

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)936/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/ES/1

## 經濟事務委員會 會議紀要

日 期：2003年1月27日(星期一)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會會議廳

出席委員：田北俊議員，GBS，JP (主席)  
呂明華議員，JP (副主席)  
丁午壽議員，JP  
李家祥議員，JP  
周梁淑怡議員，GBS，JP  
許長青議員，JP  
陳鑑林議員，JP  
單仲偕議員  
黃宜弘議員  
曾鈺成議員，GBS，JP  
楊孝華議員，JP  
劉千石議員，JP  
劉健儀議員，JP  
蔡素玉議員  
石禮謙議員，JP  
胡經昌議員，BBS，JP  
梁富華議員，MH，JP

出席的非委  
員的議員：黃容根議員

**缺席委員**：李國寶議員，GBS，JP  
李華明議員，JP  
張文光議員

**出席公職人員：議程項目IV及V**

經濟發展及勞工局

經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)  
李淑儀女士

經濟發展及勞工局副秘書長(經濟發展)  
范偉明先生

海事處

海事處處長  
崔崇堯先生

海事處助理處長(港口管理)  
李家武先生

海事處助理處長(船舶事務)  
區能達先生

海事處總經理(本地船舶安全)  
李國輝先生

**列席秘書**：總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員**：助理法律顧問2  
何瑩珠小姐

高級主任(1)1  
游德珊女士

議會事務助理5  
鄭維賢小姐

**I 確認通過會議紀要及續議事項**

(立法會CB(1)658/02-03號文件—— 2002年11月25日會議的紀要；及

立法會CB(1)770/02-03號文件—— 2002年12月10日會議的紀要)

2002年11月25日及2002年12月10日會議的紀要獲確認通過。

**II 自上次會議後發出的資料文件**

(立法會CB(1)529/02-03(01)號文件—— 政府當局就《領港條例》(第84章)、《2002年領港(費用)(修訂)令》提供的資料文件；及

立法會CB(1)618/02-03(01)號文件—— 政府統計處就2000年12月至2002年11月主要石油產品進口及零售價格提供的圖表)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。

**III 訂於2003年2月24日舉行的下次會議的討論事項**

(立法會CB(1)764/02-03(01)號文件—— 待議事項；及

立法會CB(1)764/02-03(02)號文件—— 跟進行動一覽表)

3. 委員同意在2003年2月24日舉行的下次會議上討論政府當局提出的以下項目：

(a) 《商船(油類污染的法律責任及補償)(修訂)條例草案》；及

(b) 香港迪士尼樂園的最新情況

(會後補註：政府當局建議把項目(b)押後在稍後的會議上討論，並以《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》的項目取代)

4. 主席建議邀請政府當局在下次會議向委員簡介香港物流發展局的工作，包括在大嶼山擬建的增值物流園，以及數碼貿易運輸網絡系統。事務委員會指示秘書與政府當局跟進此事。

5. 關於就計劃闢設的海旁設施及觀塘避風塘填海工程進行工地勘測及詳細設計工作的一項撥款建議，梁富華議員提到財務委員會於2002年7月審議的該項撥款建議時要求當局提供資料，說明該項撥款建議的最新發展，以及說明審批撥款程序有所延誤，會否影響擬議在東南九龍興建現代郵輪碼頭的項目。委員同意稍後邀請政府當局向委員簡介興建現代郵輪碼頭的項目。

#### IV 《商船(本地船隻)條例》(第548章)及《船舶及港口管制條例》(第313章)的附屬法例

(立法會CB(1)764/02-03(03)號文件 —— 政府當局提供的資料文件)

