

2024年12月3日會議  
討論文件

## 立法會經濟發展事務委員會

### 海事法例的更新

#### 為實施國際海事組織最新規定及利便提供領港服務的 法例修訂

#### 目的

本文件就以下立法建議徵詢委員，以：

- (i) 實施國際海事組織一項新公約的規定，即《2009 年香港國際安全與無害環境拆船公約》（《香港公約》）；
- (ii) 實施國際海事組織四項現有公約的最新修訂，即(a)《1974 年國際海上人命安全公約》（《海上人命安全公約》）<sup>1</sup>、(b)經《1978 年議定書》修訂的《1973 年國際

---

<sup>1</sup> 《海上人命安全公約》附則載列的不同章節和附錄包含的條文與以下範疇有關：

- (i) 總則（第 I 章）；
- (ii) 構造 — 結構、分艙與穩性、機電設備（第 II-1 章）；
- (iii) 構造 — 防火、探測火警和滅火（第 II-2 章）；
- (iv) 救生設備與裝置（第 III 章）；
- (v) 無線電通訊設備（第 IV 章）；
- (vi) 航行安全（第 V 章）；
- (vii) 貨物和油類燃料的載運（第 VI 章）；
- (viii) 危險貨物的載運（第 VII 章）；
- (ix) 核能船舶（第 VIII 章）；
- (x) 船舶安全營運管理（第 IX 章）；
- (xi) 高速船安全措施（第 X 章）；
- (xii) 加強海上安全的特別措施（第 XI-1 章）；
- (xiii) 加強海上保安的特別措施（第 XI-2 章）；
- (xiv) 散貨船安全附加措施（第 XII 章）；
- (xv) 符合性驗證（第 XIII 章）；
- (xvi) 極地水域操作船舶安全措施（第 XIV 章）；
- (xvii) 載運工業人員船舶的安全措施（第 XV 章）；以及
- (xviii) 《海上人命安全公約》證書（附錄）。

防止船舶造成污染公約》(《防污公約》)<sup>2</sup>、(c)《2004 年國際船舶壓載水和沉積物控制和管理公約》(《壓載水管理公約》)，以及(d)《1978 年海員培訓、發證和值班標準國際公約》(《培訓公約》)(統稱「國際海事組織四項現有公約」)；

- (iii) 擴展位於龍鼓水道爛角咀的領港員登船區的範圍；以及
- (iv) 調低在大鵬灣提供領港服務而收取的額外領港費。

## 背景

### (A) 《香港公約》的規定

2. 拆船是長久以來處理船舶在使用年限屆滿時的做法。《香港公約》由國際海事組織與國際勞工組織和《控制危險廢物越境轉移及其處置巴塞爾公約》的締約方合作制定並於 2009 年 5 月 15 日在香港通過，旨在確保拆船不會對人類健康和安全或環境構成不必要的風險。根據《香港公約》，500 總噸或以上並從事國際航行的船舶(「適用船舶」)須接受檢驗，並須在船上備有切合個別船舶情況的有害材料清單，以利便它們進行安全且對環境無害的拆船作業。《香港公約》亦訂明拆船設施內的工作和環境狀況。同時，《香港公約》不適用於本地船舶、軍艦、海軍輔助船艦，或由《香港公約》締約方擁有或營運並僅用於非商業服務的船舶。

3. 當中央人民政府將《香港公約》的適用範圍延伸至香港時，《香港公約》將適用於在香港登記的適用船舶以及在香港營運並拆解適用船舶的拆船設施。

4. 自 1970 年代起，拆船設施因與勞工和土地有關的營運成本高昂，加上市場對再造物料的需求低，在香港已逐步被淘汰。因此，香港日後不太可能會有拆解適用船舶的拆船設施。

---

<sup>2</sup>《防污公約》附則規管與以下範疇有關的不同物質：

- (i) 防止油類污染規則(附則 I)；
- (ii) 散裝有毒液體物質污染控制規則(附則 II)；
- (iii) 防止海運有包裝有害物質污染規則(附則 III)；
- (iv) 防止船舶污水造成污染規則(附則 IV)；
- (v) 防止船舶垃圾造成污染規則(附則 V)；以及
- (vi) 防止船舶造成空氣污染規則(附則 VI)。

