

# 立法會

## Legislative Council

立法會 CB(4)1561/16-17 號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV

### 經濟發展事務委員會 會議紀要

日期：2017 年 6 月 26 日(星期一)  
時間：上午 10 時 45 分  
地點：立法會綜合大樓會議室 1

出席委員：楊岳橋議員(副主席)  
涂謹申議員  
黃定光議員, SBS, JP  
李慧琼議員, SBS, JP  
葉劉淑儀議員, GBS, JP  
謝偉俊議員, JP  
梁國雄議員  
毛孟靜議員  
田北辰議員, BBS, JP  
何俊賢議員, BBS  
易志明議員, JP  
胡志偉議員, MH  
姚思榮議員, BBS  
莫乃光議員, JP  
梁繼昌議員  
張華峰議員, SBS, JP  
葛珮帆議員, JP  
蔣麗芸議員, JP  
盧偉國議員, SBS, MH, JP  
鍾國斌議員  
何君堯議員, JP  
周浩鼎議員  
邵家輝議員  
陳振英議員  
陸頌雄議員  
劉業強議員, MH, JP

譚文豪議員  
姚松炎議員

**缺席委員** : 林健鋒議員, GBS, JP(主席)  
黃國健議員, SBS, JP  
郭家麒議員  
郭榮鏗議員  
廖長江議員, SBS, JP  
朱凱廸議員  
吳永嘉議員, JP

[高等法院原訟法庭於2017年7月14日作出裁決，宣布梁國雄、羅冠聰、姚松炎及劉小麗自2016年10月12日起被取消就職立法會議員的資格，並已離任立法會議員的職位，無權以立法會議員身分行事。]

**出席公職人員** : 議程第 IV 項

署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)  
甄美玲女士

海事處副處長  
王世發先生

海事處助理處長/航運政策  
余英偉先生

海事處總海運政策主任  
黎英強先生

議程第 V 項

運輸及房屋局局長  
張炳良教授, GBS, JP

署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)  
張潔華女士

海事處副處長  
王世發先生

海事處總經理/船舶註冊及海員事務  
蔡志全先生

運輸及房屋局助理秘書長(運輸)11A  
陳樂雅女士

**列席秘書** : 總議會秘書(4)5  
陳向紅女士

**列席職員** : 助理法律顧問 4(只出席議程第 IV 項)  
盧志邦先生

高級議會秘書(4)5  
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5  
李佩君女士

議會事務助理(4)5  
湯諺恆女士

文書事務助理(4)5  
呂麗敏小姐

---

經辦人/部門

## **開場發言**

事務委員會副主席楊岳橋議員告知委員，由於事務委員會主席林健鋒議員無法出席是次會議，因此由他主持會議。

### **I. 確認通過會議紀要**

(立法會 CB(4)1259/ —— 2017 年 4 月 24 日會議的紀要)  
16-17 號文件

2. 2017 年 4 月 24 日會議的紀要獲確認通過。

## II. 上次會議後發出的資料文件

- (立法會 CB(4)1098/ 16-17(01)及 CB(4)1198/ 16-17(01)號文件) —— 譚文豪議員於 2017年5月23日就 2017年5月22日會議的討論項目"競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究"發出的函件(只備英文本)及政府當局的覆函
- 立法會 CB(4)1135/ 16-17(01)號文件) —— 政府當局就 2015年5月至 2017年4月主要石油產品進口及零售價格圖表提供的文件
- 立法會 CB(4)1137/ 16-17(01)及 CB(4)1265/ 16-17(01)號文件) —— 涂謹申議員、胡志偉議員及尹兆堅議員於 2017年5月31日就 2017年5月22日會議的討論項目"競爭事務委員會就車用燃油市場作出的研究"發出的聯署函件(只備中文本)及政府當局的覆函
- 立法會 CB(4)1145/ 16-17(01)號文件) —— 何俊賢議員於 2017年6月1日要求就政府當局建議設立一條新主要航道召開公聽會的函件(只備中文本)
- 立法會 CB(4)1247/ 16-17(01)號文件) —— 政府當局提供有關香港中華煤氣有限公司的標準收費調整的文件

