

《啟德郵輪碼頭條例草案》：

回應立法會秘書處法律事務部和
委員在 2015 年 11 月 24 日
法案委員會第二次會議上提出的事宜

本文件載述政府對下列事宜的回應：

- (a) 立法會秘書處法律事務部在 2015 年 11 月 20 日來信提出的事宜；以及
- (b) 法案委員會秘書在 2015 年 11 月 26 日來信提述因應 2015 年 11 月 24 日法案委員會第二次會議上所作討論後有待跟進的事宜。

釋義

郵輪的釋義

2. 法律事務部在其來信中附件的第 1 段指出，儘管「郵輪」的定義除其他的以外還包括「專員為施行本條例而批准的任何其他船隻」，《條例草案》並無條文賦權旅遊事務專員(專員)為有關目的而批准「船隻」為「郵輪」。在 2015 年 11 月 24 日法案委員會第二次會議上，委員亦查詢這部分釋義是否確實有必要，因為「郵輪」以外船隻的停泊活動，可屬於「進行專員認為適當的任何活動」，所以屬第 4(c) 條所涵蓋，作為啟德郵輪碼頭(郵輪碼頭)的一項准許「用途」。

3. 在一些情況下，「純粹為觀光或遊樂目的而用作運載乘客，或擬純粹為該等目的而用作運載乘客」以外的船隻也會停泊在郵輪碼頭，例如海上圖書館或海上酒店。就《條例草案》所訂的規管制度而言，我們的政策原意是以同樣的方式規管這類船隻及用於載客觀光或遊樂的典型郵輪，包括它們進出郵輪碼頭區及在碼頭區內的管制。因此，為施行《條例草案》，我們認為確實有必要把專員所批准的其他船隻納入「郵輪」的定義。

4. 在 2015 年 11 月 24 日的法案委員會第二次會議上，有委員提出，部分為觀光或遊樂目的而載運乘客的船隻亦可能同時用作其他用途，例如運送貨物或郵件。我們希望補充，視乎郵輪旅遊業的發展，

使用郵輪碼頭的船隻日後亦可能會為乘客提供觀光或遊樂以外的娛樂元素或功能。因此，為顧及上述情況，我們認為「郵輪」的定義有必要涵蓋專員所批准的其他船隻。

5. 雖然《條例草案》沒有另訂條文，賦權專員為施行《條例草案》而批准船隻作為「郵輪」，我們認為在「郵輪」的定義中提述「專員……批准的任何其他船隻」，已隱含將有關權力賦予專員。我們認為就「郵輪」的定義另訂條文，以賦權專員批准「船隻」作為「郵輪」，並非必要。

「管理者」的中文對應詞

6. 法律事務部在其來信中附件的第 2 段提議我們考慮修訂「property manager」的中文對應詞，由「管理者」修訂為「物業管理者」。正如我們在 2015 年 11 月 24 日法案委員會會議上解釋，從政策方面而言，我們認為「管理者」和「物業管理者」之間並沒有任何實質分別。加上從政策考慮方面，我們認為比起「經理」及「經理人」，「管理者」能夠更準確地反映「property manager」的意思，是更理想的對應詞。從草擬角度而言，「管理者」能作為一個簡明的標籤，並已在第 2 條中有清晰定義，不會有任何詮釋上的困難。因此，我們認為沒有必要將此用語修訂為「物業管理者」。

納入並非用於航行的「船隻」

7. 法律事務部在其來信中附件的第 3 段要求我們解釋為何參照《船舶及港口管制條例》(第 313 章)第 2 條，把「在香港境內或香港水域內並非用於航行或並非建造或改裝作航行用途的船隻」納入「船隻」的定義。

8. 我們的政策原意是把所有船隻納入《條例草案》所訂規管制度的規管範圍，不論有關船隻是否用於航行。例如第 8 條便對非用於航行船隻(例如登岸浮躉)的進出施加限制，以確保郵輪碼頭區運作暢順。

郵輪碼頭的用途

9. 法律事務部在其來信中附件的第 4 段要求我們闡釋下列事宜：(i) 第 4(b) 條在描述郵輪乘客使用郵輪碼頭登船及離船的用途時加入「利便」一詞；(ii) 列舉第 4(c) 條下專員認為適當的活動的性質和例子；以及(iii)第 4(d)條所述「附帶用途」的涵蓋範圍。

