

漁民特惠津貼上訴委員會(禁拖措施)

個案編號 CP0123

葉凱琪
(已故葉健文的遺產管理人)

上訴人

與

跨部門工作小組

答辯人

聆訊日期：2020年6月15日

判決日期：2021年4月9日

判決書

簡介

1. 本案之蝦拖漁船為已故葉健文（「申請人」）擁有，其女兒/遺產管理人葉凱琪（「上訴人」）現對跨部門工作小組（「工作小組」）把葉健文的漁船評定為不符合申請「因禁止拖網捕魚而向受影響拖網漁船船東發放特惠津貼」（「特惠津貼」）資格的決定提出的上訴（「上訴」）。
2. 上訴委員會在聆訊後，決定駁回上訴人的上訴，理由詳述如下。

背景

3. 於 2010 年 10 月 13 日，行政長官宣布政府會實施一籃子管理措施，包括透過立法禁止在香港水域拖網捕魚（「禁拖措施」），以使海床和海洋資源得以盡快復原，促進香港水域內的魚類及其他海洋生物的保育。政府於 2011 年 3 月 25 日在憲報刊登《2011 年漁業保護（指明器具）（修訂）公告》，而立法會亦於 2012 年 5 月通過《2012 年漁業保護（修訂）條例》。概括而言，禁拖措施於 2012 年 12 月 31 日生效。
4. 鑑於該禁拖措施，財委會於 2011 年 6 月通過批准開立一筆為數 17 億 2,680 萬元的新承擔額，為合資格拖網漁船船東、其僱用的本地漁工和收魚艇船東提供一次過的援助方案，以及用以推行相關的措施（「援助方案」），當中包括向因推行法定禁拖措施而永久喪失捕魚區的受影響本地拖網漁船船東發放特惠津貼。
5. 為了推行援助方案，工作小組於 2011 年 8 月成立，成員包括漁農自然護理署（「漁護署」）、海事處及民政事務總署，負責處理特惠津貼援助計劃申請的審批及一切相關事宜。
6. 工作小組獲授權訂定申請特惠津貼的資格準則。只有符合準則的船東合資格獲發特惠津貼。指導原則是，經核准的特惠津貼金額將分攤至不同組別的申領人，而該攤分應與禁拖措施對他們所造成的影響相稱。工作小組在審批每宗特惠津貼的申請時，必須整體考慮所有相關的資料及證據，以先決定有關申請是否符合申請特惠津貼的資格準則及相關要求。
7. 在確認有關申請符合所有資格準則及相關要求後，工作小組會進一步把有關船隻歸類為近岸拖網漁船或較大型拖網漁船。當中被評定為近岸拖網漁船的船隻，工作小組會再評定其對香港水域依賴程度的類別，即相當依賴香港水域的「一般類別」及非主要依賴香港水域的「較低類別」。工作小組會根據個別合資格近岸拖網漁船的類型和長度、其對香港水域的依賴程度、以及其他特別因素，

按照訂定的分攤準則去釐訂向有關申請人發放的特惠津貼金額。合資格的近岸拖網漁船船東將可分攤總額為 11 億 9 千萬元的特惠津貼。若有關船隻被評定為一般不在香港水域作業的合資格較大型拖網漁船，工作小組會根據獲財委會批准的援助方案向有關申請人發放港幣 15 萬元的一筆過特惠津貼，以反映有關船東亦受禁拖措施影響，因為他們雖然一般不在香港水域作業，卻將喪失未來在香港水域拖網捕魚的機會。

