



**中華海運研究協會**

**船舶與海運通訊**

**SHIP & SHIPPING NEWSLETTER**

第二十一期 Issue No. 21  
2005年9月12日

理事長：林 光  
 總編輯：楊仲筵  
 執行編輯：陳世宗

地 址：台北市林森北路 372 號 405 室  
 電 話：02-25517540  
 傳 真：02-25653003  
 網 址：<http://www.cmri.org.tw>  
 電子郵件：[publisher@cmri.org.tw](mailto:publisher@cmri.org.tw)

### 《船舶與海運通訊》徵稿

1. 【海運專論】係針對當前之熱門話題，以短文方式（字數以 1500 字為限）提供經驗交流之評論及建言以契合時事之脈動。
2. 【專題報導】係針對當前國內外海運相關資訊從研究心得、實務操作、及資料蒐整分析角度加以深入報導，以提供讀者獲取最新海運相關動態與新知。
3. 歡迎所有海運相關之產、官、學界之個人或團體提供資訊、文稿及建言。
4. 《船舶與海運通訊》將以不定期方式出刊，並以 E-mail 方式寄送有需要的會員及相關單位，或請至本會網站自行下載。如需本會 E-mail 者請逕洽本會陳小姐，電話：02-25517540 分機 9。
5. 欲訂閱紙本之讀者，將酌收紙張印刷及郵費每年新台幣 500 元（含國內郵費）。請利用郵政劃撥 01535338 帳號訂閱。

### 目 錄

海運專論.....	2
港埠發展與自由貿易港區.....	2
本會會訊.....	3
海事法規動態報導.....	5
海運市場動態報導.....	7
貨櫃運輸動態報導.....	7
油輪市場動態報導.....	12
國際散裝乾貨船海運市場行情分析.....	15
專題報導.....	20
海難事故發生時應採取之步驟 - 船長船東代理行需知（下）.....	20

  
**海運專論****港埠發展與自由貿易港區**

陳春益\*

傳統上，起迄功能為港埠之主要功能，然隨著運輸貨櫃化而增加轉運功能，近年來更因國際物流、港埠經營專業化之興起可增加物流功能、與知識功能。唯相當可惜的是，國內港埠在後兩者之發展頗為不順利。物流功能無法有效發揮主要乃因國內各國際港未能適時提供高自由度之貨櫃作業環境，而且兩岸未能三通，以致與世界工廠的大陸無法直接接軌而失去增加貨源之機會；至於知識功能無法發揮主要乃受限於國內港務局之體制，無法像新加坡之 PSA、或香港之 HIT 將港埠經營視為事業進行海外投資與經營，以致貨櫃吞吐量名列世界前茅的高雄港空有一身武功，卻無法輸出「知識」建立其海外事業，僅能關心其既有租賃碼頭之租約與租金，相當可惜。

港埠如擬提昇其附加價值，唯有增強物流與知識功能。事實上，國內各國際港增強物流功能尚有不錯之機會，一者來自本身之經濟地理條件，如國內各國際港乃是面向美洲之多國拆併櫃 (Multi-country Consolidation, MCC) 優良基地，以及面向大陸、東南亞之物流配送優良基地。以多國拆併櫃為例，業者可將承攬之貨物先在大陸、東南亞等起港進行第一次併櫃，再運至高雄、或基隆、台中港進行第二次併櫃，最後運送至美洲 (包括中南美洲)，此種運作方式不但可擴大海運承攬運送業之服務範圍，亦可作為支撐新設立或小型營運據點之營運策略；另者是來自國內相關部會之政策，不管是「亞太營運中心」、抑或「全球運籌中心」均將物流運籌列為主要推動工作，因此，港埠推動物流業務將有事半功倍之效。

前(92)年立法院通過之《自由貿易港區設置管理條例》更給國內港埠增強物流功能帶來不少希望。該條例有不少創舉，包括是自由港區 (Free Port Zone, FPZ) 與自由貿易區 (Free Trade Zone, FTZ) 之「綜合體」；又因允許區內既有業者可選擇舊制、或轉型為自由貿易港區事業單位而成為有彈性之「一區多制」。唯可能是太多「創舉」，目前僅有交通部的港埠單位較積極地劃設自由貿易港區，但加入營運之業者並不多，多持觀望角度，相當值得深思。

《自由貿易港區設置管理條例》乃是行政院為落實「全球運籌發展計畫」而積極推動制訂。對國內國際港而言，此一條例可謂是天上落下來之「禮物」，港埠可依據該條例設置高自由度之自由貿易港區，相當有助於港埠推動物流業務，不似過去業者需備有資本額三億元才得以申設國際物流中心在港區內從事物流業務。易言之，設置自由貿易港區可大幅降低從事物流之門檻，對港埠增強物流功能頗有助益。然該條例之「自由貿易港區」主要乃鼓勵從事貿易、深層

---

\* 長榮大學 航運管理學系 教授

加工等業務，即「自由貿易港區」偏向「自由貿易區」，有別於以運輸、簡易加工為主之「自由港區」。儘管自由貿易區與自由港區皆屬「境內關外」，但管制方式不同，如以自由貿易區之通關辦法監管貨櫃轉運作業，甚至比尚未實施自由貿易港區制度還要嚴格。相當不幸的是，海關部門即以「自由貿易區」之精神制訂通關辦法。因此，對港埠而言，行政院所給之「禮物」--自由貿易港區制度，雖適合物流業務之推動，反而不利於原有貨櫃轉運業務之執行。

對港埠而言，行政院推動自由貿易港區制度之際仍是增強物流功能之絕佳機會，應加以珍惜，並努力爭取將「自由港區」之精神納入「自由貿易港區」之中，除可消極地避免影響既有之轉運功能之外，更可積極地強化國內港埠之物流功能，進而朝向「物流港」發展。為期能積極朝向「物流港」發展，建議相關部門積極考量下列有關「自由港區」之配套措施<sup>1</sup>：

- 一、港埠轄區一致化、擴大化：自由港區之範圍宜與港埠行政單位之管轄區一致，進而成為「自由港」，甚至將毗鄰之土地、或是港區外貨櫃場劃為自由港區，以利納入相關產業（如國際物流業、承攬運送業等）進駐。
- 二、港埠行政/營運分離、港區行政一體化：目前港務局之行政與營運角色混淆，未來應朝向行政與營運分離，並將營運單位予以公司化，以利提昇自由港區之營運效率。
- 三、強化基礎建設：發展自由港區須有健全之基礎建設配合，包括資訊系統（含貨況追蹤、門哨管制及資訊平台之建置）、港區之聯外道路等。
- 四、兩岸三通：中國大陸業已成為世界工廠，即其掌握不少貨源，如未能及早三通，對推動自由港區應有所影響，因此，建議在不影響國家尊嚴、以及國家安全之下，建議及早三通。



## 本會會訊

### 「2005 年兩岸三地航運物流研討會」論文邀請

「兩岸三地航運物流研討會」自“2002 深圳”、“2003 香港”、“2004 臺灣”成功舉辦以來，不僅讓兩岸交流更加密切，更促進了兩岸三地航運業的發展，今年由海運協會（深圳）主辦，海運學會（香港）和航運學會（臺灣）協辦的「2005 年兩岸三地航運物流研討會」，將於 2005 年 11 月 24-26 日在深圳聖庭苑酒店舉行。本年度之會議主題：兩岸三地航運物流研討會—協作互惠，開創新局；把握機遇，共同發展。針對航運與物流的發展進行研究進行更深入探討，相信必將對今後兩岸三地航運業的合作和發展能有更進一步的促進和推動作用。

中華航運學會誠摯地邀請航運界的專家學者及產業界之先進參與此次盛會，並歡迎各位踴躍

<sup>1</sup> 部分意見參考「國際海空港設置自由貿易港經營策略之研究」（交通部委託研究案），長榮大學航管系，民國 94 年。

躍投稿，讓來自兩岸三地專家學者及產業界之先進，共同就現今航運物流發展的重要課題進行深入探討。所有稿件，請於 2005 年 9 月 30 日前直接電郵至 E-mail：[cchang@mail.ntou.edu.tw](mailto:cchang@mail.ntou.edu.tw)

若有任何問題或建議，歡迎各位來電洽詢：

聯絡人：吳木章，聯繫電話：2321-1101。

詳細訊息亦可直接上網至下列網站參考。

中華航運學會網站<http://www.china-maritime-institute.org.tw> 或

中華海運研究協會網站<http://www.cmri.org.tw>

## 「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立 (2/2)」 完成結案驗收

本會承辦交通部之委託研究計畫「兩岸海運即時航行安全資訊系統之建立 (2/2)」研究案，業於今 (民 94) 年 8 月 25 日辦理結案驗收程序。本案係由陳彥宏副教授擔任計畫主持人，並結合成大近海水文中心的海氣象觀測技術開發能量，共同完成本案。研究團隊主要成員計有：錢樺博士、林彬副教授、楊仲箴秘書長、高家俊教授、李汧軍副教授、林演斌、陳沛宏、林銘作、陳世宗、蘇克明等人。本案執行期間係自去年 6 月初至今年 5 月底止，報告中研究團隊已針對下列四項工作目標提報研究成果：

