

**臨時本地船隻諮詢委員會
第 32 次會議記錄**

日期：2003 年 8 月 29 日（星期五）
時間：上午 9 時 30 分
地點：海港政府大樓 14 樓會議室（1405-06 室）

出席者

主席：李家武先生	署理海事處副處長
委員：旋偉先生	貨船經營人代表
何志盛先生	渡輪船隻經營人代表
姜彥文先生, MBE	漁業代表
蔡劍雷先生, JP	小輪及觀光船隻經營人代表
陳幼英女士	海事保險業代表
劉國霖醫生	駕艇遊樂者代表
何平先生	內河貨運經營人代表
楊沛強先生	海員訓練機構代表
司徒健先生	船舶建造及維修業代表
凌偉普先生	警務處處長代表
吳健文先生	海事處總經理 / 港務
李國輝先生	海事處總經理 / 本地船舶安全
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

梁偉英先生	香港漁民互助社代表
郭錦通先生	港九電船拖輪商會有限公司代表
胡家信船長	香港船務職員協會代表
何鈞賢先生	本地海員團體代表
張有光先生	海上遊覽業聯會代表

因事缺席者

朱少輝先生	船舶檢驗業代表
-------	---------

提交文件

會議文件第 1/2003 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 2/2003 號	陳銘光先生	海事處高級海事主任 / 策劃及 發展協調組(1)
	陳偉成先生	中華電力工程師
	方靜威先生	香港環境資源管理顧問有限公司
會議文件第 3/2003 號	陳銘光先生	海事處高級海事主任 / 策劃及 發展協調組(1)
會議文件第 4/2003 號	陳銘光先生	海事處高級海事主任 / 策劃及 發展協調組(1)
	黃偉民先生	規劃署總城市規劃師
	黃少薇女士	規劃署高級城市規劃師
會議文件第 5/2003 號	秦炳輝先生	海事處助理處長 / 航運政策
會議文件第 6/2003 號	畢理源先生	海事處高級海事主任 / 船隻航行 監察中心

I. 開場白

1. 主席歡迎所有與會者，告知他們碧合先生已經辭退諮委會委員一職。朱少輝先生獲委於 2003 年 4 月 9 日起接替碧合先生代表船舶檢驗業出任諮委會委員，可惜朱先生今天因事未能出席此次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 秘書並無收到委員的進一步意見，第 30 次和第 31 次會議記錄獲得通過。

III. 續議事項

會議文件第 7/2002 號 - “工作守則（“守則”） - 第 I 類、第 II 類、第 III 類船隻安全標準”（第 30 次會議記錄第 7 至第 8 頁第 19 至第 25 段）

3. 李國輝先生就第 30 次會議記錄以下段落所提出的問題和建議報告進展和結果： -

(a) 第 20(f)段

技術小組委員會委員接納把“足夠”一詞改為“普通”的建議，守則

第 X-2 頁第 3.3 段作相應修改。

(b) 第 21 段

李國輝先生解答蔡劍雷先生所提出那兩個問題。蔡劍雷先生感到滿意而沒有提出其他評議。

- (i) 目前，只有少數本地船隻的輪機動力達到 3 000 千瓦或以上（4 000 匹馬力以上），並無計劃把動力上限提高。至於動力超過 3 000 千瓦的個別船隻，船東可按個別需要連同詳細理據，向考試組申請考慮批註於證明書。
- (ii) 投考二級輪機員的資格包括持有三級輪機員執照和起碼一年在本地船隻（而非遊樂船隻）上工作的經驗。

(c) 第 22 段

對於司徒健先生和鄭瑞祥博士的見解，李國輝先生闡明： -

- (i) 《商船（本地船隻）條例》第 9 條界定工作守則的涵意和法律效力。海事處曾就此事徵詢律政司的意見，得悉守則的用意雖按照相關條例和規例制定，內裏的要求卻非強制性。這在某程度上給予海事處處長彈性去接納指明要求的合理選擇或等效安排。實際上，船東須在切實可行範圍內完全遵從守則的技術要求，方會獲簽發安全證明書。
- (ii) 該條例所界定“關於該守則”的原本全文現已納入守則文本的序言內，以便業界更了解守則的法律效力。該條例和規例的一些規定也有引述。業界評論的其他必要修訂均已採納。這些修訂經技術小組委員會和業界商會所認同。守則還要更進一步清楚地註明和修訂有需要的內容，務求內容清晰。守則定稿完成後，會呈交律政司審核和提意見。

(d) 第 23 段

對於蔡劍雷先生的要求，李國輝先生答覆如下，會議席上並無進一步評議： -

- (i) 根據現行法例規定，除了某些獲豁免的船隻以外，任何船隻檢驗周期相隔不得超過 12 個月。按現行慣例，船東可在證明書有效期屆滿前一個月內完成最後檢驗；待《商船（本地船隻）條例》頒布後，則可在證明書有效期屆滿前兩個月內完成。新措施容許提