6. 應主席邀請，海事處處長簡介政府當局的文件。

#### 《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》

7. 主席質疑，遊樂船隻純粹用作私人遊樂用途，當局因何要調整其第三者風險保險的保額。他詢問涉及這類船隻的海事意外比率。

8. 海事處處長及海事處助理處長(港口管理)解釋，目前，遊樂船隻第三者風險保險的最低保額為60萬元，而小輪和渡輪船隻則為300萬元。根據擬議法例，載客量不超過12人的本地船隻，其最低保額會提高至500萬元，而載客量超過12人的本地船隻，其最低保額會增至1,000萬元。海事處助理處長(港口管理)指出，第三者風險保險現時的最低保額乃於1984/85年度訂定，至今並未作出調整。提高最低保額可為在海事意外中受傷的乘客和第三者提供更佳保障。他並表示，保費不應因應提高最低保額而按比例增加，而本地船隻的船東應可負擔調整後的保費水平。

9. 劉健儀議員對政府當局的答覆未感信服。她表示，因應該項擬議的強制保險規定，有關的船東／船主將別無選擇，惟有接受保險公司隨意訂定較高昂的保費。

10. 周梁淑怡議員贊同劉議員的意見，她並表示，純粹因為最低保額自1984/85年度以來未有作出調整而將之

提高，理據並不充分。事實上，把強制保險規定的範圍擴大至包括所有本地船隻，會削弱投保大眾的議價能力。就某些強制保險而言，保費不是訂在不合理的高水平，就是投保大眾須面對難以投保的情況。她詢問當局在諮詢本地航運業方面的詳情及結果。

11. 海事處助理處長(港口管理)回覆時表示，政府當局曾諮詢有關的行業及各有關方面，包括臨時本地船隻諮詢委員會。該委員會由捕漁業、海事保險業、營運遊樂船隻及營運其他類別船隻的代表組成。現時，遊樂船隻投購60萬元最低保額的保費約為1,000元。據保險業表示，假如最低保額提高至500萬元，保費會向上調整至2,000元至2萬元不等。保費的實際金額會由市場力量決定。目前，大部分遊樂船隻的船東均選擇投購較最低法律責任保額為高的保險。部分船東甚至為其船隻投購無限保額的保險。

12. 丁午壽議員對政府當局的建議表示失望。鑒於涉及遊樂船隻引致他人受傷的海事意外比率偏低，他認為最低保額應維持不變，或甚至向下調整，藉此為營運遊樂船隻的人士提供有利的營商環境。

13. 黃容根議員認為，小型船隻的東主或不能負擔擬議第三者風險保險的保費。他轉達捕漁業提出的關注事項，即當局應把漁船的最低法律責任保額降低至100萬至300萬元。

14. 由於本地船隻的東主所投購的保額，通常會較法例所規定者為高，在現時的經濟環境下，陳鑑林議員促請政府當局考慮把最低法律責任保額降低，例如降至300萬元。他認為當局應就近年海事意外的統計數字提供更多資料，以證明政府當局的建議合理。許長青議員亦認為，政府當局有必要提供資料，說明法院於過往5年就海事意外中人身傷亡個案所判的賠償額，為其建議提供充分的理據。呂明華議員表示，雖然他瞭解當局有需要不時更新有關法例，但他認為政府當局沒有提供足夠資料，證明現時提出的建議合理，因此他不能支持該項建議。

15. 海事處助理處長(港口管理)表示，保險業拒絕向政府當局披露有關的賠償額。他強調，政府當局已諮詢本地航運業的意見，對於規定的保額，業界有不同的意見。現時的建議已在顧及業界所提出的意見後作出平衡。

16. 丁午壽議員認為，規定的保額應根據船隻引擎的大小，而非船隻載客量的多寡而釐定。他指出，如快艇、雙體船及噴射飛翼船等高速船隻，較低速船隻易生意

外。主席贊同丁議員的意見，他並補充，最低的保額或可根據船速限制及船隻的種類而釐定。劉健儀議員亦促請當局就客船及貨船作出區分。

17. 海事處助理處長(港口管理)答稱，政府當局在制訂有關建議時，曾考慮使用其他因素，例如船速限制及船隻的種類等，作為釐定最低保額的準則。然而，由於所涉的本地船隻種類繁多，當局認為有關建議並不切實可行。海事處助理處長(港口管理)引述一宗由第P4類(限載4人的雜類航行器)船隻引起的海事意外為例，該宗意外在東涌灣發生，並引致4人死亡。他表示，在發生意外時，500萬元的最低保額或許並不足夠。他強調，現時的建議是因應航運業的意見制訂，亦反映業界應獲得的最低保障水平。

