

臨時本地船隻諮詢委員會 第 30 次會議記錄

日期：2002 年 12 月 3 日（星期二）
時間：上午 9 時 30 分
地點：海港政府大樓 16 樓會議室（1615 室）

出席者

主席：譚百樂先生	海事處副處長
委員：司徒健先生	船舶建造及維修業代表
鄭瑞祥博士, MBE	造船業代表
朱少輝先生	船舶檢驗業代表
（代碧合先生）	
楊沛強先生	海員訓練機構代表
何鈞賢先生	本地海員團體代表
（代洪炳先生）	
旋偉先生	貨船經營人代表
蔡劍雷先生, JP	小輪及觀光船隻經營人代表
何志盛先生	渡輪船隻經營人代表
何衛平先生	內河貨運經營人代表
劉國霖醫生	駕艇遊樂者代表
姜彥文先生, MBE	漁業代表
梁智恆先生	警務處處長代表
（代凌偉普先生）	
李國輝先生	海事處總經理／本地船舶安全
吳健文先生	海事處總經理／港務
秘書：何佩儀女士	海事處助理部門主任秘書／委員會及總務

列席者

張有光先生	海上遊覽業聯會代表
麥玉儀小姐	同上
陳兆榮先生	屯門公眾貨物裝卸區代表
郭錦通先生	港九電船拖輪商會有限公司代表
郭德基先生	同上
胡家信先生	香港船務職員協會代表

因事缺席者

陳幼英女士	海事保險業代表
-------	---------

提交文件

會議文件第 4/2002 號	鮑家聰先生	海事處高級統計師
會議文件第 5/2002 號	陳友寧先生	海事處高級海事主任／法例及檢控
會議文件第 6/2002 號	朱華壽先生	海事處高級海事主任／海港巡邏組
	黃紹輝先生	海事處海事主任／海港巡邏組
會議文件第 7/2002 號	李國平先生	海事處高級驗船主任／本地船舶安全
會議文件第 8/2002 號	李國輝先生	海事處總經理／本地船舶安全
會議文件第 9/2002 號	黎志東先生	海事處高級海事主任／資訊系統統籌員
	林猷松先生	電子資訊系統有限公司
	林友松先生	同上
	楊申乾先生	同上

I. 開場白

1. 主席歡迎所有與會者，尤其是以下首次出席會議的人：
 - 梁智恆先生，代凌偉普先生，為警務處處長代表；
 - 麥玉儀小姐為海上遊覽業聯會代表；
 - 陳兆榮先生為屯門公眾貨物裝卸區代表；以及
 - 郭錦通先生和郭德基先生均為港九電船拖輪商會有限公司代表。

II. 通過上次會議記錄

2. 秘書並無收到委員的意見，委員會通過上次會議記錄。

III. 提交文件

會議文件第 4/2002 號 – “2002 年避風塘面積需求評估結果概要”

3. 鮑家聰先生扼要地概述這份文件的重點。主席特別指出現時避風塘／遮蔽碇泊處泊位的供求差不多達到平衡。然而，由於受到九龍東南發展修訂計劃和灣仔發展計劃第 2 期所影響，到了 2006 年，避風塘泊位便會出現短缺，因此，闢建新避風塘的規劃工作應要展開。主席於是請委員提出評議／意見。

