

**本地船只咨询委员会
第 23 次会议记录**

日期：2017 年 6 月 14 日（星期三）

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： 王世发先生 海事处副处长

委员： 吴国荣先生 造船业
黄立帆先生 船舶检验工作
萧炳荣先生 海员团体
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
杨上进先生 渔业
韦力诚先生 警务处总督察(小艇分区)(水警总区总部)
 (代罗家康警司出席)
陈汉斌先生 海事处总经理／港务
杨布光先生 海事处总经理／本地船舶安全
 〔讲解会议文件第 8／2017 号〕

秘书： 冼铭俊先生 海事处行政主任（委员会及总务）

列席者

莫家熙先生 警务处高级督察（行动）(水警总区总部)
李杰雄先生 海事训练学院高级教导员
裴志强先生 港九电船拖轮商会有限公司
郑 琪先生 海事处副处长（特别职务）
何永康先生 海事处助理处长（特别职务）
卓训璘先生 海事处助理处长／策划及海事服务
 〔讲解会议文件第 11／2017 号〕
何好逴女士 海事处总行政主任（特别事务）
 〔列席会议文件第 12／2017 号〕

李子侨先生 海事处高级政务主任（特别职务）
邓庆江先生 海事处高级验船主任／本地船舶安全
李国平先生 海事处合约验船主任／本地船舶安全
李荣宗先生 海事处高级验船主任（特别职务）
〔讲解会议文件第9、10 & 12／2017号〕
陈福昭先生 海事处高级海事主任／策划及发展协调(1)
〔讲解会议文件第11／2017号〕
黄雅贤女士 海事处高级统计师
〔讲解会议文件第11／2017号〕
陈嘉茵女士 政策二十一研究主任
〔列席会议文件第11／2017号〕
马德仁先生 政策二十一研究助理
〔列席会议文件第11／2017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
麦昭基先生 海员训练
陈焕龙先生 载货船只营运
方智辉先生 内河货物营运
陈念良先生 游艇营运

I. 开会辞

1. 主席告知与会者是次会议有足够的法定人数¹，因此继续举行会议。
2. 主席欢迎所有与会者出席会议，并告知他们本地船只咨询委员会（委员会）的内务守则：
 - (a) 请所有与会者把手机调较至静音模式。
 - (b) 本委员会的会议并非闭门会议。会议场地若可容纳业界人士作旁听者，业界人士可预先向秘书处留名，秘书将另行咨询主席。
 - (c) 秘书处将不会把旁听者在会议上的口述意见作书面纪录。
 - (d) 旁听者在会议上发言前，须先得到主席示意允许。〔会后补注：旁听者无权表决在委员会会议席前待决或产生的问题。²〕
 - (e) 如委员会商讨的事项为限阅或机密文件，根据「需要知道」的原则，主席可请旁听者避席／离席，而该会议文件及其讨论亦只限于处方职员及本委员会成员。

¹ 根据《商船（本地船隻）条例》（第548章）第4(5)条，会议的法定人数为不少於本地船隻諮詢委員會成員人數的二分之一。

² 見本地船隻諮詢委員會2006年12月8日第1次會議記錄段8 (http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m061208c.pdf)

II. 通过上次会议记录

- 秘书
- 第 22 次会议已于 2017 年 3 月 20 日举行，会议记录（双语版本）已于 2017 年 5 月 29 日和 6 月 7 日以电邮分发给委员传阅。该会议记录无须修订，获得通过。
 - 〔会后补注：第 22 次会议记录于 2017 年 6 月 27 日上载至海事处网页。³〕

III. 前议事项

- 海事处
高级验
船主任
(特别
职务)
- 李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））表示，海事处已检视 MD 617「本地船只改装申请表」⁴，现时的申请表为两页纸，格式简洁，让船东自行填写更新的安全设备及主要装置。至于「安全设备及主要装置纪录」⁵，该表格为四页纸，数据繁多，处方认为不宜把该表格所有选项抄录至 MD 617。处方将参照 MD 511「更改拥有权证明书／运作牌照资料通知书」⁶上所列出的最常更改的项目，以修订 MD 617。
 - 张国伟先生建议，海事处可考虑采用电子表格的模式，方便业界提交数据申请。
 - 主席响应，加强使用信息科技乃海事处制度改革的其中一项范畴。例如，海事处正建立电子交件渠道，方便合资格验船师提交图则及其他检验数据，以供审批⁷。
 - 主席表示，海事处就「最低配员人数」一事已与业界讨论了一段时间，处方须厘清何谓「营运／运作」与

³ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m170320c.pdf

⁴ <http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/md617.pdf>

⁵ 見會議文件第 2/2017 號附件二 (http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp2_17c.pdf)

⁶ <http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/md511.pdf>

⁷ 見《海事處制度改革督導委員會最終報告》段 3.23 和 3.43
(http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/steeringcom_c.pdf)

「在航行中」等词汇，如有需要，将咨询律政司的法律意见。

IV. 新议事项

海事处 (i)
总经理
／本地
船舶安
全

会议文件第 8／2017 号 -
修改第 I 至 III 类别船只安全标准之工作守则

9. 杨布光先生（海事处总经理／本地船舶安全）汇报会议文件第 8／2017 号。该会议文件拟就有关海事处建议就《工作守则-第 I 类别船只安全标准》、《工作守则-第 II 类别船只安全标准》及《工作守则-第 III 类别船只安全标准》（统称《工作守则》）作出的修订，向各委员咨询意见。
10. 主席说，《工作守则》乃业界的「天书」。为方便业界和处方阅读，海事处往后不会动辄修订《工作守则》其文字纰漏之处，而会每年检视并更新《工作守则》。
11. 黄立帆先生询问，该会议文件附件 1《工作守则-第 I 类别船只安全标准》第 IV 章拟新增的第 1.5.2 段中述及的「遮蔽航区」会否包括香港所有水域。
12. 温子杰先生询问，附件 I 表 7-3 备注*6 的更新是否指现时和更新的绝缘测试检验程序皆并存适用。邓庆江先生（海事处高级验船主任／本地船舶安全）答是。主席恳请杨上进先生将有关绝缘测试检验程序的安排转达渔业界。
13. [会后补注：秘书处于 2017 年 6 月 16 日以电邮回复各委员，「遮蔽航区」指根据中华人民共和国海事局发布的《国内航行海船法定检验技术规则》总则 13.1(4)的定义，「遮蔽航区指在沿海航区内，由海岸与岛屿、岛屿与岛屿围成的遮蔽条件较好、波浪较小的海域。在该海域内岛屿之间、岛屿与海岸之间的横

跨距离应不超过 10 n mile (10 海里)」。为此，海事处认为在上述范围内的香港海域运作船只，可以适用遮蔽航区的规定。电邮写明委员如对上述说明有任何意见，欢迎提出讨论。如海事处在两星期内没有收到其他意见，会议文件第 8/2017 号将被视为获委员赞成通过。]

14. [会后补注：直至截止日期(即 2017 年 6 月 29 日)，秘书处知悉黄立帆先生对本处以上说明，并无异议。其他委员没有提出其他意见，会议文件第 8/2017 号遂获通过。]

海事处 (ii)
高级验船主任
(特别职务)

会议文件第 9/2017 号 - 就《商船(本地船只)(安全及检验)规例》(第 548G 章)作杂项修订

15. 李荣宗先生(海事处高级验船主任(特别职务))汇报会议文件第 9/2017 号。该会议文件拟就《商船(本地船只)(安全及检验)规例》(第 548G 章)作出杂项修订，向各委员咨询意见。
16. 李荣宗先生(海事处高级验船主任(特别职务))阐述，修订的细节包括：
- (a) 须在发出证明书等之前批准图则；
 - (b) 在内河航限内运作的第 II 类别船只的救生圈数目；
 - (c) 在内河航限内运作的第 II 类别船只有关气胀式救生筏的要求；
 - (d) 防火措施及灭火器具的配备；
 - (e) 另设附表载列在香港水域内运作的石油运输船的灭火器具的配备要求；及
 - (f) 修订特用途船只有关载重线证明书及干舷勘定证明书的要求。

17. 主席归纳，以上拟修订的细节可分为：

- (a) 文字编辑有纰漏之处，须予以更正；或
 - (b) 处方推行的措施部分为行政措施，宜纳入在附属法例中，赋以法律权力；或
 - (c) 省去部分过于繁赘的条文可给予处方及业界较大弹性，改善处方批图的效率。
18. 委员没有提出其他意见，会议文件第 9/2017 号遂获通过。

