

# 香港漁民漁業發展協會

香港仔田灣海旁路 7 號 興偉中心 23 樓 13 室  
電話：2394-6289 傳真：2394-3189

致：立法會

逕啓者：

有關《2005 年商船(本地船隻及雜項修訂)條例草案》

由於政府就《草案》內容對業界諮詢不足，使絕大部份香港漁民對《草案》內容都不了解，但《草案》經修訂後會對業界造成深遠的影響，因此，政府有責任認真廣泛諮詢業界，聽取業界意見以完善《草案》不足之處。

本會所得到《草案》的資料不多，因此，只能就《草案》提出以下的意見及建議：

## 1. 對本地船隻的檢驗

- 我們曾於 1997 年向海事處提出要求簡化鋼殼漁船檢驗規範，業界強烈要求鋼殼漁船(M9)與木殼漁船(M6)統一驗船制度，香港的鋼殼漁船與木殼漁船只是船殼的質料不同，船上其它設備、生產海區與操作人員與木殼漁船是完全一樣，鋼殼漁船是一艘生產船隻，只作謀生工具，是一艘地地道道的漁船，為什麼處方要求一艘漁船的檢驗規範與商船的檢驗規範一樣？
- 事實證明，木殼漁船(M6)的驗船制度實行至今出事率不高，對船隻的安全監管已足夠，所以該制度實行至今海事處仍不作任何改變，
- 而鋼殼漁船的驗船要求嚴苛，部份高標準條例根本不適合香港本地使用，海事處過高的檢驗規範，使部分香港漁民望而卻步；目前領有香港牌照的鋼殼漁船亦有部份放棄繼續領牌，百多艘香港漁民所擁有的鋼殼漁船中有近半是沒有合法的香港牌照，我們絕對支持對船隻安全上的監管，但反對不合實際的“高”“大”“空”，和盲目追求律例上的完美而不顧當地的實際情況。
- 木殼漁船(M6)的驗船制度行之有效，鋼殼漁船無論性能、安全及穩性各方面都比木殼漁船要高、要好，那麼，鋼殼漁船(M9)使用木殼漁船(M6)的檢驗制度有何不妥？我們認為鋼殼漁船(M9)目前不合理的檢驗制度不但增加了營運開支，更扼殺了香港漁業的發展，由於恐懼檢驗，使部份有心志及有能力的從業員情願結業也不願意投資改善，令香港漁船不斷減少，每況愈下。
- 委任檢驗制度的設立仍有很多不清晰及令人疑惑的地方，我們看不到它能為香港的捕撈養殖業、航運業、休閒娛樂或專業注冊工程師等帶來多大的幫助或商機。我們希望清楚了解處長委任檢驗或審批圖則內容的要求，與現行由海事處進行檢驗或審批圖則的分別在那裏，日後對檢驗及被檢者將作如何監管？

# 香港漁民漁業發展協會

香港仔田灣海旁路 7 號 興偉中心 23 樓 13 室

電話：2394-6289 傳真：2394-3189

## 2. 船隻使用人就第三者風險投保的義務

建議的“第三者風險投保的義務”規定，包括漁船在內都須受強制保險規定規管。香港漁船大多數時間都在香港水域以外生產作業，在香港水域行駛時間不多，建議中的第三者保險對他們的幫助並不大；漁民面對飆升的油價已進退失據，收支不平，異常惡劣的環境，如政府實行強制保險規定規管，對業界有如雪上加霜，大大增加業界的負擔，把業界推向危險邊緣，政府可否考慮對漁船進行豁免或政府以低廉價錢承包香港漁船的第三者保險。

## 3. 商船(本地船隻)(避風塘)規例

業界曾於 1997 年 6 月 20 日會晤當時的立法局當值議員，要求當局准許船體總長超過 30.4 米(100 呎)的漁船，無須申請便可自由進出香港仔及筲箕灣避風塘。香港是由一個細小漁港發展成爲今天的國際大都會，漁船亦由搖櫓、風帆發展成機械推動，細小的木頭漁船經大部份被淘汰，而演變成今天各類質料(木、纖維、鋼)的漁船，近百年前小艇成群的現象經已消失，改變成爲大船灣泊，部份漁船亦已超過 100 呎以適應今天的生產實況，因此現有近百年的過時規例，同樣地阻礙了香港今天漁業的發展，他們不能自由進出香港仔及筲箕灣避風塘的做法經已過時，避風塘就是漁船的家，漁民生於斯長於斯，但無情及守舊的過時規例使他們有家歸不得，不能過著正常的港人生活，嚴重地影響了香港漁業的發展，希望今次的修訂能從善如流，修改過時規例，使漁民真正能夠安居樂業。

最後，我們不得不指出，香港漁業發展差強人意，每況愈下，除了近岸資源減少外，不思進取、因循守舊、各自爲政的官僚作風，亦影響了漁業整體的發展。淤塞的溝通渠道，對業界需求的不理解，政策出台時往往做成與業界的重大矛盾。今天漁民需要的是尋找魚群，不管是大海捕撈或人工養殖，更需要減省成本、提高產值以維持競爭力，綜觀《2005 年商船(本地船隻及雜項修訂)條例草案》不但對漁業發展沒有幫助，而更是百上加斤。我們希望條例修訂能多了解正式的業界，而非個別的業界代表，以便制定出我們業界支持的條例，非今天我們亦持反對意見。

因此，我們希望《2005 年商船(本地船隻及雜項修訂)條例草案》應再多聽業界的意見，從新修訂才立法通過，方能減少業界的反響。

香港漁民漁業發展協會

二〇〇五年七月十三日