

航運新聞摘要及翻譯(NO. 20)

發布日期：2003/9/19

1. 巴拿馬旗船舶，船舶保全計劃(SSP)審核程序：

申請前階段：

- 1. 船東或法定代理人要研究在巴拿馬海事局(AMP)與 Phoenix Vessels Services Inc. 網站上 SSP 的建檔程序。
- 2. 船東或法定代理人要指定或僱用個人或公司去籌畫執行船舶保全評估以及撰寫 SSP。
- 3. SSP 著作要完成至少符合 ISPS Part-A 之規定；非美國旗船舶要停靠美國港口，建議 SSP 也要符合 ISPS Part-B 之標準。

註冊 / 申請 / 付費階段：

- 4. 法定代理人要在 Phoenix Vessels Services (PVS)保全網站註冊為使用者。所提送的資料將與AMP資料庫內的資料核對。
- 5. 法定代理人將經由 e-mail 收到確認所提送的資料已經被核對，而且會被要求在 e-mail 的連結上點取以完成使用者註冊。
- 6. 法定代理人要在 PVS 保全網站上提送一份 SSP 認可申請書。
- 7. Phoenix Vessels Services (PVS)將依據船舶總噸位計算認可費用，並提供一份帳單與 PVS 申請號碼。
- 8. 法定代理人需以 ACH、轉帳、或保證支票支付 SSP 認可申請費。
- 9. PVS 在接到付款後，將簽發授權號碼，以及說明在 PVS 保全網站上載一個單獨的 Adobe PDF 檔案，名稱與船舶 IMO 號碼，包含 SSA 與 SSP。

SSP 上載 / 建議認可 / 證書階段：

- 10. 法定代理人在 PVS 保全網站上載一個單獨的 Adobe PDF 檔案，名稱與船舶 IMO 號碼，包含 SSA 與 SSP。
- 11. PVS 將以 e-mail 通知收到單獨的 Adobe PDF 檔案與說明查核 SSP 建議認可過程狀況。

	<p>-12. PVS 將復審 SSP 重要單元與符合 ISPS 章程。</p> <p>-13. PVS 接受或拒絕 SSP，將在 4 星期內以 e-mail 書面通知法定代理人。</p> <p>-14. PVS 將把接到的原始 SSP' s 存檔，以及於必要時處理 SSP' s 與評註意見給予 AMP 使用。</p> <p>-15. PVS 將以 e-mail 通知法定代理人 SSP 已被建議認可。</p> <p>SSP 拒絕階段：</p> <p>-16. 不符合 ISPS 章程的 SSP 將被拒絕，並以 e-mail 通知法定代理人。</p> <p>-17. SSP 連同 PVS 評註意見將退回給法定代理人修正。</p> <p>-18. 被拒絕的 SSP 重新送件的程序，要求重新提送一份 SSP 認可申請書，繳納再送審費，及重新在 PVS 保全網站上載一個單獨的 Adobe PDF 檔案，包含修正的 SSA 與 SSP。</p> <p>國際船舶保全證書階段：</p> <p>-19. 遵照有關規定</p> <p>(摘自 Phoenix Vessels Services Inc. 網站 www.pvspan.com)</p>
2.	<p>如果歐盟(EU)淘汰單船殼油輪的建議案，獲得舉世採行，則船齡 10 幾年單船殼油輪，很可能於 2010 年出現解體高峰，估計有 217 艘油輪總計約 25.5 m-dwt 將提早強制除役解體，如果包括船齡 20 年以上油輪則解體量將達到 60 m-dwt，接近歷年單年解體量的 3 倍，嚴重衝擊解體船價。但解體船業者認為廢鋼市場需求更為重要，其支撐解體船價遠大於龐大數量解體船舶之影響。解體船價循環週期緊跟隨著亞洲鋼品市場的需求，高峰期在 1973, 1980, 1990, 1997 及 2003 均符合地區性上揚趨勢。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.08.22)</p>
3.	<p>巴拿馬海事律師學會(PMLA)對於認可保全機構(RSO)遵照</p>

