立法會
Legislative Council

立法會LS7/06-07號文件

2006年11月3日內務委員會會議文件

在《商船(本地船隻)條例》(第548章)下訂立
並於2006年10月6日在憲報刊登的4項附屬法例
法律事務部進一步報告

法律事務部("本部")曾於2006年10月11日就上述附屬法例提交報告(立法會LS3/06-07號文件)，當中表示正要求政府當局澄清若干草擬上的問題。政府當局已在2006年10月31日致函本部回答有關問題。本部2006年10月17日的函件及政府當局的覆函分別載於**附件I**及**II**，供議員參閱。

2. 政府當局正進一步考慮本部希望探討的部分草擬問題。由於首28天的審議期會於2006年11月8日立法會會議後屆滿，本部建議根據《釋義及通則條例》(第1章)第34(4)(a)條作出決議，將上述附屬法律的審議期延展至2006年11月29日，讓政府當局有時間考慮是否需要作出修訂。

連附件

立法會秘書處
助理法律顧問
顧建華
2006年11月2日

附件I

(譯文)

本函檔號：LS/S/1(1)/06-07
電　　話：2869 9467
圖文傳真：2877 5029

傳真函件(2523 0030)

香港中環
康樂廣場
交易廣場第2座
38樓3801室
經濟發展及勞工局
經濟發展及勞工局局長
(經辦人：助理秘書長(港口航運物流)1余懷誠先生)

余先生：

《商船(本地船隻)(一般)規例》
《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》
《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》
《商船(本地船隻)(工程)規例》

本人現正研究上述規例，以便就法律及草擬的事宜向立法會議員提供意見。

隨函附上附表，載述本人對該等規例的觀察所得，供閣下考慮。祈請閣下盡早提供政府當局的回覆，以便本部決定是否需向內務委員會提交進一步報告。

助理法律顧問

(顧建華)

2006年10月17日

連附件(8頁)

副本致：法律顧問
　　高級助理法律顧問2

m7258

附表

《商船(本地船隻)(一般)規例》(下稱"《一般規例》")

第2條

(a) 該條文中許多用語或詞句的定義，其實是對《船舶及港口管制規例》有關各附表指明的水域範圍的提述。然而，該條文並沒有為《一般規例》所使用的所有用語或詞句界定定義，例如沒有為對航道的提述界定定義。請考慮在第2條加入條款，訂明《船舶及港口管制規例》所界定或指明的所有用語或詞句，與《一般規例》中相同用語或詞句的涵義相同，以致該條文涵蓋所有用語及詞句。

(b) 請考慮加入"香港駐軍"的定義。該用語沒有定義，並在第16、22(2)(k)及23(2)(b)條中使用。

第4(5)條

請澄清有關人士如何可決定某張註冊證明書的效力是否與根據《商船(註冊)條例》(第415章)發給的註冊證明書相若或相同。

第8(1)條

(a) 請澄清有關的182天是否需要連續及無間斷。

(b) 該條款似乎意味有關船隻在停留香港的第183天及之後可自由在香港水域內航行。請澄清。

第8(2)條

似乎船隻不是正前往其泊位的途中，便是正駛離香港水域。該條款似乎使第(1)款無效。請澄清本條文的立法用意。

第9(2)條

該條款無意中產生了一個效果，就是在指明時段內，不屬高速船的本地船隻的航速可以超過15節的航速限制。請考慮是否確有必要提述高速船。

第9(6)條

如超速的情況嚴重，所施加的罰款可能過低，難收懲罰之效。

第85(7)條

所描述的罪行不大可能不慎地或在任何無可避免的情況下觸犯，因此應否容許以已採取所有合理的預防措施作為免責辯護，實在成疑。

第88(9)(d)條

"土木工程"一詞沒有定義，不清楚甚麼會視作土木工程。

第91(1)條

現時的草擬方式似乎意味，如將燃料從任何不屬本地船隻的船隻交付至另一本地船隻，兩艘船隻都不會犯法。請澄清這是否立法用意。

附表2第2(d)(i)段
該3條航道未有在《一般規例》中界定。請考慮為每一航道加入定義，或一如上文所建議，在第2條加入條款，訂明《船舶及港口管制規例》指明為水域範圍的所有用語或詞句，與《一般規例》中相同用語或詞句的涵義相同。

中文本

第2條
"到達"
(a) "at anchor"在本定義中譯為"碇泊"，但在其他附屬法例中則譯為"錨泊"。請考慮是否有必要在中文本維持用語一致。
(b) 由於在兩次出現的"到達"旁都有對應的英文字，似乎為顯示有關用語的詞性而附加的中文字可予以刪除。

