

二零零二年一月十八日（星期五）

海事處處長年終總結

記者招待會

港口業務

1. 海事處負責香港特別行政區（香港特區）的海上事務，以及所有等級、類型船舶的安全標準。香港既是南亞太區的樞紐港，也是內地的轉口港，每一點二分鐘便有一艘船抵港或離港、每兩秒鐘便裝卸一個標準箱、每兩秒鐘便有一名旅客乘搭渡輪抵港或離港。
2. 儘管二零零一年全球經濟逆轉，總體貨物吞吐量與二零零零年的相同，達到一億七千五百萬噸。不過，臨時統計數字顯示總體貨櫃吞吐量於二零零一年跌幅為百分之一左右。遠洋船所裝卸貨櫃為數估計跌幅為百分之四左右，內河船所裝卸貨櫃為數增加百分之十左右。在對上一年（二零零零年），遠洋船和內河船所裝卸的標準箱分別為一千三百七十萬個和四百四十萬個。二零零一年貨櫃吞吐量的最終數字於三月公布。
3. 二零零一年，靠港船舶總數為二十一萬三千九百航次，較諸二零零零年的二十一萬六千六百七十航次，跌幅為百分之一。在遠洋貨船方面，儘管靠港為數三萬六千七百航次，跌幅達百分之三，不過總噸位卻上升百分之五。至於內河貨船方面，靠港為數十一萬六千二百航次，跌幅為百分之三，不過總噸位卻增長百分之十四。靠港內河客船增至六萬一千航次，經港澳客運碼頭和中國客運碼頭抵港、離港的旅客總數為一千七百七十萬人次，增幅為百分之四。
4. 主要港口業務的臨時統計數字詳見於附錄 A 而摘要如下：

吞吐的貨物 一億七千五百萬噸

靠港船舶 二十一萬三千九百航次

旅客 港澳客運碼頭和中國客運碼頭的旅客共達一千七百七十萬人次

香港船舶註冊

成果豐碩

5. 二零零零年，香港船舶註冊總噸位突破千萬大關，躋身全球十大船舶註冊地之列。二零零一年，香港船舶註冊再次豐收，總噸位至十二月時已急升至一千三百七十萬噸，刷新歷來的記錄，船舶為數達六百五十三艘。一九九九年，香港船舶註冊總噸位一度下跌至僅五百九十萬噸；經本處大力改革之後，香港船舶註冊於過去三年得以繼續增長，當然最重要的是全賴區內船公司鼎力支持，尤以下列註冊紀錄冊上十大公司為然：

- ✦ 中遠（香港）航運有限公司
- ✦ 東方海外貨櫃航運有限公司
- ✦ 耀歐亞國際公司
- ✦ 新亞船務有限公司
- ✦ 威林航業有限公司
- ✦ 海宏輪船（香港）有限公司
- ✦ 環球輪船代理有限公司
- ✦ 懋德航運（香港）有限公司
- ✦ 華光船務代理有限公司
- ✦ 泰昌祥輪船（香港）有限公司

6. 為着利便客戶，香港船舶註冊引進一站式申請註冊服務，又提供海員發證存款帳戶，並為船公司員工舉辦技術研討會。

7. 本處致力收集船東對香港船舶註冊的反饋意見，以期加強彼此間的有效溝通和合作，並推廣船舶註冊。二零零一年，處長及其轄下高級人員先後造訪三十三家香港公司、四十七家內地公司、十二家新加坡公司和二十家日本公司，推廣香港船舶註冊。本處還參與港口及航運局組團遠赴歐洲多個主要港口訪問，共同推廣香港船舶註冊、香港港口和其航運業。

