

臨時本地船隻諮詢委員會
第 33 次會議記錄

日期：2004 年 1 月 5 日（星期一）
地點：海港政府大樓 16 樓會議室（1615 室）
時間：下午 2 時 30 分

出席者

主席：	譚百樂先生	海事處副處長
委員：	鄭光正先生	貨船經營人代表
	（代旋 偉先生）	
	何志盛先生	渡輪船隻經營人代表
	姜彥文先生, MBE	漁業代表
	郭錦通先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	（代蔡劍雷先生, JP）	
	陳幼英女士	海事保險業代表
	鄭瑞祥博士, MBE	造船業代表
	劉國霖醫生	駕艇遊樂者代表
	何衛平先生	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
	朱少輝先生	船舶檢驗業代表
	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

彭華根先生	香港漁民互助社代表
張有光先生	海上遊覽業聯會代表

因事缺席者

洪 炳先生	海員團體代表
-------	--------

提交文件

會議文件第 1/2004 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 2/2004 號	卓訓璘先生	海事處高級海事主任 / 牌照及關務
會議文件第 3/2004 號	王永洪先生	海事處高級海事主任 / 策劃及 發展協調組(3)
	鄧偉業先生	土木工程署總工程師
	李錦生先生	土木工程署高級工程師
	游啟浩先生	土木工程署工程師
	楊建明先生	萬隆工程顧問有限公司董事
	鍾德民先生	萬隆工程顧問有限公司董事
會議文件第 4/2004 號	陳銘光先生	海事處高級海事主任 / 策劃及 發展協調組(1)
	葉子良博士	環科顧問有限公司代表
會議文件第 5/2004 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 6/2004 號	李國輝先生	海事處總經理 / 本地船舶安全

I. 開場白

1. 主席歡迎所有與會者，尤其是朱少輝先生，這是他首次以船舶檢驗業正式代表的身份接替碧合先生出席會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 主席告知與會者，委員對上次會議記錄多處修改的建議已經收到，經整理後給委員重新傳閱。會上，委員並無再提出意見，第 32 次會議記錄獲得通過。

III. 續議事項

訂立沿岸船隻法例 (第 32 次會議記錄第 6 段)

3. 李國輝先生報告，詳盡工作守則中英文本，包括沿岸船隻“最低安全配員”和“簡化安全管理”要求在內，業已完成，會交技術小組委員會和北京海事局審議。

喜靈洲避風塘內安全遮蔽 (第 32 次會議記錄第 30 段)

4. 對於蔡劍雷先生關注喜靈洲避風塘內安全遮蔽問題，主席說，海事處海港巡邏組於 2003 年 7 月颱風“伊布都”襲港後派遣專責小組徹底調查喜靈洲避風塘內閑置船隻繫泊情況。巡邏人員發現八組船的繫泊設備須改善，例如正確地拋下額外的錨或增加 / 更換繫泊纜。那些相關閑置船隻的船東遵從海港巡邏組的忠告。2003 年 8 月颱風“科羅旺”襲港期間，喜靈洲避風塘內未見閑置船隻流錨。主席強調，海港巡邏組會繼續跟進此事，並密切留意情況。

西貢碼頭登船遊客人數增加 (第 32 次會議記錄第 31 段)

5. 對於張有光先生的詢問，主席答稱，西貢區議會一直積極地商討該議題。海事處代表也一直出席西貢區議會會議，跟進此事。

IV. 提交文件

會議文件第 1/2004 號 - “商船 (本地船隻) (證明書及牌照事宜) 規例” 和 “商船 (本地船隻) (避風塘) 規例”

6. 陳友寧先生提交文件，內容介紹在《商船 (本地船隻) 條例》(第 548 章) 之下訂立的兩條新規例，以改善本地船隻的安全、管制和規管。這兩條規例短期內會提交立法會。而在同一條例之下制定的還有餘下五條規例和一條相應條例草案正在草擬中，預期於 2004 至 05 立法年度完成。

