



香港特別行政區政府海事處
MARINE DEPARTMENT
HKSAR GOVERNMENT

第四十四期 2011年10月

HONG KONG 香港海事通訊 MARITIME NEWS

訪美物流團成果豐碩

運輸及房屋局局長鄭汝樺在2011年9月訪問洛杉磯和三藩市，推廣香港作為主要的物流樞紐。除了推廣物流業，鄭汝樺在三藩市期間，還出席了亞太區經濟合作組織（亞太經合組織）有關交通運輸的會議。

身兼香港物流發展局主席的鄭汝樺，與物流發展局的代表團，在該兩個城市一起出席多項活動。

這些活動包括與物流業界領袖會面，以及造訪業內舉足輕重的公司，尋求拓

展美國與香港之間的合作機會，以迎合對亞洲優質物流服務的殷切需求。

代表團亦參觀全美集裝箱吞吐量第二大的長灘港。

此外，鄭汝樺出席了不同的午餐會，發表專題演講，向當地商界介紹香港在提供高增值物流服務方面的獨特地位。

鄭汝樺於9月12日至14日繼續在三藩市的行程，出席第7屆亞太經合組織運輸部長級會議，以及亞太經合組織運輸和能源部長級會議。

亞太經合組織內21個經濟體系的運輸部長和高層官員就多個議題交流，並集中討論推動綠色和創意交通運輸、強化規管合作、加強區內經濟整合與促進貿易事宜。

作為亞太經合組織唯一女性運輸部長，鄭汝樺亦於2011年9月14日應邀在「從事運輸業務的女性」的特別小組會議中發表演說。



運輸及房屋局局長鄭汝樺（右三）出席第7屆亞太經合組織運輸部長級會議。



鄭汝樺（左七）及香港物流發展局代表團乘船參觀長灘港。



鄭汝樺在洛杉磯一個商界午餐會發表專題演講。



鄭汝樺（右二）及香港物流發展局代表團在洛杉磯參觀北美一間主要貨運及環球物流服務公司。

海事安全及管理會議

廣東海事局、深圳海事局與香港海事處，於2011年9月6日至8日在汕頭舉行第19次定期會議，就多個議題交換意見，包括加強海事安全和保護海洋環境方面的合作。

香港海事處的5人代表團由處長譚百樂率領；廣東海事局局長梁建偉率領其9人代表團，包括汕頭海事局局長李忠華；深圳海事局的7人代表團，則由副局長李為率領。

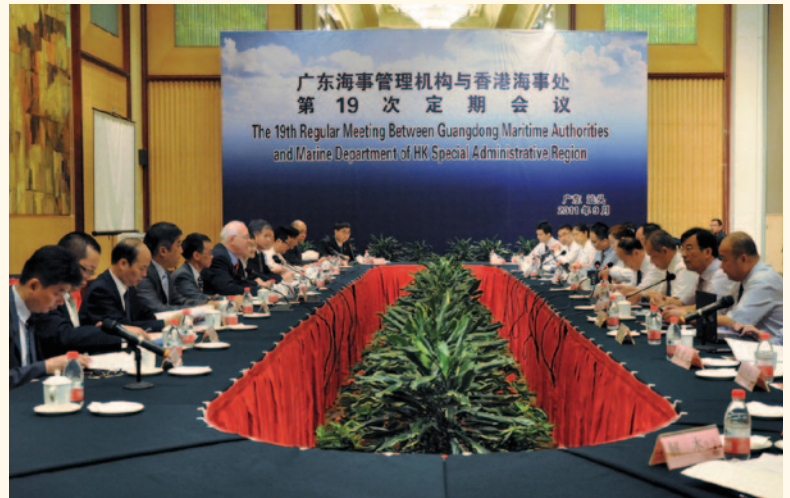
與會代表討論多份議定書和公約，包括國際海事組織的2000年《有毒有害

物質污染事故防備、反應與合作議定書》；2004年《國際船舶壓載水和沉積物控制與管理公約》的準備工作；以及執行《防污公約》附則VI有關防止船舶造成空氣污染規則事宜。

廣東海事局簡介新設立的船舶污染清除協議管理制度，如何有助管理危險品和防止污染。此外，會議又討論各項執行方面的合作，涉及船舶監管、船舶檢驗、遊樂船隻的管理和操作人員發證事宜，並探討計劃中的大鵬灣液化天然氣船隻夜間靠泊，以及粵港兩地多個船

隻航行監察中心分享數據的安排是否可行。針對大鵬灣日趨繁忙的海上交通，與會代表同意必須加強管理該水域內的交通。

另外，香港海事處與深圳海事局的高級官員較早時於2011年7月15日，亦在深圳開會。雙方討論多項感興趣議題的最新情況，包括海事意外調查、港口國監督檢查、港深兩地水域的小型船舶安全監管、香港的海事法律制度，以及航路計劃系統的發展等。



