

監管概覽

本集團擁有的船舶在國際航程營運。由於每個國家對本身的領海均擁有主權，故此本集團擁有的船舶在不同國家的領海時，必須遵守有關國家的法律。因此，本集團擁有的船舶須遵守不同法律、規例及規則，大致可分類為以下類別：

1. 國際公約及守則
2. 船旗國規例
3. 港口國規例
4. 船級社規則及規例
5. 國際海運固體散貨守則 (IMSBC守則)
6. 海牙威士比規則

本集團主要從事租賃其船舶作乾散貨物運輸的業務，該等船舶的營運及載運乾散貨物的各方均須遵守下文所載的規則及規例。

1. 國際公約及守則

公約

本集團擁有的船舶營運時必須遵守不同公約，包括：

- 1.1 《SOLAS公約》
- 1.2 《國際防止船舶造成污染公約》(「MARPOL」)
- 1.3 《航海人員訓練、發證及當值標準國際公約》(「STCW公約」)
- 1.4 《國際勞工組織公約》(「國際勞工組織公約」)
- 1.5 《國際海上避碰規則公約》(「COLREGS」)
- 1.6 《國際載重線公約》

該等公約已被大多數國家承認及／或納入本國法律中。所有在成員國註冊或進入成員國領海的船舶均須遵守該等公約，視乎該等公約的認可及／或綜合至彼等各自的本地法律的程度。

若干公約的主要內容如下：

SOLAS公約規管商船的安全。該公約列明船舶的建造、設備及營運的最低標準。船舶如能取得各種指定的認證，即證明完全達成有關準則。

MARPOL涉及防止船舶因營運或意外事故而污染海洋環境。該公約規管船舶排出的各種形式的污染物，包括油污、廢水、垃圾和廢氣。

STCW公約就於國際航程行走的船舶上工作的航海人員訂立有關訓練、認證及當值標準的準則。根據此項公約，本集團擁有的船舶須配置足夠的高級船員及船員，而有關船員必須具備指定水平的航海時間，各人亦必須接受相應的訓練及認證，以便在船舶上執行其各自的職務。

COLREG就於公海航行的船舶訂立航道方面的規則。該公約包括有關駕駛及航行、在有限能見度時操作船舶等規則。

國際載重線公約就船舶載重的吃水深度訂立限制，並同時就有關防止海水通過門口、艙口、窗口、通風口等進入船舶的事項訂立條文。

守則

此外，船舶必須遵守監管機構（例如國際海事組織）不時採納的規則及規例，例如：

1.7 ISM守則

1.8 國際船隻及港口設施保安規則（「ISPS規則」）

制訂ISM守則的原意是加強有關船舶安全營運及防止污染等岸上管理的責任。本集團擁有、營運及管理的所有船舶均須遵守ISM守則。

ISPS規則於2004年7月生效。實施該規則的目的是減少船舶受到恐怖主義活動利用的機會。

本集團的船舶行走國際航程，並會經過及到訪不同國家。有關船舶需要在有關國家的領海內遵守各有關國家的法律、規例及規則。

2. 船旗國規例

船舶必須於某個國家或司法權區註冊及懸掛註冊國家或司法權區（「船旗國」）的旗幟航行。這項規例賦予船舶某個國籍，並按此推論，即使船舶位於另一國家的領海內，船上事務仍受船旗國的法例管轄。

船旗國對懸掛其旗幟航行的船舶擁有司法管轄權及行使監察控制權。有關權力涉及根據適用的國際公約及全國性規例，檢查、核實及發出安全及防止污染文件。該等船旗國規例及規定適用於在該船旗國註冊的船舶，惟某些亦將適用於到訪的外國船舶。例如，百慕達2002年商船法擁有適用於在百慕達註冊的船舶的條文，而某些條文則適用於在國家領海內從事營運的外國船舶。

本集團擁有的船舶乃於香港註冊。除國際公約外，本集團擁有的船舶亦需遵守香港的適用法例、規例及規定。

2.1 香港有關商船業的主要法例

下文為香港有關商船業的主要法例概要：

(i) 商船(註冊)條例(第415章)

商船(註冊)條例規定對於香港註冊船舶的船東實行若干註冊及申請責任及法律責任。

(ii) 商船條例(第281章)

商船條例主要處理(a)船舶的註冊及領牌；(b)船舶的沒收；(c)強制性第三方風險保險；及(d)船舶的扣留。

(iii) 商船(油類污染的法律責任及補償)條例(第414章)

商船(油類污染的法律責任及補償)條例為執行因任何由船舶運載的油類持續排出或自船舶逸出造成的污染或損害對船東提出的申索提供立法框架。

(iv) 商船(安全)條例第(369章)

商船(安全)條例監管香港商船的安全。

(v) 商船(碰撞損害法律責任及救助)條例(第508章)

商船(碰撞損害法律責任及救助)條例監管有關救助行動的法例。此條例綜合1989年國際海難救助公約，從而令香港此方面的法例與國際法例一致。

(vi) 海上貨物運輸條例(第462章)

海上貨物運輸條例綜合海牙威士比規則，海牙威士比規則監管有關海上貨物運輸的訂約方(包括船東)的權利及法律責任(及該等法律責任的限制)。

雖然多項國際公約的大部分成員國直接將有關國際公約的規定，以納入成員國本身的國家法例方式而採納，但部分國家的船旗國規定或會有所分別或涵蓋至國際公約並無指明適用的領域。

