

## 航運新聞摘要及翻譯(NO. 10)

發布日期：2003/4/17

1.	<p>ISPS Code 所要求的船舶保全員(SSOs)訓練是一項艱鉅的任務，如何在該章程於 2004 年 7 月 1 日期限之前訓練完成令人質疑。國際海運會議所估計，500GT 以上航行國際船舶約有 50,000 艘需要證書，75,000 名 SSOs 需要船上保全訓練，只剩下 470 天，平均每天要訓練 160 人，何況訓練並未開始。船上保全訓練課程，能夠讓船東證明他們已符合保全責任以及 ISPS Code 的強制要求。</p> <p>( 摘自 Fairplay 2003.03.19 )</p>
2.	<p>萬海航運為因應太平航線的需求，向中船洽談訂造 5 艘 4,000-teu 貨櫃船，預定於 2005 年第 4 季陸續交船。據悉每艘船價約在 \$ 43~45m。在萬海航運 5 艘與 Dohle/CSAV12 艘一經簽約確定，中船公司至 2007 初訂單已滿載，此固可喜，但得面對有意在中船公司下單造船的客戶回頭轉向。中鋼運通公司希望在中船公司建造 2 艘 200,000-dwt 散裝船，如無法等到 2007 年初交船，可能迫使尋找其他船廠建造，此為中船公司所不願樂見。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2003.03.07&amp;28 )</p>
3.	<p>西班牙將對油輪”Prestige”意外沉沒造成嚴重污染事件提起法律訴訟，集體應負責任的公司對象包括船東(Mare Shipping)、營運者(Universe Maritime)、租船者(Crown Resources)、船級協會(ABS)、簽發 ISM 證書者(BV)、P &amp; I Club (London Club)。</p> <p>( 摘自 Fairplay 2003.03.24 )</p>
4.	<p>德國船東 Egon Oldendorff 擁有 201 艘船隊，其中自有 81 艘，共 7.8m-dwt。該公司自 1996 年在上海設立辦公室以來，陸續在大連、蕪湖、鎮江、廈門、廣州等地造船廠訂造各型散裝船，據悉最近在廈門船廠訂造 4 艘 32,000-dwt 無艙蓋(open-hatch)散裝船，另議定 2 艘選擇船，為基本型設計，每艘造價約 \$ 14m~ \$ 15m。</p>

	<p>該船東在日本 Saiki 造船廠訂造 9 艘 32,000-dwt 無艙蓋散裝船，每艘造價約 \$ 21m~ \$ 23m，但設計上比較先進。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2003.03.14 )</p>
5.	<p>台塑海運實施汰舊換新計劃，將出售 31,300-dwt，1981 年建造，化學/油品船 M.V.”Formosa One”及“Formosa Two”，開價略高於 \$ 4.5m。在日本新來島建造中的 45,800-dwt 新船，首艘將於 2003 年 11 月交船。</p> <p>能源公司將出售 5,900-dwt，1990 年建造，油品船 M.V.”賢能 Moral Energy” 開價 \$ 3m 左右。能源公司目前沒有再買船的計劃。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2003.03.21 )</p>
6.	<p>西班牙海事人員，工程師 Mr.Dias 不顧油輪“Prestige”受損及船長的反對，命令重新啓動主機，將船駛離海岸。船長 Mr. Mangouras 說他很不願意這樣做，因為在惡劣的天候航行，超額的應力對已受損的船殼造成危險。在啓動主機後，可以感受衝擊負荷作用在船上，此時海浪打擊減弱的右舷側。主機約運轉 11 小時後，大副告訴船長，聽到一聲砰巨響，船殼板自右舷第 3 壓水艙突出，船長下令立即停機，約在此時 Smit 救難隊登輪，曾以書面請求允許“Prestige”拖入庇護港，被西班牙主管機構所拒絕。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2003.03.21 )</p>
7.	<p>3 月 26 日在倫敦舉辦的散裝船結構演講會上，LR 資深驗船師 Mr. Alex Johnston 表示，散裝船強制雙船殼不一定致使船舶比較安全。目前的建議案開放各種詮釋，其結果不一定使船舶比較安全。船廠將試圖使用高張力鋼、增加船深與肋板寬度、以及降低二重底高度，來克服額外增加的鐵工效應。凡此種種一定對船樑強度與縱向強度造成不良影響。他同時指出目前雙船殼散裝船的一些標準設計並不符合 IMO 的規定，必須修改。他預期船東對新的規定會做出反應？在 2006 年才採用？最近湧現訂造單船殼散裝船。</p>