- 一、海難分析與查詢系統之建立
- 二、船用自動氣象觀測系統建立與測試
- 三、兩岸航行與海象資料交換機制之可行性探討
- 四、相關法規探討與研析

研究團隊在報告中所研提之「兩岸海運即時航行安全資訊服務系統」，除希望能作為提供政府相關單位維護與保障航行於台灣海峽船舶安全之政策參考，亦希望能繼續推動該研究之成果以達到減少海難與降低人命財產損失之目的。所陳報之研究報告除對本案之工作目標提報研究成果外，亦自加拿大、挪威、及大陸地區等地蒐集海事報告及安全等相關資料，供各界參考。本研究報告全文內容除可自交通部網站下載外，本會亦提供電子檔光碟供各界付費索取，但本會團體會員將可免費獲贈紙本一份，將於近期寄達。

## 本會辦理「交通部海運資訊通信系統發展方案 海運工作小組 94 年度工作計畫」案完成簽約

交通部委託本會辦理「交通部海運資訊通信系統發展方案海運工作規劃」案已完成本年度之簽約事宜，研究期限至本 (94) 年 11 月。為了因應企業客戶全球化的採購、生產及銷售佈局，必須即時掌握在途貨況以及在倉儲中的庫存狀況，以提高供應鏈管理的效率、降低庫存成本、快速回應市場及顧客的競爭需求，運籌業者的 e 化服務能力已是不可或缺，更是企業選擇運籌委外對象的關鍵考量條件；因此如何充分了解並掌握企業對運籌 e 化服務的確切需求，發展並提供結合運籌與資訊流的 e 化服務，以滿足企業客戶全球運籌的需求，是現今國際運籌業者競

爭生存的重要課題。

因此，本計畫期望藉由研究分析國際企業對運籌 e 化服務的需求與發展趨勢，並提出可行建議；以提供包括海運業者在內的我國全球運籌業者以及航港資訊計畫，做為建置與推廣運籌 e 化服務之參考。再者，台灣對外貿易的依存度高，且製造產業海外設廠，全球化程度極高，對專業的全球運籌需求自然殷切，加上台灣地處優越的亞太交通樞紐，具有發展成為全球運籌中心的雄厚潛力；因此，運籌運輸業亦成為政府積極輔導發展的重大策略性服務業之一。而「自由貿易港區」正是交通部亟力推動，以提昇我國全球運籌國際競爭力的重大施政措施。

本會預定於九月八、九日至高雄實地訪查進駐自由貿易港區之事業單位，將就「自由貿易港區之事業間 e 化需求」進行調查分析，並提出報告建議，供交通部作為規劃建置自由貿易港區 e 化項目之參考，以提昇進駐事業單位營運效率，期能吸引更多業者進駐。

## 「因應政府組織再造—航政機關與行政法人港務局組織間 權責分工之研究」案正式委由本會承辦

本會業於 8 月 12 日與交通部完成議價簽約程序正式接受其委託辦理「因應政府組織再造—航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究」案。本案研究團隊係由計畫主持人吳榮貴教授領軍，主要成員計有：楊崇正副教授、吳朝升副教授、楊仲箴秘書長、陳福照講師、及羅洽河組長等人組成。計畫執行時間預計自今（民 94）年 8 月 12 日起至明（民 95）年 4 月 11 日共 8 個月的時間完成本案並提送研究報告。

本研究計劃之目的係在於：研析交通部為因應政府組織再造而規劃改組為交通及建設部的方案中，航政機關（航政司及航政分局）與行政法人港務局組織間最適當的業務權責及分工，供為交通部決策之參考。在該規劃報告草案中，擬將現有基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局朝「行政法人化」方向規劃；惟其原有航政監理業務，因考量上述中央三級機關總數限制，爰暫未設置三級機關，而擬分設各航政分局（定位為中央四級機關，暫定設置基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個航政分局）辦理，並由交通部航政司負責督導。交通部為釐清未來規劃交通及建設部航政司、航政分局及行政法人港務局三者間之業務權責及分工，爰辦理本研究案。

研究過程中將辦理焦點群體座談會，除了於四個港務局共辦 4 場，以及邀請航港與組織的產官學界人士辦理一場之外，也將於期末報告之前擴大辦理一場，俾獲取研究結果之共識，最後才提出期末報告供審查與修正。

### 海事法規動態報導

## 交通部公告修正「船舶無線電臺管理辦法部分條文」

中華民國 94 年 9 月 5 日交郵字第 09400850391 號令修正該管裡辦法第八、十二、十三、十

九、二十一條及刪除第二十二條條文；並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站（<http://www.motc.gov.tw>）交通法規網頁中查詢。其修正重點如下：

- 一、修正無線電臺守聽相關規定，以因應國際海事組織修正前述有關電臺守聽之決議案及我國非全球海上遇險及安全系統船舶無線電臺現況。（修正條文第十二條）
- 二、增訂設置漁船用無線電對講機，得免申請架設許可證，以及漁船用無線電對講機屆期換照時，得免予審驗，以簡政便民。（修正條文第十九條及第二十一條）

## 交通部公告修正「船舶運送業及船舶出租業管理規則」

中華民國 94 年 9 月 7 日交航字第 09400850401 號令修正第十二條附件八(輸入現成船舶年限表)，並自發布日施行。詳細資料請至交通部網站（<http://www.motc.gov.tw>）交通法規網頁中查詢。「船舶運送業及船舶出租業管理規則（以下簡稱本規則）」係依據航業法第三十三條之一規定，授權由交通部定之，本規則於民國 51 年 5 月 25 日訂定發布，歷經十四次修正（上次修正時間為民國 92 年 7 月 10 日）。考量國內砂石船航行安全及國際船級協會聯合會（IACS）和各驗船協會對「乾貨船」之定義等因素，檢討修正本規則第十二條附件八一輸入現成船舶年限表（以下簡稱本表），本次修正重點彙列如下：

- 一、為「砂石船」航行安全考量，特別將其單列一個欄位，並降低允許輸入年限為十年，在說明欄敘明，相關船舶若以裝載砂石營運，應適用「砂石船」之輸入年限。
- 二、為維護海上運輸船舶之乘客安全，並考量台灣海域之海象，依據一般船舶之耐用年限，將「客船」之允許輸入年限由十五年降低至十二年。
- 三、獎勵投資條例已於八十年一月廢止，爰將本表之鼓勵輸入年限欄位及說明三、說明七，予以刪除。
- 四、將「散裝船」及「木材專用船」單列一個欄位，其等級與允許輸入年限等同於「乾貨船」。
- 五、說明欄加註「散裝船」包括裝載穀類、煤碳、鐵礦等散裝船。
- 六、依船舶之性質、特性，將「化學品船」歸類在「油輪、糖蜜船」欄位。
- 七、本表說明五，有關「乾貨船」種類包括雜貨船及水泥船等



## 海運市場動態報導

### 貨櫃運輸動態報導

黃國英<sup>2</sup>

#### 一、貨櫃船動態

##### 大聯盟置換北美東岸航線之船型

大聯盟(The Grand Alliance, GA)在其經由蘇伊士運河之亞洲 ~ 北美東岸航線(AEX)上，加大船舶承運量，該行動自今年初開始，船型已由 2004 年 7 月之平均 4,000 TEUs 增加 10% 至 4,400 TEUs。其組成會員公司為 Hapag-Lloyd, Nippon

AEX 航線，現由平均 4,000 TEUs 之 9 艘貨櫃船運航，港口停靠順序為 Laem Chabang, Singapore, Colombo, Gioria Tauro, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, New York, Halifax, Gioria Tauro, Jeddah, Colombo, Singapore, Laem Chabang。為因應該航線上託運人運輸需求之增強，GA 自 2004 年開始推動大船替換小船計畫，今年以 4,800 TEUs 級船替換一度成為航線上最小型之 3,600 TEUs 級船。

##### 商船三井決定船隊替換

商船三井(Mitsui OSK Lines, MOL)決定將在未來二、三內年投入亞洲 ~ 北美西岸航線之貨櫃船隊，自現有 3,000~4,500 TEUs 級更換為 6,300 TEUs 級之超巴拿馬極限型船(Over-Panamax Type, Post-Panamax Type)。至於北美東岸之全水運航線船隊，MOL 計劃統一由三菱重工(Mitsubishi Heavy Industries, MHI)及石川播磨重工(IHI Marine United Inc., IHIMU)在 2003 年所造 8 艘 4,500 TEUs 級船服務。此舉意在增強其海上貨櫃運送能量，在艙位需求一直持續上升之亞洲 ~ 北美航線上擬定一個即使在貨源暢旺之夏季，也能穩定供給艙位之制度。

##### 川崎汽船減少租用短期貨櫃船

川崎汽船(Kawasaki Kisen Kaisha, K Lines)將大幅降低其運航貨櫃船隊中短期租用船(Short-term Chartered Vessels)之比率，並把服務於日本 ~ 東南亞航線上之 13 艘單純短期租船轉換為長期租用(Long-term Charters)或公司自有船(Owned Vessels)。K Line 已經向今治造船(Imabari Shipbuilding)訂造 6 艘 1,700 TEU 級新船，預定 2007~2008 年間交船，以避免受波動快速之租船市場影響。依法國船舶經紀人(French Shipbroker BRS Alphaliner)之調查，K Line 於 2005 年 5 月

<sup>2</sup> 開南管理學院 航運與物流管理學系 教師

1 日營運貨櫃船隊 75 艘，222,717 TEUs。其中自有船 27 艘、110,598 TEUs；租用船 48 艘 112,119 TEUs。

## 二、航線動態

### PONL 首航日本 ~ 南韓航線

PONL 開闢連結日本三港及南韓釜山港之每週固定週日服務 Japan ~ Korea Express (JKX)，首航船“P & O Nedlloyd de Liefde”於 7 月 27 日自橫濱開出。停靠港依序為橫濱(週三~週三)，名古屋(週四~週四)，神戶(週五~週五)，釜山(週六~週日)，橫濱。

