

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 16)

發布日期：2003/7/21

1.	<p>貨櫃船將打破 9,000-teu 的障礙。據有份量的市場來源指出有船東在商討 9,600-teu 的貨櫃船。目前在韓國訂造的貨櫃船最大約為 8,400-teu 型。貨櫃船突破 teu 記錄的主要障礙為主機與螺槳的尺寸。主要柴油機製造廠 MAN B&amp;W 與 Wartsila 公開的計劃最大機器為 14 缸型，可以輸出 109,000-bhp 供 9,600-teu 貨櫃船 25 海浬航速。目前使用於 8,000-teu 貨櫃船，最大 12 缸的機器可以輸出 93,360-bhp。機器製造廠將尋求船東測試新的機器。最大的問題也許在工程上製造一個可以操控此馬力的螺槳。營運用中最大的貨櫃船為 OOCL 2003 年造 8,100-teu” SHENZHEN” 輪，到 2005 年尚有 7 艘姊妹船陸續交船。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.06.20)</p>
2.	<p>西班牙希望歐洲委員會(EC)禁止美國驗船協會(ABS)作為歐盟旗船舶船級入級機構。西班牙海事商務主管官署開始採取步驟，EC 需要撤銷 ABS 對歐盟旗船舶檢驗、管制及簽證的權力，此項禁令可以保證嚴格檢查船舶。油輪” Prestige” 為 ABS 船級，2002 年 11 月在西班牙西北部外海沉沒，在此事件中，ABS 執行檢驗的誠信受到質疑，西班牙政府研究採取新的法律行動控告 ABS 道德瑕疵的可能性。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.07.01)</p>
3.	<p>IMO 將於明年海事安全委員會(MSC)開會時認真處理雜貨船不良的安全記錄。雜貨船與船長 150m 以下的散裝船將適用正規安全評估，類似船長 150m 以上的散裝船所施行的方式。去年皇家造船學會已提送一份強調雜貨船安全問題的文件給 IMO，該文件估計 1995 至 2000 年間所有損失的船舶中</p>

	<p>雜貨船傷亡人員約占 37% ，平均每年約 170 人，雜貨船船員遠比其他型式船舶船員有較高危險性。穩度與船殼板損壞是雜貨船典型的問題，皇家造船學會更指出此類型船舶營運與船員訓練皆屬低標準。IACS 聲稱已採取行動試圖降低雜貨船人員傷亡率。IACS 主席 Mr. Alan Gavin 指出 IACS 於 1999 年已擬定新的檢驗與修理準則草案，2002 年 IACS 一份研究引導採納新的統一規定(UR)，包括近觀檢驗及擴大板厚量測範圍，類似現行適用於油輪、化學品船與散裝船以及結構的加強。Mr. Alan Gavin 說有更多的事情能做而且必須做，他願與業界公開對話。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.06.27)</p>
4.	<p>香港一家航運公司駐歐大西洋航線主管，於 7 月 4 日參加慶祝一艘韓國大宇造船廠建造的 4,400-teu 貨櫃船北歐-加拿大首航酒會，搭乘船上電梯時，電梯門打開的位置並沒有電梯箱，因此他掉落到 20m 深處，受到多處裂傷，不幸死亡。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.07.07)</p>
5.	<p>船東訂造散裝船而且入級 NK 船級，今年內仍可以不必遵守 IACS UR S25 之有關規定。IACS 會員中只有 NK 不強制 UR S25 於 2003 年 7 月 1 日實施，由於 NK 內部程序問題將延至 2004 年元月 1 日才實施。但遠東地區造船廠推測 NK 將與其他船級協會一致在今年實施新的散裝船規範。預期 7 月 1 日以後訂造散裝船將為額外的特別安全付出數十萬美金，導致船廠於 6 月份簽下空前數量的訂單。船廠估計實施新的 UR S25 規範，依不同船型成本增加 \$ 300,000.，平均增加 5% 鋼料。注重成本的船東與船廠，將面臨搶在兩個期限之前，於 2005 年 7 月以後安放龍骨的船舶將要遵照 SOLAS 新的規定加強艙口蓋以及其他標準。散裝船受到新的 UR S25 規範影響的範</p>

