

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 08)

發布日期：2003/3/17

1.	為彌補國際法的空缺，德國運輸部長 Mr. Stople 呼籲舉世各國同意移除沉沒船隻，如此得以保護海岸及維護交通安全，他請求 IMO 會員國支持參與德國關於此問題的提案。他說我們急需在 IMO 的架構內採納一個移除沉沒船隻的國際協議。重點在於船東有責任移除沉沒船隻，如果船東不採取行動，海岸受害國有權下令與採取措施移除沉沒船隻，船東有責任保證與支付移除費用。希望該提案能替換讓船東放棄船舶與貨物權利及避免責任的現行法規。 (摘自 Fairplay 2003.02.06)
2.	中船公司自國內外獲得價值 \$665m 新船訂單。上個月底 (元月) 南美船東 CSAV 簽定 12 艘貨櫃船建造意向書，包括簽訂 3 艘 5,500-teu 及 2 艘 4,050-teu 貨櫃船，另加選擇船 3 艘 5,500-teu 及 4 艘 4,050-teu 貨櫃船。4,050-teu 船價每艘約在 \$42m 至 \$42.5m 之間，5,500-teu 船價每艘約在 \$52m 至 \$53m 之間。上個月底 (元月) 陽明海運公司簽訂 2 艘巴拿馬極限型 77,000-dwt 散裝船預定於 2004 年 4 月與 6 月交船，及 1 艘 5,500-teu 貨櫃船預定於 2004 年 12 月交船，據悉該散裝船船價每艘約 \$20.5m，貨櫃船船價每艘約 \$51m。(摘自 TradeWinds 2003.02.07)
3.	有關雙船殼油輪，在營運晚期結構之損壞將與單船殼油輪如 "Prestige" 與 "Castor" 有相同傾向的關切，正在增加。來自業界團體提出此警告，試圖反駁歐洲議會明顯接受需要加快淘汰單船殼油輪船噸。巴哈馬海事主管官署在 "Prestige" 意外事件調查進度報告中警告 "雙船殼油輪與單船殼油輪，建造強度標準相同，此意味每層船殼之厚度與強度比單船殼者小"。巴哈馬海事專家解釋 "如果沒有找出 Prestige 究竟什麼原因出錯，則雙船殼油輪一定有相類似問題，人們無法意識到雙船殼油輪並未增加強度要求，僅加上另一層船殼"。挪威驗船協會 DNV 最近強調，將額外注意雙船殼油輪甲板板列減少挫曲強度的問題，這是雙船殼油輪在設計上減少船材寸法及較薄鋼板之結果。另有人指出雙船殼油輪設計上較大面積易受腐蝕影響。(摘自 TradeWinds 2003.02.07)

4.	義大利宣佈禁止任何船旗國船齡大於15年及5,000-dwt之單船殼油輪，使用義大利港口、近海平台與錨泊地。該法令由公共工程與運輸部及環保部於2月21日共同發布，將於官方期刊出版後60天生效。(摘自 Fairplay 2003.02.24)
5.	去年(2002)7月，當散裝船 Doric Chariot 在大保礁觸礁時，澳大利亞引水人 Mr. Willem Boot 在睡覺，澳大利亞海事安全主管機構 (AMSA) 已永遠吊銷他的執照，雖然他過去9年並無不良紀錄。依據 AMSA 調查發現 Mr. Willem Boot 違反海事法 6.5.1 在大保礁限制航行區域，要求引水人必須”走動(up and about)”的規定。澳洲引水人協會認為規定太嚴格，建議 AMSA 需要檢查引水法規與程序的適切性，特別關於審查與政策。(摘自 Fairplay 2003.02.13)
6.	DNV 相較於在 2001 年刪除 65 艘船船級，去年(2002)刪除 77 艘船船級，目的在推行改進登記船舶之品質。船級被刪除的主要原因為違反船級規範，過期未檢驗以及不符合船級條件。被刪除船級的船舶，平均船齡為 21 年。DNV 海事部門主管 Mr. Svenssen 希望今年船級被刪除的船舶數量能減少，DNV 與船東及管理者共同努力提昇船舶品質，但他補充，如果今年船級被刪除的船舶數目仍維持過去兩年的水準並不感到驚訝，對於不符合的船舶難以寬容。(摘自 Fairplay 2003.02.26)
7.	國際船舶及港口保全(ISPS)章程將於 2003/2004 年間，對世界上所有的船舶強制實施。為了要確保船員保全的落實，每一成員都應該接受緊急事故處理及預防的訓練課程。德國 MSG 船舶服務 GmbH 及 AVECS 公司 AG 在德國海軍精英士兵的協助下，已從 ISPS 章程對抗恐怖的概念中研發出一套複合式保全系統，含有預防性措施及緊急事故處理程序，可在特殊事故中支援船員。採用使用者的適當軟體、船上保全與安全分析、船員的諮詢、保全訓練課程及對抗恐怖訓練等，都包含在這個系統中。(Safety at Sea International, 1/2003 P.11)
8.	RINA 宣稱在組織改造符合 ISPS 章程規定後，已成為認可保安機構(Recognized Security Organization, RSO)，透過和 GMSSCO 的合作，RINA 企圖在 2003 年初，篩選訓練一群專任驗船師，並取得稽核員資格。訓練課程包括新 SOLAS 第 XI-2 章、ISPS 章程，及 GMSSCO 提供有關保全方面的專門技能。這些稽核員將能對船舶

