

臨時本地船隻諮詢委員會

擬議對大馬力開敞甲板遊樂船隻實施新發牌規定

目 的

本文件旨在請委員通過對裝有 200 匹或以上馬力舷外機的單殼開敞甲板遊樂船隻實施新發牌規定的建議。

背 景

2. 根據水警提供的資料，走私分子在過去數年有利用單層玻璃纖維船殼構造的領牌遊樂船隻（類似加長的 P4 船隻）進行跨境走私活動（見附件 1）。這些船隻通常結構單薄，裝有 200 匹或以上馬力的汽油舷外機，在滿載情況下速度仍可達 48 至 52 節。

3. 水警除了有情報顯示現時大部分這類船隻用以在吉澳和塔門附近水域進行跨境走私活動，還關注這類重量相對較輕的船隻就合法消閑用途而言，功率過大。

安全考慮

4. 從安全角度來看，海事處認為這類重量輕而功率比相對為高的船隻結構單薄、乾舷相對較小、儲備浮力有限，設計上可能不可在高速下安全操作，也可能對附近的其他港口用者構成危險。

5. 為了確保這些船隻操作安全，我們認為須為這些船隻制訂若干發牌規定。建議的發牌細則載於下文第 6 及第 7 段。

建議的新發牌規定

6. 一般而言，我們建議在發新牌給裝有 200 匹或以上馬力舷外機的單殼開敞甲板遊樂船隻之前，船東須向海事處處長提供各有關資料，證明該船的額定功率在所有操作情況下，均能配合船型，使船隻能安全操作。我們建議同類型的任何現有船隻在申請換領船隻牌照時，也須符合同樣的規定。

7. 現將建議在領取新牌或續牌時須提供的資料，載列如下：

- (i) 造船廠發出的文件，證明船隻是按經驗證的設計來建造和測試，並確定船隻適宜及可安全作擬議的運作用途，而文件內亦須載明船隻必要的操作規範和規格；或
- (ii) 由認可船級社經檢驗和測試船隻後發出的證明文件，證明該船的船體、機械和控制裝置的強度和尺寸均適宜及可安全作擬議的運作用途，而文件內亦須載明船隻必要的操作規範和規格。

影 響

8. 除非新船的船東能夠迅速提供所需資料，否則向有關船隻發出新牌照所需的時間可能會較長。根據現有牌照記錄，裝有 200 匹或以上馬力舷外機的開敞甲板遊樂船隻約有 500 艘。假如任何這類船隻未能符合新規定，船東須作必要的糾正，方可續領牌照。

諮 詢

9. 我們已於 9 月 23 日划船駕艇遊樂委員會的會議上，就上述新發牌規定諮詢委員的意見。

尋求通過

10. 請委員通過第 6 及第 7 段建議的規定或就該兩段建議的規定給予意見。

文件提交

11. 香港警務處總督察章美漢先生和海事處高級海事主任曾焯賢先生會於2004年10月8日下次會議講解這份文件。

附件 1 水警所擬備的資料摘要

香港特別行政區
海事處海港巡邏組
2004年9月7日

檔號：PA/S/HPS/133/8(1)

使用遊樂船隻
作走私用途

警方非常關注自 2003 年最後一季起，走私活動激增，犯罪集團利用馬力過大的玻璃纖維船往來香港與內地水域，走私違禁品或貨物。

2. 近來截獲的大多數船隻為已領牌的遊樂船隻，該等船隻裝有一台或兩台舷外機，總功率輸出達 200 匹至 500 匹馬力。通常來說，這類型船隻可達非常高速，有時甚至在載滿貨物時速度仍可超過 50 節，而這高速性能使這些船隻在香港特區水域內外，得以避過執法單位的追捕。

3. 現有的統計資料顯示，有超過 200 艘這類船隻從事走私活動，而在這類船隻當中，約有 100 艘的首尾貨艙為開篷式，所以特別容易識別，這些船隻被發現活躍於大鵬灣和毗鄰東北水域，從事不法活動。多宗這類碰撞事故導致人命喪亡，而當局也有這方面的死亡人數記錄，其中有一些事故更涉及僱用本地船長進行走私活動。

4. 這類獲領牌作遊樂或康樂用途的船隻在拆去船上作該等用途的甲板裝後，基於本身有貨艙的設計和特點，可設計為曾一度活躍於本港水域作走私用的大飛快艇的小型版。

5. 這類船隻的船身是一律仿照某類舢舨改裝的，該類舢舨的設計本來是為申領 P4 牌照作捕魚補給船之用，由不超過 15 匹馬力的舷外機推動。

6. 面對這些高速且不顧後果魯莽行駛的船隻，不難理解為何執法機構難以執行其權力。當局不能完全不顧這些活動可能對其他海員造成的危險，尤其是在入黑時分。

7. 由於用以打擊走私活動的資源有限，最多只可用以遏止在夜間小組活動的不法集團。由於預料已領牌船隻的數目會繼續激增，這些船隻的活動有可能進一步擴展至日間，使執法機構現時本來已有限的資源，更形緊絀。

8. 我相信委員跟我們一樣，所關注的不單是我們有責任保障公眾免受海上潛在危險的威脅，同時也要顧及執法人員的安全。因此，促請政府當局盡早實施遊樂船隻的新發牌規定，以減低可能的風險，確保所有海員安全。

9. 現附上照片數幀，以闡明現時的情況。

註冊為遊樂船隻的馬力過大 P4 型快艇的特點