	<p>圍，大部分取決於船舶個別的設計。IACS 新的規範促使船廠停止削減材料與進行完善的設計。UR S25 第一次給予載重容積嚴格的最低標準，新的規範提高船舶壓載艙的容積。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.07.04)</p>
6.	<p>荷蘭救難專家 SMIT 與其多位合夥人已贏得打撈汽車裝運船” TRICOLOR” 的合約，SMIT 運用其打撈蘇聯潛艇” Kursk” 的技術展開作業，將利用鋼纜切割系統將船體切割成七段，每段約 3000 噸，然後由駁船運走。</p> <p>(Safety at Sea International May 2003 p6)</p>
7.	<p>阿拉伯聯合大公國(U. A. E.)於五月中發佈禁令如下：禁止阿爾巴尼亞(Albania)、貝里斯(Belize)、宏都拉斯(Honduras)、喬治亞(Georgia)、聖文森(Saint Vincent)、模里西斯(Mauritius)、柬普寨(Cambodia)、馬爾地夫(Maldives)、可莫洛群島(Comoro Islands)及玻利維亞(Bolivia)等十國之船舶進入 U. A. E. 之港口及 U. A. E. 國家水域，除非持有國際驗船協會聯合會會員所發之有效船級證書。其他國家的船隻及持有交通部核發執照者於合約未期滿前尚可進入上述港口與水域，一但合約期滿則不得更新。如有船隻違反此規定將予以拘捕，並予以拍賣，標購者必須將該船解體。因此，上述十國船隻之代理商不准在 U. A. E. 續存，必須關閉。此後類似被禁國家之船隻及其代理商亦作同樣處理。</p> <p>(Safety at Sea International, June 2003, p.5)</p>
8.	<p>快速雙胴體 Stena Explorer 輪於 2001 年 9 月 20 日進入 Holyhead 港時發生火災。當時船上有 551 位旅客，56 位船員，幸好皆安全撤離該船。後來經英國海事事務研究分支機構(MAIB)調查研究結果，是因為有一部發電機 Cummins KTA38KV12 在運轉一時段後，其燃油管件之壓縮配件發生故障，而使燃油噴灑於發電機之渦輪增壓機外表上，由於渦輪增壓機表面溫度相當高，燃油一觸及其表面立刻發</p>

	<p>火，以致於引發一場大火。此燃油管件之壓縮配件故障乃導因於燃油管連結軟管接頭壓入燃油塊時，不夠深入，而使燃油管於噴油工作一時段後，連結軟管接頭鬆脫而將燃油噴出機體外。因此 MAIB 建議於機器安裝時此連結軟管接頭之壓入應儘可能深入燃油塊內。</p> <p>(The Motor Ship, April 2003, P.4)</p>
9.	<p>高雄港今年上半年櫃量揭曉，雖仍較去年同期增加八個百分點，但與去年(2002)年排名第六大貨櫃港的深圳相較落後了二十多萬 TEU，也就是說，高港至上半年為止已被擠出全球五大貨櫃港之列。高港上半年櫃量計達四百三十四萬六千 TEU，而深圳則為四百五十八萬四千 TEU。高港是我國最大的國際商港，也是世界主要貨櫃港，海運遍及五大洲，擁有台灣地區百分之五十八的進出口貨物吞吐量，貨櫃裝卸量更佔全國百分之七十二以上，但受 SARS 疫情影響，以致六月份貨櫃量下降而落後深圳港。</p> <p>(摘自中華日報 7 月 15 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
10.	<p>長榮海運集團將於本月二十三日與日本三菱重工在台灣簽訂合約，訂造十艘六千七百二十四 TEU 的貨櫃船，分別隸屬於旗下的子公司 Lloyd Triestino(LT)公司和 Hatsu Marine 各五艘，預計在 2005 年交船。</p> <p>目前該集團營運中的船舶共計一百四十九艘，總計約四十四萬 TEU，其中自有船舶約有一百零九艘，佔三十四萬五千 TEU。</p> <p>(摘自中華日報 7 月 14 日，遠森公司高幼玲提供)</p>