

臨時本地船隻諮詢委員會

《商船(本地船隻)條例》 第 4 類 — 遊樂船隻 可載人數上限

目 的

本文件旨在徵求委員通過更改遊樂船隻運載人數上限釐定方法的建議。

引 言

2. 目前，遊樂船隻可容許運載的人數上限是按船隻大小來釐定的，即不同大小船隻可容許運載的基本人數，另每 50 担加一人。舉例而言，以一艘 150 担的機動遊艇(第 6 類遊樂船隻)來說，可容許運載的人數最多為 10 人+3 人=13 人。

3. 《商船(本地船隻)條例》制定後，各類本地船隻的牌照費會按統一單位“長度×寬度”(長×寬)來作收費基礎。此外，第 1 類船隻(客船)和第 2 類船隻(貨船)的運載人數亦會以船隻大小，即“長×寬”來釐定。

4. 第 P4 類雜類航行器，即長度少於 10 米並裝有功率不超過 12 千瓦舷外機的開敞式甲板船隻*，最多限載四人。

建 議

5. 現建議：—

- (a) 為求簡單、統一起見，應採用第 3 段所述的(長×寬)單位來釐定遊樂船隻的運載人數。一項對現有船隻(密閉式甲板)的詳細分析顯示，將(長×寬)單位乘以換算因數 0.4 所得的數字，與這些船隻的運載人數相若。舉例而言，一艘 10 米×3 米的密閉式甲板遊樂船隻，最多可容許運載 12(10×3×0.4)人；以及

- (b) 為安全起見，也為求統一，釐定第 P4 類船隻運載人數所採用的準則，應同樣適用於開敞式甲板遊樂船隻(主要為快艇)：—

10 個(長×寬)單位以內的遊樂船隻(開敞式甲板) — 2 人

超過 10 個(長×寬)單位的遊樂船隻(開敞式甲板) — 4 人

6. 遊樂船隻可獲准運載超過上文第 5 段所建議的人數，惟須經由認可船級社作傾斜測試並取得令人滿意的結果。

影 響

7. 與重整牌照費結構的情況類同，把量度單位由担數轉為(長×寬)單位難免會影響現時一些遊樂船隻的運載人數。就超逾 25 個(長×寬)單位的密閉式甲板遊樂船隻而言，其運載人數的受影響幅度介乎-18%至+6%之間，如以人數計算，即介乎減少三人至增加二人之間。

8. 如屬開敞式甲板遊樂船隻，約有 1 500 艘第 8 類遊樂船隻的運載人數會減少 0%至 71% 不等，如以人數計算，即減少零至十人不等；而大約 250 艘船的載客量則會減少逾 50%。

徵詢意見

9. 本文件發給委員參考，並請委員發表意見和通過相關建議。

*註： 開敞式甲板船隻指沒有裝設連續主甲板的船隻。

海事處牌照及關務組
2000 年 7 月

關於《商船(本地船隻)條例》中
遊樂船隻載運人數上限
的諮詢工作

海事處對划船駕駛艇遊樂委員會成員所提出各要點的回應

意見	海事處回應
<ul style="list-style-type: none">● 同意所擬訂載運標準的原則。● 鼓勵遊樂船隻製造商或入口商提供新船的認可類型傾斜試驗證書。此舉有助促進海上安全。● 採用“公制”使計算單位得以統一。● 公眾易於計算載運人數，因而提高海事處對載運人數政策的透明度。● P4 船隻(限載 4 人)與遊樂船隻(載運超過 4 人)在申領牌照之前，均無須接受檢驗，消除兩者間在載運人數方面的歧異，是合情合理的。● 欣悉只有小型遊樂船隻才會受到重大影響。	<ul style="list-style-type: none">● 同意。● 同意。● 同意。● 同意。● 同意。● 同意。
<ul style="list-style-type: none">● 認可船級社的定義為何？● 哪些是認可船級社？● 哪些是本地的認可船級社？● 這些船級社由誰認可？● 這些船級社如何符合認可資格？● 應提供認可船級社名單參考。	<ul style="list-style-type: none">● 根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)第 7 條所訂，海事處處長可以書面形式特許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，在指明條件的規限下為驗船師，以施行該條例。認可船級社為該條所指的類別，須符合海事處所訂的準則，始獲認可。認可船級社名單¹容後公布。

意見	海事處回應
<ul style="list-style-type: none"> ● “開敞式甲板”一詞須予進一步闡明。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 開敞式甲板船隻指沒有裝上完整甲板或上層建築來防止水進入船體的船隻。
<ul style="list-style-type: none"> ● 新規定的傾斜試驗只會給遊樂船隻擁有人增添煩惱或額外費用。現有遊樂船隻載運人數規則已較其他西方國家的嚴格。 ● 船身長而窄的機動帆船，載運人數會減低。 ● 對於本地建造的船隻而言，尤以“中式遊艇”為然，由認可船級社做傾斜試驗，並不可行。 ● 本地建造及舊的遊樂船隻並無載運人數證明文件。 ● 關注到開敞式甲板遊樂船隻的載運人數會減低。 ● 對現時獲准載運超出現有標準人數的遊樂船隻(經海事處批准或具備海事處接納的製造商證書、產品說明書規格)，會有何影響？ 	<ul style="list-style-type: none"> ● 所擬訂的標準是用於無須事先接受檢驗而獲發牌的船隻。將會建立機制，容許船隻在接受檢驗後載運超出擬訂標準的人數。接納船級社所簽發的傾斜試驗證書，旨在讓船東顧及成本原因而有另一選擇。 ● 對於現有船隻而言，只要具備證明文件，像製造商證書或規格書，或者具備認可船級社所簽發的傾斜試驗證書，以示該船適宜載運多過擬訂標準的人數，便可以保留現有載運人數。 ● 對於新船²而言，新船²製造商證書或規格書須連同認可船級社所簽發的傾斜試驗證書一併出示。
<ul style="list-style-type: none"> ● 對開敞式甲板船隻的反建議： (< 5 個單位—2 人)、(> 5 < 10 個單位—3 人)、(> 10 個單位—4 人)。 ● 有些小於 10 個單位而用作滑水的遊樂船隻，確須載運至少 3 人。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 接納，該標準會作相應修訂。
<ul style="list-style-type: none"> ● 應由海事處而非船級社做傾斜測試。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 倘資源許可，海事處會考慮此項建議。

註 1: 預期《商船(本地船隻)條例》生效的時候，以下船級社會獲得認可：

美國船級社(ABS)；

法國船級社(BV)；

中國船級社(CCS)；

挪威船級社(DNV)；

德國勞埃德船級社(GL)；

英國勞埃德船級社(LR)；

日本海事協會(NK)。

註 2: 新船指於《商船(本地船隻)條例》生效之後首次獲發牌的船隻。