為維港渡海泳提供協助

停辦約30年後，香港業餘游泳總會(業餘泳總)於本年10月復辦維港渡海泳。海事處在籌辦過程中提供了相關的協助。

2011年10月16日早上，渡海泳的參賽者從三家村碼頭游泳渡過維多利亞港對岸的鯪魚涌公園，市民亦樂於觀賞賽事。在比賽期間，聯同業餘泳總及相關的政府部門，海事處負責執行所需的泳客安全及船隻交通管制措施，確保活動安全地進行。

由2011年5月起，海事處與業餘泳總舉行連串籌備賽事的會議，就安全及海上交通事宜提供意見。業餘泳總獲悉根據《商船(本地船隻)條例》，申請賽事許可證所需要符合的要求。海事處亦建議，除了港口使用者外，主辦機構應就有關活動諮詢其他有關政府部門的意見，包括康樂及文化事務署、環境保護署、警務處、運輸署、消防處、地政總署及醫療輔助隊。

參與會議的海事處代表分別來自海港巡邏組、牌照及關務組和船隻交通組。他們就業餘泳總建議的游泳賽道、轉彎位置、參賽者及工作船的安全要求，以至起點、終點和賽道沿途的安全措施，



向業餘泳總提供意見。會上亦討論到參賽者的資格、惡劣天氣下的應變等安全要求。

在海事處協助下，賽事的試水演練於8月21日順利進行。

在比賽當日，海事處派出巡邏船指揮

現場的海上交通，與業餘泳總及其他有關政府部門保持密切聯繫；船隻航行監察中心負責監控在該水域的遠洋輪船和內河船隻，透過甚高頻頻道廣播安全訊息提醒船隻；海上救援協調中心則隨時候命，應對緊急情況。



吸引優秀海員兩大障礙

海事處處長譚百樂對一群航運業領袖表示，海盜猖獗和以罪犯看待海員，妨礙了業界吸引最優秀的人才加入航運行業成為海員。

譚百樂於2011年8月8日在第28屆亞洲海員高峰會議上致辭時，闡述航運業面對的兩大障礙，各地政府和其他各界又該如何協助應對。

第一個障礙是以索馬里為基地的海盜猖獗，令船隻遭騎劫和船員被綁架的威脅大增。隨着海盜在亞丁灣遭受打擊，他們透過使用大量的母船，將活動範圍顯著擴大，橫跨印度洋，對航運貿易構成新的嚴峻威脅。在2011年首6個月，索馬里海盜共發動76次襲擊，騎劫了13艘船隻。

由於有關水域面積非常遼闊，目前派駐當地的海軍應認真考慮採用更主動的動員準則。這樣，當海盜母船離開索馬里基地進入容易被偵測的國際水域時，

海軍便能夠立即作出攔截。

船長和船東方面，他們在公海往往不能好像在亞丁灣一樣，依賴海軍的迅速反應。原則上，香港海事處並不鼓勵攜帶槍械上船，這是考慮到使用槍械可能導致情況加劇，更加危害船員的安全。不過，在海軍行動未有升級下，海事處在2011年2月建議，如果船隻航經海盜猖獗的水域而沒有海軍護航，可以攜帶槍械上船自衛。由於目前沒有正規組織審核這類保安顧問公司，各方應根據有關的建議程序作充分考慮。

至於導致年青人不願意加入航運業的第二個主要障礙，則是對海員以罪犯般處置。譚百樂解釋，當發生海事意外，譬如大規模的海洋污染，各方就意外造成的破壞索償外，當局很多時還要面對社會要求對有關的負責人施以懲罰。在一些事例中，有關當局利用把外來海員以罪犯般處置這種行徑，轉移視線，使

公眾忽略了當局在防止意外或善後方面的責任。在這種情況下，可以想像海員所承受的壓力有多大，多麼徬徨無助。由於語言不通，他們也可能未能享有國際公約規定的權利。他們不熟悉當地的法例和規則，而且可能缺乏甚至沒有適當渠道，尋求法律意見、領事援助或財務保障。

這裡需要的，是考慮就海事意外作出檢控時需要取得平衡，糾正假定一方有罪的取態。司法人員在作出刑事檢控前應有充分把握，有關人士所犯的並非比較輕微的罪行。在大部分案例中，海員曾經極力挽救船隻，但他們依然被視為罪犯。

譚百樂強調，雖然海盜和以罪犯看待海員這兩個問題不能單靠亞洲解決，大家仍須繼續堅持各項所需的措施，致力消除這些對招募航運業人才的不利因素。



香港註冊貨輪協助拯救行動

海事處處長感謝一艘香港註冊貨輪在營救一艘在紅海遭海盜襲擊油輪的行動中，提供不可少的協助。

2011年9月10日，希臘註冊油輪 United Emblem 號在紅海以南曼德海峽遭海盜襲擊及登船。

設於杜拜，作為商船主要聯絡人與區內海軍聯絡的英國海上貿易組織接報後，連繫馬士基公司的保安主任，要求提供協助。組織透過保安主任得以聯絡上在附近水域的香港註冊貨輪 Maersk Karachi 號，後者即時提供甚高頻無線電傳遞聯繫及協助觀察。United Emblem 號只能透過甚高頻與外界連繫，而 Maersk Karachi 號則為其無線電接收範圍內唯一的一艘船。Maersk Karachi 號為俄羅斯海軍其後成功拯救 United Emblem 號，提供莫大協助。

