

立法會 *Legislative Council*

立法會LS50/15-16號文件

2016年4月29日內務委員會會議文件

2016年4月22日在憲報刊登的附屬法例
法律事務部報告

- 提交立法會省覽** : 2016年4月27日的立法會會議
- 作出修訂的限期** : 2016年5月25日的立法會會議(若議決延期,則可延展至2016年6月15日的立法會會議)

《2016年商船(防止油類污染)(修訂)規例》 (第47號法律公告)

現時,國際海事組織通過的《1973年國際防止船舶造成污染公約》(下稱"《公約》"),是透過《商船(防止及控制污染)條例》(第413章)以及由運輸及房屋局局長(下稱"局長")根據第413章第3條訂立的附屬法例(包括《商船(防止油類污染)規例》(第413A章))而在香港實施。根據第413A章,所有總註冊噸位150噸及以上的香港油輪及總註冊噸位400噸及以上的其他香港船舶,均須隨船攜備國際防油污證書或香港防油污證書。

2. 第47號法律公告根據第413章第3條訂立,以修訂第413A章,因應對《公約》附則I作出的某些更改,就某些船舶的建造、運作和裝備納入最新的國際要求,並訂明其他修訂。各項主要的新規定摘述如下:

- (a) 修訂第413A章第III部,以納入規管若干從事海上油輪間船過船轉運油類貨物(下稱"過運作業")的油輪的新規定,以及就過運作業的通知機制訂定條文;
- (b) 修訂第413A章第IV部,就特定油輪的建造及安裝在該等油輪上的某些設備的設計標準施加規定及作出進一步的技術修訂。該等規定關乎多項事宜,當中包括:載重

量600公噸及以上的、載運重級別油的油輪須設有雙殼體和雙層底；在2007年1月1日或之後建造的、載重量5 000公噸及以上的油輪，其泵房須設有雙層底；以及某些油輪須設有隔離壓載液艙；及

(c) 禁止香港船舶在南極區域內若干載運或使用重級別油的情況，但如有關香港船舶從事確保某船舶的安全的作業及搜救作業，則不在此限。

3. 第47號法律公告又就海事處處長的下述權力訂定條文：委任政府驗船師、為檢驗船舶及發出國際防油污證書或香港防油污證書的目的而認可某些機構，以及要求公約國檢驗船舶，並發出或簽註國際防油污證書或香港防油污證書。

4. 議員可參閱運輸及房屋局於2016年4月發出的立法會參考資料摘要(檔號：THB (T) PML 8/10/90/2)，以了解進一步的資料。

5. 據立法會參考資料摘要第11段所述，當局已諮詢船舶諮詢委員會及本地船隻諮詢委員會，該兩個委員會均支持有關建議。

6. 據經濟發展事務委員會秘書所述，政府當局曾於2014年12月16日舉行的會議上，就其有關落實國際海事組織為防止船舶造成油類污染而訂立的最新規定的建議，諮詢該事務委員會。委員普遍支持有關建議，並促請當局盡早實施該建議。委員又籲請政府當局在實施其建議之前，讓所有受影響的人士(包括捕魚業界)清楚知悉有關建議。

7. 第47號法律公告自2016年10月1日起實施。

**《2016年商船(本地船隻)
(投保額)(修訂)公告》 (第48號法律公告)**

8. 根據《商船(本地船隻)條例》(第548章)第23C及23D條，本地船隻¹，例如任何只在香港水域內使用的船隻(不論該船隻是根据《商船(註冊)條例》(第415章)註冊或在香港以外任何地方註冊的)，須就死亡或身體受傷的第三者風險投保，並須達至指明的最低法律責任保額。《商船(本地船隻)(投保額)公告》(第548K章)訂明不同類別、類型或種類的本地船隻的最低法律

¹ 請參閱《商船(本地船隻)條例》(第548章)第2條，以了解有關的詳情。

責任保額。

9. 第48號法律公告修訂第548K章，以提高本地船隻的強制第三者風險保險法定最低法律責任保額，詳情如下——

- (a) 就領有證明書，獲允許運載多於12名乘客的本地船隻(但不包括第I類別的原始船隻²及並非為租金或報酬而出租的第IV類別船隻³)而言，由5,000,000元提高至10,000,000元；及
- (b) 就領有證明書，獲允許運載12名或少於12名乘客的本地船隻、第I類別的原始船隻及並非為租金或報酬而出租的第IV類別船隻而言，由1,000,000元提高至5,000,000元。

10. 第48號法律公告就過渡安排訂定條文，使現行法定最低法律責任保額繼續生效，直至下列情況出現，以日期較早者為準——

- (a) 該保險單的有效期屆滿；
- (b) 自2016年9月1日起計的一年屆滿；或
- (c) 該保險單的條款或條件被更改，以致即使第548K章下的現行法定法律責任保額繼續適用，該保險單亦不再符合第548章第23D條的規定。

11. 據海事處於2016年4月發出的立法會參考資料摘要(檔號：PA/S 936/31/19/2(3))所述，2012年10月1日在南丫島附近發生撞船事故後，當局於2012年年底成立一個由海事處領導的工作小組，成員包括本地船隻業界、保險業界、保險業監理處及運輸署的代表。法定最低法律責任保額是因應是該工作小組的檢討而提高。相關的投保額自2007年起未曾作出調整。

12. 據立法會參考資料摘要第11段所述，當局曾就提高投保額的建議諮詢本地船隻諮詢委員會。該委員會的委員支持這項建議。

13. 據經濟發展事務委員會秘書所述，政府當局曾於2015年

² 《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)附表1(本地船隻的類別及類型)指明此為5種第I類別船隻之一。

³ 根據第548D章附表1，第IV類船隻即機械輔助帆船、遊樂船及開敞式遊樂船。

5月27日舉行的會議上，就其建議諮詢該事務委員會。委員普遍支持有關建議。在討論期間，部分委員關注到有關的保險保障是否足夠，亦有委員質疑有關建議是否有充分理據支持，因為海上交通事故相對上較少發生。

14. 第48號法律公告自2016年9月1日起實施。

總結意見

15. 本部並無發現上述各項附屬法例在法律及草擬方面有任何問題。

立法會秘書處
助理法律顧問
盧詠儀
2016年4月28日