

西貢區議會的信頭

檔號 : SKPDB 10/1/01 M11
電話 : 2792 4455 內線 16

香港中區
昃臣道 8 號
立法會大樓
《商船（本地船隻）條例草案》委員會

各位委員：

《商船（本地船隻）條例草案》委員會

在本年三月九日，本會應西貢遊艇協會的要求，召開特別會議討論標題所述事項，西貢遊艇協會代表、其他遊艇協會代表及業內人士均有出席會議。與會者要求當局在研究修改有關條例草案的細則時，考慮加入新類別的船隻，以照顧遊樂船隻的特別需要。

在會議席上，西貢臨時區議會議員及西貢遊艇協會代表更要求海事處，在條例草案通過前的過渡期間，發出明確指引，以便經營遊樂船隻的業務在法例容許的情況下繼續運作。現付上當日的會議記錄，供各委員參考。

誠望貴委員會委員能體恤經營遊樂船隻人士的情況，在審議有關條例草案時，考慮本會的意見。

西貢臨時區議會主席吳仕福

一九九九年五月十七日

西貢臨時區議會
一九九八至九九年度第七次特別會議記錄

日期：一九九九年三月九日（星期二）

時間：上午十時正

地點：西貢區議會會議室

出席者

吳仕福太平紳士（主席）

陳偉強先生

張鎮海先生

林詠然先生

邱戊秀先生

溫悅球先生

周賢明先生

李念桃小姐（秘書）

西貢民政事務處高級行政主任（區議會）

列席者

丘世仁太平紳士

西貢民政事務專員

衛懿欣小姐

西貢民政事務助理專員

鄧藹怡小姐

西貢民政事務處行政主任（地區管理）

麥穗榮先生

海事處署理高級海事主任／牌照及關務組

李國平先生

海事處高級驗船主任／本地船舶檢討組

李俊興先生

海事處高級助理船務主任／北區

李天柱先生

民航處總策劃主任

劉智義先生

民航處高級策劃主任

譚禮漢先生

民航處高級民航事務主任

楊國良先生

環境保護署高級環境保護主任

張來喜先生

西貢遊艇協會主席

鄭景文先生

西貢遊艇協會副主席

梁耀基先生

西貢遊艇協會海事顧問

缺席致歉者

區能發先生

劉運喜先生

劉永全先生

凌文海先生

石志強先生

成漢強先生
邱志雲先生
羅祥國博士
黃玉山教授
阮陳寶馨女士

(一) 歡迎詞

主席歡迎下列出席及列席會議的人士，特別是：

- a) 海事處署理高級海事主任／牌照及關務組麥穗榮先生；
- b) 海事處高級驗船主任／本地船舶檢討組李國平先生；
- c) 海事處高級助理船務主任／北區李俊興先生；
- d) 民航處總策劃主任李天柱先生；
- e) 民航處高級策劃主任劉智義先生；
- f) 民航處高級民航事務主任譚禮漢先生；
- g) 環境保護署高級環境保護主任楊國良先生；
- b) 西貢遊艇協會主席張來喜先生；
- i) 西貢遊艇協會副主席鄭景文先生；
- j) 西貢遊艇協會海事顧問梁耀基先生。

2. 此外，主席歡迎西貢漁民互助會理事長張明合先生、西貢遊艇協會的代表，以及來自香港仔、旺角和油麻地的遊艇協會代表旁聽是次會議。

3. 主席請各與會者合作，在會議進行期間，把手提電話及傳呼機關上，以免影響會議進行。

(二) 討論事項

本地船隻定級新法

4. 主席表示，是次會議是應西貢遊艇協會的要求而召開的。由於該會獲悉海事處將於本年三月三十一日把修訂後的《商船（本地船隻）條例草案》提交立法會審議，而該處一直沒有諮詢該會或其他業內人士，因此要求召開會議，邀請海事處代表簡介條例的修訂項目，及有關修訂對現時經營遊樂觀光船隻人士的影響。

5. 主席說，在落實修改法例前，政府部門應諮詢區議會，並向受影響的市民解釋修改建議。今次修訂《商船（本地船隻）條例草案》，海爭處既沒有諮詢區議會，也沒有與經營遊樂船隻的人士接觸，他對此表示遺憾。現在之所以召開會，是西貢遊艇協會代表在報章上得悉有關修改條例，要求加以討論。其實，海事處應主動諮詢區議會和經營遊樂船隻人士，解釋修訂建議。