18. 劉健儀議員要求當局澄清，在擴大強制第三者風險保險的規定適用範圍的建議下，哪類船隻會獲得豁免。海事處助理處長(港口管理)答稱，閑置船隻、住家艇及小型非機械推進船隻可獲豁免遵守擬議法例。

19. 陳鑑林議員關注到，雖然若干小型船隻(例如舢舨)是由機械推進，但該等船隻不大可能導致其他船隻上的第三者受傷。因此，該等船隻應獲豁免，無須遵守擬議的擴大強制第三者風險保險適用範圍的規定。他籲請政府當局考慮進一步細分本地船隻的類別，使小型本地船隻的東主無需投購不必要的保險。海事處助理處長(港口管理)答允考慮委員的意見，為本地船隻作更仔細的分類。

#### 勞工保險

20. 由於法例已規定船東為船長及船員投購勞工保險，劉健儀議員及周梁淑怡議員均關注到船東需否根據擬議法例為上述人士投購第三者風險保險。有關建議難免會增加營運開支，並對船東造成不必要的負擔。呂明華議員贊同他們的意見，他並表示，該項建議會對營商環境帶來負面影響。

21. 海事處助理處長(港口管理)回應時表示，若勞工保險的保額不足以應付海事意外傷亡者提出的申索，第三者風險保險的保額可填補不足之數，以及為船長、船員及其家人提供額外的保障。

認可保險人

22. 委員察悉，根據現行法例，任何按《保險公司條例》(第41章)獲授權執行一般業務第十二類(船舶方面的法律責任)保險合約的保險人，以及任何獲海事處處長認可的保障及彌償組織，均可經營本地船隻的第三者風險保險。胡經昌議員質疑，本地船隻的保險人為何並非只限於《保險公司條例》內認可保險人名單上的保險人。

23. 海事處處長及海事處助理處長(港口管理)回應時告知委員，航運業使用保障及彌償會社作為保險人是長久以來的一貫做法。保障及彌償會社提供的法律責任保額，實際上來自船東以會費形式繳交的款項。香港有一些小輪及渡輪是某些保障及彌償會社的會員。由於保障及彌償會社不會提供其他類別的保險，亦不會簽發保險證書，這些會社並不符合列入《保險公司條例》下的認可保險人名單的條件。海事處處長在徵詢保險業監理處的意見後，只會認可那些財政穩健及國際知名的保障及彌償會社。

內河船隻

24. 劉健儀議員詢問，內河船隻是否如本地船隻一樣，同樣須遵守強制第三者風險保險的規定。海事處處長及海事處助理處長(港口管理)答稱，雖然擬議法例並無特別涵蓋內河船隻，但當局會透過採取行政手段，要求內河船隻遵守同一規定。根據現行法例，所有內河船隻均須向海事處發出到達前知會，當中包括出示有效的保險證書。

25. 劉健儀議員及周梁淑怡議員均反對政府當局依賴行政手段向內河船隻施行強制第三者風險保險規定的建議。她們認為，當局應制定適當的法例，以便內河船隻遵守及執行有關規定。

26. 劉健儀議員察悉，該項強制第三者風險保險的規定只保障涉及海事意外中傷亡的香港居民，而不包括有關的財物損失。對於新規定未能充分解決內河船隻與本地船隻及碼頭相撞後對財物造成損毀的問題，她表示深切關注。黃容根議員表示，在海事意外中，本地漁船的船東極難向內河船隻的船東申索損害賠償。由於每天有數以千計的內河船隻在本港水域穿梭往來，黃議員促請政府當局與內地的海事當局合作，並監察內河船隻的活動，尤其是涉及非法活動的那些內河船隻，以加強保障本港的漁民及船員的安全。

