

臨時本地船隻諮詢委員會 第 25 次會議記錄

日期： 2000 年 8 月 3 日(星期四)
時間： 下午 2 時 30 分
地點： 海港政府大樓 14 樓 1405-1406 室

出席者

主席： 曾文清先生 署理海事處處長

委員： 蔡劍雷先生 小輪及觀光船隻經營人代表
造船業界代表
內河貨運經營人代表
渡輪船隻經營人代表
洪炳先生 海員團體代表
姜彥文先生 漁業代表
劉國霖醫生 遊艇業界代表
邱在基先生 海事保險公司代表
楊沛強先生 海員訓練機構代表
吳健文先生 海事處代表
童漢明先生 同上

秘書： 伍慈賜先生 海事處助理部門主任秘書

列席者

張有光先生 海上遊覽業聯會
朱少輝先生 船舶檢驗公司
何鈞賢先生 海港運輸業總工會
梁偉英先生 香港漁民互助社
胡家信船長 香港船務職員協會
李善昌先生 香港警務處
畢理源先生 海事處 (提交會議文件第 6/2000 號)
陳福昭先生 同上
鄭養明先生 同上
卓訓璘先生 同上 (提交會議文件第 8/2000 號)
鍾少文先生 同上 (提交會議文件第 7/2000 號)
許榮春先生 同上
林偉明先生 同上 (提交會議文件第 5/2000 號)
李國平先生 同上

因事缺席者

旋 偉先生	貨船經營人代表
碧 合先生	船舶檢驗公司代表
施德博先生	警務處處長代表
司徒健先生	船舶建造及維修業經營人代表

I. 開場白

- M294 1. 主席歡迎全體與會者，並介紹以下出席者：
- 海事處吳健文先生接替吳炯機先生；
 - 李善昌先生為警務處處長代表。

II. 通過上次會議記錄

- M295 2. 上次會議記錄獲得通過，惟英文本有一項修改：
- 第 7 段“enactment”一詞改為“commencement”。

III. 提交文件

會議文件第 5/2000 號“擬訂加強馬灣航道和汲水門航道航行安全的交通措施”

- M296 3. 海事處林偉明先生講解這份文件。林先生告知委員，汲水門航道是肇事率相對較高的水域之一，因而須減低該航道上的交通流量和船舶對頭相遇局面，利用馬灣航道疏導一些交通，從而加強航行安全。他接着向委員講解三個方案的細節。方案 3 值得推薦，理由在於這個交通模式與毗鄰水道的交通模式完全兼容，致令汲水門航道交通流量大幅減少，加上馬灣交通控制站和專用巡邏船的監察，馬灣航道應能容納所增加的船舶交通。
4. 委員就這個議題交流意見，一致贊成文件所建議的方案 3。有些委員評論，政府須多做宣傳工作，並須在該一帶水域加強巡邏。林偉明先生回應說，海事處會在香港和內地做宣傳工作。主席說，海事處會考慮委員的建議，這份會議文件得到通過。

會議文件第 6/2000 號 “ 《商船(本地船隻)條例》第 4 類 — 遊樂船隻可載人數上限 ”

M297 5. 海事處畢理源先生講解這份文件。畢先生告訴委員，現時有多個用來釐定遊樂船隻運載人數的計算方法和單位。為求簡單、劃一起見，現建議採用“長度×寬度”(L×B)的公式，作為日後計算的基礎。海事處諮詢划船駕艇遊樂委員會和多個本地遊艇會的意見後，接納以下幾點：

a) 密閉式甲板遊樂船隻會採用所建議的公式“ $L \times B \times 0.4$ ”來釐定載運人數。

b) 開敞式甲板遊樂船隻的載運人數為：

- | | |
|-------------------------------------|-------|
| i. <5 個(L×B)單位 | — 2 人 |
| ii. ≥ 5 個(L×B)單位而 <10 個(L×B)單位 | — 3 人 |
| iii. ≥ 10 個(L×B)單位 | — 4 人 |

c) 開敞式甲板船隻的定義重新界定為“沒有裝上完整甲板或圍以上層建築來防止船殼進水的船隻”。

d) 現有遊樂船隻會准予保留其載運人數，惟須提交相關證明文件，諸如製造商證明書或認可船級社所簽發的傾斜測試證明書，以示該船可載運超過建議標準的人。至於新領牌的遊樂船隻，則須具備製造商證明書和傾斜測試證明書。

6. 委員隨後就這個議題交流意見。鄭瑞祥博士和蔡劍雷先生對這個公式有所保留，原因在於公式未有顧及船隻穩性等參數。李國平先生表示，該公式是根據在香港水域操作大小不同遊樂船隻的統計數字來訂立的，而且那些遊樂船隻安全記錄良好。主席感謝委員提出的意見，表示採用所建議的公式對現有遊樂船隻載運量的影響是最小的。經過深入討論後，委員通過這份會議文件。