香港註冊船舶品質管理

8. 本處竭力保持香港船舶註冊轄下船舶的素質，從而進一步鞏固其一流國際船舶註冊的聲譽。二零零一年，我們繼續微調註冊船舶品質管理（品管）系統。該系統於一九九九年引進，以保持香港註冊船舶的素質。檢查程序也有所改進，務求提高效能。品管電腦系統新近付運，我們現正把數據輸入，並加以測試。
9. 二零零一年，本處在品管系統下審核船舶記錄一百六十四份、檢查船舶三十艘，並稽核船舶管理公司七家。在這些品管檢查當中，有五宗涉及二零零一年在港口國監督檢查期間遭其他港口主管當局扣留的香港註冊船舶。本處旨在研究那些船舶遭扣留的原因，繼而提出有用的建議給他們、其管理公司，甚至相關認可機構，讓他們採取行動，以免再遭扣留。嶄新的品管系統推行後，香港註冊遠洋船舶的素質得以改進，可見於港口國監督檢查扣船率再度下降，由二零零零年為百分之五點五九下降至二零零一年的百分之四點六二。
10. 第二期《國際安全管理（ISM）規則》於二零零二年七月一日起生效，適用於所有貨船、移動式離岸鑽井裝置。本處通過技術研討會和實際措施，積極協助船公司達到《ISM 規則》的新規定。至今為止，百分之八十四的香港註冊船舶已經取得所需的《ISM 規則》證書。《年海員培訓、發證和值班標準國際公約》1995 年修正案於二零零二年二月起生效，本處也提供類同支援，協助船公司達到相關規定。

香港船東雙重課稅寬免

11. “避免航運雙重課稅協定”豁免香港船東在外地簽署政府港口所裝運的貨物繳納利得稅，當地船東船隻到港也享同樣優惠。
12. 連同與美國、英國和內地所訂的同類協定或安排，與新西蘭、大韓民國稅務當局確認的互惠免稅條文，香港船東現時於五個國家和內地的國際航運收入獲得豁免課稅。香港特區已經與新加坡、德國和印度草簽協定，並正在與烏克蘭和丹麥磋商，可能即將與烏克蘭敲定特惠港口費協議。與斯里蘭卡、希臘、馬來西亞、挪威、以色列和另數個貿易夥伴磋商的計劃也在進行之中。

積極的交通管理

改進船隻航行監察系統

13. 船隻航行監察（VTS）系統第一期改進工程耗資二億二千六百萬元，即將完成。船隻航行監察中心（航監中心）經過提升，具備尖端的追蹤技術，能實時追蹤四千艘行駛中的船舶和一千個靜止目標。海上救援協調中心（協調中心）現已搬遷至與新航監中心相連地點，同時於二月初正式啟用。VTS 第二期工程是在一些地點裝置雷達和甚高頻設備，預計於二零零二年年底完成。
14. 本處將於青洲山頂建立虛擬交通監察站，主要有閉路電視系統攝像機三部，安裝於鋼塔上。是項工程耗資一千二百五十萬元，二零零二年年底完竣後，閉路電視系統攝像機所攝錄的船隻往來視像會經扯旗山以微波傳送到航監中心，進一步增強新 VTS 系統追蹤青洲四周船隻的能力。

VTS 操作員訓練

15. 本處轄下的新訓練中心建立了品質管理系統，務求海事訓練維持於高水準。該中心於二零零一年榮獲 ISO 9001 證書。
16. 二零零一年，訓練中心還獲認許訓練 VTS 人員，使他們達到國際航標協會的標準和要求。
17. 訓練中心遵照國際航標協會的建議，開展以 VTS 模擬系統為本的補充訓練和評核課程。本處首批接受訓練人員於二零零二年年底修畢訓練課程，以待認證。世界上能提供國際水準 VTS 訓練的地區為數不多，而海事處更是亞洲首個地區。
18. 二零零二年，訓練中心會加裝兩套先進的模擬系統，分別為全球海上遇險和安全模擬系統，以及全功能船隻模擬駕駛系統。這些模擬系統不單用於訓練和評核本處人員，而且也適用於訓練和評核領港員、船長和高級船員等其他航海人員。

限制長逾十米的船舶於汲水門單向航行

19. 本處正在修訂《船舶及港口管制規例》（第 313 章），以便於汲水門航道實行新交通管理措施。凡長逾十米的船舶，只准從北往南單向航行，藉此減低於該區往來船舶對撞的風險。