27. 海事處助理處長(港口管理)特別提到，內河船隻並非在本港領牌的船隻，因而不能根據有關法例要求內河船隻遵守強制第三者風險保險的規定。儘管如此，當局可透過行政手段達到提供相同程度保障的目標。作為入境的先決條件，內河船隻的船東須在到達本港水域時出示有效的保險證書。為方便受影響人士在意外發生後追討損害賠償，政府當局只會接受那些在本港設有聯絡辦事處的保險人。保險人亦須在海事處存放一筆保證金，而有關款額須足以支付兩宗事故的索償金額。海事處助理處長(港口管理)表示，政府當局會繼續修改有關法例，以擴大其涵蓋範圍，除了為人身傷亡提供保障外，亦為財物損毀作出補償。

28. 周梁淑怡議員對政府當局的答覆未感信服。她認為，透過行政手段對內河船隻執行就強制第三者風險保險所訂明的規定，此做法令人難以接受。要求本地船隻及內河船隻在法律下接受相同程度的規管是原則性的問題。

29. 陳鑑林議員表示，為提出支持其建議的理據，政府當局應提供進一步的資料，以便委員瞭解業界的運作。當局有需要就近年發生的海事意外提供分項數字。他亦表示，所有船隻(包括內河船隻)實際上均受到保險保障。他並無察覺有受傷者未能透過其保險人向內河船隻東主追討損害補償的個案。然而，劉健儀議員表示，本地航運業已就加強管制內河船隻，以及制訂措施方便本地船隻東主向內河船隻東主索償的事宜表達關注。對於現時的建議未能處理業界關注的事宜，她表示失望。她要求政府當局提供進一步資料，說明內河船隻保險的保障範圍，以及有關保障在本港水域範圍內是否適用。

#### *日後工作計劃*

30. 主席總結時要求當局提供額外資料，說明當局曾諮詢的團體的名稱及有關的諮詢結果；近年發生的海事意外的種類和數目，以及所涉及的彌償額(如有的話)；並就內河船隻的保險規定提供詳情。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)答允提供有關資料。事務委員會在取得上述資料後，會再行考慮《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》。

#### 《商船(本地船隻)(費用)規例》

31. 鑒於行政費用下調，許長青議員質疑當局為何需要在《商船(本地船隻)(費用)規例》下調高適用於本地船隻的若干收費項目。他察悉並關注到，大部分增收費用的



項目只會影響新的船隻，此舉或會與政府當局在2003年施政報告內倡議把本港發展為國際航運中心的工作背道而馳。

32. 經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)回應時指出，《商船(本地船隻)(費用)規例》的首要目標，是綜合、簡化和合理調整適用於本地船隻的收費結構。在不增加或減少政府在這方面收入的原則下，某項目增加收費的影響會由另一項目的減費相互抵銷。她表示，制定《商船(本地船隻)(費用)規例》，可把原有的收費項目由總數324項減少至198項，使繳費者更為方便。長遠而言，簡化的制度會有助節省人力資源。由於現時的建議只關乎本地船隻，有關建議不會影響政府當局推廣香港船舶註冊的服務，以及發展香港作為主要航運中心等政策。

#### 船隻檢驗及審閱圖則費用

33. 陳鑑林議員詢問，為何部分載有危險品的新貨船會繳交較低的審閱圖則費用。他亦質疑，海事處是否需要每兩年檢驗非機動固定船隻一次。

34. 海事處處長及海事處總經理(本地船舶安全)回應時指出，隨着船隻類別由超過10類重新分為4類，收費結構亦需作出調整。在重新調整收費結構的建議生效後，載有危險品的貨船會被列為第二類別船隻(貨船)，而危險品貨船的收費結構較高。他們進一步表示，為確保為數約達175艘的非機動固定船隻的安全，該等船隻需要每兩年進行檢驗一次。關於非機動固定船隻的定義，他們表示，該等船隻包括現時無須繳交驗船費的平台、用於曬魚及擺賣漁獲的船隻等。