前兩個月作證明書續期檢驗，令業界更具靈活性。在以上兩種情況下，新檢驗證明書的有效日期會是現有證明書到期日加 12 個月。

- (ii) 現行慣例是在證明書到期前超過一個月完成最後檢驗，新辦法是在證明書到期前超過兩個月完成檢驗，新證明書的有效日期會是最後檢驗日期加 12 個月。事實上，在評定船隻的結構 / 機械 / 系統續航性能方面，或會出現不明朗因素，因而不宜提早一段長時間作證明書續期檢驗。
- (iii) 界定檢驗證明書有效日期的方法符合國際海事組織《海上人命安全公約》內所訂關於檢驗證明書的慣常做法，而且為航運界廣泛採用，海事處因而認為所採用的方法是恰當的，須予以保留。

*會議文件第 8/2002 號 - “關於委任兩所內地機構為特許驗船師的提案”
(第 30 次會議記錄第 8 至第 9 頁第 26 至第 29 段)*

- 4. 李國輝先生告知委員，海事處已經把建議中第二份委託檢驗本地船隻的授權文件呈交內地兩所檢驗機構，並同時呈交律政司徵詢意見。該份文件收錄監管並稽核委託檢驗工作的素質和驗船師資歷要求的指引，回應委員於上次會議席上提出的關注事項。海事處曾與該兩所機構的官員會面，就建議中的細節、委託檢驗的程序和標準等內容交換意見。待他們於詳細研究該份文件後作出評議，預期該套指引和委託檢驗本地船隻的安排於年底敲定並提交諮委會通過。
- 5. 司徒健先生對於該兩所內地機構的素質和專業水準表示關注。主席向委員保證，海事處處長會對特許驗船師的素質負責，並會密切監管他們的表現和水準。委員獲邀在該套指引和委託檢驗本地船隻的安排敲定後，作徹底研究和發表意見。

訂立沿岸船隻法例 (第 30 次會議記錄第 9 頁第 30 段)

- 6. 李國輝先生稱，北京海事局原則上已經接納《沿岸船隻工作守則 - 安全標準》內技術要求的大綱初稿。海事處現正制訂詳盡守則的中英文本，通過技術小組委員會作進一步諮詢，接在守則備妥後，與北京海事局交換意見。至於沿岸船隻的“船員發證”、“最低安全配員”和“簡化安全管理”要求細節，亦正在制訂。法例的擬備和程序其後便會跟進，大抵於 2004/05 年。

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
（第 30 次會議記錄第 9 頁第 31 段）

7. 李國輝先生報告，委託註冊專業工程師檢驗本地船隻授權及指引文件第八稿已經分發給工作小組委員作進一步評議，並交律政司審核和徵詢意見。他會於下次會議席上把進展告知委員。

IV. 提交文件

會議文件第 1/2003 號 - “擬訂的商船（本地船隻）（強制第三者風險保險）規例”

8. 主席說，這份文件旨在報告本地船隻強制第三者風險保險的立法進度。陳友寧先生扼要地講解這份文件。
9. 對於蔡劍雷先生的詢問，陳友寧先生確認，100 萬元最低法律責任保額適用於任何運載不超過 12 名乘客的船隻，即使其為拖船。500 萬元最低法律責任保額適用於運載超過 12 名乘客而又在避風塘以外水域營運的運輸舢舨，例如 M4 和 M6。至於街渡的定義，某船若持有運輸署發出的街渡渡輪服務牌照並於海事處登記為街渡，則會視為街渡。
10. 姜彥文先生和張有光先生支持該建議，何志盛先生卻表示對認同建議的修訂有所保留。他評論經修訂的最低法律責任保額並非定於合理足夠的水平，而且對規模大的渡輪船隻經營人並不公平，就真確需要和社會責任而言，大多數都已承擔較高的最低法律責任保額。
11. 劉國霖醫生也認為經修訂的最低法律責任保額定得偏低，還詢問何時會再度檢討。主席解釋，提出修訂的原因在於經濟逆轉，海事處有責任使規例切合時宜。經修訂的保額所顯示的為最低法律責任保額而已，船隻經營人在想要和有需要的時候，則總會願意投購較高保障的計劃。委員的不同意見已悉，海事處在收到諮委會委員或業界的建議後，會在適當時間檢討該規例，譬如在該規例生效後兩至三年。

會議文件第 2/2003 號 - “西貢糧船灣至伙頭墳洲橫跨鎖匙門安裝 11 千伏架空線的建議”

12. 中華電力陳偉成先生和顧問公司方靜威先生講解這份文件，並解答委員對建議提出的一般問題。陳偉成先生確認，建拆期間內封閉鎖匙門一天僅需三至四小時。

13. 對於何志盛先生的提問，陳偉成先生解釋架空電纜線路設計，以及遇有架空線損毀或斷裂，斷開的電纜不會直墮海中的理由。劉國霖醫生告知與會者，駕艇遊樂者對建議並無異議。
14. 主席總結謂，待架空線安裝工程完竣，海事處便會發出海事處佈告，公布凡高度超過 30 米的船不能通過鎖匙門。委員沒有提出其他意見，並通過這份文件。

