

航運新聞摘要及翻譯(NO. 29)

發布日期：2004/2/6

1.	<p>蘇伊士運河管理局主席 Mr. Ahmed Ali Fadel 在最近的新聞研討會上說，蘇伊士運河通行費第三年度 2004 年將續予凍結。蘇伊士運河於 2003 年賺進 \$ 2.57bn 較 2002 年成長 32% ，歐洲增加進口澳洲煤與強勁油貿易為主要因素。2003 年通過蘇伊士運河的船數共 15,634 艘次，較 2002 年 13,447 艘次大幅增加，船噸自 445m dwt 增加到 548m dwt。2003 年初大家害怕伊拉克戰爭對蘇伊士運河造成負面衝擊，但結果虛驚一場。收費折讓制度亦將維持不變。（摘自 TradeWinds 2004.01.02）</p>
2.	<p>對保全敷衍取巧者將付出代價。船東如未著手進行獲得保全證書的程序，在 2004 年 7 月 1 日之後，營運將面臨嚴重問題。有跡象顯示船東與特定港口，在費力的保全稽核過程上已經落後。得自美國的報告，指出不到一半的船東在 2004 年元月 1 日期限之前送達船舶保全計劃。港口符合規定方面更為緩慢。美國是新的保全措施背後的驅動力量，如果美國作業延遲，則對於其他國家做了不良示範。英國於 2004 年元月 31 日才須船舶保全計劃及大多數旗國與船級協會若要有寬裕時間核發證書，須於次月(2 月)審核船舶保全計劃。進度落後的船東，一事未做，最好在僅剩的幾週時間採取行動。似乎很多人相信將獲允延期一段時間或不完全符合也可以逃避，一如國際安全管理章程(ISM)所發生的情況。畢竟，給予船東符合保全措施的時間比起給予他們符合 ISM 的時間少得很多。國際海事組織(IMO)知道並關心稽核程序進展緩慢，但也聲明不會暫緩實施，即使試著這樣做，完全沒</p>

	<p>有足夠的時間在 2004 年 7 月 1 日之前完成保全程序。 (摘自 TradeWinds 2004.01.16)</p>
3.	<p>旗國與船級協會催促船東行動要快並於下兩週(元月下旬)提出船舶保全計劃，否則今年夏天將面臨一團混亂的情況下匆忙符合規定。IMO 已確定 2004 年 7 月 1 日為符合國際船舶與港口設施保全章程(ISPS Code)之期限，但稽核機構希望看到保全計劃實施運作兩個月後才簽發最終證書(final certification)，他們鼓勵船東事先獲得很好的符合規定。賴比瑞亞船舶與法人註冊局「Liberian Ship and Corporate Register (LISCR)」主管業務官員 Mr. Scot Bergeron 已出訪遠東地區催促船東行動，並告知船東，如現在提出船舶保全計劃，則可在兩個星期內獲得認可，但如果船東延遲耽擱，並等到今年夏天才匆忙要符合規定，則處理審核船舶保全計劃，勢必要花費一個多月時間。他說企盼 2004 年 2 月 1 日看到做好船舶保全計劃，如果 2004 年 3 月 1 日仍未做好船舶保全計劃，他會很擔心。人們等待越久，則承受這套制度的壓力也越大。他向船東解釋，沒有中間證書或延期(intermediate certification or extension)。LISCR 須稽核 1,500 艘船，已接到 500 艘船舶保全計劃，並已認可 200 艘。英國也已呼籲英國旗船東於下兩週(元月下旬)提出船舶保全計劃，以符合他們自己的稽核時程。船舶保全計劃認可費用將達 \$ 750，最終證書(final certification)費用將達 \$ 1,700。挪威船級協會爭取作為認可保全機構代表旗國稽核船舶保全計劃，聲稱要在這場競賽中拔得頭籌，他們已接到 2,000 艘船舶保全計劃，約為他們所預期工作量的三分之二，但保全計劃經</p>