第3(1)及40(1)條
按中文行文的習慣，在"24小時"後似應加入"內"，語氣方為完整。請考慮。

第5(3)條
若把"送達"移至"第(2)款"後，"就"一字似可省略。

第11(1)(a)條
"屬人數足夠"似可代以"足夠人數"。

第11(1)(b)條
"在"和"下屬"似皆可刪去，而在"足夠裝備"前加一"的"字似更合中文習慣，語意也較清晰。

第37(1)(b)及(2)(b)條
在其他法例(例如第313A章第37、39、40、59及68條及第353A章第7條中，"clear atmosphere"一直譯為"清朗"，在上述條文中卻譯為"高能見度"。這似乎並非有關英文用語的直譯。請澄清。

第59(1)條
"儘量"一詞似並無在英文版中出現。加增該詞使中文版的意思的強制性較弱，因而與英文版略有出入。請考慮是否可省略該詞。

《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》

第19(5)條
不遵守有關的指示似乎沒有任何制裁。請澄清。

第22(2)條
請澄清下述問題：容許驗船師決定是否呈交一份檢驗聲明，會否對處長監察本地船隻最新狀況的能力及迅速行使其權力以免生危險有所影響。

第23(1)條
此款的立法用意清晰，但並無示明由該當局呈交的另一文件與其進行的檢驗有何關係。請考慮清楚述明該“另一文件”的性質。

第27(1)(b)條
此段與第(1)款起首所述的情況似乎有所矛盾。請澄清。

第71(3)條
(b)段所述可能意味違規的情況。但條文非但未有就此情況訂立制裁，有關的船東實際上得到優待而免繳訂明費用。請澄清此情況如何能以合法的方式出現。請亦澄清第(1)款所述的情況通常會在何種情況下出現。

第79(3)條
就沒有裝設推進引擎的第II類別船隻而言，以船隻拖行該類船隻的船東和船長似乎不受任何制裁，這似乎相當奇怪。請澄清此點。

第80條
請澄清就第(1)款所指明的船隻批准圖則、發出檢查證明書或報告，會否包括須符合此條的規定。

第86(1)條
請把在(a)、(f)、(g)及(k)段的“temporarily”移至緊接“withholding”之後。現時的草擬方式帶有拒絕發出只屬暫時性質的涵義，實際情況卻絕非如此。

第86(1)(h)條
段末遺漏了關括號。

第86(2)條
該14天應從哪天起開始計算並不明確。請考慮清楚訂明哪一天應為開始計算該14天的較後日期。另請考慮以“遲於”取代“14天後”。

附表1註(5)
請澄清並非新船隻的廚房艇屬於哪個類別的船隻。

附表3及4
附表所載的列表經常載有一項條文，訂明數目、類型、位置及布置等須符合根據本規例第3部批准的有關圖則。然而，第3部並無載有任何有關這些事項的特定條文。請澄清有關圖則須遵循甚麼標準或規例；有關的標準或規例又是否法例規定，抑或只是透過批准圖則的程序間接成為法例規定。

附表4第1部第2(5)(b)項
從中文本判斷，“某艙間”似乎大概應該是“艙間”。該條所指的“某艙間”可以是指船隻的所有艙間，以致不能符合把一個手提式滅火器放置在該艙間入口的規定。

附表4第2部表2註(1)
請澄清就表4有關廚房艇的條文而言，註(1)的規定是否屬於例外的情況。

附表8

第6(3)條
現時的草擬方式似乎意味已廢除的《雜類航行器規例》第45C條繼續適用的情況並無時限。然而，立法用意應該是此條會繼續適用至根據第45B(2)(b)條發出的乾舷勘定證書失效為止。請考慮清楚訂明此點。

《商船(本地船隻)(強制第三者風險保險)規例》

第1條
"except in so far as it relates"("在與……的範圍內除外")一語似乎令該條的涵義變得含糊。該條的目的是指明有關的生效日期。既然《2005年商船(本地船隻及雜項修訂)條例》(2005年第24號)第1條的草擬方式，是不會特別為第9條(在與新訂的第23B(1)(c)條有關的範圍內)指定生效日期，"in so far as it relates"("在與……的範圍內")一語似乎可以"as relating"("在與……有關")取代。

第2條
一般條文
詞語及詞句，例如在其他規例指明或界定的"第I類別船隻"並無在此規例中界定。請考慮加入條文，訂明根據法例第548章訂立的有關附屬法例所界定或指明的詞語或詞句如用於此規例，須具有相同涵義。

