

航運新聞摘要及翻譯(NO. 27)

發布日期：2004/1/3

| | |
|----|--|
| 1. | <p>台灣航業公司向中船訂造的七萬七千噸級巴拿馬極限型散裝船「臺耀輪」，1月2日在中船高雄廠舉行命名下水典禮，這是台航廿年來第一艘向中船高雄廠訂造的新船，未來還有兩艘將陸續交船。</p> <p>台灣航業公司看好國際散裝船市場，趁目前低價的造船時機，從前年以來一口氣議價建造七艘新的散裝船，因中船造船乾塢有限，除向中船訂購三艘，另向鄰近日本大島造船公司訂造四艘，創下國內航運業散裝船的創舉，也是台航五年前民營化後的第三波購船計畫。</p> <p>台航前年向中船訂造兩艘七萬七千噸級的散裝貨輪，第一艘「臺耀輪」於1月2日交船，第二艘「臺昇輪」預訂下個月交船，另一艘去年十個月才簽訂，要到二〇〇五年才能交船；台航廿年前曾向中船基隆廠訂造過「宜蘭輪」、「桃園輪」兩艘散裝貨輪。</p> <p>(摘自聯合新聞網 1月2日)</p> |
| 2. | <p>巴黎備忘錄(Paris MOU)發布，對於2004年元月1日起如發現船上尚未持有國際船舶保全證書(ISSC)之船舶，將簽發提早警告通知。雖然2004年7月1日期限之前不必持有ISSC，但對於尚未符合規定的船舶，港口國將發給警告函(Letters of Warnings)，此函將通知船長，他們的船舶2004年7月之前必須持有保全證書以及執行保全措施，此函將列入Paris MOU紀錄。Paris MOU委員會主席Mr. Alan Cubbin表示，採用ISPS Code對於航運環境保全邁出重要的一步，Paris MOU已認可它的責任。Paris MOU正在擬定一份2004</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>年 7 月期限之後的加強保全規定的協調措施，此措施應於 2004 年 5 月接近檢驗所有船舶時定案。港口國管制官員職責範圍將包括查核證書，管制進入敏感區域的船舶，完成保全訓練與演習，以及船上人員是否顯示熟悉重要程序。Paris MOU 秘書長 Mr. Richard Schiferli 表示，定於 2004 年 2 月舉辦特別的”訓練教練員”(train-the-trainer)課程，以指導港口國管制官員新的任務。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.17)</p> |
| 3. | <p>日本港口國管制官員於 2003 年 11 月份，共扣留 49 艘船，大部分為雜貨船。所發現的缺失包括：高壓燃油泵套管系統(jacket system), 油水分離器等等。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.17)</p> |
| 4. | <p>台塑海運公司決定在中國江南造船廠定造兩艘 10,000.m³ LPG/ Ethylene Carrier，每艘船價約 \$ 35m，預定 2006 年交船，航行於麥寮與寧波之間，這是台塑公司首次在中國大陸造船。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.12)</p> |
| 5. | <p>IMO 秘書長 O' Neil 在倫敦舉辦的一項”危險猛浪”研討會上演說指出，猛浪(rogue wave) 高度達到 30m 時，船舶事故必然增加，應改進設計保護船舶在惡劣天候下安全航行。21 世紀船舶仍然受制於天候，超過 30% 的意外事故發生在惡劣天候，此比率這麼高是無法接受的。反常的海浪，其能量足以供應一個小城的電力，撞擊船舶甲板的力量可達到</p> |