	<p>理 Mr. Karl Morten Wiklund 說，保全計劃留有未了項的船東應立即改善不能等待太久，他相信積壓的結果會比匆忙符合 ISM Code 期間的混亂經驗更壞更糟，他說不同於 ISM Code 允許一些不符合項目，ISPS Code 要求認可之前，絕對每一樣事情必須完全就緒。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004. 01. 16)</p>
4.	<p>歐洲委員會(European Commision)正式向義大利、葡萄牙、奧地利、盧森堡、希臘及芬蘭宣佈如不遵循歐盟有關海事設備的法案，將請歐洲法庭法辦。2002 年法案規訂歐洲船舶上應置備之設備，其設備應有的品質規定及試驗標準。並將透過船舶設備國際法規的一致加強，以強化海上安全，並防止船舶造成的污染。布魯塞爾(Brussels)已將所謂合理意見送給此六個國家，並限他們在將請歐洲法庭法辦以前提出如何符合歐洲法案的辦法。(Safety of Life at Sea, Dec. 2003, p4)</p>
5.	<p>ICC 國際海事局(ICC International Maritime Bureau, IBM)統計 2003 年 1 至 9 月全世界海盜攻擊事件，從 2002 年的 271 件劇升至 344 件。這是 IBM 從 1991 年開始統計以來任何年前九個月數目最高的紀錄。從總數上看，劫持船舶案件是高的，但某些地區卻有些改善，尤其是自備動力航行船舶有明顯的下降。2003 年頭九個月被劫持的船舶，有很多是很脆弱的拖船及駁船。持刀槍的攻擊案明顯的增加，是最引人注意的暴行。這些攻擊案件中，幾乎沒有海盜被緝捕歸案。只有設法捕捉海盜處以重刑及重罰，才能有效降低海盜搶劫的案件數量。海盜搶劫的案件數，最多的還是印尼 87 件，其次是孟加拉 37 件，麻六甲海峽發生案件又增加了，從 11 件增至 24 件，奈及利亞從 9 件增至 28 件，比較起來，某些國家如厄瓜多爾(Ecuador)、蓋亞那(Guyana)馬來西亞及泰國有明顯的改善，尤其是 2003 年的</p>

	<p>第三季並無海盜搶劫案的發生。被殺的船員數，從 2002 的年的 6 人增至 20 人，持槍搶劫的從 49 件的增至 77 件，而持刀搶劫的從 99 件增至 115 件。(Safety of Life at Sea, Dec. 2003, p4)</p>
6.	<p>歐盟官方雜誌公佈一項禁令，即單殼油輪禁止進入歐洲各港口。此項禁令從 2003 年 10 月 21 日生效實施。這一規定使單殼油輪不能載運重油至歐洲港口，也不能從歐洲港口載運重油至其他港口，同時也加速單殼油輪的淘汰。此處所謂重油，為重燃油、重原油、廢油、瀝青及焦油。像 Erika 及 Prestige 那樣 23 年以上的油輪，更是立即禁止進入歐洲港口，並對船齡 15 及以上的單殼油輪實施嚴格繁重的檢驗，以達到逐漸淘汰的目的。(The Motor Ship, Nov. 2003, p3)</p>
7.	<p>日本 Sanoyas Hishino Meisho 公司在其位於 Mizushima 的船廠中，完成了對 2 艘船舶加裝該公司的專利 Sanoyas Tandem Fin (STF)，並宣稱能有效降低約 6% 的耗油量。</p> <p>澳洲的航運公司 Seaarland 為了要減少航行時的耗油量，在其委託日本 Sanoyas Hishino Meisho 公司建造的一艘油輪上，加裝該公司的專利 Sanoyas Tandem Fin (STF)。此系統是在船艙兩側各安裝一對翼板，翼板的實際位置及高度則依每艘船型的不同，進行計算以求得最佳之效果，而每片翼板之長度約和螺槳直徑相同。此船艙翼板降低耗油量的原理，是抑制紊流的產生並提供螺槳均勻之入流，提高推進的效率。</p> <p>該船艙翼板施工簡便，對於現成的船舶很容易進行改裝工作，並且提供未來新造船舶省油的一種可能方案。該船艙翼板目前已在了一艘 55,000 載重噸的散裝貨輪及一艘 115,000 載重噸的油輪完成測試，約可有效降低耗油量 6%。該油輪名為 Montiron 已於 2003 年 6 月交船且航行狀況良好，因此 Seaarland 又續訂 2</p>

	<p>艘 Montiron 的姊妹船，分別訂於 2004 年和 2005 年交船。 (摘自台灣船舶網電子報第 11 期)</p>
8.	<p>日本船廠協會警告『日本船廠在眾多壓力增加的情況下，將會提高船價』。</p> <p>促使船價高漲的一些因素包括鐵礦成本上漲 50%，高級鋼價格的增加和日圓對美元的強勢等，進一步的壓力將來自日本政府決定擴建東京羽田機場的『大型海上浮體計劃 (Megafloat project)』。</p> <p>日本船廠與鋼鐵供應商目前正就 2004 年鋼價交換意見，船廠當然希望鋼價儘量維持不變越久越好，但是日本船用鋼材仍然可能會面臨短缺的情形。</p> <p>日本船廠的工作量在 2004 年已經得到保障而且能夠應付需求。鋼價的提高，未來將不可避免地導致船價的上漲。然而對日本船廠有較佳緩衝效果的就是；日本政府要求船廠保留『大型海上浮體計劃』當中的鋼構製造所需船廠容量相當於 40 艘 VLCC 的建造，就這一部份的船廠容量而言，基本上並不會受到鋼價上漲的影響。</p> <p>當然，船廠為防止『大型海上浮體計劃』的臨時叫停，已作了雙重的防範措施，一方面持續參與該計劃的進行，同時也與固定客戶洽談新造船訂單</p> <p>(摘自台灣船舶網電子報第 12 期)</p>