

港九電船拖輪商會有限公司的信頭

Letterhead of Hong Kong & Kowloon Motor Boats & Tug Boats Association Ltd.

致：香港特別行政區政府
全體立法會議員

傳真及郵寄

敬啓者：

本會對商船（本地船隻）條例草案之意見

本會得悉『商船（本地船隻）條例草案』（下簡稱『草案』）將於 31-3-99 提交立法會進行首讀，該『草案』可提供一個管制本地船隻的新法定架構。現以書函表明本會對『草案』之意見。

本會成立於 1954 年，會員以個別船隻為一會員單位。船隻類別包括營業出租載客船及拖輪，即商船（小輪及渡輪船隻）規例下所發牌照之船隻。本會會員經營本地海上商業載客服務近百年，安全紀錄良好，深得政府及各界稱道。誠望本會的專業意見，能提供一個業界對『草案』的看法。

本會現就『草案』幾個主要規管範疇表達意見：

(I) 精簡船隻分類制度

基本上，本會同意重整現有的分類制度，由十一類精簡至四類，現列出新的本地船隻分類制度如下：

- 第 I 類 — 載客船隻
- 第 II 類 — 載貨船隻
- 第 III 類 — 捕漁船隻
- 第 IV 類 — 遊樂船隻（俗稱“私家遊艇”）

本會特將第 IV 類—遊樂船隻（pleasure vessel）現行的發牌制度、法例的灰色地帶及安全檢查標準，逐一提出意見，表達業界的長期不滿及憂慮。

(一) 發牌制度

現時，遊樂船隻初次申請牌照時，須呈附以下文件：

- (1) 兩張 3R 大小並能清晰顯示船隻整個左舷及右舷之相片。
- (2) 船隻承造商簽發之証書及發票（即一般船廠簽發之單據）正本及影印本乙份。
- (3) 持牌船東或合資格船東之香港身份証或護照之正本或驗證副本。
- (4) 核准保險公司投保額不少於港幣六十萬元之有效第三者保單正本。
- (5) 填妥之遊艇牌申請書。
- (6) 應繳之牌照費。

另外，如遊樂船隻每年換領牌照，則祇須填妥有關表格及呈附有效第三者 60 萬保險單正本、船牌簿及應繳之牌照費便可，不需經任何安全檢驗。

從以上資料顯示，發牌制度的寬鬆，委實出現不少漏洞及危機。根據海事處資料，遊樂船隻載客人數之計算乃依據船廠單據上提供之船隻的長度及闊度（甲板面積）而批出。如單憑相片及船隻承造商簽發之單據，容易造成虛報及失實的個案。本會質疑未經任何海事處官員實地視察及核實遊樂船隻資料（包括救生及救火設備等），如有失實，導致船隻超出原有設計之載客量，影響船隻之安全航行，易生意外。

年前，一艘私家遊艇在駛往筲箕灣避風塘接載一批乘客途中，機倉入水沉沒，一名船員溺斃。後召開死因研究庭聆訊，法官對船東以掩入耳目手法，利用遊艇牌作商業用途加以譴責，導致發生該次意外，實難寬恕，祇可惜由於未有足夠證據指控船東誤殺。法官建議海事處在處理遊艇牌照申請時，應獲足夠證明船隻作遊樂用途時才可發牌，必要時應派員檢驗船隻。

本會認為船隻承造商簽發之單據，應接受一定監管，先由海事處審批有關文件，並由海事處驗船官實地核實，消除虛報或失實的疑慮。本會認為乘客安全標準，不應因遊樂船隻只作私人遊樂用途，而毫無制定任何安全檢查標準，將乘客的生命陷於毫無保障之境況。（按：現行法例，私家車<不可出租營業載客>，車齡到達 6 年，必須經政府驗車，才可發牌照。）

(二) 法例之灰色地帶

『草案』對遊樂船隻的釋義如下：

“遊樂船隻” (pleasure vessel) 指符合以下所有說明的小輪、私人遊艇、充氣式船隻、中式帆船、西式中國帆船或其他船隻—

- (a) 已裝設引擎，或設計為可裝設或載有引擎，藉以使該船隻能靠機械設備推進；
- (b) 純為遊樂用途而管有或使用；並且
- (c) 是除非根據租船協議或租購協議的條款，否則並不出租以收取租金或報酬。