	<p>及公司執行他們的保全符合查證工作。</p> <p>港口則以不同的方法處理，RINA 集團的子公司 RINA 工業和 GMSSCO 結合他們不同領域的專精技能，因此能夠承擔起繁重的港口保全評估工作，包括災難鑑別、危機及弱點評估、影響分析和其他所有有關主動被動所作的特定技術分析。這些評估結果，都要變成港口保全計劃的細項。(Safety at Sea International, 1/2003 P. 12, 13)</p>
9.	<p>長榮海運總裁張榮發日前在接受 Financial Time(金融時報)訪問時透露，日本 Mitsubishi Heavy Industries(三菱重工)提供生產合約的條件相當吸引人，因此可能獲得長榮 30 艘超大貨櫃輪的訂單，德國的 Kvaerner 造船廠則遭排除。</p> <p>張榮發表示，德國 Kvaerner 也曾競逐這些容量超過 6000 TEU(20 呎貨櫃)貨輪的訂單，但三菱重工提供的報價較低。他指出，如果三菱成為獨家供應商，要建造完成這 30 艘貨櫃輪可能要耗時 8 年，但第 1 艘將在 2005 年交運。</p> <p>對於是否可能會為了加速取得新船時間，而將部份訂單轉交 Kvaerner，張榮發則排除了此可能性。他表示，長榮將使用現有船隻來開拓新航線，以擴大全球服務範圍。長榮將在本週末之前決定建造廠商，但不願透露訂單金額。</p> <p>長榮目前有 140 艘貨櫃輪，總運載量約 40 萬 TEU，為全球前 4 大貨櫃運輸公司之一。</p> <p>張榮發原傾向購買 20 艘 4000-5000 TEU 的貨櫃輪，但大型船隻具備較佳的速度平衡和裝載量，使其改變心意。</p> <p>近幾個月以來，中國大陸貨運需求強勁，大幅推升船運費率，長榮一次取得如此多的裝載量正可看出東亞船運業對景氣的樂觀態度。</p> <p>(摘自鉅亨網 3 月 4 日，中船公司沈康生先生提供)</p>
10.	<p>為因應兩岸直航，台中港已做好直航準備，台中港客運碼頭，服務旅客中心陸續興建完成。同時為吸引大船入港，台中港務局近年也積極推動各項港埠擴建工程，南北向航道預計九十四年底拓寬至 400 公尺，水深 16 米，加上防波堤向外延伸，屆時將可供海峽型遠洋貨輪安全進港。(摘自經濟日報 3 月 10 日，遠森公司高幼玲小姐提供)</p>
11.	<p>據〈船員僱外會〉統計，上(二)月底止，我國籍船員僱用外籍船員</p>

	<p>人數由去(九十一)年十二月之六百四十五名增加至六百七十名，主要的原因是長榮海運接下立榮原有的航線後，對外籍需求比例增加。</p> <p>目前國輪所僱用外籍船員國籍以緬甸最多，所佔比例達 44%，其次是菲律賓籍將近 29%，印尼籍第三佔 24.4%，越南籍佔不到 3%。(摘自中華日報 3 月 13 日，遠森公司高幼玲小姐提供)</p>
12.	<p>中共交通部長張春賢 6 日在北京指出，大陸方面願意考慮外國航商的需求，在兩岸直航現實之後，開放外商以和兩岸航運業者合作或合資的方式，參與兩岸航線經營，至於外商參與的詳細規則，要透過兩岸談判確定。</p> <p>他進一步說明兩岸海運航線讓外商進入是〈沒有問題的〉，但方式是讓兩岸的航運業者合作，例如合資或承購船舶，他說兩岸直航符合兩岸經濟發展的規律和人民交往，貨物流暢的需求，也可以促進區域經濟的發展，現在兩岸都想盡快促成直航，外國航運公司也看中這個市場，希望參與相關業務，因此大陸政府願意考慮這種需求，並且設想一些方式，滿足外商需求，並表示交通部在技術上都完全準備好了，廣大上青天(廣州、大連、上海、青島、天津)都可以開放，就等台灣來談。(摘自經濟日報 3 月 7 日，遠森公司高幼玲小姐提供)</p>
13.	<p>根據倫敦 P R NEWS 電子報消息，加拿大太平洋航運集團(CP)已經原則決定，以四千五百萬美元併購台灣的建恆航海運公司，對於 CP 來講在陸續收購美國克萊斯輪船，墨西哥航業公司與英國 CON SHIP 後，再併購建恆可以填補該公司在亞洲與國際次要航線的運務，另外，建恆在中國大陸建立的良好基礎，也有利 CP 開拓大陸市場運務。</p> <p>CP 的母公司是加拿大鐵路公司，前擁有八十九艘船，九萬四千個二十呎貨櫃運能，公司在台設有子公司，自行經營攬貨業務，文件與碼頭作業等委託世邦船務代理。(摘自工商時報 2 月 28 日，遠森公司高幼玲小姐提供)</p>