4. 蔡劍雷先生和旋偉先生所作評論撮要如下：

- (a) 關於該份會議文件第 4(iii)段，在貨櫃碼頭以外地點裝卸的內河貨櫃也應納為評估的參數。
- (b) 關於該份會議文件第 5(ii)段，在以往和今次評估中，假設百分之百提供避風塘泊位給本地持牌船隻是好事。
- (c) 由於昂船洲避風塘只限於政府船隊使用，所以在考慮避風塘泊位供求量的時候，不應把政府船塢（8 公頃）和政府船隻（6.8 公頃）計算在內。
- (d) 關於該份會議文件第 8 段提及躉船／駁船的平均尺寸，委員想知道該等數字的來源和計算方法。
- (e) 基於以下原因，該份會議文件第 16 段提及的 10%供求容差限度是絕對不能接受的。蔡劍雷先生提議於下一次預測摒除該 10%供求容差限度。
 - (i) 在颱風季節恰巧在香港作業的船隻數目難以預測，但是我們不可以就因此假定過往於颱風襲港期間恰巧不在香港水域的 5%至 10%本地持牌船隻將來不會在香港避風。任何計算錯誤都可能導致災難性的後果。
 - (ii) 除了內地船之外，還有一些小型越南貨船和台灣漁船在香港避風，在評估需求量的時候，也須顧及。
 - (iii) 提供避風泊位給某些類別船隻（例如駁船／躉船／內河船）嚴重錯配。加上當局擬把土瓜灣避風塘和灣仔避風塘逐步停用，預計在其餘避風塘／遮蔽碇泊處當中，只有六個可供這些船隻使用。到了 2006 年，可供這些船隻使用的避風泊位不足之數約為 110 公頃（需求量 264 公頃－供應量 153 公頃）。
 - (iv) 除非內河碼頭內灣刊憲為避風塘，否則不能起緩衝作用，滿足部分需求量，因為於颱風襲港期間，在該處停泊的躉船／駁船不會受保。
 - (v) 宜考慮採用 10%至 20%的安全性供過於求的安排而非 10%供求容差限度來確保避風塘泊位不會短缺。

- (f) 強烈反對規劃署現時建議把九龍東南避風塘逐步停用，漠視過往諮詢臨時本地船隻諮詢委員會的結果。

5. 鮑家聰先生在回應的時候，提供以下資料：

- (a) 在貨櫃碼頭以外地點裝卸的內河貨櫃統計數據始於 1998 年。因預測模式追溯過去 30 年的趨勢，反映需求量與經濟增長、人口增長和港口貨櫃吞吐量的增長如何息息相關，要把這些內河數據納入基本參數之一在技術上是不可行的。不過，稍後當有較長時間的內河貨櫃時序統計數據，便會把這些數據加入預測模式。現時把遠洋貨櫃吞吐量採納為預測參數在統計上是合理的，因為遠洋貨櫃約佔中流作業吞吐量的 90%。
- (b) 在估計避風塘泊位供求量方面，不管是否把政府船塢計算在內，對整體供求量差額分別不大，僅為 1.2 公頃（少於 0.5%）。
- (c) 關於躉船／駁船的平均尺寸，計算方法是基於海事處第 II 類持牌船隻的本地牌照記錄，包括不同類型的躉船和駁船。
- (d) 關於 10% 供求容差限度 —
- (i) 5% 至 10% 的本地持牌船隻在颱風襲港期間不在香港停泊的這個數字是基於 2001 年和 2002 年所做的詳細調查。很多考慮因素，包括這一點在內，已列入 2001 年避風塘面積需求評估報告內。
- (ii) 2001 年，根據海事處記錄所示，進入香港水域避風的貨船／漁船當中，只有一至兩艘懸掛南韓、越南、菲律賓或其他外地船旗。
- (iii) 計算供駁船、躉船、內河船使用的避風泊位不足之數為 110 公頃是基於一個假設，即是在六個提及的避風塘／遮蔽碇泊處當中，只有 5/8 面積可供躉船／駁船錨泊。海事處一般對使用避風塘的不同類型非危險品船隻並沒有施加限制。朱華壽先生確認海事處採取彈性管理方法，使所有避風塘泊位均得以充分地策略性地使用。
- (iv) 內河碼頭為私有設施，刊憲為避風塘並不切實可行。然而內河船已把該處作為避風塘之用，而故此亦紓緩對避風塘泊位的需求量。海事處建議經營人要求本地承保人把內河碼頭納入保險單內，且海事處會樂於協助。

