

臨時本地船隻諮詢委員會
第 26 次會議記錄

日期：2001 年 1 月 22 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：	曾文清先生	署理海事處處長
委員：	蔡劍雷先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	何衛平先生	內河貨運經營人代表
	何志盛先生	渡輪船隻經營人代表
	洪炳先生	海員團體代表
	姜彥文先生	漁業代表
	司徒健先生	船舶建造及維修業代表
	楊沛強先生	海員訓練機構代表
	吳健文先生	海事處代表
秘書：	伍慈賜先生	海事處助理部門主任秘書

列席者

陳幼英女士	海事保險業
朱少輝先生	船舶檢驗公司
郭偉雄先生	香港警務處
梁偉英先生	香港漁民互助社
胡家信船長	香港船務職員協會
莫福金先生	海事處
卓訓璘先生	同上
曾焯賢先生	同上
黃光決先生	同上
李國平先生	同上
鮑家聰先生	同上

提交文件

會議文件第 1/2001 號	鮑家聰先生	海事處
會議文件第 2/2001 號	李國平先生	同上
會議文件第 3/2001 號	曾焯賢先生	同上

因事缺席者

旋偉先生	貨船經營人代表
劉國霖醫生	遊艇業代表
碧合先生	船舶檢驗公司代表
凌偉普先生	警務處處長代表
邱在基先生	海事保險業代表
鄭瑞祥博士	造船業代表
童漢明先生	海事處代表

I. 開場白

M304 1. 主席歡迎全體與會者，並介紹以下列席者：

- 郭偉雄先生，代表警務處處長。
- 陳幼英女士，代邱在基先生列席會議。

II. 通過上次會議記錄

M305 2. 委員並無提出意見，上次會議記錄獲得通過。

III. 提交文件

會議文件第 1/2001 號 “ 2000 年至 2016 年避風塘面積需求評估 ”

- M306 3. 海事處鮑家聰先生講解這份文件。鮑先生告知委員，海事處一直都做避風塘面積供求的周年評估。關於需求量方面，評估涵蓋本地持牌船隻、內地沿岸船隻、內河船所需，而住家船隻、沒有領牌船隻、危險品船隻所需則不包括在內。至於供應量方面，評估涵蓋憲報公布的避風塘和遮蔽碇泊處。據 2000 年度所做的研究顯示，用以估計避風塘面積需求的慣常假設安全係數 8/3 仍然有效。2000 年 9 月所做的調查證實大部分本地持牌船隻均在颱風襲港時駛進本港避風塘或遮蔽碇泊處暫避。假如採納不足之數最多不超過避風塘面積總需求量 10% 的策略，則計劃中的小欖避風塘須於 2016 年落成啟用。將來的周年評估結果顯示約於七年（正是策劃和興建避風塘所需籌備時間）後需要新避風塘時，增闢避風塘的策劃和相關工作便會自行啟動。
4. 姜彥文先生評論，該預測是合理的，預料漁船和躉船的數目在短期內不會飆升。另一方面，蔡劍雷先生、何志盛先生和胡家信船長評論，市區現有避風塘，像油麻地避風塘已經頗為擁擠，他們詢問提早興建避風塘的可能性。主席答稱，現有避風塘泊位總數理應能夠應付需求。問題在於一些船主不肯使用位處偏遠的避風塘，喜靈洲避風塘就是明顯的例子。蔡劍雷先生還建議，今後的預測應把錨泊於避風塘入口附近的船隻也計算在內，而且排水渠出口不應位於避風塘內。蔡先生的建議備悉。

5. 主席向委員重新保證，海事處每年都會檢討船隻對避風塘面積的需求。他還建議安排於下次開會時前往喜靈洲避風塘實地視察。

會議文件第 2/2001 號 “ 訂立沿岸船隻法例 ”

