

航運新聞摘要及翻譯(NO. 07)

發布日期：2003/3/3

1.	<p>日本國土交通省考慮禁止某種船齡之單船殼油輪載運重燃油航行日本海域。該省發言人說，一方面要維護環境，一方面要評估禁止航行後對航運所造成的衝擊，兩方面要取得平衡，並補充說端賴歐盟最後所作的決定。日本船東陳述關切歐盟與北美嚴緊的規定，將導致船噸訂單湧向亞洲。(摘自 Fairplay 2003.01.30)</p>
2.	<p>今年 2 月 10 日在紐約舉辦的希臘-美國商船聯合會會議，美國將接受船舶符合 IMO 新的海事與港埠安全準則船旗國聲明書。國際船舶船東必須於 2004 年 7 月將所擬定的船舶保全計劃與證書提送給美國。美國海岸防衛隊將依據新的海事保全法律要求船旗國政府出具證書證明船舶符合國際船舶與港埠設施保全章程第 A 篇與第 B 篇之規定(Part A and B of ISPS Code)。USCG 將於今年 7 月發布臨時的海事與港口保全規定，於 11 月發布最後確定的規定，讓船東有 6 個月時間進行工作。為清理來自己被指為不符合 2004 年 7 月生效新的海事保全法律規定之港口開往美國的船舶，美國將研擬一份”施行或程序規定”(rules of engagement or procedure)。依據新的法律規定，船舶來自未通過外國港口評鑑程序之外國港口時，將被禁止或延遲進入美國港口。(摘自 Fairplay 2003.01.30)</p>
3.	<p>歐洲議會已針對單船殼油輪停靠歐盟港口，草擬一份新的淘汰計劃，將儘早於今年 3 月審核認可。國際油輪船東聯合會估計歐洲議會的新規定，將使業界額外損失 \$ 5bn，並導致在 2003 年與 2010 年淘汰掉大量的船噸。歐洲議會的提案油輪分三類與 IMO 所同意</p>

	<p>之 Marpol 13G 淘汰計劃相同，但年限提早很多。</p> <p>第一類涵蓋 1983 年以前建造無隔離壓水艙 Marpol 生效前之油輪，包括 20,000dwt 以上原油油輪及 30,000dwt 以上油品輪，依據提案此類油輪船齡 23 年或至 2005 年，以較早者為準，禁止停靠歐盟港口，依據 Marpol 13G 此類油輪可以營運至 2007 年或船齡 25 年。</p> <p>第二類涵蓋 Marpol 生效後 1983 年至 1996 年間所建造之油輪，此類油輪依建造年份船齡 26 年與 28 年或至 2010 年，以較早者為準，禁止停靠歐盟港口，依據 Marpol 13G 此類油輪淘汰日期為 2015 年。</p> <p>第三類涵蓋 5,000dwt 以上至 20,000dwt 油輪，依據提案此類油輪依建造年份船齡 26 年與 28 年或至 2015 年，以較早者為準，禁止停靠歐盟港口。(摘自 TradeWinds 2003.01.31)</p>
4.	<p>美國紐約當局正調查，造成 2 月 21 日於史丹頓島(Staten Island)之 Exxon Mobil 油料倉庫之油駁船爆炸事件，是否因卸油時幫浦故障所造成。該爆炸意外導致 2 人死亡，1 人三度灼傷，且於紐約此一敏感城市燃起熊熊黑煙，遠至 35 英里之外的紐澤西州均可見。</p> <p>警方表示調查仍在初期階段，但有跡象顯示當工人卸油時，該油駁船上之幫浦已故障。</p> <p>紐約市長 Michael Bloomberg 表示：目前所有證據均顯示此為單純之意外事件。</p> <p>Bloomberg 並表示裝油及卸油的程序潛藏許多危險，包括輸油管及其他設備之靜電集結現象，可能導致火花而引起火災。</p> <p>此油駁船裝載 400 萬加崙無鉛汽油，於爆炸時正卸油至 200 英畝</p>

