

海事法

九九年前後國際海事公約 在澳門的應用

傅玉蘭 *

I、與澳門相關的事件

- 一五五七年： 早期到達的葡萄牙人被准予在澳門居留，並在十九世紀中期，開始其對澳門的行政管轄全權。
- 一九七六年二月十七日： 按葡萄牙共和國第 1/76 號法律刊登“澳門組織章程”，澳門開始擁有自治組織結構通則。
- 一九八七年四月十三日： 中葡兩國政府簽署關於澳門問題的聯合聲明，確認中華人民共和國政府於一九九九年十二月二十日恢復對澳門行使主權。
- 一九九零年五月十日： 按葡萄牙共和國第 13/90 號法律刊登對“澳門組織章程”的修改。
- 一九九三年三月三十一日： 中華人民共和國第八屆全國人民代表大會第一次會議通過《中華人民共和國澳門特別行政區基本法》，自一九九九年十二月二十日起對澳門實施。

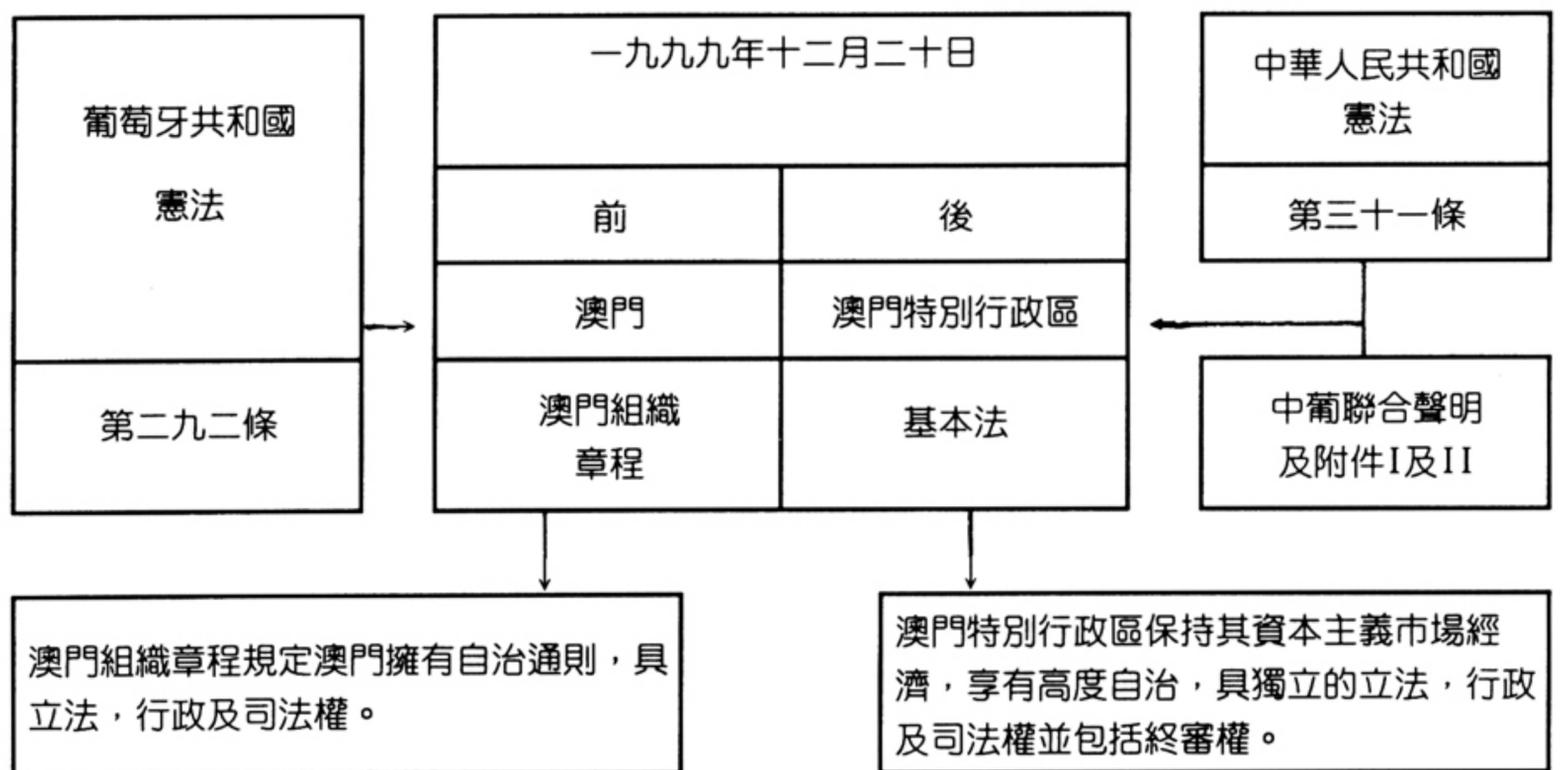
* 海事署首席高級技術員，曾修讀海事署航海學校之海事研習課程並曾赴葡國海軍基地進行為時兩個多月的實習。