第3部
一般條文
此部的條文似乎並沒有顧及第三者風險保險可一如汽車保險般，成為本地船隻"全保"保險單的一部分。請澄清：(a)就第548章第VA部的目的而言，須否就本地船隻發出分開的獨立保險單，以及(b)第三者風險保險可否成為總保險單或涵蓋火災或盜竊等其他風險的保險單的一部分。

第15條
請澄清保險證書如何在發出前由獲授權保險人妥為認證。

第17條
(a) "無效"可以有"***從一開始***……無效"的涵義。第(2)及(3)款顯示當局並無此意。若情況如此，請考慮加入"為免生疑問"的條文，令這點不存疑問。
(b) 第(1)款令保險單持有人須作出選擇。如他不作任何事，其保險人認可已被暫時吊銷或撤銷的認可保險人已發出的保險單似乎將會繼續有效，並對有關各方具約束力。請證實這正是不根據第(2)款向保險人給予通知的效果。

第18條

第(3)款似乎意味，在此情況下，有關保險單*從一開始*便無效。請澄清對於保險單持有人就按照第(2)款給予通知前出現的事故提出的索償，保險人是否須負上責任。若否，保險單持有人如給予此項通知，是否會承受風險。請澄清這與政府當局的立法用意是否一致。

第22(1)條

此款所述的推定似乎是絕對的，其作用似乎是，根據第281章第107B(2)條成為認可保險人的保障及彌償組織，不受此規例第2部的條文追溯限制。因此，處長不能就此類保險人行使第7或第8條所賦予的權力。請澄清這是否政府當局的立法用意。就第(2)款所提述的未屆滿保險證書而言，限制此項推定或許更為可取。

中文本

第20條

請考慮是否需在"高級人員"後，重複"的同意或縱容而犯的"。現在的草擬方式似乎把這兩部分字句分隔過遠，以致其接續關係不大清晰。

《商船(本地船隻)(工程)規例》

一般條文

(a) "工程負責人"的現行定義似乎容許超過一人負責工程，例如透過次承判商供應裝置及進行工程的總承判商、供應勞工及進行工程的次承判商及控制船隻的船東或船長。請澄清當局是否有意令所有此類人士負責，並須負上法律責任。若否，請澄清有關立法用意，以及是否需增訂條文，述明有此用意。鑒於有可能出現不肯定誰人負責工程的情況，請考慮會否就在本地船隻上進行的工程，施加委任"工程負責人"的法例規定，以協助釐清問責關係。

(b) 有若干條款(例如第4(7)、6(7)、14(4)、58(3)及59(2)條)載有規定，訂明如屬安全或有關規定並無必要，條文的規定並不適用。此等條文均要求若干程度的主觀判斷，而任何判斷如有別於處長的判斷，均可能會引起刑事法律責任。請澄清處長會否提供指引或程序指示，以協助工程負責人作出適當判斷。

(c) 請澄清工程負責人的刑事法律責任是否嚴格法律責任。若否，請澄清工程負責人如向工程督導員妥為轉授權力，是否無須承擔其法定責任，並為例如根據第21(3)條提出的控罪提供充分的辯護理由。

第7條

貨艙僅指船隻甲板下貯存貨物的空間。請澄清有否需要訂定條文，涵蓋甲板下的其他空間。

第10條

有關條文在技術上足以涵蓋來自吸食中香煙或其他煙草產品的煙氣。請澄清應否在本地船隻上所有工作地方及部分禁止吸煙，以符合此條的規定。

第30(2)條及第31(1)及(3)(a)條

如一併理解第31(1)及(3)(a)條，最終效果似乎是令第30(2)條變得多餘。請澄清第30(2)條是否仍有任何作用。

第33(1)及34(1)條

請澄清“徹底檢驗”與“已檢查”的分別。

第57(4)條

有關規定並無指明時限。請澄清有關的立法用意，並考慮是否須作出任何修改。

第60(1)條

請澄清怎樣的臺架才被認為足夠。

政府總部
經濟發展及勞工局
香港下亞厘畢道
中區政府合署

ECONOMIC DEVELOPMENT AND
LABOUR BUREAU
GOVERNMENT SECRETARIAT
Central Government Offices
Lower Albert Road
Hong Kong
Port, Maritime and Logistics Development Unit
港口航運及物流發展組
38th Floor, Two Exchange Square,
Connaught Place, Central, Hong Kong
香港中環交易廣場第二座三十八樓
Tel : (852)2537 2842 Fax : (852)2523 0030

本函檔號 Our Ref: MA 70/18, MA70/16, MA 70/9, MA 70/14

來函檔號 Your Ref:

香港中環
昃臣道8號
立法會大樓
助理法律顧問
顧建華先生

傳真：2877 5029 (共 1+10 頁)

顧先生：

《商船（本地船隻）（一般）規例》
《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》
《商船（本地船隻）（強制第三者風險保險）規例》
《商船（本地船隻）（工程）規例》

十月十七日的來信已經收到。我們現將我們對你的問題的回應在附表列出。如有進一步問題，請與我們聯絡。

經濟發展及勞工局局長
（余懷誠 余懷誠 代行）

二零零六年十一月二日

連附件（10 頁）

附表

商船（本地船隻）（一般）規例（“一般規例”）

第 2 條

(a) 大部分在《船舶及港口管制規例》（第 313 章，附屬法例 A）使用而與解釋《一般規例》相關的字詞，已在《一般規例》的第 2 條及其他相關的條文中有所界定。在《一般規例》附表 2 指明的三條特定航道是指“主要航道”，而“主要航道”一詞在《一般規例》的第 2 條已參照《船舶及港口管制規例》有所定義並指明其範圍。因此，該三條特定航道可以明辨。

(b) “香港駐軍”一詞其他法例亦有使用而並無定義。有見於該詞的獨特性，出現誤解的可能性不大。我們認爲特別在《一般規例》中爲該詞定義並不適合。

第 4(5)條

註冊證明書是由船隻註冊地的相關政府當局所發出有關船隻身份的文件。註冊證明書一般載有船隻的資料，例如船隻的名稱、類型、噸位、長度、闊度、馬力、引擎類型、製造年份和地方和擁有者。

船隻的船長對註冊證明書或其同等性質的文件的內容擁有足夠的知識。而船長如有任何疑問，他亦可於船隻進入香港水域前向海事處要求澄清。

第 8(1)條

(a) 條文中的“182 天”是指船隻停留在香港水域的總日數，而不必爲連續或毫無間斷的。

(b) 如船隻在停留超過“182 天”，該船隻須遵照《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）（“《本地船隻條例》”）申請擁有權證明書和運作牌照才可停留在香港水域。

第 8(2)條

第 8(1)條列明除非獲海事處處長（“處長”）允許，否則一艘來自香港以外地方並屬遊樂船隻的本地船隻在連續 365 天的期間內停留在香港水域內不超過 182 天，並不得在香港水域內航行。

第 8(2)條列出第 8(1)條不適用的情況，即當該本地船隻正於緊接其進入香港水域後前往其泊位或駛離香港水域時。當該船隻離開其在進入香港水域後首次停泊的

位置而在香港水域內航行，則第 8(1)條將適用於該船隻。

第 8(1)條和第 8(2)條的立法原意是禁止第 8(1)(a)條和第 8(1)(b)條所描述的遊樂船隻在香港水域內航行，除非它正在緊接其進入香港水域後前往泊位或正駛離香港水域。

第 9(2)條

《一般規例》的第 9(1)條和附表 2 向在指定區域內的本地船隻施加一般的航速限制。由於高速船的速度高，而且一般是用於在本港水域搭載乘客，第 9(2)條旨在指定的時間內，對在附表 2 所列區域以外的高速船定下進一步的航速限制。第 9(2)條和《港口及船舶管理規例》第 19(1)條列出的現行規定相符。

第 9(6)條

建議的罰款水平是參考《船舶及港口管制規例》有關管制船隻航速的第 19(5)(b)條。根據我們的紀錄，在 2003 至 2005 年這 3 年內，共有 31 宗被判罪的個案。我們因此認爲現行的刑罰水平是足夠的。此外，如任何人因違反相關的航速限制而危及其他在海上的人的安全，根據《本地船隻條例》第 32 條，他可因此被檢控，而最高刑罰爲罰款二十萬和監禁四年。

第 85(7)條

第 85(7)條旨在爲可能觸犯第 85(5)條和第 85(6)條的本地船隻的船東或其代理人訂定免責辯護。我們認爲對於那些並不直接參與原木及木材裝卸的本地船隻的船東或其代理人來說，如他們已盡其所能避免觸犯該罪行，法例應爲他們提供免責辯護。

第 88(9)(d)條

第 88(9)(d)條是參照《船舶及港口管制規例》第 66B 條。"土木工程"（civil works）一詞在第 66B 條並無定義，對執法亦似無造成問題。"土木工程"（civil works）一詞一般指土木工程工作（civil engineering works），尤其是在土木工程界方面。此外，該詞在《東區海底隧道條例》(第 215 章)第 2 條有關“鐵路工程”的定義中亦有出現，而該條例亦無爲該詞下定義。我們因此認爲該詞可以按其一般意義予以詮釋。