8. 根據申請人向工作小組提供的資料和有關船隻的相關記錄，該船（船牌編號 CM64320A）為木質蝦拖漁船，長度 21.30 米，有 1 部推進引擎而引擎總功率為 149.20 千瓦，燃油艙櫃載量為 40.87 立方米（「有關船隻」）。
9. 申請人在其申請特惠津貼登記表格中，聲稱於 2010 年 10 月 13 日之前一年至登記當日，有關船隻未曾轉換至其他不同的捕魚作業方式，亦未曾用作其他商業用途。申請人聲稱有關船隻本地船籍港主要為青山灣，全年平均在香港水域內捕魚作業的時間比例為 66%。
10. 工作小組於 2012 年 1 月 18 日檢查有關船隻，查驗有關船隻的漁護署職員有以下發現：
 - (1) 查驗有關船隻的漁護署職員懷疑有關船隻有被用作非捕魚活動（其他商業活動）：
 - (a) 漁護署職員認為有關船隻的捕魚工具不足夠—船上只有 20 個蝦罟網（包括 8 個使用中的蝦罟網和 12 個備用蝦罟網），而與有關船隻長度及引擎功率相若的蝦拖一般備有 40-80 個蝦罟網。一般從事拖蝦作業的拖網漁船會在船上放置多於實際操作所需的數倍的備用蝦罟網，以備在作業期間有漁具損壞或丟失時仍然可以繼續作業。然而，有關船隻欠缺足夠的備用的網具，顯示該船隻很可能並非被用作拖網捕魚作業。

- (b) 有關船隻的燃油艙櫃相當龐大，船隻的輪機房內有 4 個燃油艙櫃，其中兩個位於輪機房兩旁，另外兩個位於輪機房前方，並向船頭方向伸延。推進引擎總功率與有關船隻相若的拖網漁船，一般只需較小的燃油艙櫃載量（不超過 20 立方米）已可應付近岸拖網作業的運作所需。但根據海事處於 2010 年 12 月 30 日發出有關船隻的驗船證明書，有關船隻共有 5 個油艙櫃，燃油艙櫃載量為 40.87 立方米，可載油約 204 桶。基於上述情況，有關船隻的燃油艙櫃載量與其他近岸拖網作業的漁船相比，顯得異常龐大。因此工作小組相信有關船隻並非純粹為用作拖網捕魚而裝備的拖網漁船，而該船隻可能有被用作其他捕魚以外的商業用途（例如運載燃油作商業用途）。
- (c) 漁護署職員發現，有關船隻的燃油艙櫃壁有人孔蓋。燃油艙是不會有人進入的密閉空間，一般燃油艙只會在頂部開出一個油孔用以注入燃油，艙壁不會裝設人孔蓋。有關船隻的燃油艙設有人孔蓋，顯示該密閉空間可用作儲存燃油以外的其他儲存用途。工作小組相信有關船隻並非純粹為用作拖網捕魚而裝備的拖網漁船，而該船隻可能有被用作其他捕魚以外的商業用途（例如運載其他貨物）。
- (d) 漁護署職員又發現，船上有兩條可用作輸送燃油的黑色塑膠喉管，從燃油艙伸延到舢板。一般燃油艙櫃設有獨立的燃油注入口，以便在補給燃油時將燃油注入艙櫃，所以並不需要額外安裝輸送燃油的喉管。有關船隻上有兩條可用作輸送燃油的黑色塑膠喉管，從燃油艙伸延到舢板，可能是用作將燃油從艙櫃抽出的用途，而並非為將燃油注入艙櫃。工作小組有理由相信有關船隻可能並非純粹為用作拖網捕魚而裝備的拖網漁船，而該船隻可能有被用作其他捕魚以外的商業用途（如運載燃油）。