II、中國、葡國和澳門的國際法律關係

澳門現正處於一個過渡階段，其法域受葡萄牙共和國憲法和澳門組織章程所約制，並逐步向中國法律接近，嘗試減低由兩個不同法域將同時存在時所必然引起的衝突；因為，自九九年十二月二十日起，中國恢復對澳門行使主權，基本法正式生效，這個法律，跟葡萄牙的法律所具有的法律性質是截然不同的。¹

但無論如何，澳門在兩種政治體系內都能享有自治的地位。

澳門、葡國和中國的法律關係與及他們間的法域的延續性，可用下列圖表表示出來：



III、澳門海事當局和海事及港口活動

在進入討論正題前，首先讓我們集中了解一下澳門的海事當局和海事及港口活動的一些實際情況。

澳門海事當局由海事署署長，即港務局局長掌握權力，具海事和港務活動的權限，如促進海上安全；分析在公共水域範圍內之事宜；保護海上文化遺產，特別在附近水上範圍內，採取保障民防的措施；通過以法律工具（一九零九年澳門港務局規章、十二月廿六日第76 / 90 / M號法令之內部保安法律等），行使其稽查及干預的權力；對海上駕駛者發出公佈及公告；就海上活動發出準照；保證船隻的登記以及對船員進行登記和發出證明文件等。

1. “中國內陸與澳門法律衝突研究”，宣增益博士在“中華人民共和國法律發展在澳之影響”研討會上的發言。該研討會由法律翻譯辦公室與中國政法大學合作舉辦，於九四年一月廿八日在澳門舉行。

澳門現時的海事及港務活動包括：捕魚、貨物及旅客運輸、水上活動、旅遊、造船、海上支援及輔助、海上安全及稽查等，詳述如下：

一、海上活動

1) 捕魚

是澳門工業的一部分，但正轉趨衰落。在九二年約有二百八十萬噸漁獲在內港卸下，總值約四千七百萬澳門幣。大部分船隻在香港作登記，澳門現時只替游艇、本地交通船隻及漁船作登記。

2) 貨物運輸

澳門進出口的貨物，一般都在內港起卸。其中六至七成的工業原材料和日常用品，主要從中國及香港進口。經香港出口美國和歐洲的工業產品，如紡織、玩具等則佔澳門出口量七至八成。

運輸的形式，如使用貨櫃箱的話，也會使用路環九澳港作裝卸，燃料方面則仍是在內港卸下。

3) 旅客運輸

在九二年，約五百七十萬旅客經水路入境。內港的十四號碼頭是中國旅客從水路入境的地點，但大部分的其他旅客都是經外港碼頭進入澳門。

4) 業餘水上活動

水上活動愛好者一般在竹灣和黑沙海灘的海面上從事水上活動。

5) 旅遊

除水上活動外，也有海上遊覽活動在澳門的海面上進行。

6) 輔助及海上支援

此類活動包括濬河及放置航標、拖船、領航、水文及海洋資料測量、航海教學實習、警惕及控制航運。

7) 安全及稽查

澳門水警稽查隊負責澳門海上的巡邏和稽查任務，對海上、港口及關卡的各種活動進行控制和查核。

二、港口

1) 內港

位於澳門半島西部前山水道南端的內港，航道水深三至三點五米，寬度約五十米，濬浚長度約九公里。內港可讓排水量達千噸的船隻行走，基本上用於對中國和香港貨物的進出口進行裝卸活動。總數有三十六個碼頭，其中5A碼頭主要用作貨櫃的起卸。在九三年約有六萬個貨櫃在內港裝卸（包括進出口）。

