

立法會參考資料摘要

《船舶及港口管制條例》

(第 313 章)

《商船(註冊)條例》

(第 415 章)

《2005 年船舶及港口管制(修訂)規例》 《2005 年船舶及港口管制規例(修訂附表 7)公告》 《2005 年商船(註冊)(費用及收費)(修訂)規例》

引言

本文件向議員簡介以下三條附屬法例：

A

- (i) 《2005 年船舶及港口管制(修訂)規例》(“項目 A”)(載於附件 A)調低船隻(包括遠洋輪船)碇泊費及港口設施和燈標費，並引進新的碇泊費收費制度；

B

- (ii) 《2005 年船舶及港口管制規例(修訂附表 7)公告》(“項目 B”)(載於附件 B)闢設五個維修碇泊處，藉此提高中流理貨能力，並輕微調整西面危險品碇泊處的界線，藉以改善其配置；以及

C

- (iii) 《2005 年商船(註冊)(費用及收費)(修訂)規例》(“項目 C”)(載於附件 C)引進香港註冊船舶噸位年費減費計劃。

2. 在二零零五年十一月八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令項目 A 和項目 C 應為施行上文第 1 段所述目的而訂立。

3. 海事處處長行使《船舶及港口管制規例》(第 313 章附屬法例 A)所賦予的修訂附表權力，訂立項目 B。

理據

與鄰近港口的競爭

4. 雖然香港港口位列世界領先港口之一，我們正面對鄰近港口的激烈競爭。為防止貨物流失，而導致航班減少及影響港口的操作效率，我們曾諮詢業界人士的意見，並在他們支持下，建議多項提高香港港口競爭力的措施，當中包括本摘要所載的建議。

調低訪港遠洋輪船的碇泊費

5. 隨 超級貨櫃船的出現，遠洋輪船靠泊的港口數目和次數都較少，使樞紐港的運作日趨重要。與此同時，香港處理的轉口貨物也有顯著增加。為提高香港作為樞紐港的吸引力，我們需鼓勵其他亞洲國家使用本港的貨運服務。為此，我們建議調低碇泊費，以吸引更多亞洲航線的貨輪來港裝卸貨物。這些貨輪多為較小型的遠洋輪船，通常停泊在碇泊區裝卸貨物。這項建議措施既可減低亞洲航線遠洋輪船來港直接運送 / 轉運貨物的成本，亦可惠及在碇泊區專門裝卸貨物的中流作業商。

6. 現時我們按日向停泊港內和港外的船隻收取碇泊費，費用分別為每日每 100 噸港幣 69 元和港幣 47 元，首日免費，截算時間為午夜。我們建議改為按小時向停泊港內和港外的遠洋輪船收取碇泊費，費用分別為每小時每噸 0.02 元（即每 100 噸 2 元）和 0.015 元（即每 100 噸 1.5 元），由船隻到港時起計，首 12 小時免費。這項建議有助縮短船隻在港內停留的時間，從而紓緩海港的擠迫情況，並能鼓勵亞洲航線的遠洋輪船多靠泊本港。我們估計，一艘噸位約 6 500 噸的典型遠洋輪船，如在香港內港碇泊兩天，只須繳付約 4,600 元的碇泊費，每程可節省約 1,500 元。

調低遠洋輪船的港口設施及燈標費

7. 我們建議把遠洋輪船的港口設施及燈標費調低約 5 %，由每 100 噸 57 元減至 54 元，作為另一項鼓勵遠洋輪船來港裝卸貨物的措施。一艘 6 500 噸的遠洋輪船，每次來港可因而節省約 200 元。

關設維修碇泊處

8. 我們建議在港口內和大嶼山以北水域關設五個維修碇泊處，藉此提升中流理貨能力，應付業界需求。
9. 現時大嶼山以北水域未設有碇泊處，以致船運到該處水域的貨物須先在海港內的碇泊處卸下，然後再循馬灣航道經海路或利用陸上交通工具把貨物運載到該處。我們建議在深水角關設兩個碇泊處，藉此提高貨物作業的效率。
10. 由於設在奇力灘的政府繫泊設備已在二零零四年移走，我們建議在該處關設三個碇泊處，從而善用香港水域。我們也建議輕微調整西面危險品碇泊處的界線，藉以改善其配置。