- (e) 申請人聲稱在捕魚時，他只會操作 8 個蝦罟網。查驗有關船隻的漁護署職員認為在捕魚時，與有關船隻長度及引擎功率相若的蝦拖一般都會操作 12-16 個蝦罟網，這樣才具經濟效益。假如申請人實際上只操作 8 套蝦罟網具，申請人收入可能無法抵償有關船隻的操作成本，包括燃油費用及除申請人外 5 名漁工的薪金。申請人可能無法以蝦拖捕魚維生。工作小組認為該船隻可能並沒有被用作拖網捕魚。
- (f) 申請人聲稱在查驗有關船隻當日前一天仍有出海捕魚。然而，有關船隻的蝦罟網具相當殘舊，蝦罟石的鏽蝕亦相當嚴重，而且絞纜機繩鼓的絞痕也出現鏽蝕。有關情況顯示有關船隻可能已停止捕魚操作至少一個月。這都顯示有關船隻可能已長期沒有被用作拖網捕魚作業，與申請人聲稱有關船隻在查驗有關船隻當日前曾出海捕魚作業並不一致。有關船隻在登記前可能並非真正用作拖網捕魚作業的拖網漁船。
- (g) 漁護署職員認為與一般近岸蝦拖相比（每組蝦罟繩長為 35-70 米），有關船隻的蝦罟繩過短（有關船隻的蝦罟繩長約 15 米）。根據查驗船隻的記錄，有關船隻使用 8 個蝦罟網作業，蝦罟網的種類為尖尾罟。尖尾罟的作業水深範圍約 20 米以內（一般為 8-20 米），而連接尖尾罟的蝦罟繩的長度一般為作業範圍水深的 6 至 8 倍。換句話說，使用 8 個尖尾罟的船隻上必定會放置堆積如山的蝦罟繩。然而，有關船隻上只有數網 15 米長的蝦罟繩，這顯示有關船隻的設備及工具不適合從事拖網捕魚，及該船隻可能並沒有被用作拖網捕魚。
- (2) 根據漁護署於 2011 年在本港主要避風塘及其他漁船船籍港的巡查（避風塘巡查）拖網漁船在香港停泊的記錄，有關船隻並未被發現在本港停泊。而且在漁護署於 2009 年至 2011 年的海上巡查中，有關船隻並未被發現在香港水域出現。這都顯示有關船隻可能較少或一般不在香港水域作業。

11. 申請人與漁護署職員於 2012 年 7 月 10 日的會面期間澄清及補充了以下資料：

- (1) 申請人於登記當日（即 2011 年 1 月 18 日）聲稱在 2009 年 10 月 13 日至登記當日期間，有關船隻停泊的主要船籍港為青山灣。就有關船隻在青山灣停泊的位置或範圍，申請人聲稱主要在青山灣避風塘內，位置不定。
- (2) 根據申請人於登記當日提供的資料，申請人聲稱有關船隻在香港水域捕魚的時間比例為 66%，並以青山灣為停泊的船籍港。就有關船隻的運作方式，申請人指有關船隻為蝦拖，真流船（休漁期停業），看水流拖約 6-7 小時，有時由上午 4-5 時至上午 10 時多，亦有時由下午 3-4 時至下午 7-8 時（約 4-5 小時），一流起 4-5 次網，每網約拖一個多小時，每次拖 8 張蝦罟（不清楚罟種）。漁獲多數賣給小販（不知地點），亦有交收魚艇（香港及內地），但不知寶號。作業地點（香港以內）：龍鼓、青山、鴉洲、潮洲尾、海洋公園對出。（內地水域）：龍鼓下、蛇口、珠海、桂山，主要在青山灣塘內停泊，位置不定。有時在珠海、桂山伶仃拋，沒統計在內地停泊的比例。
- (3) 根據申請人於登記當日提供的資料，他曾聲稱有關船隻在香港水域捕魚的時間比例為 66%，而根據海事處發出的驗船證明書上的資料，有關船隻的主引擎總功率為 149.20 千瓦（kW），而其燃油艙櫃載量為 40.87 立方米（約 204 桶油）。就有關船隻的燃油艙櫃載量情況，申請人表示有關船隻買回來時油櫃已是 40.87 立方米，其後並沒有作出任何改裝。現時每次約入 5-6 桶油，每日約耗油 1.5-2 桶，而視乎情況，如要遠航則會入較多油，約 5-6 噸。蝦拖，真流，主要泊青山灣塘內，有時泊內地，主要作業地點龍鼓、青山、鴉洲，亦有在珠海桂山等水域作業。
- (4) 另外，申請人表示由 2009 年 10 月 13 日至登記當日期間，有關船隻沒有進行運載、交付燃油等活動。