6. 何志盛先生擔心倘要在 2006 年以前建成新避風塘，得面對批核撥款、物色選址和時間有限等問題。他要求推遲九龍東南避風塘填海工程，直到重置避風塘為止。主席同意把他的要求轉達適當部門。
7. 鄭瑞祥博士關注到避風塘面積不足是不可接納的，惟該報告卻給人“10%容差限度”是可以容許的印象。他認為避風塘泊位過剩勝過即使一公頃的不足。報告應着重提供充足避風塘泊位給留港船隻，不但要考慮過往數年所收集的統計數據，還要展望將來。鮑先生答稱，海事處不僅把過往趨勢納入預測用的迴歸模式，也加入政府制訂的一些最新經濟預測。海事處還調查本地持牌船隻船東對日後作業環境的意見。再者，避風塘面積需求評估每年向前推展，指望及時微調預測。
8. 何衛平先生提出，現時大部分內河船均在接近其裝卸水域的九龍東南避風塘避風。他指出，政府應充分考慮新避風塘的選址，以便日後提供足夠和合用的避風塘泊位給內河船。
9. 主席總結謂，是次討論既公開又有用，本委員會會收集委員的所有意見和評議，然後提交相關主管機關考慮。總括來說，本委員會備悉以下重點並會加以反映：—
 - (a) 委員強烈反對因東南九龍發展計劃導致避風塘泊位有所損失。
 - (b) 委員支持盡快物色並興建額外 50 多公頃的避風塘泊位。選址有待進一步詳細討論和審議。
 - (c) 為着評估和預測避風塘面積需求，海事處會與業界多加討論，找出各方均同意的評估參數和假設。

會議文件第 5/2002 號 — “廢除現行規例中關於供水船的條文”

10. 陳友寧先生告訴委員，《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）一經生效，《商船（雜類航行器）規例》（第 313F 章）第 46 條和其相關豁免便會廢除。他詳細講解這份文件。
11. 對於姜彥文先生的提問，主席闡明供水船的衛生狀況受到衛生署署長所執行的規例規管。

會議文件第 6/2002 號 – “設立航速限制區”

12. 朱華壽先生講解這份文件，並告知與會者海事處曾經諮詢划船駕艇遊樂委員會、Lantau Boat Club、香港航海學校，他們全部原則上支持該建議。Lantau Boat Club提議把愉景灣內灣納入航速限制區，而其界線應延伸至滑水者顯而易知本身有否進入限制區的水域。此外，香港航海學校建議把限制延長至全年每日 24 小時。無論如何，為着平衡相關各方的利益，現時文件詳述的建議視為足以達到效用，遂交委員考慮。
13. 主席請委員就在愉景灣、淺水灣、大潭灣設立航速限制區的建議提出意見。
14. 劉國霖醫生建議海事處應行使《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）第 67(1)(a)條而非第 19(3)條所授予的權力，禁止在所涉及各水域滑水或進行其他類同活動。朱華壽先生和吳健文先生答稱，海事處充分考慮過這兩條規例並決定主要行使第 19(3)條所授予的權力，因為—
 - (a) 第 67(1)(a)條管制船隻拖曳任何滑水橇、滑水板或其他類似物體，或拖曳任何人，或任何乘踏滑水橇、滑水板或其他類似物體的人，惟不適用於管制沒有拖纜的快艇等船隻。
 - (b) 預期行使第 67(1)(a)條所授予的權力會遭強烈反對，可能推遲法例修訂程序，導致該建議不能及時實施來加強海上安全。
15. 對於楊沛強先生的提問，吳健文先生答稱，研究過船隻往來模式和時間，並為着在各類海上活動之間取得更佳平衡，現時所建議的指定時間和時段限制已經足夠。對於高速活動在全年均普遍的意見方面，海事處會在未來數年收集相關數據，接着檢討現有限制時段是否合適。
16. 姜彥文先生和旋偉先生均贊成該建議，惟認為在沙螺灣或海下等地設立“指定滑水區”而非“航速限制區”可能較佳。吳健文先生解釋說，海事處也曾考慮這方案，不過，相關各方難以就指定水域的位置和大小達成共識。
17. 何志盛先生支持該建議，並說設立航速限制區是合理而必須的，此舉不但為海上活動用者的安全着想，而且還顧及渡輪乘客上落渡輪時可能受到影響。

