

航運新聞摘要及翻譯(NO. 01)

發布日期：2002/12/23

1. 希臘船東受到新造船價將上漲以及”PRESTIGE”沉沒事件之驅使，估計將斥資 \$ 1.5bn 訂造新油輪。TradWinds 估計至少有 16 艘 VLCC 訂單在洽談中或即將確認。另有約 8 艘蘇伊士極限型(suezmax)油輪與日本及韓國造船廠進行最後的確認。新造船經紀人說船東也在洽談相當數量新型阿法拉極限型(afamax)油輪新造船。經紀人說來自希臘船東的大量投資表示新造船價已經到了最低標準並將回升。VLCCs 船價依個別造船規範約在 \$ 62.5m 至 \$ 65m 之間浮動，蘇伊士極限型約在 \$ 42m 至 \$ 44m 之間盤旋，阿法拉極限型交易價為 \$ 34.5m。

相繼發生污染與政策辯論後，導致法國、西班牙、摩洛哥有效地禁止船齡 15 年以上單船殼油輪裝載重級原油與燃油經由他們的水域。希臘船東已下令在 Tsakos 與 Vadinoyannis 兩家控管的船舶撤出法國經濟特區。法國主管機關認為由 Vadinoyannis 控管，建於 1986 之 45,200DWT 的油輪”Kriti Finoxenia”以及由 Tsakos 控管，建於 1983 之 86,800DWT 的油輪”Tamyra”，均屬高船齡，單船殼以及載運燃油貨物的危險船舶。(摘自 TradeWinds 2003.01.03)

2. ”PRESTIGE”油輪沉沒漏油事件，令人困擾的求償金額升高到幾乎可以確定超過 \$ 183m。一份評估污染損害報告指出，西班牙海岸延伸 800 公里

270 處海灘，已受到不同程度的污染，葡萄牙與法國海岸仍受威脅。公約所界定污染範圍有效數量不夠充分，由於老舊油輪斷成兩截，躺在深 3500 米的海底，仍繼續漏出燃油，處理費用仍在增加。該船裝載兩種不同等級的重燃油 77,000 公噸，其中一種等級的流動點為 12°C，在 3°C 至 4°C 的海床不會漏出，另一種等級的流動點僅 3°C，漏出的威脅很大。兩種等級似乎混合成一種混合物，其流動點約為 6°C。每天仍從遇難船殘骸流出的燃油約為 50 到 125 公噸。如果西班牙政府下令移除留在遇難船兩截殘骸中的 70,000 公噸燃油，則必須花一筆很高的費用去作深海回收演練。西班牙財政部長說已經花了 \$ 205m 在清理油污上，因此求償金額與可得到的賠償金額間的差距一定很大。(摘自 TradeWinds 2003.01.03)

3. 日本運輸省因前幾年一系列的船難事故經常為北韓船舶，正考慮禁止未保險的船舶進入日本港口，運輸省國際海運部門發言人表示該機構已經開始研究採取此一行動對經濟產生的衝擊。運輸省也聲明支持批准最近 IMO 的措施，以確保禁止有“立即恐怖威脅”的船舶進入日本港口。(摘自 Fairplay 2003.01.14)
4. 散裝船船難鮮少獲得如同油輪意外事故般之關注，但明顯的事實為自 1978 年以來有 500 艘散裝船發生意外，導致損失 2000 個人命。隨後幾年的調查研究，於 2002 年 12 月 13 日 IMO 海事安全委員會最後採納一系列新的措施，希望挽救數以百計的海員生命。

從影響新船設計的主結構改變到設備與訓練規定等一系列研討後所得的建議

案，其中以新造散裝船必須雙船殼最受矚目，適用於船長大於 150m 新船，施行目標日期已定於 2004 年。為達此目標，尚須研訂技術細部規範，包括雙船殼空間之作用，內層殼之處理與強度。雙船殼成本將增加 15-20% 新造船價。不管緊湊時程所導致之緊迫感以及尚有龐大的工作量要做，沒有任何人確信 IMO 的目標可以完成。所有協議書提交給下次 IMO 設計與設備小委員(IMO's DE)會議的截止日期已訂為 2003 年元月 31 日，令人懷疑 IMO 所訂時間表的可行性。依據國際海運會議所(ICS)船長 John Joyce 的看法，似乎不可能，IMO 雄心勃勃所訂的時間表是不確實際的，他相信看到法規的執行日期最早要等到 2007 年。（摘自 Fairplay 2003.01.02）