工作小組的決定

12. 工作小組經整體考慮上述因素及相關評核後，初步認為申請人並不符合申請特惠津貼的資格。工作小組 2012 年 12 月 17 日去信申請人通知有關結果，指出登記當日查驗就申請人作出申請的有關船隻時，發現船上欠缺足夠的拖網捕魚工具(包括網具)，及未有裝置適用的拖網捕魚工具(包括蝦罟繩)，顯示該船隻不適合從事拖網捕魚作業。而且查驗有關船隻時，亦發現船上的拖網捕魚工具非常殘舊(包括蝦罟石及網具等)，顯示該船隻已長期沒有用作拖網捕魚作業。另外，該船隻的燃油艙櫃載量異常龐大，顯示該船隻並非用作捕魚作業的拖網漁船。再者，申請人於登記當日聲稱在上述船隻上全職捕魚作業，然而在 2012 年 7 月 10 日與工作小組會面時，卻無法提供詳細的捕魚作業資料，顯示該船隻並沒有用作拖網捕魚作業。

13. 其後，申請人在收訖日期為 2012 年 12 月 24 日的回條內表示不同意工作小組初步認為他不符合資格申請是項特惠津貼的初步決定，理據及詳細資料如下：

- (1) 有關船隻根據本身的作業位置及範圍，所配備的捕魚工具及裝置已經足夠；
- (2) 有關船隻上的拖網工具由於長時間拖網作業，所以有點舊。
- (3) 申請人在 2012 年 7 月 10 日與工作小組會面時提供的捕魚資料全部屬實及非常詳細；及
- (4) 有關船隻的燃油艙櫃大是用於必要時儲蓄之用，并不影響捕魚作業，無違反政府規定。

14. 工作小組於 2013 年 1 月 23 日發信通知申請人已完成審核有關申請。經詳細考慮所有有關資料及證據，包括申請人就工作小組初步審核結果提出異議的證據，工作小組仍然認為申請人不符合申請上述特惠津貼的資格，所以正式決定申請人不符合申請特惠津貼的資格，並拒絕其申請。

上訴人的上訴理由/理據

15. 申請人在其收訖日期為 2014 年 2 月 10 日的上訴表格內聲稱有關船隻有近岸拖網漁船，但工作小組將其申請裁定為不符合申請資格。申請人聲稱其船隻對香港水域的依賴程度實質應為 70%。
16. 申請人在其上訴表格內表示不滿有關船隻被裁定為不符合資格的拖網漁船，指其理據已在上訴書上詳細列明，並補充指聲稱捕獲的海產以售給海上小艇為主，並沒有運上岸售予批發商及岸上食肆。因為來回賣魚的費用太大。申請人的漁船負擔不起太大費用，所以只能賣給海上小販。
17. 申請人提交日期為 2013 年 3 月 7 日的上訴信，信內聲稱早前收到漁護署發出函件，就工作小組認為其不符合特惠津貼資格的理由(即船上設備欠缺，工具殘舊，陳述不清晰及油櫃過大)逐一回應；
 - (1) 根據申請人的作業情況，現在的設備及工具已經足夠滿足申請人作業需求，無須添置過多網具；
 - (2) 由於長時間出海作業，網具殘舊，罟石生鏽是難以避免的。加上近期捕魚作業利潤欠佳，沒有多餘的資金添置新的網具，能用的都繼續使用；
 - (3) 去年工作小組約見他，他所陳述的作業程序，作業細節等都很詳細；
 - (4) 由於近期近海作業利潤越來越差，他想過要到粵西沿海一帶生產，因此就把油箱做大了，但就這段時間發現患病，病情反覆，身體一直不能好轉，所以做好後一直沒有去。由於現時設備不妨礙正常生產作業，就沒有拆除。
 - (5) 他的家境一直只屬一般，近來因發現身患癌症，家庭生活更變得比之前艱苦，多年來靠有關船隻捕魚為生，很需要這筆津貼費用作醫療病患及基本的日常生活費，如果得不到特惠津貼補償，今後申請人的生活會雪

