

本地船只咨询委员会
第 20 次会议记录

日期: 2016 年 6 月 30 日 (星期四)

时间: 下午 2 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:	萧炳荣先生	海员团体
	陈焕龙先生	载货船只营运
	吴国荣先生	造船业
	温子杰先生	小轮及观光船只营运
	张国伟先生	渡轮船只营运
	陈念良先生	游艇营运
	刘经伦先生	香港警务处
	陈汉斌先生	海事处总经理 / 港务 (讲解会议文件第 5 / 2016 号)
	杨布光先生	海事处总经理 / 本地船舶安全 (讲解会议文件第 10 及 11 / 2016 号)
	秘书:	冼铭俊先生

列席者

姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会
左宜安先生	香港油麻地小轮船有限公司
陈汉耀先生	港九小轮控股有限公司
黄耀勤先生	香港货船业总商会有限公司
李志强先生	海上游览业联会
郭志航先生	海上游览业联会
黄汉权先生	港九电船拖轮商会有限公司
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
李诚庆先生	西贡街渡商会
范强先生	小轮业职工会
胡家信先生	华南拖船有限公司

陈树华先生	香港鸭脷洲机器同业公会
林印捷先生	香港领港会
王世发先生	海事处助理处长（特别职务）
邓庆江先生	海事处高级验船主任 / 本地船舶安全
黎英强先生	海事处总海运政策主任
（讲解会议文件第6及7 / 2016号）	
史强先生	海事处高级验船主任 / 技术政策 1
（讲解会议文件第8 / 2016号）	
麦发安先生	海事处高级船舶安全主任 / 海事工业安全
（讲解会议文件第9 / 2016号）	

因事缺席者

司徒法先生	船舶建造及维修业
黄良蔚先生	海事保险业
樊树荣先生	内河货物营运
麦昭基先生	海员训练
黄立帆先生	船舶检验工作
何俊贤议员	渔业

经办人
/ 部门

I. 开会辞

1. 主席欢迎所有与会者出席会议，并欢迎以下新委员：
 - 陈焕龙先生接替万国清先生（载货船只营运代表）
 - 杨布光先生接替邓光辉先生（海事处总经理 / 本地船舶安全）

II. 通过上次会议记录

秘书

2. 第 19 次会议已于 2015 年 12 月 3 日举行，会议记录(中、英文版) 于 2016 年 2 月 5 日以信函分发给委员传阅。该会议记录无须修订，获得通过。
3. (会后补注：第 19 次会议记录于 2016 年 7 月 6 日上传至海事处网页。¹)

III. 报告事项

总经理
/ 港务

(i) 会议文件第 5 / 2016 号 – 本地船只强制第三者风险保险提高投保额

4. 陈汉斌先生（海事处总经理 / 港务）讲解该资料文件，并告知委员有关提高本地船只强制第三者风险保险的投保额。新的法定最低法律责任保额将于 2016 年 9 月 1 日生效，适用于本地船只、内地或澳门的非公约船只。
5. 陈汉斌先生续称，本地船只咨询委员会在 2015 年 5 月 5 日的第 17 次会议通过会议文件第 3 / 2015 号“检讨本地船只强制第三者风险保险的要求”（该会议纪录段 7）²，另海事处布告 2016 年第 71 号³已于 2016 年 6

¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m151203c.pdf

² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp03_15c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150505c.pdf (段 7)

月 1 日上载至海事处网页。

6. 主席呼吁业界参加在七月份举行的两场简报会，使本地船只和内河船只经营者更了解新的规定（见该会议文件段 3）。
7. 各委员备悉会议文件第 5 / 2016 号。

