

本地船隻諮詢委員會 第 10 次會議記錄

日期：2011 年 8 月 29 日（星期一）
時間：下午 2 時 30 分
地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

主席：	廖漢波先生	海事處副處長
委員：	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業代表
	何沛玲女士	海事保險業代表
	陸北鴻先生	海員訓練機構代表
	黎海平先生	海員團體代表
	王妙生先生	貨船經營人代表
	郭德基先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	翟國樑先生	渡輪船隻經營人代表
	徐偉雄先生	香港警務處代表
	黃志堅先生	海事處總經理／本地船舶安全
	陳漢斌先生	海事處署理總經理／港務
秘書：	陳淑芬女士	海事處行政主任（委員會及總務）

列席者

譚百樂先生，J.P.	海事處處長
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
黃耀勤先生	香港貨船業總商會
何志盛博士	香港小輪（集團）有限公司
彭華根先生	香港漁民互助社
郭志航先生	海上遊覽業聯會
張有光先生	海上遊覽業聯會
程岸麗女士	小輪業職工會
胡家信先生	香港船務職員協會
陳和柏先生	香港鴨脷洲機器同業公會
溫子傑先生	港九電船拖輪商會有限公司
梁泳源先生	土木工程拓展署高級工程師
鍾孟勤先生	土木工程拓展署工程師
李仲騰先生	艾奕康亞洲有限公司董事

梁健忠先生

艾奕康亞洲有限公司高級駐地盤工程師

因事缺席者

譚務本先生

造船業代表

朗愛民先生

船舶檢驗業代表

曾紀威先生

內河貨運經營人代表

盧浩然先生

駕艇遊樂者代表

黃容根議員，S.B.S.，J.P.

漁業代表

提交文件

會議文件第 4/2011 號

梁兆墀先生

海事處高級海事主任／港口保安行政

劉福海先生

香港電燈有限公司（港燈）工程建設科
總經理

關應良先生

港燈工程建設科總機械工程師

高慧先生

彼安托亞太顧問有限公司董事總經理

關維信先生

彼安托亞太顧問有限公司高級工程師
（海事）

徐偉城先生

彼安托亞太顧問有限公司顧問

會議文件第 5/2011 號

伍國章先生

土木工程拓展署工程師

陳兆源先生

奧雅納工程顧問公司助理董事

葉文傑先生

奧雅納工程顧問公司高級工程師

會議文件第 6/2011 號

黃志堅先生

海事處總經理／本地船舶安全

會議文件第 7/2011 號
及 8/2011 號

黎英強先生

海事處高級驗船主任／海員發證

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議。他說，海事處處長譚百樂先生即將榮休，希望藉此機會向各委員致謝。譚百樂先生衷心感激所有委員為委員會的工作付出心力和時間，也感謝他們代表不同行業／界別向委員會提出寶貴意見。海事處非常重視他們的意見，藉以更全面了解業界的需要和與本地船隻有關的各項課題（如業界採用的安全作業方法和不同作業的技術事宜）。雖然前路有種種挑戰，但他相信委員會的工作定會繼續

發揮極具建設性和正面的作用，而業界與海事處定可通過委員會保持緊密合作。

[海事處處長譚百樂先生於此時離席。]

2. 主席歡迎以下人士出席會議：

委員

- 海事處署理總經理／港務陳漢斌先生（接替畢理源先生首次出席會議）

討論啓德發展計劃的與會者

- 梁泳源先生
- 鍾孟勤先生
- 李仲騰先生
- 梁健忠先生

將於會上提交會議文件的與會者

- 梁兆墀先生
- 劉福海先生
- 關應良先生
- 高慧先生
- 關維信先生
- 徐偉城先生
- 伍國章先生
- 陳兆源先生
- 葉文傑先生
- 黃志堅先生
- 黎英強先生

