

臨時本地船隻諮詢委員會

船隻靠於他船而停放

目 的

現擬按照下文第 12 段所建議，修訂對本地船隻靠於他船而排列停放的限制。本文件旨在徵詢委員對這個修訂方案的意見，並請予以通過。

背 景

2. 《船舶及港口管制規例》（第 313 章，附屬法例）第 45(3)條規定幾多艘已領牌船隻可並靠某一船不同部分而排列停放的情況。該規例於 1978 年制定，並無經過修訂。

3. 第 45(3)條的內容如下：—

《船舶及港口管制規例》第 IV 部適用的船隻可在下列情況下並靠某一船而停放—

- “ (a) 在該船舷梯處並列停放有不多於 3 艘的船隻；
- (b) 在該船任何一邊的其他部分並列停放有不多於 5 艘的船隻；
- (c) 如該船正繫泊於任何貨運碼頭，則有不多於 4 艘的船隻並列並靠而停放；
- (d) 如該船正繫泊於香港九龍貨倉有限公司北面泊位第 5 號，則有不多於 2 艘的船隻並列並靠而停放。 ”

現 況

4. 船隻繫泊於政府繫泊浮泡或在海港西部拋錨時，往往與一組非機動載貨躉船相繫，宛如一棵“聖誕樹”，這種現象實在並非罕見。有時情況更糟，多重排列的大型躉船，滿載貨櫃，把該船重重包圍，連該船本身也無法看到。

5. 據記錄顯示，在香港領牌的非機動載貨躉船約有 930 艘。這類躉船當中，逾半數的總長超過 40 米，全寬超過 15 米。如有五排這類躉船靠泊於某船一舷，這棵“聖誕樹”的寬度總共可達 100 米。

6. 這棵“聖誕樹”會阻礙其他船隻通過，而且大大增加該船的危險，原因在於該船易於流錨，其繫泊鏈甚至會斷開。意外一旦發生，要把所有繫在一起的躉船與該船分開，相當費時。再者，不獨該船本身和繫在一起的躉船面對甚大的潛在危險，而且還會危及在附近水域的船隻和港口設施。

檢討規例

7. 《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）整合本地船隻的管制，並作新修訂；《船舶及港口管制規例》第 45(3)條便會廢除，重新制定於《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548 章，附屬法例）。因此，檢討該規例正合時宜。

8. 根據《商船（本地船隻）條例》的規定，本地船隻包括內地沿岸船隻和內河船隻。我們無意禁止內地沿岸船隻和內河船隻在貨運碼頭、內河碼頭或終點碼頭並靠他船而繫泊，所以規例的適用範圍應予以擴大，把該等船隻納入其中。否則，內地沿岸船隻和內河船隻在這方面便不受管制。

9. 鑒於香港九龍貨倉有限公司的泊位不復存在，《船舶及港口管制規例》第 45(3)(d)條為多餘的條文。

10. 為排除上文第 5、第 6 段所提到的不利情況，本地船隻的限制排列數目應該縮減和劃一。另一方面，縮減排列數目對正常貨運作業及其效率不應產生不良影響。第一排靠泊的船隻通常處理貨運作業，第二排處理貨物轉運，而第三排則為後備。容許三排本地船隻靠於他船而停放，足以令貨運作業有效地進行。

11. 若某船繫泊於貨運碼頭、內河碼頭或終點碼頭，則限制船隻並靠而排列停放的數目應採納上文第 9 段那條多餘條文的同一規定，亦即有不多於兩艘船並列並靠該船而停放。本處認為不宜容納第三排，原因在於現代船隻較大，而且在大多數貨運碼頭、內河碼頭、終點碼頭附近的可航水域都是有限的。此外，第三排並無必要，原因在於主要貨運作業應跨越陸地與該船而進行。

建 議

12. 因應上文第 8 至第 11 段所述的理據，在限制排列數目方面，現建議應有不多於三艘船並列並靠某船的任何部分而停放。然而，若某船繫泊於貨運碼頭、內河碼頭或終點碼頭，則在該船向海一舷的排列數目應限定為不多於兩艘船並列並靠而停放。

影 響

13. 一些貨運經營人如慣常在作業時，排列停放船隻的數目多於建議的規定，則新措施會對他們略有影響。然而，本處預期正常貨運作業及其效率不會受到影響。

14. 鑒於《船舶及港口管制規例》第 45(3)條行將廢除，以《商船（本地船隻）條例》內的相應修訂取代，經濟局局長會把建議的規定納入《商船（本地船隻）（一般）規例》，因而只須得到經濟局局長在政策上予以支持。

香港特別行政區政府海事處
1999 年 11 月 日