在如此困境中，Maersk Karachi 號樂意伸出援手，彰顯商船的優良傳統。這次拯救行動，獲得英國海上貿易組織及海事處處長的感謝信嘉許。



Mike Stewart 船長(右三)及 Maersk Karachi 號的部分船員。



聆聽意見協助船家運作

海事處處長譚百樂向電船拖輪業界代表表示，他們向海事處反映的意見，在過去及將來，均有助處方配合業界運作的需要。

譚百樂於2011年8月1日出席港九電船拖輪商會周年會慶晚宴。他致辭時舉例說明業界與政府之間的溝通，如何便利船家。

與港九電船拖輪商會的會員多次對話後，海事處於2010年11月決定引入一項簡單程序，允許第1類別小輪拖曳一艘開

敞甲板船隻，以配合船東運作需要。此類開敞甲板船隻的總長度不能超過8米，被拖曳期間不可載人。第1類別小輪的船東必須首先作出聲明，表示會遵從指定條件，確保安全，處方才會在小輪的運作牌照上加上批註。

此外，因應業界要求，海事處檢討了呈交圖則的程序，認為船東為新造姊妹船提交申請時，每份圖則只須呈交2份文本，作審批和存檔用途。因此，處方豁免船東要為新造姊妹船每份圖則呈交

3份文本的規定。減少呈交圖則文本的份數，不但簡化了程序，更可以減輕船東負擔。

海事處與業界保持緊密聯繫，繼續就共同關注的議題進行討論。處方亦促請海濱事務委員會，聆聽港口使用者的意見，尤其是有關在海傍設置港口設施的事宜。海濱事務委員會已經同意成立水域與陸地連接專責小組，增選的成員包括多個港口使用者組織代表。



出席港九電船拖輪商會57周年會慶的嘉賓合照。

香港船舶註冊再添中海集運船隻

中海集裝箱運輸(香港)有限公司旗下最新系列船隊的第4艘船隻——「中海水星」號——於2011年7月13日在韓國釜山舉行命名暨交船儀式，並於同日註冊成

為香港船舶註冊的一員。

出席儀式的嘉賓，包括海事處副處長廖漢波。

「中海水星」號為一艘總註冊噸位

150,853的集裝箱船，全長351米。該公司一向向造船廠三星重工業有限公司訂購了8艘1萬4千1百teu船隻，其中3艘較早時已經交付，並在港註冊，她們分別是「中海之星」號、「中海金星」號和「中海木星」號。

中國海運集團在香港船舶註冊的公司排名中位列第5，註冊的總噸位達3百萬。集團在2012年將另有10艘船隻加入香港船舶註冊，將註冊船隻總噸位約為1百萬。

目前，香港註冊船隻的總噸位已累積超過6千5百萬，令香港船舶註冊位列全球4大船舶註冊之一。



出席「中海水星」號命名儀式的嘉賓合照。

全球最大 太陽能船訪港

在海事處的協助下，全球最大依靠太陽能推動的船隻 Turanor Planetsolar，於本年8月訪港。該船為推廣可再生能源組織世界之旅，香港則為其中1站。

Turanor Planetsolar 是一艘瑞士註冊的雙體船，註冊總噸為294。該船的表面鋪設537平方米的太陽能板，使她單靠太陽能就可航行。該船全長約30米，闊約16米。

留港期間，Turanor Planetsolar靠泊在尖沙咀的海運碼頭。她亦於留港其中1天駛至香港科技大學，舉辦推廣活動。

該船訪港約1星期中，海事處的船隻交通組和海港巡邏組給予協助，包括在她駛經海港期間控制海上交通。

Turanor Planetsolar是次環球之旅，由船上4位船員負責，航經大西洋、巴拿馬運河、太平洋、印度洋、蘇彝士運河，最後返回地中海，途經的國際港口城市包括邁阿密、坎昆、布里斯班、香港、上海、新加坡、阿布札比等。



香港特別行政區政府海事處

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：(852) 2542 3711

傳真：(852) 2541 7194, 2544 9241

網址：www.mardep.gov.hk

電郵：mdenquiry@mardep.gov.hk

香港海事通訊編輯委員會

電話：(852) 2852 4423

傳真：(852) 2543 8531

電郵：ipro@mardep.gov.hk

訂閱：(852) 2852 4544



海事處助理處長／港口管理鍾少文（左）向船長Erwann贈送紀念盾牌。



靠泊在海運碼頭的Turanor Planetsolar。