

香港再攀高峰

船舶註冊總噸位創新紀錄

在本期《香港海事通訊》創刊號，香港特別行政區政府海事處處長崔崇堯縱論香港航運業所面對的種種獨特轉變，他又談到香港如何再振翅高飛。

“香港自從於150多年前設立船舶註冊，一直躋身世界航運中心前列，享負盛名，成就驕人。我們一直努力不懈保持這個地位。

九十年代，香港船舶註冊成績斐然；到1996年更創高峰，達到909.6萬噸。不過，回歸祖國後，註冊噸位隨即急劇下降。到了1997年11月，總註冊噸位跌至530萬噸。此後，我們就抱著征服巨山般的決心而努力，時至今日，我很開心我們已重返上升軌道，到上月(5月份)總註冊噸位更衝破910.7萬噸的關口。

財政司司長在1999-2000年度財政預算案中所定的1,000萬噸目標已指日可待。我認為這個目標定會在今年年底達到，較預期的2002年4月提前差不多半年完成。

香港註冊船舶增多，不僅惠及本港航運業，而且對本港經濟也會帶來裨益，尤其是對保險、銀行、法律和其他相關服務行業帶來更多商機。

總註冊噸位急劇下降時，我們便急謀對策，研究經營船舶註

冊的方式，認定若要恢復昔日地位，則須重整註冊制度。

為何會有如此大跌幅？究其原因，其一為主權交接前後，香港前景不明朗；其二為當時整個亞洲陷於經濟危機。

1999年4月，我們引進一系列措施，改進船舶註冊的質量，對用戶更加方便，更符合成本效益，兼且更具效率。這些措施包括簡化收費結構；把規管上和技術上的要求重新與國際標準接軌；為香港船舶引入“註冊船舶品質管理”(品管)系統；精簡註冊程序等等。

亞洲經濟危機意味許多投資者對預算加倍謹慎，因此我們要

編輯的話

歡迎閣下閱讀《香港海事通訊》創刊號，這是面向全球航運界而辦的一份季刊。

在這第一期，我們刊載的文章有：香港作為“國際仲裁中心”的探討、關於中流作業研究的顧問報告、具歷史意義的海事技術合作諒解備忘錄(MOU)的簽署，以及海事處處長崔崇堯的詳盡訪問。

如你希望對這份刊物所報導的內容發表意見，請給我們發傳真：(852) 2543 8531 或電郵：ipro@mardep.gov.hk。

設法吸引他們回到香港。減低收費可謂立竿見影。當人們明瞭到一國兩制的政策在香港實施順利而有效率，投資者便對香港恢復信心。

我們將首次註冊費減低85%，最高收費額定為港幣15,000元。我們還減低船舶的噸位年費，首1,000淨註冊噸(NRT)現時收費港幣1,500元，31,500淨註冊噸以上收費港幣100,000元，並以此為上限，減幅達到45%。我們還撤銷一些小額雜項收費。此外，外地海員的執照費也大幅削減76%。

海事處還簡化內部行政程序，船舶註冊僅需四個小時。簡明的表格可從我們的網站隨時下載。九個香港駐海外經濟貿易辦事處，以及中國遍布全球的外交使館，也協助辦理註冊手續。

過往，我們跟隨英國的方法，在註冊前檢查船舶，每五年檢驗一次。雖然這不失為監督安全的好方法，但是對一艘船而言，在這麼一段長時間內什麼事情都可能發生。這也不特別符合成本效益的船舶保養方法，尤其是當船舶到期檢驗但卻並非處身香港時間問題更甚。此外，我們做檢驗時，船舶便要暫停營運，也給經營者帶來不便。

我們對所涉及的問題經過長期認真研究後，引入更全面的系統，不僅方便用戶、效率高，而且符合成本效益。

我們正在整理儲存的香港註冊船舶資料，成為品管系統的基礎。根據品管系統，我們通過船級社和其他國家的船舶註冊當局所掌握的資料，評核該船歷來的情况，便知道其記錄是好是壞。