香港特區海事處發出私家遊艇牌照時，原意只作私人遊樂，不能作商業性載客用途。但有部份人仕，利用私家遊艇發牌制度簡易，出租條例漏洞及執法人員監管不足，大量將私家遊艇非法出租載客；並在宣傳刊物上明目張膽散播私家遊艇可出租。除對商業載客船不公平競爭外，更令乘搭此等遊艇之乘客沒有安全保障。

政府對商營載客船隻的建造、船體結構、機器、滅火及救生設備、維修及保養有一定安全標準；船隻出牌及以後每年續牌均經過政府驗船官檢驗；操作人員需要三年以上海面經驗才可考牌，每次船隻續牌時，操作人員亦需通過救火及逃生操練。商營船隻若不幸遇上碰撞，由於船體有多重防水隔層，因此不會輕易下沉。因此，商營船隻意外事故率甚低，而萬一出現意外，乘客的生命亦受到一定保障。

今年，年初青衣海面兩艘私家遊艇(10-1-99)發生相撞，釀成四死六傷慘劇，對本地私家遊艇非法出租載客的安全性響起了警鐘。在此，本會強烈要求海事處在維護港口安全及保障市民之大前提下，無論任何商業船隻，都實行一套完善及嚴謹的驗船制度，並加強監管船隻違例載客經營。本會強烈支持將『遊樂船隻』清楚界定為純作遊樂用途的船隻。

惟本會十分關注對於遊樂船隻的釋義，(c)段所引起法例之灰色地帶，容許持牌擁有人須在租船協議訂立後 72 小時內，以書面將船隻的承租人的姓名或名稱及地址知會海事處處長。此條例間接鼓勵私家遊艇持牌人透過租船協議或租購協議的條款，將船隻出租予廣大市民或社團，作海上遊樂用途或其他商業用途，形成執法人員難於監管或檢控私家遊艇非法出租載客。故此，有關(c)段應予修改或刪除。

(II) 擴大強制第三者風險保險範圍

『草案』規定所有船隻均需購買第三者保險，日後船隻不論是自用、商用載客、載貨或是漁船性質及內地沿岸和內河船隻，均須購買第三者保險。近年，內地沿岸和內河船隻進入本港作業日趨頻繁，意外日增，建議將強制第三者風險保險範圍擴大至此類別船隻，實屬必要。

本會對新規定表示歡迎及支持。

(III) 增加安全及檢驗標準的透明度

由於『草案』將船隻分類精簡至四大類，每一大類別內再有不同類別船種。本會贊同由一個法定委員會對『草案』內規定的四種新船隻類別內每一類別的安全標準進行檢討，為業內及公眾提供安全規定方面，作出指引。這做法才能切實針對不同類型船隻，規定何等之安全標準。

(IV) 設立一個更有效的船隻證明文件制度

新建議能改善業內對船隻辦理出入口手續、銀行按揭及船隻擁有權轉讓，有莫大裨益。

本會對是項制度極表支持。

(V) 精簡本地合格證書制度

為了配合船隻現代化及船員有效率之管理，本會對於精簡船長和輪機員的本地合格證書制度，深表歡迎及支持。

(VI) 設立紀律研訊機制

紀律研訊機制如能確保以公開、公平的方式進行調查及研訊，不失為一個可行方法。

本會對是項建議，亦表贊同。

(VII) 設立本地船隻諮詢委員會

爲使『草案』內所規管及管制事宜具透明度，並得以合理及順利執行，諮詢會之設立，實有必要。

本會對『草案』將於 31-3-99 在立法會進行首讀和開始二讀辯論，深表關注，並冀望立法會本著維護港口交通安全、保障市民及公正持平下通過有關草案，創造一個安全及有高效率之港口，使航運界繼續替本港經濟作出貢獻。

在此，本會歡迎就有關『草案』內容進行磋商，請隨時與本人聯絡（電話：2384 1435）。

此致

蔡劍雷理事長
一九九九年三月二十五日

副本抄送致：
馮載祥立法會秘書長
葉樹堃經濟局局長
崔崇堯海事處處長