

航運新聞摘要及翻譯(NO. 32)

發布日期：2004/3/23

1.	<p>本中心根據 FairPlay Solution 之新造船訂單統計 2001 年底、2002 年底及 2003 年底中國造船公司之手持訂單量：</p> <p>2001 年底中船公司之手持訂單共 143 萬載重噸，排名全球第 7，其中來自國內船東之訂單佔 53%。</p> <p>2002 年底中船公司之手持訂單共 147 萬載重噸，排名全球第 6，其中來自國內船東之訂單佔 53%。</p> <p>2003 年底中船公司之手持訂單倍增為 308 萬載重噸，排名全球第 4，其中來自國內船東之訂單亦大幅躍增為 71%。</p>
2.	<p>巴拿馬海事局 (AMP) 已經指定倫敦水下保全顧問公司作為港口認可機構 (PRO)，評估巴拿馬主要國際港口，長榮 CCT 碼頭、SSA 的 MIT 碼頭、以及 Hutchison 的巴拿馬港口公司。PRO 也將評估郵輪港 Colon、FARM 以及 Decal、Rodman and Petroterminales 等燃料油供應港。一位 AMP 官員說，於 3 月 31 日截止日將準備就緒。雖然巴拿馬是一個轉運中心，但在巴拿馬裝載的全數貨櫃，只有 3% 運往美國。下個月，預期大西洋沿岸的港口 MIT、CCT 與 Cristobal 以及太平洋沿岸的 Balboa 將參與美國貨櫃保全法案 (CSI)。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.26)</p>
3.	<p>國際船舶壓艙水及沉積物控制和管理公約</p> <p>壓艙水所攜帶海生物的問題於 1988 年第一次在 IMO 被提出後，MEPC、MSC 與技術次級委員會便開始尋求解決方案。</p> <p>最近這幾十年來，由於海上貿易及交通的擴展，外來海生物的入</p>

侵問題變得更為嚴重，並導致全球許多區域遭受生態上的浩劫。然而海上貿易量的持續增長，這個問題只會更加的嚴重。許多數據顯示，隨時都有新的海域被外來海生物所入侵。據估算每年約有 300 億噸的壓艙水被轉送到全球各地，當這些壓艙水所攜帶的海生物被排放至非原生地時，將會造成生態上的破壞。

IMO 於 2004 年 2 月 9 日~13 日在倫敦召開國際壓艙水管理會議，並於 2 月 13 日正式採納 (Adopted) 『國際船舶壓艙水及沉積物控制和管理公約』。這是一個獨立的公約，不附屬於其他的 IMO 公約。此公約將於 30 個簽約國，其合計船舶總噸位不低於全球商船總噸位 35%，批准 (Ratified) 後 12 個月開始生效。

- 公約的規定

所有船舶於航行中應執行壓艙水管理，並依據時程，符合下列的標準

(A) 壓艙水替換標準 (順序替換或流通替換方式, Sequential or Flow Through Method)。

(B) 壓艙水性能標準。

- 2009 年以前建造的船舶

(1) 壓艙水容積 (V_b), $1,500 \text{ m}^3 \leq V_b \leq 5,000 \text{ m}^3$ ，在 2014 年 (含) 以前應符合 (A) 或 (B) 的規定。2015 年起則需符合 (B) 的規定。

(2) 壓艙水容積 $V_b < 1,500 \text{ m}^3$ 或 $V_b > 5,000 \text{ m}^3$ ，在 2016 年 (含) 以前應符合 (A) 或 (B) 的規定。2017 年起則需符合 (B) 的規定。規定之符合以交船週年後的第一次期中檢驗或換証檢驗，取其較早者。

- 2009 年 (含) 以後建造的船舶

壓艙水容積 $V_b < 5,000 \text{ m}^3$ ，應符合 (B) 的規定。

- 2009 年 (含) 以後，2012 年以前建造的船舶

壓艙水容積 $V_b \geq 5,000 \text{ m}^3$ ，在 2016 年 (含) 以前應符合 (A) 或 (B)

	<p>的規定。2017 年起應符合 (B) 的規定。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2012 年 (含) 以後建造的船舶 <p>壓艙水容積 $V_b \geq 5,000 \text{ m}^3$，應符合 (B) 的規定。</p> <p>原則上，壓艙水應在距海岸 200 海浬 (含) 以上，水深 200 公尺 (含) 以上的海域進行。如果不可行的話，可允許在距海岸 50 海浬 (含) 以上，水深 200 公尺 (含) 以上的海域進行壓艙水替換。若以上規定皆無法符合時，各國亦可指定某個特定海域，允許船舶在此特定海域內進行壓艙水替換。</p> <p>另外，各國亦可經由正式知會 IMO 的方式，規定額外的壓艙水管理措施，以達到所指定的標準。</p> <p>所有船舶應攜帶經核可的壓艙水管理計畫書和壓艙水管理紀錄簿。</p> <p>400 總噸 (含) 以上的船舶應備有壓艙水管理證書，此證書經初檢後發給，有效期為 5 年。爾後配合年度檢驗和期中檢驗來延長其有效期。</p> <p>(摘自船舶網電子報 14 期 2004.03.02)</p>
4.	<p>躉售鋼板價格飛漲，削減船廠獲利達數百萬美元，並拖延定造新船的協商。遠東地區各船廠，擔心新造船成本提高，VLCC 大幅增加 \$ 6m，蘇伊士極限型(suezmax)增加 \$ 4m、阿法拉極限型(afamax)增加 \$ 3m。造船廠受到未曾有的忙碌與正在建造中的船舶合約價比目前低 10% 至 15% 的混合衝擊，鋼料達到造船總成本的 40%。許多大造船廠因有大量鋼板存貨以面對大幅成本增加，但較小船廠對成本增加的調適能力也許比較差。中國對鋼料的大量需求導致價格上揚，刺激貿易市場與對新船需求。於去年 11 月與今年 2 月間，韓國最近漲升 38%，從每噸 \$ 550</p>