7. 對於司徒健先生、姜彥文先生和劉國霖醫生的詢問，主席和陳友寧先生解釋如下 -

- (a) 這兩條規例會於 2004 年 2 月提交立法會，作非正面程序審議。若立法會議員在 28 天正常審議期限或 49 天延長審議期限內沒有對規例提出反對，規例即會自動訂立。
- (b) 倘遊樂船隻租出，應有由承租人和船東訂立和簽署的租船合約。租船合約須存放於船上，並在獲授權人員要求下供其檢查。新條文規定船隻的船東及承租人需遵循規例的責任，以及確保遊樂船隻純由船東或承租人為遊樂用途及其私人使用。
- (c) 超過避風塘限制長度的船隻若基於特殊情況而需要進入個別避風塘，可隨時向海事處處長申請允許。處長會對每宗申請作出個別考慮，如認為適當，會行使酌情權給予允許。處長已把有關權力轉授予指定海事處人員，因此申請可於海事處轄下各海事分處辦理。
- (d) 鑑於避風塘均應由各式各樣船隻在任何時間也能安全而有效地使用，因此，在避風塘劃定範圍，專供超過長度限制的船隻使用，並不切合實際。
- (e) 《商船（本地船隻）條例》的新條文訂明本地船隻船東應為個人或有限公司，因此公司無須再指定任何人為持牌船東。

會議文件第 2/2004 號 - “商船（本地船隻）條例下的新編號系統”

- 8. 卓訓璘先生介紹《商船（本地船隻）條例》所規定的本地船隻證明書及牌照事宜會採用新編號系統。
- 9. 劉國霖醫生認為，對與其他類別船隻大為不同的遊艇來說，長度超過 24 米的遊艇的規定編號尺寸太大和不可接受，因為如髒上如此大的編號，會大大影響遊艇的外觀。他強烈要求純為遊艇而放寬新編號系統的編號尺寸規定，只要編號清晰可辨和執法工作不會受到不利影響即可。卓訓璘先生同意進一步研究這要

求，容後作覆。

10. 凌偉普先生對水警於過渡期在執法或證明訴訟個案時可能引致的混亂或不一致情況表示關注。由於新編號系統亦涉及水警的記錄系統和敏感資料，他會致函海事處，要求再作商討和安排。主席歡迎凌先生採用這種方法，並再三向他保證，海事處定會保存舊編號系統的所有記錄，以確保順利過渡至新編號系統，以及盡可能減少任何可能出現的混亂情況。
11. 卓訓璘先生答覆司徒健先生時解釋，本地船隻類別會由現時 11 個精簡為四個，以簡化分類系統。在每一本地船隻類別之下，本地船隻會細分為不同類型，以識別作不同操作用途的船隻。
12. 對於委員的詢問，卓訓璘先生回覆如下 -
 - (a) 可運載超過 12 名乘客的拖船會歸入第 1 類別船隻。
 - (b) 工作艇即使不運載貨物，也會歸入第 2 類別船隻。
 - (c) 法例規定編號須髻在船隻甲板室或船體兩側最易看到的地方。海事處會在新法例實施時宣傳新編號系統。

會議文件第 3/2004 號 - “ 使用喜靈洲避風塘作喜靈洲監獄發展之土地平整 ”

13. 土木工程署鄧偉業先生和萬隆工程顧問有限公司楊建明先生講解文件的內容。
14. 委員積極討論把部分喜靈洲避風塘用作喜靈洲新綜合監獄所需的土地平整用途的建議。主席概述委員的意見如下 -
 - (a) 諮委會考慮到喜靈洲避風塘的面積會縮減，加上在別處重置的選擇有限，差不多物色不到，所以強烈反對方案 B、方案 C 和方案 D。
 - (b) 就算是其他方案，預料在水流、海洋生態系統、海上交通安全以至捕魚業