這些資料一旦得到確認後，我們便會決定是否、何時派遣驗船師作檢查。

藉着本處的資料庫，我們便能每年認定哪些船舶的質量正在下降。如果進一步調查顯示該船務管理公司要對此負責，我們便會對這家公司進行品管審核。

檢查和審核都是免費的。不過，根據港口國監督檢查發現有嚴重缺陷而被扣留的香港註冊船舶，須由海事處進一步檢查，費用則由船東負責。

我們還引進列入黑名單的制度，一旦發現船級社驗船師的工作未達到國際標準，便會將他們列入黑名單，公諸於世。

自從引入品管系統以來，根據港口國監督檢查而扣留的香港註冊船舶，1998年共有16艘，1999年則減為10艘，改進幅度差不多達40%。

不過，本處正在不斷設法改進。我定會多花時間，拜訪本港航運公司，就如何改進船舶註冊工作徵詢他們的意見。

就港口和貨運碼頭而言，我們已有相當完善的硬件設施，都是由私營企業建立和管理的，可是我們肯定還可以提供更多支援服務，改進軟件設施。

這一切新猷是我們力求改進的部分工作，向航運界表示香港正走在世界航運業前列。

(註：凡對香港船舶註冊有興趣者，歡迎聯絡船舶註冊主任，電話：(852) 2852 4383，傳真：(852) 2541 8842，電郵：hksr@mardep.gcn.gov.hk。簡明的申請表格可在海事處網站<http://www.info.gov.hk/mardep>下載。)

香港提出的貨艙 艙底污水釋義為國際 海事組織所採納

用於規管貨艙艙底污水的規例及其釋義過去存有混淆不清之處。

香港特別行政區政府海事處對澄清這個問題發揮重要作用。

過往各地海事當局對於《國際防止船舶造成污染公約》(下稱《防污公約》) 附件V缺乏一致理解，以致在航運作業方面造成諸多困難。

很多船舶經營人遇上的問題是：這些艙底污水應否被視為廢物，像其他乾貨殘餘物一般處理？

香港海事處和香港船東會已針對業界對此事的關注，圓滿解決了這個問題。

國際海事組織轄下的海上環境保護委員會於3月舉行第44屆會議，席上接納了香港與澳洲聯合提交的意見書，同意《防污公約》附件V不適用於艙底污水。該附件的執行指引已作出相應修訂，作出以下澄清：“如果貨物物質在《國際海運危險貨物規則》中並無歸類為海洋污染物，而艙底污水經由船隻艙底污水固定管道排放系統從載貨貨艙排放，則貨艙艙底污水所含的貨物物質不視作貨物殘餘物。”

香港 —

亞洲仲裁之都

過往，國際商業仲裁為解決糾紛的方法，其概念是相對地簡單的。如果雙方就裝運貨物的質量或交付問題意見不合，便會向雙方信任的第三者尋求公正獨立的裁決。自此，仲裁隨着時間而發展。儘管如此，其基本要素始終沒有改變。

從歷史觀點來看，以仲裁來解決航運糾紛，這個傳統源遠流長。仲裁的性質為非正式而較少興訟，致令訂約各方在解決糾紛的過程中和解決糾紛後，較為可能保持彼此間的業務關係。

香港一向是亞洲國際海事之都，地理位置優越，且具有世界一流的通訊設施、運輸和金融服務支援，加上經驗豐富的航運事務專業人才雲集，所以香港是處理仲裁糾紛的理想地方。

香港國際仲裁中心(HKIAC)於1985年由一批大商家和專業人士成立。自此發展成為亞洲調解糾紛的集中點。該中心提供免費資訊服務，而且擁有大量與仲裁相關的文獻。中心去年一共處理257宗個案。

以仲裁調解國際糾紛日漸普遍，香港國際仲裁中心正採取兩個新程序，對與海運相關的爭議各方提供援助，其一與“僅限文件”爭議相關，而另一則為“小額索賠”；後者更加適合索償或反索償數額均不超過5萬美元的仲裁。

香港有“動感之都”之稱，在提供調解海運糾紛服務方面，處於獨一無二的優越位置。香港本身具有傳統卓越的調停技巧，而

且糅合東西方最佳的服務提供者，遂成為亞洲所有仲裁事務的中心。

欲得悉在香港調解糾紛的其他資料，請與香港國際仲裁中心聯絡，地址：香港康樂廣場8號第二期交易廣場38樓，電話：(852)2525 2381，傳真：(852)2524 2171，電郵：adr@hkiac.org，網站：<http://www.hkiac.org>。

中流作業

顧問研究

香港的貨櫃吞吐量中，約有三分之一屬中流作業。海事處做了一項獨有的研究，旨在訂立一套更為安全的中流作業系統。

在中流作業時，裝卸工人須於貨櫃頂工作，在貨櫃四角鉤上或鬆開吊索，工作往往非常危險。香港平均每年有四名裝卸工人因工死亡。有鑑於此，海事處委托Scott Wilson (HK) Ltd.聯同DNV Technica就此問題進行獨立的顧問研究。主要研究結果如下：

