

討論文件

二零零三年一月二十七日

立法會經濟事務委員會

《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

引言

我們建議根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)制定三條規例，以及根據《船舶及港口管制條例》(第 313 章)制定一條規例。

根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)制定的規例

背景

2. 在香港水域內運作的船隻(包括部份來自鄰近區域的船隻)為本港的港口提供各式各樣的服務，如接載乘客和運載貨物。我們稱這些船隻為本地船隻，以別於行走國際航線的遠洋船隻。

3. 長期以來，本地船隻受多條條例及其附屬法例規管。這對於本地船隻的船東和營運者來說十分不便，因為他們往往要參考不同的法例。

4. 立法會於一九九九年七月制定《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)，把以往載於不同條例內的條文綜合，納入一條專為本地船隻而設的法例。要施行該條例，我們須制定十條附屬法例。在二零零一至零二立法年度內，我們完成了三條規例的制定工作，即《商船(本地船隻)(住家船隻)規例》、《商船(本地船隻)(渡輪終點碼頭)規例》和《商船(本地船隻)(進行研訊)規則》。

5. 在二零零二年二月二十五日及四月二十二日的立法會經濟事務委員會的會議上，我們向議員簡介其餘的四條規例，即《商船(本地船隻)(避風塘)規例》、《商船(本地船隻)(證明及領牌)規例》、《商船(本地船隻)(一般)規例》和《商船(本地船隻)(安全檢驗)規例》。議員支持該四條建議規例。我們現正草擬這些規例，並會在二零零二至零三立法年度內呈交立法會。本文件的第六至二十一一段會闡述餘下的三條規例，即《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》和《商船(本地船隻)(工程)規例》。

建議

(a) 《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》

6. 本規例旨在對本地船隻的強制第三者風險保險作出規定，包括與保險單、保險證書、終止保單和申請成為認可保險人等有關的規定。《商船條例》(第 281 章)和《商船(強制第三者風險保險)規例》(第 281 章附屬法例)的有關條文會納入本規例內。《商船條例》第 XIVA 部和《商船(強制第三者風險保險)規例》在本規例生效後，便會廢除。除了合併有關條文外，我們還建議作出在第七至十段所列的各項改善 —

(i) 擴大強制第三者風險保險的規定適用範圍

7. 根據現行法例，只有以機械推進的遊樂船隻、小輪和渡輪船隻才須投購第三者風險保險。本規例會擴大強制保險規定的範圍，以涵蓋所有在《商船(本地船隻)條例》下領有證書的本地船隻，但閑置船隻及小型非機械推進船隻則除外。閑置船隻不會在本港水域航行，所以無須投購保險。小型非機械推進船隻應不會對其他船隻上的第三者構成傷害，因此可獲豁免。

(ii) 提高最低法律責任保額

8. 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。根據新規例，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。提高最低保額可為在海事意外中受傷的乘客和操作人員提供更佳保障。

(iii) 暫時撤銷或撤銷對認可保險人的批准

9. 在現行法例下，任何根據《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，均可經營本地船隻保險業務。新規例規定，獲海事處處長認可的保障及彌償組織如違反該規例或有關認可所附帶的條件，海事處處長則可暫時撤銷或撤銷其作為認可保險人的批准。

(iv) 上訴機制

10. 任何人如因海事處處長有關批准作為認可保險人所作的決定而感到受屈，可向行政上訴委員會上訴，反對該項決定。

(b) 《商船(本地船隻)(費用)規例》

11. 本規例的首要目標，是綜合、簡化和合理調整適用於本地船隻的收費結構。新的收費項目會減少，收費結構亦會使繳費者更為方便。

12. 本規例會綜合目前《商船(費用)規例》(第 281 章附屬法例)、《船舶及港口管制規例》(第 313 章附屬法例)和《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第 313 章附屬法例)所規定的費用。這些規定有一部分在《商船(本地船隻)條例》和本規例生效後便會廢除，或不再適用於本地船隻。有關費用是因應五類服務而收取的。下文第十三至十八段會闡述各類服務主要的變更，以及它們對船東和船隻營業者所帶來的財政影響。

(i) 船隻檢驗及審閱圖則費用

13. 隨著船隻類別由超過十類重新分為四類，收費結構亦需作出調整，這對船東和船隻營運者所帶來在費用方面影響如下：

- 我們釐訂船隻的檢驗費用以不增加或減少海事處的收入為原則。在此原則下，87%的船隻將不受影響，8%的船隻將付較低費用(由 10 元至 1,730 元)，而只有 5%的船隻需付較高的費用(由 20 元至 865 元)。
- 除了部份載有危險品的新貨船會繳交較低的審閱圖則費用外，其餘的新船隻均須繳交較高的審閱圖則費用(由 370 元至 13,050 元)，以助逐步收回成本。現有登記船隻則不受影響。
- 為確保安全，非機動固定船隻須每兩年接受一次海事處的檢驗。這些船隻須繳交檢驗費 1,145 元，約 175 隻船將受到影響。

(ii) 船員考試費

14. 為配合業界的發展，我們會實施新的本地船隻船員核證及考試制度。新的本地船隻船員核證及考試制度的結構、適用範圍及考試範圍將會有所不同。主要變更及其影響如下：

- 在現行制度下，具同等資格的證書申請人與必須參加考試才有資格申領證書的申請人須繳付相同的費用。為公平起見，這兩類人在新規例下將繳交不同的費用。約有 10%的申請人可獲減低費用(由 15 元至 755 元)。約 90%的申請人須繳付較高費用(由 165 元至 1,030 元)，其中 85%的申請人為參加二等遊樂船隻操作人的筆試，需多付 250 元。
- 為收回成本，不需考試而簽發、重新簽發或加簽種類評定證書的收費將由 150 元增加至 700 元。使用此項服務的申請人數很少，每年僅約 70 人。

