

本地船只咨询委员会

引入载客快速船只批注

目的

我们建议为最高巡航速度¹超过 20 节的第 I 类别船只²〔即本地领牌载客快速船只（快速客船）〕的船长及轮机操作员所须持有的本地合格证明书引入新批注。本文件旨在征询委员对有关建议的意见。

背景

2. 2015 年，海事处委聘彼安托亚太（BMT Asia）进行“本地领牌快速客船风险评估”（该研究）。该研究指出，世界上大部分伤亡事故均由人为错误引致，并就加强识别和应对潜在风险的训练提出建议。此外，研究结果亦厘定了快速客船操作人训练、评核、复修训练和认证等范畴可予改善的地方。该研究连同研究结果及建议摘录于附件 1。

现行制度

3. 根据《商船（本地船只）（证明书及牌照事宜）规例》（第 548D 章）第 47 条，任何掌管本地船只的人士，必须持有有效及适当的本地合格证明书，即船长或轮机操作员本地合格证明书。

4. 根据《渡轮服务条例》（第 104 章），快速客船如在运输署批准的渡轮航线下运作，并驶经航速限制区，可申请杂项许可证（航速限制）³（许可证）。

¹最高巡航速度是船隻在正常操作狀態下的最高可持續速度。

²第 I 類別船隻主要是載客船隻，包括渡輪船隻及小輪。

³第 548F 章第 9 條訂明維多利亞港附近的航速限制區，並規定本地船隻在日落後半小時至日出前半小時的期間內，必須以低於 15 節的航速航行。

5. 许可证要求高速船操作人须具备有效的类型级别证明书或最少两年操作高速船的经验。事实上，该项两年工作经验的要求事实使到操作快速客船的人士造成了入行障碍。

目标及建议

6. 该研究的目标旨在优化许可证制度，藉此更有效地确保海上航行安全，以及解决快速客船业界内人手短缺的问题。为采纳该研究的建议，海事处现建议，快速客船操作人的本地合格证明书必须载有快速客船的批注；而要取得批注则须接受有关训练，从而改善操作人的适任能力及安全意识水平。

7. 就申请许可证而言，当局接纳申请人以快速客船的批注，代替类型级别证明书及两年操作高速船的经验。

快速客船的批注

获发快速客船批注的条件

8. 申请人如符合以下条件，即被视为有足够能力操作快速客船，以及获发有关批注：

- (a) 第一部分-圆满修毕由快速客船的营运公司所举办，并获海事处核准的“快速客船熟习课程”；
- (b) 第二部分-通过由海事处的主考人员或经海事处认可的训练导师进行的“船只操纵实务技术评核”；以及
- (c) 第三部分-圆满修毕由快速客船的营运公司或第三方机构（例如有关工会或海事训练学院）所举办，并获海事处核准的“本地海事资源管理课程⁴”。

⁴整套训练程序适用于人为错误可造成破坏性影响的環境，當中着重人際溝通、領導，以及船隻駕駛台人員作出決策等能力。

倘若快速客船的营运公司不设训练课程，则第一部分和第二部分所述要求，可由海事处举办的快速客船考试⁵代替。有关“快速客船熟习课程”、“船只操纵实务技术评核”及“本地海事资源管理课程”的内容载于附件 2。

批注有效期及续期的安排

9. 快速客船的批注将适用于特定类型船只，有效期为两年。申请人如能提供证据，以证明具有良好安全纪录，以及在先前两年，最少有五个月操作快速客船，由此显示对该类船只的操作持续熟练，海事处可将有关批注续期两年。⁶