10. 我們希望在下文闡釋，供委員參考：

- (i) 郵輪碼頭提供協助郵輪乘客登船及離船的設備和設施。其中，樓高十層以上的典型郵輪須以登船橋連接碼頭大樓，供旅客離船。換言之，郵輪碼頭的作用是利便郵輪乘客登船和離船，所以在第 4(b)條下採用「利便」一詞。
- (ii) 第 4(c) 條下專員認為適當的活動的性質，包括會議、展覽及獎勵旅遊活動、車展、品牌宣傳活動、新產品發布會、新船下水禮，以及電影拍攝等。這些活動一般於郵輪碼頭內相關場地沒有用作郵輪運作期間舉辦。
- (iii) 第 4(d)條所述附帶用途的涵蓋範圍，包括支援郵輪碼頭運作的任何用途，例如為郵輪提供補給品和清潔服務、商業活動（餐廳、商店、外幣兌換站）、旅客服務（香港旅遊發展局運作的資訊站），以及交通設施（停車場和旅遊巴士上落客區）和服務。

郵輪碼頭的管制

11. 正如在其來信中附件的第 5 段中提及，法律事務部注意到，《條例草案》並無條文明文賦權專員管轄郵輪碼頭，有別於《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第 313H 章)；後者規定相關碼頭須受海事處處長管轄。法律事務部請我們解釋兩者的草擬方式為何不同。

12. 正如我們在 2015 年 11 月 24 日法案委員會會議上解釋，當中分別不在於草擬方式，而是在於香港法例第 313H 章和《條例草案》下分別歸屬於海事處處長和專員的具體管制權限。如《條例草案》所訂明，專員獲賦權管制郵輪碼頭的運作和管理(第 5 條)、進入郵輪碼頭區(第 7 及 8 條)，以及劃定和管制進入限制區(第 9 至 14 條)。與此同時，郵輪碼頭區亦同時涵蓋香港水域，而這水域部分的管制事宜受有關海事的法例規管，這些海事的法例不屬專員的職權範圍。基於這個背景，我們認為不宜加入一條綜合條文，指明郵輪碼頭區的整體管轄權授予專員。

運作和管理郵輪碼頭

商業模式

13. 關於《條例草案》第 5 條，法律事務部在其來信中附件的第 6 (a)段中查詢「商業模式」的法律涵義，以及《條例草案》應否以《機場管理局條例》(第 483 章)第 6 條的「審慎的商業原則」代替「商業模式」。委員亦於 2015 年 11 月 24 日法案委員會會議上提出類似問題。

14. 從我們的政策角度而言，按「商業模式」運作郵輪碼頭，指以謀取或有意謀取盈利，而非其他價值為主要目的。第 5(4) 條更進一步闡釋，訂明碼頭營運者或專員(視乎情況而定)可以收取的費用，不得藉參照收回運作和管理郵輪碼頭所招致或相當可能招致的行政或其他成本，或收回運作和管理郵輪碼頭的開支等事宜而予以局限。

15. 我們注意到，規管個別法定機構／公司的運作和管理的法例訂明，有關法定團體／公司必須按照「審慎的商業原則」處理業務。例子包括《香港科技園公司條例》(第 565 章)第 7 條、《九廣鐵路公司條例》(第 372 章)第 12(1)條，以及《機場管理局條例》(第 483 章)第 6(1)條。

16. 我們認為規管有關法定團體／公司的法例旨在對他們營運業務的方式施加限制。《啟德郵輪碼頭條例草案》卻不同，正如第 5(3)及(4)條所訂明，其目的旨在賦權專員和私人碼頭營運者，讓他們可以按商業模式運作和管理郵輪碼頭。碼頭營運者是一私人商業機構。我們認為只要在不抵觸租賃協議規定下，碼頭營運者可按其商業決策營運，我們認為沒有必要在《條例草案》下對其商業決策加以規限。由於規管個別法定機構／公司的運作和管理的法例與《條例草案》的目標不同，所以兩者的用語的用意也有不同。

