

航運新聞摘要及翻譯(NO. 06)

發布日期：2003/2/19

1. 達和海運公司最近向中國造船公司簽約訂造一艘 77,500-DWT 巴拿馬極限型散裝船，將在基隆廠建造，於 2004 年 8 月交船。此合約包括保留第二艘選擇船，預定於 2004 年 12 月交船，但中船公司要求須於 2003 年 2 月底之前宣告決定。

達和公司在中船基隆廠建造中的 12,000-DWT 散裝水泥船，預定於 2004 年 3 月交船。

台灣航業公司已向中船公司宣告決定訂造第二艘巴拿馬超級極限型散裝船選擇船，將在中船高雄廠建造，於 2004 年 5 月交船。

中船公司表示來自台灣船東的訂單需求仍然很強，中鋼運通洽訂造兩艘海岬型散裝船，中油公司洽訂一艘超級油輪。(摘自 TradeWinds 2003.01.10)

註 1: 達和公司第二艘選擇船預定於 2 月 20 日簽約。

註 2: 中船公司於 1 月底與智利船東簽訂 12 艘貨櫃船(5500TEU 及 4050TEU)，據業務處表示高雄廠及基隆廠之塢期均已滿檔至 2005 年中。

2. 船級協會對於如何為船東稽查新保全規定相當分歧。LR 宣佈準備等到 IACS 通過新的保全稽核程序後才開始訓練驗船師稽核船舶保全。但 DNV 認為已沒有時間等待 IACS 批准，準備單獨行動。LR 最近在倫敦與船東的會議中表示暫時保留推動訓練保全稽核員，直到 2003 年 5 月 IMO 海事保全會議由 IACS 向船旗國提出最後批准的保全稽核程序。LR 認為提前訓練保全驗船師將是白費力氣。但是 DNV 已開始訓練保全稽核員，DNV 保全主管說他們已經告訴船旗國他們準備好現在就行動，現在很明顯曾在 IMO 開會的人都知道需要何種保全程序，DNV 不能等到 IACS 採納保全程序，他補充說在訓練驗船師上沒有理由退縮，僅有一年半，已經沒有足夠的時間。廣泛關係到船舶保全計劃與保全程序是否依預定時程於 2004 年完成，船級協會必須完成 56,000 艘船的稽核包含 IMO 所同意的保全章程。(摘自 TradeWinds 2003.01.10)

註：CR 亦在加緊準備中，預定今年中舉辦船舶保全之技術研討會，屆時會提供全套中文資料及計劃書，請大家拭目以待。

3. GL 董事委員 Mr. Hans Payer 估計在歐洲區域需要 20 個避難港，船舶發生困難時拖至此等避難港卸貨或至少收集洩出的油料。GL 技術部門主管認為此一避難港設施能協助避免 Prestige 油輪沉沒產生油污染的悲劇。避難港所在的地區應建立允諾補償因油輪意外事故所造成的環境損壞。依據 Mr. Hans Payer 的看法，如果 Prestige 油輪拖到沿岸，應有較好的處理結果。類此事故，雙層殼船將提供較好的保護，由

於設計上內層殼保持完整。同時雙層殼船亦可在發生碰撞或擱淺時幫助避免油污染。但如果一艘油輪被另一艘船以 90⁰ 橫向撞擊亦難保防止污染。(摘自 Fairplay 2003.01.09)

4. IACS 查核沉沒油輪” Prestige” ABS 的檢驗檔案，發現船級與法定檢驗有 5 點不符合 ABS 的規定。依據星期五 (2003/01/31) 發布的報告，驗船師在杜拜於船舶最後檢驗時，沒有檢驗 No.2 左舷及右舷壓水艙。由於相鄰艙的加熱盤管情況資訊不正確而出現該兩艙被忽略。本次查核也發現某些艙櫃的水壓試驗不符合 ABS 規範所要求的標準。儘管如此，IACS 報告結論認為”尚難知道是否需要改變現成油輪維持船級之現行常規”。有來自 EU、IMO、INTERTANKO 以及巴哈馬海事局等觀察員施行本次查核並作成 8 項建議，IACS 會議將予以考慮該建議項目。(摘自 Fairplay 2003.02.03)