- 如果不改善現有的中流作業方式，在未來20年內，將有120名裝卸工人死於這類意外事故。
- 除香港外，其他地方並未廣泛採用中流作業方式來裝卸貨櫃。
- 統計資料顯示，很多意外事故都涉

及內地沿海船隻或內河船隻。

- 短期措施包括採用更為安全的設備和操作程序，減低工人遇險的機會，以及使用安全吊籠運載以人手解繫貨櫃吊索的人員。
- 現有人字起重機並無裝設安全保險操作模式，如果以這類起重機起吊安全吊籠，則仍有起重機發生故障或吊機操作員人為錯誤等潛在危險。
- 中期而言，通過改善現有起吊設備，在當中加設安全保險裝置，便可以改善工作安全。
- 長遠而言，應該禁止裝卸工人在貨櫃頂和在吊運中的貨櫃鄰近四周工作。通過使用重新設計而符合安全標準的駁船全自動吊架，以及起吊設備，就可以達到這個目標。此外，我們或須增闢較少受風浪影響的中流作業區域，這是要在將來的港口規劃中加以考慮的問題。
- 國際間漸趨於禁止裝卸工人在貨櫃頂工作，香港應考慮這個做法。

經此研究後，海事處擬備了關於所有中流作業的安全守則，而且會為工程督導員、吊機操作員和裝卸工人舉辦研討會和課程。



Marine Department Scoops Awards

The Marine Department is hoping the Millennium will bring further honours as it continually looks at ways of improving the operational efficiency and safety of the shipping industry in Hong Kong.

Last year, the department received a number of prestigious awards for its prominent role within the industry on both a local and regional level.

The department's performance pledge won the Silver Award for the Most Informative Pledge and the Bronze Award for the Best Overall Pledge in an inter-department scheme last year. The awards scheme for performance pledges by various government departments is aimed to further promote continuous improvement in the management and delivery of public services.

A user friendly proposal on improved services for businesses - titled "One-stop office for port formalities" - by the department got two prizes in Hong Kong's Helping Business Awards Scheme. They are the Outstanding Helping Business Award and the Best Entries Award.

The department was also given the Outstanding Award in the local Occupational Safety and Health Enhancement Forum.

To top off a successful year, Hong Kong received the Best Asian Seaport Award while Singapore and Kobe, Japan, ranked second and third respectively.

海事處 獲多項大獎

香港特別行政區海事處在新的千禧年，將繼續致力提高香港航運界的運作效率和安全，期望藉此為本港贏取更多榮譽。去年，海事處在本港和地區層面航運界均成績斐然，獲頒授多種著名獎項。

在本港各政府部門間進行的1999年最佳服務承諾選舉中，海事處奪得最佳內容銀獎及最佳整體表現銅獎。香港政府舉辦是項選舉，旨在鼓勵各部門不斷進步和提高服務質素。

本處提出的一份「船隻出入口手續綜合辦事處」的建議書，在方便營商獎勵計劃中獲得「方便營商傑出建議獎」和「優異作品獎」兩個獎項。另外，在「職安健卓越表現分享」比賽中，本處獲頒優異獎。

去年香港更贏得第十三屆亞洲貨運業「亞洲最佳港口」大獎，而新加坡及日本神戶則分別排名第二及第三。



香港簽署海事技術合作諒解備忘錄

香港最近與國際海事組織簽署具有歷史意義的海事技術合作諒解備忘錄，進一步鞏固其作為主要航運中心的地位。

該協議正式確立香港特別行政區與國際海事組織之間的工作關係，藉此向亞太區提供技術支援。

備忘錄由經濟局局長葉澍堃代表香港特別行政區政府與國際海事組織秘書長奧尼爾簽署。

葉澍堃在簽署儀式上表示，該備忘錄有助促進香港成為主要的海事培訓中心。根據該備忘錄，香港在接獲國際海事組織提出要求後，會考慮在香港主辦地區性培訓課程，或派出專家到外地舉辦的課程授課。

奧尼爾說：「國際海事組織正推行地區性的技術支援計劃，而香港地理位置卓越，是主辦研討會和課程的理想地點。」

香港特別行政區海事處
香港中環統一碼頭道38號
海港政府大樓

香港郵政信箱4155號

查詢電話：2542 3711

傳真：2541 7194, 2544 9241

網址：<http://www.info.gov.hk/mardep>

電郵：webmaster@mardep.gcn.gov.hk

香港海事通訊編輯委員會

電話：2852 4423

傳真：2543 8531

電郵：ipro@mardep.gov.hk

訂閱：2852 4397