會議文件第 3/2003 號 - “香港水域海上航行風險評估綜合研究”

15. 陳銘光先生應主席之請，講解這份文件，其內容為介紹香港水域海上航行風險評估綜合研究的背景和分期，並向委員報告研究的進展。
16. 主席補充謂，得到充足數據和分析資料的時候，海事處便會於 2004 年年初把研究結果提交諮委會。主席籲請委員於必要時合作並協助提供有用的數據給研究顧問。委員得悉此事，別無意見。

會議文件第 4/2003 號 - “海港及海旁地區規劃研究”

17. 規劃署黃偉民先生和黃少薇女士講解這份文件的細節。委員積極討論該項研究，並就其可能對本地船隻業界所帶來的負面影響表達意見。
18. 蔡劍雷先生強烈反對在現時內港心臟地帶以外的油麻地避風塘設立次級遊覽區的計劃。郭錦通先生認同蔡先生的見解和反對理由，並於席上提交書面意見給委員知照。
19. 楊沛強先生建議，政府如欲改善現時經濟狀況，則須在貨物裝卸業上多投放資源或多努力，而非提出一些不切實際的旅遊業構思。
20. 旋偉先生支持蔡劍雷先生的見解，並評述政府有見及避風塘泊位不足，則應致力提供足夠的避風塘泊位，並須從速物色合適選址來關建避風塘，船舶安全不應因發展旅遊業而犧牲。
21. 姜彥文先生和張有光先生認為，政府應考慮發展遊客可能感興趣而富本地色彩的現有自然 / 文化 / 歷史旅遊景點，而非耗費巨額金錢建設人工景點。
22. 劉國霖醫生評述，興建海濱長廊的費用高昂，卻可能不切實際兼且不合情理，因為大部分香港居民都忙得不可開交而無暇享用，對海外遊客又不是那麼吸引。

23. 黃偉民先生感謝各位委員的意見，並說明海港及海旁地區規劃研究的重點，是為維港海濱地區擬訂規劃總綱，為日後的發展提供指引；各概念圖只是闡述當中的可能措施而已。委員的意見當於政府日後規劃海旁地區項目時加以考慮。黃先生並指出，任何涉及本地船隻業界的旅遊項目，定會先呈交經濟發展及勞工局考慮，然後才可以落實，局方定當權衡不同業界的利益。
24. 主席總結謂，本地船隻業界所關注的問題應在今後的城市規劃中充分斟酌，規劃署應考慮委員在會議席上所提出的評議。

V. 其他事項

會議文件第 5/2003 號 - “《商船（限制船東責任）條例》（第 434 章）（該條例）的修訂建議”

25. 秦炳輝先生講解這份文件，並徵詢委員的意見。
26. 委員對修訂建議並無強烈意見，有些卻提出下列評議： -
- (a) 陳幼英女士提醒與會者，修訂建議可能導致保險公司對總噸 300 噸以下船舶的保險費作相關調整；
 - (b) 蔡劍雷先生評述，將總噸 300 噸以下船舶的責任限額提高至總噸 2 000 噸的水平好像是比較多了一點。儘管如此，建議修訂不會對他們的電船保險費影響很大，原因在於那些船已經以高出要求的保險單承保。
27. 秦炳輝先生同意，釐定責任限額是如何合理權衡保障船東的利益與那些可能成為海上受害者的權益。委員的評議已悉，他會進一步諮詢其他相關委員會。

會議文件第 6/2003 號 - “設立珠江口分道通航制”

28. 畢理源先生概述這份文件的內容。對於委員的提問，畢先生和主席解答如下： -
- (a) 第三警戒區規劃為半徑 1.3 海里，足以應付航行需要；
 - (b) 香港水域範圍內設置航標；
 - (c) 關於警戒區內的執法問題，遇有需要時，香港政府和內地主管當局會

合作採取適當行動對付違法者。

29. 姜彥文先生支持設立珠江口分道通航制，提高航行安全。然而，他要求政府做好宣傳，提供足夠通知、指引給漁業界。主席得悉委員所提出的一切評議，並表示感謝。

會議席上不時提出的其他事項

30. 蔡劍雷先生對喜靈洲避風塘內的安全遮蔽表示關注，詢問防波堤可否有助於解決問題，並要求海事處考慮是否可行。主席答稱，海事處會跟進此事，卻強調船東本身也有責任保持船舶狀況良好，讓船舶得以在避風塘內安全地避風。
31. 張有光先生提出，在西貢碼頭登船的遊客人數激增，現有泊位不足以應付需要。主席說，評議會轉達規劃署考慮和處理。
32. 姜彥文先生和梁偉英先生要求海事處加快簡化建造玻璃纖維船和鋼船的檢驗程序。主席表示，海事處正在積極處理此事，並盡量加快聯繫相關各方，委員大可放心。
33. 委員無其他評議，主席感謝委員在會議席上提出的意見。

VI. 下次開會日期

34. 議事完畢，會議於下午 12 時 50 分結束。下次開會日期容後通知。