北航道重新定線

20. 北航道與毗鄰的西面檢疫及入境船隻錨地、西面危險品錨地會重新定線，以提供較直接通往葵涌貨櫃港的航道。此舉為正在青衣興建的九號貨櫃碼頭的啟用作準備。重新劃定的界線於二零零二年六月起生效。

海道測量服務

21. 本處海道測量部正在研製電子航海圖。二零零一年，本處編訂七幅電子航海圖，在轄下小輪上試驗，效果滿意。試驗計劃會擴展至來往港澳的高速渡輪和其他商營船舶。本處現正計劃於二零零二年年初把電子航海圖裝置在轄下巡邏小輪上，並於二零零二年後期公開發售電子航海圖。
22. 港口使用者現在可於海道測量部新近推出的網站（網址為 <http://www.hydro.gov.hk>）瀏覽潮流預測和實時潮汐資料，方便快捷。

輔航設備

23. 二零零一年，本港水域輔航設備現代化計劃進展良好，現時如期完成逾半。輔航設備正以時下技術進行現代化，並改用太陽能供電，更符合環保原則。
24. 輔航設備的總數配合港口和海上設施的發展而有所增加。現時，輔航設備為數約四百八十個，包括燈塔、航標、浮標、碼頭燈、橋燈、雷達應答標和霧角。這些輔航設備促進香港水域船舶航行的安全和效率，從而減少海上意外事故、保障生命財產和保護海上環境。

巡邏與執法

海港巡邏

25. 二零零一年，海港巡邏組在香港水域檢查過一萬八千多艘船，對違例者提出檢控逾一千五百宗。由於內地貨船的肇事率比較高，本處對這類船隻尤為密切注意。
26. 對於船隻超載方面，本處業已加強管制和執法行動，嚴厲打擊。檢控超載罪行方面，二零零一年有八十宗，二零零零年有二十九宗。涉及內地貨船的個案約有五十宗。二零零一年，本處屢次採取針對超速罪行的行動，令這類個案為數稍減至三十六宗，二零零零年則為四十五宗。海港巡邏組協辦四個本地研討會，並兩度派員往內地擔任研討會的講者，促進香港水域內的航行安全。

非公約、非本地船隻的到達前知會安排

27. 自二零零一年年中以來，本處通過行政安排，實行到達前知會措施，過程順利。這項措施適用於所有噸位的非公約、非本地船隻。這類船隻當中，大多數為內地貨船。海港巡邏組在大角嘴基地設立預報中心，二十四小時不停運作，為這些船隻服務。自願遵從到達前知會規定的比率穩定，達到九成左右。本處預期於二零零二年把這項規定納入《商船（本地船隻）（一般）規例》和《船舶及港口管制規例》。

打擊持有偽造證書的內地貨船

28. 二零零一年七月，海港巡邏組採取特別行動，打擊利用偽造文件營運的船隻。行動中有八艘內地貨船被扣留，其中兩艘移交廣東海事局，而其餘六艘在船員棄船後由香港特區政府充公。

掃邊內地貨船在本港水域從事穿梭貨運

29. 本地航運界對內地貨船在香港水域內從事非法穿梭貨運表示關注。此舉既違反入境許可的條件，更對本地持牌船隻造成財政損失。海港巡邏組迅速行動，掃邊從事這些不法勾當的內地貨船，在過去兩個月便檢控約二十名船長。執法行動會定期繼續下去。

海上運載危險貨物

30. 二零零一年，危險貨物及專項組轄下檢查隊繼續抽查在香港水域內運載危險貨物的船隻，並建立離港前查核系統，處理短暫停留的船隻，盡量避免妨礙其正常港口運作。該組舉辦了五個研討會，向船隻代理人和本地經營人講解處理船上裝載危險貨物貨櫃的法例規定和安全守則。本處現正檢討本地危險貨物法例，以配合本地發展和符合國際標準，檢討預計於二零零二年完成。

