

## 本地船只咨询委员会 第 14 次会议记录

---

日期：2013 年 10 月 23 日（星期三）

时间：上午 10 时 30 分

地点：海港政府大楼 24 楼会议室 A

### 出席者

主席：	童汉明先生	海事处副处长
委员：	司徒法先生	船舶建造及维修业代表
	吴国荣先生	造船业代表
	谢大明先生	船舶检验业代表
	（代黄立帆先生出席）	
	何沛玲女士	海事保险业代表
	陆北鸿先生	海员训练机构代表
	万国清先生	载货船只营运代表
	温子杰先生	小轮及观光船只经营人代表
	张国伟先生	渡轮船只经营人代表
	卢浩然先生	驾艇游乐者代表
	李善昌先生	香港警务处代表
	黎英强先生	海事处署理总经理 / 本地船舶安全
	陈卓生先生	海事处总经理 / 港务
秘书：	黄佩莹女士	海事处行政主任（委员会及总务）

### 列席者

姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会
黄耀勤先生	香港货船业总商会
左宜安先生	香港油麻地小轮船有限公司
彭华根先生	香港渔民互助社
郭志航先生	海上游览业联会
李诚庆先生	西贡街渡商会
范强先生	小轮业职工会
安民生先生	小轮业职工会
胡家信先生	香港船务职员协会
郭德基先生	港九电船拖轮商会有限公司
裴志强先生	港九电船拖轮商会有限公司
陈玉莲女士	香港领港会
王世发先生	海事处总经理 / 船舶注册及海员事务

王永洪先生

海事处高级海事主任 / 船只航行监察中心

邓光辉先生

海事处署理高级验船主任 / 本地船舶安全

### 因事缺席者

樊树荣先生

内河货运经营人代表

何俊贤议员

渔业代表

萧炳荣先生

海员团体代表

## I. 开会辞

1. 主席欢迎所有与会者出席会议，并特别欢迎代船舶检验业代表黄立帆先生出席的谢大明先生。

## II. 通过上次会议记录

2. 第 13 次会议已于 2013 年 4 月 16 日举行，会议记录已先后于 2013 年 5 月和 10 月分发给委员传阅以供通过。建议修订事项已提交供委员参考和发表意见。该会议记录无须再作修订，获得通过。

## III. 新议事项

### **会议文件第 5/2013 号—于北大屿山水域设立主要航道**

3. 王永洪先生详细讲解该文件，表示鉴于北大屿山水域已经成为香港最繁忙的水域之一，海事处建议于北大屿山水域设立主要航道，以便更有效组织该区的海上交通。他简介拟设航道的配置，例如划界、建立航道交汇处、增设界标、迁移现有浮标，以及在拟设的青山航道实施单向通航控制措施等。为掌握现场的交通情况，海事处在设计航道的过程中曾与香港领港会在海事处训练中心就该水域北行和南行的航行情况进行模拟测试。王先生表示，领港事务咨询委员会已于 2013 年 9 月 24 日举行的会议通过有关建议。

4. 姜绍辉先生同意确有需要更有效地规管海上交通以提升航行安全，但由于主要航道禁止捕鱼，他深切关注有关建议对渔民生计的影响。姜先生表示，对渔民而言，在该区设定分道航行制是较佳的做法，因为他们仍可在分隔带捕鱼。他进一步向当局查询是否有该区的捕鱼活动数据。彭华根先生指，海事处应与渔农自然护理署（渔护署）紧密合作，向渔民团体发布拟设航道的资料和解释相关法例。
5. 王永洪先生阐述，北大屿山水域的海上交通流量在过去 20 年大幅增加，而在繁忙水域捕鱼涉及高风险。设立航道的建议旨在提升海上交通安全。海事处亦已考虑设定分道航行制的可能性，但该区水域的阔度不足以实行分道航行制。他强调拟设的航道不会影响附近水质，渔民仍可在航道界线以外捕鱼。他表示海事处已把有关建议通知渔护署，并会在推广航道方面继续与该署紧密合作。此外，他承诺收集有关渔船在该区水域的交通数据供委员参考。
6. 卢浩然先生询问可否以指定数字作为航道代号，而无须引述航道全名，方便参照。与会者备悉他的建议。关于郭德基先生对扩阔北航道的查询，王永洪先生响应指海事处正拟备有关计划，稍后将提交委员，以咨询意见。主席总结说委员没有对此新议事项提出反对。

#### IV. 续议事项

##### ***会议文件第 6/2013 号—请委员通过促进本地船只及航行安全的措施***

7. 主席感谢整个海事业界对订立促进本地船只及航行安全的改善措施采取支持和正面响应的态度，并请黎英强先生向委员讲述会议文件，特别是关于拟于第一阶段实施的五项建议改善措施，以及对《工作守则—第 I、II 及 III 类别船只安全标准》（工作守则）的相关修订。讨论的重点和结论摘录如下：

