

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 15)

發布日期：2003/7/3

1.	<p>今年 4 月份美國海岸防衛隊(USCG)在港口國管制查核中，共扣留 9 艘船，其中 1 艘屬於台灣船東營運的 40,000-dwt 散裝船(非國輪)主消防水管損壞。1 艘屬於土耳其船東 1999 年建造 812-teu 貨櫃船過去查核 6 次被扣留 3 次，最近在 Jacksonville 港查核官員發現警報系統無法作動及救生艇電池失效。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.06.06)</p>
2.	<p>中國 Cosco 所屬 1995 年建造 70,000-dwt 散裝船”FU SHAN HAI” 5 月 31 日在波羅的海被一艘小船 2000 年建造 380-teu 貨櫃船”GYDNIA” 自左舷追撞後短時間快速沉沒，將造成進一步對現成散裝船結構完整性更加不信任。經水下檢查後發現第 3 貨艙裂開，此區域的隔艙壁依據 1990 年採納的 SOLAS 修正案並不要求加強，該修正案僅要求加強第一艙的隔艙壁。依據載重線公約規則 27 之規定，散裝船每個貨艙隔艙壁應有足夠強度支撐泛水壓力，但很少數達到此要求。經這次船難後，刻正在開會的 IMO 最後也承認現成散裝船的隔艙壁有潛在的問題。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.06.06)</p>
3.	<p>Stone Manganese Marine Shipcare and Hydrex of Belgium 已成功開發一種特殊設計的液壓整型機，一種新的方法可以在水下整修彎曲損傷的螺槳葉片。在螺槳葉片嚴重彎曲的情況，通常需要作臨時修理，將彎曲的螺槳葉片局部割除，在對稱位置的葉片也要作相同的處理以保持平衡，此種修理方法將損失馬力直到螺槳可以拆卸。但使用新的方法，成本低，可以擔保合格而且永久性的修理。</p>

	(摘自摘自 The Meridian Volume 2 No.36 / 2003.05.)
4.	<p>6月18日在一項IMO會議投票選舉下任IMO秘書長中，64歲希臘籍的Mr. Mitropoulos擊敗冰島與奈及利亞強力的競爭對手獲得勝利，贏得此高位，他於1979年首度進入IMO工作，1992年升任海事安全部門主管，2000年以來一直擔任助理秘書長。現任秘書長Mr. O'Neil在位已任滿14年將於今年年底退休。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.06.18)</p>
5.	<p>預期國際勞工組織將於6月19日正式採納一項新的國際公約，引進船員識別卡內含個人生物特徵資料。國際間各國政府、船東協會以及船員聯合會於6月17日在日內瓦國際勞工會議中最後達成識別卡內容細節的協議。該新卡不會比一般護照大，將由會員國核發給每位船員，包含相片、獨一的識別碼以及個人生物特徵的指紋模。該識別卡也可由電腦閱讀，卡內的詳細資料儲存在各會員國資料庫，一天24小時可以進出。儘管船員聯合會最初反對納入個人生物特徵資料，但國際勞工組織176個會員國的大多數國家贊同納入卡內。該新公約將取代1958船員識別文件公約，並將於兩個會員國核准該文件後生效。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.06.18)</p>
6.	<p>IMO海事安全委員會(MSC)會議上週(6月2-6日)決定散裝船結構情況不符合國際海上人命安全公約(SOLAS)之規定將不允許跳艙裝載貨物。認為有爭議性的跳艙裝載法比各艙裝載等量貨物的傳統均勻裝載法給予船體較大的應力。MSC會議同時否決UK所提議禁止老舊散裝船裝載高密度貨物以及同時否決要求現成散裝船所有隔艙壁需補強之提議。該會議也認可散裝船雙船殼的技術規範，同意雙船殼肋骨間的檢驗通</p>