《商船（本地船隻）條例》

31. 在加強規管本地船隻方面，《商船（本地船隻）條例》於一九九九年七月通過。《商船（本地船隻）（住家船隻）規例》和《商船（本地船隻）（渡輪終點碼頭）規例》兩套附屬法例於二零零一年十月制定。還有八套附屬法例正在擬備，涵蓋一般事項、認證和發牌、檢驗、保險、費用、避風塘、工程，以及進行研訊等。《商船（本地船隻）條例》及其附屬法例預計於二零零二年後期生效，惟須視乎後者是否順利通過立法會而定。

服務業界

方便營商

32. 二零零一年六月，開發“本地船隻發牌和檢驗資訊系統”可行性研究完成。系統於二零零一年後期開始實施，預計於二零零二年年底完成。

33. 其他涉及修例的改善服務舉措，像表格標準化並減少表格數目、簡化船級數目與收費結構，均會配合《商船（本地船隻）條例》開始生效而逐步付諸實行。

電子業務系統即將出台

34. 本處現正就開發電子業務系統進行可行性研究，以加快辦理所有與港口和船務相關交易的手續，促進與商業機構的電子數據聯通。
35. 為了提供單一電子交表渠道來處理香港各種與港口和船務相關的業務，未來的電子業務系統能夠從單一份或多份交件中抽取適當資料，然後分發到相應的資訊系統處理。此舉符合國際海事組織的標準，並能與其他港口的電子數據聯通系統互通。實施電子業務系統會大大利便貿易活動，增強香港港口競爭優勢。

公眾貨物裝卸區

36. 二零零一年，公眾貨物裝卸區管理改革繼續進行，本處兩度公開招標，以分配空置的停泊位。本處乘政府推行自願退休計劃之便，在兩個公眾貨物裝卸區引進承辦商的服務。安裝車輛進出自動控制系統的計劃完成。四個公眾貨物裝卸區安裝了所需系統和設備。

保護海上環境

對船隻排放黑煙的管制

37. 二零零一年十月，本處就船隻排放黑煙作特別調查。所觀察的船共有七百八十艘，其中十六艘（亦即百分之二）所排放較力高文圖表“二號陰暗色”為黑的黑煙連續一至兩分鐘，而另五艘則為時剛逾兩分鐘。本處向相關船隻的船長和船東作出五次警告和發出十一封勸諭信，着令他們注意妥為保養和操作其船隻，盡量減少排放黑煙。政府會在二零零二年實行修例，禁止任何船隻排放較力高文圖表二號陰暗色為黑的黑煙連續超過三分鐘。

清潔海港

38. 二零零一年，本處在六艘“海上女巫”號老船退役後重新調配資源，使海上清潔承辦商船隊增至六十五艘，與餘下七艘專為清理漂浮垃圾而建造的政府船隻一起保持香港水域清潔。二零零一年，從各水域清理得來的垃圾，以及從本地船隻和靠港船隻收集得來的垃圾合共一萬二千零五十四噸，較諸去年的增加百分之六點六。
39. 本處於長洲避風塘試驗以目標為本的模式提供海上清潔服務，結果很成功，現正審理標書，以便在四個主要避風塘實施類同的安排。
40. 二零零一年，本處在清潔香港運動的主題行動計劃中，成功推展海上清潔方面的環節；又聯同私人組織展開宣傳活動，改善海上環境的清潔。為着響應清潔香港運動，本處訂出了一套行動方案，涵蓋以下工作範疇：厲行檢控、加強公眾教育、廣為宣傳和黑點清潔大行動。

對海上溢油的反應

41. 污染控制小組時刻戒備，以對付油污事故。二零零一年，小組就六十六宗溢油報告或目擊溢油事件作出反應。本處又根據海上溢油應急計劃，進行大規模清理溢油演習，務使小組和業界保持警覺性。
42. 二零零一年，本處繼續積極參與區域海上溢油應急計劃的訂立和完善工作，以備廣東、廣州、澳門、深圳、珠海和香港各海事當局所管轄水域範圍內發生重大溢油事故，區內各方均能夠更有效率、更具成效地合力應付。

國際合作

參與國際海事組織和國際論壇

43. 本處代表香港特區政府參與國際海事組織（IMO）所有主要會議，又致力提高香港在國際論壇上的形象、監察各項發展的進度並保障香港本身的利益。二零零一年，本處於十九個這些會議上擔當積極的角色，包括委員會和分委會兩個層面在內。

