

航運新聞摘要及翻譯(NO. 17)

發布日期：2003/8/7

1.	<p>英國港口國管制檢查員發現 24,000-GT 郵輪 M.V.” ALBATOS” 最近才簽發客船安全證書，機艙肋骨嚴重腐蝕脫離外版，隔艙壁上電纜貫穿槽迫緊不見了，一個水密隔艙壁有腐蝕破洞區域，因而被扣留。香港旗 17,000-GT 雜貨船 M.V.” ZULJALAL” 有 25 項缺失包括機艙損壞的防火檔板，救生艇架吊索捲筒腐蝕鏽穿，艙口鎖緊裝置遺失，安全與船員訓練的嚴重缺失，被扣留 20 天，緊接著因污染事件又被扣留。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.07.04)</p>
2.	<p>航行國際船舶船東，如要在美國海域營運，一位華盛頓特區的海事權威律師建議，應於 2003 年 12 月 29 日之前，檢送船舶保全計劃附加一份個別的美國附錄，給美國海岸防衛隊，此項期限比國際保全章程所定的期限提早 6 個月。Mr. Bryant 說如果船東還沒有做船舶保全評估與保全計劃，應立即開始實施，因為不但美國海事保全法律超過 IMO ISPS-Code 的規定而且文件的期限將於不久的 6 個月到期。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.07.14)</p> <p>原文：</p> <p>Submit security plans by year-end</p> <p>INTERNATIONAL ship owners who want to operate in US waters should submit a separate US appendix to their ship security plan to the US Coast Guard by December 29, 2003, six months earlier than international maritime security code deadlines, a leading Washington DC-based maritime attorney recommends.</p>

	<p>Holland & Knight Dennis Bryant says owners should immediately begin their ship security assessments and plans if they have not already done so, because not only do US maritime security laws exceed the IMO International Ship and Port Security (ISPS) code requirements, but documentation deadlines come six months sooner. Bryant says his suggestions are based on the law firm's long experience with Congress, the US Coast Guard and maritime regulation in general. The Department of Homeland Security issued a series of six interim security rules on July 1 to implement the Maritime Transportation Security Act, passed in 2002. Bryant says the regulations do not address all the law requirements and owners need help to navigate confused seas. About 6,500 ships call at US ports each year, just under half the world commercial fleet.</p> <p>14/07/2003 15:35:57 - Fairplay Daily News)</p>
3.	<p>IMO 海上環境保護委員會(MEPC)已原則認可西歐特定敏感海域(PSSA)，南起葡萄牙北至蘇格蘭。但最後的決定可能要等到 2005 年 MEPC 第 51 次會議。經冗長辯論結束後，MEPC 主席建議各國將相關議案提送下次於今年 10 月以及明年春季舉辦之 IMO 法律委員會兩次會議。有關船舶進入 PSSA 之前 48 小時應提出報告之規定將交付 IMO 海事安全委員會(MSC)航行安全小組會。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.07.18)</p>
4.	<p>本日(7月18日)IMO 海上環境保護委員會(MEPC)已被要求認可歐盟(EU)所提出的建議案，加速淘汰部分單船殼油輪(註：本議案為歐盟區域法規已於 2003 年 7 月生效實施)。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.07.18)</p>

5. IMO 海上環境保護委員會(MEPC)討論是否將歐盟(EU)所提出的建議案，加速淘汰單船殼油輪計劃納入 MARPOL 13G，實際上於 2010 年全世界禁止大部分單船殼油輪。依照現行的規定，單船殼油輪的期限要到 2015 年，允許有足夠的時間汰舊換新。歐盟認為國際間採納他們的計劃可以鼓勵船東更新船舶並避免類似” Prestige” 意外事故重演。漸增的反對者包括 IMO 重量級日本、希臘、美國、巴哈馬以及一批南美洲國家反駁歐盟的建議案，認為會造成油輪市場的危機。一份來自圓桌會議的聲明指出 2010 年淘汰量達到史無前例的高峰，潛在不穩定與扭曲運費、造船與回收市場。包括過早淘汰許多船齡 20 年以下的大型油輪以及一些船齡只有 7 年的第三類油輪與船齡只有 14 年的第二類油輪。美國依據 1990 油污染法(OPA 90)有他們自己的淘汰計劃，也尚未批准 MARPOL 13G 所同意的淘汰規定。歐盟的建議案遠比 OPA 90 嚴格，而且如果依照歐盟的建議案修正 MARPOL 13G，則被歐盟所拒絕的單船殼油輪勢必湧向美國，面對此情況美國只有選擇簽署修定 MARPOL 13G 的淘汰日期或變更 OPA 90 的船齡情況。日本處境類似，主要船公司於 1990 年代中期大量投資於高造價時期的單船殼油輪，因此很多高價值油輪在未達船齡 20 年之前便要解體造成財務上巨大的損失，日本政府以及日本船東協會已聲明不會為歐盟的建議案背書。日本與美國同樣地須面對單船殼油輪被歐盟所拒絕的洪流。
- 如果歐盟的建議案被採納，65.5 million dwt 油輪在 2010 年朝向解體，遠超過油輪船隊的 50% ，一年之間有 156 艘 VLCCs 遭淘汰。
- 依照目前 IMO MARPOL 13G 的規定，約 0.4 million dwt 油輪在 2010 年須解體，大多數油輪 51 million dwt 在 2015