##### **(i) 载客超过 100 人的船只备存应变部署表和进行紧急事故演习**

- (a) 郭德基先生表示，载客船只每两个月进行一次紧急事故演习过于频密。姜绍辉先生询问外国当地船只的现行做法，以作参考；他同时建议在该等措施实施后设立检讨机制，以确保措施的成效。主席强调演习次数越多，船员对发生紧急事故时须采取的行动便越熟悉。他强调部门会定期检讨工作守则，研究改善空间。

- (b) 主席答复黄耀勤先生的查询指有关规定不适用于闲置船只。不过，一旦闲置船只恢复运作，船公司便须按照工作守则的规定安排紧急事故演习。
- (c) 裴志强先生询问记录紧急事故演习的文件格式和海事处进行检查的时间表。张国伟先生询问有关记录须备存在船上多久。主席答称海事处会拟定记录格式的样本供委员参考，并说明演习记录须随时供海事处检查，包括突擊检查。委员经讨论后同意有关记录须妥为保存在船上至少一年，以供海事处人员检查。
- (d) 谢大明先生指出，根据国际标准，船上所有船员均须熟悉在发生紧急事故时所须采取的适当行动。他询问对于在两次演习期间加入船上工作的新船员该如何安排。主席表示，如有这种情况，船只营运商有责任向新加入的船员提供培训。
- (e) 主席总结说第一项措施获本委员会通过。委员同意此项措施应在不迟于工作守则修订公布后的六个月实施。

**(ii) 船上救生衣的相关说明和指示**

- (a) 张国伟先生询问，对于不同船只为特别场合 / 活动添置备用的小童救生衣，以及为更换旧有救生衣而购置但未及印上船只数据的救生衣，处方有何安排。委员经讨论后同意，该等为特别活动添置的小童救生衣无须印上船名。工作守则为此将稍作调整。委员亦赞成所有有关船只在接受海事处的年度检验时，须备有足够数量的救生衣，且救生衣上须印有船名或拥有权证明书编号。如海事处在突击检查期间发现新添置作替补的救生衣因特殊情况而未及印上船只数据，船公司将不会被视作违反工作守则。不过，海事处会向船公司发出催办信要求跟进。
- (b) 关于郭志航先生和卢浩然先生的提问，主席响应时澄清有关措施将适用于所有第 I 类别船只，并会通过工作守则而非立法方式落实执行。

- (c) 郭德基先生认为政府应牵头制作录像或教育节目，向市民推广载客船上的安全讯息和示范如何取得、穿着和使用救生衣。张国伟先生对此表示赞同。海事处会考虑他们的建议。
- (d) 委员通过第二项措施，并同意此项措施将在不迟于工作守则修订公布三个月后的第一次周年检船时实施。

### (iii) 水密门的警报器和标示

- (a) 委员通过第三项措施，并同意此项措施将不迟于工作守则修订公布后的六个月实施。

### (iv) 负责瞭望工作的船员

- (a) 张国伟先生对建议载于工作守则的高速船安全配员标准深表关注，因为即使船只已减速靠泊或以低于工作守则所定的高速船航速航行，无论在任何时间仍须增派一名船员协助瞭望。他表示业界在没有额外人手的情况下，要实施这项措施存在困难。他要求在一般情况下航速低于 15 节的船只不受此规定所限。
- (b) 另一方面，张先生指由于船只设计和现场环境不尽相同，执行瞭望工作的船员未必能够在驾驶台内值勤，胡家信先生和司徒法先生表示赞同。陈卓生先生同意船员可以在驾驶台外执行瞭望工作，但应获提供合适的通话装置，方便船长和船员有效沟通。
- (c) 经过长时间讨论后，委员达成共识，同意增派负责瞭望的船员的当值位置应由船长指定。工作守则将作修订，说明由船长在人手编制中调配一名船员协助执行瞭望工作。海事处会就高速船靠泊和驶离泊位事宜发出补充指引。
- (d) 委员通过第四项措施，并同意此措施应在不迟于工作守则修订公布后的 12 个月实施。

(v) 紧急情况下的最低安全配员

- (a) 温子杰先生指出，业界原则上支持此措施，不过希望获提供有关配员水平的指引以供参考。他亦询问由船员进行的演习与海事处现行的年度检验的不同之处。他又关注到可能需要增加人手的规定未必容易达到。
- (b) 黎英强先生概述，海事处将就所须的配员水平拟备参考图表，以供本委员会的小组委员会进一步讨论，但实际要求视乎船员在海事处人员作最后检验时在船上进行的演习而定。主席指会尽快与业界研究制作有关演习的录像，让船员及海事处验船人员明白演习应如何进行。
- (c) 委员通过第五项措施，并同意此措施应在不迟于相关修订公布 12 个月后的第一次周年验船时实施。
8. 黎英强先生补充，船长视力标准证明书除可由注册医生签发，亦可由注册视光师签发，工作守则会相应作出修订。
9. 主席总结说工作守则会作修订，以纳入委员的意见。经修订的工作守则会在下星期内分发各委员传阅，相关修订于 2013 年 11 月底在宪报刊登。