| | |
|----|---|
| | <p>100 ton/m²，IMO 所定義的船舶設計基本目標標準應予重新擬定，以計算漸增的反常天候。世界天氣的改變也許會增加反常海浪的發生率。專門研究巨浪型式，教授 Mr. Doug Faulkner 認為設計強度應增加達到 40% 以對付猛浪(rogue wave)，依據他計算的結果，船樑強度、波浪衝擊負荷與穩度規範必須重新計算，艙口蓋與其他甲板屬具強度必須升級加強。但有人認為，有其他方式可以處理反常海浪的問題，德國船級協會 GL 表示他們有一套系統” Seaboard Routing System” 已經安裝在數艘貨櫃船上，可以協助船長避免他們遭遇反常海浪的環境，同時也幫助他們處理不正常天氣情況。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.12)</p> |
| 6. | <p>新加坡副總理 Tony Tan 最近訪問印尼總統 Megawati Sukarnoputri 呼籲雙方加強合作打擊日益猖獗橫行麻六甲海峽與東南亞水域的海盜。本區域海盜不但攻擊頻繁而且使用機槍等更危險的器械。航行於本區域眾多油輪及其他重要貨物船舶，如遭受海盜攻擊，造成漏油的不幸情況，對海洋環境是非常嚴重的災難。海上的犯罪行為很難分辨是海盜或恐怖份子，新加坡建議印尼採取同樣措施，認定活躍在東南亞水域的海盜即是恐怖份子，應以恐怖份子處理。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.12.23)</p> |
| 7. | <p>日本三井 OSK 輪船公司(MOL)計劃在下一代超級油輪上裝配雙層殼燃油櫃以減少漏油的機率。MOL 將此技術應用於四艘新 315,000dwt 的超級油輪內。此四艘中的二艘正在三井造船廠(MES)建造，另二艘則</p> |

| | |
|----|--|
| | <p>正在川崎造船廠建造。其中第一艘將在 2006 年 12 月交船，該公司將運用此技術於未來新油輪的建造上。這是 MOL 致力於海洋環境保護的主要政策工作。330 m 的雙層殼結構提供了使用介於艙櫃和外板間的空艙的機會，即在此空艙裝壓載水。MOL 和 MES 及 Kawasaki 二造船廠仔細研究燃油艙的位置和容量後，宣稱新的設計獲得和傳統船舶一樣的燃油櫃容量，即使將內殼與外殼之間的空間騰空亦然。此外新的設計也和傳統原油船一樣，具有相同的貨油艙容量。</p> <p>(The Motor Ship, Dec. 2003, p.6)</p> |
| 8. | <p>日本郵船、商船三井、川崎汽船三大海運公司因大陸、亞洲對歐美的海運業看好，時隔 20 年紛紛增加投資擴充運力，提高國際競爭力。據悉，日本郵船計劃在 2007 年之前投資 7700 億日元建造包括世界最大級的貨櫃船等共計 160 艘，加上商船三井、川崎汽船今後四至五年的投資，將突破一萬億日元。其中，日本郵船將分別向石川島播磨重工和韓國現代重工分別訂購四艘 8000TUE 世界最大級船隻投入由中國大陸、亞洲到歐美的航線中，該公司年運力將提高百分之五十以上。同時還計劃將散裝船的數量提高百分之五十，以適應中國鋼鐵生產急劇擴大帶來的中國大陸與澳洲之間煤炭和礦石的運輸需求。商船三井計劃投資 1000 億日元建造 30 艘散裝船和貨櫃船、汽車專用船。川崎汽船計劃投資 900 億日元，用於建造四艘貨櫃船。</p> <p>(摘自台灣新生報 1 月 3 日)</p> |
| 9. | <p>船上旅客於船難時，如果落於溫度低於 15°C 的水中，通常致死的主要原因是低溫凍死，而不是溺死。因此救生衣的功能，除了浮水救生的需求外，還需有防冷水的保護功能。最近瑞典船舶研究院</p> |

(Swedish Ship Research Institute)的 SSPA 正在研發旅客救生衣的方案。這個方案的主要論點是要將救生衣當作防水的包裹。因此要使用包裹工業的材料及技術，並量產經濟的救生衣。生產救生衣的目標訂為不超過十歐元。在理論規格的材料與設計下製造出一些原型救生衣作為試驗用品，以便準備產製第一系列阿爾發產品。救生衣應符合 ISO 15027-2 及 3 號之標準，及 SOLAS 1974 第三章第 32 及 33 條規則規定。另應符合所謂一小時浸水衣試驗，意思是說當人體穿有暖衣再穿此救生衣時，在 5°C 水中經過一小時後，穿救生衣者之體溫降低應不超過 2°C。

(Safety at sea international, Oct. 2003, p15)