II. 通過上次會議記錄

3. 第 9 次會議已於 2011 年 3 月 30 日舉行，會議記錄已分發給委員傳閱以供通過。該份會議記錄無須修訂，獲得通過。

III. 續議事項

會議文件第 14/2009 號 – “檢討空氣質素指標”

4. 主席謂，環境保護署（環保署）表示試驗報告已提交監察委員會審議，預計可於 2011 年第三季左右定稿。

會議文件第 4/2010 號 – “啓德發展計劃－啓德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程（第一期）”

5. 主席指有委員於上次會議中表示關注使用硝酸鈣或會影響船隻輪機冷卻系統的效能。他邀請土木工程拓展署和艾奕康亞洲有限公司的代表因應委員擔心的問題進一步闡釋硝酸鈣的影響。李仲騰先生指出，利用生物除污法處理沉積物，可能會令人擔心兩個問題（即銹蝕及水垢問題）。銹蝕問題方面，土木工程拓展署已曾於較早前的便箋中解釋，避風塘內的海水酸鹼值由 7.4 至 8 不等，屬於鹼性，因此硝酸鈣應不會與鋁／銅合金直接產生化學反應。以上解釋應可回應關於銹蝕的問題。至於水垢問題方面，水垢出現與否很大程度取決於水體中的礦物（主要為鈣和鎂）含量，而海水中的礦物含量一般較高。擬議生物除污工程會把硝酸鈣直接注入沉積物而非海水中，生化反應也會於短時間內發生。根據 2006 年及 2008 年進行的實地試驗結果，流失到海水中的硝酸鈣的含量只屬極微量，而即使在最壞情況下，海水中礦物元素的總濃度也僅上升約 0.3%。由於水垢問題取決於海水中礦物（主要為鈣和鎂）的組合成分，他認為上述補充資料應該可回應委員所擔心有關生物除污工程造成影響的問題。委員對土木工程拓展署顧問的解釋再無其他意見。

[梁泳源先生、鍾孟勤先生及艾奕康亞洲有限公司的代表於此時離席。]

會議文件第 2/2011 號 – “建立一套更有效管理本地領牌船隻載運危險貨物機制的建議”

6. 主席表示，海事處將於 2011 年年底舉行簡介會，向業界及相關方面交代通報機制的最終細節。通報機制擬於 2012 年年中推出。海事處屆時會發信給有關付運人和船公司，通知他們新的規定並促請他們合作，向貨船經營人提供所需資料。

會議文件第 3/2011 號 – “第 IV 類別船隻（運載 60 人或以下的出租遊艇）的檢驗安排及規定”

7. 主席謂，海事處處長已由 2011 年 4 月 20 日起，把廣東海事局進行委託檢驗的現有範圍擴至本地遊樂船隻。至於在上次會議上議定有關運載 60 人或以下的出租遊艇上排檢驗的一次過特殊安排，海事處已通知業界並於 2011 年 4 月 1 日起予以實施。
8. 黃志堅先生表示，暫時沒有收到業界報稱因實施上述安排而遇到困難。然而，他指石華有先生曾查詢操作第 IV 類別船隻的人數規定。陳漢斌先生澄清，根據《工作守則－第 IV 類別船隻安全標準》，第 IV 類別船隻只要合乎相關船隻長度和允許載運人數的規定，可由持有合併船長及輪機師證書的人士操作。不過，該守則也訂明，若有關船隻是作出租以收取租金或報酬用途，船上須最少有多一名船員協助船長，因此操作船隻的船員人數最少為二名。假如船隻並非作上述用途，其船員人數則最少為一名。

香港船廠是否足夠的問題

9. 黃志堅先生謂，只要符合船級社的要求，維修木質船隻的船廠可改作維修玻璃纖維船的船廠。海事處對改建一事其實沒有特定規定。正如上次會議提到，有關問題可於 2011 年 9 月 20 日本地船隻檢驗工作小組委員會會議上再作討論。