政府、專員與碼頭營運者之間的關係

17. 法律事務部在其來信中附件的第 6 (b) 段中查詢，在郵輪碼頭的最終管制、運作和管理方面，專員與碼頭營運者之間的關係；又在其來信中附件的第 6 (c) 段中查詢專員是否獲授法定權力，代表政府與碼頭營運者商討和訂立租賃協議。在 2015 年 11 月 24 日法案委員會會議上，政府應委員要求承諾以書面闡釋政府、專員與碼頭營運者之間的關係。

18. 在現行租賃協議下，政府是「地主」，碼頭營運者是郵輪碼頭主要部分的「租戶」，用以經營郵輪業務和作附帶用途(包括附屬商業區和交通設施)。政府亦會監察郵輪碼頭的運作。專員獲香港特別行政區的行政長官轉授權力，代香港特別行政區政府(特區政府)處理郵輪碼頭用地的土地管理、使用和開發事宜。有關轉授安排刊載於2011年3月10日憲報的2011年第1823號政府公告(見附件)。

19. 專員憑藉所獲授權，代表作為「地主」的特區政府就郵輪碼頭的運作和管理訂立租賃協議。

專員可授權和轉授職能

20. 關於《條例草案》第6條所訂的專員轉授權力事宜，法律事務部在其來信中附件的第7段中查詢：(i)有關授權會否阻止專員隨時行使任何已如此轉授的權力或執行任何已如此轉授的職能；以及(ii)專員可轉授予管理者的職能。

21. 委員可留意：

(i) 《釋義及通則條例》(第1章)第44(1)條訂明，「凡條例授權力予任何人將本身獲任何條例所授權力轉授予他人代為行使，或將本身獲任何條例所委職責轉授予他人代為執行(a)轉授人雖已轉授，仍可隨時行使已轉授的權力，或執行已轉授的職責……」因此，專員在第6(3)條下把職能轉授予碼頭營運者或管理者，不會阻止專員行使或執行已如此轉授的職能。

(ii) 第6(3)及(4)條規定，專員可將其於《啟德郵輪碼頭條例草案》下的職能轉授予管理者或其他人，但不得轉授其在第6(1)、6(3)、9(1)及23(1)條下的職能。可轉授予管理者的職能的例子，包括命令某人離開郵輪碼頭區(第7條)的權力，以及劃定限制區的界線和向可能進入該限制區的公眾人士示明該限制區的權力。

限制區

22. 法律事務部在其來信中附件的第8段中要求政府闡釋關於按第9條劃定永久限制區及非永久限制區和按第10條暫時中止限制區等規定的有關安排和原因。相關法律文書並非附屬法例。

23. 我們預期碼頭大樓內之分區或房間的內部間隔，須因應運作需要及郵輪運作期間的客流而不時調整。為配合此等調整，須重新指定郵輪碼頭區內永久限制區和非永久限制區的範圍。例如當入境設施的指定範圍須因應運作需要而調整時，便須把郵輪碼頭區內的永久限制區稍作調整。在第 9 條下，專員可藉在憲報刊登公告而重新指定範圍，有關公告並非附屬法例。這樣的安排允許我們能及時重新指定郵輪碼頭區內永久限制區和非永久限制區的範圍而不須經過立法程序，使我們能夠因應對郵輪碼頭的運作需要的變更迅速作回應。

24. 至於《條例草案》第 10(3)條有關非永久限制區的暫時中止「限制區地位」安排，由於有關中止屬暫時性質，而且把某地點指定為非永久限制區的目的，正是要提供彈性，確保能夠及時並靈活地取消其「限制區狀態」，以配合所舉辦的非郵輪活動，因此我們認為在有關區域內或其附近的顯眼地方展示的一般公告宣告某非永久限制區在指定期間內中止作為限制區，較訂立附屬法例更為恰當。

真正乘客及船員的豁免

25. 法律事務部在其來信中附件的第 9 段中指出，《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第 313H 章)第 23 條規定，某人如擬就禁止進入限制區事宜引用真正乘客及船員的豁免，該乘客／船員須持有有效的旅行證件及有效客票。在《條例草案》下，如乘客／船員攜有有效的旅行證件或有效客票，可引用真正乘客及船員的豁免。法律事務部查詢是否需要令兩者就豁免真正乘客及船員的要求看齊。