(iii) 牌照費

15. 調整牌照費主要是因為船隻重新分類及計算費用的單位標準化。統一的單位標準(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「擔」)。調整費用是以不會增加或減少政府在這方面收入為原則制訂。新收費對不同類別船隻的影響如下：

	受影響船隻的百分比		
	不受影響/ 改變低於 1%	付較低的費用	付較高的費用
第一類別船隻 (載客船)	69%	11% ^{註 1} (55 元 - 1,475 元)	20% ^{註 1} (300 元 - 2,485 元)
第二類別船隻 (貨船)	52%	15% (255 元 - 3,650 元)	33% ^{註 2} (65 元 - 2,488 元)
第三類別船隻 (漁船)	66%	11% (24 元 - 589 元)	23% (72 元 - 155 元)
第四類別船隻 (遊樂船隻)	81%	7% (355 元 - 1,400 元)	12% (345 元 - 2,800 元)

^{註 1} 第一類別船隻中有三隻船例外。香港現有三隻水上食肆，其中一隻會少付 1,688 元，一隻會少付 8,250 元，餘下的則會多付 11,155 元。

^{註 2} 第二類別船隻中有三隻船例外，它們全是固定船隻。他們分別會多付 9,560 元，11,880 元及 13,382 元。

(iv) 渡輪終點碼頭使用費

16. 渡輪終點碼頭使用費建議不作任何調整。

(v) 港口費

17. 在不增加或減少政府在這方面收入的原則下，「進入香港水域許可證」及「在香港水域停留許可證」會取代幾項原有的收費項目。收費結構簡化後，77%的到港船隻為申領「進入香港水域許可證」要多付 5 元至 74 元的費用，82%的到港船隻為申領「在香港水域停留許可證」則會少付 20 元至 60 元的費用。兩項「許可證」費用的增減會相互抵銷。除上述變更外，其他各項港口的費用將維持不變。

18. 新規例會把原有的收費項目由 324 項大幅減少至 198 項，使繳費者更為方便。總的來說，本規例會令大部分繳費者不受影響或繳付較少費用。加費只是為了配合新的船員考試制度或新的統一收費基準，以便更能反映所提供的服務，因此是合理的。影響面較廣的項目加幅會減至最低限度，而加幅較顯著的收費項目則只會影響新船隻的船東和經營人及／或較少數的現有船東和經營人。

(c) 《商船(本地船隻)(工程)規例》

19. 本規例旨在規管在本地船隻上進行的貨物處理、船隻修理和拆卸，以及海上建造工程等活動的安全。此外，我們建議為從事海上作業活動的工人提高安全標準，以及增加違例罰款額。作出改善的主要地方如下：

- 把修理和拆卸本地船隻，以及使用本地船隻進行的海上建造工程納入本規例的管制範圍。
- 加強通往及離開本地船隻，以及在本地船隻上的安全通道。
- 清楚訂明起重設備的合資格檢驗員必須具備的資格。

- 人字吊臂須最少每 12 個月由合資格檢驗員徹底檢驗一次。此外，任何起重裝置須定期由合資格檢驗員進行測試和檢驗，並非只在首次使用前進行測試和檢驗。
- 訂明在本地船隻上進行工程的人員必須強制參加安全訓練課程，並賦權海事處處長批准提供訓練和簽發證明書的機構。
- 訂明職業安全的規定(例如提供和穿戴保護裝備、備有急救設備、委任工程督導員等)。
- 起重工具的擁有人或船長必須以書面委任合資格的人檢查起重工具。

20. 新規例會訂明違反不同條文的罰則，其中部份條文的違例罰款額會由 2,000 元或 5,000 元，分別提高到第 2 級(最高罰款 5,000 元)或第 3 級(最高罰款 10,000 元)。

諮詢

21. 我們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。這些組織由本地航運業不同界別的代表組成。我們亦已就《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》諮詢保險業。上述各方均支持建議規例。

根據《船舶及港口管制條例》(第 313 章)制定的規例

22. 現時，《船舶及港口管制(貨物處理)規例》(第 313 章，附屬法例)規管工人在本地船隻及遠洋船隻上的活動。《商船(本地船隻)條例》生效後，工人在本地船隻上的作業活動便會由《商船(本地船隻)(工程)規例》規管。《船舶及港口管制(貨物處理)規例》的涵蓋範圍將會收窄，只適用於遠洋船隻。我們亦希望藉此機會加強工人在遠洋船隻上作業的安全。為此，上文第十九及二十段載述《商船(本地船隻)(工程)規例》所引進的改善會同樣反映在《船舶及港口管制(貨物處理)規例》裏。

《船舶及港口管制(貨物處理)規例》會在修訂後易名為《船舶及港口管制(工程)規例》。

諮詢

23. 我們已徵詢有關業界和各有關方面(包括勞工顧問委員會和臨時本地船隻諮詢委員會)的意見，他們對建議修訂均表贊同。

徵詢意見

24. 我們邀請議員就上述建議提供意見並給予支持。

經濟發展及勞工局

二零零三年一月十五日