



香 港 商 船 資 訊

HONG KONG MERCHANT SHIPPING INFORMATION NOTE

港口國監督

致：船東、船舶經理人及船長

概要

本文旨在提醒船東、船舶經理人和船長，他們有責任確保其船舶妥為維修保養，並須在船舶於港口國監督檢查期間被發現有缺陷或遭扣押時遵從若干程序行事。本文取代 2004 年 8 月 17 日發出的香港商船資訊第 19/2004 號。

港口國監督背景

1. 港口國監督檢查對船舶的影響與日俱增，而區域港口國在對船舶採取干預措施方面，也越來越有系統和專業。
2. 港口國有權檢查停靠其港口的的外來船舶，以確保該等船舶在安全、防止污染和海上保安各方面均符合規定或適用的國際標準。
3. 港口國之間多年來達成的區域性協議和簽訂的諒解備忘錄（MOU），已涵蓋全球大多數地區。現時關於港口國監督的區域性計劃和 MOU 共有十個，即美國港口國監督計劃、比尼亞德爾馬（拉丁美洲）協議、巴黎 MOU、東京 MOU、地中海 MOU、加勒比海 MOU、印度洋 MOU、黑海 MOU、阿布賈 MOU 和利雅德 MOU。中國香港自 1994 年 4 月 11 日起已成為東京 MOU 的成員。

4. 許多港口國已在港口國監督工作上投入更多人力物力，提高檢查比率更是全球趨勢。遭扣押的船舶可能會列入區域性 MOU 的目標名單或黑名單以公布周知，在最壞的情況下甚至會被禁止進入有關的 MOU 區域。對未達標準的船舶來說，進行貿易或逃避檢查將越趨困難。

5. 區域性港口國監督以下列相關法律文件為執行港口國監督檢查的依據：

- i) 《1966 年國際載重線公約》；
- ii) 《1966 年國際載重線公約 1988 年議定書》；
- iii) 經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》；
- iv) 經修正的《1974 年國際海上人命安全公約 1978 年議定書》；
- v) 經修正的《1974 年國際海上人命安全公約 1988 年議定書》；
- vi) 經《1978 年議定書》修訂的《1973 年國際防止船舶造成污染公約》；
- vii) 《2001 年國際控制船舶有害防污底系統公約》；
- viii) 經修正的《1978 年海員培訓、發證和值班標準國際公約》；
- ix) 經修正的《1972 年國際海上避碰規則公約》；
- x) 《1969 年國際船舶噸位丈量公約》；以及
- xi) 《1976 年商船（最低標準）公約》（國際勞工公約第 147 號）。

6. 執行港口國監督時，如須應用相關法律文件，會遵從《1974 年國際海上人命安全公約 1978 年議定書》第 I(3)條、《73/78 防污公約》第 5(4)條和《1978 年海員培訓、發證和值班標準國際公約》第 X(5)條的規定，不會給予非締約國的船舶或噸位小於公約規定的船舶較優惠的待遇，以確保所有船舶接受同等的檢驗和檢查，從而確保它們在船舶安全和保護海洋環境方面達到同等水平。

香港註冊船舶

7. 香港註冊船舶雖然數目越來越多，但在港口國監督檢查中遭扣押的比率仍遠低於國際平均水平。我們會繼續保持香港註冊船舶的質素，致力維護我們的良好聲譽。

船東、船舶經理人及船長的責任

8. 香港註冊船舶的船東、船舶經理人和船長須履行各商船規例訂明的責任，妥善維修保養船舶，即：

- i) 確保船舶及其設備維持狀態，並實施安全管理和保安制度，以符合該等規例的相關規定；
- ii) 在船舶接受該等規例規定的檢驗後，不得在未經核證當局批准的情況下，對船舶的結構布置、機械和設備作出重大更改；以及
- iii) 每當船舶發生意外或出現欠妥之處，以致影響到船舶安全或其設備的效能、功能或完整性時，**須盡早向海事處和負責發出相關證書的認可機構報告。**

如有不遵守以上規定，可能會導致船舶遭港口國監督當局扣押及／或檢控。

9. 如船舶及其設備的維修保養符合有關規例所訂要求，且船員又能勝任其職，包括與《國際安全管理規則》和《國際船舶和港口設施保安規則》有關的職責，則船舶不大可能會因港口國監督的干預措施而遭扣押。雖然有船東就港口國監督人員扣押船舶時所用準則作出投訴，但根據經驗，大部分扣押香港註冊船舶的個案均有充分理據支持。該等扣押事件反映船舶管理失當，並會影響香港船隊的聲譽。

在港口國監督機制下扣押船舶的一般指引

10. 船舶接受港口國監督檢查時，港口國監督人員會向船長發出檢查報告（表格 A 和表格 B），列明在檢查時找到的缺陷和不符合規定之處（如有的話），並訂明糾正該等有待改善事項的時限。

11. 倘船舶駛往港口途中遭遇意外受損，以致出現可予扣押的情況，則只要船舶符合下列條件，港口國監督人員便不會發出扣押令：

- i) 船舶已妥為遵從有關的公約規定，向負責簽發相關證書的船旗國主管當局、指定驗船師或認可機構通報；
- ii) 船舶進港**之前**，船長或船公司已經向港口國當局提交有關事故和損壞情況的詳情，以及按規定向船旗國主管當局作出通報的資料；以及
- iii) 船舶已在採取適當補救行動，能令港口國當局感到滿意。

如船舶在航行途中遇上設備損壞或故障情況，但因某些原因未能在到港之前加以糾正，則上述原則同樣適用。

12. 香港註冊船舶一旦因港口國監督的干預措施而遭扣押，船長或船東須**立即**：

- i) 向本處遞交港口國監督檢查報告（即表格 A 和表格 B）副本，報告內已列明該船於何時、在何地和遭何人扣押；以及
- ii) 聯絡該船船級社及／或為該船簽發安全管理證書的船級社及／或為該船簽發國際船舶保安證書的認可保安組織的當地辦事處，安排該船接受檢查及／或審核，以確認港口國所指的缺陷及／或不符合規定之處和其他所需補救行動。

13. 及早收到扣船資料有助本處採取所需跟進行動，包括向港口國或 MOU 秘書處提出申訴，以及就申訴結果向國際海事組織提交報告。

14. 東京 MOU 成員所用的港口國監督檢查清單，以及載列最近數年香港註冊船舶經常出現的缺陷（包括可導致扣船者）的清單，分別載於本文附件 1 及 2，以供參考。此外，有關港口國監督的最新資料可見於海事處網站（http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/cirletter.html）。船東、船舶經理人和船長務須善用上述資料，為接受港口國監督檢查做好準備，以免船舶遭扣押。

15. 如對本文有任何疑問，請聯絡：

香港中環
統一碼頭道 38 號
海港政府大樓 24 樓
香港海事處貨船安全組
高級驗船主任

電話：(852) 2852 4510
傳真：(852) 2545 0556
電郵：ss_css@mardep.gov.hk

16. 2004 年 8 月 17 日發出的香港商船資訊第 19/2004 號現由本文取代。

海事處船舶事務科
2009 年 11 月 9 日