

航運新聞摘要及翻譯(NO. 14)

發布日期：2003/6/18

1.	<p>長榮海運公司向德國船東 Conti Reederei 簽訂 8 艘 8,100teu 貨櫃船租約，為期 10 年，此為長榮公司自去年夏天船舶更新計劃以來首次行動，日租金約 \$ 30,000.。長榮公司也首次在與其關係密切的中國造船公司及三菱重工以外的地方韓國訂造新船。長榮公司首次順應海運市場的趨勢，向管理船東長期租用大型船舶，但仍在進行訂造新船計劃，據了解一個月之前已開始與三菱重工協商建造 30 艘約 6,300-teu 貨櫃船，自 2005 年陸續交船，此次舊換新計劃預期 7-8 年完成。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.05.09)</p>
2.	<p>幾個主要驗船協會正面臨被嚴重的抨擊。所有船舶災難傾向指責他們，必然更加緊他們的責任與義務，降低他們在技術上的實際影響力。本月 IMO 海事安全委員會(MSC)將開會討論來自兩個船旗國巴哈馬與希臘的激進建議案，他們希望推動更多的技術規範由 IMO 主導決定，而減少由國際船級協會聯合會(IACS)決定。過去 20 年船級協會所審查認可的船舶設計，已經降低 IMO 對 IACS 的信任。IACS 對於散裝船安全建議案的缺失，正反映出 IMO 最終決定的必要性。也許擔心船級協會是導致” Prestige” 沉沒的結果。歐洲委員會已明白表示，他們希望船級協會在疏忽的情況下導致污染海洋應負法律責任。美國驗船協會(ABS)在 Basque 地區對油輪 “Prestige” 船級檢驗的疏忽將面臨西班牙政府依法求償 \$ 50m 的訴訟。ABS 及 IACS 依據他們自己對” Prestige” 海難的調查報告，自我澄清無任何犯錯，辯稱依據他們自己的檢驗規範正確無誤，但法庭也許對於此事件另有別的觀點。</p>

	<p>(摘自 TradeWinds 2003.05.16)</p> <p>IACS 主席 Mr. Alan Gavin 表示驗船協會應是受委託開發技術規範的重要機構，船級協會經由 IACS 不斷改進規範與法規促進海上船舶安全，密切與 IMO、EU 及船旗國一起工作，他們的工作成果受到嚴格審核制度的監控，他們堅持海上人命、環境及財產安全，盡管如此但並不自滿。他提醒大家，其他的技術團體沒有具備接管這項工作(技術規範)的條件。他說 IACS 入級船超過世界 95% 總噸位，其他機構所佔不及 5% 而且大部分為地區性營運。他說如果巴哈馬的建議案在 IMO/MSC77 通過，那將是船級協會的末日。</p> <p>(摘自 TradeWinds 2003.05.23)</p>
3.	<p>需要 IMO 著手研發建造新船基本標準的建議案，已贏得出席 MSC 大多數委員的支持，盡管受到來自 IACS 及包括如美國、巴拿馬與賴比瑞亞等數個國家的強烈反對，經過冗長的辯論今日(5月30日)得到結論，建議由 IMO 主導進行開發新的標準。此一歷史性辯論所得的結論將 IMO 管理階層推向決定如何進行，MSC 臨時主席 Mr. Joe Angelo 在最後的總結中強調 IACS 與 IMO 的角色應持續被目睹受讚賞。有些發言者認為 IMO 既沒有資源也沒有專業技術去擔當此一角色，大多數代表的觀點表示 IMO 是一個可以著手制定出全面設計原理可勝任的機構。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.05.30)</p>
4.	<p>巴哈馬與希臘的聯合提案，建議由 IMO 主導制定造船與船舶設備標準的議案於上週(5月30日)獲得 MSC 會議的支持，此後 IACS 將長期處於險境。IACS 主席 Mr. Alan Gavin 在挪威船舶展中表示，IACS 會員必將有效的轉換成檢查機構</p>

	<p>而較少扮演如目前在 IMO 中的角色，他警告說如果全面採取這樣作為將看到 IACS 的瓦解。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.06.04)</p>
5.	<p>歐洲議會昨日 (6 月 4 日) 以 501 票對 5 票接近一致同意加速淘汰單船殼油輪，歐盟運輸部長會議 6 月 5 日可望正式採納此新的規則並於今年 7 月 1 日生效實施。單船殼油輪屆時將立即禁止載運重燃油，在 1982 年前建造的單船殼油輪淘汰船齡向前縮短為 23 至 28 年。許多委員認為尋求 IMO 制定國際規則緩不濟急，因此地區性措施有其必要性。</p> <p>(摘自摘自 Fairplay 2003.06.05)</p>
6.	<p>根據新華新聞社報導三月三十一日，在深圳市附近大鵬灣外，從一艘油輪駁送原油至另一艘油輪時，發生爆炸。當時 30,000 載重噸馬爾他籍油輪” Byzantio” 接駁滿載 50,000 噸科威特原油之新加坡籍油輪” Asian Progress II” 。當油從” Asian Progress II” 送到” Byzantio” 約 28,000 噸時，發生爆炸，接著發生火災。此事故中一人死亡，三人受傷，立刻送香港醫院救治。” Byzantio” 受創嚴重，” Asian Progress II” 則能離開。據說此次之接駁原油，並未取得官方核准，為非法接駁。</p> <p>(Safety at Sea International, May 2003, p.19)</p>
7.	<p>韓國造船聯合會向韓國國營鋼鐵公司 POSCO 要求降低賣給 KSA 會員的鋼價。該會指出 POSCO 賣給 KSA 會員的鋼價比日本鋼廠賣價高 10%(\$20-30)。去年該會已三度提出本案，但都無效。當時 2002 年 4 月 POSCO 隱匿每噸 W20,000(約\$16.50)的鋼價，造成日本鋼廠乘機抬高鋼價。在低造船價及匯率波動下，傷害了 KSA 會員的造船利潤。</p> <p>(March 2003, the Motor Ship, p.11)</p>
8.	<p>德國 ER Schiffahrt 船運公司計劃在最近二年內建造十五艘貨櫃船。前稍早向 SSW 所下之訂單為二艘超級 25 型船(Super 25 type</p>

vessel)，將於今年交船。向韓國現代重工訂造二艘 4250TEU 貨櫃船將於 2004 年交船。於去年底向現代重工新訂造五艘 7500TEU 貨櫃船三艘 4250TEU 巴拿馬極限型貨櫃船。該公司又看上早已在 Samsung 建造的三艘 4250TEU 巴拿馬極限型貨櫃船而想購買。該公司取得這十五艘船後，船隊便擴充達五十艘，總運量達 215,000TEU。

(The Motor Ship, March 2003, p6)