	<p>道最少 600mm，所同意的散裝船標準將提送 MSC 於明年(93年)12月的會議最後正式認可，並於 2006 年 7 月強制施行。IMO 僅留下散裝船定義的未了項，船東憂慮現在散裝船的定義”船舶裝載散裝乾貨”也包含木屑船，但是木屑船一般並不顯露傳統型散裝船結構上的弱點。另一獨自行動，IACS 可望最早於 7 月制定完成散裝船標準設計條件的統一規範 S25。造船業者期望新的統一技術規範，自 2004 年元月以後的散裝船造船合約開始生效。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.06.13)</p>
7.	<p>IMO 秘書長威廉歐尼爾(William O' Neil)和歐盟委員會運輸能源政策副主席羅佑達巴拉西歐(Loyoda de Palacio)會談，並同意歐盟修正 MARPOL 之建議案連同有關加速淘汰單殼油輪及禁止單殼油輪裝運污油等措施，提請 IMO 考慮採納。雙方強調繼續管制全球性海運標準之需要，歐盟要透過海事組織會員扮演更活耀的角色。有關加強全球性船籍國功能、庇護場所之適當準則之研擬及實施、識別油輪結構弱點以預先採取措施與指定特別敏感新海域等之需要，皆於此次會談中提出討論(The Motor Ship April 2003 P8)。</p> <p>(March 2003, the Motor Ship, p.11)</p>
8.	<p>義大利船級協會已出版一套從油輪新建造期間之規格書及標單等準則，此準則陳述油輪新建造案有關結構設計之原則，及應考慮之因素，如鋼材等級、支持構件及加強材之間距、橫向艙壁之設計、設計負荷狀況之選擇、船身樑之最大強度、結構疲勞及交叉裝置之強度，如縱向及橫向艙壁之交叉等。書中並說明下訂單規格書之擬具，及油貨艙內之腐蝕及其防止措施。</p> <p>(The Motor Ship, APRIL 2003, p7)</p>
9.	<p>瑞士俱樂部船舶保險人員研究在許多貨櫃掉落船外事件中，因遭受海上風浪而掉落者反而比在碼頭邊掉落者少，大多數卻因船靠港過</p>

	<p>速遭受壓力而發生，有些則因裝載貨櫃後定傾高度太高，甚至高達 5 m，結果船舶橫搖周期太短，因而貨櫃遭受高加速度而調落船外。因此該俱樂部得到一個結論是船舶橫搖要慢，而且要多注意甲板上之裝貨才能安全。</p> <p>(The Motor Ship, APRIL 2003, p10)</p>
10.	<p>陽明海運集團子公司全洋海運公司，近日與中船公司高雄總廠簽訂四艘 1500TEU (20 呎貨櫃) 級貨櫃船造船合約，其中二艘陽明具有選擇權，將於二個月內確認併同訂造。</p> <p>這批 1500TEU 新貨櫃船，船速可達每小時 19.5 節，將於 2005 年中陸續交船，並投入陽明海運亞洲區間航線，以增加營運效能。陽明海運將調整加重亞洲航線，預計今年可將亞洲區航線的載運量提升至 80 萬個 TEU，明年可達 100 萬個 TEU。</p> <p>為因應航運市場景氣需求，陽明海運自去年底開始，已購入或下單訂造新船計達 18 艘，其中包含 5 艘 5500TEU 級貨櫃船，7 艘 1500 到 1600TEU 級貨櫃船，及 6 艘 77000 D. W. T 級散裝船，分別將於今、明年及 2005 年陸續交船加入營運，可更提昇陽明營運利基。</p> <p>(中船業務處沈康生提供)</p>
11.	<p>關稅總局為因應與美國簽訂貨櫃保全計劃(CSI)，擬請高雄關稅局針對建立出口貨物風險管理系統，建置大型貨櫃檢查儀及預行檢視貨櫃通關法則，是否有必要配合修正進行研議。</p> <p>美國為了加強國土安全，其海關對於進口貨櫃查驗比例高於百分之二，對於可藏匿恐怖主義武器的高風險進口貨櫃查驗比例為百分之百，其運用專業軟體及艙單資料百分之百分析進口美國貨櫃，高風險貨櫃並經由美國海關與國外簽署的 CSI，於國外港口或此等貨櫃抵達美國時進行 X 光貨櫃掃描。</p> <p>(摘自中華日報 6 月 26 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
12.	<p>基隆港務局日前表示，台北港採【地主港經營模式】，意即除了航政</p>

管理，船舶進出港與重大公共設施外，其他港埠營運及業務將開放民間投資，目前民間投資情況為：第一散雜貨儲運中心的三座散裝貨船席由台塑石化得標，並已完成東三碼頭及後線儲運槽興建工程；第三散雜貨儲運中心的東四至東六碼頭，由淳品實業有限公司得標；另外第一貨櫃儲運中心的七座貨櫃船席，包括碼頭興建、後線貨櫃堆置場土建設施、機具購置等，將於七月與台北港企業聯盟簽約興建。

台北港初期發展就是以保留長期發展空間的分期開發為主，同時以離岸填築港區土地，避免徵收民地，來維護民眾親水權。此外，台北港第二期工程擁有七席深水貨櫃碼頭，提供遠洋貨櫃母船靠泊，可徹底解決北櫃南運造成的交通負荷，降低貨物運輸成本。

(摘自中華日報 6 月 26 日，遠森公司高幼玲提供)