澳門港務局現正研究一內港重整計劃，內容包括把內港分成三區，五號至十號碼頭為第一區，作起卸一般貨物；十一號至二十號碼頭為第二區，作舢舨停靠、遊船的停泊和旅客的上落站；其餘碼頭為第三區，用作漁業活動。

2) 外港

位於澳門半島東部，有防波堤保護，航道水深六至七米，寬度約六十米，濬浚長度約為五公里。外港可停泊排水量二千噸的船隻，主要用於從香港到澳門的旅客的進出通道。三間船務公司被獲準在外港經營業務，其中一間擁有全球最大的噴射船隊。

外港的新碼頭自九三年十一月三日起運作，每年可處理旅客的數量最高可達三千萬人次。

3) 九澳港

位於路環島的大擔角，是一個深水港，用作處理港澳及亞洲的貨櫃裝卸活動。九澳港的工程分兩階段進行，第一階段興建一個面積約四點五公頃的貨櫃碼頭，並包括有一條五至七米深的航道和碼頭，可停泊排水量五千噸的貨櫃船；第二階段的建築工程包括在第一期貨櫃碼頭毗鄰處面積約廿九公頃之地點進行填海及發展工程，將有航道水深七米，可讓排水量至一萬噸的船隻進入港口。

第一階段的工程於九一年完成和港口在同年開始運作。碼頭可堆放之貨櫃最高數量為一千五百個標準貨櫃。港口每年最高吞吐量為七至八萬個標準貨櫃。在九三年經由九澳港處理裝卸的貨櫃數量約達二萬個標準貨櫃（十六萬噸）。曾在該港停泊的最大排水量的船隻，至目前為止，為一韓國的運載鋼材的貨船，約有四千五百噸。

同時包括在第一階段計劃內的建築工程，還包括一個面積七點九公頃之燃油碼頭，可停泊二千五至三千噸的油輪。有關工程正處於完成階段。該碼頭可裝卸及儲存燃油八萬六千立方米，預計於九四年年底可投入使用。因澳門內港屬人口高密度地區，燃油的起卸易生危險，當局擬將設在內港的儲油庫，短期內全部往九澳燃油碼頭，以後將統一處理澳門燃油的起卸和儲存工作。

負責管理九澳港的公司名為“澳門港口”，是由澳、葡、港等三方合資經營。

4) 北安碼頭

在氹仔島之北面，位於兩條大橋氹仔出口間，約有三米水深，用作一般貨物上落。由於近年國際機場的興建工程引致該碼頭附近水域沉積嚴重，現在這個碼頭已幾乎被廢置不用了。

三、海事範圍內的其他活動

1) 海事教學

海事署屬下的澳門航海學校專門從事澳門的海事培訓教育活動，是澳門唯一的一所培訓海事專業人員機構，培訓的專業人員包括海上交通控制員、水文員、濬河人員、船上主管，機械員、水手等。水警稽查隊成員在正式投入服務前，亦需在該校修讀一船藝課程。

此外，該校還為水上運動愛好者提供有關的課程，並同時為港務局職程內人員及高級技術員等進行海事培訓。與此同時，該校還進行海事研究，組織研討會和宣傳海事教育等活動。

2) 海事研究

海事署屬下的海事博物館也組織與海事有關的展覽、研究、出版、觀光等的活動。

3) 造船

造船業是澳門傳統的工業之一，但已日趨息微。以往澳門的造船廠多集中在內港一帶，包括林茂塘、筷子基和青洲等。今天，只在路環島的荔枝碗還存有造船廠，並受海事署所監察。一般所造的木船可達三十米的長度。

澳門政府船廠則可建造排水量數百噸的鐵船，廠址在內港一號碼頭附近。

4) 海上污染

澳門附近海域的海水污染問題嚴重，主要是受城市廢水、工業污染、垃圾、船隻及住家艇往海上傾倒的油渣及燃料、以及由河上游帶落海面的廢料和垃圾等的影響。澳門海事署只有二個小部門負責清理海上的垃圾。

四、自然條件的限制及可能的解決方法

與珠江三角洲的其他港口比較，澳門的港口具有相當多的自然條件限制。港口規模較小及水不夠深，再加上國際機場的興建，使現今沉積更劇，故此，所有港口的航道都需依靠濬浚來維持水深。

