

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 09)

發布日期：2003/4/7

1.	<p>訓練、發證與當值標準小委員會(STW)於2月下旬，在IMO提出詳細的保全員訓練課程。保全職責預期將依船型與營運型態加在艙面船副或大副職責。將集中討論要在海上實施訓練或要在岸上受課。受訓合格人員必須證明熟練數個主要地區。保全員必須具備了解船舶、船上貨物以及船上敏感或限制區域。保全員必須監視限制區域的進出，以及上船與下船，而且對於不同等級的保全警報應能認知並且反應靈敏。保全員應維持與適時更新保全計劃書，提高船員對保全的體認以及訓練其他海員。保全員應與公司及港口保全員協調一致，並且學習如何維護與操作船上保全器材。(摘自 TradeWinds 2003.02.21)</p>
2.	<p>訓練、發證與當值標準小委員會(STW)於2月下旬，在IMO討論美國所提出的議案，船員需接受避免疲勞的特殊訓練。原先此項訓練僅針對大型郵輪，但現在希望強制適用於各型船舶。此項訓練，在IMO文件稱為「疲勞準則 (Guidelines on Fatigue)」。國際勞工組織「海員薪津、工時與船上員額配置」公約 (Convention Seafarers' Wages、Hours of Work and Manning of Ships) (ILO180) 即將於本年生效，屆時將嚴格限制工時。國際船東聯盟 (ISF) 反對避免疲勞的強制訓練，並提交一份書面文件供IMO討論，ISF主張經由限制工時與調整適當的員額配置標準，比直接施行消除疲勞的新規範更好。(摘自 TradeWinds 2003.02.21)</p>
3.	<p>航行英國 (UK) 水域的船舶，自今年夏天起，船員飲酒酒精含量將與陸上駕駛員受到相同標準的限制。該項限制為100ml血液中酒精含量最高80mg。此一法律預期將於國會年度結束前審核通過。依據此法律，船員疑似喝醉酒，港口國管制檢查員、海關與入境官員有權留置船舶。但只允許UK的警察執行酒精含量測試。(摘自 TradeWinds 2003.02.14)</p>
4.	<p>ISPS Code 2004年7月1日生效，美國驗船協會(ABS)在明年6月底之期限前，訓練完成125名保全稽核驗船師團隊。ABS自即日起至明年6月底之期限，需查核6,000艘船舶保全計劃</p>

	<p>書與簽發證書，平均每工作天要完成 17 艘船舶。ISPS Code 推出時 IMO 的一些規定，仍尚未定案，時間一週週的過去，面對挑戰令人氣餒。(摘自 Fairplay 2003.03.12)</p>
5.	<p>本(3)月 10 日 IMO 才發行 ISPS Code 最後定案版本，2004 年 7 月 1 日生效，留下很短的時間讓船公司實施該保全章程，將導致嚴重問題。對於在 2004 年 7 月 1 日未符合 ISPS Code 的船公司，無法取得國際保全證書，便不能營運。(摘自 Fairplay 2003.03.12)</p>
6.	<p>2002 年散裝船意外人員傷亡大幅降低。過去 10 年散裝船意外事故，每年平均損失 12 艘船，64 條人命。2001 年損失 64 人，2002 年僅損失 4 人。此突然反轉降低，顯然是過去 10 年船級協會制定新的散裝船規範開始獲得成效。(摘自 TradeWinds 2003.02.28)</p>
7.	<p>依據嚴謹的技術法規建造雙船殼散裝船，目前尚不可能，須到 2006 年才會強制實施。IMO 在本(3)月初開會，聽取日本、UK、IACS 等主要意見後，將決定詳細技術法規與實施日期。國際海運會議所亦提送書面議案建請考慮。但以即將到來的 IMO 時間計劃，很可能意味著散裝船雙船殼強制規定被延遲至 2006 年，此一日期與去年 12 月 IMO 所同意的雙船殼規範原提案目標日期延後 2 年。海上安全委員會(MSC)今年僅計劃開會一次而不同以往通常 2 次。直到 2004 年 5 月之前，新的法規無法提送審核認可。UK 要求定出嚴謹的技術標準，以制止造船廠為削價而在設計上妥協，雙船殼建議採取全面增加船體強度，而材料不能自其他區域移來建構雙船殼，致使雙船殼船與單船殼船同等輕載重量。新造雙船殼散裝船主要範圍包含雙船殼空間大小、船材尺寸以及縱向強度，這方面大部分由 IACS 決定。雙船殼空間大小應滿足檢驗與修理需要。DNV 技術部門執行副總 Tor Svensen 承認雙船殼空間大小很難決定，如果空間過大，在經濟上導致商業損失，但他強調雙船殼技術規範還是符合散裝船全面安全的要求是非常重要的。(摘自 TradeWinds 2003.02.28)</p>
8.	<p>有二位加拿大水手搭乘他們的帆船，在史東諾威北西 340 哩外遇強風而翻覆，幸好該船配有緊急無線電定位示標(EPIRB)，而該示標係老式 121.5MHz 而非新式之 406MHz 之 EPIRB。由於</p>

