

二零零二年三月廿日會議
討論文件

立法會經濟事務委員會
《商船(本地船隻)(一般)規例》及
《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》

引言

本文件闡述我們建議根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)制定的《商船(本地船隻)(一般)規例》("一般規例")和《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》("安全檢驗規例")。

背景

2. 本港的港口，由穿梭於香港水域內不同地點的船隻，提供各式各樣的服務，例如接載乘客或運載貨物。我們稱這些船隻為本地船隻，與受聘於國際航線的遠洋船隻作出區分。

3. 長期以來，本地船隻由不同的法例規管，管理這些船隻的都是一些載於多項條例及其附屬法例的規定，這對於本地船隻的船東和船隻營運者來說都極不方便。

4. 立法會於一九九九年七月制定《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)("條例")。該條例把以往載於不同條例的本地船隻法例，納入一條單為本地船隻而設的綜合法例內。要施行該條例，我們須連帶制定多條附屬法例。我們計劃根據條例制訂共十條附屬法例。在二零零一年，我們向立法會提交了當中三條附屬法例，即《商船(本地船隻)(住家船隻)規例》、《商船(本地船隻)(渡輪終點碼頭)規例》及《商船(本地船隻)(進行研訊)規則》。這三條規例 / 規則已經制定。

5. 在二零零二年二月廿五日的上一次會議上，我們向議員闡述了餘下七條會根據條例制定的規例當中的兩條規例，分別是《商船(本地船隻)(避風塘)規例》及《商船(本地船隻)(證明及領牌)規例》。在二零零二年三月廿日的會議上，我們會再向

議員闡述餘下七條規例當中的另外兩條規例，即一般規例和安全檢驗規例。

建議

(a) 《商船(本地船隻)(一般)規例》

6. 我們會在一般規例加入和下列三個管制範疇有關的新條文，以提高本地船隻在香港水域內運作的安全 -

(i) 在香港水域內設定輸送燃油的地點

7. 船隻的輸送燃油活動，現時受《船舶及港口管制規例》(第 313 章，附屬法例)第 45(2)條監管。根據該規例，不超過 2 000 淨登記噸位的燃油船隻，可為供給燃油並靠另一船隻而停放。

8. 除《船舶及港口管制規例》第 45(2)條外，現時法例並無管制在本港水域內的輸送燃油活動。但是，由於境外對柴油的需求激增，我們近期發現在本港水域邊界附近的輸送燃油活動十分活躍。在那些無遮蔽的海面上，不論是輸送燃油或接收燃油的船隻，都可能受波濤影響而過度搖動，冒著海事污染和意外的風險。一些涉及在航中船隻的輸送燃油運作，更提高了這風險。

9. 海事處已提醒業界，如此輸送燃油具潛在的危險及污染海洋的風險，並已勸喻業界合作，往有遮蔽和安全的地點(例如指明的碇泊處)輸送燃油。然而，有見於該類運作存在的風險及其事故可能帶來的後果，海事處處長認為有需要加強管制在無遮蔽的香港水域進行的輸送燃油活動。為此，一般規例將引入具以下效果的新條文 -

- 若接收燃油的船隻正於《船舶及港口管制(港口)令》(第 313 章，附屬法例)附表指明的維多利亞港港口之內靠泊於(突堤式)碼頭，或於該範圍之內繫泊或碇泊，或處於《船舶及港口管制規例》附表 7 第 3 段(a)至(g)指明的專用碇泊處，則輸送燃油的船隻毋需海事處處長批准，便可以輸送燃油予上述的接收燃油船隻；

- 輸送燃油的船隻若碇泊於指定的輸送燃油地區，亦毋需獲海事處處長批准而可輸送燃油予接收燃油的船隻。該些定輸油區位於油塘、長沙灣、在香港仔西避風塘、長洲避風塘和屯門避風塘以外的數個地點、屯門出入境船隻碇泊處以南、油麻地碇泊處以北以及西貢海；
- 上述的專用碇泊處和指定輸送燃油地區，都屬較遮蔽和可安全地輸送燃油的地點。它們一直都是業界進行該些運作的地點。在該些地點以外輸送燃油，都被認為較不安全。除非事前獲海事處處長批准，否則禁止進行；
- 當兩艘船隻都正在航時，船隻將被禁止輸送燃油至另一艘船隻，或由另一艘船隻接收燃油；以及
- 違反以上新條文，即屬犯罪。有關船隻的船東、他的代理人或船長須受刑責而被判處第 5 級罰款(即 \$50,000)及入獄六個月。

(ii) 掉進海裡的貨物

10. 涉及掉進海裡貨物的事故，可能會對人命安全構成危險及對海洋環境帶來深遠的影響。因此，在發生事故時不論是在船上或外援的緊急小組，對涉及事故的貨物是否具有良好的知識，以確知該等貨物是否含任何危險成份或海洋污染物，十分關鍵。此外，我們亦須確保肇事船隻的船東、他的代理人及船長會採取即時行動，移除掉進海裡的貨物，以減低附近船隻的風險和可能對環境造成的影響。