总海运 (ii)
政策主
任

- 会议文件第 6 / 2016 号 –
本地船只实施《商船（防止空气污染）规例》（第 413P
章）
8. 黎英强先生（海事处总海运政策主任）向委员讲解该资料文件，并告知委员有关本地船只实施《商船（防止空气污染）规例》（第 413P 章），以取代现行的《商船（防止空气污染）规例》（第 413M 章）。该规例将由 2016 年 7 月 1 日起实施，适用于所有香港注册船舶、在香港水域内的外国船舶，以及《商船（本地船只）条例》（第 548 章）界定的本地船只，以落实《国际防止船舶造成污染公约》（“《防污公约》”）附则 VI 载列的空气污染管制规定。
 9. 黎英强先生续称，本地船只咨询委员会在 2009 年 4 月 1 日传阅并通过会议文件第 6 / 2009 号“对本地船只实施《防污公约》附则 VI 修正案”⁴。
 10. 姜绍辉先生询问，海事处会否另外发信给本地船只的各船东、经营人、船长和代理人，呼吁他们留意新规例。
 11. 黎英强先生响应，海事处布告 2016 年第 39 号⁵已于 2016 年 4 月 6 日上载至海事处网页。

³ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16071c.pdf>

⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp6_09c.pdf

⁵ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16039c.pdf>

12. 各委员备悉会议文件第 6 / 2016 号。
13. (会后补注：秘书于 2016 年 7 月 29 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则及文件。因各委员于限期前 (2016 年 8 月 11 日) 没有意见，视为已确认有关工作守则及文件。)

总海运 (iii)
政策主
任

会议文件第 7 / 2016 号 –
本地船只实施《2016 年商船 (防止油类污染) (修订)
规例》

14. 黎英强先生 (海事处总海运政策主任) 向委员讲解该资料文件，并告知委员有关本地船只实施《2016 年商船 (防止油类污染) (修订) 规例》。新修订之《商船 (防止油类污染) 规例》 (第 413A 章) 将由 2016 年 10 月 1 日起实施，适用于所有香港注册船舶、在香港水域内的外国船舶，以及《商船 (本地船只) 条例》 (第 548 章) 界定的本地船只，以落实《防污公约》附则 I 载列的油类污染管制规定。
15. 黎英强先生续称，本地船只咨询委员会在 2014 年 10 月 10 日的第 16 次会议通过会议文件第 12 / 2014 号“本地船只实施《防污公约》附则 I 的修正案” (该会议纪录段 14)⁶，另海事处布告会容后公布。
16. 各委员备悉会议文件第 7 / 2016 号。
17. (会后补注：海事处布告 2016 年第 101 号⁷已于 2016 年 7 月 28 日上载至海事处网页。另秘书于 2016 年 7 月 29 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则及文件。因各委员于限期前 (2016 年 8 月 11 日) 没有意见，视为已确认有关工作守则及文件。)

⁶ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp12_14c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m141010c.pdf (段 14)

⁷ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16101c.pdf>

高级验船主任 / 技术政策 1 (iv)

会议文件第 8 / 2016 号 – 本地船只实施《2016 年商船（安全）（遇险讯号及避碰）（修订）规例》

18. 史强先生（海事处高级验船主任 / 技术政策 1）讲解该资料文件，并告知委员有关本地船只实施《2016 年商船（安全）（遇险讯号及避碰）（修订）规例》。新修订之《商船（安全）（遇险讯号及避碰）规例》（第 369N 章）将由 2016 年 7 月 1 日起实施，适用于所有香港注册船舶、在香港水域内的外国船舶，以及《商船（本地船只）条例》（第 548 章）界定的本地船只，以落实《1972 年国际海上避碰规则》（“《避碰规则》”）及其最新规定。本次对第 369N 章的修订并没有对船只的操作提出比现有规定更加严格的要求，亦无要求船只新增设备，而对于某些设备的要求相对以往有所放宽，例如，不再要求长度在 12 至 20 米之间的船只配备号钟。
19. 史强先生续称，本地船只咨询委员会在 2015 年 5 月 5 日的第 17 次会议通过会议文件第 6 / 2015 号“本地船只实施《避碰规则》的修订”（该会议纪录段 17）⁸，另海事处布告 2016 年第 86 号⁹已于 2016 年 6 月 24 日上载至海事处网页。
20. 各委员备悉会议文件第 8 / 2016 号。
21. （会后补注：秘书于 2016 年 7 月 29 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则，再于 8 月 8 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则（更新版）。因各委员于限期前（2016 年 8 月 19 日）没有意见，视为已确认有关工作守则及文件。）

