

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 13)

發布日期：2003/6/5

1.	<p>新加坡將修正法規，依據國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS Code) 有效執行海事保全規定。此法規修正案將於 2004 年 7 月之前完成。依據 ISPS Code 所規定之程序與文件必須於 2004 年 7 月 1 日備妥就緒，海運業者如果屆期未能符合規定將冒無法營運之風險。新加坡海事局正完成指定認可保全機構 (RSO) 代表海事局執行工作之準則。建立管理監督港口保全之執行，海事局正深入研究新加坡旗船舶船員加強識別系統之進展。海事局也準備簽署保全訓練機構，期能盡快符合保全章程之規定。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.05.05)</p>
2.	<p>英國皇家造船學會催促 IMO 去處理具有可怕安全記錄的雜貨船。依據研究結果，雜貨船的安全問題比油輪、散裝船及客輪更為急迫，過去 10 年這些船的安全為 IMO 討論的主題。研究資料揭露雜貨船有較高的意外事故率，遭受的傷亡比油輪、散裝船與駛上駛下渡輪的傷亡總和還多。DNV 顧問 John Spouge 所作的報告估計 1995-2000 年間所有船舶的死傷人數，雜貨船約佔 37%，每年約 170 人，每年雜貨船受僱船員需面對 2700 人中有 1 人意外死亡的機會，危險性遠較其他類型船舶為高。John Spouge 認為倡議新的安全，必須將雜貨船列為優先地位，因為最近意外事故的經驗顯露雜貨船的危險性超過任何其他船型。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.04.25)</p>
3.	<p>歐洲議會已正式採納“加強海運保全”，將 ISPS Code 有效轉換</p>

	<p>成歐盟法律。但是議會簽署的細部文件與 IMO 的本文略有差異，採取一些額外步驟，包括以前對於一些規定”建議履行”改為強制履行。議會也已明確地將提出建議案，進一步規定涵蓋全部港口區域，不同於 ISPS Code 所敘述的船與港口介面。議會內部提議此建議案將於近月內完成。(摘自摘自 Fairplay 2003.05.07)</p>
4.	<p>日本船東協會(JSA)表達明確反對歐盟所推動的單船殼油輪的嚴格規範，認為地區性法規打亂世界航運秩序，JSA 無法接受歐盟的立場將安全航行及保護環境良好的公司與次標準船混為一體，將兩者同時驅離。JSA 抨擊歐盟意圖用政治影響力早日決定。JSA 認為配合淘汰期間，必須採取一些措施諸如建造替換船舶、確認回收容量以及全球原油運輸需求。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.05.08)</p>
5.	<p>國際海運會議(ICS)主席 Mr. Rolf Westfal-Larseny5月14日在一項聲明中說非常擔心歐盟會員國意圖堅決進行加速淘汰單船殼油輪的區域法規會違反履行國際防止船舶污染公約(MARPOL)之義務，此法案將使非歐盟國家造成困難，如果區域性法規允許違反國際海事組織(IMO)而不受到批判則整個國際社會將為之受害。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.05.14)</p>
6.	<p>法國驗船協會(BV)海事部門主管 Mr. Anne 高呼表示擔心即將到來的新造雙船殼散裝船。今年初 DNV 技術部門主管 Mr. Svensen 公開發表意見表示支持贊同優良的單船殼散裝船。Mr. Anne 提醒單船殼散裝船船東，他們會自行發現進退兩難。他說如果我們對船有信心以及船受到適當的保養應仍然可以建造單船殼散裝船，優良船舶的船東不應受到</p>

	<p>懲罰，雙船殼的設計有其正反兩面的效應。此刻，散裝船東可以選擇在設計法規尚未確定之前訂造雙船殼船或承擔可能不為市場所認可的風險而訂造單船殼船。他建議老舊單船殼散裝船作疲勞試驗作為查核訂造新船安全的一種方式。有一些油輪租船者已要求老舊單船殼油輪作類似查核。相信 IACS 能制定一套老舊單船殼散裝船疲勞強度新的全球標準。Mr. Anne 的評論正值 IACS 著手設計出一套雙船殼散裝船技術規範。IMO 已訂定 2004 年為制定技術規範的期限。2007 年將強制實施新造船散裝船雙船殼。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.05.02)</p>
7.	<p>西班牙伊沙(Izar)造船廠和殷格列克崔克集團(Ingelectric-Team SA)從 2001 年起，即開始研發新型的囊莢式推進系統(New Podded Propulsion System)。他們研發的新囊莢式系統係在馬達內採用永久磁鐵，比傳統式柴油機推進系統在價格上便宜 15%。此一新囊莢式系統稱為” Pod Piscis”。該項研發獲得歐盟新技術發展委員會補助美金一千萬元，同時也獲得西班牙政府類似金額的補助。第一部囊莢式全向推進器(Azimuthing podded proulsor)將於今年年底製造完成。</p> <p>(March 2003, the Motor Ship, p.4)</p>
8.	<p>勞斯萊斯(Rolls-Royce)將為日本高速貨船製造二部 Kamewa VLWJ235 型噴射器。每部輸出約 27MW，比目前最高紀錄大 8%。該船兩部原動機為 IHI 製的 GE 燃氣渦輪機。此艘雙胴體高速貨船係 Techno Super Liner 所訂造，將服務於東京至南方 1000 公里 Ogasawara 島間，時速 38 節。</p> <p>(March 2003, the Motor Ship, p.5)</p>
9.	<p>長榮造船公司最近所造的一艘 1,618teu 英國籍貨櫃船” Hatsu Prima” 下水，這艘貨櫃船是長榮集團關係企業 Hatsu Marine Ltd.</p>

	<p>所屬船隊的第七艘，這個船隊的第一批五艘都是 6,332TEU 型貨櫃輪，第五艘” Hatsu Ethic” 及第六艘” Hatsu Pride” 是在今年一月交船。” Hatsu Prima” 總長為 181.8 公尺，船寬為 28 公尺，營運船速為 19.3 節。</p> <p>(Safety at Sea International, May 2003, p6)</p>
10.	<p>新加坡港航局(MPA)統計，其港因失去了麥司克海陸(MSK-SEALAND)與長榮海運兩大航運集團主要航線貨源，該港今年首季櫃量僅為不到百分之六個位數成長。該港曾於 2000 年間突破一千七百萬 TEU 櫃量新高，俟因與兩大航運集團合約談不攏致 2001 年櫃量下滑，去年雖然回升至一千六百九十四萬 TEU，但相較於香港一千九百一十四萬 TEU，新加坡只能瞠乎其後了。</p> <p>(摘自中華日報 6 月 3 日，遠森公司高幼玲小姐提供)</p>