

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 18)

發布日期：2003/8/20

1. 開往美國懸掛外國旗的船舶是否需要檢送船舶保全計劃給美國海岸防衛隊(USCG)以符合美國海事保全法規，國會認為需要，USCG 說沒必要。許多海事界領袖相信擬定之法規使他們別無選擇必須提送認可。此問題引起很大的憂慮與舉世海事界的困惑。上週(7月21-25日)在一項USCG公聽會上，船東、營運人、船級協會代表、代理行與律師出席發言，他們一致指出停靠美國港口的外國船舶USCG是否接受船旗國政府所簽發的海事保全證書並不明確。在一片爭論中，海事律師Mr. Dennis Bryant建議外國旗船舶與美國旗船舶一樣期限於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，此信息在公聽會上清晰明確的，當2003年10月USCG發布最終確定的海事保全規範的時候，需要非常明確的規定。IMO只要求ISPS-Code Part-A為強制性，而Part-B為建議性，但USCG要求停靠美國的船舶，兩者皆須強制符合，如所持國際船舶保全證書未要求符合Part-B，則將遭到扣船或將被拒絕進港。(摘自Fairplay 2003.07.31，原文如下)

原文：

### **Who understands US port security?**

Do foreign-flagged vessels calling at the US have to submit a vessel security plan to the US Coast Guard to comply with its maritime security regulations, or not? Congress thinks they should. The US Coast Guard says there's no need. And many maritime industry leaders believe proposed regulations leave them no choice but to conclude they must.

The issue is now causing immense angst and industry confusion

world-wide, and has also placed the regulators - the USCG - at odds with how members of Congress say they want their laws implemented.

The extent of that confusion was clearly apparent in Washington DC last week at a Coast Guard public meeting. Hundreds packed the meeting, planned to allow the industry to comment on the six interim maritime security regulations released by the Coast Guard on July 1, to implement the Maritime Transportation Security Act of 2002. The law and its regulations are similar to the IMO's maritime security-related amendments to SOLAS and its new International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code.

Owners, operators, classification society representatives, agents and attorneys all came forward at the meeting to speak on the issue. All pointed out that it was not exactly clear whether or not the Coast Guard will accept ship security certificates from foreign flag state when vessels called at US ports. In a controversial move, maritime attorney Dennis Bryant has even recommended that owners of foreign-flagged ships prepare a US appendix to the ship security plan and submit it by the December 29 deadline that has been imposed on US flag ships. The message at the public meeting was clear. When the Coast Guard issues its final rules in October, they need to be very precise. "I've got owners in Europe calling me and telling me they think they should be filling a separate vessel security plan with the Coast Guard. We need to know what we're doing," said one attorney.

The Coast Guard says there is confusion because the IMO rules say that only part 'a' of the ISPS Code is mandatory, while part 'b' is recommended. But the Coast Guard insists that compliance with both parts is mandatory for all ships visiting the US. If a flag state does not

	<p>require compliance with part 'b' when it issues its International Ship Security Certificate, a ship that calls at a US port will be detained.</p> <p>"We deem approval of the security certificate by the flag state as acceptable as long as it covers parts 'a' and 'b' [of the ISPS Code]," says Rear Admiral Larry Hereth. "Vessels that are not fully compliant with part 'b' will be denied entry to the US."</p>
2.	<p>在 IMO 海上環境保護委員會(MEPC)第 49 次會議上，日本提出一份淘汰單船殼油輪計劃以替代歐盟所提出的建議案，日本相信他們的構想可防止歐盟的建議案船舶淘汰的戲劇性高峰與谷底。日本認為如果在 2015 年或船齡達 20 年時淘汰單船殼油輪應可比較好，如此船齡十幾年的船可以繼續營運。日本與會代表認為這個方案解體船噸得以盡可能平均分配。其他與會代表認為日本的方案僅得到溫和的支持。另一位代表說相對日本的建議案變更期限，以區域為基礎個別實施的建議案，獲得更多的同情與支持。日本團隊正草擬一份新的建議案準備於今年 12 月的會議提出。(摘自 TradeWinds 2003.07.25)</p>
3.	<p>歐洲 6 國，比利時、法國、愛爾蘭、葡萄牙、英國與西班牙在 IMO 海上環境保護委員會(MEPC)會議上已經成功的將他們的海岸線指定為特定敏感海域(PSSAs)。該 6 個國家甚至準備在未來的 MEPC 會議提出一份建議禁止案，停止單船殼油輪載運重燃油航行經過 PSSAs 作為 Prestige 後防止污染運動的一部份。IMO 觀察家擔心是否允許很多海岸線被指定為 PSSAs 將降低價值觀以及如果很多其他國家跟進以致達到反效果。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.07.25)</p>
4.	<p>台灣船東非法海上洩油遭受美國起訴。台灣籍船公司 Ta</p>