立法會 CB(4)1280/ —— 周浩鼎議員於  
16-17(01)及(02)號  
文件  
2017年5月24日要求事務委員會討論粵港澳大灣區的發展(包括有關區內的旅遊產業、航運物流及高增值服務業等事宜)及要求政府提供資料的函件(只備中文本)及商務及經濟發展局的回應)

3. 委員察悉自上次例會後秘書處曾發出上述文件。

### III. 下次會議的討論事項

(立法會 CB(4)1261/ —— 待議事項一覽表  
16-17(01)號文件

立法會 CB(4)1261/ —— 跟進行動一覽表)  
16-17(02)號文件

4. 委員同意於下次例會上，討論以下(a)及(b)項事宜，以及聽取團體代表就(c)項事宜表達意見：

(a) 空運危險品的法例修訂；

(b) 在九龍灣宏展街一幅"政府、機構或社區"用地重置現時設於郵政總局大樓的香港郵政總部；及

(c) 建議於大嶼山北面設立新主要航道。

5. 委員同意，由於有部分委員將會離港參加工商事務委員會的海外職務訪問，秘書處應確定委員能否出席原定於2017年7月24日舉行的下次例會。

(會後補註：秘書處已於 2017 年 6 月 28 日隨立法會 CB(4)1320/16-17 號文件發出通告，詢問委員能否出席 7 月份例會。主席在考慮委員的回覆後，決定 7 月份的例會改於 2017 年 7 月 21 日(星期五)上午 9 時至下午 12 時 45 分舉行。)

6. 涂謹申議員表示，在政府當局的安排下，部分立法會議員已簽署保密協議，並曾閱覽運輸及房屋局就 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故對海事處人員行為的調查報告("調查報告")。他曾致函主席，建議討論該調查報告。

(會後補註：涂謹申議員的函件已於 2017 年 6 月 28 日隨立法會 CB(4)1316/16-17 號文件送交委員。)

#### **IV. 修訂《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)及《商船(限制船東責任)條例》(第 434 章)的附屬法例，以落實《國際防止船舶造成污染公約》及《海事索賠責任限制公約》的最新規定**

(立法會 CB(4)1261/16-17(03)號文件 —— 政府當局就把國際海事組織的最新標準納入本地法例——《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)及《商船(限制船東責任)條例》(第 434 章)提交的文件)

#### 政府當局作出簡介

7. 應副主席邀請，海事處副處長向事務委員會簡介把國際海事組織的《國際防止船舶造成污染公約》("《防污公約》")附件 II 及《海事索賠責任限制公約》內的最新規定納入本地法例的立法建議。《防污公約》附件 II 規管船舶運輸散裝有毒液體物質，而《海事索賠責任限制公約》為船東對海上事故的財務責任設上限，有關財務責任主要包括

人身索償及財產損壞索償。與《防污公約》附件 II 及《海事索賠責任限制公約》內的最新規定有關的法例修訂將分別於 2018 年年中及 2017 年年底提交立法會審議。簡介詳情載於立法會 CB(4)1261/16-17(03)號文件。

## 討論

### 該等建議

8. 盧偉國議員支持使本港法例與最新的海事相關國際規定趨於一致。他要求政府當局就《海事索賠責任限制公約》所訂的海事索賠責任限制的適用情況提供進一步資料。他指出，就有關船隻溢出油類及危害物質造成的海洋污染的索償所須承擔的財務責任可能大幅超出上述的海事索賠責任限制。他關注到，航運業如何能就該等風險尋求財務保障及彌償安排。

9. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)解釋，國際海事組織既要讓在海上事故中蒙受船東或其代表所造成的損失或損害的人士獲得賠償，亦要鼓勵航運業經營業務。為了在這兩者之間取得平衡，國際海事組織通過《海事索賠責任限制公約》，為船東因人命傷亡及其對其他船舶、財產或港口工程造成損壞所引起的索償所須承擔的財務責任設上限。根據國際保險監督聯會的紀錄，以往的索償個案甚少達到該等責任限額，只有 2% 的索償個案(例如有關溢油事故的索償個案)才達到或超出該等責任限額。