上加霜。因此，申請人希望上訴委員會查清事實，還他公道。如有需要可以隨有關船隻出海觀察。

(6) 最後，對於早前收到上訴委員會的信函，因申請人早前不幸地患上了肺癌，而病情又惡化，此病對他帶來了極大的困擾，身體與精神都一直不太好，所以關於船務的事情都沒有作出及時處理。經過了一段時間的醫治，身體稍有好轉，特此呈上一封上訴書，希望各位委員能夠體諒他的病情及身體狀況，理解他為何不能及時作出回應。申請人附上由「瑪嘉烈醫院」發給他的覆診預約便條（預約日期為 2013 年 3 月 8 日）。

18. 申請人於 2013 年 5 月 27 日向上訴委員會發出求情信，指早前曾呈上一封上訴書，詳細回應了一切有關船隻船務上的作業運作。因他早前不幸地患上了肺癌，近期病情開始愈趨惡化，連政府醫院的藥物都已經開始對他的病情起不了作用，他都唯有尋求另外的醫生。但是因為醫治此病需要一筆頗大的費用作不同的治療，但他家境貧困，經濟有限，面對治療癌病的費用感到十分吃力，心力交瘁，坐立不安，因為無錢醫病，每晚都不得安眠，感到壓力非常大。他都只有寄望予就有關船隻所發放的津貼。申請人指不清楚委員會需要多長時間才能作出審查，但都因為他不幸患上了此病，而病情又開始惡化才逼不得已呈上此信作為求情，希望有關人員可以酌情處理，可以提前為他作審查，令他可以早日拿到津貼作醫療用途。

19. 其後，上訴人於 2019 年 1 月 22 日向上訴委員會提交相關的遺產管理書，該遺產管理書證明申請人於 2014 年 5 月 4 日在未有立遺囑的情況下去世，其全部及個別土地及非土地遺產和財物的遺產管理書已於 2016 年 4 月 21 日授予上訴人。

上訴委員會的聆訊

20. 工作小組向上訴委員會提交的陳詞中，就申請人與漁農自然護理署職員於 2012 年 7 月 10 日的會面期間/收訖日期為 2012 年 12 月 24 日的回條所補充的資料有以下評核：

- (1) 就有關船隻在香港水域停泊的情況，申請人的聲稱缺乏客觀證據支持。漁護署於 2011 年的避風塘巡查主要集中在有較多本地漁船停泊的主要避風塘進行，包括位於香港仔、屯門、長洲、筲箕灣及柴灣的避風塘和避風碇泊處。避風塘巡查於 2011 年 1 月至 11 月進行，並包括日間及夜間巡查。
- (2) 工作小組認為漁護署的避風塘巡查記錄有助反映個別拖網漁船在香港停泊情況，是可依賴的客觀資料。假如有關船隻如申請人聲稱主要於青山灣避風塘內停泊，即使位置不定，漁護署的巡查人員亦應能發現有關船隻。然而，漁護署在上述避風塘巡查中，並未有發現有關船隻在香港停泊。
- (3) 就有關船隻的作業情況，工作小組認為申請人沒有提出實質及客觀證據支持其聲稱的作業情況。漁護署於 2009 年至 2011 年進行海上巡查包括日間、夜間及通宵巡查，而巡查路線覆蓋香港不同水域（大致包括申請人在登記申請及會面時所聲稱的長洲、大嶼山南、大嶼山北、龍鼓、青山、鴉洲及海洋公園一帶水域）。工作小組認為漁護署的海上巡查記錄有助反映個別拖網漁船在香港水域的作業情況，是可依賴的客觀資料。漁護署在上述海上巡查中，並未發現有關船隻在香港水域出現或作業。
- (4) 另外，申請人在登記當日聲稱的作業地點並不包括其於會面時所聲稱的海洋公園一帶水域。申請人在會面時所聲稱的潮洲尾亦並非香港水域。有關聲稱亦未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。
- (5) 就有關船隻的蝦罟網具種類的問題，工作小組指出，本地蝦拖一般使用的蝦罟網具主要分為尖尾罟及扒罟兩大類，而在有關船隻上發現的蝦罟網具為尖尾罟。使用蝦罟網的種類一般取決於作業位置、海床環境及目標漁獲等因素。由於尖尾罟和扒罟所應用的水深不同，因此蝦拖漁民須