以釜山為轉船港，可以利用 GA 之歐洲線 LOOP7 之船隊將 JKX 之貨櫃運至大連、新港、青島以及華中之寧波及華南之廈門，另外也可以轉到 GA 之南美、北美、南非及中美航線之船舶上。

### KMTC 開始南韓 ~ 中東航線

(Korea Marine Transport Co., KMTC)於 8 月下旬開航其首次南韓 ~ 中東航線。該航線連接新加坡及中東，並利用自有南韓 ~ 麻六甲海峽航線在新加坡作轉船服務。停靠港依序為 Singapore (Fri-Sat), Port Kelang (Sat-Sun), Colombo (Thu), Dubai (Mon-Tue), Khor Fakkan (Wed), Karachi (Fri-Sat), Mundra/Nhava Sheva (Sun-Mon), Port Kelang (Sat-Sun), Singapore (Mon)，首航船於 8 月 27 日自新加坡起航。

KMTC 之日本總代理 Cosmos Maritime 表示，從南韓輸往中東之貨源一直充沛，艙位爆滿，KMTC 目前將配合託運人日本出口貨之需求，未來則擬規劃一個穩定的艙位供給計畫。

### JAL 集團之海空聯運服務穩健成長

由 Japan Air Lines (JAL)及 Shanghai Super Express, (SSE)於 2004 年底在中 ~ 日航線上共同營運之海空聯運服務，正穩定成長。承運貨量平均每月 15 噸，增加中之輸送需求主要來自廣東地區，該服務在當地頗具競爭力。該服務之運航以上海輪往日本貨物為對象，依賴每週兩航次往返上海 ~ 博多間之 SSE 所屬「駛上駛下(Roll on/Roll off, RO/RO)」型船舶。在博多港完成通關後，貨物移送到福岡機場，轉送到 JAL 之國內線班機，透過「門至門」之交貨服務，將貨物送至各地區性空港。從上海到目的地約需 2 天運送時間，比直飛多一倍，惟整體而言，託運人認為聯運較方便，因可避免使用浦東國際機場，該機場經常發生延滯，旺季時尤然。上海 ~ 博多航線也可以連結到往歐、美之類似空海聯運服務。

## 三、運費市場動態

### 日本/亞洲 ~ 中東貨物運費調漲

日本/亞洲 ~ 中東航線營運人，自 10 月 1 日起，就日本輸往中東貨物實施運費調漲 (Rate Restoration, RR)，每 20 呎櫃 350 美元，每 40 呎櫃 700 美元。輸往印度、巴基斯坦貨物亦自 10



月 1 日起漲，每 20 呎櫃 300 美元，每 40 呎櫃 600 美元。其他亞洲國家出口貨物之運費調漲為每 20 呎櫃 300 美元，每 40 呎櫃 600 美元，已於 7 月調漲；另，旺季附加費 (Peak Season Surcharge, PSS) 每 20 呎櫃 150 美元，亦自 8 月 22 日起徵，擴大了日本與其他亞洲港口間之運費差價。如此一來，將導致不可避免地削減自日本之輸出艙位配額(Space Allocation)，連帶引起 10 月份再次實施運費調漲之必要，以確保日本之輸出艙位。

### WTSA 開徵內陸燃料附加費

西太平洋穩定協定 (West Transpacific Stabilization Agreement, WTSA) 於 8 月 17 日宣佈，自今年 10 月 1 日起，將針對亞洲輸美貨物徵收內陸燃料附加費 (Inland Fuel Surcharge)。兩種不同之費率分別為適用利用火車/貨車服務深入內陸點及美東之貨物，另一為適用利用卡車運送之當地貨物。WTSA 稱兩費率尚待決定，將以 8 月 30 日止之 13 週間之美國能源部 (U. S. Department of Energy) 國家柴油價格指數(Class-1)為基礎計算。之後，漲幅將每季檢討一次，以因應 Class-1 指數之波動。2005 年初柴油價格上升 23%，每加侖自 1.96 美元漲為 2.41 美元。WTSA 表示：「類此情況不會維持太久，我們認為有必要把部分增加之成本轉給託運人負擔」。

### IADA 9 月 1 日調漲運費

亞洲域內協議協定(Intra-Asia Discussion Agreement, IADA)之成員船公司決定自 9 月 1 日起，針對亞洲域內航線調漲運費，每 20 呎櫃 100 美元，每 40 呎櫃 200 美元。此外，他們亦計劃以更徹底之方式實施燃油附加費(Bunker Adjustment Factor, BAF)之徵收。因為激增之購油成本已削減他們的收益。隨著亞洲域內航線貨物之持續熱絡，亞洲地區之運費自 2004 年以來一直向上調漲，然而全體運費水準仍處低檔，而運航成本則急速上升。IADA 致力於博取託運人之諒解以實施自四月以來之第二次運費調漲。

## 四、貨櫃運送量動態

### 中日間貨櫃流量

依據 SCAGA 秘書處之報告，今年上半年(1-6 月)之中 ~ 日間雙向貨櫃流量統計共 1,360,211 TEUs，比去年同期增加 10.7%。日本輸出貨櫃比去年同期成長 5.8% 達 407,086 TEUs，中國輸出成長 13.0% 達 953,125 TEUs。全部貨櫃流量雖然仍呈現兩位數之成長，但漲幅比起 2004 年前半年之 20% 記錄已有下滑之勢。就出口言，只有上海表現亮麗，其他航線不是成績平平，就是略有退步。進口方面，四條主要航線都有成長，唯天津及大連之成長幅度甚微。因而產生雙邊貿易不均衡，相對於日本進口之 100，出口只有 42.7，比 2004 年惡化 2.9 點。上海、天津、青島、大連四港之進出口櫃量，詳如下表所示。四港占中 ~ 日間總櫃量之 81.2%，比 2004 年之 78.8% 成長 2.4%。

## Sino-Japan Container Cargo Volume in January-June 2005

(Unit: TEU)

	Shanghai	Tianjin	Qingdao	Dalian	Others	Total	Loaded on Chinese ships
Japan to China	210,512	61,654	31,149	40,011	63,760	<b>407,086</b>	88.4%
Up/down	25.6%	1.7%	-4.8%	-22.3%	-11.9%	<b>5.8%</b>	—
China to Japan	434,502	83,283	133,272	111,311	111,311	<b>953,125</b>	88.2%
Up/down	18.8%	8.9%	18.5%	10.1%	40.8%	<b>13.0%</b>	—
Total	645,014	144,937	164,421	151,322	254,517	<b>1,360,211</b>	88.6%
Up/down	21.0%	5.7%	13.3%	-0.8%	-2.2%	<b>10.7%</b>	—

## 長榮海運在美東航線市占率排名居首

根據美國海關資訊服務處(U.S. Customs Data Service Agency)PIERS/JOC 之統計，含 Evergreen Marine Corp.(EMC)、Lloyds Triestino (LT)、Hatsu Marine (榮昇海運)等三家公司之長榮海運集團，在今年上半年，其在亞洲 ~ 美國航線之貨櫃承運量排名高居首位，雖然其東向航線之市占率從 12.9% 下滑至 11.6%，降低 1.3%。非 TSA 成員公司之市占率則有顯著之成長，Mediterranean Shipping Co.(MSC) 比 2004 年增加 0.8% 至 4.3%，首度超越 4% 之門檻，China Shipping 及 CMA-CGM 各增長 0.6% 及 0.3%。

2005 年上半年之美國東岸貨櫃流量比去年同期增加 9.0% 達 2,698,300 FEUs，其中 TSA 成員公司承運 67.5% 減少 0.4%，理由在於占有 10% 之 Maersk Sealand 於 2004 年 9 月退出 TSA。個別公司市占率如下表。就地區而言，日本之出口增加 3.1% 至 199,400 FEUs，其中 11.7% 由長榮集團承運 (2004 年 12.6%)、K Line 10.6% (10.7%)、NYK 9.5% (10.2%)。中國出口成長 20% 達 1,676,900 FEUs。長榮集團占 11.0% 居首、Maersk Sealand 占 9.9% 居次、COSCO 8.1%，TSA 成員公司合計占 63.1% 滑落 0.8%。長榮集團雖減少 1.9%，非 TSA 公司卻大幅擴張，Maersk Sea/and 增長 1.4%，MSC 成長 1.1% 至 5.6%。

## NA Eastbound Cargo Share in 1H 2005

Operator	2005	2004
Evergreen (EMC + LT + Hatsu)	11.6%	12.9%
Maersk Sealand	10.3%	9.8%
Hanjin Shipping	7.9%	8.4%
APL	7.1%	7.7%
Cosco	6.5%	5.9%
Hyundai Merchant Marine	6.0%	5.8%
OOCL	5.7%	5.6%
NYK	5.5%	5.6%

China Shipping	5.2%	4.6%
K Line	4.9%	4.7%
Yangming Marine Transport	4.7%	4.5%
MSC	4.3%	3.5%
MOL	3.7%	3.7%
P&O Nedlloyd	3.4%	3.2%
CMA-CGM	3.0%	2.7%
Hapag-Lloyd	2.3%	2.3%
Wan Hai Lines	1.6%	1.4%
Zim Integrated Shipping Services	1.5%	2.1%

