

臨時本地船隻諮詢委員會

《商船(本地船隻)(避風塘)規例》

目 的

用以規管、管制本地船隻使用避風塘的新法例，業經擬訂。本文件旨在徵詢委員對新法例的意見。

背 景

2. 《商船(本地船隻)條例草案》於 1999 年 3 月 31 日提交立法會。
3. 本地船隻使用避風塘，目前受《船舶及港口管制(避風塘)規例》所規管和管制；該套規例為《船舶及港口管制條例》(第 313 章)的附屬法例。不過，新訂的《商船(本地船隻)條例》生效後，該套規例便會廢除。
4. 有鑑於此，政府會訂立新的《商船(本地船隻)(避風塘)規例》，納入一切用以規管、管制本地船隻使用避風塘所需的條文，成為《商船(本地船隻)條例》的附屬法例。

規 例

5. 《商船(本地船隻)(避風塘)規例》的部門擬稿載於附件。除了修訂一些過時的規例以外，這套規例所載的條文，依次悉與現行《船舶及港口管制(避風塘)規例》的條文相同。

擬作修訂

6. 現將擬修訂該套規例的要點概述如下：

- (i) 修改“訂明船隻”的定義，使所有本地船隻的含意包括內地沿岸船隻和內河船隻，以及處長所准許進入和停留在避風塘內的船隻。
- (ii) 處長可把避風塘界限內任何水域範圍撥作繫泊區或通航區。這些範圍會在該套規例的附表所載明的一系列圖則中標示出來。
- (iii) 即使天文台沒有懸掛強烈季候風信號或熱帶氣旋警告信號，船隻也可使用避風塘。
- (iv) 新規例納入船隻長度的限制，以及運送危險貨物進入或停留在避風塘的限制。
- (v) 避風塘內的航速限制，原為 3 節，現改為 5 節。
- (vi) 修改對避風塘入口處在航船隻的規管，不再涉及船隻噸位，而與所從事的拖帶作業扯上關係。
- (vii) 處長在行使權力從避風塘移走船隻方面，以給予合理期限的書面通知代替不少於 14 天的書面通知。
- (viii) 處理上訴的主管當局原為行政長官，現改為行政上訴委員會。
- (ix) 觸犯該套規例的罪行所處罰款會以等同水平罰款提述。
- (x) 就附表所列避風塘作出最新修訂，刪除“九龍北南塘避風塘”。

理 由

7. 關於上文第 6 段所建議的修訂，現將理由依次概述如下：

- (i) 為配合《商船(本地船隻)條例》中“本地船隻”一詞的定義，須把“訂明船隻”的定義修改，以納入獲准進入和停留在香港水域的內地沿岸船隻和內河船隻。

- (ii) 以安全、管制的角度而言，時刻保持航道暢通，供船隻通過，實屬必要。劃定繫泊區和通航區，可指明水域用途，讓港口使用者清楚知道該於避風塘內何處錨泊或繫泊其船隻。鑑於無法敷設浮標或以其他構築物來劃定所有繫泊區的界線，這些區域將以一系列圖則清楚標明。
- (iii) 避風塘的首要用途雖是提供遮蔽處，於天氣惡劣時容納船隻暫避，但現正用作本地船隻的基地。
- (iv) 關於船隻長度、運載危險貨物方面的限制，目前做法是在相關船隻的牌照上批註。為提高發牌給船隻的效率，這些限制須納入新規例中。
- (v) 海事處做過航速限制檢討，以評估現時的航速限制是否恰當。避風塘內的航速限制現為 3 節，經考慮港口使用者的意見後，該次檢討建議將航速限制改為 5 節。
- (vi) 以船隻噸位作為規管船隻的衡量標準並不理想。事實上，船隻往來和所從事的拖帶作業才是航行安全的關鍵因素。
- (vii) 倘主管當局須於 14 日通知期屆滿後才可行使權力，則無法採取有效的補救措施。為加以糾正，通知期只要合理，就已經足夠。
- (viii) 成立行政上訴委員會，旨在處理對政府部門不滿的上訴。
- (ix) 採用新方式，對觸犯新法例所處的罰款，以罰款等級來釐定。
- (x) “九龍北南塘避風塘”並非避風塘。

生效日期

8. 新訂的《商船(本地船隻)(避風塘)規例》預料於 1999 年末期生效。

諮 詢

9. 請委員就新訂的《商船(本地船隻)(避風塘)規例》提出意見。