

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 28)

發布日期：2004/1/20

1. 希臘籍 Mr.Mitropoulos 在今年接任 IMO 新任秘書長，任重道遠，如果說前任秘書長留給他一艘漏水的船，並在暴風雨的海上更換船長是不太正確的說法。本部設於倫敦的 IMO 組織，遭逢巨浪衝擊與暗礁橫處。就各方面而言，Mr.Mitropoulos 並非很圓滑的人物，他自 1979 年進入 IMO 秘書處，眾所皆知他的技術能力令人敬佩，他曾經做過船員、希臘海防官員與海事局官員，但在他的新職位上必須做兩件事，首先必須學習把傳統上由他處理有關船舶技術方面的龐大工作授權他人，如此他才能放鬆自己宏觀全球說服政客，IMO 才有夢寐以求茁壯的未來。聯合國會員國皆知彼此衝突與混亂，尤其經濟與政策掛帥。前秘書長 Mr. O'Neil 上任之初，適逢油輪 Exxon Daldez 溢油大災難後，美國採行 1990 油污染法案，幾乎立即受到美國片面行動的衝擊，現在他的繼任者，正好在歐洲委員會威脅動作下，IMO 被強制退卻，採納重要妥協方案，強制淘汰單船殼油輪之後繼任接手。IMO2004 年 5 月間將做最後決定散裝船強制實施雙船殼之日期，而且必須避開日增不滿的環保團體與綠色組織宣稱它是“狐狸保護雞”以及世界自然基金會所推動的溢油污染成本無限責任與聯合國權宜旗協定(UN convention on flags of convenience)。Mr. Mitropoulos 說的對，風向轉變吹遍航運界，席捲 IMO 的迴廊。決策架構需要簡化，IMO 必須確保法規的執行而不只是立法而已。IMO 必須改革創新提昇任務，以面對前所未有的環保人士與政客盯上航運界。

	( 摘自 TradeWinds 2004.01.09 )
2.	<p>Mr. Mitropoulos 本月接替 Mr. O'Neil 出任 IMO 秘書長，已做出主要的人事決定，指派日本籍 Mr. Sekimizu 接替他為 MSC 執行長，法國籍 Mr. Sainlos 接替 Mr. Sekimizu 出任 MEPC 執行長。Mr. Koji Sekimizu 自日本運輸省檢驗局調派至 IMO 工作已 14 年多，他在就任演說中表示，保全與船旗國稽核是會員國在 MSC 的首要工作，但研發稽核計劃型式、全球架構標準、大型郵輪安全以及海盜事件也是重要處理事項。2003 年底 IMO 大會已採納認可會員國自願稽核計劃，但是有強大壓力要求必須為強制性，準備監視船旗國執行 IMO 公約標準情況。下次 MSC 會議將於 2004 年 5 月舉行。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2004.01.13 )</p>
3.	<p>P&amp;I 降低再保費。P&amp;I 已通知船東勢將調高再保費但現在同意略為調低，總調低金額達到 \$ 2bn，P&amp;I 決定全數分派給貨船船東，此意味著郵輪、客船-渡輪船東將負擔較高的再保費。再保費降低幅度，油輪接近 5%，散裝船、貨櫃船及其他乾貨船略多於 3.5%。然而，客船正面臨增加 7%，以反應近年升高的求償以及為採納雅典公約修正案預先準備人員傷亡所增加的補償金。貨船船東將支付每總噸位 \$ 0.01 或低於 0.02，郵輪、客船-渡輪船東將支付每總噸位接近 \$ 0.05。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2004.01.13 )</p>
4.	<p>歐盟將要求提早船舶安裝航行紀錄器(VDRs)的限期，以幫助”犯法判決”對付海上污染者。歐洲議會改進海上安全臨時會芬蘭委員 Miss Astrid Thors 已提送一份，較歐盟現行法規所要求安裝的日期更早的建議案。她在一項</p>

為促進歐盟船員管理訓練標準的保全研討會演說時指出，應訂於 2008 年一些老舊船舶安裝 VDRs 之前。她相信限期提前的提案將得到支持。然而，該臨時會議的官方立場，在 3 月之前不會發布。