## 五、貨櫃動態

### 新加坡躍居世界第一大貨櫃裝卸港

2005 年上半年新加坡超越香港成爲世界最大貨櫃裝卸港。香港在上半年裝卸約 1,074 萬 TEUs 比 2004 年增加 1.3%，而新加坡裝卸 1,093 萬 TEUs 增加 10.3%。如果香港在下半年不迎頭趕上，則新加坡將成爲 2005 年年度世界貨櫃裝卸量之龍頭。上海及深圳也保持兩位數之成長，排名單上分居第三、四名。前 10 大貨櫃裝卸港中，唯有北美最大貨櫃港之洛杉磯之裝卸量爲負成長，理由爲貨櫃運航公司紛紛轉靠太平洋西北岸 (PNW) 港口及全水運之美國東岸服務，以避開洛杉磯港之壅塞，該港之裝卸能量幾達到最大限度。另一方面，長堤港則首次列前 10 名，將安特衛普擠出 10 名之外。10 大港上半年裝卸量及成長率，詳如下表所示。

**Box Handling Volume at 10 Major Ports in 1H 2005**

Unit: TEU

	Port	Country	Volume	Growth Rate
1	Singapore	Singapore	10,930,000	10.3%
2	Hong Kong	China	10,747,000	1.3%
3	Shanghai	China	8,550,000	26.5%
4	Shenzhen	China	7,441,000	23.4%
5	Pusan	South Korea	5,852,415	3.9%
6	Kaohsiung	Taiwan	4,771,060	—
7	Rotterdam	The Netherlands	4,600,000	15.0%
8	Hamburg	Germany	3,800,000	12.4%
9	Los Angeles	The US	3,551,307	-1.06%
10	Long Beach	The US	3,153,532	24.0%

### LA/LB 延後收取交通疏解費

以疏解 Los Angeles 及 Long Beach 兩港附近之貨車交通壅塞及削減空氣污染爲目的之

「PierPASS 計畫」一如預定日程於 7 月 23 日起動。計畫推動首日，兩港白天時間所裝卸之 20% ~ 40% 之貨櫃係於非白天時間進出貨櫃場的。依相關主管表示，針對白天時間運送之貨櫃所收之交通疏解費(Traffic Mitigation Fees)業已推遲至當地時間 7 月 28 日。真正之延後徵收原因無法立刻得知，據悉與費用徵收系統之問題有關。

## 油輪市場動態報導

唐邦正<sup>3</sup> 王廷元<sup>4</sup>

雖然在上個月二十五日時，國際原油價格上升的勢頭稍有平緩；但在上個月的二十九日，國際原油價格又繼續飆升，並一舉突破了每桶 70 美元的大關，一度飆漲到每桶 70.80 美元。這次是自 1983 年開放原油交易以來，原油價格首度突破每桶 70 美元，同時也創下近兩年來紐約油價的最大漲幅。雖然美國政府想以釋出戰略原油的方式來平穩油價，但效果可能有限。這次油價飆漲主要是因為颶風侵襲美國產油、煉油區，造成英國石油公司(BP)在墨西哥灣的半潛式石油平臺“雷馬(Thunder Horse)”傾斜，以及包括康非(美國第三大石油和天然氣集團)等多家大型煉油廠的多次供油中斷等事故，導致美國損失百分之二十的石油產出及百分之十的煉油產量，使得油價的不斷高漲，此次的影響預估至少將會減少每天一百萬桶的產油量。不過原油運輸市場卻呈現上下震盪的趨勢，BDTI(Baltic Dirty Tanker Index)在 8 月 31 日指數為 1076 點，與月初的 1099 點相比，還下滑了 2.09%，創今年新低。

超大型油輪(VLCC)在八月下旬的交易量開始減少，而運費(WS)開始跟著下滑。AG 航線的運價在月初時還較為平穩，之後開始下降。8 月 26 日，AG/JAPAN 25 萬噸級船運費報 WS 67.5，AG/USG 28 萬噸級船運費報 WS 63，W.AFR/CHINA 萬噸級船運費報 WS 62，W.AFR/USG 26 萬噸級船運費報 WS 65；這與月初的運費相比下滑了約 13%~19%不等。

在 SUEZMAX 船型方面，成交量持續增加且運費保持上揚的狀態。不僅 W.AFR/USAC 的運費持續上揚、BLACK SEA 和 MED 的運費也持續上揚，且運費還逐步逼近 WS 120。一艘 13 萬噸級船，W.AFR/USAC 成交報價為 WS 110。而且黑海、地中海航線運價也接連地達到最近的高水準。西非至美東運費上報 WS 117.5，黑海至地中海運價報 WS 119。八月份 Suezmax 船一年期出租行情在月底為四萬美金。

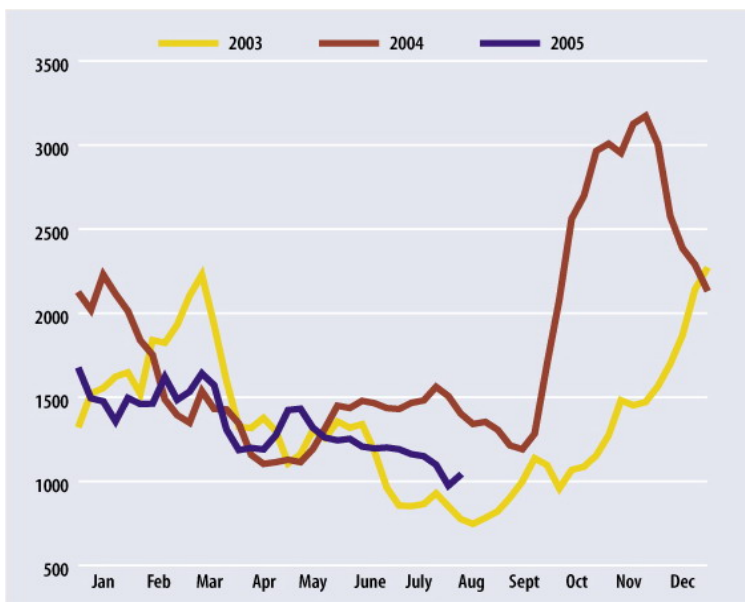
AFRAMAX 船型各航線之間呈現高低震盪的局面。中東航線運價在穩定中求上升。不過 N.SEA 的運費卻一路下滑，好在跌幅不大。CARIBS/USG 的運費先是先升後跌。據報有兩艘 7 萬噸級船，CARIBS/USG，其中一艘之裝載日期為 9 月 2 日。成交報價為 WS 162.5，另一艘之裝載日為 9 月 5 日，成交報價卻下降為 WS 160。在 8 月 26 日，跨地中海航線運價報 WS 138，北海至歐陸運價報 WS 147，這些航路的運費紛紛下滑。不過加勒比海至美灣八萬噸船運費報 WS 162.5，與月初相比，上漲幅度高達 16%；尚有科威特至新加坡運費上升 2.0%，價報 WS 170。

成品油運輸市場持續上漲，運費指數一路上調、節節攀高。8 月 31 日止，波羅地海白油指

<sup>3</sup>中國航運股份有限公司 油輪業務組

<sup>4</sup>中國航運股份有限公司 油輪業務組

數(Baltic Clean Tanker Index)為 1212 點，與月初的 981 點相比還上漲了 23.5%。截至 8 月 26 日，AG/JAPAN 航線運價始終保持上升態勢，CABIRS/USNH 航線運價在上月內從 WS 225 上升到 WS 242.5。EURO/USAC 3.7 萬噸船運費為 WS 260。與之前相比，歐洲航線市場交易平穩，運價始終保持較高水準。



### Baltic Spot Rates — Crude Oil



### Baltic Clean Rates



**TANKER WS RATE CHART - AUG/2005**

<b>DIRTY</b>	<b>TYPE</b>	<b>5-Aug</b>	<b>12-Aug</b>	<b>19-Aug</b>	<b>26-Aug</b>
MEG / WEST	VLCC	75.0	60.0	62.5	65.0
MEG / JAPAN	VLCC	78.5	62.5	69.0	67.5
WAF / USG	VLCC	80.0	65.0	70.0	65.0
WAF / USAC	130,000	97.5	95.0	105.0	117.5
SIDI KERIR / W. MED	130,000	112.5	90.0	125.0	100.0
N.AFR / EUROMED	135,000	115.0	115.0	160.0	170.0
UK / CONT	80,000	100.0	100.0	160.0	155.0
CARIBS / USG	80,000	140.0	120.0	145.0	162.5

VLCCs fixed all areas in the week :	35	38	45	32
Previous week :	31	35	38	45
VLCCs avail. in MEG next 30 days	60	80	81	74
Last week :	54	60	80	81

<b>CLEAN</b>	<b>TYPE</b>	<b>5-Aug</b>	<b>12-Aug</b>	<b>19-Aug</b>	<b>26-Aug</b>
MEG / JAPAN	55,000	225.0	220.0	220.0	242.5
MEG / JAPAN	30,000	300.0	300.0	300.0	320.0
SINGAPORE / JAPAN	30,000	290.0	290.0	290.0	280.0
CARIBS / USNH	38,000	185.0	155.0	155.0	242.5
CARIBS / USNH	30,000	235.0	200.0	200.0	305.0
UKC-MED / STATES	37,000	195.0	185.0	185.0	260.0

**1 YR T/C USD PER DAY)-THEORETICAL**

	<b>TYPE</b>	<b>5-Aug</b>	<b>12-Aug</b>	<b>19-Aug</b>	<b>26-Aug</b>
VLCC	(MODERN)	\$52,500	\$52,500	\$52,500	\$52,500
SUEZMAX	(MODERN)	\$40,000	\$40,000	\$40,000	\$40,000
AFRAMAX	(MODERN)	\$30,000	\$30,000	\$30,000	\$30,000
PRODUCT	80,000	\$27,000	\$27,000	\$27,000	\$27,000
PRODUCT	40,000	\$20,500	\$20,500	\$20,500	\$20,500

參考資料：Fearnley, Fairplay.