在這種形勢下，澳門應利用和發揮其本身所具有的一些有利條件，例如其中包括：

- 具自由港地位，資金可自由進出流動；
- 有國際機場，每年將可處理七千九百噸的貨物運輸；
- 預計中的珠海鐵路將可能延伸至澳門的路環島，可構成大運輸網絡。
- 與珠海的深水港距離近，如高欄港，水深七至九米，可停泊排水量五千至一萬噸的船舶，對貨物的進出口運輸起承接和相輔相成的作用。

這樣，澳門亦可在中國南部海岸聯合運輸的模式內扮演一個相互配合的活躍的角色。

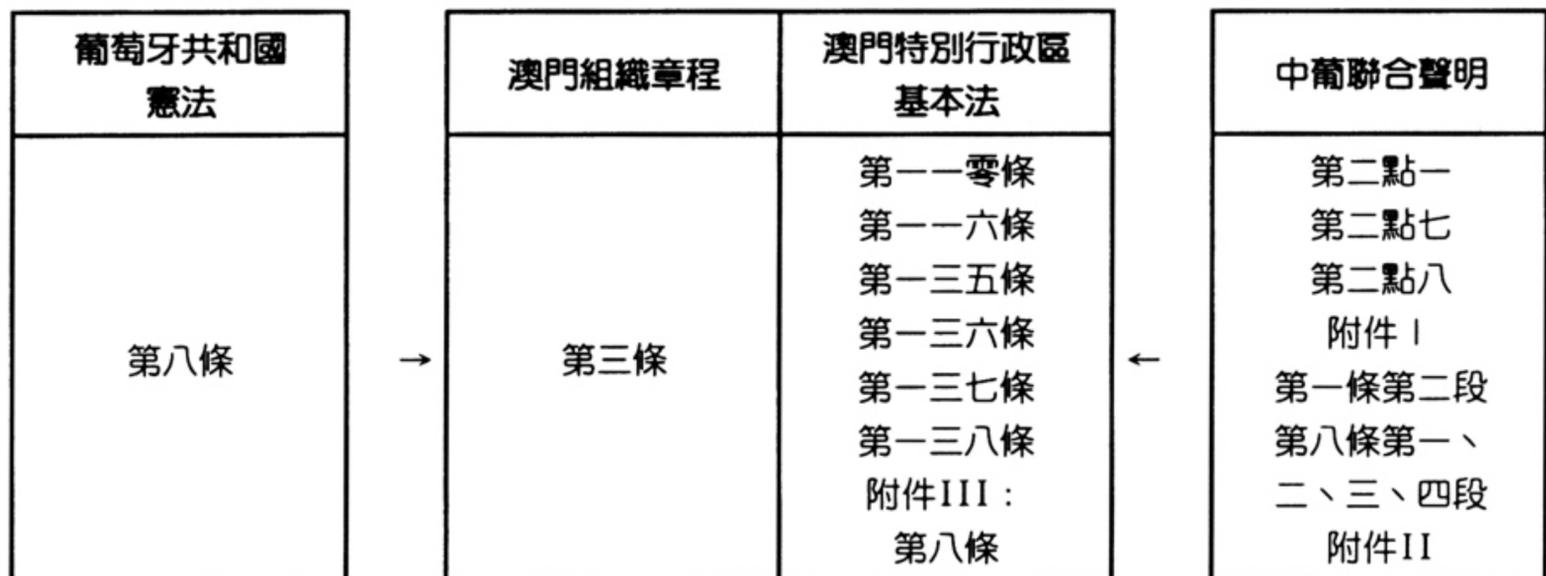
IV. 澳門的國際關係

根據前面的敘述，使我們對澳門的海事和港務活動的現況有了一個基本的認識，可以進而分析澳門的國際關係和國際海事公約延伸至澳門的可行性。

澳門現正是國際海事組織（International Maritime Organization IMO）的聯系會員。有關這個國際海事組織的資料，已分別在八六年四月二日、九二年四月廿三日及九三年五月十二日正式刊登在澳門政府憲報上。現時，按澳門組織章程第三條，由海事署負責執行的已正式在澳生效的國際海事公約，祇有一九六零年國際海上人命安全公約（SOLAS 60）（憲報七零年三月三十日第十三期）及一九七二年國際海上避碰規則公約（COLREG 72）（第55 / 78條法律，憲報七九年六月二日第二七 / 六期）。