( 摘自 Fairplay 2004.01.12 )

5. 中速柴油機發生重大事故大部分都因汽缸套材料的毀損，而使氣缸套上部凸緣裂開，或作部分脫離，或完全脫離氣缸套。機器發生問題的最初階段，可能機器遭受冷卻水套漏水，然後導致整個機缸體扭曲變形。情況繼續惡化到最後，就有凸緣會完全脫離的危險存在，導致氣缸套總位移，結果使機器嚴重受損，而竟至於發生災難性的關機。

經過經細的分析和研究，這些事故發生的原因有三，分述如下：

一、爆震傷害:機器在空氣低溫的環境下運轉，而且缺乏無負荷的給氣加溫。給氣歧管溫度可能低至 8°C 或以下，因給氣渦輪機的輸入能量不足，在突增機器負荷的剎那間，給氣渦輪機所供給的熱給氣溫度太低，即為眾所周知的”渦輪遲滯”現象。由於機器負荷突然增加，很輕易的會發生爆震，造成極快速的氣缸壓力尖峰/突增，在某些環境下超過氣缸套材料疲乏限度。如果存在著這些情況時，在氣缸套凸緣附近就可能發生氣缸套壁圓周方向的裂痕。如果機器帶著這些裂痕繼續運轉，很可能使裂痕擴大而致使缸套水室內的水漏入氣缸內。最後的結果，造成氣缸套凸緣整個裂離氣缸套，而嚴重損壞機器。在實用上，這些裂痕形成的最初會發出信號，即從各個冷卻水套出口管路系統內聚集著許多水泡而得到徵兆。

二、熱膨脹:當中速柴油機在超過 18 至 19 巴大氣壓下運轉時，會有熱力與機械運轉條件互相衝突的情況出現。氣缸套上部

的熱膨脹，並不受機體基準架或氣缸蓋對氣缸套凸緣夾緊的負荷力所限制或拘束。如此繼續運轉，尤其是在操縱頻繁的渡輪上，時常可發現快速熱循環的存在，以至於造成機體基準架上部變形，並於氣缸套凸緣的下方發生裂痕。實際上，這種情況早已為人們所廣泛認識，並使用強冷式氣缸套凸緣及口徑冷式氣缸蓋而作大幅度的改善。

三、過分突出:若安裝氣缸套，使氣缸套凸緣過份突出氣缸體上部對合面，以致發生氣缸蓋接觸上部凸緣的火閘。如此，在氣缸套凸緣下方的轉角位置上會發生龜裂。實際上，這種事故可以因氣缸套凸緣突出的查校及調整，使符合機器製造廠的規格而避免發生。

瞭解上述的問題後，顯然在早期諮詢適當的機器製造廠，可以大幅度降低嚴重傷害機器的機率。

(The Motor Ship, Dec., 2003, p.30)

6. 國際驗船協會聯合會(IACS)目前由下列組織而成:

a.10 個會員國。

b.永久秘書處 10 人及一位永久秘書。

c.3 個委員會:大會、品管委員會及總政策組。

c.7 個永久工作部門(如船體、機器、電氣系統、材料、檢驗)。

d.20 多個 Ad-hoc 小組、專案隊及因應小組。

所有 IACS 團隊小組的工作，都刊登在 IACS 的網站上，而且公開接受有興趣單位的意見。目前有 120 項工作案件。IACS 會員的工作人員有三百多位。此外 IACS 會員代表繼續 R&D，以致力於新規範、軟體工具及技術資訊等的研發。每年收到投資於 R&D 的資金總額約\$ 75m。IACS 主席 Salerno 先生說，整體上，IACS 的努力都令人印象深刻，但確實需要重組，以求工作效率，尤其是以研發 IACS 共同規範為目標。為此 IACS 建立一操控委

