

航運新聞摘要及翻譯(NO. 34)

發布日期：2004/4/18

1.	<p>BV 主席同時也是 IACS 副主席 Mr. Anne 說，雙船殼油輪不能阻擋事故，在降低小事故上有作用，但對重大溢油的處理能力有限，提議採取新的措施以削減大量溢油。碰撞與擱淺仍然是重大事故的主要原因，依次為機器故障、航行錯誤、火災與爆炸、以及船殼損壞。業界需要盡力改進船舶機器安全、操控性能、航海技術、以及防止爆炸。雙船殼已減少小污染事故發生次數，但絕不是全部答案，雙船殼本身不是萬靈丹。他也說，針對單船殼損壞，散裝船雙船殼不是最有成本效益的解決辦法。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.03.26)</p>
2.	<p>ISPS Code 即將於 98 天後生效，許多港口尚未準備就緒。航運高層官員說，一些工作搖擺不定的船旗國，或許不能完全即時矯正缺失，船舶必然遭受耽擱與滯留，以及增加成本。極少數船旗國將詳細說明他們執行 ISPS 的進展，堅持計劃於期限前符合新規則的要求。最近 IMO 所公佈的數字顯示非常荒涼的景象，IMO 秘書長 Mr. Mitropoulos 要求 50 個國家政府提供一份執行 ISPS 的進展清單，僅得到 14 個國家的答應，缺乏回應顯示問題嚴重，且情勢比任何人預期的情況還要差。14 個會員國所屬船舶回答 IMO 的問卷，到 3 月 12 日止，只有 2.6% 的船舶已獲得簽發全部重要國際船舶保全證書(ISSC)。IACS 所提供的數字也相似，國際乾貨船船東協會與液貨船東協會也提示，距生效期限僅剩 98 天，進度落後者要符合規定令人憂慮。7 月 1 日之後，廣泛不符合的涵義很清楚：船舶沒有認可的 ISSC 將不能營運，美國、歐盟、澳大利亞以及一些亞洲國家政府發</p>

	<p>布明確的警告，ISPS 章程將於 7 月嚴厲強制實施，因此發現不符合的船舶，將被拒絕進港或遭扣留。美國海岸防衛隊(USCG)已宣佈，甚至備有 ISSC 的外國船舶，於到達美國港口時，將登輪嚴厲檢查。各國官員警告，不合格不是選項。航運已是國際社會共同體，不是簡單少數的保全頭痛問題而是相當嚴重的保全偏頭痛問題。</p> <p>(摘自 Fairplay 2004.03.25)</p>
3.	<p>國際海事組織(IMO)必須處理與歐洲議會(EC)有關認可船舶保全員(SSOs)之間的衝突。EC 說不認可船長擔任 SSO 並且威脅將授權 PSC 逮捕作此種安排船員擔任 SSO 的船舶之後，上週 IMO 一個小組委員會，發布聲明說，現在必須認可船長擔任 SSO 的新任務。在布魯塞爾的歐盟官員此刻正就 IMO 所作決定的觀點再行思考他們的立場，但如此他們將需要克服 ISPS Code 於 7 月 1 日實施的限期壓力。國際海運商會(ICS)總經理 Mr. Hinchcliff 說，他相信 SSO 職位之合格人選，採開放式較佳，留給個別公司與個別船舶作最好的安排決定誰擔任 SSO，他警告說進一步再商議這件事，只是徒然延誤實施 ISPS Code 而已。航業界估計目前的提議大部分指定船長、大管或大副擔任 SSO。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.03.26)</p>
4.	<p>勞氏驗船協會(LR)通知船東，如果他們的船舶遭受港口國管制(PSC)留置，請立即申請船級臨時檢驗。LR 希望船東遵循被留置後船旗國檢驗程序以改進標準。如果留置發生在檢驗到期日 3 個月內，賽普魯斯(Cyprus)、貝理斯(Belize)、聖文森(St Vincent and Grenadines)等船旗國現在強烈要求施行法定與換新檢驗。LR 說它被承諾幫助在此程序擺脫困境，如果法定檢驗未到期則船旗國將對被留置船舶實施國際勞工組織(ILO)與 ISM Code 稽查。對 12</p>