根據作業區域的水深而決定配置尖尾罟或扒罟。申請人不知道正在使用的蝦罟網的種類及為何使用該類蝦罟網，顯示申請人並不熟悉捕魚工具，亦間接顯示申請人不知道有關船隻的作業地點及水深。工作小組因此未能信納有關船隻有被使用進行拖網捕魚作業。工作小組認為有關聲稱亦未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。

- (6) 就有關船隻的漁獲銷售情況，工作小組指申請人沒有提出實質及客觀證據支持其聲稱。申請人聲稱在有關船隻上全職工作，但卻未能提供其聲稱有關船隻售賣漁獲的香港鮮艇的寶號，顯示有關船隻可能並沒有被用作捕魚作業。
- (7) 就有關船隻的燃油艙櫃載量，工作小組認為有關聲稱亦未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。
- (8) 雖然申請人表示由 2009 年 10 月 13 日至登記當日期間，有關船隻沒有進行運載、交付燃油等活動，但他並未有提供資料回應工作小組的問題。
- (9) 就申請人於回條內聲稱其配備的捕魚工具及裝置已經足夠其作業，工作小組指申請人沒有提出實質及客觀證據支持其聲稱。
- (10) 工作小組不是單純因為有關船隻上網具殘舊而認為申請人不符合資格申請是項特惠津貼。工作小組是經整體評核相關的因素、記錄、資料後，認為有關船隻的設計及裝備並非只用作拖網捕魚及有關船隻已長時間沒有被用作捕魚作業。

21. 工作小組向上訴委員會提交的陳詞中，就申請人/上訴人的上訴理由作出以下回應：

- (1) 申請人在其上訴表格內聲稱有關船隻在香港水域作業的時間比例缺乏客觀及實質證據支持。有關聲稱亦未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。工作小組重述以上就此宗申請所作決定的相關理據，並認為有關決定及理據有合理支持。
- (2) 工作小組不是單純因為有關船隻網具殘舊及罟石生鏽而認為申請人不符合資格申請是項特惠津貼。工作小組是經整體評核相關的因素、記錄、資料後，認為有關船隻的設計及裝備並非只用作拖網捕魚及有關船隻已長時間沒有被用作捕魚作業。
- (3) 就有關船隻的燃油艙櫃載量，申請人在會面時曾聲稱「有關船隻買回來時油櫃已是 40.87 立方米，其後並沒有作出任何改裝」，但其後又於其 2013 年 3 月 7 日的上訴信內聲稱「想過要到粵西沿海一帶生產，因此就把油箱做大了」。申請人的聲稱前後不符，其可靠性成疑。
- (4) 另外，申請人的健康情況並非釐定上訴人是否合資格獲得特惠津貼及計算特惠津貼金額的考慮因素，由「瑪嘉烈醫院」發給申請人的覆診預約便條未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。
- (5) 另外，申請人在登記當日曾聲稱在有關船隻上全職工作，漁獲有交收魚艇（香港及內地），但卻不熟悉與其交易漁獲的商號名稱。工作小組未能信納有關船隻有進行拖網捕魚作業。
- (6) 總括而言，申請人/上訴人的有關聲稱未能支持於登記當日及之前，有關船隻的設計及裝備只用作拖網捕魚及有關船隻有被用作拖網捕魚作業。