小組委員會成員事宜

10. 主席表示，秘書已把本地船隻諮詢委員會六個小組委員會的成員名單送交各委員，以供委員於 2011 年 6 月 7 日通過。所有委員已通過擬議成員名單，而六個小組委員會的成員已獲委任／留任兩年，任期於 2011 年 7 月 20 日生效。

IV. 新議事項

會議文件第 4/2011 號 – “香港離岸風力發電場”

11. 關維信先生向委員講解擬在南丫島西南海面興建的離岸風力發電場的細節。委員獲邀對擬議發展計劃發表意見。
12. 黎海平先生問，發電機組產生的電磁干擾會否對船隻的無線電通訊造成

影響。他也希望了解擬設安全控制區域的所在範圍，以及設立安全控制區域會否影響區內船隻的航行安全。關維信先生回應，根據歐洲的研究和運作實務所知，船隻的無線電通訊應不會受到不良影響。至於安全控制區域，船隻只是不宜駛入發電機組的 50 米範圍內，事實上至今沒有任何人建議設立強制禁區。黎先生要求顧問公司就電磁干擾對船隻無線電訊可構成的影響提供更多資料。關先生表示，稍後會向委員會提供相關資料，以供參考。

[會後補註：顧問公司指出，委員如擬了解離岸風力發電場對船隻電達、航行和通訊系統的影響，可瀏覽以下網頁取得更多相關資料：

http://www.dft.gov.uk/mca/mcga-safety_information/nav-com/offshore-renewable_energy_installations/mcga_north_hoyle_windfarm_report.htm]

13. 郭志航先生、黎海平先生及郭德基先生對擬建風力發電場的選址表示關注，因為其與一錨地非常接近，兩者相距僅三公里。他們認為在選址發展風力發電場的風險甚高，因為尤其當船隻引擎於颱風襲港期間發生故障時，船隻有可能由錨地漂往擬建風力發電場，而這種情況無法控制。由於在該錨地錨泊的大型船隻（包括油躉）為數頗多，一旦發生事故，後果將會非常嚴重；如事故涉及油躉，或會造成溢油。主席認同必須處理這個受到關注的實質問題並制定相關措施（例如安排拖船在有關水域候命）。關維信先生回應，船隻可“通過”風力發電場，而各發電機組的實際範圍僅佔整個風力發電場不足 10% 的面積。不過，他同意要對潛在風險作進一步探討，並指港燈現正就事故管理工作制定緊急應變機制和研究所需資源（例如操作和保養具清理溢油能力的船隻）。
14. 彭華根先生表示，據會議文件所載，駛經擬建風力發電場的船隻，每小時約有三至四個航次。他詢問，有關調查資料以何為據。關維信先生回應，他們按海事處的準則，對交通情況進行了為時一個月的記錄，從而收集了多項資料，包括視目測評估、海事處雷達數據和船舶自動識別系統數據，並加以對照，以了解船隻駛越擬建風力發電場的交通模式。
15. 何志盛博士欲知水底電纜的分布狀況及會否設立禁止碇泊區。關維信先生答謂，沒有任何人提出設立禁區的建議。要保護海底電纜，可採用不同方法，有關詳情將於稍後階段擬訂。關應良先生補充，一般會把電纜埋藏於海牀下三至五米並予以適當的保護。
16. 何志盛博士對發電機組發出的噪音水平表示關注，並問噪音會否對南丫島及長洲的居民造成影響。關應良先生回應，擬建風力發電場的環境影響評估已經完成，而當局已於 2010 年 6 月 8 日發出環境許可證，可見