44. 二零零一年，香港提出在船上標示識別號碼的方案，海上安全委員會原則上接納，很可能於二零零二年落實處理。香港還在研訂多項舉措上擔當積極的角色，其中包括在現有貨船裝置航程數據記錄儀、散裝貨船風險分析、對貨艙艙底污水的統一解釋和船舶燃料艙油污染責任等。本處通過不同的諮詢組織，像船舶諮詢委員會和香港船東會轄下多個分委會，就這些舉措廣泛諮詢航運業的意見。
45. 本處還參與許多其他國際論壇，例如派遣代表出席海上事故調查國際論壇和亞洲地區海上事故調查會議，與其他國家的專家交流意見和經驗。本處代表又參加地區防範海盜和武裝搶劫襲擊研討會，研討會旨在協調地區內各政府所採取的行動，對付這類襲擊。

與 IMO 的技術合作

46. 二零零零年三月，香港與 IMO 簽訂諒解備忘錄，根據 IMO 第三世界國家培訓計劃，聯合籌劃並推行亞太地區發展中國家行政官員的培訓。香港與 IMO 一起協調在香港安排培訓課程、派遣專家到其他地方主講培訓課程，以及給予發展中國家技術諮詢服務。
47. 二零零一年五月，本處為來自亞太地區 18 個政府共 24 名現職海上事故調查員主辦海上事故調查員培訓課程。IMO 和全體 24 名出席者對課程高度讚賞。與此同時，本處派遣一位專家於二零零一年三月出訪柬埔寨一個星期，就改進他們的海事法例和執法的基礎架構提出意見。該專家報告水準之高，備受 IMO 讚揚。二零零零年十一月，本處另一位專家到上海為 IMO 贊助的港口國監督課程講課。

港口國監督

48. 本處對香港水域非香港註冊遠洋船舶作港口國監督檢查，以確保這些船符合國際安全、保護海上環境和配員等方面的標準。二零零一年，本處港口國監督人員檢查這類船舶合共八百九十艘，錄得複檢率為百分之九點一。在所檢查的船舶當中，九十八艘（亦即百分之十一）曾被扣留。較諸二零零零年錄得的百分之九點六，扣船率微升百分之一點六，這是由於加緊了檢查不合標準的船舶所致。

49. 港口國監督人員也檢查來自內地的沿岸船舶。二零零一年，他們檢查這類船舶合共七十六艘，其中五十一艘曾被扣留。
50. 香港特區繼續在《亞太地區港口國監督諒解備忘錄》（即《東京諒解備忘錄》）擔當領導角色。二零零零年十一月，香港特區當選其港口國監督委員會主席，任期三年。二零零一年，香港繼續其技術合作計劃諮詢小組的領導，並以成員身分參與其他多個工作小組。二零零二年三月，香港兩位專家會出訪馬來西亞，主持《東京諒解備忘錄》專家代表團計劃下的培訓課程。

海上安全

海上意外事故

51. 二零零一年，本處接報的海上意外事故為數共四百一十宗。在這些意外事故當中，三十八宗在香港水域以外發生，而在本港水域發生的為數共三百七十二宗，較諸二零零零年所發生四百二十宗，減幅約為百分之十一。這些本地個案性質大多數均為非常輕微，像靠泊事故和輕微碰撞等，導致船舶輕微損毀而無人受傷。
52. 二零零一年，嚴重個案的數目下跌至五宗。死亡人數也下跌至八人，而受傷人數則下跌至五十六人。

年度	嚴重個案數目	死亡人數	受傷人數
1999	35	25	72
2000	11	15	76
2001	5	8	56

53. 本處海事意外調查部調查所有發生於香港水域範圍內，以及發生於世界任何地方而涉及香港註冊船舶的嚴重海上意外事故。至於從調查所汲取的教訓，則會以既定方式，像海事處佈告等向業界公布。本處還把調查報告發給感興趣各方，包括海事訓練機構和專業團體在內。此外，調查結果概要還會上載於海事處主頁（網址為 <http://www.info.gov.hk/mardep/dept/mai/ereport.htm>），以供瀏