5. 西班牙海事局再次遭受壞消息，2003 年元月 21 日一艘 1421DWT 單船殼載運燃料油油輪” SPABUNKER IV” 在惡劣氣候下，距海岸不遠，沉沒於海面下 50m，並漏出油料。50 歲船長失蹤，另兩名船員平安獲救。船上載有 900 噸 180cSt 燃油，100 噸汽油，70 噸輕柴油。西班牙所提議禁止單船殼油輪，已提出進一步處罰標準建議。2003 年元月 17 日歐盟委員會執行長 Romano Prodi 致函歐盟會員國政府籌畫可能的改革，包括污染者較重的犯罪處罰以及環境損害補償，他說犯罪處罰應針對”貨主、船級協會或相關的其他人員”，(摘自 Fairplay 2003.01.23)

6. 各國政府為免造船廠破產而長期補助造船業，造船業持續壓低船價至人為低價水準，使得世界造船業面臨一個船舶超量危機。為結束不合理超低造船價格扭曲市場，OECD(經濟合作發展組織即 Organisation for Economic Cooperation and Development, OECD)去年年底在法國巴黎舉行會談。OECD 警告世界造船量最近超量約百分之十五，在即將來臨的今明兩年可能會超過二倍以上，除非世界造船工業國立即簽定廣泛的世界造船正常競爭協議。1994 年正常競爭協議書到現在還沒有生效，盼望四月份的第二回合會談能達到目的。世界海運商會(The International Chamber of Shipping, ICS)說所謂超量就是”太多的船隻，追逐太少的貨”。(The Motor Ship, 1/2003 p15)

7. ” Prestige” 在 2002 年 11 月 13 日 14:00 遭遇了困難，船身右傾 25 度，浪濤洶湧，暴風力達 10、11 級。船在芬立司帖壘(Finisterre)即西班牙佳利西亞海岸西北方 25 至 30 哩外，船身先傾斜，隨即發生類似爆炸聲響，然後船身振抖，顯然是因為二號右後翼艙及三號右翼艙沒有排空的結果。十五分鐘後，甲板右舷沒入海中。此時西班牙政府拒絕將” Prestige” 拖到底護水域，反而下令拖離海岸 60 哩以上。巴哈馬斯(Pahamas)海事當局說船長下令原來空艙的二號左後翼艙及三號左翼艙打入壓艙水。ABS 說此舉使船身恢復 3 至 5 度的傾斜。船級協會運用營運人提供的資料計算本船的受力情形，結果船身的最大靜水力矩高達靜水允許力矩的 163%，但這是船身不受傷時的情形。而本船船身已有損傷，所受的力矩還要再增高。本船在遭受如此嚴重的超負荷下，除非能立刻帶到靜水區去，不然多加的波浪動負荷，必定使

船身的傷害繼續惡化加重，直至達到船身的最大極限而裂斷成兩截。

ABS 副總經理史帝瓦特瓦德(Stewart Wade)說，ABS 的快速損傷評估小組以” Prestige” 經理所提供的裝載資料和艙櫃測深表資料計算，在船身傾斜 25 度時所承受的應力已經相當高，應立刻將船拖到底護水域將油卸到別船為上策。因為這樣不但可以保住” Prestige” 船隻安全，又可保住大部份的油貨，即使船身損傷漏油，所漏的油也會比斷成兩截時要少得多，損失也少得多，污染救治也要容易得多。可是卻讓它在浪濤洶湧的大海中遭受超應力而裂斷成兩截沉沒。荷蘭專家史密特救難(Smit Salvage)也相信將船帶到底護場所或海灣或港口，讓” Prestige” 有機會將油打到別船去，就不會釀成這麼嚴重的海上濺油災害了。