26. 我們希望指出，跨境渡輪與郵輪的運作有明顯分別。在郵輪停泊期間，郵輪乘客可能會留在船隻上，以船隻作為住所或享用船上設施。這正是《條例草案》第 14(1)(b)所描述的情況。

27. 當郵輪停泊在郵輪碼頭時，身處該船隻上的乘客和船員會身處郵輪碼頭的限制區內。相信委員可能得知，按郵輪業常規，船上乘客和船員的旅行證件由郵輪公司員工保管。因此，身處船隻上的真正乘客或船員，在限制區內時未必持有有效的旅行證件及有效的郵輪文件／客票。

28. 鑑於郵輪業的獨特運作模式，我們的政策原意是應該將攜有有效的旅行證件或有效客票，而身處停泊於郵輪碼頭船隻上的乘客／船員，當作真正乘客和船員。

29. 儘管如此，任何攜有有效的旅行證件或有效郵輪文件／客票的乘客和船員，仍須符合《條例草案》第 14 條的條件，才有資格就禁止進入限制區事宜引用真正乘客和船員的豁免。如該乘客／船客並非身在船隻上，便需證明他正於離開某船隻後(即第 14(1)(a)(i)條)或正登上某船隻(即第 14(1)(a)(ii)條)。

一般禁止

「Gangway」的中文對應詞

30. 法律事務部在其來信中附件的第 10 段中要求我們澄清，應否以「跳板」代替「過道」，作為第 15(1)(b)條內「gangway」的中文對應詞。

31. 郵輪業務有別於渡輪業務，「gangway」可能並非單指「連接船隻與碼頭的板子」，以「跳板」作為中文對應詞，未必符合其語境。事實上，郵輪乘客通常從船身兩旁的出口離開郵輪，並經登船橋前往碼頭大樓。因此，「過道」是較為準確的用語。

遵從指示、告示等

32. 法律事務部在其來信中附件的第 11 段中指出，第 19(1)條規定，任何人身處郵輪碼頭區內，須遵從專員或獲授權人員作出的合理指示／命令或所展示的告示／標誌，但其他條文(例如第 7(3)及(4)條)均已訂明相關的特定罪行，故查詢第 19 條(1)是否必要。法律事務部在其來信中附件的同一段中亦查詢，第 19 條英文本的標題應否修訂為「Non-compliance with direction, notice, etc.」。

33. 第 19 條泛指一般指示／命令和告示／標誌，而第 7(3)及(4)條則僅適用於人、車及船隻進入郵輪碼頭區的有關事宜。第 19 條的涵蓋範圍較為廣泛，以切合實際運作需要。例如在舉辦非郵輪活動期間，碼頭營運者的僱員(作為獲專員轉授職能的人士)可能基於運作理由而發出指示，禁止訪客攜帶特定物品(例如玻璃瓶)進入郵輪碼頭區內。因此，第 19 條規定所有身處郵輪碼頭區內的訪客必須遵從有關指示。

34. 至於第 19 條的標題，我們認為第 19(1)指明遵從一般指示、告示等的需要，所以現有的標題是適當的。無論如何，有關標題不具法律效力。

「*Other Prohibited Acts*」的中文對應詞

35. 法律事務部在其來信中附件的第 12 段中提議修訂第 20 條標題「*Other prohibited acts*」的中文對應詞，由「其他受禁行為」修訂為「其他受禁止行為」。

36. 從政策角度而言，我們認為「其他受禁行為」與「其他受禁止行為」沒有實質分別。我們亦注意到，在《行政長官選舉(選舉呈請)規則》(第 569E 章)中，「*prohibited conduct*」的中文對應詞為「受禁行為」。因此，我們認為標題中的「其他受禁行為」是適當的。無論如何，有關標題不具法律效力。

扣留的權力

37. 正如在其來信中附件的第 13 段所指，法律事務部認為，第 21(1)條所賦予政府執行法例的權力，並無指明適用的特定罪行，這權力可能與一些輕微罪行(例如拋擲扔棄物、釣魚及吸煙)並不相稱，因而查詢我們的立法原意。