## 國際散裝貨船海運市場行情分析

陳永順\*\*

中國大陸持續打擊過熱的盲目投資，似乎對消費市場已起作用。例如近期大陸房地產交易受到明顯抑制，鋼鐵需求量減緩，鋼價下跌，惟中國大陸鋼鐵生產量持續增長，顯然中國大陸宏觀調控並未衝擊到散裝海運市場表現。儘管中國大陸內需需求減緩，但中國大陸鋼材轉向出口拋售，加上蘇聯與 CIS 諸國在國際競售，使近期國際鋼價出現明顯下跌走勢，迫使歐盟與美國等地區鋼廠為穩住鋼價，紛紛採取減產措施，惟獨中國大陸未見採斂車減產動作。從今年初開始，除中國大陸外，國際航市受到全球鋼廠追高煉鋼原料庫存熱潮消退，主要煤礦及礦砂海運量僅維持正常運轉，加上季節性消化庫存量，使海運量相對增加有限。同時，市場船噸供給量持續累積，已使航市供需吃緊情況不復見，航市遂出現船噸過多找不到貨載的窘境，導致行情急速下墜，從年初至 8 月初市場的最低點其跌幅達 61%。近期自 8 月初跌深反彈，可能起因於各鋼廠進行補庫存與發電廠開始備儲冬季熱燃煤等活動所致，應將其視為季節性活動，而非改變已形成的市場長期船噸供需結構關係，故市場季節性旺季使市場短期波動上漲乃屬常態，但長期船噸供需結構關係將抑制未來航市大幅上漲的可能性。

儘管 2005 年整體礦砂與煤礦海運量較去年仍可增加約 70 百萬公噸，約增長 5.6%，惟新船噸加入營運的數量增長加速，以海岬型船與巴拿馬型船在 2005 年新船噸的增加分別為約 9.8 百萬載重噸，增長約 9.0%，與 6.2 百萬載重噸，增長約 7.6%。顯然船噸增長大於海運量增長，未來船噸供給與需求平衡將獲得改善，亦即市場出現供給不足的現象將難在現，此可由今年以來航市的表現不如去年到得印證，故未來航市表現將很有可能漸回至較正常水準。

### 一、波羅的海運運費指數

《圖 1》顯示海運運費綜合指數(BDI)、海岬型船指數(BCI)及巴拿馬極限型船指數(BPI)的變動趨勢。海運運費綜合指數係由海岬型船指數、巴拿馬極限型船指數與輕便極限型船指數三者組合而成，各占 1/3 權數。BCI 與 BPI 走勢相當一致，基於海岬型船及巴拿馬極限型船等市場係高度依存於原料海運貨載，且某程度上有同步走勢與替代關係，而兩船型運費指數合計佔 BDI 有 2/3，當然 BDI 走勢又與 BCI 及 BPI 走勢相類似。

BDI 自去年 12 月上旬締造新高後，市場行情旋即一路走跌，雖第二季初曾出現短暫反彈，惟 4 月底又出現急轉向下，一路下挫，至 8 月初因航市貨載湧現，行情才止跌回升，暫時化解航市崩盤危機。BDI 從年初至 8 月初的低點其跌幅約 61%，海岬型船與巴拿馬型船運費指數跌幅也分別達到 61% 及 65%。止跌回升後迄今，以巴拿馬型船反彈幅度大於海岬型船，BDI、BCI 及 BPI 上漲幅度分別為 49%、49% 及 64%。惟 8 月底行情反彈力道漸減，如果上漲力道無法維持，對第四季航市表現似乎無法帶來太高期待。

\*\* 國立台灣海洋大學航管博士 高雄海洋科技大學暨長榮大學兼任助理教授

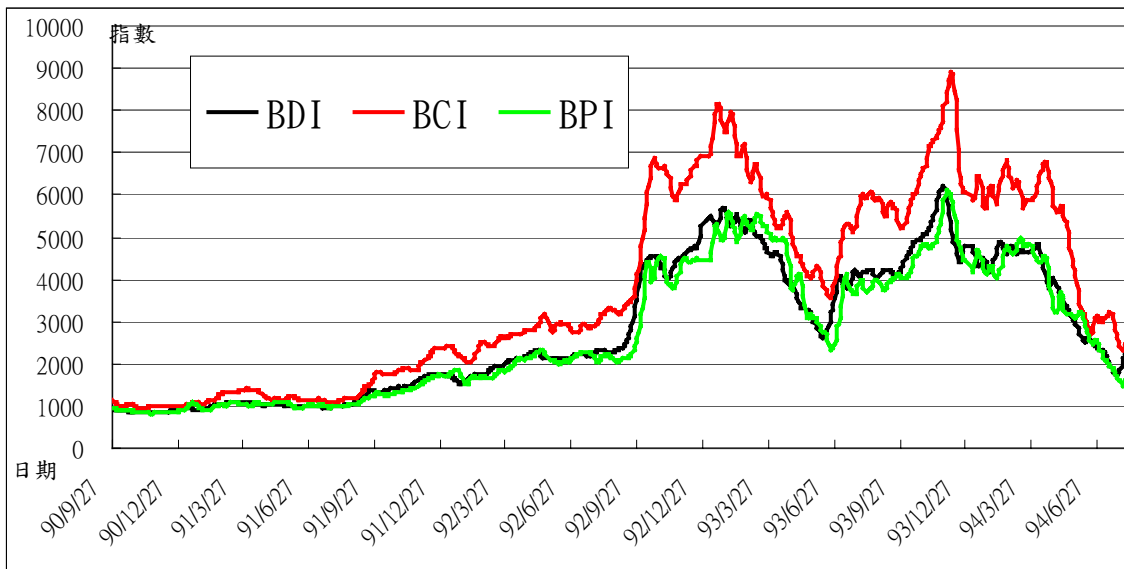


圖 1：綜合指數(BDI)、海岬型及巴拿馬型運費指數(BCI、BPI)趨勢

### 二、巴拿馬型船市場行情

《圖 2》說明巴拿馬極限型船運價指數組其成分中四條航線以租金為代表的行情變動趨勢。四條航線租金行情在去年 12 月上旬飆至最高水準，旋即受到中國大陸宏觀調控打擊盲目投資的影響，海運量未能大幅增長，船噸增長反而累積加速，出現船多貨少現象，且船東對未來市場信心出現動搖，導至行情急速下殺。此波大西洋單程回遠東(Trip F.E.)每日租金從年初的 US\$38,000 下跌至 US\$14,117；其次往返大西洋航線(Trans-Alt)由 US\$35,000 下跌至 US\$10,383；往返太平洋航線(Trans-Pac)由 US\$32,800 下跌至 US\$8,709；最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)由 US\$30,900 至 US\$7,265。雖然已止跌回升，迄今(8 月 24 日)四條航線租金反彈分別來到 US\$21,408，US\$17,003，US\$18,976，US\$15,800，惟似乎已出現反轉下跌態勢。