10. 海事處副處長補充，一般而言，船東會就貨物在運送途中因損毀而招致的第三者風險尋求船東互保的保障，而相關的索償須受《海事索賠責任限制公約》所設的責任限額規範。在船東互保下設有獨立基金，特別用以支付溢油事故及污染所引致的索償，因為該類索償個案涉及的財務責任可以很大。

11. 陳振英議員察悉，建議的 51% 責任限額升幅只反映幣值在 1996 年至 2012 年期間的通脹變化。由於通脹自 2012 年起進一步上升，他詢問政府

當局會否考慮進一步提高該等限額，以反映累計通脹。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，一般而言，香港有責任遵從國際海事組織在這方面的規定。擬議的立法工作旨在將國際海事組織所訂的最新責任限額納入本地法例。

12. 陳振英議員亦關注到，新的責任限額是否適用於 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故所引致而尚未完結的索償個案，以便海難死者家屬及受傷乘客或可獲得較高賠償金。為此，他詢問，新的責任限額是根據法院就有關索償作出判決的時間，抑或根據海上事故發生的時間而適用。

13. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)解釋，新的責任限額會根據海上事故發生的時間而適用。就南丫島事故而言，據她了解，作為其中一個被告的香港電燈有限公司已與部分死難者家屬及受傷乘客就其民事索償達成庭外和解。新的責任限額不會影響上述和解所協定的賠償額。

14. 周浩鼎議員認為，責任限額的擬議增幅甚大，或會對本港的船舶營運者/船東的保險費和營運開支造成影響。就此，他詢問，當其他司法管轄區採納《海事索賠責任限制公約》的新規定時，其相關費用的調整情況為何。

15. 海事處副處長答稱，由於船舶的保險費主要取決於船舶質素、過往紀錄、所涉風險和保險公司為個別船東承保的船舶數目，責任限額的擬議增幅應對船東的保險費和營運開支沒有太大影響。政府於 2015 年進行諮詢期間，本地船隻諮詢委員會確認，承保船舶保險業務的相關保險公司已表示，它們不會因責任限額的調整而增加船舶的保險費，因此航運業界對此項建議並無異議。

16. 周浩鼎議員進一步詢問，為海上事故引進類似"交通意外傷亡援助計劃"的計劃的可行性，以期為相關受害人士或其受養人盡早提供經濟援助，而不論該事故是因誰人的過失而造成。

17. 海事處副處長答稱，海事處早前曾探討為海上事故設立賠償計劃的可行性。然而，鑒於海上



運輸業界向基金供款的供款者數目(相對於陸上運輸業界而言)較少,以致每名船東所須繳交的供款額會非常高。經考慮航運界的意見後,政府決定擱置此建議。無論如何,如有需要,其他緊急經濟援助計劃的保障可延伸至本港海上事故的受害人士。

18. 易志明議員表示,航運界對於把《防污公約》附件 II 及《海事索賠責任限制公約》內的最新規定納入本地法例的建議,並無提出反對意見。事實上,香港註冊的遠洋船舶一直遵守《海事索賠責任限制公約》及《防污公約》附件 II 的最新規定,而當局已就這些建議諮詢本地航運界。

### 國際海事公約

19. 譚文豪議員指出,國際海事組織於 2004 年修訂《防污公約》附件 II,就船舶運輸散裝有毒液體物質提供清晰指引,他對於政府當局耽誤把相關規定納入本地法例表示不滿。他詢問,造成上述延誤的原因為何,以及已被長時間耽誤的海事相關立法工作的數量有多少。

20. 梁國雄議員贊同譚議員的意見,並表示關注到香港在更新本地法例的工作上表現落後。他詢問,政府當局在推展相關立法工作以反映最新國際海事規定的工作如何。

21. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示,繼國際海事組織通過《防污公約》附件 II 的最新規定後,海事處已發出《香港商船資訊》,通知香港註冊運載散裝有毒液體物質的船舶有關《防污公約》附件 II 的最新規定。據觀察所得,全部 116 艘適用船隻均符合要求。她補充,政府當局已加快立法工作,把適用於香港的海事相關國際公約的最新要求納入本地法例中。在這方面,律政司已成立一個專責的法律小組,以支援運輸及房屋局和海事處。相關官員經常舉行會議,討論如何加快立法工作,以及如何推展相關國際公約的最新規定。根據政府當局在 2015 年向立法會匯報的未處理立法工作中,約有三分之二已完成,預計其餘規例可於未來兩個立法會會期內分批向立法會提交。