	<p>漲到每噸 \$ 770。市場已有跡象，某些船廠已指示職員重新協商選擇權估算新增加的成本。倫敦仲介商表示鋼料價格是日後協商的最大障礙因素。韓國船廠表示無法估算或保證 2007 年鋼板價格，為將來妨礙新船協商的一個因素。日本與韓國大鋼廠均提出警告，鋼料可能短缺，供需失調。船廠相信為確保鋼料供應無虞以建造現有訂單船舶，2006 年是最艱苦的一年。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.02.27)</p>
5.	<p>港口國管制(PSC)索賄行為必須予以制止。有必要更公開以避免賄賂侵蝕 PSC 之價值。PSC 常被描述為對付次級標準船舶的護衛者，卻發現自己要抵擋賄賂的指控。在全世界船舶檢查計劃立場，尋求揭發與根絕被指控的濫用檢驗制度。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.02.)</p>
6.	<p>北英格蘭 P&I 俱樂部危機管理部主管菲爾安德遜(Phil Anderson)說 IMO1972 年國際海上避碰章程規則 10 引導船舶交通分離計畫，是最易讓人誤解的一節。雖然本規則實施已超過 30 年，但交通分離計畫仍為英吉利海峽航行上數種誤解之一。為了要減少碰撞危機違規船的船長及船東可能要面臨犯罪刑罰的重罰款及所費不訾的船期拖延。北英格蘭相信交通分離計畫條款應極優良，規則的適用也很清楚。然而，在實際航行時，運用此規則似乎需要改進。問題包括守望官並無保全意識，所以在船舶進入交通擁擠航巷時，警戒心不夠，通過海峽的計畫官將路線畫在交通航巷的中心線上，並不允許時下流行的彈性規定存在，也不允許誤信渡輪及小船橫過交通航巷時會自動讓路。另外還有一些錯誤的觀念譬如誤信漁船在分離計畫的交通航巷內禁止打漁，誤信分離線或區域內無論何種情況下都不准進入，及誤信視線受限制時，規則</p>

	<p>19 不適用。因此，該俱樂部發行彩色刊物說明包括船舶進入之交通分離航巷、駕駛台視線的觀點及規則 10 的實務應用等，分發 400 位會員及 2600 艘曾進入該海峽航行的船舶，以提高警覺，確保安全。</p> <p>(Safety at Sea International, January 2004, P.6)</p>
7.	<p>IMO23 次大會於去(2003)年 11 月 24 日至 12 月 5 日召開，約有 1000 位代表參加。其中含有 149 個會員國、3 個準會員國、來自聯合國及專業機構的代表及 6 個政府間組織與 30 個非政府間組織的觀察人。此次大會通過採用如會員國實施全球海運標準成果評估之稽查計畫、IMO 工作計劃、2004 年至 2005 年二年預算、有關海運安全與保全工作技術案及防止船舶污染技術案等共 30 件決議案。</p> <p>(Safety at Sea International, February 2004, P.4)</p>
8.	<p>船舶油漆塗層，除非細心做好油漆修復工作，並精確安置陽極板，否則油漆塗層極易快速崩潰。壓載水艙內鋼板之腐蝕及油漆塗層之崩潰脫落，肇因於電子化學作用。整塊平面鋼板為陰極而焊道或板邊緣處為陽極。腐蝕的禍首在油漆塗層不均勻處及塗層脆弱處。因油漆塗層對陰陽極間的電子流動，具有非常強烈的阻礙作用。由於塗層脆弱處及塗層不均勻處，經過一段約六個月至二年半的時間後，被電子流攻破，然後維持數年的平衡穩定期。過此以後，此阻礙保晶就會很快的崩潰，而出現大量災害性的脫落。油漆塗層阻礙保晶被電子流攻破以前，所呈現出來的，就是船級協會規定的塗層情況優良，只有輕微細小的斑點。在平衡穩定期所呈現出來的，就是船級協會規定的塗層情況尚佳，有斑點出現。漸漸地，從焊道及邊緣處，出現面積較大之塊斑，以致於鋼板平面出現大塊斑，而使塗層崩潰脫落，這就是船級協會規定的塗層</p>

情況欠佳。

(The Motor Ship, January 2004, p.25)