

**本地船隻諮詢委員會**  
**第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會會議**  
**第十七次會議紀錄**

日期：2016 年 6 月 10 日（星期五）

時間：上午 10 時正

地點：中環海港政府大樓 14 樓 1405-06 室

**出席者（排名不分先後）**

李耀光先生（主席）	海事處
左宜安先生	香港油蔴地小輪船有限公司
梁瑞堅先生	天星小輪有限公司
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司
李甫文先生	新世界第一渡輪服務有限公司
李建華先生	新世界第一渡輪服務有限公司
陳錦標先生	愉景灣航運服務有限公司
劉赤峰先生	愉景灣航運服務有限公司
蒙偉豪先生	愉景灣航運服務有限公司
張國平先生	珀麗灣客運有限公司
伍兆緣先生	港九小輪控股有限公司
王志明先生	港九小輪控股有限公司
羅愕瑩先生	財利船廠有限公司
陳志明先生	香港船廠有限公司
李志偉先生	香港海員工會
楊開強先生	香港海員工會
胡家信先生	華南拖船有限公司
范 強先生	海港運輸業總工會
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司
黃耀榮先生	港九電船拖輪商會有限公司
梁兆榮先生	港九電船拖輪商會有限公司
郭威雄先生	港九電船拖輪商會有限公司
<b>Mr. Alan REID</b>	香港遊艇會
黃耀華先生	海上遊覽業聯會
郭志航先生	海上遊覽業聯會
李志強先生	海上遊覽業聯會
李誠慶先生	西貢街渡商會
李展濤先生	香港滑水總會

石騰龍先生	白沙灣遊艇會
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
劉偉基先生	香港仔遊艇會
張寶鋁先生	香港水上電單車協會
麥玉儀女士	翠華船務(香港)有限公司

張日東先生	警務處
邱麗絲女士	康樂及文化事務署
李國平先生	海事處
伍毅榮先生	海事處
何啟旋先生	海事處
潘貴寧女士(翻譯)	海事處
林文琪女士(秘書)	海事處

#### **缺席致歉者**

黃錦桂先生	愉景灣航運服務有限公司
李詠姿女士	海上遊覽業聯會

### **I. 開會辭**

主席歡迎業界人士出席是次會議。

### **II. 通過上次會議記錄**

2. 主席宣佈上次會議記錄獲得通過。

### **III. 討論事項**

#### **(一) 本地載客快速船船長需持有類型級別證明書的建議安排 (會議文件第1/2016號)**

3. 主席簡介會議文件第 1/2016 號。專家顧問小組在 2016 年 3 月完成就本地載客船因應港口船隻數量、交通密度和航行安全等的風險評估，建議航速在 20 節或以上的本地載客船隻應訂為快速船隻，而駕駛載客超過 100 人以上快速船隻的船長需持有類型級別證明書。
4. 胡家信先生查詢是否所有快速船船長均須要持有類型級別證明書。主席回應，於實施日期