	<p>都卜勒效應，衛星收到兩個信號，一為真正位置的電波信號，另一為鏡影像位置，經過第二回衛星繞行約一至三小時才能定出真正位置，由美國空軍直升機從冰島基地前往營救。新式的EPIRB 每 50 秒發射一次 406 MHz 信號波。同時裝設有 GPS，能把精確位置，連同遇難信號發送出去，所以搜索救難隊很快就可以知道位置，前往營救。(Safety at Sea International, Feb. 2003, P8)</p>
9.	<p>澳洲救生筏系統(LSA)包括船舶撤離系統(MES)及大容量的救生筏，為進軍美國市場，經過基本評估及廣泛的準備十八個月，建立重要記錄後，申請美國海岸防衛(USCG)的認可，接受USCG 驗船師及獨立證人在場的認可試驗。該公司最近接到美國 Direktor 造船廠為渡輪營運人阿拉斯佳藍色高速公路系統建造的紐約渡輪而下的訂單。同時也接到西澳渡輪造船廠澳斯妥船舶(Austal Ships)，為航行於美國洛澈斯特(Rechester)與加拿大多倫多(Toronto)間橫渡安大略湖(Otario)的高速船下訂單訂購救生筏系統和船舶撤離系統。(Safety at Sea International, Feb. 2003, P8)</p>
10.	<p>克瓦諾馬沙造船廠(Kvaerner Masa-Yards)造船廠是芬蘭的造船廠，宣佈在去年十二月中旬和柯樂班輪公司(Color Line AS)簽一宗三億歐元建造一艘 74,600 總噸巡航渡輪的合約，包括一艘姊妹船的選擇權。柯樂班輪公司是挪威最大的渡輪營運人。這艘載客 2,800 人的渡輪也是世界最大的渡輪，將於土庫(Turku)廠興工建造，並於 2004 年十二月交船。(Safety at Sea International, Feb. 2003, P12)</p>
11.	<p>中國造船公司繼與陽明海運公司簽訂新船合約後，積極展現國際競爭力。三月二十日再與智利南美輪船公司(Compañía Sudamericana de Vapores, CSAV)公司暨德國 Peter Döhle 公司簽下有史以來最大的新船訂單。此一訂單內容為十二艘的大型及超巴拿馬型貨櫃輪，加上中船公司於三月十八日在香港與新興航運香港子公司和合航運簽約訂造的三艘海岬型散裝貨輪訂單，近期獲得的商船訂單總值約為新台幣二百五十億元(含選擇權船舶訂單)。同時也讓中船公司的生產塢檔排至 2006 年年底，對未來走向民營化成功之路，提供了信心與保障。(中船公司業務處沈康生提供)</p>

12.	<p>今年以來，國際散裝船運持續飆高，一個命名為〈CAPEA-SIA〉之海岬型散裝船聯盟最近形成，是亞洲地區首個海岬型散裝船華人船東聯盟。目前加入此聯盟公司計有裕民、中航、華光、和合、懋德、隆星、德和等港台七家航商，並由裕民航運董事長徐旭東出任聯盟主席，香港和合航業董事長許志勤任招集人，和合航業是一家船舶管理公司，在台上市公司新興航運屬輪亦由和合管理。</p> <p>據瞭解，該聯盟為配合整體運務發展，除了七家航商船隊加入營運，亦將租船營運劃一的海岬型散裝船，以消除彼此的不必要的市場競爭，共同對抗其他外商船公司介入亞洲地區散裝船運，尤其是中國大陸華人市場。(摘自中華日報 3 月 24 日)</p>
13.	<p>新興公司於去(九十一)年九月開始介入超大型油輪(VLCC)業務，近日以子公司名義向韓國大宇造船廠增購三十萬六千噸同型船，擴充其油輪船隊規模，其造價六千五百萬美元。新興首艘 VLCC 已在去年八月底完工交船，並以出租方式從事營運，亦使新興航運規模增至兩百萬載重噸。(摘自中華日報 3 月 28 日)</p>
14.	<p>據悉有關境外航運中心之定位，我方政府係定位為〈特別航線〉，而大陸方面則定位為〈特殊管理的國內航線〉，由於雙方之定位，易與〈政治〉混淆而影響未來兩岸通航互動發展，因而交通部乃有意修正為〈兩岸沿海運輸航線〉，為未來兩岸通航釋出善意。(摘自中華日報 3 月 27 日)</p>