6. 李國平先生告知與會者，海事處在一九八九年開始進行關於港口管理、船隻管制措施及船隻安全標準等的全面檢討，檢討結果提交臨時本地船隻諮詢委員會審核。該委員會制定的部分改善措施，由於不涉及修改法例，已經付諸實行，而其中一項涉及修改法例的檢討結果，是將本地船隻重新分類。根據新建議，本地船隻將劃分為四等；第一等是載客船，第二等是貨船，第三等是漁船，而第四等是遊樂船隻。遊樂船隻是指純為遊樂而沒有或使，用但可以租船協議的方式出租營運，在新法例中此項將不作修訂。此外，現行法例規定遊樂船隻持牌人須在租船協議訂立後 72 小時內通知海事處處長，這項要求是否更改，暫時未有具體定案，海事處將諮詢業界人士的意見才作決定，西貢遊艇協會也在諮詢團體之列。

7. 李先生表示，海事處已於三月一日與海上遊覽業聯會開會討論修訂法例一事。該會認為原則上可接受建議的修訂，法例的細節則須進一步商討。

8. 張來喜先生指出，西貢區內有不少居民以出租遊樂船隻為生。因為船隻不能進行結構性的改動，經修改的條例中，有關要求船隻領取第一等載客船隻牌照的規定，是不能接受的。他期望海事處可解釋，現正經營的遊樂船隻如何才可符合新條例所訂標準，以便業內人士申請新牌照，繼續經營。他認為不符合第一等載客船隻牌照的要求，不等於船隻不安全；因此，他不贊同最近海事處處長在新聞界發布的言論。最後，他指出，出租遊樂船隻的人士皆十分注重安全，其中部分人士更本身居住於船上。

9. 鄭景文先生要求海事處進行廣泛諮詢，然後才考慮修訂有關法例。否則，必然會窒礙出租遊樂船隻行業的生存空間，這對木港的旅遊業和經濟也會造成不良影響。

10. 溫悅球先生指出，由於西貢區內的遊樂船隻數目超過一百艘，佔全港遊樂船隻的三分之一，所以西貢臨時區議會對建議的法例修改特別

關注。他詢問，根據建議的修改，當局會否要求遊樂船隻由第四等提升為第一等。他相信甚多船隻無法符合第一等牌照的要求，這將引致不少現時經營出租遊樂船隻的人士失業。此外，現時法例容許由公司包船，卻不許可個別乘客繳費乘搭遊樂船隻，溫先生詢問理據何在，事實上兩者的安全程度是一樣的。最後，他對最近海事處的檢控行動深表不滿。出租遊樂船隻活動存在多年，海事處以往一直沒有採取任何行動，他詢問這次檢控行動是否旨在配合法例的修改。

（會後註：海事處表示，全港共有 4500 艘遊樂船隻。）

11. 李國平先生回答說，海事處無意取締出租遊樂船隻這行業，因其存在對香港旅遊業是有幫助的，而法例上也容許遊樂船隻的租賃營運。他將載客船隻比喻為餐廳或酒樓，而遊樂船隻則為家居；當局對餐廳、酒樓的安全規格要求會較家居為高，因此，載客船隻的安全規格要求比遊樂船隻嚴格。他又將載客船隻比喻為巴士、的士，而遊樂船隻則為酒店接載住客的車輛；巴士、的士可沿途上落客，而酒店專車雖有出租協議可以接載客人，卻不可以沿途上落客。如此類推，法例容許遊樂船隻以協議方式出租營運，但不可向個別乘客收取費用。

12. 李先生對某些報章指遊樂船隻不安全的報導亦不表認同，以船隻的用途來說，使用遊樂船隻作私人觀光遊樂是安全的，但用以接載乘客便不符合安全標準。經修訂的法例仍然容許遊樂船隻以租船協議方式出租，但法例的細節尚在研究階段。他說海事處在制定法例細節前，必定會徵詢業內人士的意見。

13. 麥穗榮先生解釋說，海事處一貫的做法，是對不依法例營運的船隻採取行動。該處過往也有採取不同程度的檢控行動，最近一次的行動並不是為配合修改法例而作出的。至於被檢控的人士會否被定罪，這要依據法庭的裁決。

14. 邱戊秀先生表示，如修改法例對經營出租遊樂船隻的人士造成影響，海事處有責任協助業內人士改善船隻安全，以達至修訂後的新標準；否則，修改法例等於扼殺這個行業。此外，他要求將是次會議的討論結果和決議內容通知立法會和行政會議，並要求立法會對海事處提交的條例草案不予審議，因海事處未就有關草案諮詢區議會。

15. 周賢明先生支持邱戊秀先生的建議。他表示，海事處修改法例，必須以公平及不影響現時經營者為原則。他促請海事處研究在法例中

加入新類別的船隻，以照顧遊樂船隻的特殊經營環境和方式，並且在考慮法例細則時，在出租協議上給予彈性。

16. 鄭景文先生指出，修改法例使業內人士感到困擾，如當局認為遊樂船隻的安全設施不足以保障乘客，他們願意提高保險額。他們反對修改在 72 小時內通知海事處有關出租船隻協議的做法。