	( 摘自 Fairplay 2003.03.26 )
8.	<p>德國 Hamburg Sud 公司宣佈簽約併購建恆海運營運部門，並派遣 8-10 人到台北辦理交接，據悉這筆交易金額達 \$ 30m，包括承租建恆海運自有船隊 6 艘貨櫃船為期 3 年。Hamburg Sud 公司為重量級 Oetker Group 的子公司，一個私人的食品零售大企業。在英國 CP 海運公司退出買賣協商後，Hamburg Sud 接著介入此一併購案。</p> <p>( 摘自 TradeWinds 2003.04.04 )</p>
9.	<p>歐盟運輸部長同意加強管制單船殼油輪，以防止去年西班牙海岸發生的污染事件重演，歐盟管制措施與美國採行的措施相似，包括禁止停靠歐盟港口及歐盟籍之單船殼油輪載運重燃油，禁用船齡超過 23 年之單船殼油輪，同時也將在 2005 年禁用大型油輪，而在 2010 年將全面禁用所有單船殼油輪，不論船齡及噸位。不過希臘所屬用於運送各島嶼所需燃料之小型單船殼油輪則可使用到 2008 年。歐盟也計劃在今年 7 月倫敦舉行之國際海事組織大會上，要求 162 個會員國一起實施禁令。</p> <p>( 摘自環保署行文交通部函附件 )</p>
10.	<p>IACS 向 MSC 建議艙口蓋及甲板設備的設計負荷標準，可是 MSC 卻埋怨所建議的標準太弱，因此要求 IACS 會員修改他們的統一規定，希望能得到較強的設計負荷，使散裝船能符合載重線公約的規定。MSC 也介入反對 IACS 建議之艙高及船前部浮力的規定，該規定如果被接受，散裝船就應該裝設艙艙。然而最後的結果許多專家都相信艙艙可能是符合 MSC 要求最切實際的解答。</p> <p>(摘自 The Motor Ship, Feb. 2003, p.22)</p>
11.	<p>歐盟造船廠聯合委員會(The Committee of EU Shipbuilders' Association, CESA)提出警告說歐盟提早實施三丁錫(TBT)有毒油漆的禁令，將造成造船廠競爭的嚴重不利。歐盟實施的此項新措施，是 IMO 於 2001 年十月採納的防污系統公約，原本計劃在今年底對歐盟國籍船舶實施完全禁用三丁錫基有毒油</p>

	<p>漆的新規定，卻提早在今年年初就執行了。</p> <p>IMO 此項公約欲生效實施，需經至少 25 個擁有商船海運船噸佔世界商船海運船噸 25% 的 IMO 會員國的批准，否則須至 2008 年才能生效實施。但到今年年初，並無歐盟國家批准過。因此，雖然歐盟船廠不能使用含有三丁錫基的油漆，但其競爭對手卻可在歐盟以外地區使用。在 2008 年以前，船隻在歐盟以外地區漆上含三丁錫基油漆後，一樣可以在歐盟水域內營運。如此對海上環保的好處很少，反而會嚴重傷害歐盟修造船廠的競爭力。</p> <p>(摘自 The Motor Ship, Feb. 2003, p.12)</p>
12.	<p>美國和歐盟已同意簽署一份貨櫃保全系統互相接受的作業合作協議書。然而，問題仍然存在，例如，美國海關要求，要到美國港口的船隻必須在裝貨前一天提送主要裝貨資料的艙單。歐洲委員會說明此次官方協商集中在未來合作的重要原則上，及對保全商用設備和保全控制共同標準的選取及執行上。而且，一群海關技術專家也在檢討未來貨櫃保全可能會發生的爭執，俾在六月完成國際保全及設備供應鏈的大部份工作。</p> <p>(摘自 Safety at Sea International, March 2003, p.5)</p>
13.	<p>根據交通部統計處發布之最新統計數據指出，今年第一季，因我國國際港口貨物裝卸量受惠國內經濟逐漸復甦，以及各港務局陸續推出多項優惠方案與獎勵措施，獲得中外航商積極回應，我國六大國際港貨物裝卸量共計 1.5 億噸，較去年同期成長 12.45%，表現亮麗。</p> <p>另外根據高雄港務局發布統計資料顯示，今年一至三月該港貨櫃裝卸量共計 212 萬 TEU，較去年同期增長近 14%，並佔全國貨櫃裝卸量的 74%。</p> <p>(摘自經濟日報 4 月 17 日)</p>
14.	<p>國輪公司指出，由於大陸擁有深口碼頭且貨源充足，航商已無須至台灣港口轉運，加上東南亞各國皆投資開發貨櫃碼頭，預期未來轉口貨櫃將持續下跌，台灣要發展海運轉運中心已失去機會。</p> <p>目前大陸貨櫃雖不能完全由自己港口直接運輸遠洋船，但大陸持續不斷經濟成長，出口貿易節節攀升，現在航商皆以直航方式停靠大陸港口因應，近來香港貨櫃量的下跌就是一個警訊。</p>

因此，台灣地區港口如要發展轉運貨櫃不是一條長久之計。  
(摘自經濟日報 4 月 17 日)