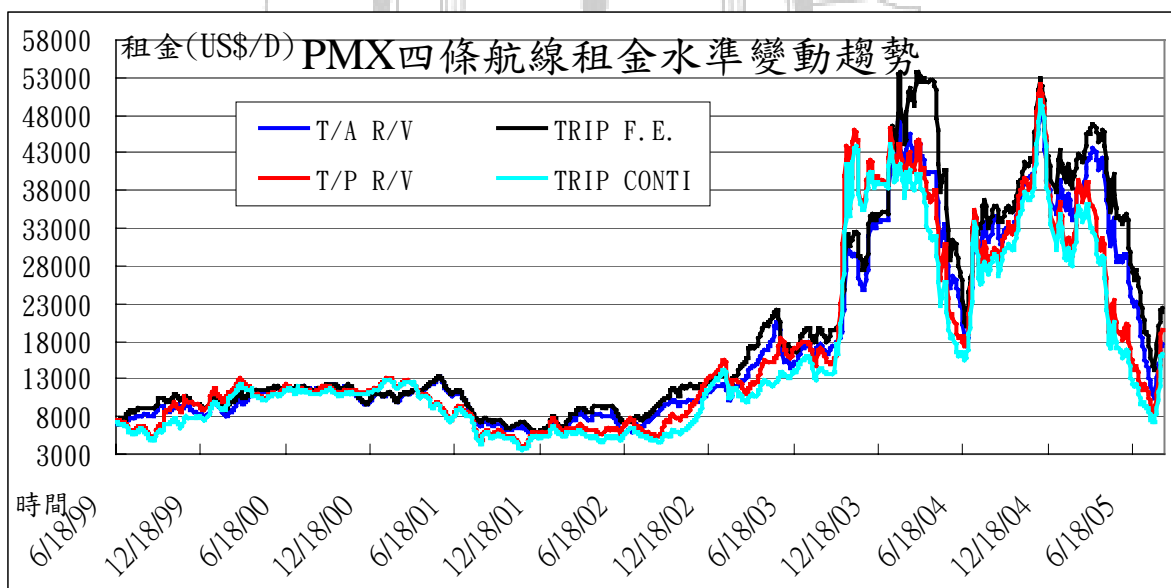


圖 2：巴拿馬及極限型船(74,000Dwt)現貨日租金曲線



### 三、海岬型船市場行情

《圖 3》說明海岬型船行情指數(BDI)組其成分中四條航線平均日租金的水準變動趨勢。海岬型船高度依存國際鋼鐵市場生產狀況，近期國際鋼鐵市場受到中國大陸宏觀調控影響，使鋼鐵下游需求產業受到衝擊，尤其房地產、汽車製造及機械五金加工業等需求鋼材減少，可是中國大陸鋼鐵生產量還是持續增長，致國內供給出現過剩，並減少國外進口，過剩產量轉向國外競價拋售，導致國際鋼價快速下跌。歐美地區鋼廠為穩住鋼價，採減產措施，趁勢消化庫存量，減少煉鋼原料需求，進而衝擊海運市場船噸需求量，使今年以來船噸供需平衡獲得改善，航市行情快速調整回跌至以往正常高檔水準。四條航線的租金行情於去年 12 月上旬飆至最高水準後，今年初出現明顯回檔，雖然 4 月初曾出現短暫反彈，惟 4 月底又反轉直下，至 8 月初獲得止跌回升。大西洋單程回遠東(Trip F.E.)從年初的每日租金 US\$68,556 下跌至 8 月初 US\$21,515；其次往返大西洋航線(Trans-Alt)從 US\$89,780 下跌至 US\$32,318；往返太平洋航線(Trans-Pac)從 US\$62,430 下跌至 US\$17,682；最後，遠東單趟回歐洲(Trip FE)從 US\$47,550 下跌至 US\$12,568。8 月初因燃煤海運量需求，以及鋼廠已著手補充原料庫存量，航市行情止跌回升，上漲力道持續時間比巴拿馬型船長，是否能支撐第四季傳統旺季，拭目以待。迄今(8 月 24 日)四條航線的租金行情分別為 US\$39,320，US\$53,545，US\$33,295 及 US\$22,205。

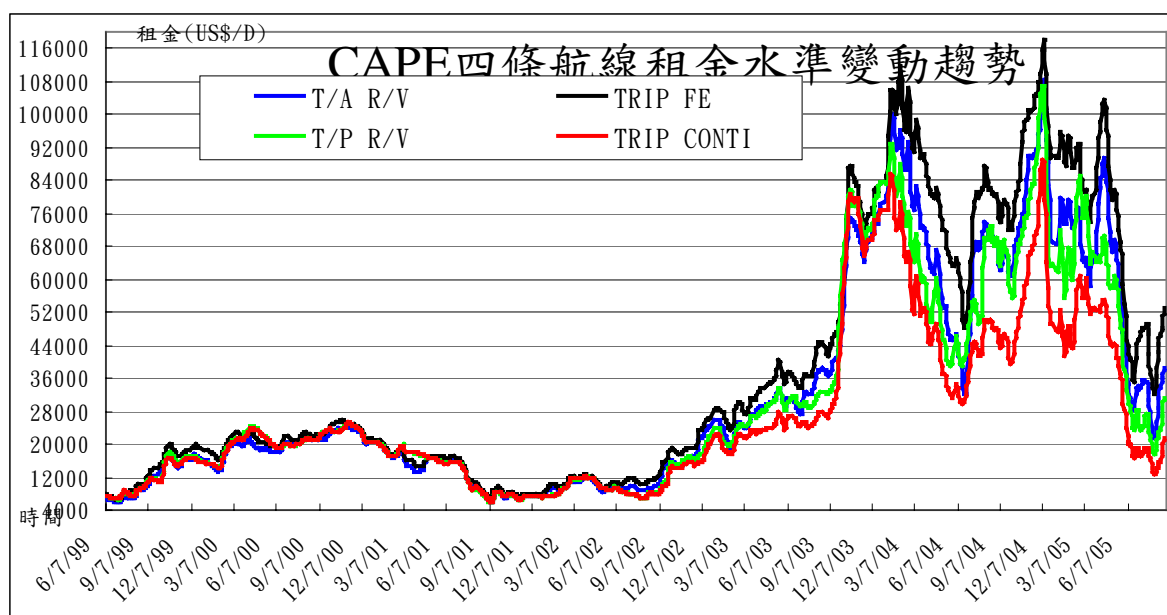


圖 3：海岬型船(172,000Dwt)四條航線現貨租金水準變動趨勢

### 四、巴西至北崙+寶山礦砂運價航線

《圖 4》說明指標航線巴西至中國大陸(北崙+寶山)礦砂航線運價的變動趨勢，此航線運價自去年 12 月上旬刷歷史新高漲至 US\$46.57/MT，今年初受到貨載需求船噸減弱影響，運價自高檔快速回跌，至 8 月初來到此波最低水準為 US\$18.27/MT，從年初至本波低點其跌幅達 50%。雖然 8 月初獲得止跌回升，上漲力道與存續時間是否能維持至第四季？端賴鋼廠是否進一步提高原料庫存。迄今(8 月 24 日)本航線運價反彈至 US\$24.22。

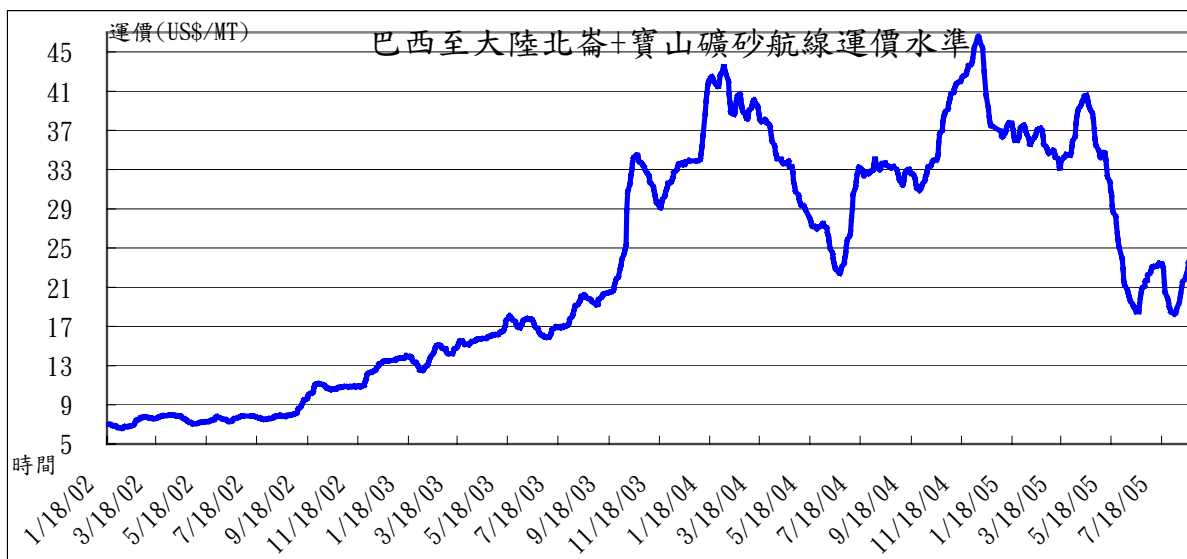


圖 4：海岬型船巴西至大陸北崙+寶山礦砂運價航線

### 五、西澳至北崙+寶山礦砂航線運價航線

《圖 5》說明指標航線西澳至中國大陸(北崙+寶山)礦砂航線運價的變動趨勢。本航線運價在去年 12 月上旬創歷史新高，運價漲至 US\$22.74/MT。今年初航市受到中國大陸宏觀調控的波及，貨載需求船噸減弱，使運價自高檔快速回跌，至 8 月初來到此波最低水準為 US\$6.93/MT，從年初至本波低點跌幅達 56%。8 月初止跌回升，後續上漲是否可維持第四季結束？端賴鋼廠是否進一步提高原料庫存。迄今(8 月 24 日)本航線運價反彈至 US\$9.75。



圖 5：海岬型船西澳至大陸北崙+寶山礦砂運價航線

### 六、國際油價市場

一、今年開始以來，國際又籠罩在國際恐怖份子攻擊的陰影，英國連續遭到恐怖炸彈攻擊，以及產油國伊朗大選由極端保守派勝出。市場擔心強硬派新總統的石油政策會採取抑制石油供給的擴增，加上受到沙烏地阿拉伯國王駕崩，油市深恐沙烏地阿拉伯供油政

策改變等不利因素衝擊，加深未來市場石油供給將更加吃緊的疑慮。同時，開發中國家持續增加石油需求，尤其中國大陸與印度，在預期石油供需更加緊繃，且在市場投機客趁勢刻意炒作下，使得近期國際原油價格出現急速飆漲，在 8 月 12 日創下每桶達 67.1 美元歷史最高價。隨即投機客獲利了解，油價才暫減緩續揚，並稍微回檔至接近每桶 60 美元。

- 二、最近又受到中東恐怖攻擊陰影再起、南美產油國厄瓜多爾減產等因素，引發市場供油不足疑慮。加上伊拉克境內電力中斷，使得南部輸油管作業停擺，部分石油出口作業暫停，激勵油價週一走高逼近 66.25 美元。油價本季迄今平均每桶達 61.20 美元，但由於煉油能力不足、需求攀升、產油國政治緊張局勢升溫，加上投機買盤炒作石油期貨等，今年油價將持續上揚。
- 三、倫敦全球能源研究中心(CGES)指出，隨著油價突破每桶 60 美元關卡將損及全球經濟成長，且高油價已開始衝擊全球經濟與石油消費，將進一步削弱石油需求成長，繼之油價將下跌。
- 四、《圖 6》顯示台灣、新加坡與鹿特丹等三地國際船用燃油(IFO180)價格變動趨勢。受到今年初國際原油持續飆漲結果，使得國際船用燃油也同步飆升，近期飆漲至歷史高點。以高雄油價為例，從年初約 US\$200 至 8 月中旬最高 US\$317，漲幅達 58%。近期稍為回跌，目前中油船用油價維持在約 US\$300/MT 盤旋，新加坡及鹿特丹分別維持在 US\$290/MT 及 US\$280/MT 左右。