噪音屬可接受水平。

17. 胡家信先生問，會否為擬建風力發電場的運作擬定應變計劃；如會的話，計劃備妥後會否送交委員以徵詢意見。關應良先生表示，港燈現正制定應變計劃，在有需要時會考慮諮詢各有關方面。主席指出，如有關計劃對港口運作及業界有所影響，便必須徵詢各有關方面的意見。
18. 徐偉雄先生表示，發電機組 50 米以內範圍僅屬建議安全控制區域，在欠缺法律基礎的情況下，要限制船隻進出發電機組範圍將會極之困難。關維信先生答謂，港燈實際上無權對發電機組四周的船隻進出實施限制，僅可於有人攀上屬該公司資產的發電機組時採取行動。席間有建議把發電機組的出入口提高至海平面以上，從而增加“非相關人員”進入的難度。港燈會利用閉路電視監察風力發電場，並在必要時派船到場採取所需行動。該公司亦會制定緊急應變機制，以管理風力發電場內的活動。
19. 姜紹輝先生建議，港燈可安排委員考察其他國家的風力發電場，以加深他們對風力發電場運作的了解。主席表示，讓委員更了解這議題的最佳辦法交由港燈自行考慮。
20. 郭志航先生查詢有關擬建風力發電場計劃階段的情況，關應良先生回應說，選址工作已經完成，且計劃已取得環境許可證。下一階段的工作是在選址收集相關數據（例如風和海浪的數據）。
21. 梁兆墀先生表示，顧問公司已就計劃的風險管理進行風險評估，並建議實施多項管制措施（例如設立控制室、利用閉路電視監察系統監察現場，以及派駐常規的支援船），以便出現任何風險時可盡早察覺並採取適當的跟進行動。他同意，顧問公司應進一步研究風力發電場因與南丫島以南錨地相近而帶來的潛在風險，並就相應的緩解措施提出建議。
22. 郭德基先生表示，委員已就擬議計劃表達關注並提出不同意見，顧問公司宜進一步闡述會議文件所載事項，供委員重新考慮。主席表示，顧問公司應仔細審視委員關注的事項和意見，並於擬定風力發電場的運作細則時加以考慮。

[梁兆墀先生、劉福海先生、關應良先生、高慧先生、關維信先生及徐偉城先生於此時離席。]

會議文件第 5/2011 號 — “將軍澳跨灣連接路”

23. 葉文傑先生向委員詳細講解擬議的將軍澳跨灣連接路工程項目，並請委員就建議發表意見。
24. 黃耀勤先生表示，將軍澳先前被認為適宜用作避風塘泊位，供長度超過 50 米的本地船隻使用。他擔心跨灣連接路建成後，將軍澳是否可為該等船隻提供足夠避風塘泊位。此外，他建議跨灣連接路最少應提供 43 米的通航淨空，以便本地躉船（例如垃圾堆填區一帶的非自航鋼躉）通過。他亦建議土木工程拓展署應考慮興建若干港口設施（例如供貨物裝卸用的碼頭），為水路運輸提供便利，以紓緩將軍澳道路交通繁忙的情況。
25. 葉文傑先生回應謂，擬議的跨灣連接路位處交通活動比較少的水域之上。儘管如此，為使跨灣連接路的高度足以讓日後有機會航經該處水域的船隻（例如內河沿海貨船）通過，其圖註垂直淨空最少將達 17 米。鑒於康樂及文化事務署（康文署）已建議在該區興建水上活動中心，貨物裝卸或建議的避風塘活動似乎與該等設施不協調。陳兆源先生補充謂，基於跨灣連接路在傾斜度方面的技術限制，擬議的 17 米圖註垂直淨空已是最大允許高度。由於西貢區議會要求在跨灣連接路提供單車徑，跨灣連接路的傾斜度不能大於 3%。再者，該區並無行車道，即使建有碼頭也沒有道路基本設施支援貨物裝卸活動。
26. 主席詢問是否有更具體的擬議水上活動中心詳情，以及跨灣連接路能否讓進行不同活動的各式帆船通過。伍國章先生答謂，康文署已請建築署就擬議水上活動中心進行可行性研究，現階段尚未有該計劃的詳情可資參考。葉文傑先生表示，跨灣連接路可讓大約 9 米至 10 米高的國際帆船聯會－奧運級帆船通過。
27. 胡家信先生詢問會否因應興建擬議水上活動中心而設立遊樂船隻公眾碼頭。葉文傑先生答謂，現時已有公眾登岸梯級供遊樂船隻乘客登船用。伍國章先生表示，籌劃跨灣連接路工程項目時，會考慮因擬議水上活動中心運作而產生的需要和關注，但擬議水上活動中心實際上並非工程項目的一部分。他其後闡述更多有關擬議跨灣連接路的背景資料，指出擬議道路會連接藍田隧道，旨在紓緩現時將軍澳隧道和將軍澳市中心因將軍澳進一步發展而出現的交通繁忙情況。
28. 胡家信先生表示，鑑於日後可能出現交通擠塞，也許亦要考慮設立公眾碼頭供乘客使用，為水路運輸提供便利。葉文傑先生確認，他們在進行模擬通航試驗時，已把有關情況考慮在內，高速船（如有）將可從容地在跨灣連接路下面通過。