18. 主席總結謂，該建議合理，與迄今為止所適用的一致。海事處會向遊艇會和體育會加以推廣，並繼續觀察和研究冬季活動水平。倘有理由延長限制時段，便會就一些新建議再次諮詢本委員會。委員別無評議，建議得到通過。

會議文件第 7/2002 號 – “工作守則 – 第 I 類、第 II 類、第 III 類船隻安全標準”

19. 李國平先生講解這份文件的重點，並請委員通過“工作守則 – 第 I 類、第 II 類、第 III 類船隻安全標準”草稿。
20. 對於委員的提問，李國平先生和李國輝先生作出澄清如下—
- (a) “特許驗船師”指處長根據《商船（本地船隻）條例》（該條例）第 7(1)條委任任何並非公職人員的人或任何屬某類別人士而並非公職人員的人為驗船師，以施行該條例，並且不時以海事處佈告公布周知，包括註冊專業工程師在內。
 - (b) 轉授檢驗項目的進一步細節交由本委員會轄下技術小組委員會磋商、檢討，然後編訂報告，提交本委員會審核。
 - (c) 新標準大多只影響新船，現有持牌船隻不難達到要求。
 - (d) 關於第 II-8 頁檢驗項目 21，海事處會應船東要求而協助致函造船公司索取圖則。假若無法得到圖則，則船東須通過其他來源取得資料、圖則。
 - (e) 關於第 VI 章所訂滅火設備一般規定，雖然海事處過去寬鬆處理，但是滅火設備、結構防火項目須為認可類型這規定一直適用於所有類型的船隻，對諸如躉船等船舶並非新規定。
 - (f) 第 X-2 頁第 3.3 段所載“足夠輪機知識”用語有點含糊，與會者同意可把它改為“普通輪機常識”。李國輝先生說，該守則的用字可交由本委員會轄下的工作小組進一步磋商、修訂。
21. 蔡劍雷先生提出兩個問題，都是關於第 X 章所訂船隻操作人員規定。第一，現今許多船隻的總推進馬力都超過 3 000kW，而一級輪機操作員則限於操縱總推進馬力 3 000kW 以內船隻，不知會否予以升格來利便船隻操作。第二，他欲知二級輪機操作員的入職要求。李國平先生答稱，由於該等要求源於《商船（本地船隻）（本地合格證書）規則》，他不便回答這個問題。他會把問題轉達考試組負責人員。

22. 司徒健先生關注該守則的法律效力，以及其對第I-1 頁第 1.2 段所提相關人士在保險索償方面的法律含意和法律影響。鄭瑞祥博士支持司徒先生的見解，並建議海事處須參詳商船條例，先行更爲認真地進一步研究此事，然後才通過文件。李國輝先生答允就此事關於該條例的部分，以及就該守則第I章第 1.2 段徵詢律政司的法律意見，然後再告知委員。
23. 關於第II章第 2 段所訂確定證明書或批註的到期日一事，蔡劍雷先生代表港九電船拖輪商會要求，凡在現有證明書或批註到期日（CED）之前兩個月以上進行發證檢驗的現有船隻，到期日定爲“CED + 12 個月”，最長則限於 14 個月，以代替“FSD（發證檢驗日期）+ 12 個月”。李國平先生答稱，海事處會研究這建議是否可行，結果容後告知委員。
24. 司徒健先生欲就該守則的細節提出進一步意見，並詢問他可否加入工作小組。李國輝先生答稱，歡迎他以觀察員身分列席工作小組會議，提出見解；所有其他委員若對該守則有評議或建議，也歡迎提出。
25. 主席告知與會者，海事處會跟進會上所討論的那些要點，特別是法律效力問題。海事處會盡快徵詢律政司的意見，然後把資料發給全體委員傳閱，以便評論和通過。