10. 在第四年年终为批注申请续期时，申请人除须具备所需的航海服务及安全纪录外，亦须在批注到期前 12 个月内修毕独立的本地海事资源管理课程。

11. 假如出现以下情况，海事处会要求申请人再次接受第 8 段所述各个范畴的训练，以便让批注续期：

- 持有人因干犯任何海上罪行而曾被检控，并被裁定有罪和处以罚款；或
- 持有人在过去两年内曾收到一封由海事处发出的劝谕信。

撤销批注

12. 假如持有人由于不称职、行为不当或在执行职务上曾有严重疏忽，而被认为不适宜执行与快速客船相关的职务，海事处可撤销其批注。以下是撤销快速客船批注的拟议准则。

- 持有人因干犯严重的海上罪行而曾被检控，并被裁定有罪和处以罚款或监禁；或
- 持有人在过去两年内曾收到两封由海事处发出的劝谕信。

13. 《本地合格证明书考试规则》的拟议修改内容载于附件 3。

⁵有关快速客船的考试包括口头和实务评核，其内容包括附件 2 第一及第二部分的课程纲要。

⁶符合内河船隻类型级别证明书有关批注重新生效的规定。

在本地船只上落实推行

14. 本地船舶安全组会根据海事处的数据库,确认哪些渡轮船只及小轮符合快速客船的定义。至于海事处没有备存最高巡航速度数据的新船或现有船只,本地船舶安全组会邀请船东就船只速度作出声明,并会根据第15段的规定,在快速客船的验船证明书上注明人手编配要求,以及在其运作牌照上附加一项条件。

15. 海事处会发出布告,说明以下规定。

“最高巡航速度超过20节的渡轮船只及小轮,其船长及轮机操作员除须按第548D章规例第47条所载,除持有适当和有效的本地合格证明书外,亦须各自持有海事处处长根据第548章第16条订立的规则内所述有效的‘快速客船批注’。”

过渡安排

16. 我们已充分考虑到现时快速客船的操作人已具有操作各自船只的丰富经验,而有关公司亦需要时间为新的快速客船操作人开设相关课程,因此现建议作出一项过渡安排,向符合以下条件的现有操作人签发批注:

- (a) 操作人已持有有效的类型级别证明书;或
- (b) 操作人具有最少两年操作快速客船的经验,而且没有任何意外或不良纪录。

咨 询

17. 本文建议已获第I及第II类别船只小组委员会在2021年12月17日举行的第6次会议上通过,并同意将有关建议提交本地船只咨询委员会讨论。

未来路向

18. 请委员就拟议快速客船的批注提供意见。

海事处

本地船舶及考试科

2021年12月

Risk Assessment on “Fast Speed” Locally-Licensed Passenger- Carrying Vessels

Final Report

Reference: R9147/05 Issue 3

Date: March 2016

Confidential



Risk Assessment on “Fast Speed” Locally-Licensed Passenger-Carrying Vessels

Final Report

Prepared under the Management of:

Name: Steve Roberts & James Lo

Position: Senior Consultants

Signature:  

Reviewed and Approved by:

Name: Dr Richard D. Colwill

Position: Managing Director

Signature: 

Reference: R9147/05

Date: Mar 2016

Filename: [J:\9147 - Risk Assessment on fast speed Locally Licensed Passenger Carrying Vessels\Report Deliverable\5 Final Report \(due 09th Mar 15\)\Final Report issue 3 \(03 03 16\).docx](#)

5/F, FWD Financial Centre, 308 Des Voeux Road Central, Hong Kong

Tel: (852) 2815 2221

Fax: (852) 2815 3377

BMT Asia Pacific Ltd. assumes no responsibility and shall not be liable for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document to any third parties. BMT Asia Pacific Ltd. also assumes no responsibility and shall not be liable for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document to the client unless the same is proved to have arisen solely from the negligence or wilful default of BMT Asia Pacific Ltd in which case our contractual limit of liability shall apply.

11 Summary

11.1 Definition of "fast speed"

A definition for the term "Fast Speed", be the maximum speed a craft be capable of; was proposed as "20 knots or above" on the basis that:

- Numbers of injuries resulting from incidents involving LLPCVs are much greater when involving vessels that can exceed 20 knots,
- From the stakeholder responses (from LLPCV coxswains), we considered that navigation in Hong Kong waters starts to become more stressful when vessel speed is at or above 20 knots.
- Other leading maritime authorities that have defined "fast speed" have adopted values of 20, 25 and 30 knots; among which the lower threshold of 20 knots may be most applicable to Hong Kong - given the high density of vessel traffic.

