

航運新聞摘要及翻譯(NO. 12)

發布日期：2003/5/21

1.	<p>4 月 7-11 日 IMO 旗國執行小組會決定計劃分配 IMO 編號 (IMO Number) 給船公司，很類似分配編號給船舶的方式，此 IMO 公司編號應併入 IMO' s SOLAS 公約中，並由 LR 分配，尚需 IMO 海事安全委員會審核認可。計劃採用”分配給持有 ISM 章程符合文件(DOC)登錄的船東與公司”。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.04.15)</p>
2.	<p>巴拿馬運河管理局(Panama Canal Authority, ACP)已經開始測試大型商船同步雙向通過 Gaillard Cut，該處最窄通道已於 2002 年 11 月完成拓寬自 152m 至 192m，可同時通行兩艘巴拿馬極限型船舶。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.04.22)</p>
3.	<p>來自八大強權國家的環保部長，認為已需要強化海事安全標準。星期五(4 月 23 日)在巴黎 G8 高峰會一致同意尋求加速淘汰單船殼油輪，”污染者付費”原則的一體適用以及改進防止油污染事故。一位高峰會發言人說油輪安全與防止污染的現行規則不夠充足，在 IMO 的支持下必須予以加強。德國環保部長說他希望今年 6 月在法國舉行下次 G8 高峰會，要求給予所有航行遮蔽海域或高敏感地區的船舶一位領航員。今年 4 月德國強烈要求在 G8 高峰會討論海事安全並獲得法國的完全支持，必須清除”Prestige”造成的污染。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.04.28)</p>
4.	<p>歐盟(EU)不會停止他們區域性加速淘汰單船殼油輪的動作，甚至試圖勸服 IMO 國際間採納與其極相似的標準，本週 4 月 12-17 日 IMO 15 個歐盟會員國已提出建議修正國際同意的 Marpol 13G 的修正案，概述全球淘汰單船殼油輪。IMO 海洋環境保護委員會(MEPC)將於今年 7 月開會討論此議題。MEPC 開會之前，歐盟須先行審查認可他們區域性加速淘汰單船殼油輪的法案。該法案適用於歐盟旗國船舶及航行歐盟港口船舶。IMO 對港口沒有管轄權。IMO 秘書長 Mr. O' Neil 強烈要求歐盟停止他們區域性加速淘汰單船殼油</p>

	<p>輪的動作，以免市場失衡，IMO 總是沒有例外，對於影響國際海運之船舶安全與防止污染標準決議案都應予以考慮與採納。如經由催促 Marpol 13G 的修正案確定有足夠的時間，Mr. O' Neil 將要求 IMO 核定在今年 12 月加開一次 MEPC 會議，他已成立一個非正式的專家團隊對加速淘汰單船殼油輪的贊成與反對雙方論點加以評估。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.04.17)</p>
5.	<p>韓國驗船協會(KR)新任理事長 Lee Gap Sook 訂定目標，使 KR 成為世界前 5 大船級協會之一，為達此目標，他將專注於改進技術，放眼國際與創立 KR 文化。當前要務在給予客戶有價值以及不斷尋求創新，KR 將借由擴大研發與增加人力，力拼達到技術居於全球領導地位。重新審查入級 KR 船舶安全，以顧客為尊貼近市場以及設立一套跨國技術伙伴網際網路。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.05.01)</p>
6.	<p>歐盟已討論對船舶疏忽造成污染，或船舶惡意污染的處罰立法，嚴重的案件，將對船長、船東、船舶的營運人、租船人、甚至船級協會判刑入獄。此法將適用於在公海上、在歐盟國家各港口內及在運輸航道上，有意或無意將油、化學品或其他液體潑灑於海上的船舶，且將強迫歐盟國家停止對此案件之民事起訴或處罰。若某一船舶在一會員國水域污染後開到另一會員國港口停靠，則此會員國將有義務幫原告的鄰國追訴此案。若船舶造訪非歐盟國港口時，歐盟將要求此第三國幫忙鎖住此船定罪。</p> <p>(April 2003, Safety at Sea International, p.5)</p>
7.	<p>Inmarsat 宣告 Inmarsat A 的服務將於 2007 年十二月三十一日退休，如此可使最近衛星的數位服務更有效。衛星數位服務有 Inmarsat GAN 及 Inmarsat Fleet。國際海事組織非常歡迎 Inmarsat Fleet F77 對全球海難及安全系統(GMDSS)展開極重要的一項新服務業務，Inmarsat A 的使用者均可轉台至 Inmarsat Fleet F77。Inmarsat A 開創於 1982 年至今已經服務了二十年。</p> <p>(April 2003, Safety at Sea International, p.5)</p>
8.	<p>瓦西拉(Wartsila)已製造二部 50DF 型雙燃料引擎，即可燃柴油亦可燒天然氣的機器，如此主機可解決並利用本船運輸液化天然氣</p>