覽。

本地船隻安全

54. 二零零一年，本地船舶安全組人員登上本地船隻檢驗共五千八百二十八次，其中大部分關乎發出安全證書給三千五百四十九艘船。
55. 本處試行在檢驗木漁船時以個人電子手帳記錄實地數據，成效滿意，證明這個新做法能夠加快數據記錄，本處會推而廣之，納入其他本地船隻的檢驗。數據於二零零二年年尾便會輸入新的電腦系統。
56. 新的《商船（本地船隻）（安全檢驗）規例》訂明本地船隻的安全建造、機械、設備和檢驗等方面的一般規定，草擬工作連同相關的工作守則一起完成。待新法例制定後，不同規例和指示的安全規定便能滙集一起。

海事工業安全

57. 二零零一年首三季接報的海事工業意外稍減至四百七十一宗，而二零零零年同期則有四百七十五宗。在這些接報的個案當中，三百三十一宗涉及貨物裝卸，一百零三宗涉及船舶修理，三十七宗與海上建造工業相關。
58. 本處現正修訂《船舶及港口管制（貨物處理）規例》，硬性規定必須為海上工業作業的工人提供安全訓練。本處業已草擬工作守則，就安全工作、安全工作程序、個人防護衣物和設備等方面提供指引，對象為從事中流貨櫃裝卸作業的工人，待修例通過之後便會公布周知，俾便遵行。
59. 在實施新法例的準備工作方面，職業訓練局和香港國際貨櫃碼頭有限公司於二零零一年為大約一千九百八十四名在船上的工人舉辦安全培訓課程。參加者包括貨物裝卸員和督導員、起重機操作員、海上建造工程督導員在內。此外，四所內地培訓機構也自行舉辦安全培訓課程給大約三千一百七十一名內地沿岸船隻的船員。

海上拯救人命

60. 二零零一年，協調中心先後處理二百一十六宗事故，其中七十六宗演變為遇險事故，須展開搜救行動，結果共有一百六十五人獲救，大多數為香港漁民或其他國籍的海員。
61. 二零零一年十月，協調中心在郵輪上舉行大規模搜救演習。本地的搜救機構積極參與是次演習，並稱許是次演習成功。
62. 協調中心為國際搜救衛星組織的活躍成員。二零零一年六月，協調中心主辦第十五屆國際搜救衛星組織聯合會議。來自三十多個國家約一百二十名代表出席是次國際論壇，商討關於這個以衛星為本的跨界搜救系統。各代表對香港特區在海上拯救人命的承擔致敬。

政府船塢

船舶維修管理研究

63. 二零零一年四月，管理參議署完成政府船塢船舶維修管理研究。研究認同政府船塢管理層自一九九九年公司化研究以來，已經推行多項主要的促進效率措施。政府船塢通過更符合成本效益的政府船隻維修，以及改善存貨控制，已能於二零零零至零一年度節省經常開支五百七十五萬元。該研究建議政府船塢繼續現行的外判工作安排，把約百分之八十的船隻維修工作外判，而保留專門技術工場和適當規模的內部維修服務，以應付緊急或保安需要，並提供私人機構所無的現成技術。研究又建議政府船塢繼續盡量提高主要零件的存貨比例，而種類則可減得減，從而把存貨量和價值降低。
64. 本處訂立分期實施計劃，推行管理參議署的建議，同時顧及人手會因自願和正常退休而流失，並嚴格遵循不裁減員工的原則。這個藍圖預計在未來五年內得以減少從事船隻維修和相關支援服務的員工二十名。到了二零零六年，每年節省的員工開支約為五百萬元。

船隊運作

65. 本處除了在二零零一年把漂浮垃圾清潔船隊中六艘“海上女巫”號老船退役之外，還計劃在二零零二年把另四艘小輪的服務外判。其餘超額船員因自然流失和船員根據政府的自願退休計劃退休而抵消。
66. 本處即將推行試驗計劃，租賃兩艘商營小輪執行巡邏職務。至於會否把更多巡邏小輪的服務外判，則視乎該兩年試驗計劃所得經驗而定。