17. 溫悅球先生認為，要求遊樂船隻符合載客船隻的安全標準是不合情理的，因兩者的載客量和使用量分別甚大。他又贊同海事處應把遊樂船隻納入新的船隻類別，並容許遊樂船隻既可以協議方式出租，也讓個別乘客繳費乘搭。

18. 主席表示，現時在申請遊樂船隻牌照前，船主須為船隻購買指定賠償額的保險，而且，在載客量、救生設備及導航設施方面也有規定，所以遊樂船隻的安全是不成問題的。他重申，要求遊樂船隻符合第一等的標準會造成很大困難，因船隻的構造不可隨便改動。因此，增加一種新的船隻類別是可行的解決方法。主席指出，他會接獲船主的投訴，除了新年那次檢控行動外，現時每星期也有海事處職員進行「放蛇」行動，經營遊樂船隻人士因而受到莫大的壓力，對於這種擾民的做法，他深表失望。這不但對這行業造成打擊，而且對旅遊業也造成一定程度的影響。最後，他認為海事處在修改法例前，必須徵詢區議會和業內人士的意見。

19. 李國平先生解釋說，海事處將於本年三月三十一日提交立法會審議的《商船（本地船隻）條例草案》，只是條例的大綱，具體細則尚在研究中，包括遊樂船隻以何種形式的租船協議方式出租等，而所有細則均會在諮詢業內人士後才加以落實。雖然海事處在建議修訂有關條例時，沒有與西貢區的經營遊樂船隻人士個別接觸，但已透過臨時本地船隻諮詢委員會取得業內人士的意見；該委員會的成員包括來自各個與船務有關行業的代表。至於在條例細則內增加新的船隻類別的建議，他認為作用不大，因為現時已有載客船及遊樂船隻的類別，各類別的營運安全記錄均相當良好。

20. 周賢明先生查詢以租船協議方式租賃遊樂船隻的安排。據他了解，法例雖然禁止經營者向個別乘客收取費用，但如乘客中有代表向所有人收取所需費用，然後轉交予經營者，並與其簽訂協議，這安排卻是合法的。李國平先生對此表示認同。周先生指出，海事處的目標既然是不斷提升服務質素，便應考慮在船隻定級上增加船隻類別，因遊樂

船隻有別於其他船隻。

21. 張來喜先生表示，兩個業內團體，即海上遊覽業聯會及西貢遊艇協會，均沒有獲邀加入臨時本地船隻諮詢委員會，因此，經營遊樂船隻人士的意見根本無從向當局反映。他要求海事處委任上述兩個團體的代表加入該委員會。此外，他要求海事處停止「放蛇」行動，避免對經營遊樂船隻人士造成壓力，而且，在條例修改完成前，該處須發出指引，使業內人士知悉哪種運作方式為當局接納。

22. 林咏然先生認為，海事處必須充分諮詢業內人士的意見，然後才向立法會提交法例修改建議，所以他贊成延遲提交草案。

23. 主席總結說，本會綜合是次會議的討論，向海事處提出下列六項要求：

1. 撤回將於一九九九年三月三十一日遞交立法會的《商船（本地船隻）條例草案》，因為草案未經廣泛諮詢，並且會對以經營遊樂船隻為生的人士造成極大影響；
2. 必須在條例草案遞交立法會前諮詢區議會、經營遊樂船隻人士及有關團體的意見；
3. 在研究有關條例草案的細則時，當局應考慮加入新類別的船隻，以照顧遊樂船隻營運的特別需要；
4. 在條例草案生效前的過渡期內，須發出清晰的指引，讓經營遊樂船隻人士可繼續謀生，不會因誤觸法例而被檢控；
5. 在條例草案生效前，停止「放蛇」行動，避免對經營遊樂船隻人士造成不必要的壓力；以及
6. 考慮邀請經營遊樂船隻人士（例如西貢遊艇協會的代表）加入臨時本地船隻諮詢委員會以便向當局反映業界意見。

24. 李國平先生承認海事處的諮詢渠道須要改善。雖然臨時本地船隻諮詢委員會已有二十多位來自與船務有關的各行業的代表，但卻不包括遊艇會的代表。原因是該委員會已經成立十多年，而西貢遊艇協會只是近年才組成的。不過，李先生表示可向處方加以反映，考慮檢討該委員會的委員名單。

25. 張來喜先生對主席及議員的關注表示謝意。他認為召開是次會議，可讓有關當局更明瞭經營出租遊樂船隻人士所面對的困難。他表示，業內人士願意接受監管，在經營時亦十分注重安全。當局在修改條例

前，必須諮詢業界意見，並解釋修改後的條款，使他們可繼續合法經營。張先生說，在本年三月一日西貢遊艇協會及海上遊覽業聯會的聯合會議席上，與會者一致決定，如海事處仍然漠視業內人士的意見，他們會申請遊行以表達意願。