面對澳門快速的政治和經濟的發展，特別在海事範圍內，是有需要引進更多的國際海事公約，以便更好地對海事和港務活動進行策劃和管理工作。但是，澳門又正處於一個政治上的過渡期階段，我們應如何理解和處理澳門的國際關係的問題，以及哪些國際公約適用於澳門呢？

按澳門現時和未來的政治法律架構，最重要的有關海事活動的國際關係，可綜合表現在下述圖表內：



V. 國際海事公約在澳門、葡國及中國的生效情況

假若我們參看上表有關的法律條文，從澳門組織章程第三條第二及三款，可以得知，澳門與外國發生關係及締結國際協定或國際公約時，代表澳門權限屬葡萄牙共和國總統，而涉及專屬本地區利益的事宜，共和國總統得將代表澳門之權限授予澳督。在未授予上述之權力而締結的國際協定或國際公約在當地施行時，應先聽取當地本身管理機關的意見。換而言之，澳門是有一定的法定的地位可與國際組織直接締結協定和公約的。

至於葡國與國際海事組織簽立的公約其引伸至澳門，以及其未來在澳門適用的延續，已在中葡兩國政府簽署的聯合聲明附件一內清楚指明其肯定性，該聲明並已在澳門政府憲報內刊登。

此外，根據基本法第一三六條規定，未來澳門特別行政區，特別在航運方面，可以《中國澳門》的名義，單獨地同世界各國、各地區及有關國際組織保持和發展關係，簽訂和履行有關協議。

因此，無論在澳門或在未來澳門特別行政區，我們都可找到一個法律的依據，使澳門具有建立國際法律關係的基礎，與國際海事組織訂立公約並使之應用於澳門。

關於條約有效性的問題，基本法第一三七條寫道：

“對中華人民共和國已參加而澳門也以某種形式參加的國際組織，中央人民政府將根據情況和澳門特別行政區的需要採取措施，使澳門特別行政區以適當形式繼續保持在這些組織中的地位。

對中華人民共和國尚未參加而澳門已以某種形式參加的國際組織，中央人民政府將根據情況和需要使澳門特別行政區以適當形式繼續參加這些組織。”

這樣，估計我們現在可把所有在葡國、中國和澳門生效的國際海事條約列出，以便根據澳門海事和港務活動的情況，分析哪些條約對澳門有利並適用於澳門這個城市。以下，便是有關條約的生效情況：

| 簡稱 | 國際公約 | 中國 | 葡國 | 澳門 |
|-------------------------|-----------------------|----|----|----|
| SOLAS 60 | 國際海上人命安全公約 | | | X |
| SOLAS 74及議定書78、修正81、83 | 國際海上人命安全公約 | X | X | |
| COLREG 72 | 國際海上避碰規則公約 | X | X | X |
| MARPOL 73/78 | 國際防止船舶造成污染公約 | X | X | |
| Intervention 69及議定書73 | 國際干預公海油污事件公約 | X | X | |
| LDC 72(Dumping)及修正78、80 | 國際防止公海傾倒廢料及其他物品海洋污染公約 | X | X | |
| CLC 69 | 國際油污損害民事責任公約 | X | X | |
| Fund 71及議定書76 | 國際油污損害賠償基金公約 | | X | |
| LL 66 | 國際載重線公約 | X | X | |
| Tonnage 69 | 國際船舶噸位丈量公約 | X | X | |
| SAR 79 | 國際海上搜尋和救助公約 | X | X | |
| STCW 78 | 國際海員培訓、發證和值班標準公約 | X | X | |
| CSC 72 | 國際安全集裝箱公約 | X | X | |
| PAL 74 | 國際海上載運旅客及其行李雅典公約 | | X | |
| INMARSAT 75 | 國際海事衛星組織公約 | X | X | |

| 簡稱 | 國際規則(International Code) | 中國 | 葡國 | 澳門 |
|------|--------------------------|----|----|----|
| | 國際信號規則 | | X | X |
| IGC | 國際液化氣體船結構與設備規則 | X | | |
| BCH | 國際散裝化學危險品船結構與設備規則 | X | | |
| IMDG | 國際海上危險貨物運輸規則 | X | X | |
| DSC | 動力支撐安全規則 | X | | |