11. 正如以上所強調，有鑑於認知貨物性質和移除掉進海裡貨物的重要性，我們建議在一般規例中制定條文指明下列事宜，以加強對掉進海裡貨物的管制 -

- 本地船隻在運載貨物過境、入口、出口或轉運時，在船上都必須隨時備有該等貨物的書面記錄。該記錄須載有貨物的描述，包括包裝種類、淨重和體積、以及

託運人與收貨人的姓名和地址等。備有記錄的目的是方便在發生事故時，船員及其他對船隻提供協助的人士，可由記錄得知涉及貨物的性質，從而有效地修正和控制緊急情況；

- 違反以上新條文，即屬犯罪。除非以作出所有應盡努力為辯護理由，有關船隻的船東、他的代理人或船長須負該刑責而被判處第二級罰款(即\$5,000)；
- 船東、他的代理人及船長須就任何掉進海裡的貨物負責任。就此海事處處長可向他們任何一人發出指示，要求其採取行動，從海裡移除掉入水中的貨物；
- 不遵從上述海事處處長的指示，即屬犯罪。除非具合理辯解，船東、他的代理人或船長可被判處第四級罰款(即\$20,000)及入獄一年；以及
- 若在海事處處長發出的指示中的指明期限內，任何掉進海裡的貨物沒有被移除，海事處處長可採取行動移除該貨物，並向負有責任的人士追索該行動所招致的開支。

(iii) 發出新許可證予內地船隻和領有澳門特別行政區牌照的船隻

12. 在沿岸或內河航限內營運的內地船隻及領有澳門特別行政區牌照的船隻，現時根據《商船(雜類航行器)規例》(第 313 章，附屬法例)第 3 條 (就拖船以外的船隻而言) 或《商船(小輪及渡輪)規例》(第 313 章，附屬法例)第 7 條(就拖船而言)，獲發許可證以准許其停留於本港水域。當條例生效時，《商船(雜類航行器)規例》和《商船(小輪及渡輪)規例》會被廢除。內地船隻及領有澳門牌照的船隻，會根據條例第 89(2)條獲發許可證。我們會在一般規例制定所需條文，賦予海事處處長發出該新許可證的權力。

(b) 《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》

13. 安全檢驗規例的目的，是訂定有關本地船隻的安全構造、機器、設備和檢驗的規定。這些規定現散佈於以下三條條例及/或其附屬法例 -

- (i) 《船舶及港口管制條例》(第 313 章)；
- (ii) 《商船(安全)條例》(第 369 章)；以及
- (iii) 《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)。

14. 建議的安全檢驗規例會轉載以上的條文至一處(即安全檢驗規例)。此外，安全檢驗規例會制定下條文，以簡化現有安排、將現行做法寫進法例及採納國際上已接納適用於船隻運作的措施 -

- (i) 海事處處長會正式授權予驗船督察，為本地船進行檢驗及簽發證明書。

根據現行做法，驗船督察是根據海事處處長發出的內部指令，進行船隻的檢查，並在檢查後簽署和發出有關的證明書。我們建議把這個指令安排寫進安全檢驗規例中，使海事處處長以後不須再逐次發出指令，藉此提高程序的效率。

- (ii) 涉及高風險運作的貨船，須要符合更嚴格的安全規定及領取證明書。

現時在本港水域或內河航限內營運的數類乾貨船隻及運油輪，被列為"高風險"的船隻。這些船隻必須領有"安全設備記錄"作為發牌條件。安全檢驗規例會訂明這項現有的規定。

- (iii) 根據國際標準，當船隻在推進機器以最高速運行時，任何超過 85 分貝音量的位置，都不可分配為乘客艙。這項標準會被寫進法例。

上述規定符合國際海事組織"船上音量準則"訂定的建議。在一九九五年，海事處透過訂定"檢驗第一類及第二

類小輪及渡輪指示"，以行政方式把上述規定適用於所有本地客船。我們會將上述的規定正式訂明於法例(即安全檢驗規例)之內。

- (iv) 為便利船隻在低能見度及海事交通繁忙的情況下航行，雷達將被正式列為渡輪船隻的航海設備的一部份。為了達到這目的，目前載於"小輪及渡輪船體、機器及設備證明書"，須有認可種類雷達及相關受過訓練雷達操作員，適用於在維多利亞港外航行的渡輪船隻的現行要求，將被寫進法例。任何不符合規定即屬犯罪。涉及船隻的船東、他的代理人或船長須負刑責並會被判處第三級罰款(即\$10,000);以及
- (v) 現時適用於運載乾貨的自御駁船的船舷及有關證明書的規定，會擴展至適用於某些其他種類的貨船，例如運載危險品的船隻及駁船、運油的船隻及駁船、運載有害液體的船隻及駁船，及挖泥船和水艇。擴大適用範圍是反映現時國際上就該類貨船採取的做法。

諮詢

15. 我們在草擬一般規例和安全檢驗規例的過程中，不斷徵詢臨時本地船隻諮詢委員會及其轄下相關的小組委員會／工作小組的意見。上述組織的代表來自本地航運業不同界別，他們對擬訂立的條文表示支持。

經濟局
二零零二年三月