	<p>年才需解體。</p> <p>第一類油輪涵蓋 1983 年以前建造無隔離壓水艙 Marpol 生效前之油輪，包括 20,000dwt 以上原油油輪及 30,000dwt 以上油品輪，依據歐盟提案此類油輪船齡 23 年或至 2005 年，以較早者為準，應被禁止。依據 Marpol 13G 此類油輪可以營運至 2007 年或船齡 25 年。</p> <p>第二類油輪涵蓋 Marpol 生效後 1983 年至 1996 年間所建造之油輪，依據歐盟提案此類油輪依建造年份船齡 26 年與 28 年或至 2010 年，以較早者為準，應被禁止。依據 Marpol 13G 此類油輪淘汰日期為 2015 年。</p> <p>第三類油輪涵蓋 5,000dwt 以上至 20,000dwt 油輪，依據歐盟提案此類油輪依建造年份船齡 26 年與 28 年或至 2015 年，以較早者為準，禁止停靠歐盟港口。</p> <p>歐盟也希望 2005 年起，狀況評估方案適用於所有船齡超過 15 年之油輪，同時尋求全球禁止單船殼油輪載運重級油。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.07.11)</p>
6.	<p>貝利船用品公司(Sperry Marine)最近收到德國船東八艘船份最新衛星通訊系統的訂單。這八艘船是四艘貨櫃船，三艘氣體載運船，及一艘化學品船。該船東計劃改裝成史貝利船用數位 NAVICOM F 77 船用衛星通訊站，使用 Imarsat 之 Fleet 77 衛星服務以取代現有的 Inmarsat-A 系統。(Safety at Sea International, June 2003 p6)</p>
7.	<p>北極大部份幾乎終年結冰不融，近年由於地球溫室效應而融化，可提供歐亞間捷徑航線。有一隊蘇俄北極探險隊由 12 名科學家、一位極地探險家及一位國會議員” Artur Chilingarov” 組成，現正紮營於距北極 150 公里處之浮冰上，將花六個月時間研究北極的環境，提供重要天氣預測資料，這些資料有助於船舶航行於北極航線。</p>

	(Safety at Sea International, June 2003 p8)
8.	<p>“Hapag Lloyd” 已下訂單建造三台最大的電子控制引擎 12K98ME 型機，這三部 68,640kW 的 MAN B&W 柴油機，將作為韓國釜山現代重工造船廠所建造三艘 8145TEU 貨櫃船的主機。電子控制可確保理想的燃油注入時間及注入率，連帶確保排氣閥精確的開放時間及想要的操作。此主機的性能完全結合調速器、起動及倒、注油、排氣以及啟動閥，連同汽缸供油等各種功能的控制。電子控制的優點在於能使引擎 NOx 排放量控制在 17g/kWh 之標準以內，而且低得很多，並能接受各種品質的燃油。同時其機身比機械控制的機身短 0.5 m，又由於除去驅動鍊而輕了 50 噸。</p> <p>(The Motor Ship, July 2003, p4)</p>
9.	<p>中鋼集團委託中船建造兩艘廿萬噸級的同型散裝貨輪，每艘總載重廿萬二千五百噸。中船表示，國際造船聯盟防範船難漏油造成海域汙染，目前正推動雙殼環保船，第一階段是油輪，接著才是貨輪，這兩艘建造完成，將成為貨輪採用雙殼設計的首例。</p> <p>中船董事長徐強表示，雙殼船成本較高，但未來要推動環保船的建造，雙殼船雖船身較重，經中船設計改良後，船速會增快。</p> <p>由於中船造船訂單滿檔，這兩艘船將在九十六年三月與六月才能相繼交船，長二百九十九點九公尺，寬五十公尺，深廿四點四公尺，吃水十六公尺，航速十四點八節。</p> <p>中國運通公司董事長陳源成說，這兩艘船是中鋼運通「第四期造船計畫」中決定建造的兩艘船，屬海岬型散裝貨輪，目前中鋼運通的船隊共有十七艘專輪，包括十二艘海岬型原料專輪、二艘巴拿馬極限型原料專輪、二艘鋼品專輪與一艘自卸式石料船，總載重噸約二百一十萬噸。</p> <p>(中船業務處沈康生提供)</p>
10.	陽明海運為配合 CKYH 聯營集團船隊發展，該公司將與合作夥伴的川

	<p>崎汽船(K LINE)聯手訂造八艘八千 TEU 級巨型貨櫃船，陽明與川崎各佔四艘，該批新船準備向日本或韓國船廠洽訂，據悉該計劃可望在近期的董事會中提案通過，新船交付營運時間為 2006 年底。為因應航運市場景氣需求，陽明集團自去年底至今，已購入或下單訂造共十八艘新船，其中包括五艘五千五百 TEU 級貨櫃船，七艘一千五百至一千六百 TEU 級貨櫃船，六艘七萬七千 DWT 級散裝船，分別將於今、明兩年及 2005 年陸續交船加入為其營運獲利奠基。</p> <p>(摘自中華日報 8 月 7 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
11.	<p>美國在 2001 年 9 月 11 日恐怖攻擊事件過後實施貨櫃保全計劃 (CSI)，避免恐怖份子把大規模毀滅性武器藏在貨櫃中，透過海運運抵美國，構成安全威脅。中共 29 日簽約加入該計劃，相信數月內中共就會履行協議，對所有運往美國的貨物進行安全篩檢，以防恐怖份子發動攻擊，屆時上海和深圳兩大港也會加入該計劃，這表世界前 20 大貨櫃港幾乎全部都會配合美國實施安全檢查，這 20 個港口合計約佔所有輸美海運貨運量 70%，單是上海加深圳就佔 8%，按該規定，輸美貨櫃出港前 24 小時，必須申報載貨艙單的電子資料，這表示貨櫃輪啟航前兩、三天貨運業者就必須提供詳盡載貨資料。</p> <p>(摘自經濟日報 8 月 2 日，遠森公司高幼玲提供)</p>