⁸ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp06_15c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150505c.pdf（段 17）

⁹ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16086c.pdf>

高级船舶安全主任 / 海事工业安全 (v)

会议文件第 9 / 2016 号 – 在香港境内的载货集装箱总重量验证指引

22. 麦发安先生（海事处高级船舶安全主任 / 海事工业安全）讲解该资料文件，并告知委员有关在香港境内的载货集装箱总重量验证指引。《国际海上人命安全公约》（“《SOLAS 公约》”）第 VI 章第 2 条的修订案将于 2016 年 7 月 1 日在香港生效。该修订案规定在集装箱被装上《SOLAS 公约》第 VI 章适用的船只前，必须先完成强制性的集装箱总重量验证，该规定只适用于 SOLAS 的船只。
23. 麦发安先生续称，海事处已于 2016 年 4 至 6 月举行六场简介会，逾一千人出席。简报投影片和常见问题可于海事处网站下载。¹⁰ 海事处布告 2016 年第 43 号、第 87 号和第 90 号¹¹亦分别于 2016 年 4 月 15 日、6 月 24 日和 6 月 28 日上载至海事处网页。
24. 各委员备悉会议文件第 9 / 2016 号。

IV. 新议事项

总经理 / 本地船舶安全 (i)

会议文件第 10 / 2016 号 – 第 IA 类 (> 60 人) 载客船的主机、齿轮箱和尾轴等检验间隔期延长方案

25. 杨布光先生（海事处总经理 / 本地船舶安全）讲解该文件，并征求委员同意，通过有关获发牌可运载超过 60 名乘客的第 IA 类别船只（第 IA 类 (> 60 人) 载客船）的主机、齿轮箱和尾轴等相关检验项目的检验间隔期延长方案。

¹⁰ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/miss_vgm_presentation_c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/faq/faq_miss_vgm.html

¹¹ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16043c.pdf> , <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16087c.pdf> 和 <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16090c.pdf>

26. 杨布光先生阐释，处方因应业界要求，收集常装置在本地船只上几个主要品牌主机以运作时间作大修周期的数据。基于谨慎审视的评估，本处认为船东在符合该会议文件附件的条件下，可以申请主机、齿轮箱、尾轴、螺旋桨、舵和舵杆的检验间隔期由现行每 2 年一次延长 12 个月至每 3 年一次，包括：

- (a) 主机和齿轮箱的运行时间于检验到期时仍未达到制造商或其他数据所显示建议的大修间隔时间；
- (b) 主机和齿轮箱在检验到期前 24 个月内曾完成大修；或
- (c) 主机和齿轮箱在检验到期前 24 个月内曾被全新更换。

27. 由于委员没有提出其它意见，会议文件第 10 / 2016 号获通过。海事处将修改相关工作守则以落实建议。

28. (会后补注：秘书于 2016 年 7 月 29 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则及文件。因各委员于限期前 (2016 年 8 月 11 日) 没有意见，视为已确认有关工作守则及文件。)

(ii) 会议文件第 11 / 2016 号 – 建议放在第 II 类别船只上的救生衣毋须配备救生衣灯

总经理
/ 本地
船舶安
全

29. 杨布光先生 (海事处总经理 / 本地船舶安全) 讲解该文件，并征求委员同意，通过在第 II 类别船只上的救生衣可以毋须配备救生衣灯的建议。

30. 杨布光先生告知委员，该会议文件段 4 的首句“第 III 类别持有“多程进港许可证”的渔船可以在香港以外水域作业”应更正为“第 III 类别的渔船已获豁免申报出入口，可以在香港以外水域作业”。