22. 署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)補充，與海事有關的立法工作頗複雜，而且屬技術性質。此外，由於國際海事組織按照最新的國際發展情況和需要而不斷審視各項相關公約，因此當局不時訂定新的立法工作，而政府也一直在研究以更佳方法應付如此頻密的法例更新。舉例而言，當局已在若干立法工作中採用"直接提述方式"(即本地法例直接提述國際公約條文)，以利便立法工作及在切實可行的情況下，盡量避免篇幅浩繁的修正案。

23. 易志明議員認為，政府在獲得立法會批准增加人力資源後，已盡力追回滯後的進度，並已處理許多積壓的個案。他呼籲政府嚴格遵守訂下的時間表，在 2018 年之前完成餘下的立法工作。

24. 譚文豪議員對政府當局的解釋不表信服。就此，他要求政府當局提供詳情，以說明有哪些旨在使最新的海事相關國際規定納入本地法例的立法工作尚未完成。

(會後補註：政府當局的回應已於 2017 年 7 月 31 日隨立法會 CB(4)1483/16-17(01)號文件送交委員。)

### 結論

25. 副主席總結時表示，事務委員會普遍支持上述建議。他亦要求政府當局察悉委員對相關事宜的意見。

(於上午 11 時 41 分，副主席指示會議暫停 2 分鐘。會議於上午 11 時 43 分恢復。)

## **V. 香港港口及海運服務的持續發展**

(立法會 CB(4)1261/ 16-17(04)號文件 —— 政府當局就香港港口及海運服務的進一步發展提交的文件

立法會 CB(4)1261/ 16-17(05)號文件 —— 立法會秘書處就香港港口及海運服務的持續發展擬備的

### 政府當局作出簡報

26. 應副主席邀請，運輸及房屋局局長("運房局局長")向委員簡介香港海運及港口業的最新情況及未來的發展方向。詳細內容載於政府當局的文件(立法會 CB(4)1261/16-17(04)號文件)。

### 申報利益

27. 易志明議員申報，他是現代貨箱碼頭有限公司的董事。

### 討論

#### 香港港口

28. 易志明議員感謝政府當局過去多年為海運及港口業付出的努力。然而，他關注到有部分內地港口或已放寬沿海運輸權限制，此舉意味外國註冊的船舶可在內地沿海港口之間進行海上貨物運輸，而無需經香港轉運貨物。他擔心這類放寬措施或會對香港轉運貿易的發展及香港港口的地位構成威脅。

29. 運房局局長表示，在"一國兩制"的原則下，香港並不受沿海運輸權限制所制約。轉運貨物佔香港貨櫃吞吐量 6 成，可見本港的轉運業務一直甚具競爭力。外國註冊的船舶可自由進入香港港口，而不是內地港口。政府當局察悉，海運行業對某些內地港口放寬沿海運輸權限制有所關注，政府當局亦已向內地的相關當局反映了業界的關注。據他了解，內地現未有計劃進一步放寬沿海運輸權限制。

30. 易志明議員表示，由於現時對駛經青馬大橋的船隻實施 53 米的淨空高度限制，新一代的特大船舶難以經馬灣航道進入香港。他憂慮，若不放寬此限制，這類船舶或會直接駛往南沙港，而不再停泊於香港港口。他指出，香港定期班輪協會("班輪