另一方面，香港是全球第四大船舶註冊地，有超過 2 300 艘船舶在世界各地營運，因此不論適用船舶的位置，我們均須確保香港註冊的適用船舶遵從《香港公約》。

5. 《香港公約》將於 2025 年 6 月 26 日起全球生效。雖然目前尚待中央政府將其適用範圍擴展到香港，但為此和為在香港實施《香港公約》的規定作準備，我們將須制訂一條新條例和一條新附屬法例（擬議《香港公約》條例）。詳情在第 14 至 19 段列出。

*(B) 國際海事組織四項現有公約的最新修訂*

6. 國際海事組織四項現有公約的最新修訂與下述範疇有關：

- (a) 《海上人命安全公約》對安全積載散裝穀物的修訂規定；
- (b) 《海上人命安全公約》對報告船舶遺失貨櫃或觀察到貨櫃於海上漂流的新規定；
- (c) 《海上人命安全公約》對船上起重裝置、起錨絞車及其使用的活動部件的新規定；
- (d) 《海上人命安全公約》對防火和防爆、個人防護裝備及消防裝置和布置的修訂規定；
- (e) 《海上人命安全公約》對在極地水域操作船舶的新規定；
- (f) 《海上人命安全公約》對危險貨物中的現有或新物質的新規定；
- (g) 《防污公約》對在船上使用低閃點燃料和氣體燃料及以船用柴油機替代蒸汽系統的新規定；
- (h) 《防污公約》對報失載有經包裝的有害物質的貨櫃的修訂規定；
- (i) 《壓載水管理公約》對電子壓載水記錄簿的新規定；以及
- (j) 《培訓公約》對核證船員的電子證書所需的最少資料及有關使用相關電子證書的導則的新規定。

7. 《海上人命安全公約》的規定是藉《商船（安全）條例》（第 369 章）及其附屬法例在香港實施的，而《防污公約》及《壓載水管理公約》的規定是藉《商船（防止及控制污染）條例》（第 413 章）及其附屬法例實施的。至於《培訓公約》的規定，則是藉《商船（海員）條例》（第 478 章）及其附屬法例

實施的。

8. 為將上述第六段國際海事組織公約的(a)至(j)項規定納入本地法例，我們擬修訂一條現有條例和九條附屬法例，詳情載於第 20 至 45 段。

### *(C) 擴展龍鼓水道爛角咀的領港員登船區範圍*

9. 香港的領港服務受《領港條例》(第 84 章)及其附屬法例<sup>3</sup>規管，涵蓋強制領港規定<sup>4</sup>、領港費、領港員登船區的位置及其他規管事宜。為利便及規管領港服務，第 84 章附表 2 訂明各領港員登船區的位置和其相應範圍，以確保領港員登上或離開船舶時遵從法定要求。

10. 鑒於龍鼓水道<sup>5</sup>領港員登船區的海上交通繁忙及其地理環境獨特，船隻在通過該海峽時需要加倍注意。代表領港服務提供者的香港領港會有限公司(「領港會」)向領港事務監督<sup>6</sup>提出建議，將龍鼓水道爛角咀的領港員登船區範圍的半徑由 0.5 海里擴展至 1 海里。這項修改旨在更好地配合領港員的操作需要，從而提升船舶的航行安全，以及香港和深圳領港員的操作安全。

### *(D) 在大鵬灣提供領港服務及其領港費*

11. 為利便由單一名香港或深圳的領港員全程在大鵬灣的香港和內地水域提供領港服務，海事處與深圳市交通運輸局簽訂了《關於大鵬灣水域引航合作的框架協議》(《框架協議》)，並於 2022 年 6 月 1 日生效。雙方在《框架協議》下的合作順利。截至 2024 年 10 月 31 日，約有 17 600 船次受惠於此項合