31. 杨布光先生阐述，按现行《工作守则 – 第I、II及III类别船只安全标准》（“工作守则”）¹²第七章第 2.8 段的要求，放在第II类别船只上的救生衣须配备救生衣灯。然而，业界反映虽则船只是在香港水域外运作，但仍限于内河航区，而区内环境多属内陆水道，水面情况并不会比香港水域恶劣，故要求重新审视在香港水域外但仍限于内河航区运作的船只有否必要为放置的救生衣配备救生衣灯。
32. 杨布光先生续称，本处以人命安全为宗旨，就业界的反映与澳洲和新西兰海事当局海上安全规则的要求进行基准分析，认为放在第 II 类别船只上的救生衣可以毋须配备救生衣灯。
33. （会后补注：会议文件第 11/2016 号脚注 3 的第二句“沿岸水域的界定可达避风港 30 英里范围内”应更正为“沿岸水域的界定可达避风港 30 海里范围内”。）
34. 陈念良先生询问，这些研究有否关注在黄昏或夜晚发生事故时，即使风浪不大，都可因水流而影响搜救队其搜索的范围。
35. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））补充，虽然本处建议救生衣可以毋须配备救生衣灯，但根据国际海事组织《SOLAS 公约》的要求，在香港以外国际海域航行的船只之救生衣须附连哨子和反光带，另救生圈须附连反光带（见现行工作守则第七章第 2.8 段）。
36. 陈念良先生认为，救生衣灯非常重要，除了协助搜救人员之救援工作，亦可让遇险者在等待救援时心情平复，因此希望处方考虑撤回其建议。
37. 黄耀勤先生认为，船只已经具备足够的救生设备，包括救生圈之自亮灯，其亮度比救生衣灯还要强，因此

¹² http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop123c.pdf

希望处方考虑救生衣灯的实用性。

38. 陈念良先生补充，在香港水流较急的地方，如蒲台岛和南丫岛，并非每个人在遇险时救生圈在身旁，遇险者可能个别漂流，因此救生衣灯的作用更为重要。
39. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））回应，在现行机制下，在本港水域航行的船只，其救生衣毋须配备救生衣灯，另考虑到其它国家，包括新西兰离岸 30 海里之附近水域也毋须为救生衣配备救生衣灯，对比香港水域以外仍限于内河航区，其范围一般不超过海岸线 12 海里，本处遂建议第 II 类别船只上的救生衣可以毋须配备救生衣灯。尽管如此，处方并不反对船东为救生衣配备救生衣灯，亦不会在验船时要求船东拆下其救生衣灯（如已安装）。
40. 陈念良先生评论，不太接受处方的解释，盼望处方应多鼓励有能力和负责任的船东为救生衣配备救生衣灯，另要求就其对救生衣的观点记录在案。
41. 姜绍辉先生表示相信海事处的专业判断，并认为背景灯光（如泛光灯）远较救生衣灯的亮度强，因此救生衣灯的作用不大，而且警务处水警亦已经有足够的侦测仪器，方便救援。
42. 由于委员没有提出其它意见，会议文件第 11 / 2016 号获通过。海事处将修改相关工作守则以落实建议。
43. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））补充，处方预计本年七月初将修改相关工作守则以落实会议文件第 10 / 2016 和 11 / 2016 号的建议，并预留两星期咨询业界修改工作守则的条文。若业界无反对意见，本处才会刊宪。
44. （会后补注：秘书于 2016 年 7 月 29 日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则及文件。因各委员于限期前

(2016年8月11日)没有意见,视为已确认有关工作守则及文件。)

助理处长 (特别职务) V. (i)

其他事项

分拆并修改第 I 至 IV 类别船只安全标准之工作守则:

45. 王世发先生 (海事处助理处长 (特别职务)) 表示, 现时第 I、II、III 类别船只安全标准之工作守则合并为一本¹³, 而第 IV 类别船只安全标准之工作守则独立为一本¹⁴, 另因现时本处前线同事与业界就各工作守则内某些条文有不同的理解和诠释。为了让处方和业界有更清晰而一致的文本, 本处希望本年年底先将第 I 至 IV 类别船只安全标准之工作守则转为分拆本, 另若就某类别船只安全标准之工作守则有新修订的条文, 处方会在分拆本以追踪修订模式呈示原文和誊稿。处方亦会咨询业界有关工作守则内每章、每段、每节的条文, 倘若业界对某项条文持不同意见, 处方会与业界在另外的平台 (如焦点小组) 商讨。
46. 主席呼吁业界大力支持海事处分拆并修改第 I 至 IV 类别船只安全标准之工作守则的建议, 集合众人之力, 制订更清晰精准的文本, 方便业界和本处同事阅读应用。
47. 裴志强先生询问, 处方会否理顺现时法例与工作守则相悖之处, 如有。
48. 王世发先生 (海事处助理处长 (特别职务)) 响应, 工作守则不能凌驾于法例, 因此, 业界须确保符合现时法例下之要求, 例如, 现时法例下规定第 II 类别船只须具备 5% 的儿童救生衣 (见《商船 (本地船只) (安全及检验) 规例》(第 548G 章) 附表 3)。纵然处方现正安排修例, 修例需要数年时间, 在此阶段, 业界

¹³ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop123c.pdf

¹⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop4c.pdf

仍须遵从上述规例。

49. 裴志强先生认为，海事处应开放双方面的平台与业界共同磋商分拆并修改工作守则，而非由海事处单方面提议修改某项条文。
50. 温子杰先生询问，海事处会否预设时限修改工作守则。
51. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））响应，分拆和修改工作守则一事绝对乃处方与业界双向的交流。处方冀望尽快把第 I 至 IV 类别船只之工作守则分拆为各自的文本；而就争议性较大的条文，处方会与业界在另外的平台（如焦点小组）下寻求共识。
52. 温子杰先生续问，在过渡期下，海事处可否有弹性地或酌情诠释现时工作守则下某些条文。
53. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））重申，处方现时全面执行《商船（本地船只）条例》（第 548 章）和工作守则下的条文，而处方也制订多份内部指引，协助前线同事诠释工作守则中的条文。处方又在每月的内部本地船舶安全会议中，听取前线同事关于执行工作守则内的实际情况及业界的回响，云云。
54. 姜绍辉先生认为，工作守则中有些条文不合时宜，询问处方可否在不影响海上安全的前提下删除。
55. 主席响应，工作守则之条文并非随意增删。处方在修改工作守则相关条文前（例如会议文件第 10 / 2016 和 11 / 2016 号），会参照相关国家情况和本地业界的情况，才作出適切评估，乃有根有据的。
56. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））重申，处方百分百执行法例和工作守则下的条文。至于姜绍辉先生曾以书面建议海事处让业界可于图纸上以附页批注的形式记载不涉及安全的轻微改动（见上次第 19

次会议之会议记录段 51)，该建议非工作守则之范畴。处方在本年六月的内部研究中，正考虑姜先生的建议，但须厘清法例，并就轻微改动立下定义和范围；至于涉及安全的改动，处方认为船东需补交图则，以供审批。

助理处 (ii)
长（特
别 职
务）

获准载客超过 100 人的第 I 类别船只 –
船长定期进行体格检验

57. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））汇报，处方曾于本年 4 月 20 日发信致船东、船只经理人、船只经营人和船长。信中述及，为提升本地载客船只的安全，加强本地船只及航行的安全，本地船只咨询委员会在 2015 年 8 月 18 日的第 18 次会议上，通过会议文件第 11 / 2015 号“船长定期体格检验”，为获准载客超过 100 人的第 I 类别船只船长至少每五年进行一次体格检验制定指引（该会议纪录段 III.(vi)）¹⁵。
58. 王世发先生续称，该指引适用于第 I 类别获准载客超过 100 人的船只，雇主应为受雇船长安排在入职时及其后每五年进行一次体格检验。任何受影响的船长如在本指引发出的五年内已进行过符合附件指引的体格检验，该体格检验会被认可。而雇主只需为船长安排在该次体格检验后每五年再进行体格检验。本处将容后发出海事处布告，另为避免届时出现挤拥情况，处方呼吁船公司尽早安排相关船长进行体格检验。
59. 各委员备悉上述事项。