第 91(1)條

第 91 條旨在規管涉及本地船隻的供給燃料活動。同時，《船舶及港口管制規例》第 45(1)條禁止船隻在港口任何地方內並靠在另外一艘已停泊的船隻。透過禁止船隻靠泊在另一船隻，《船舶及港口管制規例》第 45（1）條能有效禁止非本地船隻和其他船隻的供給燃料活動。

附表 2，第 2(d)(i)段
請見上文對第 2 條回覆的(a)段。

中文本

第 2 條

(a) 在現行的香港法例中，“at anchor”的中文翻譯爲“碇泊”和“錨泊”。但由於在《本地船隻條例》的附屬法例並無出現“錨泊”一詞，因此並無即時的一致性問題。鑑於“錨泊”傳達了“使用錨來停泊”的意思，適用範圍比“碇泊”一詞更狹窄，故此我們決定使用可更靈活運用的“碇泊”而非“錨泊”。在《本地船隻條例》的條文中，將來如在相類情況，我們也會採用“碇泊”作爲中文文本的用語。

(b) 在形式和慣例上，中文字詞通常會以放在括號內的形式保留在其相對應的英文字詞旁，以方便在閱讀時進行對照。同樣的例子亦出現在《土地業權條例》（第 585 章）第 2 段“註冊”一詞中，可供參考。

第 3(1)條和 40(1)條
英文本的第 3(1)條和第 40(1)條的行文爲“…not later than 24 hours after…”而非“在 24 小時內”的“within 24 hours”。因此，我們認爲現行中文本的翻譯是準確的。

第 5(3)條
英文本第 5(3)條的“…is served…in respect of a pleasure vessel…”是按“…就…的遊樂船…送達…”的結構而擬定。如省去“就”字，則“in respect of”便不能妥爲反映。因此，我們認爲現行中文本的翻譯是準確的。

第 11(1)(a)條和 11(1)(b)條
我們認爲有關於第 11(1)(a)條和 11(1)(b)條的問題應予一併考慮。在英文本中，“……having regard to……”數字適用於(a)段和(b)段，因而我們認爲在中文本中使用“……在顧及……下”+“屬”能夠更合適地對應英文本的意義。

第 37(1)(b)條和 37(2)(b)條
過去，“clear atmosphere”一詞的中文翻譯爲“清朗”，但及後由於“能見度高”能更準確地在表達“clear atmosphere”的含義，我們把“清朗”改譯成爲“能見度高”。因爲即使大氣層看來清澈，但若空氣含有令人不適的氣味時，人們一般也不會使用“清朗”一詞。相反，“能見度高”只表達與能見度有關的含義，較“清朗”爲中性。在《本地船隻條例》下，我們將來會在相似的情況下使用新的

翻譯。

第 59(1)條

香港法例通常將“so far as practicable”翻譯爲“在切實可行的範圍內盡量”（請參照《船舶及港口管制規例》第 6 條，《工廠及工業經營（木工機械）規例》（第 59G 章）第 6 條和《建築物（拆卸工程）規例》（第 123C 章）第 7 條）。此外，我們認爲如省去“盡量”兩字，中文文本便未能完全反映“so far as”的含義。

《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（“《安全及檢驗規例》”）

第 19(5)條

根據第 19(3)條，只要檢查證明書符合指定的格式，處長或合資格驗船師可針對檢查證明書的內容定出任何合理條件或規限。

在檢查證明書中，將有條件規定第 IV 類別船隻的船東或其代理人若收到處長或合資格驗船師按第 19(5)條所發的指示，便須把檢查證明書送交處長或合資格驗船師。如不按指示把檢查證明書送交處長或合資格驗船師，則屬違反第 19(3)條所施加的條件。在這情況下，處長可按照第 28(2)(a)(vi)條取消或暫時吊銷檢查證明書。

第 22(2)條

這條將不影響處長監察一艘本地船隻的最新情況，因爲處長乃透過簽發驗船證明書以監察船隻的情況。

根據第 24(1)條，處長如認爲根據第 22(2)條提交的檢驗聲明所載的資料，顯示該船隻適宜用作擬進行的作業和處於良好狀況，他會發出驗船證明書以容許該本地船隻運作。若一合資格驗船師認爲不適合提交檢驗聲明，則該船隻將無法取得驗船證明書以便在香港水域內運作。

