

政府總部經濟局的信頭

本函檔號 Our Ref: ECON 4/3231/88(99)Pt. 21

來函檔號 Your Ref:

香港中區  
昃臣道 8 號  
立法會大樓  
立法會  
助理法律顧問  
何瑩珠女士

何女士：

商船（本地船隻）條例草案  
（條例草案）

多謝您一九九九年四月三十日的來信，關於你提出的疑問，現按來信的標題作答如下：

**第 2 條 — 釋義**

- (a) 條例草案的目的，是在一套綜合條例的規定下，單獨就有別於遠洋船隻的本地船隻的管制和規管事宜，制訂一個新的法定架構。條例草案的多項條文均參照《船舶及港口管制條例》的相關條文擬訂，而該條例對於香港水域內的所有船隻（包括本地船隻及遠洋船隻）可作出規管，但條例草案一經制定後，《船舶及港口管制條例》中有關本地船隻的條文會相應廢除。經修訂的《船舶及港口管制條例》將規管及管制香港水域內的遠洋船隻，而新的條例則規管本地船隻。所有船隻均受該條例草案或《船舶及港口管制條例》規管。《船舶及港口管制條例》將適用於第 3(4)條提及的客船。

- (b) 我們在擬備該條例草案時，曾透過包括有內地沿海船隻營辦商代表的臨時本地船隻諮詢委員會，徵詢航運界的意見。在諮詢該委員會期間，以及自該條例草案刊登憲報至今，我們均沒有接獲反對本地船隻定義的意見。內地沿海船隻雖然無須繳交港口費，但當進入香港水域時，卻須申領許可證，並繳付訂明的費用。內地沿海船隻並沒有獲得豁免強制領港的規定。關於本條例草案中適用於內地船隻和本港船隻方面有異的條文，請參閱第 3(3)a 及 10(e)條，以及附表第(1)(a)條。
- (c) “以動力承托方式操作的船隻”，是水翼船及噴射飛翼船這一類高速船的技術名稱，因本港的小輪有以動力承托方式操作，所以有需要包括這個用詞。“動力承托的航行器”一詞，於有關船隻定義的第(a)段內出現。“感潮水域”一詞沒有在條例草案內的其他地方出現，故屬贅詞，並會藉委員會審議階段修正案予以刪除。“燈塔”一詞在“助航設備”、“航標”及“浮標”的定義中出現。“浮標”一詞，則在“助航設備”、“航標”、“燈塔”及“繫泊設備”的定義中出現。

### **第 7 條 — 驗船師的特許**

沒有任何規例載明特許驗船師的資格。不過，根據該條例草案第 7(1)條，處長可在符合若干條件的情況下，為施行該條例而特許任何人為驗船師。

### **第 15 條**

海事處會存備本地船隻的登記冊，作行政用途。公眾人士在遵守《個人資料（私隱）條例》的規定後，可查閱登記冊所載的資料。

### **第 V 部和第 16(8)條**

- (a) 第 V 部不需要有一條與第 10(e)條相同的條文，因為第 3(3)(a)條已闡明第 V 部不適用於“本地船隻”定義中第(e)段所提述的本地船隻。
- (b) 第 16(1)至(7)條是以《船舶及港口管制條例》第 29 條為根據。根據該條而制定的規則並無法律效力，也不屬於附屬法例。根據第 16 條制定的規則也同樣不具法律效力，並且不屬於附屬法例。第 16(8)條旨在令事件不存疑問。

### **第 17 條 — 對本地合格證明書的持有人是否適宜**

#### **執行職務或對其行為進行研訊**

根據第 20 條須予制定的規則，與根據《商船（海員）條例》（第 478 章）第 115 條制定的《商船（海員）（進行研訊）規則》（第 478 章附屬法例）完全一樣，都是附屬法例。研訊程序會採取類似司法的程序進行。條例草案並無規定所有或任何舉行研訊的人士必須是司法人員。假如一名現職司法人員獲委任進行研訊，則該人員仍會繼續享有司法人員可享的利益，但不會獲支付根據該條條文可享的酬金。

### **第 21 條**

第 21 條是以《商船（海員）條例》（第 478 章）第 118 條為根據，旨在授權處長在合理的情況下，例如有人上訴得值，推翻了研訊的決定，可以為牌照被吊銷或暫停的海員，再次簽發牌照。為免存疑，我們將以“假如應研訊委員會的要求”取代“認為在有關個案中達至公正而有所需要”，使有關條文更清晰。

### **第 37 條 — 釋義**

當局會視乎 1999 年船舶及港口管制（修訂）條例草案和本條例草案於何時制定而作出相應的修訂。

### **第 40(1)(a) 及 3(a) 條**

由於第 40(a) 條已明確規定處長和督察可分別或共同行使第 40(1) 條訂明的權力，因此無須按建議修訂條文。

### **第 40(1)(f) 及 (g) 條**

根據本部制定的附屬法例訂明須存備登記冊、證明書或其他文件，以供查閱。

### **第 46 條**

由於商船（防止及控制污染）（修訂）條例草案並沒有對《船舶及港口管制條例》第 45 條有關“油”的定義作出相應修訂，因此，如商船（防止及控制污染）條例草案獲得制定，則該條或第 46 條都無須作出相應修訂。