	<p>之儲油設施中。</p> <p>此油駁船屬於 Hicksville-based Bouchard Transportation Co.，該公司發布聲明表示已聘請數家公司進行抑制漏油及減緩環境傷害之工作。(摘自 and.com)</p>
5.	<p>美國驗船協會(ABS)在調查” Prestige” ，揭露重要壓水艙與貨油艙未被檢驗之後，已經改進檢驗規則。ABS 強調” Prestige” 沉沒之前 6 個月，在 Fujairah 作歲驗時，沒有規定要檢查第 2 與第 3 側壓水艙/貨油艙，此區域正是該油輪最初損壞的地方。當相鄰貨油艙有操作加熱盤管時，第 2 右後壓水艙才需要完成檢驗，ABS 一位驗船師表示加熱盤管已被封鎖。ABS Mr. S. Wade 說驗船師要實際查核加熱盤管已被封鎖而不只單獨依據船長的陳述。第 3 右側貨油/壓水艙，當前面的特驗揭露腐蝕時，在歲驗時才需要檢驗，” Prestige” 沒有這種情況。在” Prestige” 歲驗之後，沉沒之前，ABS 已制定新的檢驗規範，自 2003 年 1 月 1 日起，所有海水壓水艙與貨油/壓水複合艙，如未油漆或油漆被判定狀況欠佳，將被要求作歲驗與板厚量測。ABS 準備向 IACS 提議統一規範，15 年以上油論所有壓水艙於歲驗時應作內檢，此一議案於” Erika” 發生意外後已提出但未被接納。” Prestige” 一位巴哈馬調查員認為，就一些貨油/壓水艙沒有檢驗而言，檢驗能提供機會發現一些缺失，但因是一般性的檢驗因此無法保證可以發現所有的缺失。(摘自 TradeWinds 2003.01.310)</p>
6.	<p>經濟不景氣，低船價與通貨緊縮，日本造船與機械聯合工會宣佈一項決定，於今年春季與雇主的年度薪水協調會將不要求加薪。聯合工會是造船與重機械勞工的保護團體，目前有 160,000 會員。大多數日本主要造船廠訂單已滿一直到 2006 年。然而，船</p>

	<p>廠正以低造價競爭，材料成本上漲，以及如日立造船廠支出龐大費用以重整公司。(摘自 Fairplay 2003.02.13)</p>
7.	<p>阿拉斯加空氣品質條款對空氣污染限制規定非常嚴格，所以船舶造訪阿拉斯加各港口時很容易因空氣污染而受罰。荷美班輪(Holland America Line, HAL)的船就遭受美國環保廳開過煙囪的煙污染空氣的罰單二次，因此 P&O Princess Cruises 去年年底接收訂造的珊瑚公主(“Coral Prince”)輪安裝的主機為二部柴油機和一部燃氣渦輪機結合的發電機(Combined diesel and gas turbine(CODAG) electric power generation plant)，推進系統是囊莢式全向推進系統(Pod Azimuth Propulsion System)。燃氣渦輪機的燃料在渦輪機內燃燒後排出的廢氣看不到煙。</p> <p>正常運轉時將開關推入”柴油機優先模式”，二部燒廉價重油的柴油機立刻供應全船的電力。由於這二部 16.2 MW 柴油機裝設一套共同軌道系統，配合電子控制燃油噴射，可限制排煙量於相當低的水準之下。同時機器裝有直接噴水裝置，噴出的水霧捕捉 NOx 廢氣，所以珊瑚公主輪燃氣渦輪機的排煙能符合美國環保廳的要求。雖然燃氣渦輪機排出的廢氣看不到煙，但是因為燃氣渦輪機所燒的油為價格較貴耗油量較大的船用柴油，所以平常大都在”柴油機優先模式”下運轉，燃氣渦輪機只有在絕對必要的情況下作業。譬如在阿拉斯加的格拉塞灣(Glacier bay)內環保要求極嚴，只能在”燃氣渦輪機優先模式”下運轉，或全船需用電力在二部 (摘自 The Motor Ship/1/2003)</p>
8.	<p>上海港去年以八百六十一萬三千 TUE 年櫃量，首度超越高雄港十二萬 TUE 之多，使高雄港自 2000 落居全球第四大港之後再降一</p>

	<p>個名次。高雄港於今年一月份以六十五萬 TUE 比去年同月增加百分之六點七六，惟若與上海港當月八十五萬二千 TUE 相較，高雄港持續落後情勢已然顯現。(遠森公司高幼玲小姐提供，摘自中華日報 2 月 26 日)</p>
9.	<p>陽明公司於今年 2 月 25 日簽約訂購在今治建造中的巴拿馬極大型散裝船一艘，預定今年八月交船，將命名為" 治明輪 "。另外，預定在明年陸續交船的新船，計有五艘，其中有三艘為貨櫃輪，為先前建造七艘全貨櫃輪的同型船，每艘均可裝載 5,551 個 20 呎貨櫃預訂在 4, 6, 9 月各交一艘，另兩艘委託中船建造的 77,000 載重噸散裝船預定明年 10、12 月交船。(遠森公司高幼玲小姐提供，摘自經濟日報 2 月 26 日)</p>