---

<sup>3</sup> 相關附屬法例為： -

- (a) 《領港規例》(第 84A 章)；
- (b) 《領港(紀律研訊程序)規例》(第 84B 章)；
- (c) 《領港令》(第 84C 章)；以及
- (d) 《領港(費用)令》(第 84D 章)。

<sup>4</sup> 為確保船舶在香港水域內安全航行，所有總噸位為 3 000 噸或以上的訪港船舶、總噸位為 1 000 噸或以上的運載危險品船舶，以及任何總噸位的氣體運輸船舶，在香港水域內須由持牌領港員為其領港。

<sup>5</sup> 進出深圳西部港區的航道相對短且狹窄，有時會受到強風和洋流的影響。

<sup>6</sup> 第 84 章第 3 條規定海事處處長須為領港事務監督。

作，節省了時間和成本。

12. 領港費是領港服務提供者為提供領港服務而收取的費用。《領港（費用）令》（第 84D 章）（《費用令》）的附表訂明各項領港費<sup>7</sup>，包括標準領港費和在特定情況適用的額外領港費。標準領港費按船舶的總噸位收取，而額外領港費則適用於特定的航線（例如在偏遠水域提供服務）或特定情況（例如在短時間內要求提供服務）。由領港會代表的領港服務提供者，以及由香港定期班輪協會代表的領港服務使用者，會定期檢討領港費<sup>8</sup>。經雙方同意的領港費調整建議由海事處處長以領港事務監督身分，在參考法定的領港諮詢委員會的意見後作出考慮。

13. 以往，就在大鵬灣的領港服務而言，由於相關領港員登船區位置偏遠和大鵬灣海面風高浪急，領港員的交通接駁需時較長，並需要使用拖船協助領港作業。鑑於大鵬灣領港服務的運作模式有所改變，例如可使用較小的領港船以降低營運成本，領港服務的使用者及提供者均同意調低有關的額外領港費。

---

<sup>7</sup> 附表第 1 部訂明標準領港費。附表第 2 部訂明額外領港費。附表第 3 部則訂明須就取消聘用或更改聘用領港員而支付的費用。

<sup>8</sup> 《費用令》上一次修訂是在 2022 年 12 月藉《2022 年領港（修訂）條例草案》進行的，其中包括經領港服務使用者和提供者同意的領港費上調建議，平均增幅為 9.7%。詳情請參閱：[https://www.legco.gov.hk/yr2022/chinese/brief/tlbpmcr8102010pt4\\_20221012-c.pdf](https://www.legco.gov.hk/yr2022/chinese/brief/tlbpmcr8102010pt4_20221012-c.pdf)

## 立法建議

### I. 《香港公約》對安全與無害環境拆船的規定

14. 儘管《香港公約》的部份目標，與部分本地法例<sup>9</sup>的目標相符，但由於相關條文並非完全相同，《香港公約》中有關適用船舶以及拆船設施中勞工安全、有害材料控制及環境保護的條文無法完全由現行本地法例實施。為了更有效地推行《香港公約》，我們建議制定擬議《香港公約》條例。擬議《香港公約》條例的條文不會減損任何其他法例條文的效力。

15. 擬議《香港公約》條例旨在規管《香港公約》中對在香港的適用船舶，以及在任何地方（包括香港以外）的香港註冊的適用船舶，所有與拆船相關的要求，亦會規管香港拆船設施內的工作和環境狀況。

16. 根據《香港公約》，送往拆解的船舶必須在船上備存有害材料清單。拆船設施亦須提供拆船計劃，根據每艘船舶的特性及其有害材料清單，訂明其拆船方式。拆船計劃須由拆船國的主管當局核准。

17. 擬議《香港公約》條例規定，海事處或其認可組織每次為適用船舶進行初次或換證檢驗後，須向有關船舶簽發有效期為五年的「國際有害材料清單證書」，以確保有害材料清單能繼續如實反映船上的有害材料。就拆船設施而言，海事處或其