(会后补注： 经修订的工作守则分别于 2013 年 11 月 1 日及 2013 年 11 月 11 日分发各委员传阅，并于 2013 年 11 月 29 日刊宪公布实施。)

**会议文件第 7/2013 号—海事预备课程、在职培训和一日复修课程内容数据**

10. 王世发先生详述数据文件内容。该文件概述海事预备课程的大纲、本地海员考取船长三级证明书所须的船上在职培训，以及供本地载客船船长修读的一日复修课程。他指出课程内容在设计时，已参考海事训练学院和香港海员工会举办的课程。培训的范围和方向已于 2013 年 10 月 17 日举行的第 I 类别及第 IV 类别船只联合小组委员会（小组委员会）会议上获原则上通过。小组委员会将于 2013 年 12 月 5 日举行的会议上进一步讨论课程的细节。

11. 陆北鸿先生建议一日复修课程的时数应容许弹性安排，不应固定为7.5小时。王世发先生回答在研究培训机构举办的海事预备课程和一天复修课程的认可资格时，会与海事训练学院和香港海员工会进一步讨论课程时数的问题。
12. 关于海员在考取船长三级证明书前须完成船上在职培训的要求，张国伟先生认为，船长或轮机长虽然熟悉本身的工作，但未必可以如专业导师般有效地教授建议的培训课程。王世发先生响应，有关培训项目基本上是船长或轮机长的日常工作，作为导师，他们应该有能力和接受培训者传授工作经验。此外，培训课程并没要求他们拥有导师的专业资格。
13. 温子杰先生查询可否以海事预备课程抵销船上在职培训的时间。王世发先生指可以在下次小组委员会会议上进一步讨论有关细节。
14. 王世发先生响应裴志强先生的询问，澄清有关措施虽然会在2014年1月实施，在新措施下，计划考取船长三级证明书的首批考生将会在2015年1月或之后才参加考试。
15. 张国伟先生询问，海事训练学院会否添置一艘船作训练用途。陆北鸿先生回答，基于财政考虑，以及海事训练学院会利用船只仿真驾驶系统提供培训，海事训练学院暂时无此计划。
16. 姜绍辉先生表示，渔民如要在考取船长三级证明书前到进修中心完成海事预备课程，有一定困难。王世发先生指有关课程会在多个中心举办，方便学员上课。他亦会把以上各项新措施通知渔护署。
17. 委员对业界近年人手不足的问题深表关注，并抱怨难于招募新血。航运业的工作环境和前途均逊于其他运输业。委员促请政府投放更多资源培训新人，并且制定政策鼓励更多人投身航运业。
18. 部分委员亦批评政府漠视航运业及业界对社会的贡献。香港在航运业方面亦欠缺全面和可持续发展的政策或规划。他们请求有关决策局认真考虑制定长远发展政策，使业界得以存续。
19. 主席向委员表示，有关决策局正制定措施，以一亿元海运及空运人才培养基金协助业界持续发展。

## V. 其他事项

20. 姜绍辉先生表示现时第 III 类别船只的附属船只不可申请装设引擎，他要求放宽这项限制。

(会后补注： 根据《商船（本地船只）（证明书及牌照事宜）规例》（第 548 章，附属法例 D），第 III 类别船只的附属船只不可装设引擎。有关条文如下：

“13(1)处长可应请求而在本地船只的拥有权证明书上作出表明以下意思的批注—

(a) （如领有证明书船只是第 III 类别船只）领有证明书船只可与一艘或多于一艘均符合以下说明的附属船只一并使用—

(i) 该附属船只与领有证明书船只属于同一船东；

(ii) 该附属船只的总长度不超过 4 米；及

(iii) 该附属船只没有装设引擎” )

21. 姜先生进一步建议政府参照适用于道路交通的安全咨询委员会，设立海上交通安全咨询委员会，收集更多市民的意见以改善海上安全。主席表示本委员会并非讨论这项议题的合适平台，他应向其他合适平台转达其信息。
22. 张国伟先生指调查委员会报告内专家证人提出的建议很多都不切实际，没有顾及本地航运界的真实情况，如营商环境、人手和培训规定、资源分配，以至业界的长远发展。温子杰先生对此表示赞同。为此整个业界正承受不合理的压力，处于进退两难的局面。他建议政府委聘本地专家研究调查委员会报告的建议，制定切实可行及有意义的措施以供推行。主席响应，如再进行顾问研究，会让社会有负面印象，认为政府和航运界故意拖延和逃避责任。他鼓励委员持正面态度，与政府合作研究及推行可行的措施，以提升本地船只的航行安全。

## VI. 下次会议日期

23. 议事完毕，会议于下午 1 时 05 分结束。下次会议日期容后公布。