	<p>個月內遭受 2 次留置的船舶，給予嚴厲的船旗國稽查與檢驗。LR 對船東發出強烈的警告：未符合船旗國主管機關的指示，有潛在的嚴重後果，以及連續不合作必導致船旗國註銷許可。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2004.04.02)</p>
5.	<p>IMO 於 23 次大會通過採用船舶庇護場所的新準則。此準則於船舶需要救助，但無人命安全顧慮時適用之。如涉及人命安全，則仍應遵守 SAR 公約。該準則承認船舶於遭受事故時，為免於船舶損害及其污染擴大，最好應使船舶於庇護場所卸貨，並卸去燃油後，修理損害。可是如將船舶帶入海岸庇護場所，可能會危及沿海國家的環境與經濟，各地當局及居民群眾可能會強烈反對此一措施。因此將船舶帶入海岸庇護場所，應隨個案及政治決策情況而定。</p> <p>第二個決議案建議由所有沿海國家共同建立海事援助服務單位 (MAS, Maritime Assistance Service)。此單位的主要目的為</p> <ol style="list-style-type: none"> a. 關於 IMO 各種指令，接受各種報告諮詢及通知。 b. 於收到船舶有狀況發生，可能需要救助的報告後，即監視該船狀況的發展。 c. 如果該船尚未達到災難地步時，扮演船舶與沿海國間聯絡的接觸點。 d. 如果沿海國認為需要監視各種救援操作情況時，扮演於各私人海事救援單位間聯絡的接觸點。 <p>(Safety at Sea International, Feb. 2004, P.5)</p>
6.	<p>總部設於倫敦的國際海事局 (INTERNATIONAL MARITIME BUREAU) 表示，現在的海盜已與傳統者大不相同，現代的海盜，係為有組織、規模龐大、有預謀、手段先進，且可能與恐怖主義掛鉤更危險之海盜。其作案目標，也不再侷限於油輪或商船。這種海盜事故發生頻繁時，不無可能影響到局部地區的經濟發展，甚至全球的經濟秩</p>

序。2003 年全球發生海盜案件，比 2002 年高出二成；為國際海事局有記錄以來之第二高，比 2000 年之歷史性最高記錄 469 件，僅僅減少 5%。2003 年中，因海盜案件而死亡之人數達 21 人，超過 2002 年一倍；受傷人數達 88 人，高出 2002 年者達 130%；遭到襲擊之人數超過四倍，近 359 人被扣留當作人質；失蹤 71 人；遭不法登船 311 艘次；被劫持船隻共 19 艘之多。由於攻擊油輪較易得手，2003 年中，有近四分之一的海盜案件，被攻擊者仍為油輪。

依據國際海事局之調查分析，以國家來分類，2003 年中，發生海盜案件，頻率最高的國家為印尼；其次為孟加拉；奈及利亞名列第三，發生海盜案件的次數，約為印尼的三分之一；奈及利亞發生海盜案件的次數，比 2002 年者多出三倍，為非洲最危險的國家。

大部分的劫船事件，發生在亞洲公海，尤其是馬六甲海峽。馬六甲海峽最窄處僅約 40 公里；由於該海峽聯結亞、非、歐三大洲的重要通道，因此是世界海洋航路中心之一。全球約有一半的原油是經由馬六甲海峽運送。全球約有二成以上的海上運輸是通過這條海峽完成交流的。東南亞海域為世界海運之主要樞紐，這是吸引海盜在此聚集的原因之一。

在靠近印尼一側的馬六甲水域，是全球海盜案件，發生最頻繁的地區之一。自 1991 年至 2003 年以來，全球 1921 起海盜案件中，有六成以上都發生在馬六甲海峽附近。目前馬六甲海峽，在 2003 年發生海盜案件達 28 件，比 2002 年，多出了近七成。

被國際海事局列入，全球目前最易於發生海盜案件的區域為：東南亞及印度次大陸區；非洲紅海地區以及中南美及加勒比海地區；大部分這些地方，具人民生活困苦，治安較差，以及航道狹窄，不法者易於下手等之共通性。

國內海運相關業者，對上述國際海事局所公佈資料，不可等閒視之，應儘可能避免航行危險地區航道，以減少生命財產損失的可能

性。

更詳細之相關資料，可聯繫下列地方購買(包括郵費每份£20)：

ICC- International Maritime Bureau

Maritime House,

1 Linton Road, Barking

Essex IG11 8HG

United Kingdom

Tel. : + 44 20 8591 3000

Fax. : + 44 20 8594 2833

E-mail: imb@icc-ccs.org.uk

(摘自台灣船舶網電子報第 17 期)

7. 虧損連連的中船公司，自兩年前採裁員、減薪的再生計畫後，繼去年盈餘達成目標，今年第一季營運績效表現亮麗，盈餘一億六千多萬元。

中船公司長久以來營運連續虧損，自前年起執行再生計畫，大幅度裁員，同時也對留任的員工相當程度減薪後，營運績效穩健好轉，以去年為例，原本預定的盈餘目標為新台幣兩億八千五百多萬元，實際盈餘高達五億餘元，盈餘目標達成率達百分之兩百。

今年第一季的營運績效，該公司初步統計為營收共卅七億七千餘萬元，達成今年前三個月營收預算目標的九成，盈餘為一億六千多萬元，已達成今年第一季盈餘預算目標的百分之一百七十二點八。

近兩年來國內、外鋼品行情飆漲，中船成本大增，但第一季仍有超額盈餘，讓中船員工士氣大振，中船公司未來將再加強管控人事、原物料等成本，同時嚴格要求如期或提早完工交船，以降低成本，該公司對全年達成盈餘預算目標深具信心。

據悉，中船公司目前掌握造船訂單期程已排到二〇〇七年，造船業務量超過新台幣五百億元

	(2004.4.22 中國時報)
--	------------------