

二零零二年四月二十二日會議
討論文件

立法會經濟事務委員會

"註冊船舶品質管理系統"：最新情況

引言

海事處自一九九九年四月起，實施註冊船舶品質管理系統(品管系統)，以檢驗在香港船舶註冊上的船舶。在二零零零年十二月十九日的會議上，委員討論精簡船舶註冊程序的立法建議。當局承諾就品管系統與其取代了的法定船旗國檢驗制度(法檢制度)的分別，向委員提供補充資料。該資料其後詳述於我們在二零零一年一月十六日提交本委員會的立法會文件CB(1)462/00-01。

2. 除上述的資料外，委員會在二零零零年十二月十九日的會議上，又要求當局在品管系統實施一段較長的日子後，就其成效提供進一步資料。本文件旨在提供該資料。

背景

3. 在一九九九年四月一日引進品管系統之前，凡船舶註冊於香港船舶註冊，即須接受由海事處認可的船級社檢驗及由海事處稽核該檢驗，以確定該船舶已全面符合所需的安全標準。此後，船級社及海事處對船舶分別作每年和每五年一次的定期檢驗。

4. 上述安排有以下不足之處 -

- (a) 任何在檢驗之後的跟進查察，僅限於重新檢查在檢驗中發現的缺陷，看看它們是否已被糾正；
- (b) 海事處、船級社及船東或其管理公司並沒有直接的溝通，為改善船舶素質而商討問題；以及

- (c) 海事處首次稽核及每五年一次定期檢驗的要求，對船東構成高運作成本。缺乏彈性的檢驗安排亦對船東構成不便。

5. 我們須確保在香港註冊的船舶（香港船舶）具高素質，以維持香港船舶的良好國際形象以及提高香港作為國際航運樞紐的地位。有見於法檢制度的問題及為確保香港船舶素質的重要性，海事處在一九九九年四月實施品管系統以取代法檢制度。

品管系統

6. 品管系統由兩個主要部份組成，就是建立一個數據系統為船舶作素質評級，以及為香港船舶進行實質檢查。數據系統參考一套和船舶素質有關的客觀準則（包括事故數字、船旗國管制的檢驗記錄、扣押記錄以及由船級社進行檢驗的記錄），篩選船舶及其管理公司。透過對和條件吻合的船舶以及管理公司進行檢查和稽核，可能或已導致船舶素質下降的問題得以確認。海事處接著會與有關的船東和船舶管理公司從"方便營商"的角度商討該些問題，以在船舶素質開始或進一步下降前，訂定可行的解決辦法和預防措施。檢查和跟進措施更明確和集中。

7. 在品管系統實施的首兩年，海事處依賴人手編制和處理該系統。為了改善處理不斷增加的資料，海事處為品管系統建立了一個特定的電腦數據庫系統，該系統於二零零一年開始使用。當輸入審查過的數據資料後，電腦系統會根據鑑別船舶素質的條件對資料進行分析，然後以優先次序定出須被檢查/稽核/作跟進行動的船舶/管理公司的名單。程序是全自動化和客觀的，用相同方法評核所有船舶和涉及的機構。

品管系統的成效

檢查和稽核

8. 表一列出品管系統過去三年的運作數字。數字顯示品管系統的表現不斷改善，並能極佳配合快速增長的香港船舶註冊數目。

表一：品管系統在香港船舶上的表現

| | 1999 | 2000 | 2001 |
|---------------------|-------|-------|-------|
| 香港船舶數目 | 276 | 349 | 433 |
| 文件審核 (佔香港船舶的百分比) | 19.2% | 28.6% | 37.8% |
| 經品管檢查的香港船舶數目 | 13 | 15 | 30 |
| 經稽核的船舶管理公司數目 | 6 | 6 | 7 |

香港船舶的扣押率

9. 表二及附表列出香港船舶在過去多年的扣押率。自品管系統在一九九九年實施以後，對香港船舶和船舶管理公司進行的檢查和稽核更有效。香港船舶遭海外船旗國扣押的比率見改善趨勢，並仍低於世界各地船舶的平均扣押率。

表二：東京及巴黎備忘錄區域內
香港船舶遭扣押的比率¹

| | 1999 | 2000 | 2001 |
|-------------------------|-------|-------|-------|
| 東京備忘錄區域內香港船舶扣押率(%) | 1.85% | 1.98% | 1.55% |
| 巴黎備忘錄區域內香港船舶扣押率(%) | 4.95% | 4.03% | 3.23% |
| 東京及巴黎備忘錄區域內香港船舶平均扣押率(%) | 3.40% | 3.01% | 2.39% |
| 東京備忘錄區域內平均扣押率(%) | 7.18% | 6.87% | 未有 |
| 巴黎備忘錄區域內平均扣押率(%) | 9.15% | 9.50% | 未有 |

¹ 港口國監督備忘錄是國際性的機制，透過合作和協調，定立有效的港口國監督地區，以消除不符合標準的船舶活動。目的是推動航運安全、保護海洋環境以及確保船上的生活和工作環境。

其他

10. 相比法檢制度，船級社在品管系統下所進行檢驗的素質，更能反映於船舶的狀況。因此，新系統更有效監管船級社良好表現的程度。

11. 品管系統的互動特性，亦使該系統比法檢制度下純為規管和被動的檢驗程序，更能在有關機構內推動安全文化。海事處每約三個月舉行定期的安全研討會，與業界交流在品管檢查及稽核所吸取的經驗。

結論

12. 總括來說，品管系統方便使用，提供彈性的檢查及稽核安排，幫助船東更有效監察他們的船舶、船上工作人員、船舶管理公司及船級社。品管系統自實施後廣受業界歡迎，因為它積極地幫助船東、管理人員及船上工作人員改善其船舶(尤其安全和環境方面)的素質。

13. 有如本港一樣，許多國家如英國、美國及荷蘭，在近年來設計不同的素質船舶計劃，以便更有效監察在其國家註冊的船舶以及進入其港口的船舶的素質和狀況。香港的品管系統是一個先驅制度，已被証實為就管制船舶素質而言方便使用及具成本效益，在國際間被參考以發展相類模型。

經濟局
二零零二年四月

東京 MOU / 巴黎 MOU
香港船舶港口國監督扣押率

附件