前已駕駛此類船隻的船長將不受影響。胡家信先生續問類型級別證明書的有效期限。主席回應，處方初步建議有效期為兩年。

5. 張國偉先生指出，根據現行機制，類型級別證明書的發牌制度要求申請人必須通過體檢，因此部份年紀較大的船員未能獲批。本地客船業人手短缺問題嚴重，按最新一輪的人力資源數據，高達百分之八十的新入行船員均投身遊艇業。處方對於編發類型級別證明書有一系列的培訓課程要求，如避碰及儀器操作。若處方硬性要求船長必須持有類型級別證明書，在人手不足的前題下，業界很難作出配合。即使港澳線的規模較大，亦未必有足夠資源培訓新入職船員考取有關證明書。他認為處方在推行政策前，應先評估培訓課程及師資是否足夠，和涉及船隻及船員的數目。他查詢，每條航線是否均設有不同的類型級別證明書，而每款類型級別證明書是否限制只能操作三個種類的船隻。
6. 主席回應，處方明白到業界人手緊張，因此會按部就班推行政策。目前，現役船長將不受新規定的影響。對於師資、培訓及考試，處方仍在籌備當中，會與職業訓練局海事訓練學院、教學團體及船公司密切溝通。就類型級別證明書的類別，處方暫定會因應船隻的種類劃分，以確保船長對個別船型的操作有足夠的認知。
7. 張國偉先生指出，該公司約有百分之七十的船長將於五年之內退休，即代表約有三十多名船長需要考取類型級別證明書。他認為，業界普遍支持引入類型級別證明書的大方向，唯人手不足及師資培訓的限制有礙執行政策。現時新入職的船長主要為漁民子弟，學歷水平不高。若類型級別證明書只限船長操作三個種類的船隻，這樣會局限船公司的運作及個別船長的生計。現時業界缺乏本地專業師資，現職的導師亦未必熟悉本地線的營運狀況。他建議處方應向業界公佈計劃細節，共同商議政策的實際推行方法。郭德基先生表示，小型船公司更加缺乏專業師資，本地船隻在推行時有一定困難。
8. 主席重申，批核類型級別證明書沒有特定的課程，處方只要求申請者須擁有既定的工作經驗及操作技能。船公司可安排現職指導船長進行培訓，毋須額外聘請導師。伍毅榮先生補充，參考港澳線現時的造法，處方會每兩年派考官為申請類型級別證明書的船長進行評核，主要內容包括對個別船型的操作和設備的認識、應急措施、防火裝備及逃生方法等。
9. 李志偉先生原則上同意在本地線引進類型級別證明書，不過推行步伐過急，或會令業界無所適從。處方近年已推出不少新入職培訓課程，若同時引進類型級別證明書，將會為新入行人士帶來壓力。他認為，在人手不足的情況下推行類型級別證明書，會促使更多新入職人員轉投遊艇業。因此，他建議處方應先解決人手短缺問題，及後再提升培訓及船員質素。
10. 主席表示理解李志偉先生的觀點。他解釋，類型級別證明書並沒有要求船公司增加人手，所涉及的評估大部份是關於日常操作及應急技能，船公司可運用現有的人力資源進行內部培訓。

11. **張國平先生**指，業界專家顧問小組（BMT Asia Pacific Ltd）如何釐訂快速船隻的定義。他指出，業界對於該定義仍未能達成共識，因此不應硬性規範所有快速船的船長均須持有類型級別證明書。海外水域與香港水域的情況不一樣，因此不應採納同一個標準。他對於處方未有充分諮詢業界而推出政策表示不滿。**主席**回應，專家顧問小組對快速船隻的定義是根據本港水域的交通密度、水道和航線等客觀數據而釐訂。
12. **姜紹輝先生**認為，南丫海難的其中一個重要成因沿自考試制度。由於考試程度艱深，而行內缺乏師資，令到行內人手不足及青黃不接的問題日趨嚴重。政府對於整體港口規劃欠缺長遠方向，船員老化會直接增加意外頻次。若要有效提升本地渡輪的安全，必須從考試政策著手。
13. **黃漢權先生**指出，處方對本地渡輪及遊艇採取不同的發牌制度，前者須事先向處方提交圖紙作審批，而後者只須提交船單，以致遊艇業發展迅速。本地渡輪業因缺乏人手，因此難以配合處方新的考試制度。
14. **張國偉先生**認為，小船（如釣艇）發生意外事故的風險遠較快速船為高，不少小船船員的駕駛態度輕率，因此處方不應只著重提高快速船的安全標準而忽略對小船的規範。**主席**回應，處方亦有意循序漸進提高所有船隻的安全標準，首先會由快速船開始實施，及後推展至其他船隻。
15. **伍兆緣先生**指出，處方未有向業界討論過類型級別證明書的內容，小型船公司或需要額外資源外聘導師。**郭德基先生**指出，南丫海難後，處方只舉辦過一次船員複修班。他認為，與其引入類型級別證明書，處方可考慮增加船員複修班的次數，以讓船員溫故知新。**主席**表示，處方會計劃定期舉辦船員複修班。**張國偉先生**認為，不少中小型船公司很依賴處方或海事訓練學院舉辦的培訓課程，因此支持處方復辦船員複修班。
16. **李志偉先生**支持類型級別證明書的理念，但認為不應將其融入評核制度。類型級別證明書要派員每兩年進行一次評核，處方亦未必有足夠人手處理申請及上船評核。他認為，復辦船員複修班較為切實可行。
17. **張國偉先生**指出，類型級別證明書要求申請者參加最少 120 小時相關培訓。他查詢若船員轉職至其他公司，其培訓紀錄是否仍然有效。**主席**表示，處方視乎培訓的性質及船型個別考慮。
18. **主席**總結，由於會議就本議題仍未達成共識，會再作討論。