VI. 九九年十二月廿日前後澳門可引用的 國際海事條約的概括分析

中葡兩國皆為國際海事組織的會員。從上表可清楚看到，這兩國已接納了該組織的大部分的公約。在這種情況下，無論在過渡期或九九後，祇要對澳門有利的，而葡國或中國亦已接納了的海事公約，把它們延伸和應用於澳門，這個合理性是無需置疑的。

因此，按澳門經濟發展情況以及前述對本澳海事和港務活動的詳細分析，筆者估計可作如下建議：

一、為船隻航行安全，應繼續保持執行國際海上避碰規則公約（COLREG 72）及國際信號規則。

二、以七四年國際海上人命安全公約取代六零年的同名公約（SOLAS）

一九七四年國際海上人命安全公約主要內容包括：適用範圍、檢驗與證書、船舶結構（分艙與穩性、機電設備）、消防設備、救生設備、無線電報與無線電話、航行安全、谷物裝運、危險貨物裝運與核能船舶等。公約的一九七八年議定書內容主要是涉及油輪方面技術要求的修改。安全規則適用於一切客船和五百總噸以上的貨船。關於船上裝置無線電設備的規定，則適用於三百總噸以上的船舶。

按這個情況，雖然大噸數的船舶到訪澳門的數量未算很多，但澳門現時的港務情況是具備這條件以七四年公約取代六零年的舊公約。

三、引進七三 / 七八年國際防污公約（MARPOL 73/78）

這個公約的主要目的是為了防止船舶對海洋造成污染。一旦澳門的新燃料碼頭建成啟用，如前所述，可容許三千噸油輪泊岸，是有必要把這個防污公約也引伸至澳門，因根據《七三 / 七八年國際防污公約》規定，對從事國際航行的一百五十總噸及以上的油輪和四百總噸的其他船舶，需受此規定的有關條文約束。

四、引進六九年國際船舶噸位丈量公約（Tonnage 69）

澳門日趨需要為其船舶採用一個統一的丈量標準，這個無論從商業或稽查的方面看，都有需要簡化計算和控制船舶的運載量空間。《公約》適用於長度大於廿四米，在締約國登記的從事國際航行的船舶。

澳門是一個自由港，在九九年後也仍保持這個地位，是具有在將來對船舶作國際登記的條件的。此外，在特區基本法第一一六條上也明確指出：“……澳門特別行政區經中央人民政府授權可進行船舶登記，並依照澳門特別行政區的法律，以《中國澳門》的名義頒發有關證件……”故此，也建議引進這個六九年的國際船舶噸位丈量公約。

五、引進六六年國際載重線公約（LL 66）

超載問題一直以來都是引起船難的原因之一。六六年載重線公約適用於船長等於或大於廿四米，總噸等於或大於一百五十噸的船舶，按情況估計，澳門

的海事當局是有需要引進這條國際公約，以作為對船舶的控制和稽查的指導。

六、引進六九年國際油污損害民事責任公約（CLC 69）

這條公約適用於載運二千噸以上的國際航行散裝油輪，必須投保油污責任險，以便一旦發生事故，受損方即可得到賠償。這個噸位的油輪，將來是會停泊在澳門九澳港的燃油碼頭的，為預備事故發生時可有據可尋，看來是有需要對澳門引進這一公約。

七、引進七二年國際安全集裝箱公約（CSC 72）

隨著九澳深水港碼頭的啟用，使澳門與中國大陸及亞洲的其他港口的聯系更進一步，可預期集裝箱的處理量將日益增加。故此，無論在過渡期或後的澳門，引進這條七二年國際安全集裝箱公約，都可為集裝箱的處理工作提供安全的指引。

八、引進七八年國際海員培訓、發證和值班標準公約（STCW 78）

澳門的海事教育工作已有逾二百年的歷史，特別在過去十年間，澳門航海學校已培訓了約四千名高質量的海事人員，他們此刻正在其工作崗位上為澳門社會的建設而盡一分力。對於澳門還沒有引入這條公約，對航海學校的海事培訓工作是有相當阻礙。一方面是有需要在教學上按照的共同的指引對人員進行培訓，另一方面是通過引入公約可使課程獲得國際性的認可，這對海事的培訓和質量的保證是非常有需要的。故此，這條公約的引進，不單對澳門的海事培訓有利，更可提高澳門在國際海事活動上的聲譽。