	<p>ISPS-Code 的規定審查船舶保全計劃(SSP)提議給付的審查費太高(每艘船依據總噸位計算,收費 \$ 1,500-3,000)以及可能威脅國家的船舶登記,已提出告誡。PMLA 總裁 Mr. Pitty 擔心其他國家如果僅收一半費用,巴拿馬將失去競爭地位。律師們保證巴拿馬海事局會要求 Phoenix Vessel Service (PVS)重新探討收費結構。委任 PVS 審查 SSP 為業界所稱讚,但 Mr. Pitty 強調,如果不願看到船舶改掛他旗,要求付費 \$ 750 的水準更貼切實際。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.09.04)</p>
4.	<p>長榮海運公司自現在至 2013 年將花費 \$ 3Bn 擴充船隊,建造 49 艘新貨櫃船,包括 24 艘 6,000-teu 或較大的貨櫃船。此 10 年新計劃將增加總容積 250,000-teu 擴充長榮公司船隊容積 57%。長榮公司已開始執行首期計劃,在日本三菱重工訂造 10 艘 Post-Panamax 貨櫃船,另多加 2 艘選擇船。</p> <p>(摘自 Fairplay 2003.09.09)</p>
5.	<p>今年五月,1961 年建造的巡航客輪 76,000GT” Norway” 輪,在邁阿密發生鍋爐爆炸,奪走七條生命,幸好當時並無旅客遭殃。這個問題鍋爐是當初造船時安裝的鍋爐之一,據說於去年六月曾接受全部的檢驗。這一爆炸恐已使該輪無未來。該輪船東 Norway Cruise Line(NCL)已另購七艘較老的船要改裝成巡航客輪。</p> <p>(Safety at Sea International, July 2003, p4)</p>
6.	<p>檢視 CIMAC 資料庫有關柴油機故障數目與全部柴油機數目的比例時,發現 B & W(MAN)及 Sulzer(Wartsida)機約有 65%遭遇故障,而三菱重工(MHI)機則約有 60%遭遇故障。經研究結果 B & W(MAN)及 Sulzer(Wartsida)機的缸徑較大,而大多數 MHI 機的缸徑較小而且具有相當長的衝程,因此使燃燒室得到很大的空間得以裝設霧化器,以降低熱機件故障的數目。柴油機的故障有隨機齡而成長的趨</p>

勢，但是有些故障卻在保固期內就發生，因此使用者要求修訂售機合約的保證事項，並在保修條款中下功夫。CIMAC 使用者集團主席 Jorn Dragstedt 說”修訂保證事項可迫使供應者維持高品質”。柴油機的故障也有隨造機廠的廠齡而下降的趨勢。新機器主軸承的故障率要比老機器高。機器的最高平均壓力(MEP)越高，其主軸承的故障率也越高。主軸承的故障有三分之二發生在油輪超長衝程的機器上。有些機器的故障為基本製造上的錯誤，可能是新製造廠新手或造船廠削價所造成的。例如，曲拐軸太小、鑄件很薄弱等，這些都是要在船級認可及檢驗時應該特別加強的。又例如，造船廠所安裝的燃油及潤滑油淨油機及過濾器只達到最低可接受的標準而不是造機廠所認可的最低標準，因此機器使用低品質燃油及滑油時即演變成磨耗上的問題，而造成其他期間較長的故障。

(The Motor Ships, July/2003, P.10)

7. 由於單層船殼油輪” Prestige” 及” Erika” 沉沒而造成海上及海岸的污染，使歐盟各國加速執行 IMO 以雙層船殼油輪淘汰單層船殼油輪的決議案。誠然雙層船殼油輪的優點如下：
- (1)海水因漏水而進入貨艙時，必須先經過外殼、雙層殼空間及內殼二道障礙，而得到雙重的保護。
 - (2)油貨漏出船外以前，在經過內殼及雙層殼空間時，即可偵測得知漏油而採取補救措施。
 - (3)在船舶遭受撞擊時，由於低能量撞擊，比較不易演變成火災或污染事件，又外殼吸收大量的能量，而使傷及內殼的能量大為減少，甚至減至零。這一點可從雙層船殼油輪” Limburg” 被恐怖份子在船外爆破的結果可得到證明。
 - (4)由於雙層船殼阻擋的作用，使船上人員得到充裕的時間，及早作補救措施或應變動作。