[會後按：鑑於委員關注這事，海事處研究小輪和遊樂船隻的 L / B 比率後，決定把“ $L \times B \times 0.4$ ”的公式應用於 L / B 比率不超過 5 的船(L 指船的總長)。至於 L / B 比率大過 5 的船，其載運量則由海事處作個別考慮。]

會議文件第 7/2000 號 “ 管制香港水域燃料補給作業 ”

- M298
7. 海事處鍾少文先生介紹這份文件。鍾先生告知委員，因燃料補給作業而造成的溢油事故為數越來越多，導致海上污染。據觀察所得，有些船從在航的油趸上轉載燃油，所以航行安全也令人感到憂慮。為着盡量減低燃料補給作業造成海洋污染和意外的風險，政府實有必要加強管制燃料補給活動。現建議限制燃料補給作業的範圍，只限於維多利亞港、《船舶及港口管制規例》附表 7 第 3(a) 段至第 3(g) 段所界定的維修碇泊處、維多利亞港外突堤式碼頭或其他碼頭、指定燃料補給區內進行。凡在許可區以外進行燃料補給作業，均屬非法，惟事先得到海事處處長批准者則屬例外；在航時進行燃料補給作業，也屬非法。
 8. 對於李善昌先生的詢問，卓訓璘先生答稱，新規定將會納入擬訂的《商船(本地船隻)(一般)規例》，而該規例草稿日後分發給委員評論。
 9. 何志盛先生對可能會出現的非法活動表示關注，有些人或會非法佔用某個指定燃料補給區，要其他想在區內營業的真正用家付款方能使用。鍾少文先生答稱，海事處會與警方緊密合作，以防這類情況出現，還會不時檢討指定燃料補給區的大小問題。委員支持是項建議，會議文件得到通過。

會議文件第 8/2000 號 “ 檢討對船隻排煙的管制 ”

- M299
10. 海事處卓訓璘先生介紹這份文件。卓先生告訴委員，現行法例在界定足以構成罪行的情況、排煙量和持續排煙時間方面略欠清晰。鑑於這事越來越受到關注，政府認為實有必要引進更精確的黑煙排放上限。在參詳其他政府部門和其他港務當局的做法後，現建議以力高文圖表 2 號陰暗色和持續排放 3 分鐘為上限。任何船隻所排放的黑煙超過上限，即構成罪行。本地持牌船隻涉嫌排放黑煙超過上限時，則須接受檢查。這些新規定將會納入《船舶及港口管制規例》(第 313 章)和擬訂的《商船(本地船隻)(一般)規例》(第 548 章)。此外，海事處會加強本地合格證書考試綱要中關於妥善操作和保養輪機的內容。
 11. 委員普遍同意文件的建議。一些委員評論，可能出現某些特殊情況，要巡邏人員酌情處理。對於鄭瑞祥博士問及管制排放氧化氮方面，鄭養明先生答稱，《73/78 防污公約》附則 VI 尚未全球執行。至於李善昌先生提出執法方面的問題，卓訓璘先生答稱，海事處會為巡邏人員提供訓練，務求他們準確地使用力高文圖表。由於水警方面也會執行這些新規定，其轄下人員會獲安排接受適當訓練。再者，主席表示會舉行研討會，把此事廣為宣傳。

IV. 續議事項

《商船(本地船隻)條例》(M289 項)

- M300 12. 卓訓璘先生報告立法工作的進展。主席告訴委員，主體條例及其附屬法例預期在明年年初生效。

V. 其他事項

正式通過會議文件第 4/2000 號“修訂《商船(報告污染事故)規例》(第 413 章, 附屬法例 C)”和會議文件第 9/2000 號“在牛尾海敷設人工魚礁”(日前分發給委員審閱)

- M301 13. 委員對這兩份文件並無進一步詢問。兩份文件得到通過。

會議文件第 10/2000 號“建議成立工作小組以研究擴闊特許驗船師制度”

- M302 14. 海事處董漢明先生講解這份在會議席上提交的文件。1992 年，本委員會通過建議，授權七家認可船級社檢驗本地船隻，惟某些“高風險”船隻則屬例外。當時，委員會還同意，認可人士制度會否再行擴大，要視乎授權檢驗安排的成功程度而定。《商船(本地船隻)條例》將於明年年初生效，現在考慮擴展特許驗船師制度的可行性，以納入註冊專業工程師(輪機及造船)，正是時機成熟，所以建議成立工作小組研究此事，並特別就所需資格和經驗、利益衝突情況、法律責任、監察制度等領域展開研究。
15. 何志盛先生詢問，這個制度會否擴大，以納入既有的船廠。主席建議把此議項也交由工作小組考慮。經討論後，委員通過這份文件。

VI. 下次開會日期

- M303 16. 下次會議定於 2000 年 11 月舉行。