協會")每年於領港費方面的開支約 4 億元。他認為政府當局在大鵬灣實施強制領港的規定，或會令船舶營運者基於此項規定所帶來的財務影響，而不讓其船舶停靠香港港口。

31. 運房局局長提述於 2015 年發生的船隻碰撞汲水門大橋的事故。他解釋，由於青馬大橋是通往香港國際機場的唯一陸上連接通道，故有必要於青馬大橋實施淨空高度限制，以確保航行安全。政府當局察悉業界的關注，正研究放寬青馬大橋淨空高度限制的可行性，同時會考慮技術、安全及運作方面的因素。運房局局長亦表示，大鵬灣的領港服務規定乃因應現行法例要求而實施，並已考慮業界(包括香港領港會)提出的不同意見。為回應船運業界的關注，政府當局將檢討可否豁免現行法例下的領港規定。

32. 就班輪協會向競爭事務委員會("競委會")提出的集體豁免命令申請，易志明議員察悉競委會仍在審視該項申請，並認為若有關船運公司就船舶共用協議或自願討論協議提出的申請失敗，這些公司或會放棄讓其船隻停靠於香港港口。運房局局長回應時表示，競委會對自願討論協議的初步看法是這類協議或有可能違反《競爭條例》(第 619 章)。運房局已就此事向競委會提出其意見。

33. 易志明議員警告，若上述各種情況皆實現，即內地放寬沿海運輸權限制、青馬大橋現行的淨空高度限制維持不變、在大鵬灣實施強制領港的規定，以及班輪協會向競委會提出的集體豁免命令申請失敗，或會令國際船運公司撤出香港市場，這會對香港的港口及物流業帶來不利影響。

34. 姚松炎議員提述他最近參觀了新加坡貨櫃碼頭，他認為其運作效率較香港的葵青貨櫃碼頭更高。運房局局長表示，過去 10 年，香港港口每年平均貨櫃吞吐量為 2 000 萬個標準箱，其貨櫃處理表現已超越多個世界重要港口。此外，遠洋船舶需逗留於香港港口的時間遠較其他港口為短，意味香港港口的貨物處理效率更高。香港港口有"補時

港口"之稱，船舶停泊香港港口可追回先前在貨運途中延誤的時間。

35. 就姚松炎議員詢問搬遷葵青貨櫃碼頭的可能性，運房局局長解釋，根據當局於 2014 年公布，為逐步扭轉目前供求失衡局面而制訂策略性方向的《長遠房屋策略》，有建議把市中心的某些土地用途重置，以騰出土地發展房屋，但該文件未有明確提及搬遷葵青貨櫃碼頭。香港土地用途的改動須作出全面規劃。如要搬遷葵青貨櫃碼頭，需考慮基建設施配套。

36. 姚松炎議員察悉政府當局提出在葵青區地盡其用的建議，包括就在葵涌興建多層停車場，供貨櫃車及重型/中型貨車停泊，進行可行性研究，以及就於青衣發展多層綜合大樓作貨物處理及貨櫃存放，進行同類研究。他詢問該兩項研究有何結果。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，運房局正與其他局/部門跟進葵涌土地的研究結果，並將委託顧問，就青衣土地進行研究。因應副主席的要求，政府當局同意就上述研究於會後提供進一步資料。

(會後補註：政府當局的回應已於 2017 年 7 月 31 日隨立法會 CB(4)1483/16-17(01)號文件送交委員。)

37. 易志明議員察悉，粵港澳大灣區("大灣區")的區域性發展規劃旨在推動香港、澳門與珠三角 9 個城市在商貿、物流、專業服務及運輸基建的合作和發展。就此，他詢問有關推展該計劃的措施。運房局局長回應時表示，粵港澳的有關當局及中央政府的國家發展和改革委員會已就相關事宜交流意見。詳情將於實質建議備妥後公布。此外，他表示大灣區內各港口會在優勢互補的原則下，各自發展其長處，以加強該區整體的物流實力。

38. 考慮到大灣區的區域性發展規劃將涉及巨額投資，梁國雄議員對該計劃可帶來的效益提出質疑。面對來自內地港口的激烈競爭，為確保香港港口仍能穩定發展，他建議香港港口與內地港口就各自的吞吐量處理份額簽訂協議。運房局局長回覆時