	<p>Tong Marine Co., Ltd.，4 月中在美國西雅圖地方法院遭到起訴，該公司所屬船隻 Grand Glory 因在太平洋上非法洩油，遭到美國海岸防衛隊及環保署等機構偵查起訴。Ta Tong 船公司面對 75 萬元美元罰款，緩刑 4 年之處分，並須強制建立環保計劃。該船輪機長則將面對可能被判決 5 年以下有期徒刑及/或 25 萬美元罰款。(轉載環保署致交通部函附件)</p> <p>(該附件摘自 International Environment Daily 2003.04.25)</p>
5.	<p>為對抗恐怖份子，有效改善貨櫃安全控制，國際商會草擬準則供世界關稅關員採用遵循。其建議包括優良實用的檢點清單，非常可靠的假想危機評估及控置技術，已提送世界關稅組織及國家關稅部門。他們鼓勵關稅多多依賴非干擾性的檢查技術。</p> <p>(Safety at Sea International, June 2003, p.6)</p>
6.	<p>英國 P&amp;I 俱樂部已通知其會員，若進入燻毒的貨櫃是具有高度的危險性。該俱樂部在荷蘭鹿特丹(Rotterdam)研究有 300 件樣本貨櫃發現 21%含溴化甲烷、甲醛、磷化氫，卻只有三個櫃掛著燻櫃消毒的警告。在英國根據 1977 年法律規定貨櫃裝運食品應建立安全工作系統及危險評估。典型的燻櫃消毒是要防止食品遭受鼠咬、生蟲、發霉長菌。這三個貨櫃一定同樣使用磷化氫、硫化氟氣、溴化甲烷燻櫃消毒了。磷化氫易於吸收，吸入少量時會起頭痛、全身無力、頭暈、胸痛，吸入高量時會反胃、嘔吐及肺水腫。接觸溴化甲烷會傷害腦、神經系統、皮膚及肝。(Safety at Sea International, June 2003, p.7)</p>
7.	<p>巴沙夏威夷運輸班輪(Pasha Hawaii Transport Lines )為訂造一艘裝載 4,000 部車輛的汽車運輸船” Jean Anne” ，已經完成與 VT</p>

	<p>Halter Marine 的造船合約簽約，並要求這一艘 13,000dwt 船在 2004 年最後一季交船。” Jean Anne” 的建造，早在 2001 年在巴斯卡哥拉密西西必造船廠(Pascagoula, Mississippi-based yard)停建，當時此造船廠的前身 Friedman Goldman Halter 因財務問題而關閉，去年十月為新加坡 ST Marine 所舒困。(July 2003, The Motor Ship, p. 39)</p>
8.	<p>萬海航運在取得亞洲區域航線的主導地位後，正計劃開闢至歐洲的遠洋航線。雖然謙稱決定開航之前尚須加強學習，但業界預期萬海航運不久將以熟面孔出現在歐洲。新加坡 Pacific International Lines 也在考慮開拓歐亞航線的可能性，市場人士相信這兩家航運公司會策略聯盟經營歐亞航線。(摘自 TradeWinds 2003.07.18)</p>
9.	<p>中油公司將投資四百一十億元大舉擴增船隊的規模。中油繼日前決定投資一百五十億元，進行油輪的汰舊換新後，目前正評估再斥資二百六十億元(八億美元)，增購四艘六萬公噸級的液化天然氣(LNG)船隊。中油表示，該公司得標的大潭電廠天然氣標案供氣商 Ras Gas，上周指派高階主管赴中油洽談購氣事宜，與 Ras Gas 達成到岸取貨(FOB)的協議，因此，目前中油正評估興建四艘 LNG 輪。</p> <p>除了增購 LNG 船隊外，中油計劃自明年起，斥資一百五十億元，進行油輪船隊汰舊換新，並將在十年內躋身全球級油輪船隊。中油表示，該公司目前擁有十三艘總噸數約一百五十萬公噸的油輪，其中有十一艘單殼油輪，將在十年內全部汰換。目前該公司已與中船、日本及南韓等造船廠洽談合作計畫，預估自民國九十六年起，新油輪將陸續加入營運。總計中油將斥資四百億元以上進行油輪及 LNG</p>

輪的汰換及擴增計畫。

中油表示，中油將在九月成立海運事業部，未來該事業部不但要負責對內的油品輸送，也將向外招攬業務；中油民營化之後，海運事業部將獨立為一家公司。以目前中油的油品輸運量估算，企業內的油品運送量只佔三成至五成；因此，未來海運事業部將以擴展企業外的業務為主。

(摘自 2003.08.14 工商時報，中船沈康生提供)