引進香港註冊船舶噸位年費減費六個月的機制

11. 香港船舶註冊穩健增長，截至二零零五年九月，註冊船舶總噸位超過 2 900 萬噸。為了鼓勵船舶長期在香港註冊，維持香港註冊船舶數目穩定增長，以及把香港船舶註冊發展成優質船舶註冊，我們建議持續在香港註冊兩年並於此期間從未遭扣留的船舶，可獲減費六個月。

規例

12. 項目 A 的主要條文如下：
 - (a) **第 2 條：碇泊費**
此條修訂《船舶及港口管制規例》(第 313 章附屬法例 A)第 50 條，引進建議的新收費制度，並澄清須繳付碇泊費的情況。
 - (b) **第 3 條：港口費及費用**
此條修訂《船舶及港口管制規例》附表 13，實施新的碇泊費收費制度，以及港口設施及燈標費的減費水平。

13. 項目 B 的主要條文如下：

第 2 條：專用碇泊處

此條修訂《船舶及港口管制規例》附表 7(“附表”)第 2(c) 項，輕微調整西面危險品碇泊處的界線；以及修訂附表第 3 項，指明五個分別設在奇力灘和深水角的維修碇泊處。

14. 項目 C 的主要條文如下：

第 2 條：噸位年費

此條修訂《商船(註冊)(費用及收費)規例》(第 415 章附屬法例 A)第 4 條，引進船舶噸位年費減費機制，讓持續在香港註冊的船舶，每註冊滿兩年可獲減費六個月，但有關船舶必須在這兩年期間內沒有遭扣留。

立法程序時間表

15. 上述三條附屬法例將在二零零五年十一月十八日刊登憲報，在二零零五年十一月二十三日提交立法會，並在二零零六年二月一日生效。

建議的影響

D
 E

16. 建議對財政會有影響，詳情載於附件 D，對經濟也有影響，詳情載於附件 E。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文，並且不會影響《船舶及港口管制條例》和《商船(註冊)條例》的約束力。施行建議所需的額外工作可由海事處現有員工承擔。建議對公務員和生產力沒有影響，對環境和持續發展也沒有重大影響，但會降低在香港港口運作的成本以及香港船舶註冊的註冊費，從而提高香港作為航運中心的吸引力和競爭力。

公眾諮詢

17. 我們曾就建議諮詢港口行動事務委員會、船舶諮詢委員會、臨時本地船隻諮詢委員會、香港港口發展局轄下的港口發展諮詢小組、香港航運發展局轄下的航運服務專責小組，以及領港事務諮詢委員會。他們支持上述建議。

18. 我們也曾在二零零五年七月二十五日徵詢立法會經濟事務委員會的意見，議員對建議表示支持。

宣傳安排

19. 我們會在二零零五年十一月十八日發出新聞稿，並安排經濟發展及勞工局發言人解答傳媒的查詢。

查詢

20. 如對本摘要的內容有任何疑問，請聯絡經濟發展及勞工局助理秘書長孫志強先生（電話：2121 2304）；有關項目 A 和項目 B 的問題，也可向海事處高級海事主任(質素保證及發展)陳漢斌先生（電話：2852 4539）查詢；有關項目 C 的問題，則可向海事處總註冊主任(船舶及海員事務)鄭養明先生提出（電話：2852 3881）。

經濟發展及勞工局

二零零五年十一月十六日

《2005 年船舶及港口管制(修訂)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《船舶及港口管制條例》
(第 313 章)第 80(1)條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2006 年 2 月 1 日起實施。

2. 碇泊費

《船舶及港口管制規例》(第 313 章, 附屬法例 A)第 50 條現予修訂 —

(a) 廢除第(1)款而代以 —

“ (1) 如一艘船隻某次進入香港水域後, 在香港水域內碇泊停放的期間或合計期間超過 12 小時, 則須就該船隻為超過 12 小時的時間繳付附表 13 所訂明的碇泊費。 ” ;