表示，由於選用哪些港口乃由付貨人決定，梁議員的建議或許不可行。他補充，不能否定香港港口與大灣區內其他港口日後合作的可能性。

### 人力發展

39. 陸頌雄議員認為，海運及港口業是香港經濟的重要支柱，也是構成本地就業的重要一環。然而，政府當局於促進海運及港口業長遠人力發展方面的措施並不理想。為評估海運及空運人才培訓基金("基金")的成效，他要求政府當局提供資料，說明完成基金下的培訓和資助計劃後投身海運行業的學生/從業員人數。

40. 譚文豪議員及梁國雄議員亦表達類似的看法，並詢問有多少學生/從業員受惠於基金下的培訓計劃，並繼續從事航海事業。譚議員要求政府當局提供資料，說明自基金推出以來，海員人數的增幅為何。

41. 運房局局長表示，政府當局已制訂多項措施，以培育業內人才，包括成立基金、與本地大學合作推出相關的培訓課程，以及透過職業訓練局("職訓局")提供適當培訓等。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)表示，截至2017年3月，基金下的培訓和資助計劃已惠及超過3 000名學生及海運和空運從業員，其中逾6成受資助者於海事相關計劃下受訓。雖然政府當局沒有備存受惠者的統計資料(即有多少人完成相關培訓計劃後投身海運行業)，但據參與的大專院校的調查顯示，約55%的受惠學生在完成1年的規定工作期後仍繼續在海運和空運業界工作。

42. 易志明議員認為，基金資助的課程，主要提供培訓予在遠洋船舶上工作的高級海員。他促請政府當局檢討其給予業內初級人員的支援。此外，他察悉基金下的"本地船舶業訓練獎勵計劃"容許受惠人士在資助期間轉職其他公司，只要他們仍繼續任職本地海員。不過，只有到職僅數個月的海員才合資格參加該計劃。他要求政府當局放寬這類限

制，讓已入職一段較長時間的海員亦可受訓成為船長。運房局局長承諾會考慮易議員的建議。

43. 海事處副處長補充，自 2004 年起，已有為遠洋船舶船員而設的獎勵計劃。在 2014 年成立基金後，已推出一項獎勵計劃，為遠洋船舶上的甲板或輪機員實習生在其實習期內提供每月 6,000 元的津貼。至於本地海員，基金下有一項獎勵計劃，為受僱於本地船舶業的新入職甲板或輪機人員提供最高 3 萬元的獎勵津貼。自 2014 年至 2017 年，此獎勵計劃的 71 名受資助者當中，有 69 人已取得相關的專業資格。過去數年，海事相關課程的畢業生人數整體上平穩增長。職訓局轄下的海事訓練學院是海運行業人力新血的主要來源。視乎該年度的收生及畢業情況，學院每年約有 40 至 60 名航海課程畢業生。

44. 為培育年輕人才，以支援海運及港口業的發展，陸頌雄議員建議，政府當局可仿效職訓局推出的"職"學創前路先導計劃，為年輕人提供相關的在職培訓。此外，他建議政府當局與海外船運公司合作，為本地人才提供培訓及就業機會。海事處副處長表示，在各航運組織及海事處的協助下，職訓局轄下海事訓練學院的畢業生一般可在航運業內獲得實習職位，也有部分畢業生獲海外船運公司聘用。

45. 陸頌雄議員察悉，政府當局容許船長二級合格證明書持有人操作海事處指定的大型船隻及路線，以紓緩本地船舶業人手短缺和老化的問題。就這方面，他詢問有關船長二級合格證明書考試的合格率，以及先前的 60 噸及 60 噸以下的船隻的船長本地合格證書是否等同於船長二級合格證明書。海事處副處長答稱，在現行法例下，先前證書的持有人符合獲取船長二級合格證明書的資格。即使他們已決定，不會把先前的 60 噸及 60 噸以下的船隻的船長本地合格證書轉換為船長二級合格證明書，他們只須完成其僱主提供的在職訓練及通過海事處的實際能力測試，仍可操作相關的大型船種。2016 年，船長二級合格證明書考試的筆試及口試合格率分別為 40% 及 20%。