3. 港口國規例

如上文所述，船舶必須遵守在船舶所航行水域擁有主權的國家或司法權區的法律。當船舶在港口往來時，必須遵守適用於船舶營運所在水域的有關當地規例。

港口的地方規定主要包括有關污染、領航、壓艙及靠泊／拋錨的規定。

4. 船級社規則及規例

船級社是制訂及實施有關海事相關設施(包括船舶及離岸建築)的設計、建造及檢驗的技術準則的非政府組織。船級社亦監督及檢驗船舶及建築，以確保船舶及建築遵守該等準則。

全世界有多個船級社，其中部分是國際船級社協會(「IACS」)的成員。本集團擁有的船舶經由美國的美國船級社及英國的勞氏船級社評級。

遵守認可船級社的規則及規例現已強制適用於每艘遠洋商船。船級社將對根據該船級社的規則設計、建造、測試及營運的每艘新船舶評定級別。於妥善完成有關檢驗後，船級社將發出級別證書。對於航行中的船舶，船級社會進行相關檢驗以確保有關船舶仍然遵守該等規則。

船舶會根據其結構完整性及設計就有關船舶的用途而被分類。分類規則主要涵蓋船身、機器、控制機電及電力安排的完整性及強度等各方面。

一般而言，評級證書的有效期為五年，並須待每年對船身及機器進行的年度檢驗獲得滿意結果後重新確認，而有關檢驗包括對電力裝置、安全設備及通訊設備進行的一般檢查。

證書將會於五年後待全面檢驗(稱為特別檢驗)獲得滿意結果後更新及重發。有關船舶的船身及機器會接受全面檢查，包括進行離開水面的檢查，以證明船舶的結構、主要及必要輔助機器、系統及設備仍然符合有關規則所指的良好狀況。視乎相關規則的規定，對船身的檢查可能輔以對鋼材結構的超聲波厚度測量。有關檢驗擬用於確定結構完整性仍然有效，以及識別任何嚴重腐蝕、明顯變形、斷裂、損壞或其他結構退化。倘船舶鋼結構的厚度被發現少於相關船級社的船級規定，一般將被要求進行船級社批准的維修工程，例如由具備正式資格的焊工根據獲批准的程序以適當的物料進行焊接，以維持船級狀態及可能作為船舶繼續服務的先決條件。

此外，已被評級的船舶必須於五年內入塢兩次，以便能深入檢查船殼板、軸系、推進器及方向舵。

大部分保險須待船舶獲得認可船級社認證已保持船級狀態後方獲得承保。本集團擁有的船舶獲得美國的美國船級社及英國的勞氏船級社認證為已保持船級狀態。

5. 乾散貨物相關規則及規例的描述

本集團主要從事本集團自置船舶的租賃業務，透過出租船舶作乾散貨運輸，為客戶提供全球海運服務。出租船舶作乾散貨運輸須遵守SOLAS公約及海牙威士比規則(載於海上貨物運輸公約附錄)。

5.1 SOLAS公約

國際海事組織的最高技術團體海上安全委員會決定採納《國際海運固體散貨守則》(IMSBC守則)，而SOLAS公約第六章須作出相應修訂，使IMSBC守則成為強制性，預期修訂將於2011年1月1日生效。IMSBC守則將代替《固體散貨守則》(BC守則)，BC守則於1965年首次獲採納為推薦性守則，並自此定期作出更新。

強制性IMSBC守則旨在透過提供運送特定類型貨物的危險的資料以及對於(其中包括)運送各類型乾散貨物將被採納的適當程序的指示，促使安全存放及運輸固體散裝貨物。

由於IMSBC守則綜合至SOLAS公約，故必須提供有關運送各類型乾散貨物的各項程序的指引。東主亦可能預期獲通知各類型乾散貨物的特質、應如何處理該等貨物、連同各種釐定其各項特性應進行的各項測試程序。

5.2 海牙威士比規則

海牙威士比規則(「該規則」)載於海上貨物運輸條例(香港法例第462章)附錄為附表。該規則為一套有關海上貨物運輸的國際規則。該規則致力在船東及貨物利益的競爭利益中取得平衡。

根據該規則，承運人須(其中包括)「妥善地及謹慎地裝載、處理、積載、運輸、保管、照料及卸載所運貨物」及「盡應盡的努力使船舶處於適航狀態」及「為船舶妥善配備人手、裝備及供應」。根據香港法例，倘在締約國家發出提單，或運輸的貨物是從締約國家境內的港口出發或該提單所載有或所證明的合約規定該合約受該規則或受使該規則生效的任何國家法例所管限的，則該規則所施加的責任適用於運送乾散貨物。

該規則進一步對承運人規定在多種情況下，只要承運人能夠證明其已行使合理水平的專業精神及照料，承運人可豁免貨物申索的責任。

6. 結論

經營海運業務的公司須遵守不同法律、規例及國際公約，惟須視乎有關公司的船舶營運所在地點的司法權區、擁有船舶的公司註冊成立的國家、有關船舶註冊的船旗國及擁有船舶的公司及有關訂約方於不同協議內願意遵守的法律及司法管轄權。