## **(二) 高速船雷達模擬課程訓練建議（會議文件第2/2016號）**

19. **主席**就會議文件第 2/2016 號作出介紹。處方建議日後凡駕駛以高速船標準建造的載客高速船，船長均需接受高速船雷達模擬課程訓練。船長在駕駛此類船隻時需要了解這些限制，從而在避碰行動上作出較恰當的判斷，保障航行安全。
20. **張國偉先生**認為，處方在同一時間推出類型級別證明書及高速船雷達模擬課程訓練，會大大增加本地渡輪業的壓力，亦會降低新人入行的興趣。他認為若要推行上述培訓，所有船隻應同時受到規範。另外，現時避碰規則要求船隻的固定圈為 2.5 海哩，而實際上部份水域（如維港航道、南航道、青洲北航道）根本不可能遵照有關規限。**胡家信先生**建議處方在推出政策前應要向業界提供更多資料，以便討論。
21. **李志偉先生**則認為處方近年已推出多項有關雷達的培訓，如基本雷達課程及模擬航行駕駛課程，現時又要推出高速船雷達模擬課程，內容可能重疊，令到學員混淆。**主席**回應，處方擬定整個高速船雷達模擬課程為五天，若學員已完成基本雷達課程，可直接報讀時間較短的涵接課程。
22. **李志偉先生**及**張國偉先生**均指出，不同船隻上的雷達裝置的操作介面及功能皆不同，加上培訓機構所提供的雷達款式已經過時，因此由個別船公司自行培訓會更為合適。**主席**回應，由於高速雷達的傳送模式與普通雷達不同，若船長不清楚兩者的差異，或會作出錯誤判決，容易造成意外。高速雷達模擬課程旨在讓學員了解高速船雷達與普通雷達的分別，以及高速船雷達的一般操作。
23. **胡家信先生**指出，現時處方並沒有規定本地渡輪必須安裝高速船雷達，因此認為推出有關培訓的實用性存疑。**主席**回應，雖然現時處方並無強制本地渡輪安裝高速船雷達，不過處方歡迎業界自行更換。
24. **張國偉先生**則認為，即使本地渡輪裝上高速船雷達作用亦不大，大部份低速船的雷達反射器性能根本不足以讓高速船雷達偵測其位置。因此，他建議應先加強規管低速船及推廣基本雷達課程。**姜紹輝先生**指出，在部份危險水域，即使裝置高速船雷達亦未必有效提高安全保障，因此認為引入高速船雷達模擬課程的實用性不高。
25. **郭德基先生**查詢高速船及快速船的分別。**主席**回應，前者是根據國際公式計算（主要因應排水量）而定，後者於上一個議題中已有提及。**郭德基先生**建議，處方應先確保業界清楚理解兩類船隻的定義，及後再推行政策。
26. **張國偉先生**重申，他認為本地渡輪只佔整體用量約百分之十，其他船隻亦有風險，因此不應只規管前者。他指，處方應先解決業內人手短缺的問題，及確保所有船種的船員均已接受基礎培訓，才應該推行深化的培訓課程及加強本地渡輪業的規範。

27. 主席總結，由於各委員對議題有不少意見，處方會詳細考慮及搜集更多相關資料，及後再作討論。

**(三) 就《工作守則 - 第I、II及III 類別船隻安全標準》及《工作守則 - 第IV類別船隻安全標準》作出修訂 (會議文件第3/2016號及附件)**

28. 主席邀請李國平先生講解會議文件第 3/2016 號及其附件。

29. 李國平先生報告，第 I、II、III 類別船隻原本使用同一個工作守則，修訂後將會分成三冊，第 IV 類別船隻將維持獨立一冊。四冊工作守則將會因應最新的法例要求及專家報告的意見作出修改。在 2016 年 6 月 6 日召開的本地船隻檢驗工作小組委員會第 30 次會議中，有委員希望處方可提供各項修訂的詳情。處方在該會議後已準備詳細版本，各委員可參閱附件。他會就有關第 I 及 IV 類別船隻的修訂，講解個別項目。

30. 郭德基先生及黃漢權先生指出，各委員只於會議前一天收到會議文件的附件，不可能於是次會議處理所有項目，業界需要更多時間研究當中的修訂內容。主席回應，本會議旨在為委員介紹每項修訂內容，及後會給予一個月時間提供意見，所有修訂均須通過本地船隻諮詢委員會方會落實。

**第I 類別船隻章節 1.4 (會議文件附件 p.7)**

31. 李國平先生報告，對於新建小輪和渡輪船隻，加入乘客艙窗玻璃須為可擊碎種類以利逃生的要求。梁德興先生表示已於 2016 年 6 月 6 日的本地船隻檢驗工作小組委員會會議提出，即使安裝容易擊碎的玻璃，在注滿水的情況下亦未必能夠逃生，因此質疑此修訂的實用性。主席表示，會考慮委員的意見，及後再作討論。