### **第 X 部 — 船隻的扣押、移走及扣留**

- (a) 由於條例草案的“標題”沒有法律效力，只屬描述性質，我們認為無須循建議進行修訂。
- (b) 由於船隻可以迅速離開，因此，在沒有手令的情況下，扣押和扣留本地船隻的建議亦屬合理。在上述情況下，要事先取得司法部門的授權或許可並不切實可行。

再者，關乎人身、財產或環境安全而行使扣押和扣留權力的理由已在第 52(1)(a) 條載明。在該等情況下，立即扣押和扣留有關船隻亦屬合理。

此外，根據條例草案第 52 條所賦予的權力和 62 條是不同的，必須注意的是，第 62 條是關於“任何處所”或“任何住宅處所”，但第 52 條則關於“本地船隻”，即本條例草案所規管的主題。在一般確定的情況下，從事受規管的活動的人，例如本地船隻的船東，必須調整他對私隱方面的期望，以配合規管的法例。

- (c) 有關條文的用意，是給予船隻遭扣留的船東不少於三個月的時間，進行所需的補救工作。為使有關的政策更清晰，我們將刪去“該期間在任何情況下均不得少於由該船隻被扣押之日起計的 3 個月”。
- (d) 由於條文已隱含費用必須合理的含意，因此無須加入“合理”一詞。

### **第 53 條**

如有充分理由，根據《船舶及港口管制條例》被扣留的船隻上的貨物可予移走，例如為確保航運安全而必須把被扣留的船隻上的貨物移走。罰款額是訂於對違例者有阻嚇力的水平。

### **第 54(3)及第 56 條**

不錯，船隻會被視作棄船，公開拍賣。

### **第 75 條**

本條文是以《船舶及港口管制條例》第 14 條為根據。海事處處長根據第 72 條獲得轉授權，使獲授權人員亦可登船。

### **第 77(2)(c)條**

有關提述將予刪除。

## **第 86 條**

該條文的用辭恰當。

## **第 89(1)(zs) 條**

該條文並無引起關注，不須修改。

來信就條例草案中文本所提意見，我們的見解如下：

## **第 2 條**

- (a) 在“起重工具”的定義中，“吊桶鉤”和“鉤環”應分別為“吊桶鉤”和“鉤環”。
- (b) 在“起重裝置”的定義中，“吊杆”應為“吊桿”。
- (c) “信號站”一詞是正確的，該詞正是第 313 章之下各條規例所指的“信號站”，而該章各規例內“signal station”的相對應中文版本均為“信號站”。
- (d) “船員”和“船隻”的定義應排列在緊接“船長”的定義之後。

## **第 3 條**

“Government”的相對應中文版本是“政府”。第 1 章第 3 條會於適當時候修訂。

## **第 8(3) 條**

“根據(b)段作出的核准”將修訂為“根據本款作出的核准”。

### **第 40(1)(a)條**

“premises”的相對應中文版本通常都是“處所”。“地方”一詞的涵意較廣，似乎並不適合在這條條文內使用。

### **第 42(1)條**

沒有需要刪除兩個“中”字。本條與第 43(1)條雖有些微不一致的地方，但不會產生歧義。

### **第 47(1)(b)(i)條**

在“如排放來自某一本地船隻”短語中的“排放”一詞，指在第(1)款首句所述的“排放”（即油或含油混合物排放入香港水域）。

### **第 51(3)條**

“再犯”一詞指繼初次犯罪後的任何犯罪行爲，與“第二次犯罪或其後犯罪”所表達的意思相同。條例草案的英文本將以“any subsequent offence”取代“a second or subsequent offence”。

### **第 56(3)(b)條**

英文短語“unable to trace the owner of the vessel”的相對應中文版本，即“不能探知該船隻的船東”會較“不能追查該船隻的船東”為佳。“追查”一詞指“找尋”或“調查”，但沒有包含“找到”或“發現”的意思。“不能探知”這句短語指不能找到或不能發現東主。

### **第 68(4)條**

“進入……財產”一詞是“enter the property”的相對應中文版本，第一章第三條界定了“property”一詞的定義，其相對應中文版為“財產”。當此條與第一章第三條一併解讀，“進

入……財產”的意義便十分清晰，和”enter the property”有着相同意義。

**第 70(3)條**

“須正於某船隻上”應為“須正於某本地船隻上”。除此之外，本條文的意思與英文本的意思是相同的。

香港特別行政區  
經濟局局長  
(郭仲佳 代行)

電話號碼 : (852) 2537 2842

傳真號碼 : (852) 2523 0030

一九九九年六月一日