第 23(1)條

在第 23(1)條，“另一文件”指一等同於檢驗聲明的文件。我們認爲現時的文本已能清楚反映政策意圖。

第 27(1)(b)條

當一本地船隻已獲發檢查證明書而在該檢查證明書（有效的檢查證明書）的有效期完結前進行驗船，則第 27(1)(b)條將會適用。根據第 27(1)(b)條，新續期的檢查證明書的有效期，將會由現有的檢查證明書有效期屆滿後開始，而在任何情況下，不會超過現有證明書有效期屆滿後的 12 個月。

第 71(3)條

如一艘第 IV 類別船隻只是用作私人康樂用途，它只須具備運作牌照（運作牌照可不須經過檢驗而取得，而證上的乘客人數目由船東按建造者或穩定性文件所標明可安全搭載的乘客人數而訂定）。但如果該船隻是爲租金或報酬而出租，則須持有檢查證明書。發出檢查證明書時，處長須根據具體的考慮因素以決定船隻可搭載的乘客人數。一艘原用作私人康樂用途的船隻可能後來爲租金或報酬而出租，這樣處長將須在發出檢查證明書或驗船證明書時決定船隻可搭載的乘客人數。因此檢查證明書和驗船證明書所載的乘客人數和運作牌照上所載的乘客人數有可能並不一致。

當現行運作牌照載列的乘客人數與檢查證明書或驗船證明書所載的乘客人數不同，第 71(1)條便適用。第 71(2)條進一步訂明該本地船隻的船東須把運作牌照交還處長以發出一張新的牌照，使運作牌照上所載的乘客人數和在檢查證明書或驗船證明書上所載的相一致。第 71(3)條則列明本地船隻的船東按 71(2)條申請發出新牌照所應付的費用。

第 79(3)條

第 79(1)(b)條和第 79(2)(b)條列明不准在香港水域以外航行的船隻的種類，以及該等船隻如被拖離香港，則其船東或其代理人即屬犯罪。我們認爲判罰不准駛離香港水域的第 II 類別船隻的船東及船長已經足夠，而非判罰拖行該船的船隻的船東及船長。事實上，在過去 3 年，我們並無檢控無裝設推進引擎的船隻被拖離香港水域的紀錄。

第 80 條

按《安全及檢驗規例》第 9(1)(l)和第 18(2)(a)條，如船隻配備雷達，在批准圖則的階段，該船須接受檢查，而且在申請載列與安全有關的主要資料和項目的檢查證明書或驗船證明書時須接受驗船。圖則的批准和證明書的發出將需要符合第 80 條所列的要求。

第 86(1)條

第 86(1)條列明任何人如因處長根據第 86(1)(a)至第 86(1)(l)條作出的決定而感到受屈，可向行政上訴委員會提出上訴。受屈的人提出上訴的事項，乃是處長根據相關實質條文所作出的決定。

第 86(1)(h)條

我們注意到條文中漏寫了一個關括號。我們會在下次覆檢規例時作出修正。

第 86(2)條

根據現行的第 86(2)條，受屈的人在接獲有關決定的通知或循其他途徑知悉該決定的 14 日後，便不能提出上訴。換言之，該 14 日的期限會由受屈的人(i)接獲有關決定的通知或(ii)循其他途徑知悉之日起計。因此，我們認爲該 14 日起計的日子已經足夠地清晰。

附表 1 註(5)

根據《商船(本地船隻)(証明書及牌照事宜)規例》(第 548 章，附屬法例 D)("《證明書及牌照事宜規例》")，非新船隻的廚房艇的分類是屬於第 II 類別船隻中的固定船隻。

附表 3 和附表 4

在《本地船隻條例》第 8 條下，處長可發出實務守則提供實務指引。隨著《本地船隻條例》的實施，兩套實務守則將會發出以列明包括在附表 3 和附表 4 有關圖表中所列出的數目、類型、位置和布置。我們已就載列適用於不同船隻的技術和安全標準的實務守則的詳細內容諮詢臨時本地船隻諮詢委員會並獲得他們的支持。批准圖則和驗船時將會依循這些安全標準。

附表 4 第 1 部第 2(5)(b)條

附表 4 第 1 部第 2(5)(b)項列明

"本地船隻上載有的所有手提式滅火器具(消防員裝備除外)須 —

(a) 按照根據本規例第 3 部批准的有關圖則布置；及

(b) 放置在易於從其擬供使用所在艙間取用的位置；尤其是就擬供在某艙間使用的手提式滅火器而言，其中一個須放置在該艙間入口處附近。"

在上述情況，最少 1 個手提式滅火器須放置在擬供使用的某艙間的艙間入口處附近，我們認爲英文本已經足夠地清楚，而中、英文本間在意義上亦無差距。

附表 4 第 2 部表 2 註(1)