新建船舶

67. 二零零一年，政府新建船舶組監督十二艘新政府船舶的付運。這些船包括大型滅火輪“精英”號（用以取代“葛量洪”號）、首批共六艘分區巡邏水警輪和兩艘入境事務處的新小輪。
68. 本處引進採購政府船隻的新評分制度，以期更客觀並有系統地評審造船項目的標書。本處把新評分制度的細節公布周知，鼓勵香港和鄰近地區的造船廠積極競投。據最新一輪投標的結果顯示，更為透明、更具條理的方法確實有助減低新船的建造成本並保持其素質。

- 完 -

二零零一年臨時港口統計數字 (截至二零零二年一月初為止)

	2000 (實際數字)	2001 (臨時數字)	增減百分比
1) 靠港船舶			
a) 船舶數目	216 670	213 900	- 1%
遠洋船舶	37 680	36 700	- 3%
內河貨船	119 180	116 200	- 3%
內河客輪	59 810	61 000	+ 2%
b) 淨註冊噸位 (以百萬噸計)	301	320	+ 6%
遠洋船舶	243	256	+ 5%
內河貨船	48	55	+ 14%
內河客輪	9	9	+ 3%
	(8.95)	(9.22)	
2) 貨櫃吞吐量 (以百萬個標準箱計)	18.1	17.9	- 1%
a) 貨櫃碼頭	11.6	11.3	- 3%
海 運	10.7	10.2	- 5%
河 運	0.9	1.1	+ 21%
b) 非貨櫃碼頭	6.5	6.6	+ 2%
海 運	3.0	2.9	- 3%
河 運	3.5	3.7	+ 6%
c) 海 運	13.7	13.1	- 4%
d) 河 運	4.4	4.8	+ 10%
3) 貨物吞吐量 (以百萬噸計)	175	175	*
海 運	131	127	- 3%
河 運	44	48	+ 10%
4) 中國客運碼頭和港澳客運碼頭 旅客人次 (以百萬人次計)	17.1	#17.7	# + 4%

註：* 增減幅度不出 0.5%。

客運碼頭組預測。

TABLE 18 - CONT'D
海事意外調查組
MARINE ACCIDENT INVESTIGATION SECTION
2001 年 海上意外事故

As on 2 January 2002

MARINE ACCIDENT IN 2001*Provisional*

意外事故類別 TYPE OF ACCIDENT	香港水域範圍以內 WITHIN HONG KONG WATERS				香港水域範圍以外 OUTSIDE HONG KONG WATERS			
	宗數 NO. OF CASE	死亡人數 PERSONS KILLED	受傷人數 PERSONS INJURED	失蹤人數 PERSONS MISSING	宗數 NO. OF CASE	死亡人數 PERSONS KILLED	受傷人數 PERSONS INJURED	失蹤人數 PERSONS MISSING
	01 碰撞 Collision	190	0	19	1	12	0	1
02 擱淺/觸礁 Stranding/Grounding	37	0	0	0	9	0	0	0
03 沉沒/入水 Foundering/Sinking	31	0	0	1	5	0	0	0
04 火警/爆炸 Fire/Explosion	30	1	7	2	6	5	2	3
05 船隻失蹤 Missing Vessel	1	0	0	0	0	0	0	0
06 翻沉/傾斜 Capsized/Listing	9	2	5	0	0	0	0	0
07 結構故障 Structural Failure	1	0	0	0	0	0	0	0
08 機械故障 Machinery Failure	5	0	2	0	1	0	1	0
09 惡劣天氣損壞 Heavy Weather Failure	0	0	0	0	0	0	0	0
10 接觸 Contact	48	0	14	0	4	0	4	0
11 器材損壞 Damage to Equipment	2	0	0	0	0	0	0	0
12 其他 Others	18	0	1	0	1	0	0	0
總數 TOTAL	372	3	48	4	38	5	8	3

接報意外事故總數

410

Total Number of Report Received

死亡總數

8

Total Lives Lost

受傷總數

56

Total Persons Injured

失蹤總數

7

Total Persons Missing