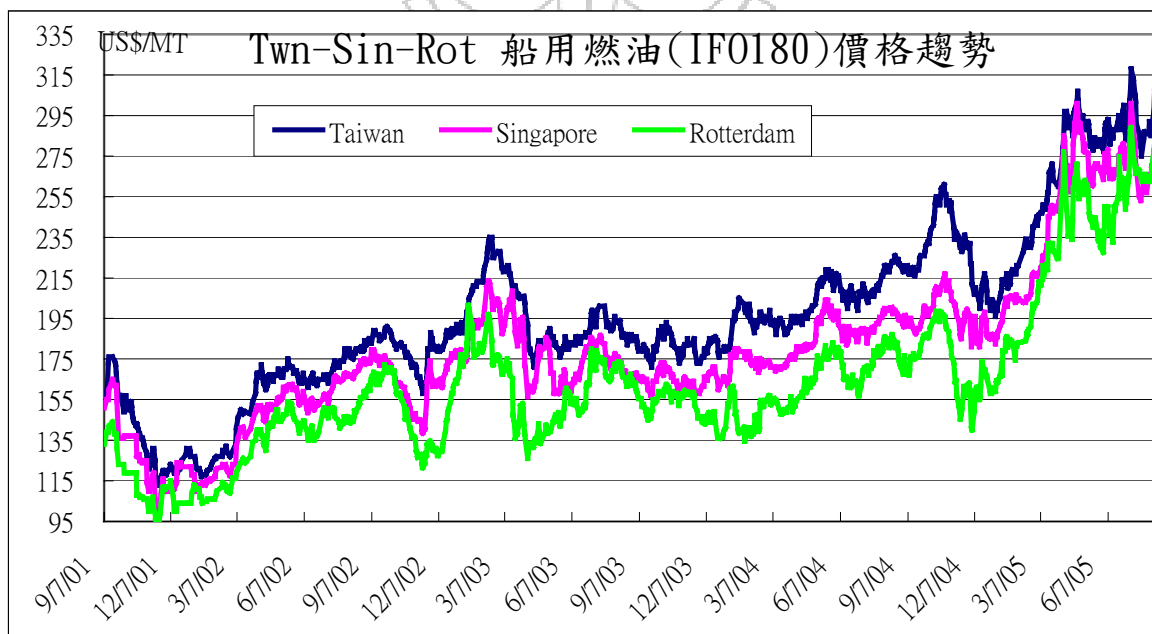


圖 6：國際船用燃油(IFO-180)價格變動趨勢(Twn-Sin-Rot)



**專題報導**

# 海難事故發生時應採取之步驟 — 船東船東代理行所知 (下)

黃明敏\*

## 第四章 共同海損 (General Average)

### 一、共同海損之定義

共同海損之產生，是爲了在共同海事冒險中當危及財產之共同安全時，所故意且合理造成或遭致之任何額外犧牲或費用。

下列爲共同海損行爲 (General Average Acts) 之範例：

1. 擱淺 (Grounding) — 當船舶擱淺，在處境險惡的處所而爲了重新浮起：
  - 增加使用船上裝備。
  - 僱用拖船。
  - 部份貨物卸往駁船／其他船舶／或投棄海中。
  - 船舶浮起之後，任何被卸下之貨物再裝回船上。

以上的一項或多項的動作，所引起的全部費用或損傷就是共同海損。

2. 火災 (Fire) — 當船舶發生火災，爲了滅火：
  - 灌水入貨艙或化學物品／蒸汽。
  - 船舶故意駛往淺灘，或在船舷或甲板上開孔 (Scuttled)。
  - 爲抓住火源而將部份貨物卸下或丟棄海中。
  - 在滅火動作中，各種船上裝備之損失或損傷。

由上述一項或多項的動作所引起之費用與損失，包括用水灌入或使用化學物品／蒸汽，而造成船上貨物之損失或損傷，是爲共同海損。

3. 碰撞及其他 — 當船舶與他船碰撞或遭遇其他意外事故，並且：

\*巨洋航業顧問股份有限公司 董事長、  
中華海運研究協會 常務理事、  
英國海事工程師暨驗船師顧問學會 高級會員、  
歐盟海事鑑定師暨顧問協會 會員、  
中華民國仲裁協會 海事仲裁人



- 因而影響船舶進入港口或避難處所而延誤。
  - 爲了能讓船舶修理，而將貨物卸載或轉移他船。
  - 船舶修復後，貨物重新裝回船上。
  - 在延誤期間所產生的進入港口或避難處所，或留守船員的薪資、燃油、物料等或爲完成修理所產生卸載或重新裝回船上之所有費用，皆爲共同海損。
4. 機器故障 — 船舶發生引擎故障，不能自力航行，因而
- 雇用拖船。
  - 船舶進入港口或避難處所。
  - 在延誤期間所發生的進入港口或避難處所或留守船員的的薪資、燃油、物料等，皆爲共同海損。

當共同海損成立，則爲減輕損失金額（The cost of making good the loss）之犧牲或費用，應以冒險終止地之價值計算，且由共同海損行爲之受益人，依他們的危險財產（Property at risk）之價值比例，分攤之。

## 二、必須採取的步驟

### （一）在事故現場的步驟：

立刻向船東報告：若意外事故涉及共同海損，應將詳細情況，儘快向船東之總公司提出報告，以便船東在考慮立場後，下達適當指示。如何報告詳細內容請參閱第二章“海難救助”。

- ✓ 至於該採取什麼步驟，大部份要靠船長及現場人員做決定。
- ✓ 任何給船長的固定的指令（Standing instructions）若當時有效時，應確實遵循。

當一個海難事故的發生，可能造成共同海損，船東之總公司儘速取得船上裝載貨物之詳細資料，是非常重要的。因此若全部的貨物艙單（Manifest），未能以航空信件郵寄時，相關代理行必須即刻辦理。

### （二）在港口／避難處所，應採取的步驟

#### ➤ 向船東報告

當船舶抵達較爲安全港口／處所，通常在實務上做出重大的決策前，必須與船東之總公司磋商，而且必須提供詳細資料給總公司。

至於所需之資料，依據各案件之事實而定，但是下列各項至少是必要的：

1. 若需要船舶繼續載貨及完成其航程時，其詳細之運作措施。
2. 估計由事故所造成之全部額外延誤期間。
3. 船舶之受損程度及原因，所需要修理係永久修理（Permanent repair）或臨時修理（Temporary repair）是否需要進塢（Drydocking）或卸下貨物（Discharge Cargo）。
4. 在港口／避難處所，是否有足夠設備可供修理，若無，則有這些設備之最近港口在何處？若需要時，那一類之拖船可供將船舶拖往該處等等。

5. 任何必須卸載之貨物之概略數量，種類及若可能的話，貨物的價值，及卸載之理由。
6. 通常在實務上，船東以預約保單（Open Cover）之特別保險來安排該批卸載貨物，而上述資料，是爲了此項需求或其他目的。在緊急情況下，船東之總公司被通知，可能強迫卸載（Force Discharge），以便該類保險能夠安排。
7. 船舶及貨物鑒定人（含船級協會之驗船師）之建議。
8. 有關貨物損傷之詳情。
9. 若要以全部原貨載去完成其航程似乎不可能時，何種設備可用來運送這些貨物，或有無可能將其出售。
10. 估算已發生及可能發生之費用。估算措施通常不僅在考慮各種行動的方向，而且也能對貨物之共同海損之形式（Form of General Average）做一決定，並能獲得擔保。

自港口／避難處所發給船東總公司之立即報告（Immediate reports），應儘速辦理。且在開航前之足夠時間內完成所有事情。報告以列表各種項目方式，詳列估計之費用：港口費、貨物卸載、儲存、重新裝載、臨時及永久修理等，亦包括額外加班費用及代理行費用。

➤ 指定鑒定人

若有必要指定船舶及貨物鑒定人（Surveyors）時，正常情況是由船東及（或）保險人經諮商過海損理算師（Average Adjuster）後做決定。但是若因某些理由，船舶代理行／船長並無收到指示去進行或無充份時間等待指示，他們／他即應連絡保險代理行或勞氏代理行要求指派鑒定人。

- 一、船舶之鑒定：保險人／船東應指派船體鑒定人（Hull Surveyor）去查驗並提出船舶之任何損傷報告。必須注意的是，船級協會驗船師（Classification Surveyor）僅參予以其職務有關之事項，而不參予諸如損傷原因及修理費用等事項。
- 二、共同海損／貨物之鑒定：當貨物可能發生共同海損時，如同強迫卸載或滅火操作造成損傷，則應指派貨物鑒定人／共同海損鑒定人來爲共同利益查堪。

此事項由船東總公司經洽商保險公司之後再予安排，如果緊急需要查驗時，可洽保險人當地之理賠代理店或勞氏代理店（Lloyd's Agent）來安排。如果嚴重的貨損發生，實際上，必須安排專業貨物鑒定人前往港口，與當地鑒定人會同查驗貨物或取代當地鑒定人查驗。任何帳目所招致之費用，必須經船舶或共同海損鑒定人審查價格及簽署。產生貨物損傷時，貨物保險人（Cargo Underwriters）會自付費用，指派他們的鑒定人去查驗任何損傷及起因。必須謹記，船上任何人，不得對收貨人／貨物保險人指派來之鑒定人，陳述任何損傷原因之意見，或出示航海日誌或提供任何資料。