46. 易志明議員察悉，海事處近年發出的海員證書有所減少。就此，他關注港內渡輪服務(例如天星小輪)的人手短缺問題。

47. 梁國雄議員亦關注到港內渡輪服務的人手短缺問題，他認為這是業內薪酬偏低所致，政府應調撥更多資源予業界，以挽留及吸引人才。

48. 運房局局長回應時表示，雖然薪酬水平或許是導致人手短缺的原因，但其他因素也會影響行業的就業情況。他補充，新加坡、上海、台北等地的海運業也面對類似的人手問題。海事處副處長亦表示，基金下的培訓和資助計劃中，有些旨在鼓勵新人投身海運行業，以及鼓勵在職海員透過考取專業資格，幫助其事業的發展。就鼓勵新人加入海運行業的資助計劃，他提述基金下的航海訓練獎勵計劃作為例子，該計劃為遠洋船舶上的合資格甲板或輪機員實習生提供最高每月 6,000 元的津貼，為期最長 3 個月。

49. 周浩鼎議員指出，基金的最初承擔額為 10 億元，他詢問基金的財政狀況如何。署理運輸及房屋局副秘書長(運輸)回應時表示，截至 2017 年 3 月，已動用 2,600 萬元，預期至 2017-2018 年度底將耗用近一半的承擔額。

50. 譚文豪議員詢問，香港海運港口局的資源會否亦撥作發展航空業。運房局局長回應時解釋，香港海運港口局為發展海運業而成立，而基金則是為海運和空運業界培育人才而設立。

### 海運服務

51. 周浩鼎議員讚揚海事處在船舶註冊方面的工作，令香港的船舶註冊表現在全球排行第四。他詢問，在香港船舶註冊處註冊的船隻在境外期間獲海事處提供 24 小時服務的可行性，以及將海事處處長就發出船隻豁免的權力下放至專業驗船師的進展。他認為在香港特別行政區駐海外各經濟貿易辦事處的協助下，海事處應能提供這類服務。運房局局長回應時表示，在現行法例下，僅海事處處長獲賦予發出船隻豁免的權力。為回應業界的關



注，政府當局正研究將發出船隻豁免的權力下放至其他海事處官員的可能。鑒於此事所涉的海事法例範圍甚廣，政府當局將與律政司一起探討有何方法加快修例程序。

52. 周浩鼎議員要求政府當局提供資料，說明在香港從事海事保險服務業的從業員及機構的數目。他並詢問，政府當局有否為從事海事保險服務業的專業人員提供的培訓制訂目標。運房局局長表示，目前香港約有 90 間海外及本地保險公司，當中有 400 名從業員提供海事保險服務。此外，國際保障及彌償組織的 13 個成員協會當中，有 12 個在香港提供服務，使香港成為倫敦以外最大的服務群組。

53. 周浩鼎議員詢問有關海事處推行"船舶註冊證明書"電子認證的進度。海事處副處長表示，預計電子認證將於 2018 年首季推行。

### 結論

54. 副主席總結時請政府當局察悉委員在會議上表達的意見和關注事宜，並就所提問題提供資料。

### 議案

55. 周浩鼎議員動議下列議案—

"本委員會促請政府加快研究利用多個特區政府駐海外經濟貿易辦事處為其在當地港口，向香港註冊船隻提供各種支援服務，包括迅速提供因被當地港口監督檢查或扣查時所需的認證文件。同時，加快探討邀請更多海運相關的國際組織來香港開設辦事處的可行性，促進行業發展。"

56. 副主席裁定周浩鼎議員提出的議案與議程項目直接有關。副主席命令鳴響表決鐘，召喚委員就議案進行表決。表決鐘鐘聲響起 5 分鐘。

57. 副主席將議案付諸表決。由於所有在席委員均投票贊成議案，副主席宣布議案獲通過。

(會後補註：議案措辭已於 2017 年 6 月 27 日隨立法會 CB(4)1315/16-17(01)號文件送交委員。政府當局就議案作出的回應於 2017 年 7 月 31 日隨立法會 CB(4)1484/16-17(01)號文件送交委員。)

## **VI. 其他事項**

58. 議事完畢，會議於下午 12 時 41 分結束。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2017 年 9 月 7 日