	<p>員會，以負責在下一次大會今年 12 月報告其評估的結果，包括建設性的建議案。</p> <p>(The Motor Ship, Dec., 2003, p.12)</p>
7.	<p>北海最大的滾裝船”Tor Magnolia”，在德國福蘭斯伯各(Flensburger)造船廠剛完成新船建造，是 DFDS 的第一艘新船，交船後將於英明汗(Immingham)至哥登堡安哥樂橋(Gothenburg AngloBridge)之間營運。從英明汗到哥登堡約需費時 26 小時，到意斯普久(Esbjerg)約需費時 17 小時。這艘船的含量為 3,900 m 長停車線，相當於 253x13.6 m 的牽引車再加 200 部汽車。本船船長 200m，船寬 26.5m，船速為 22.5 節，船上有 12 間單人套房供駕駛員及旅客使用。隨後 15 個月內該造船廠還要交四艘同型姊妹船。</p> <p>(The Motor Ship, Dec., 2003, p.9)</p>
8.	<p>中船公司承造全球第一艘電力推進「自卸式水泥船」，於 1 月 13 日在中船基隆廠舉行交船典禮，由辜振甫夫人辜嚴倬雲擲瓶。由於開創性設計，已引起日韓船廠的注意。由達和航運公司提出構想的電力推進「自卸式水泥船」，設計的特色為：</p> <p>(1)(1)動力全由發電機帶動，簡化船上機器，方便保養；</p> <p>(2)(2)配置電動馬達驅動 360 度轉向雙螺槳推進器，行動轉向靈活；</p> <p>(3)(3)淺吃水，可裝載較多貨物。</p> <p>因此本船可航行於水深較淺港口，且進出港靠離碼頭因本身轉向靈活，不需拖船協助，即方便又可降低營運成本。該船是特別為運輸水泥而設計的；而一般的水泥船必須運用港口碼頭的工具，才能卸載船上水泥，但這艘新船本身即裝有卸載水泥設</p>

	<p>計，不必用碼頭工具即可將水泥粉直接卸到目的地。</p> <p>該自卸式水泥船全長一百三十米，寬二十四米、型深十米、最大吃水七點一米，最大載重量一萬二千六百噸。</p>
9.	<p>看好國際海運市場後續發展，陽明集團加碼建新船，1月15日旗下全洋海運與中船正式簽訂八艘可裝載約一千八百個二十呎櫃（TEU）的全貨櫃船，造價達新台幣六十五億元。中船表示，這八艘貨櫃輪未來將航行於東北亞及東南亞，取代全洋現有的租賃船舶。</p> <p>中船公司表示，昨天所接獲的陽明海運集團八艘一千七百九十九 TEU 級全貨櫃輪大訂單，總計造價約六十五億元；而陽明此次加碼下單，主要為因應全球航運景氣復甦，以及配合船隊擴充、進一步提昇服務品質。</p> <p>另外，此次訂造的八艘一千七百九十九 TEU 級全貨櫃輪，是中船繼去年六月與全洋海運建造四艘一千五百 TEU 貨櫃輪後，中船重新設計符合陽明集團需求的最新型船型，未來將航行於東北亞及東南亞取代現有的租賃船舶。</p> <p>至於新船設計全長一百七十一米、型寬二十七米、型深十三米、設計吃水八點五米、寸法吃水九點五米，最大載重量二萬一千七百公噸、船速二十節。</p>
10.	<p>日本船廠協會(Shipbuilder's Association of Japan)樂觀地表示造船價格已開始復原，如果情勢持續，則2004年將達到有利可圖的水準。日本船廠除了關心鋼板價格上漲以外，更要關注日元的上漲。事實上，日元的上漲預期將破壞所有日本出口工業，而不是只有造船工業而已。</p> <p>日本船廠於2003年11月贏得了1.44百萬修正總噸的訂單，爆出前11個月高達8.06百萬修正總噸(14.5百萬總噸)的總量，比</p>

2002 年增加 45%。散裝貨船佔了新船訂單的 39%，其主要原因包括進口中國大陸之鐵礦及煤礦的強烈需求，以及修正後的 IACS 規範將嚴重影響未來散裝貨船的船價，因而造成最後一刻湧進大量散裝貨船訂單。目前散裝貨船的船價已經急速上昇。油輪佔了新船訂單的 25%，反映出 IMO 決定實施廢止單殼油輪規定的影響，由於以上原因，約 2/3 的新船訂單都是屬於散裝貨船及油輪這兩種船型。

(摘自台灣船舶網電子報第 11 期)