(b) 加入 —

“ (1A) 就第(1)款而言, 如某船隻 —

- (a) 在海軍碇泊處碇泊 ;
- (b) 繫固於繫泊設備或碼頭 ;
- (c) 經繫固而並靠船廠或繫固於船臺滑道或乾船塢 ; 或

- (d) 經繫固而並靠另一艘船隻，而該另一艘船隻經繫固而並靠船廠，

則該船隻並不屬在香港水域內碇泊停放。”；

- (c) 在第(2)款中 —

- (i) 在(b)段中，在末處加入“或”；
- (ii) 在(c)段中，廢除末處的分號而代以句號；
- (iii) 廢除(d)、(e)、(f)及(g)段。

3. 港口費及費用

附表 13 現予修訂 —

- (a) 廢除第 1 項而代以 —

“ 1. 碇泊費 —

就每一艘採用碇泊方式停放的船隻而言，費用為以下兩項中數額較大 —

- (a) 最低費用..... 100
- (b) 按以下方式計算的費用，所得總數中不足一角的零數免收 —

- | | | |
|------|---|-----------|
| (i) | 當該船隻
停放在維
多利亞港
口界限
內：以每
噸每小時
計，不足
1 噸之數
亦作 1 噸
計算，不
足 1 小時
亦作 1 小
時計算.. | 0.02 |
| (ii) | 當該船隻
停放在香
港水域內
其他地
方：以每
噸每小時
計，不足
1 噸之數
亦作 1 噸
計算，不
足 1 小時
亦作 1 小
時計算.. | 0.015 ” ; |

(b) 在第 3(c)項中，廢除“ 57 ”而代以“ 54 ”。

行政會議秘書

行政會議廳

2005 年 月 日

註釋

本規例修訂《船舶及港口管制規例》(第 313 章, 附屬法例 A)(“主體規例”), 引入新的碇泊費用收費結構, 並減低港口設施及燈標費。根據主體規例, 此兩項費用已是須予繳付的。

《2005年船舶及港口管制規例(修訂附表7)公告》

(由海事處處長根據《船舶及港口管制規例》(第313章，
附屬法例A)第72(1)條訂立)

1. 生效日期

本公告自2006年2月1日起實施。

2. 專用碇泊處

《船舶及港口管制規例》(第313章，附屬法例A)附表7現予修訂 —

(a) 廢除第2(c)項而代以 —

“ (c) 西面危險品碇泊處

在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍 —

- | | | |
|-------|----|----------------|
| (i) | 北緯 | 22 °18.409' , |
| | 東經 | 114 °06.515' ; |
| (ii) | 北緯 | 22 °19.000' , |
| | 東經 | 114 °06.459' ; |
| (iii) | 北緯 | 22 °19.168' , |
| | 東經 | 114 °06.767' ; |
| (iv) | 北緯 | 22 °19.171' , |
| | 東經 | 114 °07.020' ; |

(v) 北緯 22 °18.842' ,
東經 114 °07.664' ;

(vi) 北緯 22 °18.358' ,
東經 114 °07.197' 。

註：在第 2(c)項中，凡提述某一點的坐標，
即提述該點以 1984 年世界大地測量系
統(WGS 84)為基礎的坐標。”；

(b) 在第 3 項中，加入 —

“ (i) 奇力 1 號碇泊處

在香港水域內以連接下列位置
的直線為界的範圍 —

(i) 北緯 22 °17.825' ,
東經 114 °05.964' ;

(ii) 北緯 22 °18.339' ,
東經 114 °06.449' ;

(iii) 北緯 22 °17.901' ,
東經 114 °06.478' ;