#### 船員考試費

35. 海事處總經理(本地船舶安全)回應梁富華議員時證實，除了種類評定證書外，本地船隻船員獲簽發的本地合格證書乃終身有效。當局每兩年會重審及發出新的種類評定證書，以確保操作高速船隻的人士達到所需的高水準。由於就種類評定證書進行重審時，當局會對船員進行詳細的評估，有關的收費將由150元增至700元，以收回成本。

#### 牌照費

36. 關於牌照費的調整，海事處助理處長(港口管理)表示，有關調整主要是因為船隻重新分類及計算費用的單位標準化所致。統一的新單位標準，即整體長度乘以最

大寬度，能更準確地反映船隻的大小及佔用的水位，而且刪去過時及複雜的計算單位，例如使用船隻長度減寬度作為計算因數之一的“擔”。他強調，有關調整是以不增加及減少收入為原則。

37. 蔡素玉議員問及當局為何更改用於計算牌照費的單位。海事處處長回應時解釋，使用“擔”計算收費的方法並不公平。由於本地大型船隻(例如躉船)的體積龐大，但如使用長度減寬度的計算方式，有關的差距通常不大，以致得出的“擔”值頗小。因此，躉船只需繳交金額甚低的牌照費。擬議調整跟從最新的國際做法，並按照船隻的體積徵收費用。

政府當局

38. 劉健儀議員要求當局提供資料，說明牌照費增幅的百分比。她擔心，當局調高某些船隻的牌照費，或會使那些船東無法負擔有關的費用。海事處助理處長(港口管理)回應時表示，只有一個極端的個案，當中涉及的工作躉船(第二類別船隻)的牌照費會由800多元增至13,382元。他解釋，牌照費大幅增加是因為用於計算的標準化單位改變所致。經濟發展及勞工局常任秘書長(經濟發展)答允提供資料，說明牌照費增幅的百分比。

39. 主席總結時表示，事務委員會支持擬議的《商船(本地船隻)(費用)規例》。

#### 《商船(本地船隻)(工程)規例》

40. 委員察悉，根據《商船(本地船隻)(工程)規例》，人字吊臂須最少每12個月由合資格檢驗員徹底檢驗一次，而政府當局正制訂一套“本地船隻人字吊臂強度計算、測試和檢驗工作守則”。劉健儀議員一方面反映航運業支持擬議《商船(本地船隻)(工程)規例》的意見，另一方面卻關注到，根據工作守則所載的經修訂標準，在制定《商船(本地船隻)(工程)規例》前建造的人字吊臂，或許無法通過有關的測試。

41. 海事處總經理(本地船舶安全)告知委員，當局就《商船(本地船隻)(工程)規例》進行諮詢時，業界已向當局表達此項關注事宜。海事處處長指出，在當局與業界(包括專業工程師組織)達成共識後，才會落實有關的工作守則。他表示，該套工作守則或許只會適用於新船隻，而現有船隻會受另一套指引所規限。

42. 主席總結時表示，事務委員會支持擬議的《商船(本地船隻)(工程)規例》。

《船舶及港口管制條例》(第313章)下的規例

43. 委員察悉及同意有關文件所載列的建議。

**V 《2003年雜項修訂(本地船隻)條例草案》**

(立法會CB(1)764/02-03(04)號文件 —— 政府當局  
提供的文件

44. 應主席邀請，海事處處長向委員簡介政府當局的文件。

45. 主席表示，政府當局應進行廣泛的諮詢，以及把接獲的回應隨附於政府當局的文件內，以方便委員進行審議。海事處處長指出，上述各項均為相應修訂，而當局已設立有效的諮詢機制。他表示，當局已徵詢臨時本地船隻諮詢委員會及其轄下的有關小組委員會／工作小組的意見。該等組織由本地航運業不同界別的代表組成。

46. 委員察悉，當局即將向立法會提交該條例草案。

**VI 其他事項**

47. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年2月21日