

航運新聞摘要及翻譯(NO. 03)

發布日期：2003/1/6

1. 當船旗國還在爭論 UK 所提出較嚴格的散裝船安全建議案時，IACS 在 IMO 開會討論散裝船安全之前，率先發布其散裝船安全草案，首先為現成船改進舷牆或檔水牆以保護前艙口，新船設置艙樓。但 UK 希望船旗國認可現成船加強前艙口以抵抗垂直負荷壓力的建議案。IACS 雖然也研究波浪壓力對船舶之衝擊，但不考慮現成船艙口蓋與艙口圍板之強度須與新船相同標準。此外，UK 希望所有貨艙均能承受單艙泛水。IACS 同時希望加強甲板設備以抵擋所謂的湧浪負荷 (green-water loading) 以及加強舷側肋骨建議案。UK 更強烈建議新造散裝船應有雙層船殼。本週 IMO 繼續開會討論散裝船安全 (12 月初)。(摘自 TradeWinds 2002.12.06)
2. 香港 OOCL 續向南韓三星重工訂造兩艘 7,700TEU 貨櫃船，價值 \$146m，將於 2005 年第二季交船。OOCL 總共訂造該型船 8 艘，首兩艘將於 2003 年第二季交船，其他船則陸續分別於 2004 年 2 月、4 月及 6 月交船。最後兩艘船之船價比前面 6 艘船每艘便宜 \$7m。(摘自 TradeWinds 2002.12.06)
3. UK 所提散裝船雙層船殼建議案，在日本、希臘、中國大陸的強力反對下，為 IMO 所有重要散裝船工作小組所接納，適用於船長 150m 以上新造散裝船。散裝船船東將面對與油輪船東一樣增加成本負擔的情況，以同類型海岬型散裝船而言，雙層船殼比單層船殼增加 \$500,000。工作小組已訂定實施目標日期為 2004 年，在此之前需完成技術規範，諸如塗層、雙層船殼之間之空間大小並納入 SOLAS XII。新造散裝船將強制裝設自由滑落救生艇。依據 IMO 所採納之爭議性建議案，現成散裝船船殼側板、前甲板設備、艙口蓋之加強將與 IACS 之統一規定一致。(摘自 TradeWinds 2002.12.13)
4. 當西班牙街頭巷尾議論紛紛“Prestige”油輪沉沒造成大量燃油污染海洋沿岸之際，歐洲運輸委員會揚言要禁止船齡 15 年以上之單層船殼油輪進入歐洲海域，此無異宣佈淘汰單層船殼油輪開始倒數計時。(摘自 Fairplay 2002.12.05)
5. 由於 Prestige 油輪意外事件嚴重污染海洋，韓國計劃提高單層船殼油輪檢查標準，作為防止油污染行動的一部分。此項措施有意勸阻單層船殼油輪到訪韓國

港口。各地區海事部門於 2002 年 12 月 2-14 日期間將針對油輪及裝載危險貨物之船舶實施特別檢查，此外還要徹底查核船員證件、詳細檢驗船體、機器、救難設備以及航海設備等。(摘自 Fairplay 2002.12.12)

6. IMO 海事安全委員會通過新國際海事安全規則「國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code)」，並納入國際海上人命安全公約，預定 2004 年 7 月生效實施。(摘自台灣新生報 2002.12.23)

7. 歐洲加速油輪雙層船殼規範。歐洲議會於 12 月 20 日通過採納階段性油輪雙層船殼修訂案，單層船殼第一類油輪 (category 1 tanker)，無隔離壓載艙，船齡超過 23 年或 2005 年之後，不得在歐洲各港口、碼頭、錨泊區作業，較以前的法規提前 2 年。第二類油輪，期限至 2010 年。第三類油輪，較小油輪，期限至 2015 年。(摘自 Fairplay 2002.12.20)