

臨時本地船隻諮詢委員會

擬修訂《船舶及港口管制規例》第 50 條

目 的

政府現擬修訂《船舶及港口管制規例》第 50 條關於繳付碇泊費的規定（見於附件），以消除當中含糊不清之處。本文件旨在請委員通過是項修例建議。

背 景

2. 除了某些特定船隻，或者某些特定情況以外，凡在香港水域內碇泊的船隻均須繳付碇泊費。《船舶及港口管制規例》第 50(1)條規定，“……**就每一艘船隻，在其到達日期之後繼續在香港水域內碇泊停放者，須繳付……碇泊費。**”第 50(2)條列明無須繳付碇泊費的船隻，當中包括主體條例第 IV 部所指的船隻、以香港為基地的電纜敷設船或救助船隻、在香港暫避的船隻，以及穩固於繫泊設備、碼頭、船廠或乾船塢的船隻等。

3. 該規例於 1978 年制定，政策上的原意在於不須來港船隻在到達香港的首天繳付碇泊費。理由在於船隻抵港後必須辦理種種法定的關務手續，例如檢疫、出入境檢查等，然後才可以在港口內處理業務。該段“非生產”期不收取碇泊費是合理的。

現行收費方式

4. 目前乃按照該規例所訂的方式收取碇泊費，即是船隻於抵達香港水域的首天不用繳付碇泊費，其後繼續在碇泊處停放，便須繳付碇泊費，由第二天起計，直至離開為止。於這段期間，船隻若從一個碇泊處移往另一個碇泊處停放，而兩個碇泊處的收費又有所不同的話，則於移泊當天所須繳付的碇泊費便要視乎何者較高而定，其後則以停留所在地點的收費率計算。

修訂規例的需要

5. 律政司最近檢討該套規例時指出，以法律角度而言，第 50 條現有用詞的釋義可以不止一個。他們表示，“**在其到達日期之後**”一語，既可解釋為“在其到達香港水域當天之後”（這是政府原意），亦可理解為“在其到達碇泊處當天之後”。就後者而言，這個解釋可能會產生混淆：船隻於抵達香港後第二天或其後從一個碇泊處移往另一個碇泊處，究竟須否繳付碇泊費。他們又指出，現有規例中所用“**繼續**”一詞，也可能產生相若混淆，難以確定船隻在同一個碇泊處內移泊須否繳付碇泊費。為免意義含糊不清，律政司建議修訂現有規例。

6. 海事處處長仔細研究律政司的意見後，同意修訂現有規例實屬必要。這樣不獨消除釋義上的混淆，而且可以避免船隻在港口內非必要的往來，因為有些船隻或會試圖逃避繳付碇泊費的規定，於停留香港期間經常從一個碇泊處移往另一個碇泊處停放。

建 議

7. 請委員通過附件所示《船舶及港口管制規例》第 50 條的修例建議。

文件提交

8. 海事處高級海事主任曾焯賢先生會在 1999 年 7 月 29 日臨時本地船隻諮詢委員會會議席上講解本文件。

海事處港口管理科
船隻航行監察部
1999 年 7 月

擬修訂《船舶及港口管制規例》（第 313 章）第 50 條

現有規例：

50. 碇泊費

- (1) 除第(2)款另有規定外，就每一艘船隻，在其到達日期之後繼續在香港水域內碇泊停放者，須繳付附表 13 所訂明的碇泊費。
- (2) 下列船隻無須繳付第(1)款所指的碇泊費—
 - (a) 本條例第 IV 部適用的船隻，但長度達 50 米或多於 50 米的船隻除外；
 - (b) 在香港水域內躲避惡劣天氣的船隻；
 - (c) 裝備成電纜敷設船或救助船隻而達到令處長滿意的程度，並以香港為基地的船隻；
 - (d) 在海軍碇泊處碇泊的船隻；
 - (e) 穩固於繫泊設備或碼頭的船隻；
 - (f) 並靠船廠而予以穩固或穩固於船臺滑道或乾船塢的船隻；
或
 - (g) 並靠另一船隻予以穩固的船隻而該另一艘船隻則已並靠船廠而予以穩固者。

修例建議：

50. 碇泊費

- (1) 除第(2)款另有規定外，就每一艘船隻，**在香港水域內碇泊者**，須繳付附表 13 所訂明的碇泊費。

(2) 下列船隻無須繳付第(1)款所指的碇泊費—

(a) 在其到達香港水域第一天；

* (b) 本條例第 IV 部適用的船隻，但長度達 50 米或多於 50 米的船隻除外；

(c) 在香港水域內躲避惡劣天氣的船隻；

(d) 裝備成電纜敷設船或救助船隻而達到令處長滿意的程度，並以香港為基地的船隻；

(e) 在海軍碇泊處碇泊的船隻；

(f) 穩固於繫泊設備或碼頭的船隻；

(g) 並靠船廠而予以穩固或穩固於船臺滑道或乾船塢的船隻；
或

(h) 並靠另一船隻予以穩固的船隻而該另一艘船隻則已並靠船廠而予以穩固者。

* 關於第 IV 部所指長度達 50 米或多於 50 米的船隻須要繳付碇泊費的規定，會在新訂的《商船（本地船隻）條例》中廢除。