---

<sup>9</sup> 包括但不限於：

- (i) 《工廠及工業經營條例》（第 59 章）
- (ii) 《公眾衛生及市政條例》（第 132 章）；
- (iii) 《除害劑條例》（第 133 章）；
- (iv) 《空氣污染管制條例》（第 311 章）；
- (v) 《船舶及港口管制條例》（第 313 章）；
- (vi) 《廢物處置條例》（第 354 章）；
- (vii) 《水污染管制條例》（第 358 章）；
- (viii) 《噪音管制條例》（第 400 章）；
- (ix) 《保護臭氧層條例》（第 403 章）；
- (x) 《商船（控制船舶有害防污底系統）規例》（第 413N 章）；
- (xi) 《海上傾倒物料條例》（第 466 章）；
- (xii) 《環境影響評估條例》（第 499 章）；
- (xiii) 《職業安全及健康條例》（第 509 章）；以及
- (xiv) 《有毒化學品管制條例》（第 595 章）。

認可組織會向每家獲授權的本地拆船設施發出「拆船作業許可證」，有效期同樣為五年。該許可證會列出就拆船設施所施加的任何限制，例如可拆解船舶的大小或種類，以及拆船設施任何未必符合資格接收的特定有害材料的數量。

18. 擬議《香港公約》條例亦規定適用船舶只可在已根據《香港公約》獲發拆船作業許可證的拆船設施（包括在香港（日後如有）及香港以外地方）進行拆解，而所有獲發拆船作業許可證的本地拆船設施（日後如有）只可拆解已遵從或符合《香港公約》規定的適用船舶。擬議《香港公約》條例將進一步規定，適用船舶在拆解前，須由海事處或其認可組織在最終檢驗完成後簽發「國際拆船準備就緒證書」。有關檢驗和證書會確認有害材料清單是否仍然有效，以及獲選用的拆船設施是否合適。

19. 為使香港能緊貼《香港公約》日後的修訂，我們建議在擬議《香港公約》條例中盡量採用直接提述方式。

## II. 《海上人命安全公約》對安全積載散裝穀物的修訂規定

### 國際海事組織的規定

20. 《海上人命安全公約》附則第 VI 章規定須遵從《國際散裝穀物安全運輸規則》（《穀物規則》），而該規則載列在貨船上安全運輸散裝穀物的詳細技術要求。該等要求一般藉《商船（安全）（穀物）規例》（第 369AA 章）實施。國際海事組織已藉第 MSC. 552(108)號決議通過《穀物規則》的新規定，當中引入「艙口處部份裝載且頂端未平艙的特別適裝艙」的新裝載條件類別；並訂定相關規定，要求裝載在該等艙室的散裝穀物須填至等於或高於艙口端樑底部邊緣的高度，但散裝穀物在艙口周圍外形成自然靜止角是，該艙室亦可獲允許免予把端部平艙。新規定將於 2026 年 1 月 1 日生效。

### 建議修訂

21. 我們建議修訂第 369AA 章，以界定新的裝載條件類別，並訂明在該等特別適裝艙安全運輸穀物的規定。

### III. 《海上人命安全公約》對報告船舶遺失貨櫃或觀察到貨櫃於海上漂流的新規定

#### 國際海事組織的規定

22. 《海上人命安全公約》附則第 V 章載列對船舶安全行駛國際航程的強制要求。該等要求一般藉《商船（安全）（導航設備及航行安全）規例》（第 369BA 章）實施。國際海事組織已藉 MSC. 550(108)號決議通過對《海上人命安全公約》附則第 V 章的修訂，規定涉及遺失貨櫃的船舶船長或公司，須立即向最近的沿岸國、附近的任何船舶及船旗國報告事件，並提供所需資訊。而任何觀察到貨櫃於海上漂流的船舶船長，亦須立即向最近的沿岸國和附近的任何船舶報告觀察所得，並提供所需資訊。新規定將於 2026 年 1 月 1 日生效。