會議文件第 8/2002 號 – “關於委任兩所內地機構爲特許驗船師的提案”

26. 李國輝先生講解這份文件的重點，請委員通過所建議委任兩所內地機構，亦即中華人民共和國廣東海事局（廣東海事局）、中華人民共和國漁業船舶檢驗局（漁船檢驗局）爲特許驗船師。這兩所機構爲中國政府機關，具備檢驗貨船和漁船的專才。
27. 鄭瑞祥博士評述，假如委任兩所內地機構爲特許驗船師，負責檢驗在內地建造或修理的香港領牌船隻，便須作出互惠安排來保障香港業界的利益。朱少輝先生贊同身爲註冊專業工程師（輪機及造船）的特許驗船師的利益也要照顧，尤以在這個失業率高、經濟逆轉的時候爲然。主席回應謂，以香港船隻經營人／船東的角度來看，建議的特許有助簡化檢驗制度，減低成本。互惠措施是另一回事，海事處可進一步跟進。

28. 朱少輝先生聲稱，據他所知，船級社現時沒有為香港非入級本地船隻做檢驗。他提出，既然香港認可機構或特許船級社的專業水準和資格須定期接受嚴格稽核，那麼也須在獲推薦的內地機構得到特許之前為他們訂立查核制度，確保船舶安全標準得以維持。鄭瑞祥博士建議，為着安全起見，海事處須在香港或船舶建造地做最後檢驗。李國輝先生答謂，為免工作重複和船東承擔不必要的費用，海事處會集中在特許機構和專業註冊工程師做檢驗的時候監察和稽核他們。至於查核制度的細節方面，各相關工作小組現正積極討論並作出適當考慮，一俟完成，便會於下次會議提交本委員會考慮並通過。
29. 主席感謝所有委員提出寶貴的評議，並澄清海事處從來無意把適用於每艘船，無論是本地抑或外地船的安全標準降低。他指出，《商船（本地船隻）條例》的用意在於確保各方均充分履行他們在船隻安全方面的職責。眾所周知，業界有大量專才做那些檢驗，海事處擬把一些檢驗職責外判。為着確保得到特許而負責檢驗工作的機構有非常好、備受接納兼得到充分理解的稽核／監察制度，主席提議研訂制衡制度的細節，於下次會議再給本委員會報告，委員對此表示同意。

IV. 續議事項

訂立沿岸船隻法例

30. 李國輝先生報告，2002 年 10 月底與北京海事局舉行定期會議，進一步討論安全標準的草稿之後，修訂版本業已提交技術小組考慮。對於一些尚未解決的事項，像沿岸船隻安全管理、最低配員、船員考試和發證要求等，海事處會與北京海事局進一步討論和跟進。

研究委任註冊專業工程師（輪機及造船）為特許驗船師工作小組

31. 李國輝先生告知與會者，一些委員先前所不贊同“委任註冊專業工程師（輪機及造船系）為特許驗船師指引”草稿的某些內容於修訂報告有所反映，並於 2002 年 11 月底提交工作小組考慮。此外，委任船級社為特許驗船師的機制準備妥當，定於 2003 年年初徵詢船級社代表的意見，預期指引可於 2003 年年中定稿。

V. 其他事項

會議文件第 9/2002 號 – “建立電子業務系統用於處理關務文件和相關服務可行性研究結果概要”

32. 黎志東先生介紹這份文件，林猶松先生則講解細節。與會者得悉研究結果概要，以及建立電子業務系統用於處理關務文件和相關服務的建議。據研究結果顯示，推行這套系統在技術上是可行的，而成本也是划算的。報告還建議分兩期推行這套系統，盡量留有彈性，以便與未來的電子政府舉措結合。
33. 委員得悉這項舉措而無特別評議。

VI. 下次開會日期

34. 議事完畢，會議於下午 1 時正結束。下次開會日期容後通知。