

航運新聞摘要及翻譯(NO. 04)

發布日期：2003/1/16

1.船東為符合 IMO 最近所採納之保全規定，現在就要開始草擬保全計劃。LR 在倫敦告訴船東，已經沒有時間等待，如果要在 2003 年底之前完成保全計劃並取得認可。由於很多船東並不了解有關的規定，LR 計劃舉辦一系列研討會解釋新的章程。船東應採取的第一個步驟，評估公司與個別船舶的保全需要，然後草擬一份保全計劃以適應個別船舶的經營型態。船東也應準備好指定一家公司與船舶保全人員。2004 年 7 月 1 日以後的第一次安全設備檢驗必須完成裝置自動識別系統 (AIS)，但最遲為 2004 年 12 月 31 日。2004 年 7 月 1 日以後的第一次進塢必須將一組 IMO 識別編號標示在船殼上。2004 年 7 月 1 日以後的第一次安全無線電檢驗必須完成裝置船舶保全警報系統。IACS 會員希望扮演稽核保全計劃的角色以及代表船旗國簽發證書。IACS 已草擬一份程序規定作為保全稽核員之準則，並希望獲得船旗國的認可，因此首先要在 2003 年 5 月送交在 IMO 安全委員會之船旗國。一位 LR 官員說，25000 艘船要稽核，如 IACS 會員無法獲得船旗國的認可，工作便無法進行。(摘自 TradeWinds 2002.12.20)

2.如果 IMO 進一步禁止船齡 15 年以上散裝船裝載高密度貨物，該型船船東資產價值將因而暴跌。同時現成散裝船許多增強結構的規定，將使營運成本暴增。由於現成散裝船增強全部貨艙艙壁的成本太高，因此 IMO 規劃以限制貨物替代，希望老舊散裝船裝載諸如煤炭、穀類等低密度貨物及停止裝載鐵礦砂，低

密度貨物裝滿貨艙可以防止進水及有效支撐艙壁。此限制重貨的可行性應加以探討。經紀人認為此一動議，散裝船受到營運限制的束縛，衝擊船舶賣價，尤其是海岬型散裝船。另一個別的動議，IMO 也將禁止滿載情況下隔艙裝載高密度貨物，10 年以下新船能夠承受跳艙裝載高密度貨物的扭應變，但老舊船將導致結構破裂，對於此項禁止措施，現在 IMO 也不能決定適用於 10 年或 15 年以上散裝船，要等到 2004 年才能作出決定。2002 年 12 月中旬 IMO 同意 IACS 所提議之現成船加強標準，加強船側肋骨、加強前部甲板設備、裝置進水警報等。船東將共同遭遇腐蝕控制餘裕的問題。

IMO 散裝船主要建議案

建議案	預定完成日期
◦ 現成船加強貨艙肋骨	2003
◦ 現成船保護艙部甲板設備與艙口蓋	2003
◦ 進水警報性能標準	2003
◦ 新船雙層殼	2004
◦ 現成船船齡超過 15 年禁止跳艙裝載	2004
◦ 新船自由滑落救生艇	2004
◦ 關於散裝船特殊的港口國管制訓練	2004

(摘自 TradeWinds 2002.12.20)

3. 中共交通部海事局自 2003 年起，將在中國大陸設立代表處之外國驗船機構納入管理。該局規定，世界各國驗船機構代表處自 2003 年起，於每年一月底，須將上一年度之本國（中國）船舶檢驗報告，報送中共交通部海事局。據瞭解，目前已有 8 個國家的驗船協會進駐中國大陸設立代表處，其中包括英國、美國、德國、法國、挪威、義大利、日本與韓國等驗船協會，

分別在上海、青島、廣州等主要港口城市設立 20 個分支機構。
(摘自台灣新生報 2003.01.02)

4.裕民航運公司繼 2002 年 3 月向中國造船公司訂造兩艘海岬型散裝船之後，續向該造船公司訂造兩艘巴拿馬極限型散裝船。此為該公司 3 年來再訂造新船，將分別於 2003 年 8 月及 2004 年 3 月交船。(摘自 TradeWinds 2002.12.20)

5.IMO 成功地採納新架構，目的在對付不利於海運與世界貿易的恐怖份子。來自 102 個國家的委員，在宣稱為一個歷史性的會議上，決議簽署 1974 國際海上人命安全公約修訂案 (Amendments to the SOLAS 1974)。修訂該公約第 V 及 XI 章，以及採用新的國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code)，將於 2004 年 7 月 1 日生效。(摘自 Fairplay 2002.12.19)

6.日本三菱重工長崎造船廠於 2002 年 10 月 01 日，113,000GT ”鑽石公主” 郵輪火災損害，公司宣佈副總經理 Naochika Namba 及執行董事兼總廠長 Nobuyoshi Aikawa 處罰扣款 20% 兩個月職務津貼。其他負責監管消防計劃高階專職人員亦同時受到處罰。(摘自 Fairplay 2002.12.19)