(iv) 北緯 22 °17.389' ,
東經 114 °06.221' 。

註：在第 3(i)項中，凡提述某一點的坐標，
即提述該點以 1984 年世界大地測量系
統(WGS 84)為基礎的坐標。

(j) 奇力 2 號碇泊處

在香港水域內以連接下列位置
的直線為界的範圍 —

- (i) 北緯 22 °18.358' ,
東經 114 °07.197' ;
- (ii) 北緯 22 °18.625' ,
東經 114 °07.455' ;
- (iii) 北緯 22 °17.859' ,
東經 114 °08.089' ;
- (iv) 北緯 22 °17.934' ,
東經 114 °08.414' ;
- (v) 北緯 22 °17.692' ,
東經 114 °08.614' ;
- (vi) 北緯 22 °17.434' ,
東經 114 °07.503' 。

註：在第 3(j)項中，凡提述某一點的坐標，
即提述該點以 1984 年世界大地測量系
統(WGS 84)為基礎的坐標。

(k) 奇力 3 號碇泊處

在香港水域內以連接下列位置
的直線為界的範圍 —

- (i) 北緯 22 °18.625' ,
東經 114 °07.455' ;
- (ii) 北緯 22 °18.842' ,
東經 114 °07.664' ;
- (iii) 北緯 22 °17.934' ,
東經 114 °08.414' ;
- (iv) 北緯 22 °17.859' ,
東經 114 °08.089' 。

註：在第 3(k)項中，凡提述某一點的坐標，即提述該點以 1984 年世界大地測量系統(WGS 84)為基礎的坐標。

(l) 深水角 1 號碇泊處

在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍 —

- (i) 北緯 22 °19.455' ,
東經 113 °58.569' ;
- (ii) 北緯 22 °19.515' ,
東經 113 °59.202' ;
- (iii) 北緯 22 °19.185' ,
東經 113 °59.371' ;
- (iv) 北緯 22 °19.140' ,
東經 113 °58.619' .

註：在第 3(l)項中，凡提述某一點的坐標，即提述該點以 1984 年世界大地測量系統(WGS 84)為基礎的坐標。

(m) 深水角 2 號碇泊處

在香港水域內以連接下列位置的直線為界的範圍 —

- (i) 北緯 22 °19.528' ,
東經 113 °59.268' ;
- (ii) 北緯 22 °19.673' ,
東經 113 °59.634' ;
- (iii) 北緯 22 °19.355' ,
東經 113 °59.692' ;

(iv) 北緯 22 °19.227' ,
東經 113 °59.427'。

註：在第 3(m)項中，凡提述某一點的坐標，即提述該點以 1984 年世界大地測量系統(WGS 84)為基礎的坐標。”。

海事處處長

2005 年 月 日

註釋

本公告修訂《船舶及港口管制規例》(第 313 章，附屬法例 A)，對西面危險品碇泊處的範圍作出輕微調整，並且指明 5 個分別在奇力灘及深水角的維修碇泊處。

《2005 年商船(註冊)(費用及收費)(修訂)規例》

(由行政長官會同行政會議根據《商船(註冊)條例》
(第 415 章)第 90(1)條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2006 年 2 月 1 日起實施。

2. 噸位年費

《商船(註冊)(費用及收費)規例》(第 415 章, 附屬法例 A)第 4 條現予
修訂 —

- (a) 在第(1)款中, 廢除在“亦須繳付”之後的所有字句而代以“根據第(2)、(2A)或(2C)款訂定的噸位年費。”;
- (b) 在第(2)款中, 廢除在“日開始。”之前的所有字句而代以“(2) 除第(2A)款另有規定外, 附表第 3 部所指明的噸位年費須就船舶的每個註冊年度而繳付, 註冊年度於船舶註冊日期及其後的該日期的每個周年”;
- (c) 加入 —

“(2A) 除第(2B)及(2C)款另有規定外, 如 —

- (a) 有關船舶在緊接船舶註冊日期的任何一個周年日之前連續 2 年是獲註冊的船舶;

- (b) 該船舶沒有在該 2 年內的任何時間遭扣留；及
- (c) 指明噸位年費須就在緊接該周年日之前的一個船舶註冊年度而繳付，

則減半的指明噸位年費須就於船舶該周年日開始的該船舶的註冊年度而繳付。

(2B) 如 —

- (a) 有關船舶在 2006 年 2 月 1 日前是獲註冊的船舶；及
- (b) 有關的周年日是 2006 年 2 月 1 日之後的船舶註冊日期的第一個或第二個周年日，