22. 聆訊期間，工作小組曾作出以下補充：

- (1) 除陳述書中提及於檢驗船隻時發現的種種跡象，工作小組指出一般漁船通常不會設有人孔，但卻在有關船隻上的燃油艙櫃發現大小可以讓人穿過的方形人孔。工作小組認為有關裝置或是讓燃油艙櫃有需要時成為儲物空間。
- (2) 另外，從相片可見，在有關船隻上的燃油艙櫃連接著兩條黑膠喉管，這些喉管伸延到甲板並用布覆蓋着，一條管道向左，另外一條向右，彷彿是運油船的運作方式。一般漁船如要入油，只須用油槍把燃油注入甲板上的燃油艙櫃的加油孔便可以，這是最方便和直接的做法。所以，工作小組認為普通拖網漁船有着這些喉管是多餘的，並認為這些是輸送燃油的管道。
- (3) 雖然如此，工作小組同意從相片中不能斷定若干細節，只能從相片中所見的事物作出推論。例如，工作小組未能斷定船上的四個燃油艙櫃是否連接，並且是如何連接著，亦未能肯定上述喉管是把燃油輸出還是輸入。而且運油船是需要油泵的，但從相片之中未能得悉船上是否設有油泵。可是，由於燃油艙櫃體積龐大，工作小組認為他們的懷疑實屬合理。另外，工作小組亦承認有關船隻的功率的確較少，但又指出就算是功率龐大的蝦拖也有可能於日常操作上不用盡馬力，拖慢行駛。
- (4) 工作小組又指出從相片可見，有關船隻上的蝦罟撐和蝦罟石的鏽蝕情況嚴重，蝦罟撐甚至是彎曲的，所以不像是申請人所聲稱，日前捕魚作業才用過。而且網具及繩索看來非常陳舊，一點也看不出有近來被使用的痕跡。船上的繩索已有「爆花」的情況，如是一直在捕魚作業的話早應已被更換。因此，工作小組認為有關船隻已有很長時間沒有用於捕魚作業了。

- (5) 同樣地，有關船隻上的絞纜機的繩鼓看不見明顯的繩索痕跡，而且鏽蝕嚴重。船尾的帶纜樁(俗稱蠟燭架)，如有作業的話理應有絞痕但卻未有所發現，所以工作小組懷疑該蠟燭架是新裝置的。
- (6) 就著文件夾內第 115 頁的相片，當日驗船的漁護署職員，是未有把不曾被使用的繩索納入計算，並且應該得到申請人親自確認，才把現用繩索的長度記錄為 15 米。一般而言，蝦罟艇上繩索的長度應有水深的 6-8 倍，並且長度至少應為 35-70 米。所有繩索疊起來應該有一定高度，可是有關船隻上的情況並非如此，所以工作小組認為船上的繩索遠遠不敷應用。
- (7) 事實上，蝦拖漁船上網具的消耗較高，所以船上應設有較多網具和繩索，好讓有破損時可以即時替換。船上的網具繩索一般而言亦應有新有舊，但如果像本案中有關船隻上繩索有很新亦有很舊的，則比較極端和不尋常。
- (8) 申請人於 2008 年 10 月 24 日成為船主，經工作小組向海事處了解，有關船隻的燃油艙櫃載量過去只有 8.33 立方米。申請人日期為 2013 年 3 月 7 日的上訴信內亦已承認因為想過要到粵西沿海一帶生產，因此就把油箱做大了。這亦跟申請人在會面時曾聲稱有關船隻買回來後並沒有作出任何改裝有很大出入。
- (9) 奈何因為海事處發牌時，除「漁船」和「舢舨」外，並不會刻意把船隻劃分為其他類別，所以工作小組就有關船隻「落地」時屬甚麼種類的船隻一無所知。只能說由於運油屬不合法行為，所以有心人一般都會把船隻佯裝成另外一類的船隻，以掩人耳目。
- (10) 就上訴委員會成員詢問工作小組是如何作出「有關船隻以其 8 套網具作業不合乎經濟效益」的結論，工作小組指基於申請人曾聲稱每年總共作業 216 天，每天耗油 1.5-2 桶（當時每桶約港元 1,100），工人成本 5

人（每人月薪港元 7,000 計），每月成本應約為 \$35,000，是有必要運用更多網具以達致收支平衡。根據工作小組就不同類型和長度拖網漁船一年平均來自香港水域所得漁獲的淨收益的估算（附件 4, 附錄 0），以船長為 20—25 米的蝦拖組別為例，其估算平均每艘船隻在香港一年漁獲價值為 \$483,373。而且根據統計，一般蝦拖作業平均會用到 14.86 張網。

