

法規概覽

本公司擁有的船舶在亞洲航程中營運。由於每個國家對其本身的領海均擁有主權，故本公司擁有的船舶在各國領海航行時，必須遵守該國的法律。因此，本公司擁有的船舶受制於不同法律、法規及規則，大致可分類為以下類別：

1. 有關遠洋貨船的國際公約及守則
2. 船旗國法規
3. 港口國法規
4. 船級社規則及規例
5. 乾散貨物相關義務及責任的適用國際或當地法律法規

本公司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法規。

1. 國際公約及守則

公約

一般情況下，本公司擁有的貨船的經營應遵守各項公約，包括：

- 1.1 《國際海上人命安全公約》
- 1.2 《防止船舶污染國際公約》(「防止船舶污染國際公約」)
- 1.3 《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(「海員培訓、發證和值班標準國際公約」)
- 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》(「國際海上避碰規則公約」)
- 1.6 《國際船舶載重線公約》

該等公約已獲大多數國家認可及／或納入本國法律中。在成員國註冊或進入成員國領海的所有船舶須根據該等公約，視乎該等公約的認可及／或納入彼等各自國內法的程度。

若干公約的主要內容如下：

國際海上人命安全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。

防止船舶污染國際公約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類污染物，包括油污、廢水、垃圾及廢氣。

海員培訓、發證和值班標準國際公約就在國際航線航行的船舶上工作的海員訂立有關培訓、發證和值班的標準。根據該公約，本公司擁有的船舶需配備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。

國際勞工組織公約確定並規定在職人士(如海員)的基本權利，無論個別成員國的發展程度如何。

國際海上避碰規則公約規定就在公海航線航行的船舶訂立航道方面的規則。該公約載述有關駕駛及航行、在有限能見度時操作船舶等規則。

國際船舶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，船舶通常須遵守監管機構(例如國際海事組織)不時採納的規則及法規，例如：

1.7 ISM守則

1.8 國際船隻及港口設施保安規則(「國際船隻及港口設施保安規則」)

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。本公司擁有、營運及管理的所有船舶均須遵守ISM守則。

法規概覽

國際船隻及港口設施保安規則於二零零四年七月生效。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。

本公司的船舶行走亞洲航程，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、法規及規則。

2. 船旗國法規

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。這項法規賦予船舶某個國籍，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法規，檢查、核實及發出安全及防止污染文件。該等船旗國法規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。

本公司擁有的船舶乃於百慕達註冊。除國際公約外，本公司擁有的船舶亦需遵守百慕達的適用法例、法規及規定。該等法律、法規及要求包括以下：-

3. 港口國法規

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法規。

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(「國際船級社協會」)的成員。本公司擁有的船舶經由財團法人中國驗船中心、國際船級社、地峽船級社及法國國際檢驗局評級。

法規概覽

一般而言，每艘遠洋商船(如經正確評級)應遵守認可船級社的規則及規例。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，已獲評級的船舶一般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。

大部分保單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。本公司擁有的船舶獲得財團法人中國驗船中心、國際船級社、地峽船級社及法國國際檢驗局評級認證為已保持船級狀態。

5. 乾散貨物相關義務及責任的適用國際或當地法律法規

本公司主要從事本公司自置船舶的租賃業務，透過出租船舶作乾散貨運輸，為客戶提供海運服務。出租船舶作乾散貨運輸須遵守國際海上人命安全公約及海牙威士比規則。

5.1 國際海上人命安全公約

二零零八年十二月四日，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》(國際海運固體散貨守則)，而國際海上人命安全公約第六章須作出相應修訂，使國際海運固體散貨守則成為強制性。二零一一年一月一日，國際海運固體散貨守則生效。

強制性國際海運固體散貨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。

由於國際海運固體散貨守則綜合至國際海上人命安全公約，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

《統一載貨證券規則國際公約修定議定書》，通常稱為海牙威士比規則(「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。作為締約國及/或在本國法律中納入部分該規則的相關國家包括中國、日本、越南及印度尼西亞。

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」。根據一些國家的法律，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，承運人可豁免或限制貨物申索的責任。

6. 結論

經營海運業務的公司須遵守不同法律、法規及國際公約，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。