38. 根據《條例草案》第 21 條，當懷疑干犯罪行的人被專員(包括獲專員轉授有關職能的人士)或獲授權人員(執法人員除外)扣留，該人須要交予警方按《警隊條例》(第 232 章)處理。不論罪行的嚴重程度為何，專員和獲授權人員需要扣留的權力，在把該人在切實可行範圍內盡快交予警務人員之前命令該人不准離開。因此，不論罪行的嚴重程度，將懷疑干犯罪行的人扣留的權力，是執行《條例草案》必須的。無論如何，扣留的權力會受第 21(2)及 21(3)條下的條件限定。

相關修訂

「*Set Aside*」的中文對應詞

39. 「《條例草案》附表 3 第 1 及 3 條」內「*set aside*」的中文對應詞為「劃為」，法律事務部在其來信中附件的第 14 段要求政府考慮以「留作」代替。我們注意到，現行法例以「留作」作為「*set aside*」的中文對應詞，但從草擬的角度，「留作」有「預留」的涵義，隱含該地點從最初便「預留」作特定用途(例如羈留地方)，可能不包括更改該地點的用途，而其後作為羈留地方的情況。請委員注意，《商船(本地船隻)(避風塘)規例》(第 548E 章)第 2 和 3 條亦以

「劃為」作為「set aside」的對應詞。因此，我們認為，以「劃為」作為「set aside」的中文對應詞，更為準確。

入境船隻碇泊處

40. 法律事務部在其來信中附件的第 15 段要求政府解釋，對《入境(碇泊處及着陸地點)令》(第 115C 章)第 2(1)(c)條的建議修訂，為何不豁除擬議新訂第 2(1)(bb)條所述的「郵輪」。

41. 我們希望指出，由於《條例草案》第 2 條所界定的郵輪不一定全部使用啟德郵輪碼頭。因此，我們的立法原意是使郵輪可使用啟德郵輪碼頭或香港法例第 115C 章附表 1 所列的任何地點，作為入境碇泊處。現時的用語會指定郵輪碼頭為郵輪的認可碇泊處，同時亦容許郵輪停泊在香港法例第 115C 章附表 1 所列的其他認可入境碇泊處，所以能體現政府的立法原意。

商務及經濟發展局

旅遊事務署

2015 年 12 月

第 1823 號公告

中華人民共和國
香港特別行政區基本法 (《基本法》)
及香港回歸條例第 32 條
就土地事宜所賦予的權力的轉授

有鑑於：

- (a) 《基本法》第七條規定香港特別行政區 (香港特區) 境內的土地，由香港特區政府負責管理、使用、開發、出租或批給個人、法人或團體使用或開發；
- (b) 《香港回歸條例》(1997 年第 110 號條例) 第 32 條規定香港特區行政長官可代表香港特區政府出租或批給香港特區境內屬國家財產的土地；以及
- (c) 作為香港特區的行政長官，本人現已決定目前出任附表所指定職位的人員，應代表本人執行《基本法》第七條及《香港回歸條例》(1997 年第 110 號條例) 第 32 條就下一頁圖則上以黑邊線特別標示的新郵輪碼頭及毗鄰政府土地事宜所賦予的職責；

因此，本人謹以香港特區行政長官的身分，除了在 2003 年 3 月 15 日、2006 年 10 月 6 日、2009 年 4 月 1 日及 2009 年 7 月 17 日分別刊登於香港特區政府憲報 2003 年第 2008 號公告、2006 年第 6439 號公告、2009 年第 2149 號公告和 2009 年第 4402 號公告之轉授之外，把《基本法》第七條及《香港回歸條例》(1997 年第 110 號條例) 第 32 條就下一頁圖則上以黑邊線特別標示的新郵輪碼頭及毗鄰政府土地事宜所賦予執行職責的權力，轉授予目前出任以下附表所指定職位的人員代表本人執行。

附表

項目 職位

1. 旅遊事務專員
2. 旅遊事務副專員

2011 年 3 月 10 日

行政長官曾蔭權