九、引進動力支撐安全規則（DSC /HSC）

對於這個國際規則，有關的修改工作剛完成，將來會以一個新的，名為高速船舶國際規則（HSC）所取代，並將於九五年完成通過工作。澳門的外港的新客運碼頭擁有全球最龐大的噴射船隊，對於這個規則的引進是不可缺少的。這個規則將被納入七四年國際海上人命安全公約（SOLAS 74）內，作為其中的第十章。換而言之，若澳門引進七四年公約，用以取代六零年同名公約的話，這個規則也將同時被引進。

對於其他海事公約和規則的引進，以澳門現階段和短期內的發展，是還沒有太急切的需要。澳門的經濟規模從整體上來看，對比以國家為單位的經濟，是屬於小規模的，並在海事和港務活動上的參與上是有相當的條件限制的。為填補其他條約的不足，澳門是可以扮演一個協調的角色，積極參與中國和香港所引進的而澳門未具備條件和能力引進的國際海事公約所進行的活動。

一九九四年三月

參考書目

法例

- “澳門港務局規章” 1909年
- “澳門港務局規章” 第1 / 89號
- “澳門國際船舶登記” 第64 / 88 / M號法律，政府公報第29期，18 / 7 / 89
- “內部保安法律” 第76 / 90 / M號法律，政府公報26 / 12 / 90
- “葡萄牙共和國憲法”
- “中華人民共和國憲法”
- “中華人民共和國澳門特別行政區基本法” 1993年4月
- “中華人民共和國政府和葡萄牙共和國政府關於澳門問題的聯合聲明” 1987年3月26日

書籍

- “Cronologia da História de Macau” 作者 Beatriz Basto Da Silva，第一卷，澳門教育暨青年司出版，1992年
- “漁業調查” 1992年報告，澳門統計暨普查司
- “監督管理” 廣東省航政管理局，1989年1月
- “澳門手冊” 澳門日報編印發行，1993年
- “澳門市民手冊”，行政暨公職司組織暨資訊室編印，1992年7月

發表文章

- “聯合聲明，基本法及澳門的海事和港口活動” 何蔣祺、黃超法結業習作，澳門航海學校 90 / 91 年校刊。
- “聯合運輸” 奧美德，聯合運輸和海上運輸研討會，91年5月28日至29日，澳門航海學校 90 / 91 年校刊。
- “集裝箱碼頭” 何國強，聯合運輸和海上運輸研討會，91年5月28日至29日，澳門航海學校 90 / 91 年校刊。
- “中華人民共和國澳門特別行政區基本法草案與澳門的海事及港務活動”，鄧應銓、王明保、黃穗文、胡柱鵬之結業習作，澳門航海學校 91 / 92 年校刊。
- “海上人命安全及救援” 公約之推介信息，賈樂龍，91年9月20日，澳門航海學校 91 / 92 年校刊。
- “九九年前後海事條約在澳門的應用” Rodrigo Rendeiro Marques，澳門航海學校研討會，93年11月10日。
- “中國內陸與澳門法律衝突研究” 宣增益，“中華人民共和國法律發展在澳之影響” 研討會，法律翻譯辦公室與中國政法大學合辦，94年1月28日。
- “珠海與澳門基礎設施協調建設研究” 鄭天祥，《行政》雜誌第三冊，第十期，1990年。
- “從澳門看珠江三角洲交通佈局” 魏美昌，《行政》雜誌第二冊，第三 / 四期，1989年。
- “澳門深水港建設問題研究”，羅章仁，黃就順，《行政》雜誌第四冊，第十二期，1991年。
- “未來特別行政區基本法中國澳門法律制度的延續性”，Jorge Costa Oliveira，《行政》雜誌第六冊，第十九 / 二十期，1993。

其他資料：

- “與澳門港務活動有關的發展”，Guilherme Verissimo 指揮官，水警稽查隊，1994
- “澳門港口” 管理有限公司資料，1994年1月。
- “國際海事組織資料”，1992年印製。
- “海事及港務活動科目資料” (D34)，澳門航海學校。
- “法律科目資料” (D13 I，D13 II)，澳門航海學校。