則第(2A)款不適用。

(2C) 如某船舶 —

- (a) 在 2006 年 2 月 1 日前是獲註冊的船舶；及
- (b) 沒有在於 2006 年 2 月 1 日開始並於緊接該日期之後的船舶註冊日期的第二個周年日的前一天終結時屆滿的一段期間內的任何時間遭扣留，

則減去按照第(2D)款計算的年費收費百分率所得出的數額的指明噸位年費，須就該第二個周年日開始的船舶註冊年度而繳付。

(2D) 有關的百分率採用下列公式計算，所得的計算結果中不足百分之一之數亦作百分之一計算 —

$$\frac{(365+D)}{365 \times 2} \times \frac{1}{2} \times 100$$

在以上公式中，D 代表於 2006 年 2 月 1 日開始並於緊接該日期之後的船舶註冊日期的第一個周年日的前一天終結時屆滿的期間所涵蓋的日數。

(2E) 就第(2A)(b)及(2C)(b)款而言，如依據《國際海事組織大會 A.787(19)號決議》第 5.2.1 段，國際海事組織獲通知就某船舶在某特定時間遭扣留而採取任何補救行動，則該船舶即屬在該特定時間遭扣留。”；

(d) 在第(3)款中，廢除在“亦須”之後的所有字句而代以“繳付獲註冊船舶的指明噸位年費的 1/12。”；

(e) 廢除第(4)款而代以 —

“ (4) 根據第(3)款須繳付的噸位收費，須就於臨時註冊日期開始的每段為期 1 個月的臨時註冊期間而繳付。”；

(f) 加入 —

“ (6) 在本條中 —

“指明噸位年費”(specified annual tonnage charge)指附表第 3 部第 1 項指明的噸位年費。”。

3. 修訂附表

附表現予修訂，在第 3 部中，廢除第 2 項。

行政會議秘書

行政會議廳

2005 年 月 日

註釋

本規例修訂《商船(註冊)(費用及收費)規例》(第 415 章，附屬法例 A)，就根據《商船(註冊)條例》(第 415 章)獲註冊的某些船舶而減免須繳付的噸位年費。

建議的財政影響

A. 《2005 年船舶及港口管制(修訂)規例》

調低遠洋輪船港口及燈標費的建議，將令政府每年少收約港幣 960 萬元；引進新的碇泊費收費制度，估計將令收入每年減少約港幣 1,250 萬元。

B. 《2005 年船舶及港口管制規例(修訂附表 7)公告》

關設新的維修碇泊處，估計每年可帶來總收入港幣 120 萬元。

C. 《2005 年商船(註冊)(費用及收費)(修訂)規例》

根據二零零五年九月二十八日的船舶數目計算，建議的噸位年費減費機制將令政府每年少收約港幣 420 萬元。視乎船舶在香港註冊的時間長短，政府每年的損失為已收噸位年費的 6% 至 11.5% 左右(二零零五年的船舶噸位年費收入估計約為港幣 4,790 萬元)。在香港註冊的 1 080 艘遠洋輪船中，估計有 599 艘合資格獲減免噸位年費(即已在香港註冊兩年，並在最近的 24 個月內沒有被扣留記錄)，佔本港註冊船隊的 55 %。

建議的經濟影響

港口是香港重要的經濟基礎建設。港口理貨活動約佔香港本地生產總值的 4%，並提供 3.4% 的就業機會，即約 110 000 個職位。

《香港港口規劃綱 2020》研究建議政府採取多項措施，提升我們的港口競爭力。現時提出的建議，是提高成本競爭力的主要措施之一。

如香港港口不能維持區內樞紐港的地位，貨物及相關貿易活動會相繼遷離到鄰近城市，結果我們可能會失去擁有理貨量大的有利條件，優勢下滑，最終對本港的經濟和就業造成重大的不利影響。