7.今年 MAN B&W 柴油機製造廠交貨共 587 台，總輸出功率為 9,665,269 仟瓦，平均每部引擎 16,466 仟瓦，其中以韓國廠現代重工、HSD 及日本廠三井造船與造機占大宗。最熱門引擎為 S50MC-C 交貨 106 台，其次為 S50MC 交貨 83 台，均供靈便極限型散裝船、巴拿馬極限型散裝船、靈便型油輪及靈便極限型油輪之安裝。其詳

如下表：

引擎製造廠	2002 年交貨量		2003 年交貨量 (2002 年十月中旬收到訂單)	
	kW	引擎台數	kW	引擎台數
韓國現代重工	2,893,155	131	1,808,756	108
韓國 HSD 引擎公司 (前身為 Hanjung 及 Samsung)	2,091,696	76	1,153,897	41
日本三井造船	1,956,838	150	1,269,517	75
日本川崎重工	573,528	53	324,194	30
波蘭契基司姬坡咨南(H. Cegielski Poznan)	509,580	25	119,725	7
日本日立造船	463,678	35	411,012	28
中國滬東重機(Hudong Heavy Machinery Co., China)	445,848	38	151,865	12
中國大連船機廠	151,490	15	80,036	7
丹麥佛列德力克歇文 (Frederikshavn) Man B & W 柴油機	142,897	19	44,174	4
西班牙曼尼西斯(Manises)柴油機	135,648	10	79,184	4
韓國 STX 公司 (前身為三洋)	73,403	14	125,064	14
克洛西亞(Croatia)布洛多斯布利特-布洛多格拉第利斯蒂 (Brodosplit-Brodogradiliste)	73,212	6	50,235	3
克洛西亞烏魯加尼克斯丑糾格拉登加 (Uljanik Strojogradnja)	58,814	6	47,098	5
中國上海 HHM 上川柴油機	57,928	6	-	-

蘇俄布利央斯克機械廠 (Bryansk Engineering Works)	18,932	2	-	-
台灣機械公司	18,623	1	-	-
總計	9,665,269	587	5,664,757	338

(摘自 The Motor Ship,2002, 12)

8.美國超導體(American Superconductor)為美國海軍研究部門建造一部 5,000 仟瓦、高扭力、230 轉/分之原型馬達。其固定子與轉子已完工，並完成試驗，且運到英國阿爾斯通(Alstom)動力轉換公司作高溫超導(High Temperature Superconductor, HTS)船舶推進馬達之安裝，預定在 2003 年七月由美國海軍進行廠試。(摘自 The Motor Ship,2002,12)

9.澳洲當局報導香港籍船「Nego Kim」去年八人死亡之爆炸案。當時責求船上應改善在封閉艙間內具高度危險工作之文件程序。澳洲運輸安全局(Australian Transport Safety Bureau)於報導中，建議船上實施之國際安全管理文件應包含供封閉艙間所有工作人員使用清晰之工作須知，此外尚應製備此類工作條件之指導書。報導中指出未發生要命之爆炸前，壓水艙內之油漆在管理上之重大缺點為通風不適當，且船員缺乏在艙內維持安全、無毒、無爆炸環境需要之認知。油漆原有之危險，在油漆廠製備之油漆須知中及材料安全資料說明書中，均有詳盡說明。然而這些文件都不在船上，表示中國船員並不把油漆當作化學品看待。船上文件均為英文，有些已翻譯成中文。船舶爆炸後，瓦廉船舶管理(Wallem Ship Management)立刻禁止在封閉艙間所有噴漆之工作，並於 2002 年 2 月製作了內容相當豐富之查核表，供此種工作使用。(摘自 The Motor Ship,2002,12 第 14 頁)

10. 日本三井 OSK 定期班輪和船級協會 NK 聯合研究發展車輛運輸船之船體結構，試圖減少燃油以維持正常船速。車輛運輸船因裝運車輛時，在甲板上常因風浪影響而需要將船兩舷邊加高，卻又因風壓作用使船速損失 3 至 5 節。因此本案目標在於研究甲板上大型上層建築物之新模型，預計每年平均可節省 2%（每天約 1 噸）之燃油消耗。(The Motor Ship,2002,12)

11. 國家海洋與大氣主管官署(National Oceanic and Atmospheric Administration, NOAA)從 2001 年 7 月起在電腦網站上發行電子航海圖(Electronic Navigational Chart, ENC)。該航海圖涵蓋大部份美國港口，至今已被免費下載 245,000 份。網址為 <http://chartmaker.ncd.noaa.gov/mcd/end/index.htm>。NOAA 目前已開始以航行布告(Notices to mariners)更新海圖，並張貼在網站上。數月後將只以更新部份張貼，而不張貼全份海圖。(摘自 SAFETY AT SEA INTERNATIONAL, 2002, 11)