#### 建議修訂

23. 我們建議修訂第 369BA 章，以納入船舶遺失貨櫃或觀察到貨櫃於海上漂流相關的新規定。

### IV. 《海上人命安全公約》對船上起重裝置、起錨絞車及其使用的活動部件的新規定

#### 國際海事組織的規定

24. 《海上人命安全公約》附則第 II-1 章載列對國際航行船舶的結構、穩定性和機電設備的強制要求。該等要求一般藉《商船（安全）（構造及檢驗）規例》（第 369BD 章）實施。

25. 國際海事組織的 MSC. 532(107)號決議要求船上安裝的起重裝置和起錨絞車的設計、建造和安裝，須根據安裝日期而符合認可船級社的適用要求或相關主管當局接受的標準。而不論安裝日期，起重裝置和起錨絞車及其使用的活動部件均須按照國際海事組織制定的導則進行操作測試、徹底檢驗、檢查、操作和保養。新規定將於 2026 年 1 月 1 日生效。



### 建議修訂

26. 我們建議修訂第 369BD 章，以涵蓋起重裝置和起錨絞車及其使用的活動部件的新規定。

## **V. 《海上人命安全公約》對防火和防爆、個人防護裝備及消防裝置和布置的修訂規定**

### 國際海事組織的規定

27. 《海上人命安全公約》附則第 II-2 章載列對防火、探測火警及滅火的強制要求，包括對防火和防爆、抑制火災的規定，以及對保護車艙、特種艙、滾裝艙間及用作運輸車輛的露天甲板的特別規定。該等規定一般藉《商船（安全）（消防裝置及防火）規例》（第 369BE 章）實施。

28. 國際海事組織已通過 MSC. 520(106)號、MSC. 532(107)號、MSC. 550(108)號及 MSC. 555(108)號決議，引入有關下述方面的新規定：(a)符合燃油規格聲明書、燃油交付單、燃油閃點驗證，以及燃油供應商的責任；(b)禁止在船上使用及儲存含有全氟辛烷磺酸的滅火劑並要求將其交付到岸上；以及(c)主要消防措施，包括固定式滅火系統，例如保護露天甲板的固定式水基滅火系統、固定式火警探測與失火警報系統，以及連續錄影監控系統，以保護車艙、特種艙、滾裝艙間及用作運輸車輛的露天甲板。

### 建議修訂

29. 我們建議修訂第 369BE 章並加入第 28 段(a)至(c)項的新規定，以實施該等新規定。

## **VI. 《海上人命安全公約》對在極地水域操作船舶的新規定**

### 國際海事組織的規定

30. 《海上人命安全公約》附則第 XIV 章規定須遵從《國際極地水域操作船舶規則》(《極地規則》)。《極地規則》載列一系列有關在極地水域操作船舶的強制技術要求，包括消防安全及防火、救生設備和安排、安全航行、通訊、培訓及環保事宜。該等規定一般藉《商船(安全)(極地水域操作船舶)規例》(第 369BF 章)實施。

31. 國際海事組織已分別藉 MSC. 532(107)號和 MSC. 538(107)號決議通過有關《海上人命安全公約》附則第 XIV 章和《極地規則》的新規定，把《海上人命安全公約》附則第 XIV 章和《極地規則》的適用範圍擴大至三個指明船舶類別<sup>10</sup>，並規定該等船舶在極地水域操作時，須符合《極地規則》所載有關安全航行和航次計劃的要求。該等新規定將於 2026 年 1 月 1 日生效。

### 建議修訂

32. 我們建議修訂第 369BF 章，並規定三個指明類別的香港註冊船舶在極地水域操作時，須符合《極地規則》所載有關安全航行和航次計劃的要求。

## **VII. 《海上人命安全公約》對危險品中的現有或新物質的新規定**

### 國際海事組織的規定

33. 《海上人命安全公約》附則第 VII 章規定須遵從《國際海運危險貨物規則》(《國際危規》)。《國際危規》載列海運包裝危險品的分類、標籤、包裝和文件記錄要求。該規則每兩年