(LNG)的蒸發氣體。這二部每缸 950 kW 均安裝於試驗臺上試驗。一部為六氣缸直線形排列，運轉試驗累積五百多小時，係在芬蘭華沙 (Vaasa) 試驗，預備於今年八月試滿一千小時後交機，並安裝於法國大西洋昌帝爾 (Chantiers de l' Atlantique) 造船廠所造的 74,000 m³LNG 運輸船上。另一部為十八氣缸 V 字形排列，運轉試驗累積已 650 小時，也是預備安裝在 LNG 運輸船上。大多數 LNG 運輸船容量大約為 135,000 m³ 至 150,000 m³，約需 45~50 MW 的動力，使用者大都要求安裝 V 字形機。低速機缸徑越大，其軸效率就越高，50DF 型機的軸效率高達 47%。至目前經驗過雙用燃料機最極端的情況為當柴油燃料轉換為自然燃氣時，在主燃氣允入閥開啟時需等候掃空氣櫃充氣壓逐漸升高，至 90 秒後掃氣壓力達到要求水準時才能運轉平順，在運轉平順之前會發生輕微敲擊現象。這種雙燃料機燃燒 LNG 貨之蒸發氣體，由於自然蒸發氣體不夠使用，故 每天約需強制蒸發所裝運 LNG 貨的 0.1% 做為燃料。但是據西班牙伊沙 (Izar) 公司的阿斯帝雷勒些斯陶 (Astillero sestao) 造船廠設計一艘 148,000 m³ LNG 運輸船的估計，若 LNG 運輸船使用二部燃燒 HFO 的低速柴油機及新科技以減少貨船絕緣厚度，在二十五年船運生涯中比使用蒸氣透平機的 LNG 運輸船可以節省五千萬美金的營運費用，因為 HFO 較 LNG 便宜。

(Feb. 2003, the Motor Ship p.27)

9.

萬海航運公司於 5 月 19 日與中國造船公司簽約，訂造五艘 4250TEU 全貨櫃輪，做為未來美國線汰小換大用。對於目前市場上已經出現可裝載八千只二十呎櫃的超大型全貨櫃輪，萬海董事長陳朝亨表示，超大型船舶適合三家以上的聯營團體，船隻調度營運的彈性空間小，萬海選擇的船型，在港口的裝卸時間短，內陸配送速度快，能夠提供客戶更快速便捷的服務。

萬海副董事長兼總經理陳柏廷則進一步說明，萬海只做有把握的事，經營美國西岸線三年後，才將原可裝載一千八百只二十呎櫃船舶，汰換為二千五百至二千八百只二十呎櫃船舶，這次訂造的五艘可裝載四千二百五十只二十呎櫃船舶，二〇〇五年十月才開始交船，萬海估計屆時公司的業務能力，每航次可以攬運近五千只二十呎櫃，卻選擇造小一點的船，是要讓船隻可以完全滿載，並且保留選擇運價較佳貨載的空間，以提高公司獲利能力。

(中船公司業務處沈康生提供)

10.

美國海關〈貨櫃安檢計劃- CSI〉裝船前二十四小時申報艙單措施已經實施數個月，其改變了美國線船公司與貨主出貨生態，惟據外電消息指出，加拿大海關也準備在明年(2004)比照辦理，據悉，由加拿大海關釋放出這消息，亦等於是給于業者一年的緩衝期，航商於明年四月亦將以電子資料方式傳輸艙單資料，提供作為加國評估與管制高風險貨櫃進入加拿大港口。
(摘自中華日報 4 月 13 日，遠森科技公司高幼玲小姐提供)