海事处 (iii)
高级验船主任
(特别职务)

会议文件第 10/2017 号 -
对经特许验船师检验的本地船只进行复核检验

19. 李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））汇报会议文件第 10/2017 号。该会议文件就对经特许验船师检验的本地船只进行复核检验的修订程序，向各委员咨询意见。
20. 吴国荣先生希望处方阐述该文件第 5(a)段的具体安排。李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））响应，表现合符要求的特许验船师将被海事处复核检验少于 10%的船只总数，而表现有待改善的特许验船师则将被海事处抽验船只总数 10%。
21. 温子杰先生覆述他在小组委员会的意见。他认为现行复检的程序由特许验船师完成检验到船东或代理收到通知须进行复检往往在时间上有一段差距，船只可能已安排工作未能实时安排复检。温子杰先生遂建议海事处可在收到「委聘通知书」时预先抽选须复检的船只，待收到该船的「检验声明书」时便可实时通知船东或代理。
22. 李荣宗先生（海事处高级验船主任（特别职务））响应，海事处现行做法为处方收妥特许验船师的检验声明书后，便通知特许验船师和船东被抽验船只。处方会对现行复检的程序再作检讨，进一步缩减通知复检

的时间。此外，处方亦建议特许验船师在完成检验后尽快向处方提交检验声明书。

23. 主席综合以上意见，将再内部讨论有关抽验船只的行政安排。如会议文件第 10/2017 号须作微调，会以文件传阅形式给予各委员两星期内提出书面意见（如有）。
24. [会后补注：秘书处于 2017 年 6 月 29 日以电邮发放会议文件第 10/2017 号（更新版）供各委员参阅。处方明白委员的建议，会在下一次会议时向委员汇报进度。直至截止日期（即 2017 年 7 月 12 日），各委员没有提出意见，会议文件第 10/2017 号（更新版）遂获通过。]

海事处 (iv)
高级统计师、
海事处
高级海事主任
／策划
及发展
协 调
(1)

会议文件第 11/2017 号 –
避风塘面积需求评估

25. 黄雅贤女士（海事处高级统计师）和陈福昭先生（海事处高级海事主任／策划及发展协调(1)）向委员阐述会议文件第 11/2017 号（投影片载于附录）。该会议文件向委员简介《2015 至 2030 年避风塘面积需求评估》报告拟稿、香港境内本地船只停泊位和避风泊位面积检讨（「检讨」）结果，以及改善现有避风泊位面积使用情况的建议措施。
26. 就温子杰先生询问，秘书处已于会后当天以电邮发放投影片（见附录），供各委员参阅。至于《2015 至 2030 年避风塘面积需求评估》报告拟稿的中文版本，待完成翻译工作后，便会发放给委员备悉。[会后补注：秘书处已于 2017 年 8 月 4 日以电邮发出该报告拟稿的中文译本。]
27. 黄雅贤女士（海事处高级统计师）简述避风塘面积需求评估结果：

- (a) 在 2014 年至 2030 年整段期间，可给第 I 至第 III 类别船只和内地访港船只使用的避风泊位面积会有逾 80 公顷剩余；
- (b) 可给第 IV 类别船只使用的避风泊位面积会由 2014 年短缺 8.6 公顷预计大幅增加至 2030 年短缺 75.5 公顷；及
- (c) 基于避风塘和避风碇泊处是按先到先得方式开放给所有类别的本地船只，预计至 2030 年，全港的避风泊位面积足以应付本地船只的需求。

28. 黄雅贤女士(海事处高级统计师)概述检讨结果如下：

- (a) 鉴于第 IV 类别船只对避风泊位面积有庞大需求，不同类别的本地船只争用避风塘泊位面积的情况势将加剧；
- (b) 在正常天气情况下，目前和未来均有足够停泊面积供本地船只使用；
- (c) 西贡白沙湾避风碇泊处采用单点系泊方法，导致靠泊量偏低；
- (d) 喜灵洲避风塘和盐田仔避风塘位处偏远地区，缺乏交通支持，因此使用率低；及
- (e) 基于区域需求的短期变化提供避风泊位面积，是既不实际也不符合成本效益。