- (11) 2009 年至 2011 年期間，申請人確曾申請過港漁工配額，並就該 3 年每年獲批 3 名過港漁工配額。這雖顯示申請人捕魚作業的漁獲或有達至一定數量（資料顯示為 0.59 噸），可是，由於申請人並未能交代他是向哪個商戶出售漁獲，工作小組在無法核實該資料的情況下，決定不採納有關資料。
23. 上訴人的授權代表阮女士表示，她是申請人的遺孀亦是上訴人的母親。上訴人結婚兩年至今剛產子，所以她亦忙於照顧。就著申請人捕魚作業的情況，阮女士表示申請人經常不回家，甚至可以一個月都不回家，而且又不曾對她交代，女兒又會暈船，所以她對有關船隻作業概況，船長黃中明及輪機操作員黃可歡是誰，甚至船隻現時所在何處，都一無所知。她知道有位表親曾有協助申請人作業，但不清楚其名字。
24. 她知道申請人曾經是漁民，後來年紀大了，無事可做，於是就買了船。聆訊前她雖曾與女兒討論，但上訴人似乎對其父親捕魚的細節也不甚了解，能提交的資料早前亦已提交了。阮女士又表示申請人於 2010 發現罹患癌症，初時仍有出海，後來至 2013 年身體情況變差便再沒有登船。她保證丈夫不會作出任何犯法的行為，並由於申請人四出籌錢治病而欠債纍纍，希望上訴委員會可以盡量給她們發放一些特惠津貼。

上訴委員會的決定

25. 上訴人負有舉證責任，證明工作小組就他們的特惠津貼申請作出了錯誤的決定。上訴委員會要決定上訴人作為負上舉證責任的一方能否成功舉證達至所需的標準，即相對可能性衡量的標準。
26. 上訴委員會指出由於每宗個案所牽涉的因素都不盡相同，上訴委員會必須小心考慮上訴人所提出的證據，以及是否有證據能顯示或證明有關船隻為合資格的拖網漁船。
27. 上訴委員會認為，工作小組在評核個別個案中所考慮相關因素如船隻類型、長度、船體物料及設計、燃油艙櫃容量、推進引擎數目及馬力、船隻在避風塘停泊的頻密程度及其季節性分佈、船隻在香港水域出現等的參考基準，屬客觀及有力的證據。相對下，申請人/上訴人除其聲稱以外，卻並未提交任何客觀的證據以支持他們所聲稱有關船隻的漁獲數量／收益，或對香港水域之依賴程度為何。
28. 上訴委員會認為，儘管未能單靠漁護署當年的驗船報告，就有關船隻是否一艘運油船作出確切的定論；但上訴委員會接納工作小組的陳詞，認為有關船隻上的燃油艙櫃過於龐大，與船隻的馬力不成比例。上訴委員會亦認為其裝備於當時並非適合蝦拖作業，並對船隻以這樣的裝備是否能維持收支平衡存疑。另外，申請人曾就有關船隻的燃油艙櫃的體積、作出前後不一致的解釋。上訴委員會認為其整體可信性成疑。
29. 上訴委員會認為，申請人曾聲稱每年作業 210 多天，但有關船隻卻並未被發現於避風塘停泊／香港水域作業。所以即使申請人/上訴人能說服上訴委員會相信有關船隻為一艘蝦拖漁船，始終難以證實該船對香港水域有一定的依賴程度。
30. 總括而言，上訴委員會認為沒有任何原因推翻工作小組作出的裁決。上訴委員會因此維持該決定並駁回上訴。

漁民特惠津貼上訴委員會(禁拖措施)

個案編號 CP0123

聆訊日期： 2020 年 6 月 15 日

聆訊地點： 香港上環林士街 2 號林士街多層停車場大廈 9 樓

(簽署)

許美嫦女士, MH, JP

主席

(簽署)

陳偉仲先生, MH
委員

(簽署)

鍾姍姍博士
委員

(簽署)

田耕熹博士
委員

(簽署)

林寶苓女士
委員

上訴人：阮順秋女士（上訴人授權代表/申請人遺孀）

跨部門工作小組代表：

蕭浩廉博士，漁業主任，漁農自然護理署

阮穎芯女士，漁業主任，漁農自然護理署

上訴委員會法律顧問：黃紀怡大律師