It is recommended a "fast speed" vessel exceeding a defined passenger capacity, with a consequence of higher risk should have additional safety measures.

11.2 Control Measures to Enhance the Safety of "fast speed" LLPCVs

Responding to safety issues revealed by local incident statistics, and concerns raised by industry stakeholders, the Study Team has reviewed and recommended a number of measures to enhance the safety of "fast speed" LLPCVs, reflecting both international best practice and local conditions.

The recommended measures apply to three aspects of vessel operations:

- Equipment provision
- Operational standards
- Seafarer standards

The measures are proposed for application to "Fast Speed" (≥ 20 knots) LLPCVs and according to their passenger capacity. Related measures have been grouped into packages, each of which includes measures of strategic importance. The following packages of measures are proposed:

Table 11-1 Safety Measure Focus Area Application

Package	Measures of Strategic Importance
OPERATIONAL STANDARDS	<p>Develop a user guide aimed at LLPCVs in general, with specific information (or chapter) devoted to "fast speed" LLPCV coxswains/crew/ operating companies.</p>
	<p>Implementation of a simplified Safety Management System. The system should suit the needs of the LLPCVs and the local operating environment, and be implemented for HSC-built vessels initially and then progressively moved to cover larger vessels (>100 pax) and others. It is noted that the contents of simplified Safety Management System shall be developed under separate exercise.</p>
SEAFARER STANDARDS	<p>Training on recognising and responding to potential collision situations. The training applies to Grade 1 coxswains operating a "fast speed" Class 1 vessel with LOA greater than 26.4 metres and Grade 1 PV operators operating a "fast speed" PV let for hire or reward with LOA 15 metres or greater.</p>
	<p>Practical assessment for operating "fast speed" LLPCVs, including dealing with hazardous situations, emergency drills, etc, applying initially to coxswains of larger sized "fast speed" LLPCVs (>100 pax).</p>
	<p>Require crews of 'fast speed' vessels to hold type rating certificates for the vessels they operate. It will help ensure coxswains fully understand the capability and behaviour and how to control their vessel. Most coxswains probably already have this level of awareness, but this measure will eliminate any cases where they do not. Recommended for coxswains of all >100 pax "fast speed" LLPCVs.</p> <p>One day Refresher courses for coxswains of "fast speed" LLPCVs, which coxswains would have to attend periodically.</p>
EQUIPMENT PROVISION	<p>Radar reflector to be fitted if there is a possibility the vessel may not be picked up by other vessel's radar systems.</p>
	<p>Provision of AIS that supplement radar for all "fast speed" LLPCVs.</p>

获得本地载客快速船只批注的准则

第一部分：载客快速船只熟习课程

纲要

- a. 服务航线、船舶的操作局限，以及海事处所订的任何操作条件和限制。
- b. 船只的结构和设计，包括其稳定状态和舱底污水泵装置。
- c. 掌握以下系统的操作：
 - (i) 推进系统和相关系统。
 - (ii) 电力系统。
 - (iii) 防火系统。
 - (iv) 航行系统和通讯系统。
 - (v) 船只操控系统。
- d. 当操控、操舵和推进各系统出现故障时，恢复船只操控的紧急应变程序。
- e. 掌握驾驶室一切仪器的警报和警告指示器的含义和正确应付方法。
- f. 掌握驾驶台程序。
- g. 掌握船上救生和灭火设备的使用方法，以及遇有紧急情况时召集和撤离乘客与船员的安排。
- h. 掌握货物和车辆积载固定系统的使用方法（仅适用于载货高速船）。
- i. 船只操纵实务训练。
- j. 低能见度训练。