助理处 (iii)
长（特
别 职
务）

模拟驾驶操作评估

60. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））表示，本地船只咨询委员会在 2015 年 8 月 18 日的第 18 次会议上，通过会议文件第 12 / 2015 号“模拟驾驶操作评

¹⁵ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp11_15c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150818c.pdf（段 III.(vi)）

估”。这项规定适用于申领船长一级证明书以操作第I类别船只和申领游乐船只一级操作人证明书以操作为租金或报酬而出租的游乐船只的人士（该会议纪录段 III.(vii)）¹⁶。处方将于第三季修改考试规则，并刊宪落实要求。

61. 张国伟先生质疑，有关教育机构有否足够资源开设相关课程（包括有否足够老师教授相关课程）。他批评海事训练学院已逾9个月尚未开设本地船长复修课程，另又数次搁置举办本地船舶消防训练课程和急救（基本及医疗技能合并）课程。他续说，以他的公司为例，未来数年将逾七成的一级船长退休，担心有关教育机构会否开设足够的模拟驾驶操作评估课程，确保学员可以顺利修毕该课程并申领船长一级证明书。
62. 范强先生补充，小轮业职工会于去年首次开办模拟驾驶操作评估课程，今年年初亦已开办一期，学费为港币约5,600元。他续说，若集齐人数，小轮业职工会将统筹并联络海事训练学院开班，至于本地船舶消防与急救课程，开班的确有困难。
63. 王世发先生（海事处助理处长（特别职务））响应，因应业界人手问题，就模拟驾驶操作评估一事而须修订《商船（本地船只）（本地合格证明书）规则》、《本地合格证明书考试规则》与《游乐船只操作人合格证明书考试规则》，及刊宪会延后进行。另海事处会与海事训练学院麦昭基总监与小轮业职工会磋商有关教育机构举办课程的次数、业界尚未报读相关课程的人数、教育机构的收生人数，云云。
64. 主席总结，处方会先搜集数据，衡量问题轻重与根由，再厘定课程内容与考试规则如何配合。

¹⁶ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp12_15c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150818c.pdf（段 III.(vii)）

- 助理处 (iv) 本地载客船只安装雷达资助计划
长 (特别职务)
65. 王世发先生 (海事处助理处长 (特别职务)) 汇报, 在改善载客船只的航行及通讯设备方面, 处方就要求相关船只安装三种航行及通讯设备 (即船舶自动识别系统、雷达和甚高频无线电话), 现正修订现行法例。而为鼓励业界安装合格规格雷达, 本处于本年 1 月推出计划, 半额资助本地载客船只安装合格规格雷达, 截止日期为 2017 年 3 月 31 日 (见会议文件第 16 / 2015 号“本地载客船只安装雷达资助计划”)¹⁷。主席提醒业界须安装合格规格雷达并接受资助承诺, 方可获得资助款项 (见该会议文件段 9 及申请表格第四部)。
- 助理处 (v) 甚高频无线电话
长 (特别职务)
66. 王世发先生 (海事处助理处长 (特别职务)) 呼吁业界安装甚高频无线电话, 可自行或透过工会 / 商会向通讯事务管理局 (“通讯局”) 申请或查询手提式甚高频无线电话设备类型检定或类型认可。
67. (会后补注: 申请或查询数据可浏览通讯局网页 OFCA I 401(16) 2016 年 7 月第 21 版。¹⁸)
- 总经理 (vi) 第 I 及 IV 类别本地船只联合小组委员会 – 值班和作息安排工作小组
/ 本地船舶安全
68. 杨布光先生 (海事处总经理 / 本地船舶安全) 汇报, 第 I 及 IV 类别本地船只联合小组委员会曾发布会议文件第 9 / 2012 号“本地载客船只的船员工作时间模式”¹⁹, 咨询该小组委员会之委员。另在 2013 年 4 月 11 日的第五次会议中, 本处重述建议的指引, 包括 (1) 当船员连续航行执勤时间达 6 小时, 应有 30 分钟的小休时段; (2) 每 24 小时总累积执勤时间应以 13 小时