附表 4 第 2 部表 2 註(1)規定如廚房艇上沒有裝設獨立消防泵，則水上食肆的消防泵須至少能使一股由一個消防龍頭噴出的水柱可到達廚房艇。附表 4 第 2 部表 4 註(2)列出如水上食肆的消防總喉管延伸至廚房艇，則廚房艇裝設消防泵的規定可以免除。

附表 4 第 2 部表 2 註(1)和附表 4 第 2 部表 4 註(2)有相同的意義，因此附表 4 第 2 部表 2 註(1)並不是表 4 有關廚房艇的條文的豁免。

附表 8

第 6(3)條

根據《本地船隻條例》第 91(1)條，《商船（雜類航行器）規例》（第 313 章，附屬法例 F）（“已廢除的《雜類航行器規例》”）將會在該條例生效後廢除。因此在《本地船隻條例》生效後，將不會有新的乾舷勘定證明書按已廢除的《雜類航行器規例》第 45C 條發出。

在附表 8 第 6(3)條下，在《本地船隻條例》生效前按已廢除的《雜類航行器規例》發出的乾舷勘定證明書，將繼續適用於有關船隻，直至其有效期屆滿爲止。由於新的乾舷勘定證明書將會在《本地船隻條例》生效後按《安全及檢驗規例》發出，這條將在所有按已廢除的《雜類航行器規例》發出的乾舷勘定證明書的生效期屆滿後變成無用。

《商船（本地船隻）（強制第三者風險保險）規例》
（“強制第三者風險保險規例”）

第 1 條

“Except in so far as it relates”和《商船（本地船隻及雜項條文）條例》（“《雜項修訂條例》”）（2005 年第 24 號條例）第 1(3)條所用的字詞相應。此規例列明和《本地船隻條例》新的第 VA 部相關的詳細技術和程序要求，因此其生效日期應與新 VA 部加進《本地船隻條例》的《雜項修訂條例》第 9 條相連繫。由於第 9 條有兩個生效日期，因此使用“有關的範圍內除外”以剔除在《雜項修訂條例》第 1(3)條指明的日子是合符邏輯的。

第 2 條

一般

規例第 2 段列明“類別”具有《證明書及牌照事宜規例》第 2(1)條給予的涵義。《證明書及牌照事宜規例》第 2(1)條列明“類別”指在該規例附表 1 第 1 欄指明的本地船隻類別，而“第 I 類別船隻”亦應按照這定義解讀。我們認爲這沒有含糊不清之處，亦不需再次提供定義。

第 3 部

一般

(a) 本地船隻並不需要爲着《本地船隻條例》第 VA 部的要求而另外發出一張獨立的保險單。

(b) 只要明確地，不含糊地列出第三者死亡或受傷的法律責任保額和符合處長爲有關船隻指明的最低保額，第三者風險保險可成爲一張包括其他法律責任的保險單的一部份。

第 15 條

根據《強制第三者風險保險規例》第 13 條，當一個獲授權保險人爲着《本地船隻條例》發出保險單時，他亦須同時一併按規例附表所列的格式發出保險證書。認可保險人須在保險證書上簽名確定保險證書所要求的內容和保險單所載列的一致，從而認證該保險證書。

第 17 條

(a) 在文中，“無效（void）”僅指無法律效力而並不意味有“從開始無效（void ab initio）的意思。在中文本，“void”翻譯爲“無效”，亦無“從開始無效”（void ab initio）的涵義。這和第 17(2)條和第 17(3)條的立法原意一致，而我們認爲其含義已夠清楚。

(b) 我們確定若保單持有人不根據第 17(2)條發出通知，保險單將繼續有效並規限雙方。

第 18 條

第 18 條是參照《保險公司條例》（第 41 章）第 6A 條而制定的。根據第 18(3)條，若保單持有人依據第 18(1)條選擇使保險單無效，他有權收回他已根據該保單支付的代價而該保險單亦將無法律效力。當保險人按第 18(2)條接獲通知，他將不需要爲保單持有人在傳遞通知前所發生的事情的索償負上法律責任。保單持有人可選擇強制執行該保單以避免風險。這條和我們的立法原意相符。

第 22(1)條

第 22(1)條把根據《商船條例》（第 281 章）獲認可的獲授權保險人的保險及彌償組織當作是根據《第三者風險保險規例》第 5 條獲認可的保險人。因此，第 22(1)的作用是將根據《商船條例》獲認可的保險及彌償組織等同於那些根據第 5 條認可的保險及彌償組織。這樣，根據《商船條例》獲認可的保險及彌償組織將和在第 5 條下獲認可的組織同樣受到第 2 部的條款規限。