[伍國章先生、陳兆源先生和葉文傑先生於此時離席。]

會議文件第 6/2011 號 – “《第 IV 類別船隻安全標準工作守則》的修訂”

29. 黃志堅先生詳細講解會議文件。他特別提到，於 2006 年年底公布的第 IV 類別船隻工作守則（工作守則）是以第 I、II 及 III 類別船隻的規定為範本而制訂。工作守則實施後，海事處收到業界意見表示在遵從某些規定方面有實際困難，因此有迫切需要修訂第 IV 類別船隻的工作守則。海事處於 2011 年 4 月／5 月就擬議修訂諮詢本地船隻檢驗工作小組委員會、第 IV 類別船隻小組委員會和有關係遊樂船隻協會，至今未有收到任何反對意見。然而，海事處卻收到一些有關第 I、II 及 III 類別船隻工作守則的意見。他表示海事處現正檢討第 I、II 及 III 類別船隻工作守則，期間會考慮該等意見。委員獲邀對第 IV 類別船隻工作守則的擬議修訂發表意見。
30. 郭德基先生表示，安全應是修訂工作守則時的首要考慮因素。他知悉第 IV 類別船隻已獲免除有關乘客艙房噪音水平（不超過 85 分貝(A)）的規定。有見及此，並鑑於其他公共交通工具並無該項限制，他建議第 I、II 及 III 類別船隻也應獲免除有關限制。若不可行，海事處應考慮放寬噪音水平限制。姜紹輝先生表示，一俟第 I、II 及 III 類別船隻工作守則的檢討工作完成，便應在切實可行的範圍內盡早把擬議修訂送交業界，以便提供意見。他又建議把有關不同類別船隻的擬議修訂分冊裝訂，以便參考。黃志堅先生回應謂，就第 I、II 及 III 類別船隻工作守則進行檢討時，會考慮上述意見。
31. 程岸麗女士指出，工作守則第 IX 章第 2.1 段經修訂圖表所載有關船舶操作者的要求（例如(c)項提到的 300 噸），與新法例（即《商船（本地船隻）條例》（第 548 章））所載規定有不相符之處。郭志航先生表示，應以圖表清楚列明先前及新訂法例所載規定的等同情況。黃志堅先生承諾向海員發證組進一步查證，有需要時會作出相應修訂。
32. 郭德基先生認為，鑒於安全方面的考慮，海員發證組在簽發遊樂船隻二級操作人證明書時應更為審慎。張有光先生表示，申請人只須參加筆試，而現時的證明書申請程序相當簡單。他同意可收緊有關簽發證明書的規定。黎英強先生表示，筆試分兩部分（甲部：航駛、船藝及安全；乙部：輪機知識），以選擇題形式利用互動電腦系統進行。考生無須進行實習試。黎先生回應姜紹輝先生有關考試選擇題設計形式的查詢時答謂，試題由電腦系統隨機發給申請人，因此參加同一次考試的考生，須答題目各不相同。姜先生建議海事處考慮強制規定操作人必須接受實習