29. 陈福昭先生(海事处高级海事主任／策划及发展协调

(1)) 简介以下建议措施：

- (a) 改善避风塘的使用情况；
- (b) 增加白沙湾避风碇泊处的靠泊量；
- (c) 在观塘避风塘设立指定非游乐船只系泊区；
及
- (d) 扩大三个在早禾坑、大美督和船湾海私人系泊设备区。

30. 就喜灵洲避风塘使用率偏低的情况，张国伟先生表示：

- (a) 鉴于喜灵洲避风塘有个别地点相当水浅，海事处可考虑进行疏浚工程，方便吃水较深的船只停泊；
- (b) 现时喜灵洲避风塘入口附近有不少大型工程趸船停泊，对其他船只造成障碍，不敢贸然驶进避风塘。他建议海事处可考虑改善工程趸船的靠泊模式，以增加该避风塘的使用率；
- (c) 海事处在推算避风塘泊位面积需求时应考虑骤增的短期需求（例如休渔期）；
- (d) 就推算分类而言，海事处应把第 I 类别载客船只细分为渡轮和其他船只（如小轮、街渡）。渡轮船长至少 40 米，载客量多。他续说，鉴于南丫岛和长洲的人口预计增加，运输署已要求渡轮公司增加船队，应付服务需求，但渡轮未必获准许敷设私人系泊设备；及
- (e) 鉴于「东大屿都会」的发展，他询问海事处喜灵洲避风塘会否搬迁。

31. 卓训璘先生（海事处助理处长／策划及海事服务）回应，海事处将安排勘测喜灵洲避风塘入口一带水域的水深，并按需要将水浅的地点挖深。在提升避风塘使用率方面，现时海事处并不容许各类船只在避风塘敷设私人系泊设备，处方拟议在低使用率的避风塘设立新的私人系泊设备区，容许船东为其船只申请敷设私人系泊设备。该措施的好处是让有关船只有固定泊位，毋须与其他船只争用避风塘，并与工程趸船分隔。倘若避风塘因填海发展等因素需要重置，处方可按情况作出重置安排。

32. 郑琪先生（海事处副处长（特别职务））补充，「东大屿都会」的咨询刚完结，喜灵洲避风塘会否因「东大屿都会」的发展而须填海乃属多年后的事情，现为未知之数。海事处在进行下一轮避风塘面积需求评估

时，将能更精确地反映有关情况。纵使如此，处方抱积极态度，希望采取临时的行政措施善用现有的避风塘泊位面积。倘若避风塘因规划发展而须填海，将有重置安排。

33. 陈汉斌先生（海事处总经理／港务）表示，有关骤增的短期需求（例如台风季节），海事处经常与国内渔政部门保持沟通，并发信请求他们协助呼吁内地渔船在台风来临前尽早驶回其母港避风。
34. 黄雅贤女士（海事处高级统计师）表示，是次评估已考虑休渔期的因素，为休渔期所需的避风泊位面积进行评估。根据统计调查结果，在休渔期期间驶回香港避风的渔船较台风袭港时少，故休渔期期间的避风泊位面积需求亦较少。
35. 温子杰先生表示，部份避风塘使用率（如观塘、香港仔）只有七成多，希望海事处积极管理船只在避风塘靠泊的情况，避免船只自由靠泊以致避风塘面积未能被善用。杨上进先生附和，并指出香港仔西避风塘较大浪，避风作用未显成效，建议有需要时应扩建避风塘。
36. 主席响应，海事处管理海上交通，定时发劝喻信予长期靠泊在避风塘的游艇，在台风季节前亦加强巡查。他亦希望温子杰先生（代表港九电船拖轮商会）能担当协助角色，呼吁业界合作，在打风季节共同善用避风塘。
37. 就杨上进先生询问有关咨询期的时间，卓训璘先生（海事处助理处长／策划及海事服务）响应有关咨询最快于下个月展开。
38. 主席总结，本文件乃属汇报性质，海事处会就落实检讨建议的改善措施向各持份者咨询意见。

39. 委员备悉会议文件第 11/2017 号。

海事处 (v)
高级验
船主任
(特别
职务)

会议文件第 12/2017 号 -
验船师的特许和特许验船师的工作表现管理/纪律

40. 李荣宗先生 (海事处高级验船主任 (特别职务)) 汇报会议文件第 12/2017 号。该会议文件旨在告知委员有关规管特许某人为验船师的修订程序/指引,以及特许验船师的工作表现管理/纪律程序。