因此，我們認爲處長可對這些保險人行使第 7 條和第 8 條的權力。

中文本

第 20 條

從句子的結構而言“的同意或縱容而犯的”明顯地亦包括“任何董事、合夥人、成員、經理、秘書或與該團體管理有關的其他高級人員”。如前一部分和“高級人員”並不關聯，則會顯得不合理。根據《釋義及通則條例》（第 1 章）第 19 條，條例必須按其真正用意，涵義及精神，並爲了最能確保達致其目的而作出公正、廣泛及靈活的釋疑和解義。基於以上，我們認爲條文中並無任何不含糊之處，因此不必作出修訂。

《商船（本地船隻）（工程）規例》（“《工程規例》”）

一般

(a) 視乎個別工程，是有可能出現多於一個“工程負責人”的情況（根據《雜項條訂條例》第 2 段定義），基於他們分別對施工過程有不同程度的控制和/或有責任監察工程，此規例的意圖是要所有“工程負責人”承擔責任。我們認爲爲着本地船隻上的工程而立法規定必須委任一個“工程負責人”並不合適，因爲正如現時法例“工程負責人”的定義所反映的意圖，我們將規管所有那些對工程有控制的人而非只是受“委任”的人。

(b) 在第 4(7)條、第 6(7)條、第 14(4)條、第 58(3)條和第 59(2)條已列明了客觀的標準，例如在第 58(3)列明該條不適用於在*半小時內*完成的卸貨工序。該等條款會否包括個別情況則是一個有關事實的問題。

此外，如有需要，處長可發出實務指引提供實務指導，以協助工程負責人達致合適的判斷。

(c) 合資格工程負責人的法律責任是嚴格法律責任。

第 7 條

第 5(1)條要求通往工作地方須提供安全通道，該條將涵蓋一般在甲板以下的其他任何地方所進行的工程，例如空艙、機艙和隔離空艙。

第 10 條

第 10(1)條列明須作出有效及合適的安排，使本地船隻上每個“工作地方”及受僱人在受僱期間獲允許或被要求前往的任何其他部分均有足夠的通風。此外，第 10(3)條列明如有人身在第 10(1)條所提及的地方，則須採取所有切實可行的措施以保護該人，以免他吸入空氣中可能損害健康的任何煙氣、氣體、蒸氣、塵埃及

其他雜質。

如禁止吸煙是爲滿足第 10(1)條所指的足夠通風的要求，或在吸入煙可能有損健康的情況下禁止吸煙，則可按第 10(1)條和/或第 10(3)條在本地船隻的工作地方禁止吸煙。

<u>第 30(2)條、第 31(1)條和第 31(3)(a)條</u>
第 30 條和第 31 條列明兩種不同的檢驗。

第 30 條一般要求一起重裝置在使用前須“妥爲測試和檢驗”。一起重裝置只有根據第 30(5)條的規定進行測試和檢驗才會被視爲“妥爲測試和檢驗”。其中第 30(2)條要求一起重裝置在其使用當日前 4 年內須“妥爲測試和檢驗”。

第 31(1)條一般要求對一起重裝置進行另外一種檢驗。不同於第 30 條下的“測試及檢驗”，在第 31 條下進行的檢驗並不需根據第 30(5)條而進行。儘管如此，規例第 2(5)條和第 2(6)(a)條應和第 31 條並讀，以決定一起重裝置是否經過徹底檢驗。

若一起重裝置已按第 30 條的要求“妥爲測試及檢驗”，而該測試及檢驗在緊接起重裝置使用前的 12 個月內進行，則按照第 31(3)(a)條，在裝置使用前按第 31 條的檢驗便不需進行。

<u>第 33(1)條和第 34(1)條</u>
在規例下，如已符合第 2(5)條（和第 2(6)條共讀）的要求，一起重工具即屬經過“徹底檢驗”。對一起重工具的“檢查”乃指由符合第 2 條定義的“合資格檢查員”小心地進行的肉眼檢查，例如觀察起重工具有沒有損壞和過分勞損。

<u>第 57(4)條</u>
第 57(4)條一般要求在艙蓋搬離艙口後須置回艙口之上。雖然第 57(4)條並無列明時間，但除非屬第 57(1)條所指的例外情況，否則有關要求須在合理可行的時間內予以遵守。

<u>第 60(1)條</u>
臺架的設置是否足夠是有關事實的問題。

在個別情況下，臺架的設置是否足夠，要視乎臺架是否有穩固的護欄可有效防止受僱人從敞露甲板墮下，以及臺架是否有足夠強度承托它可能須承托的重量。