

航運新聞摘要及翻譯(NO. 11)

發布日期：2003/5/6

1.	<p>交通部已研議推動【第二船籍制度】，開放國輪在自由貿易港註冊，改掛港區旗幟，也藉以突破國輪航行地域和航線限制，並為兩岸直航所涉及的旗幟爭議預留解套空間。</p> <p>《自由貿易港區設置管理條例草案》已獲立法院初審通過，預定五月底前完成立法程序，所有國際商港均可依法設置。據透露，如果【第二船籍制度】獲相關單位同意，屆時國輪將可改掛高雄港或基隆港旗，在不改變原始船籍登記國的前提下，相關權利義務全部比照權宜船。</p> <p>交通部表示，目前英國、挪威都有採取第二船籍的彈性做法，以英國為例，英國開放曼島為其國輪第二船籍登記地，以便兼顧國輪政策與業者經營需求。</p> <p>(摘自聯合報 2003.4.20，遠森科技高幼玲小姐提供)</p>
2.	<p>一項官方研究報告建議，澳大利亞海事安全局(AMSA)驗船師應能夠對船員執行呼氣酒精含量測試。澳大利亞運輸安全局(ATSB)鑑定 M.V."Mirande"2001 年在墨爾本菲利浦灣擱淺報告指出，船長喝醉酒不在駕駛台導致此意外事件。雖然此意外事件的主要原因是舵機失靈，但 ATSB 在報告中建議 AMSA 應尋求制定法律，允許他們的驗船師對船員執行呼氣酒精含量測試，如屬可行，對船長或主要船員陽性測試結果應可作為滯留船舶的理由。(摘自 Fairplay 2003.03.31)</p>
3.	<p>當主要驗船協會接近同意新散裝船雙船殼技術規範時，一位資深驗船師公開反對此項提案。設計與設備小組會暫時同意雙船殼之空間至少 1m，檢驗通道淨空間至少 600mm。本規定 IMO 安全委員會將於 5 月開會認可。據悉有些驗船協會仍在推動 2m 空間。IMO 代表團員堅持“應有足夠寬度以允許能有足夠檢驗通道”。最後確定的空間尺寸將允許 Daewoo, Hyundai, NKK Corp. 及 Imabari 等船廠的雙船殼設計適合 IMO 同意的新標準。但 DNV 技術董事 Tor E Sevensen 說新造船實施雙船殼規定，IMO 已走得太遠。此規定很可能 2006 年才會採用。他認為強制雙船</p>

	<p>殼的決定，政治大於技術理由。他解釋說過早淘汰單船殼散裝船將立即產生兩層市場以及遺忘推動散裝船安全。明顯地，現成單船殼散裝船如果採行一些措施，以及適當保養，便可以符合現今的安全要求。他強調他無意破壞經由 IMO 進行雙船殼的工作。他說不是主張走回頭路，他的主要理由集中在現成船實施追溯性的規定來證明更有足夠安全。(摘自 TradeWinds 2003.03.28)</p>
4.	<p>在突發意外事故同時損失人命後，雜貨船可能面對 IMO 重新探討與散裝船相同的安全問題。IMO 海事安全委員會 (MSC) 於 5 月開會時將討論此問題。專家表示懷疑小型雜貨船如何與大型散裝船一樣的安全標準。他們指出散裝船意外損失主要在於外板損壞而雜貨船則遭受穩度問題。由於營運型態的改變，雜貨船的數目正在減少。(摘自 TradeWinds 2003.03.28)</p>
5.	<p>LR 預先告知船東，現在的散裝船雙船殼設計，可能不符合 IMO 最後將決定的技術標準。LR 資深驗船師 Johnston 說進行中的散裝船雙船殼設計必導致新的結構問題，以致船東呼籲回到單船殼船，主要驗船協會估計新的散裝船雙船殼設計確實不完美以致降低原有的強度，減少貨物容積，而安全上又不比單船殼優。雙船殼散裝船明顯增加使用高張力鋼以減輕重量，以彌補損失的貨物容積，船廠估計海岬型散裝船雙船殼約比單船殼增加 900 公噸鋼料。LR 建議船東考慮雙船殼加強使用軟鋼尤其在易受損的二重底板。同時可以確信在新的設計，高張力鋼的使用應受到限制。Mr. Johnston 說如果這些因素不加以分析，最後將得到不適合預期目標的船。IACS 正在草擬一套新的加強船材尺寸規範。雙船殼設計也帶來設計者其他新的思考，新的雙船殼阻止水進入貨艙，但卻讓雙船殼間泛水，使散裝船更易於傾斜。現在壓載艙與貨艙並排以防止水沿外殼擴散進來。平滑的內殼必然易於受損以及可能要求較好的塗裝。如果 IMO 決定檢驗通道，船側縱肋間距寬度至少 600mm，則目前如 Oshima 等一些船廠建造中的 Panamax 及 Handymax 雙船殼散裝船檢驗通道寬度略小於 600mm，雖可不適用 2006 年強制採用的規範，但由於不符合規定，將面對可能資產減值之風險。(摘自</p>

	TradeWinds 2003.04.04)
6.	防止船舶污染國際公約附錄 IV (Annex IV of MARPOL 73/78) 防止污水污染規則將於 2003 年 9 月 27 日生效實施。該附錄適用於航行國際航線船舶，總噸位 400 以上或總噸位未達 400 但載人數超過 15 人 (more than 15 persons)，新造船於公約生效後立即適用，現成船則於公約生效 5 年後於 2008 年 9 月 27 日才適用。(摘自 IMO NEWS NO.4 2002)
7.	以色列船運及港口主管官署發佈禁令，從今年二月起，禁止船齡超過 25 年的油輪進入以色列各港口。在阿卡巴灣(Gulf of Aqaba)，埃列港(Eilate)將不允許船齡超過 20 年的油輪進入，以色列其他各港口則允許船齡至 25 年的油輪進入。船運專家指出，船東和經營商將會發現老油輪進入以色列港口營運會不經濟。 (Safety at Sea International, March 2003, p.6)
8.	2002 年英國海事及海岸機構(MCA)在英國各港口進行港口國管制檢查時總共扣留 120 艘外國船。其扣船率為所有經檢查船舶的 6.8%，其中上榜前幾名為土耳其(Turkey)23.8%，東普寨(Cambodia)21.7%，聖文森(St Vincent & Grenadines)16.7%，及貝里斯(Belize)11.8%。此外貨船/多用途船的扣船率則從去年的 8.5% 上升為今年的 9.4%。 (Safety at Sea International, March 2003, p.7)
9.	韓國於 2002 年輸出新船總值約一百零五億四千萬美元，比 2001 年增加 8.7%。韓國計劃新造船預約量從七百五十萬總噸提升為七百七十萬噸，這是拜於世界景氣復甦、整體海運市場的改善、Prestige 效應及船價上漲所賜。韓國第一次新船輸出是二十艘遠洋船 1969 年在韓國造船公司建造的。(The Motor Ship, Feb. 2003, p.8)
10.	1974 SOLAS 公約之 2002 年修正案及國際船舶與港口設施保全章程(簡稱 ISPS 章程)將於公元 2004 年 7 月 1 日起實施，請國內航業早作因應。