**第I、II、III 類別船隻章節 2.2 (會議文件附件 p.7)**

32. 李國平先生報告，處方建議將滅火器具的條文更新，以符合第 548G 章《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》的最新要求。

33. 陳錦標先生建議，處方應提供該法例的具體內容，以便分辨有關改動。主席表示，在會後會將有關文件向委員傳閱。

**第I、II、III 類別船隻章節 13.3.2 (會議文件附件 p.9)**

34. 李國平先生報告，處方建議闡明 A 類船隻船體的結構防火要求。輪機室界面結構，包括船體、艙壁、支柱及甲板須有防火結構保護，以其自身或因絕緣物料所提供，以能夠保持其所需的強度 30 分鐘或以上。水線以下船體結構絕緣材料(如有裝設)應向下延伸到輕載

水線以下至少 300 毫米處。分隔操舵室及乘客和船員艙的艙壁及甲板均須為氣密構造，以非燃燒性的耐火物料隔熱。

35. 郭德基先生提出，委員在本地船隻檢驗工作小組委員會第 30 次會議中已經表示對此修訂有所保留。主席回應，處方會將意見作紀錄，及後再討論。

#### **第 I、II、III 類別船隻附件 U-4 (會議文件附件 p.17)**

36. 姜紹輝先生查詢附件 U-6《渡輪船隻及小輪最低安全船員人數指標》的詳細內容。李國平先生回應，現有的工作守則已載列該附件，稍後會提供有關文件予各委員。

#### **第 I、II、III 類別船隻章節 1 (會議文件附件 p.11)**

37. 楊開強先生表示留意到處方將輪機操作員的「總推進功率」規限更改為「總功率」。他查詢修訂後是否會將所有機器的功率均計算在內。伍毅榮先生回應，修訂實施後，總功率會按照每名輪機操作員所操作的儀器為計算依據。
38. 張國偉先生指，有關修訂將會限制每名輪機操作員操作儀器的數目，這樣會大大影響船隻日常運作。
39. 伍毅榮先生回應，根據現時輪機操作員的牌照上列明，總功率是指主機功率。處方所建議的修訂旨為統一牌照及工作守則的字眼，因此不會影響船隻現有運作。

#### **諮詢方向及時限**

40. 張國偉先生指出，大多數的修訂是跟隨 ISO 或 SOLAS 等國際標準，他質疑船隻在本地水域(inland waters)作運時是否有需要跟隨遠洋船(ocean-going vessels)的規範，故建議處方應搜集其他國家的資料。他又指，出席本會議的委員大多為本地船隻的營運代表，席間未有技術人員代表，因此要求處方個別召開會議討論技術細節。
41. 郭德基先生及麥玉儀女士均認為，各委員尚未了解每項修訂的詳情，因此不適宜在六月份舉行的本地船隻諮詢委員會一併通過所有修訂。由於不同類別船隻的修訂不同，因此應召開個別會議講述修訂內容。
42. 姜紹輝先生認同應召開個別會議討論相關船隻的修訂，處方應檢討「新船新例，舊船舊例」的概念是否仍然有效。若處方在修訂前不充分諮詢業界，實際情況或許與草擬的有所差異，強制執行會令業界及前線員工無所適從。

43. 主席總結，處方理解業界需要更多時間考慮各項修訂建議，因此會給予合理時間收集意見，及後再作討論。

#### **IV. 其他事項**

##### **(一) 在緊急情況下使用拖輪**

44. 伍兆緣先生指出，處方規定要會當局許可的拖輪運送閒置船。由於當局許可的拖輪數目有限，他詢問在緊急情況下可否使用渡輪公司的拖輪。
45. 張國偉先生亦指，在颱風及惡劣天氣時，很多船隻需要停泊避風塘，然而當局許可的拖輪數目供不應求，若等候時間過長，會造成危險。
46. 主席表示，會將有關情況向巡邏組反映。

##### **(二) 《本地船長三級證明書考試手冊》**

47. 主席報告，處方在 6 月 8 日出版《本地船長三級證明書考試手冊》，介紹投考本地船長三級證明書所須資格、考試模式和綱要，並提供題目樣本作參考。該手冊已上載至海事處網站，歡迎參閱。

#### **V. 下次會議日期**

48. 下次會議日期及時間待定。

#### **VI. 散會時間**

49. 會議於中午 12 時 30 分結束。

海事處

2016 年 7 月