等方面都會帶來不利影響。

(c) 固定渡海通道的形式不論為何，只供一個部門（即懲教署）專用，不符合經濟效益。

(d) 諮委會建議土木工程署探索其他更好的地點興建該綜合監獄。

15. 鄧偉業先生感謝各位委員的意見，並告知他們：

(a) 綜合監獄在選址方面，很多地點都經過研究、評估和考慮。喜靈洲這個地點是經過審慎甄選而最終決定的。

(b) 土木工程署一直就重置新避風塘的需要和合適地點與海事處聯絡。

(c) 懲教署在運作上確實需要固定渡海通道。由於現時還處於可行性研究階段，懲教署應尚未限定該通道的用者。全體委員的意見均會反映給懲教署考慮。若固定渡海通道以橋的形式興建，則會諮詢海事處其對海上交通的影響。

(d) 政府會進行環境影響評估，以便為周圍環境找出緩解措施。

會議文件第 4/2004 號 - “香港水域海上航行風險評估綜合研究（進度匯報）”

16. 陳銘光先生告知委員，以會議文件第 3/2003 號提交的同一題目曾於第 32 次會議席上首次討論，與會者當時同意，待海事處得到研究的充足數據和分析資料後，便會把進度匯報提交諮委會。環科顧問有限公司代表葉子良博士向委員匯報研究的進度。

17. 對於委員的提問，陳銘光先生和葉子良博士澄清，凡在香港水域以內和周邊地區的重大拓展項目，例如港珠澳大橋、深港西部通道、昂船洲大橋、海天客運碼頭、柴灣公眾貨物裝卸區或擬建的小欖避風塘，可能會影響香港水域以內的海上交通活動，手頭上所有相關資料均已納入研究之內，以助分析現時和未來

的海上交通環境，從而對香港水域的風險水平得出有意義的結論。

18. 主席總結，對於顧問所認定的風險，在下一階段便會研訂緩解措施，評估一切可行緩解方案，以及研訂實施所選取方案的策略。海事處於下次會議再把進度知會委員。

會議文件第 5/2004 號 - “ 擬議本地船隻最低安全配員標準 ”

19. 李國平先生概述文件的內容，並告知委員海事處已就該套標準初步諮詢相關船東 / 經營人組織，他們提出的意見亦已納入這份文件。
20. 李國平先生對司徒健先生提出的問題，確認任何本地船隻在一般情況下航行時，船上至少須有一名本地船長和一名輪機員，亦即表示最細小的船起碼配員兩名。
21. 李國平先生回答何志盛先生的詢問如下：

(a) 為了保障船舶航行安全，任何擬由“兼任本地船長”操作的船隻，須為無人機艙全自動操作適當配備，而且在船上須有一名具普通輪機常識的船員協助本地船長。相關規定將收納於工作守則。本地船長還須充分明白到船隻在航行時，不應離開操舵位置。

- (b) 關於這份文件的附件 II，李國平先生同意向海事處海員發證組查詢商業船舶本地合格證明書的持有人可否無須持有遊樂船隻合格證書而可以操作遊樂船隻。

(會後補註：根據第 313G 章第 7 條和第 313R 章附表 1 所訂，等同本地合格證書的持有人無須另持有遊樂船隻合格證書。)

會議文件第 6/2004 號 - “ 有關根據《商船（本地船隻）條例》的委託檢驗概要 ”