訓練，使他們更熟識遊樂船隻的操作。

33. 主席表示，現時的考試形式是在參考過其他國家的做法後制定的。此外，根據相關遊樂船隻意外的調查結果，並無證據顯示意外是因新考獲資格的操作人不熟悉遊樂船隻的操作所致。考試制度的任何改動，但凡涉及法例修訂，均須有數據（例如有關的意外數字）支持，以證明有必要作出改動。儘管如此，海事處會繼續密切監察相關數字，並會在有需要時檢討考試制度。
34. 委員對會議文件再無其他意見。主席總結謂，除了第 2.1 段圖表所載有關船舶操作者的要求須予進一步澄清外，工作守則的其他擬議修訂均獲通過。

會議文件第 7/2011 號 – “遊樂船隻操作人合格證明書增設一等級的諮詢結果”

35. 黎英強先生詳細講解會議文件。他指出，因應小組委員會的意見，海事處不會再考慮有關建議，故不會增設適用於遊艇停泊處內小型遊樂船隻的遊樂船隻三級操作人證明書。主席請委員就會議文件發表意見。委員同意小組委員會的意見，對會議文件再無其他意見。

會議文件第 8/2011 號 – “修訂遊樂船隻操作人合格證明書考試規則”

36. 黎英強先生向委員詳細講解文件，闡釋建議修訂遊樂船隻操作人合格證明書考試規則以容許“往來港澳通行證”（通行證）持有人參加考試的背景，並請委員對擬議修訂發表意見。
37. 張有光先生認為，容許通行證持有人參加考試，會對本地遊樂船隻操作人構成競爭。程岸麗女士稱，容許內地居民參加考試會帶來深遠的影響，因為內地居民在考取合格證明書後或會在香港以操作遊樂船隻為業，令本地勞工受到影響。她建議，通行證持有人如擬申請參加考試，必須先行證明自己擁有遊樂船隻。
38. 徐偉雄先生認為，既然非本地居民的護照持有人可參加考試，通行證持有人也應可參加考試，才算公平。他認為獲取遊樂船隻操作人合格證明書與在香港以操作遊樂船隻為業是兩回事。凡在香港工作的內地居民必須申請就業簽證，否則即違反逗留條件。
39. 主席指現行考試規則明確規定非本地居民可參加考試，對考試規則作出擬議修訂以容許通行證持有人參加考試，純屬技術上的修訂。為公平起

見，當局必須作出該等修訂，讓所有持有認可身分證明文件（護照或往來港澳通行證）的非本地居民都可參加考試。主席補充說，雖然他明白程女士關注的問題，但如當局規定通行證持有人須證明自己擁有遊樂船隻方可申請參加考試的話，會對通行證持有人構成歧視，因為其他申請人無須符合該項規定。他強調政府已有法例規管在港工作的內地居民，就業事宜不應與申請參加考試的準則混為一談。郭德基先生支持擬議修訂，認為修訂對通行證持有人較為公平。

40. 陸北鴻先生詢問擬議修訂會否影響本地居民申請參加考試的輪候時間。黎英強先生答謂，海事處定期安排考試，考試時間表均上載至互聯網。海事處會以先到先得方式處理申請表，暫時並無接獲任何涉及考試輪候時間的投訴。黎先生補充說，有關第 I、II 及 III 類別船隻的合格證明書只供本地居民申請，這項規定與遊樂船隻操作人的規定有所不同。
41. 羅愕瑩先生詢問持有澳門身分證的澳門居民可否申請參加考試。羅先生獲悉澳門身分證是認可的身分證明文件之一，因此持有澳門身分證的澳門居民也可申請參加考試。
42. 胡家信先生對遊樂船隻操作安全表示關注，認為非本地居民未必熟悉香港的環境。主席說現時已有既定的考試制度，確保遊樂船隻操作人的水平。凡通過考試的申請人均達到操作遊樂船隻所需水平。
43. 委員對會議文件再無其他意見並通過會議文件。