➤ 指定共同海損理算師（General Average Adjusters）

實際上，船東會指定共同海損理算師，準備理算共同海損，通常保險人會推薦合適之理算師。而理算之程序，多依據提單（Bill of Lading）或租船契約（Charter-Party），

以條款明確規定其適用一九七四年約克安特衛普規則（The York-Antwerp Rules,1974）或約克安特衛普規則一九九四。

➤ 貨物之轉運（Forwarding of Cargo）

船舶在港口／避難處所——若船舶已遭受嚴重的損傷，且修理需要較長時間，或貨物利益人特別要求時，船東必須考慮將貨物或部份貨物轉卸他船或駁船，並轉運到目的地。採取此種方式，船東似乎可以節省時間及費用，但是除非各冒險當事人同意，否則在此情況下，船舶與貨物（或部份貨物）一徑分離，則造成“共同冒險”（Common Adventure）之終止，而侵害船東回復某些共同海損補償之權益。

面對此種立場，船東必須諮詢其海損理算師，若採納其意見，決定將貨或部份貨物，轉運往目的地時，海損理算師爲了保護船東之權益，建議於“共同海損保證”（Average Bond）內，附上一件“不分離同意書”（NON-Separation Agreement），由提供共同海損擔保（General Average Security）之當事人簽署。“不分離協議書”之內容，依事件之事實而定，但爲了符合多數情況，標準式的不分離協議書可採用。在約克安特衛普規則之內，1994年在Rule G內增加了內容，不必簽署分離協議書，若可行的話還是需要通知貨物受益人。

(三) 在目的地應採取的步驟:

➤ 宣佈共同海損（Declaration of General Average）——船東決定取得擔保。

共同海損之宣佈（A Declaration of General Average）係由船東宣告且宣告書（Declaration Letter）必須送達所有的貨物利益人及租船人等等，通常由共同海損理算師代表船東擬定。宣佈共同海損，其意義表示船東決定從貨物取得共同海損之擔保，有時偶而發生，此種擔保僅爲預防方法而已。尤其是在貨物正常卸交前很短時間內所產生的共同海損或在時間上不允許了解涉案情形而完成估價。因此，雖然通常共同海損擔保依徵收（Collected）、核定（Adjustment）、支付（Settlement）順序但這並非經常如此。

在決定是否要取得共同海損擔保時，船東必須先與共同海損理算師／船體保險人洽商。爲了經濟與一般經營策略之主要理由，避免向貨物利益人徵收共同海損分攤（General Average Contribution）有增加之傾向。其實，許多雜貨或混合貨物涉入共同海損案件，經由某種協議方式來解決，以避免向所有的貨物，或僅向少數有價值之貨物利益人徵收。

➤ 獲得支付共同海損之擔保

船東負有共同海損分攤之理算及徵收之責任。

爲此目的，授與對貨物之共同海損之法律留置權（Lien）。

因此，船東的義務不限於要向其他利益人取得屬於船東部份之共同海損損失，並且包括有義務維護同受共同海損損失之貨物關係人之權益，代向其他冒險之受益人取得補償。

不可太強調，在全案中在卸交貨物前必須獲得足夠擔保，承諾在有關文件上簽字也是不足夠的。必須在貨物放行之前取得關係人之實際簽字，除非收到船東總公司／海損

理算師相反的特別指示。

理論上對未獲提供擔保，船東的救濟對策是扣留貨物。實際上，在營運策略及可能發生額外費用之考慮下，船東不希望因共同海損未獲得擔保而扣留貨物。船東總公司必須被通知，全部案情，由於擔保條款之規定，可能引起交付貨物，而造成任何嚴重的遲延。

擔保 (Security) 可由卸貨港之船舶代理行收取或由海損理算師代為收取，其費用和支出，得允許為共同海損費用。

➤ 船舶代理行主要任務：

1. 依當地港口之法律及習慣之要求，通知收貨人及協助船長處理共同海損之宣告，而船東總公司所指定的海損理算師，將提供支援。
2. 向收貨人取得共同海損之足夠擔保。
3. 向收貨人取得他們的貨物價值之詳細資料。

### 三、取得擔保文件之表格式(Form of Security)

共同海損之表格式，經由船東與共同海損理算師洽商後決定，通常選擇下列一種：

- 甲、僅由收貨人個別簽之"勞氏海損保證契約" (Lloyd's Form of Average Bond)此種表格式是所涉及之金額不大時所採用。或
- 乙、"勞氏海損保證契約"與"現金存款"(Cash Deposit)或-可靠保險人保證(Underwriter's Guarantee)或-銀行保證(Bank Guarantee)。或
- 丙、"勞氏海損保證契約"附加條款---插入下文：

The parties of the second part also undertake to pay a cash deposit on account of general Average, if called upon to do so, when the approximate amount of General Average is Known"

"當共同海損之大概金額已知，而被要求時，當事人之中另一方(parties of second part)---(貨主)應支付共同海損之現金存款"。

此表格式是在緊急情況下，無法及時估算共同海損之大概金額時應用。如果貨物在避難港口，轉運另一艘船至目的時，依約克安特衛普規則，1974，必須取得"不分離協議書 (NON-Separation Agreement)"，當面對此立場時，船東必須與其共同海損理算師諮商。

## 第五章 損傷修理(Average repair)

### 一、安排鑒定(Arrangement For Survey)

修繕進行前，船東之監督應會同保險人之代表共同會勘損傷。

船東應儘速通知保險公司以下幾點：

1. 修船廠名、地址、電話和傳真號碼
2. 開始修理的日期及預估修理的期間。



3. 損傷修理的種類，日期，位置及損傷之種類。
4. 同時進行的船東修理工作如特檢(Special Survey)年度檢驗(Annual survey)入塢檢驗，(Docking Survey)或售船檢驗(Survey for Sale) 等。
5. 船東代理行名稱、地址、電話和傳真號碼，主辦人員姓名。

## 二、保險人指派鑒定人

保險人考慮索賠之種類及修理地點等之後，利用以下之組織機構之一，來指派們自己的鑒定人。

1. 保險人在國外之理賠代理店，若緊急需要當地之協助，船東可直接向理賠代理店求助。
2. 救難協會(Salvage Association)
3. 船級協會(Classification Society)

## 三、鑒定人和船東監督之職務(Surveyor's and Owner's Superintendents Task)。

船東監督和保險人之鑒定人，必須對於修理項目範圍及指定修船廠或其他修理人，應取得共識。在最後階段，當修船廠之修理帳單提出時，監督與保險人鑒定人一起精確核對，審查價目之標準，必要時談判任何減價。當保險人之鑒定人審查修理及價目認可後，船東監督必須簽署修理及共同服務(General Services)之請款單，並取得鑒定人之簽署，此為修理費用被認可之證明文件。

## 四、船東及保險人帳目之理算

當損傷修理與船東保養工作同時施工時，除非各應分擔之費用，可經由鑒定報告(Survey Reports)或其他文件明示，否則共同服務費用(General Services expenses)，必須依下列比例方式，由船東與船體保險人分擔。

1. 入塢及碼頭費用---按 50/50 原則。
2. 如果船東帳下之修理與保險人帳下之海損修理同時施工，以下之費用應按 50/50 比例分擔：
  - 增加之入塢及碼頭費用。
  - 供應氣動工具之壓縮空氣。
  - 修理場所之消防人員。
  - 防火圍牆及類似之設施。
  - 油氣清除證明書 (Gas Free Certificate)。
  - 槽艙清理 (Tank Cleaning)。
  - 開通道口 (Access Holes)。
  - 通風風扇等。
3. 以上費用，在國外進行修理時，可允許為修理一部份費用，而由船東與保險人共同負擔。
  - 供應岸電(Supplying shore power)。
  - 裝設船上電話。
  - 為修理所需照明之裝設費用。

- 修理場所所裝置之安全網或架欄等。
4. 以上的費用，在國外進行修理時，且主要為海損修理可允許為修理之一部份費用。
- 港口費，如噸鈔(Tonnage Dues)，港口捐(port dues)，照明費(Light Dues)，領港費，拖船費，護航小艇費(Escorting Boats)，帶纜費(Line Handling)，通關費(Custom clearance)等。
  - 船東監督(限一位為原則)之海外旅費及開支。
  - 代理費。
  - 船東代理行所發生之聯絡，租小艇及交通費用(僅與海損修理直接聯絡者為限)。
5. (十八) 油性防汙漆費及油漆工程費用(The coat and painting Expenses of Anti-fouling oil paint)

若船底油漆條款(Bottom painting clause)附在協會船體時間條款修改為日式條款第五種和或第六種，則上述費用以 50/50 原則比例分擔，但絕對不能超過船底油漆條款所約定之金額。必須注意的，在原始的協會船體時間條款及美國協會船體條款中，關於船底之剷除或油漆(Scraping or painting)，是不允許索賠的。

## 五、索賠之文件(Documents for claim)

索賠時必須提出以下文件

- (一) 海事報告(sea protest)。
- (二) 修船廠之修理費估價單。
- (三) 有關海損及公共服務費用之修船廠請款單，經船東及保險人之鑑定人簽署。
- (四) 船東監督簽署之修理完工證明。
- (五) 所換配件之請款單。

這些是基本文件，依意外事故之種類性質和程序及保險條件，可能還要求其他的文件。

(本文譯摘自 SOMPO JAPAN INSURANCE INC. 出刊之 Advice To Masters And Ship owners' Agents Regarding Hull Insurance – step to be taken on occurrence of an accident 乙書)