5. 專家提出警告，給予甲級船員新的保全責任，將導致更多人為錯誤引起的”Tricolor”輪碰撞以及突然的意外事故。新的保全員角色將使已過度勞累的海員另外增加負擔，勢必有潛在的災難性結果。船上保全員的角色預期將以值班員擔任而不是另外指定新人擔任，菲律賓船旗國最近在 IMO 認為此一措施必獲致災難。官方發出警告，給予現有船員過重的負擔也許不符合國際勞工組織有關休息期間的規定，因此將使船舶的安全與保全處於危險狀態。

IMO 所同意的新保全規則，保全員有下列職責：

- 督導保全訓練與演習
- 報告所有保全意外事件
- 報告所有違反保全事件

- 監視保全水準
- 維護、校正以及測試保全設備

(摘自 TradeWinds 2003.01.10)

6. IMO 正考慮改變公約，使公約簽約國採取對抗恐怖份子的行動範圍更加廣泛。IMO 已審查 1988 年海事航行安全的非法行為抑制公約(the Convention for the Suppression of Unlawful Acts (SUA Convention)Against the Safety of Maritime Navigation)及相關 1988 年大陸棚固定平台安全的非法行為抑制議定書 (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts (SUA Convention)Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988)。SUA 公約的改變，顯然是在擴張犯罪項目清單。(摘自 SAFETY AT SEA INTERNATIONAL, 12/2002 P6)
7. Contship 貨櫃班輪公司在韓國 Daewood 造船廠建造的貨櫃船”Contship Aurora”，是第一艘取得德國船級協會(GL)綠色護照船級註解的船舶。船舶的所有性能規格都要符合國家規定及國際規定，同時也要符合 GL 環境服務系統準則的規定，GL 將這些資料加以整理排序，可供有關當局快速查點船舶是否符合環保標準，而可降低港口費用。GL 船級船符合這些規定，就可以取得德國船級協會綠色護照的船級註解。然而，即使不是 GL 級船，只要符合這些規定，也可得到環保護照(Environmental Passport)。要促使船東符合日益升高的環保規定，除了立法實施外，還可從商業競爭方面，或降低港口費以減少營運成本著手。(摘自 SAFETY AT SEA INTERNATIONAL, 12/2002 P7)

8. 國際知名船級協會最近之研發：德國船級協會(GL)最近研發旅客撤離分析，其軟體名稱為 Aeneas。旅客從客艙沿撤離路線快速到達救生艇筏搭乘站，在幾條撤離路線中以需時最少，又最容易通行之路線為最理想。此項研發不但能快速模擬客船緊急棄船時撤離情形，而且能得到清晰之結果。

英國勞氏船級協會(LR)專心於”海事 EXODUS”軟體，以改善英國格林威治(Greenwich)大學所創設之船上逃生路線，並使之理想化。

法國船級協會(BV)由於散裝船佔船級船之三分之一，因此專心致力於散裝船之安全研究。1998 年起即研究雙殼散裝船，雙殼散裝船比單殼船增重約 4 至 5%，數量並不多，但其結構卻安全得多。

義大利船級協會(RINA)研發軟體”SAFENVSHIP”，主要在於與安全及環保有關之客船系統。

美國船級協會 (ABS) 集中精力於第一艘液化石油氣船 (LPGFPSO)”Sanha”，日產量為 6,000 m³，儲存量為 135,000 m³，裝設有 LPG 生產機、燃氣分離機、燃氣冷凍機及沸騰燃氣再液化裝置。此船為世界唯一 LPG 船，ABS 為世界唯一具有液化燃氣裝載系統經驗的船級協會。

日本船級協會(NK)專攻高舷牆汽車運輸系統，致力於改善風的阻力，節省船舶維持正常船速的燃料耗油量。

挪威船級協會(DNV)往保安系統方面發展，訓練一百名保安驗船師，以便依 IMO 新保安章程規定發證。準備在 2003 年第一季將在世界各地展開作

業。另外，DNV 還研發自動識別系統(Automatic identification system, AIS)、船舶識別碼(Ship identification number, SIN)、船上保安警報系統(Ship security alert system, SSAS)及連續概要記錄(Continuous synopsis record, CSR)。(摘自 The Motor Ship, 12/2002 p36&37)