V. 其他事項

鵬洲海旁道東面土地

44. 姜紹輝先生感謝海事處在城市規劃委員會（城規會）的會議上支持保留上述土地作工業用途。他感謝海事處支持業界，並期望海事處日後繼續支持與業界相關的事宜。主席謂，海事處向來顧及業界的需要，並在有需要時給予支持。

避風塘的土地用途

45. 海上業界聯席會議致函海事處，表達對保留觀塘避風塘和土瓜灣避風塘現有用途的看法，有關函件在會議席上提交委員會討論。黃耀勤先生說，近日有人建議把該兩個避風塘改作其他用途（如康樂用途）。由於可供 30 至 50 米長躉船使用的避風塘數目有限，觀塘避風塘和土瓜灣避風塘對業界非常重要。更改觀塘避風塘和土瓜灣避風塘的現有用途會對

業界構成重大影響。黃先生認為九龍東的避風塘面積有限，當局應保留觀塘避風塘和土瓜灣避風塘的現有用途。此外，城規會曾在 2011 年 6 月 24 日的會議上討論關於海輝道面向新油麻地避風塘一塊用地的土地用途，黃先生希望表達對此事的意見。業界反對按建議更改該塊用地的用途，並希望其保留現時的“政府、機構或社區”用途，使該塊用地可發展為永久船隻檢查區。不過，海事處代表在會上表示該塊用地無須用作遷置海事處海港巡邏組辦事處或作其他與海事相關的用途。最終，城規會不接納業界的申述，令業界感到失望。他建議海事處日後預先與業界就相關事宜進行溝通。

46. 主席回應謂，就近日關於更改觀塘避風塘和土瓜灣避風塘現有用途的建議，海事處認為該兩個避風塘對業界至關重要，可在颱風襲港期間作為安全設施，保障海上從業員的生命和安全。海事處定期進行避風塘面積需求評估，以評估現有避風塘是否能滿足本地船隻對避風泊位面積的需求。不過，有些人指避風塘的使用率低，認為當局應檢討避風塘的用途。雖然海事處辯稱有關數字未必能反映避風塘實際使用情況，但業界應留意避風塘的使用率並善用資源。就觀塘避風塘而言，由於平日使用率偏低，海事處傾向支持“共用”觀塘避風塘內避風泊位的方案（即避風泊位在惡劣天氣期間供船舶停泊避風，其他時候則作康樂用途）。
47. 至於新油麻地避風塘方面，主席謂現時海事處海港巡邏組辦事處的工作空間不敷應用，因此須擴展工作空間。擴展方案已討論數年，並已於海濱事務委員會的會議上提出。不過，基於運作需要，新增用地必須毗鄰海港巡邏組現有的辦事處，因此城規會會議上討論的用地並不適合作擴展用途。主席指出，不同人士對該塊用地的用途持不同意見，城規會就改劃用途地帶的建議作出決定時，已曾整體考慮所有申述。他補充說，海事處會把委員在本會議上就避風塘用途發表的意見轉交發展局考慮。
48. 郭德基先生對不同類型船隻“共用”觀塘避風塘的建議會否涉及安全問題表示關注，認為颱風襲港期間該等船隻在避風塘內易生意外。主席回應說，遊艇可使用前機場跑道附近的水域，因此上述問題應該不會出現。郭先生詢問公共小輪公司會否獲准在避風塘內設置繫泊浮泡。主席回應謂，當局或會考慮這項建議，因為此舉可利便公共小輪提供服務至颱風襲港前的最後一刻。

VI. 下次開會日期

49. 議事完畢，會議於下午 5 時 50 分結束。下次會議日期容後公布。