	<p>雖然雙層船殼有上述的優點，然而，2000 年雙層船殼油輪” Levoli Sun” 在法國外海沉沒時，並沒有因船齡年輕，且具有雙層船殼而免於難。所以雙層船殼是消除船難與污染的萬靈丹是一項錯誤的觀念，理由如下：</p> <p>(1)雙層船殼之間的艙櫃大多數都沒有油漆或防蝕措施，船上人員易對此等艙櫃的保養疏忽，即使此等艙櫃已漆上塗裝或裝設防蝕措施，一旦塗裝因故崩落或防蝕措施失效時，此等艙櫃內的銹蝕比其他未受保護的結構，可能加速。因此船級檢查在技術上就要特別注意，否則，在船齡 15 或 20 年時可能會有令人吃驚的新型事故發生。</p> <p>(2)內層船殼裂痕或油貨洩漏事件時有所聞，而雙層船殼間的艙櫃，又沒規定要裝惰氣系統或氣體感應器，這些保護用壓載艙櫃，一旦因漏油而充滿油氣，又遇火花時，就會釀成一場大災難。</p> <p>(3)由於雙層船殼的熱效應而使貨艙處於太熱的情況下，甲板下方的結構會因而加速腐蝕。</p> <p>(4)從來只要求在貨艙外圍加雙層船殼艙櫃保護，其他地區則否。一旦機艙或燃油櫃處的船殼破裂，一樣會造成嚴重的污染事件。</p> <p>(5)從未規定雙層船殼之間的距離，如果距離太小，則其防碰撞或防爆破的效果降低，因此似乎需要規定其間的距離至少 3 m。</p> <p>(Safety at Sea International, July/2003, P.14&15)</p>
8.	<p>麥寮港預期今年吞吐量將首度超越台中港，工業港可說是對商港形成了競爭，台塑麥寮港去年吞吐量約三千四百萬公噸，較前一年成長約 30%，仍低於台中港的約四千三百萬公噸；今年麥寮港一至七月成長 30 %，預計全年將達四千四百萬公噸，而台中港仍將持平，正式營運約兩年半後的麥寮港今年可能首度超越台中港。</p> <p>(摘自工商時報 8 月 26 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
9.	<p>台灣航業董事會於八月二十六日通過擴建船隊計劃，決定在未來五年增建十艘散裝船，該公司今年不論是在兩岸貨櫃船或散裝運務均</p>

	<p>大有斬獲，上半年本業獲利成長達去年同期的六成，可說是該公司成立以來表現最佳的一年，至於新造船的船型配置會由經理部門研究之。</p> <p>(摘自中華日報 8 月 27 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
10.	<p>由長榮、萬海及陽明等國內三大航商所組成的【台北貨櫃碼頭股份有限公司】，將斥資 220 億元透過 BOT 方式，在台北八里興建七座貨櫃碼頭，其中 160 億元聯貸，確定是由中國商銀和第一銀行主辦。其公司於 8 月 28 日與交通部、基隆港務局進行簽約後，正式開始興建，預計 97 年 3 月完成第一座貨櫃碼頭，100 年 10 月前完成四座貨櫃碼頭，103 年完成七座貨櫃碼頭的興建和營運作業，七座碼頭完工後，每年可裝卸貨 234 萬 TEU，遠遠超過基隆港的 180 萬 TEU，可解決 120 個 TEU 北櫃南運所造成的內陸交通負荷，未來兩岸開放三通，台北港也將取代基隆港，成為北部主要通航及貨櫃港口。</p> <p>(摘自經濟日報 8 月 28 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
11.	<p>我國配合美國執行貨櫃保全計劃(CSI)，兩國近日接觸頻繁，可能在近期內簽署原則性聲明完成基本架構，美國海關將派 4 人到 6 人進駐位於高雄港的高雄關稅局，以執行輸美貨櫃預先篩選。而我國原則上也可視需要派駐 3 人至美國口，以執行美國出口到台灣貨物查驗業務。</p> <p>(摘自經濟日報 9 月 5 日，遠森公司高幼玲提供)</p>
12.	<p>根據最新的克拉克松船舶研究報告 (Clarkson Research Studies) 顯示，中國造船公司截至今年八月底止的貨櫃船訂單數量已擠進全球前五大，成為世界一流的貨櫃船專業建造公司。資料顯示，目前中船的貨櫃船手持訂單數量已達二十一艘，總貨櫃數達到八萬三千個二十呎標準貨櫃，僅次於韓國的現代重工、三星重工、韓進重工以及現代三湖重工等四家擁有多個造船廠區的重工集團。中船目前擁有基隆與高雄兩個廠區，截至今年八月底止的貨櫃船訂單量甚至</p>

超越日本的三菱重工、韓國的大宇造船、日本的石川島播磨重工以及波蘭與丹麥等國際造船集團，誠屬不易。

中船除了貨櫃船的設計建造受國際肯定外，在散裝貨輪方面的成績也是全球矚目的。中船自行設計的敦克爾克極限型散裝貨輪以及巴拿馬極限型散裝貨輪身受國內外船東的讚賞，甚至連日本的造船廠都身受中船的威脅，中船的產品在國際競爭的市場上日漸佔有一席之地。最近，中船公司更發展出第六代的雙殼 20 萬載重噸海岬型散裝貨輪，並立即接獲中鋼集團中鋼運通公司的兩艘訂單，更有日本與歐洲航商表示要續訂此型貨輪，讓中船公司應接不暇，訂單已排至 2007 年年中。