- M307
6. 海事處李國平先生講解這份文件。對於往來珠江口以外水域的沿岸船隻，香港目前並無法例規管。內地與香港間的航貿活動激增，宜立例訂明沿岸船隻（貨運）的共同標準，以便內地和香港的海事主管當局更有效地規管這些船隻的安全。因此，政府建議訂立《商船（本地船隻）（沿岸船隻）規例》（下稱沿岸船隻規例）。新的沿岸船隻規例不適用於在香港水域和內河航限營運的本地船隻，這些船隻受《商船（本地船隻）條例》規管。此外，建議中的法例在現階段僅涉及貨船。至於沿岸客船的法例，待日後需要時才考慮。建議中的法例會訂定這些沿岸船隻的安全和船員發證標準。鑑於珠江口以外水域的海面和天氣狀況，沿岸船隻的長度起碼須達到 24 米，且須在香港註冊。技術小組會擬訂船隻標準和船員發證標準的細節，然後報委員會通過。
 7. 對於胡家信船長詢問沿岸船隻會否獲發貨物安全證書，李國平先生答稱不會，因為會簽發另一類證書。何志盛先生詢問，訂定沿岸船隻的船員發證標準時，會否參照內河客船的規定。主席答覆，這方面尚待決定。
 8. 委員普遍支持這項建議。主席說，假如內地和香港均採納同一套沿岸船隻安全標準，則海上安全便會得以加強。他又說，海事處會與北京海事局商討這項建議，日後會把此事的進展知會委員。

IV. 續議事項

會議文件第 10/2000 號 “ 建議成立工作小組以研究擴闊特許驗船師制度 ” (M302)

- M308
9. 莫福金先生報告，工作小組會議於 2000 年 11 月 22 日舉行，其職權範圍、程序規則得到通過。會上介紹了註冊成為香港工程師學會會員、註冊專業工程師，以及船級社驗船師所需的資格和經驗。

10. 朱少輝先生提出，工作小組的職權範圍似乎意味着把特許驗船師制度擴大而納入個別註冊專業工程師。莫福金先生答稱，工作小組仍在研究建議的可行性。他還指出，為着訂立實際可行的制度，實有必要全面考慮政府內外其他現有註冊專業工程師制度，並加以比較。他強調，工作小組只會負責向委員會匯報其研究結果和建議，最後決定則由委員會作出。
11. 蔡劍雷先生（身兼工作小組成員）憶述，香港工程師學會代表所持的意見為註冊專業工程師制度是可行的；不過，在工作小組會議席上已經澄清，不宜一開始便作出該項假設。主席向委員保證，委員會日後定會對此事詳加審議，並會把工作小組的研究結果和建議知會委員。

V. 其他事項

會議文件第 3/2001 號“港口發展策略檢討 - 香港修船廠供求研究”

- M309
12. 海事處曾焯賢先生講解這份文件。港口發展策略檢討在 2000 年進行，辦法是檢定並更新 1993 年所編纂的本地修船廠名單和做實地調查。據檢討結果顯示，過去幾年，本地修船廠的生意一直走下坡。修船業所面對的挑戰主要為：經營成本飆升、鄰近內地船廠競爭激烈、土地供應不足、技術勞工老化、設備陳舊落後、環保規定收緊。是次檢討又顯示，本地修船業目前可提供的服務多出 46%；到了 2016 年，過剩率會進一步增至 53%。修船業促請政府加以扶助，措施如下：
 - a) 採取更靈活的土地政策；
 - b) 批出更為長久的海旁地段租用期；
 - c) 提高未來的人力培訓水平；
 - d) 整合本地船廠。
 13. 何志盛先生和蔡劍雷先生評論，環保法例窒礙了修船業的發展。他們建議，只要實行一些防範措施，不妨容許某些被禁制的工序進行。司徒健先生補充說，修船設施需求量變化很大，有時則技術勞工不足。

14. 主席說，海事處一直認同香港須維持足夠修船設施。曾焯賢先生承諾向政府反映委員的意見。

VI. 下次開會日期

- M310
15. 議事完畢，會議於下午 4 時 30 分結束。下次會議暫定於 2001 年 3 月舉行。