---

<sup>10</sup> 該三個指明船舶類別為：

- (i) 總長度為 24 米或以上的漁船；
- (ii) 總噸位為 300 噸或以上而並非從事業務的遊艇；以及
- (iii) 總噸位為 300 噸或以上但在 500 噸以下的貨船。

修訂一次，以更新現有物質的技術和運輸要求或增訂新物質為危險品。國際海事組織已藉 MSC. 556(108)號決議通過《國際危規》的新版本。《國際危規》的規定適用於香港本地船舶，並藉《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）實施。該規例目前以經 MSC. 501(105)號決議於 2022 年修訂的《國際危規》舊版本為依據。2024 年新版的《國際危規》預計於 2026 年 1 月 1 日生效。

### 建議修訂

34. 我們建議修訂第 548F 章有關《國際危規》的定義，透過採用直接提述方式，使該規例盡量緊貼經國際海事組織通過的《國際危規》新規定。

## **VIII. 《防污公約》對在船上使用低閃點燃料和氣體燃料及以船用柴油機替代蒸汽系統的新規定**

### 國際海事組織的規定

35. 《防污公約》附則 VI 載列對燃油交付單和供船上使用的燃油（氣體燃料除外）的代表性樣本的規定。該等規定適用於船舶和燃油供應商。《防污公約》附則 VI 亦就船上安裝的船用柴油機制定三級氮氧化物（NO<sub>x</sub>）排放標準。該等排放標準的適用範圍乃依據船舶的建造日期，以及該發動機是非完全相同替代發動機還是新增發動機而定。相關規定藉《商船（防止空氣污染）規例》（第 413P 章）實施。

36. 國際海事組織已藉通過 MEPC. 385(81)號決議修訂《防污公約》附則 VI 的規定，使關乎燃油交付單的規定適用於低閃點燃料和氣體燃料，同時免除須就該等燃料提供代表性樣本的規定。根據修訂，燃油供應商在交付低閃點燃料或氣體燃料時，必須向 400 總噸或以上船舶提供載有該等燃料特性的燃油交付單。此外，《防污公約》附則 VI 亦已修訂，以訂明在確定適用的氮氧化物排放標準時，應將替代船上蒸汽系統的船用柴油機視為非完全相同替代發動機，而非新增發動機。以上新規定將於 2025 年 8 月 1 日生效，並適用於香港註冊船舶及本地

燃油供應商。

### 建議修訂

37. 我們建議修訂第 413P 章，新增低閃點燃料和氣體燃料的定義；要求燃油供應商向船舶提供燃油交付單；比照目前對其他燃油的要求，規定船舶須在船上就低閃點燃料和氣體燃料備存燃油交付單，並免除低閃點燃料和氣體燃料的代表性樣本的規定；以及規定就第 413P 章而言，行駛非國際航程的船舶替換蒸汽系統時應被視為替換非完全相同的發動機。

## **IX. 《防污公約》對報失載有經包裝的有害物質的貨櫃的修訂規定**

### 國際海事組織的規定

38. 《防污公約》議定書 I 載列船長或其他船舶負責人的職責，要求其向最近沿岸國報告任何涉及有包裝的有害物質排放入海或可能排放入海的事故、相關報告內容，以及報告的程序。《防污公約》議定書 I 的規定藉《商船（報告污染事故）規例》（第 413C 章）實施。

39. 因應《海上人命安全公約》第 V 章的新通報規定，國際海事組織已通過 MEPC. 384(81)號決議，修訂《防污公約》議定書 I 第 V 條，規定必須按照《海上人命安全公約》第 V 章的新通報規定，報失載有包裝的有害物質的貨櫃。相關修訂將於 2026 年 1 月 1 日生效。

### 建議修訂

40. 為實施報失載有包裝的有害物質的貨櫃的新規定，我們建議在第 413C 章中新增一項條文。

## **X. 《壓載水管理公約》對電子壓載水記錄簿的新規定**

### 國際海事組織的規定

41. 《壓載水管理公約》規管船舶轉移壓載水，規定相關船舶須在船上攜載壓載水記錄簿，而該記錄簿可以是電子記錄系統，用以記錄每項壓載水操作。《壓載水管理公約》的規定藉《商船（控制壓載水及沉積物）規例》（第 413Q 章）實施。