22. 李國輝先生告知委員，技術小組委員會一些委員對所提交文件中兩家內地檢驗機關的涵義提出問題，因而有關部份暫時擱下，待進一步釐清 / 檢討，遲些再

提交諮委會。他接着講述文件其餘內容。委員討論良久，下文各段重點載述他們所交流的意見。

23. 李國輝先生回應鄭光正先生謂，防止特許驗船師／機構專業疏忽的彌償是有待律政司回應的其中一個問題。待律政司釐清該問題，海事處會把進展或結果告知諮委會。
24. 鄭瑞祥博士和朱少輝先生促請海事處發出詳細指引，清晰界定審批圖則的可接納標準和準則，俾特許機構／驗船師有所遵循，避免和盡量減少爭議或混淆。李國輝先生答稱，規例或工作守則載有基本規定、標準或指引。他補充說，技術小組委員認為在委託初期所給予的指引或規定不宜過於詳盡，反而較支持以循序漸進的方法，以其後累積的經驗和知識作基礎，改進標準。李國輝先生同意進一步討論該建議，交由技術小組委員會研究，再向諮委會報告。李國輝先生解釋，對於審批圖則的爭議，不論船東或驗船師都可諮詢海事處本地船舶安全組給意見和作定論。這方面也會在技術小組委員會會議上討論／檢討，以考慮是否必要研訂進一步指引或程序來處理該情況。
25. 何志盛先生表示，就船東而言，海事處人員與專業人士在船隻須否改裝方面若有重大分歧，可能涉及相當高的成本，而且到了最後完成階段也實在難以從頭再來和更改一些主要的結構裝置。若海事處與特許驗船師／機構有不同意見而船隻不能在香港領牌，船東便會處於兩難境況。李國輝先生說，在這些情況下，特許驗船師／機構須就他們的建議提出理據並提供專業意見給處長考慮，以客觀地解決問題。
26. 對於朱少輝先生的詢問，李國輝先生答覆如下 -
 - (a) 本地船隻的圖則會否按照可接納的標準審批，或者會否考慮給予豁免，在給特許驗船師／機構的詳細指引或工作守則會加以說明。
 - (b) 關於就適用於隨機抽樣檢查的監察所提議的三個月時間窗口方面，如必要替新近檢驗過的船做監察檢查，海事處會接納在三個月內進行這項檢查的提議。以後，除非有重大遺漏或不符合之處，須找出原因並就適當或補救

行動提出建議，否則海事處只會進行一般監察檢查，在需要時要求船東加以糾正。

- (c) 至於覆核或監察檢查質素的管理（例如附錄第 1(iv)、第 4(i)項）的主要範圍方面，朱少輝先生認為在檢驗後，設備也會損壞，若把責任加諸驗船師身上可能不公平也不切實際。李國輝先生回應謂，他們會審慎考慮每個個案或情況，需要時會明文訂立或更新工作守則、指引，盡可能確保清晰，避免不公平和不切實際情況。

27. 對於司徒健先生的詢問，主席和李國輝先生澄清 -

- (a) 海事處會確保盡量減少對於工作守則和指引內容的詮釋出現分歧，務求出現的歧異可以解釋或釐清。海事處在發出檢驗委託方面會擔當本身的角色，並與業界充份合作。
- (b) 海事處還會諮詢多個經營人團體和船級社，因為海事處會逐步把低風險船隻的檢驗工作全部委託給他們，而不像現在只是一些船隻的四、五成。再者，不同經營人或有不同優次，諮詢會讓業界對建議委託檢驗計劃有全面的印象，確保他們贊同海事處的決定。
- (c) 海事處正在準備並計劃於 2004 年中期把五條附屬法例交立法會作非正面程序審議。雖然現時立法會的成員對《本地船隻條例》十分熟悉，但是要給新一屆的立法會成員解釋和通過一切必要的程序，起碼會需時 12 個月。同一時間，海事處會把其他支援細節準備就緒。諮詢是要得到建設性的回應，從而完善工作守則、指引和規例草稿的內容。
- (d) 至於文件附件 I 第 6 段所述“建議中的計劃可會須調整”一段，主席詳細解釋指只有在加快程序，或在某事的開展上取得共識，才可能作出一些調整。諮詢是給業界解說，讓他們知道日後會發生什麼事的過程。

（會後補註【回應上述 25，26(a)及 27(a)段討論】：在會議 6 / 2004 號文件第 2.3 及 2.4 段有關特許驗船師 / 機構授權文件內，已有說明處理關於適用法律

文件（包括工作守則在內）的規定的詮釋、同等條件和豁免事宜的指引。這些可以進一步檢討，以便考慮須否在工作守則內反映。）

VI. 下次開會日期

28. 議事完畢，會議於下午 6 時 30 分結束。下次開會日期容後通知。