” Prestige” 的歷史：” Prestige” 為單殼油輪，載運 77,000 噸燃油，在 1976 年為日本日立造船廠所建造，具有 ABS 船級，符合 ABS 船級規定，也實施 IACS 規定的老油輪加強檢驗計劃。最後船級歲驗是 2002 年 5 月在杜拜(Dubai, UAE)完成。最後特驗是 2001 年 5 月在中國廣州入塢完成。本船沒有船級上及法定檢驗上未完成的項目。本船從 1998 年以後接受五次港口國管制的檢查，沒有被扣船的紀錄，只有四項小缺點。” Prestige” 在防止油污染公約(Marpol)第 13G 條的規定下，屬於第一類船，所有壓水艙並沒有錯開的保護設計。但 ABS 在認可本船壓艙水負荷時，曾作過很多計算分析，並作詳細的審查。本船依 Marpol 規定，將在 2005 年結束營運。

” Prestige” 的修理：本船在 2001 年 5 月 19 日在廣州完成

第五次特別檢驗。在特別檢驗時，換新鋼板總計約 362 噸。在廣州水上先作艙櫃內部四周的檢查、測量板厚及水壓試驗。電焊程序及焊工資格紀錄、非破壞試驗設備紀錄及操作人資格等都經過查核。焊接次序及焊道加工，也都和船廠品管部門及船東代表討論過。

重要修理發生在三號舷側壓水艙/貨艙(左及右)，大部份集中在橫向艙壁及艙櫃上方的肋骨。ABS 說 61 號肋骨及 71 號肋骨及 65 至 70 號肋骨間完全搭架，同時也搭架修理船殼板及縱向艙壁的縱肋材。

ABS 說在二號後壓水艙/貨艙及三號壓水艙/貨艙的船殼板，經測厚結果平均耗蝕少於 10%，所以那時認為沒有必要換新鋼板。二號右舷後方舷側壓水艙/貨艙的右側船殼板縱肋材耗蝕都在 10%以下，而在三號舷側壓水艙/貨艙右船殼板縱向肋材的耗蝕也大多在 10 至 15%之間，也都沒有必要換新鋼板。非破壞性檢查：本船的修理工作都在 ABS 驗船師的監督下進行。結構件及焊道曾作過選位 X 光檢查及超音波檢查，艙櫃作過水壓試驗及空氣壓力試驗，結果情形良好。

船難原因：此次船難還無法得出船難的真正原因，但至少包括他船在嚴重風浪下遺失貨物，如貨櫃、鋼管及木頭等的衝擊，同時船本身也可能遭受暴裂性浪擊。由於事後法國籍潛艇”Nautile”曾潛下檢查斷成兩截的”Prestige”，兩截船還在冒出油來，船的結構四周並沒有爆炸性毀壞，所以 ABS 排除爆炸的可能性。不過在 71 號肋骨處，還存有結構損毀的可能性。因為二年前本船曾作為加油船，在 71 號肋骨處，

裝有很大的防護板。本船在中國廣州 Cosco 修造船廠曾修理 71 號肋骨的結構，所以需要對這裏修理的程度作進一步的調查和研究。詳細的技術報導及分析請上網參考。ABS 網址為 www.eagle.org，史密特救難 (Smit Salvage) 網址為 www.smit.com。(The Motor Ship, 1/03, p10&11)

8. 據【國際貨櫃運輸雜誌】公佈貨櫃輪艘數及運能排名如下(至去年九月底為止)：

A. P MOLLER (慕勒集團)/三百一十二艘，七十七萬三千九百 TUE 船隊運能穩坐第一名。

MSC (地中海航運)/一百八十三艘，四十一萬三千八百 TUE 第二名。

P&O NED (鐵行渣華)/第三名。

EVERGREEN (長榮)/第四名，不過若以五千 TUE 型以上貨櫃船來看，EVERGREEN 共二十三艘，十三萬一千一百 TUE 緊追在慕勒集團之後。

其它(中國):COSCO (中遠)/第六名，CSCL(中海)/第十五名。

(日本):MOSK (商船三井)/第九名。NYK (日本郵船)/第十一名。K-LINE (川崎汽船)/第十二名。(摘自中華日報 2 月 10 日)