26. 麥穗榮先生向西貢臨時區議會主席及議員致謝。是次會議讓海事處代表與西貢遊艇協會會員直接溝通，有助解決問題。他重申，現行法例容許經營遊樂船隻人士以租船協議方式出租遊艇，但不容許以售票方式向個別乘客收取費用。他承諾海事處在修改條例草案的細則前，必定會諮詢業界的意見。

27. 主席感謝海事處委派代表出席會議，向與會者解釋有關的條例草案修訂建議。

（麥穗榮先生、李國平先生、李俊興先生、張來喜先生、鄭景文先生、梁耀基先生及各個遊艇協會代表在討論完畢後先行離席。）

香港國際機場第二條跑道運作及其噪音影響

28. 李天柱先生告知與會者，機場管理局與環境保護署及民航處，已就飛機產生的噪音對機場範圍以外地區造成的影響進行評估。當局利用飛機噪音預測等量線（NEF）來評估飛機運作所造成的噪音影響；NEF等量線是國際認可的評估方法，是綜合飛機在日間及晚上經過的時間的長短、噪音水平、音頻特色及飛機升降次數等各項數據而得出的一個數字。位於赤蠣角的新機場已根據《香港規劃標準及準則》的規定，採用 NEF25 等量線為評估準則較啓德機場採用的 NEF30 等量線更為嚴謹。

29. 根據在一九九一至九二年度進行的環境影響評估，以及在一九九七至九八年度於新機場運作前進行的檢討，只有小數沙螺灣的居民住在 NEF25 等量線範圍內，香港其他地區所受到的飛機噪音影響，均在國際認可標準之內。

30. 有關機場航道的設計，李先生表示是按國際標準及指引完成，考慮因素包括：跑道的方向、導航儀器的指示、機場附近的地勢和障礙物、噪音的影響、飛機操作性能，及與鄰近機場的空域協調。至於日常操作方面，跑道的兩個方向皆可用作飛機升降，使用哪個方向主要視乎風向和風速而定。

31. 李先生表示，新機場的第二條跑道計劃在今年年中啓用。屆時兩條跑道會採用分隔模式運作；即南面跑道會供飛機起飛，而北面跑道則作飛機降落之用。待航空交通需求有所增加，以及累積足夠的雙跑道運作經驗後，民航處才會採用混合模式運作，即南北跑道同時用作飛機升降。無論以何種模式運作，估計飛機噪音對西貢區的影響，應與現時情況沒有太大分別。而為了回應市民對飛機噪音的關注，民航處已作出下列兩項安排，以期減少飛機噪音對市民的影響：

1. 為了減少到港飛機飛越沙田、葵涌、荃灣及青衣等地區的次數，在風向和風速適當，以及不影響飛行安全的情況下，民航處會盡量安排深夜抵港的飛機經大嶼山西南面的海面降落；以及
2. 為了減少在晚間飛越九龍及港島沿岸地區的離港飛機數目，民航處從去年十月中開始，已盡量安排在晚上十二時至早上七時離港的飛機使用向南經西博寮海峽的航道。

32. 民航處已裝置一套飛機噪音及航跡監察系統，以監察飛機噪音的水平。現時全港共有六個噪音監察站，分別設於沙田、青衣、汀九、大欖、東涌及沙螺灣。此外，民航處已添置六部噪音監察儀器，打算在本年四、五月間分別安裝在中半山、北角、西灣河、馬灣、深井及青龍頭。同時，民航處及環境保護署也會不時使用流動監察儀器，在各區量度飛機產生的噪音。

33. 周賢明先生查詢民航處計劃何時採用混合模式運作。他建議在將軍澳區設置流動監察儀器，以取得該區的飛機噪音數據。李天柱先生回答說，民航處沒有預設時間表，訂明何時使用混合模式，使用時間取決於航班次數及運作雙跑道的經驗。至於在將軍澳區設立監察地點一事，民航處可安排使用流動監察儀器，量度該區的噪音數據。

34. 張鎮海先生查詢飛機以不同航道升降，民航處是否須要通知鄰近地方，以作配合。譚禮漢先生答稱，香港民航處負責管理南中國海北部的空域，每日約有 500 航班抵港或離港，而過境的飛機則約有 200 架次。飛機離港後飛越其他地區，民航處會通知該區的航空管制組織，例如飛機北飛往深圳，廣州的航空管制局便會負責監測飛機的航道和向機師提供有關的飛行資料；所以，飛機時刻都由負責的個別航空管制組織監測着。

35. 主席對民航處代表的詳細講解表示謝意。

(三) 散會時間

36. 餘無別事，會議於下午十二時十分結束。

西貢臨時區議會主席：吳仕福
西貢臨時區議會秘書：李念桃

西貢臨時區議會
一九九九年三月