42. 國際海事組織已藉 MEPC. 383(81)號決議修訂《壓載水管理公約》，規定船上電子壓載水記錄簿須由主管當局經考慮國際海事組織相關導則審批，而船長須適時核實各組電子記錄。以上新規定將於 2025 年 10 月 1 日生效，並適用於行駛國際航程的香港註冊船舶，以及在香港水域內的非香港船舶。

### 建議修訂

43. 我們建議修訂第 413Q 章，以實施上述新規定，並賦權海事處處長認可由有關組織審批香港註冊船舶的電子壓載水記錄簿。

## **XI. 《培訓公約》對用作核證所需的最少資料及新採用的《海員電子證書使用導則》的新規定**

### 國際海事組織的規定

44. 《培訓公約》訂明海員培訓、發證和值班的最低標準。《培訓公約》就海員電子證書相關事宜所載的規定藉第 478 章實施。國際海事組織已藉 MSC. 540(107)號決議通過《培訓公約》修正案，就「原件」提出新定義，以涵蓋紙本和電子格式的海員證書，並規定如證書屬電子本，相關海員必須能夠可提供用以核證證書所需的最基本資料。修正案亦規定處理海員電子證書相關事宜時，須參照《海員電子證書使用導則》（第 MSC. 1/Circ. 1665 號通函）。

## 建議修訂

45. 我們建議修訂法例第 478 章，訂明核證海員電子證書所需的最基本資料，並指明《海員電子證書使用導則》（即 2023 年 6 月 28 日發出的第 MSC. 1/Circ. 1665 號通函）為處理海員電子證書事宜的相關指引。

## **XII. 擴展龍鼓水道爛角咀的領港員登船區範圍**

46. 經與領港服務使用者商討，並對龍鼓水道的航行和地理特徵進行詳細評估後，我們建議修訂《領港條例》附表 2 的第 3 項，將現時龍鼓水道爛角咀的領港員登船區範圍的半徑由 0.5 海里擴展至 1 海里。

## **XIII. 調低在大鵬灣提供領港服務而收取的額外領港費**

47. 經領港服務的提供者和使用者雙方同意，我們建議修訂《費用令》附表第 2 部第 5D 及 5E 段，將第 5D 段所載的額外領港費由 10,350 元調低至 4,230 元，以及將第 5E 段所載的額外領港費由 12,150 元調低至 7,400 元。

## **諮詢**

48. 我們已於 2018 年 7 月就 I 諮詢海事處的香港船隊運作諮詢委員會。委員支持有關立法建議。

49. 我們正就 II 至 VI、VIII、IX 和 X 諮詢香港船隊運作諮詢委員會，以及就 VII、VIII 和 IX 諮詢海事處的本地船隻諮詢委員會。

50. 至於 XI，我們已於 2022 年在提出《2023 年船舶法例（電子證書和電子航海日誌）（修訂）條例草案》時，就使用海員電子證書事宜諮詢海事處的香港船隊運作諮詢委員會和海員諮詢委員會，以及立法會經濟發展事務委員會。

51. 有關 XII 和 XIII，我們已就法例修訂建議諮詢領港事

務諮詢委員會。委員分別於 2024 年 7 月 25 日和 2024 年 8 月 30 日通過該兩項建議。

## 立法時間表

52. 視乎建議的法例修改及草擬工作進度，我們計劃於 2025 年 4 月將 **I** 提交立法會，並於 2025 年 5 月或以前把 **II** 至 **XI** 提交立法會，以確保香港適時實施國際海事組織的最新規定。至於 **XII** 和 **XIII**，我們計劃於 2025 年 1 月把立法建議提交立法會，以進行先訂立後審議的程序。

## 徵求意見

53. 現請委員就本文件所載的立法建議提供意見。

運輸及物流局  
海事處  
2024 年 11 月