41. 李荣宗先生 (海事处高级验船主任 (特别职务)) 阐述,海事处曾于 2017 年上旬咨询各特许验船师及本地船只检验工作小组委员会的意见,胪列如下—

(a) 部分委员认为无必要缩短特许期(即由三年改为两年的修订):

他们认为既然新的工作表现管理/纪律制度将有足够措施监察特许验船师的工作表现;缩短特许期亦可能影响特许验船师对验船工作的承担。海事处考虑该工作小组委员会的意见后,依然认为特许期应改为两年,务求能较频密地检视有关人士是否在各方面均适合获特许为验船师。这项安排有助维持优质验船服务和海上安全。

(b) 部分委员敦请海事处提高纪律程序的透明度:处方制定拟议修定程序/指引时已征询律政司的意见,以确保程序公义。例如,被指违规的特许验船师将有机会出席纪律委员会会议,向纪律委员会就所提出的证据作出抗辩及表述论据,并就纪律委员会的裁决和建议作出陈述。有关的特许验船师亦会听取纪律委员会会议程序及其在纪律处分程序中的权利简介。

(c) 部分委员促请海事处检讨就验船师特许所规

定的持续专业发展要求：

现时规定申请特许为验船师的人士须在申请前 12 个月内完成 30 小时的持续专业发展活动。海事处认为现行要求恰当，特许验船师亦没有对这项要求提出意见。

42. 主席表示，本会议文件第 12/2017 号及会议文件第 10/2017 号的对象皆为特许验船师，乃确保特许验船师提供优质验船服务和海上安全。至于渔检，实为国家机构；而船级社亦设有国际标准，因此后者两项亦有优质保证。
43. 委员没有提出意见，并备悉会议文件第 12/2017 号。

(vi) 其他事项

海事处
副处长

本地领牌载客快速船风险评估报告

44. 主席表示，2013 年 4 月 16 日本地船只咨询委员会第 13 次会议中曾述及「快速船类型级别证书」的措施，旨在让本地载客快速船的船长具备所驾驶船只类型的类型级别证书。海事处当时预告会请国际船级社作研究，就香港水域内运作的船只何谓「快速船」给予意见⁸。

⁸ 見本地船隻諮詢委員會 2013 年 4 月 16 日第 13 次會議記錄段 IV.(i)(g)
(http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m130416c.pdf)

45. 主席续说，顾问公司于2015年11月就快速航行的本地载客船只之风险评估提交报告。基于本地船只最高航速、船只载客量和船只长度等因素，顾问公司建议「快速船」应定义为每小时最高航速20节或以上（ ≥ 20 knots）的船只。顾问公司建议可从运作模式、海员质素水平和设备配套三方面着手，船上应具备运作手册供船长和轮机长参阅，亦建议推行本地的安全管理系统。至于船员质素要求，船员宜经过仿真器训练，参加评核或考核。此外，快速船宜安装雷达反射器和自动识别系统。
46. 主席询问各委员对顾问公司的建议有何意见。
47. 张国伟先生表示，鉴于业界人手短缺问题严峻，平均船员年龄逾六十而学历水平较浅，若要求各船员须加以评核或参与考核，实际操作层面确有困难。同样地，前线船员可能会抗拒或未能充分认知安全管理系统等安全标准。他认为倘若海事处推行拟议的建议，须订立长达数年至十年的宽限期，让业界温和地承受其转变。
48. 主席响应，海事处知悉船公司顾虑「高速船」现有类型级别评核，而处方尚未就「快速船」建立其审核和考核的制度，并将适时与业界讨教。至于安全管理，现时公众对于载客船只的安全有相当期望，处方认为业界须与时俱进。处方对确保船只航行安全责无旁贷，处方并不会要求业界像远洋船般撰写航海报告 (voyage report)；初步构思拟为列表形式的表格，方便船长在开航前自行检视每个要点。处方明白一些年迈的船长未必懂书写，会再与业界讨论。

V. 散会

49. 议事完毕，会议于下午5时结束。下次会议日期容后公布。

本会议记录于 2017 年 9 月 29 日正式通过。

海事处委员会组

档号：L/M (53) to HQ/COM 425/1(20)