¹⁷ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp16_15c.pdf 和

http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/pdf/lvacp16_15anx1.pdf

¹⁸ <http://www.ofca.gov.hk/filemanager/ofca/common/Industry/telecom/standard/i401c.pdf>

¹⁹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_jsc_p1209_c.pdf

为上限；和（3）船员应该有最少 40 分钟的用膳时间，用膳时间可被视为小休时段。以上建议初步只适用于持牌渡轮，在运作畅顺后再考虑延伸到小轮（见该会议纪录段 31）²⁰。

69. 杨布光先生续称，该小组委员会辖下的值班和作息安排工作小组于 2016 年 5 月 12 日开会，各方对本处上述指引持以下的意见：

(a) 劳方代表表示，原则上支持为船员的工时制定指引，不过在人手紧绌的前提下较难实践，建议若要长远解决人手问题，应由基层船员（如水手）开始提供培训。另现时业界普遍采用 24-24 工作模式，劳方代表认为实行工时上限后或可能要改为「上班 12 小时后休息 12 小时」或三更制（即 8-8-8 工作模式），影响收入，此外，船员每天需要上班，变相增加交通费。

(b) 资方代表认为，业界人手不足，乃因较少年青人考虑投身本地渡轮业，及人手老化的问题严重，倘若同时加强工时规管会有很大的困难。若然严格规管执勤时间，并维持现行的班次不变，必须增聘人手。但在人手短缺的情况下，船公司无法聘请足够数量的员工，建议海事处应加强培训新一代投入本地船只行业。

鉴于工作小组各委员对于船员的值班和作息安排时间模式未能达成共识，本处遂给予劳资双方更多时间与业内人士面洽，并在需要时召开会议继续讨论。

70. 张国伟先生表示原则上支持本处的建议，然而人手紧绌，希望政府多投放资源在本地船界培训年青人。

²⁰ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_jsc_m130411_c.pdf（段 31）

71. 主席表示，人才培训是运输及房屋局其中一项政策措施。本处会继续与局方沟通，落实海运及空运人才培训基金下的措施和资助计划，继续推动与业界及院校的三方合作，支持海运业的人力发展。

高级验船主任 / 本地船舶安全 (vii)

会议文件第 17 / 2015 号至第 19 / 2015 号

72. 邓庆江先生（海事处高级验船主任 / 本地船舶安全）说，本地船只咨询委员会在2015年12月3日的第19次会议上，通过会议文件第17 / 2015号“渔船舢舨可设置通海鱼舱建议”²¹、第18 / 2015号“修订渔船舢舨遮蓬要求”²²及第19 / 2015号“就《工作守则 - 第I、II及III类别船只安全标准》及《工作守则 - 第IV类别船只安全标准》作出杂项修订”²³，处方将容后刊宪。
73. (会后补注：就已获通过的第18 / 2015号“修订渔船舢舨遮蓬要求”，鉴于第III类别船只小组委员会委员在2016年4月26日举行的第十四次会议和2016年6月13日举行的第十五次会议中²⁴向上述文件中的遮蓬高度重复提出更改要求，海事处遂建议将遮蓬高度由不高过主甲板1.6米改为由主甲板最低位量起高度不能超过1.85米。另秘书于2016年7月29日以电邮夹附拟议修改的相关工作守则及文件。因各委员于限期前（2016年8月11日）没有意见，视为已确认有关工作守则及文件。)

²¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp17_15c.pdf

²² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp18_15c.pdf

²³ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp19_15c.pdf

²⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_sc3_m160426c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_sc3_m160613c.pdf

VI. 散会

74. 主席向各委员致告别辞，并衷心感谢各委员对海事处的支持，冀盼各委员继续支持下任副处长，并期待分拆工作守则一事能于明年年初完成。

75. 议事完毕，会议于下午 4 时 15 分结束。下次会议日期容后公布。

本会议记录于 2016 年 12 月 30 日正式通过。

海事处委员会组

档号：L/M (29) to HQ/COM 425/1(17)