课程监察

认可课程将受海事处课程监察计划规管。海事处会每三年进行课程审核，以评估课程内容是否符合以上纲要。

第二部分：船只操纵实务技能评核

船只操纵实务技能评核可以由海事处或海事处认可的训练导师进行。有关训练导师必须具备最少三年操纵该类别船舶的经验和良好安全纪录，并获得营运载客快速船只的有关公司批准。

(1) 船长

启航前检查

- 航行／通讯设备和警报。

遵守航行规则并顾及船舶特性

- 安全航速：考虑各种因素，包括但不限于操纵能力、停船距离、海面状况、行动是否适用于当时的环境和情况等。
- 瞭望：学员须具备使用视觉／听觉／雷达来识别风险的能力。能够使用自动雷达标绘仪（ARPA）的目标监察功能并积极报告以避免碰撞。
- 避免碰撞的行动：学员须展现有能力转变航向以避免碰撞，并易于让其他船只察觉。须评估的因素包括对船只的操控、行动是否及时，以及需否运用良好的船艺，例如选择减速／停下。学员须在不同情况下运用良好的船艺，例如当障碍物／风险出现在视线内、不在视线内，或与障碍物／对头相遇或交叉相遇时。

操控船只

- 使用不同操控模式，例如联合、独立、自动航行或后备操控模式，以及切换操控模式的正确程序。

驾驶台团队的互动

- 积极报告以主动识别潜在风险。
- 正确的接班／交接程序并留意船上进行的作业。

- 熟知驾驶台团队成员的职责和责任。

通讯／报告

- 清晰准确地通讯和传达命令。
- 能够在紧急情况下透过广播系统向乘客发出清晰简洁的指令。

紧急事故演习

- 能够安全地处理紧急情况，并熟知弃船演习和火警演习的程序。学员须考虑的因素包括：发出正确指令和指示的能力以及对应急系统的认识。

(2) 轮机操作员

启航前检查

- 设备、警报、功能测试和电池。

遵照机器参数

- 掌握机器的操作范围以及如何处理异常参数。

操控船只

- 使用不同操控模式，例如联合、独立、自动航行或后备操控模式，以及切换操控模式的正确程序。
- 从主要操控模式切换到后备操控模式。
- 启动主机和发电机。
- 从紧急位置或以后备方法启动主机和发电机。
- 舱底污水泵装置。
- 了解如何在紧急情况下手动切断与主舵机的联系并启动紧急操舵。

紧急事故演习

- 能够安全地处理紧急情况，并熟知弃船演习和火警演习的程序。学员须考虑的因素包括：发出正确指令和指示的能力以及对应急系统的认识。

第三部分：本地海事资源管理课程

以下为本地海事资源管理课程的纲要，本课程旨在加强和唤起学员的安全意识和预防紧急情况发生／处理紧急情况的能力。

宗旨

课程的宗旨是令载客快速船只操作人提高警觉。完成本课程将成为海事处发出载客快速船只批注的先决条件。

目标

圆满完成课程的学员应能掌握一定知识，包括但不限于有关海事处所订的操作条件和限制的最新信息，当中包括：

- 如何辨识导致意外的一连串事件；
- 如何分析导致意外的事件的来龙去脉；
- 为避免意外应采取的行动；
- 如何处理海事意外；以及
- 如何发挥团队精神，有效地沟通和工作；

授课模式

本课程可透过不同方式取得成果，包括课堂训练、遥距学习、计算机辅助训练、在职培训或以上方法的组合。本课程应利用与载客快速船只操作人息息相关的事例作为个案研究。

对工作人员的要求

负责课程的导师应具备充足的载客快速船只操作经验，以及对本文第三部分载列的课程纲要有所认识。导师亦应充分掌握授课和教学方法方面的知识。

课程纲要

- ◇ 发生紧急事故时的判断、决策和领导能力
- ◇ 危机及人羣管理
- ◇ 通讯与简报技巧
- ◇ 状态意识
- ◇ 错误中的人为参与
- ◇ 态度和管理技巧
- ◇ 从近期的伤亡、意外和故障事件中汲取的教训或经验

评估

导师应评估每位学员对载客快速船只的相关风险的认识程度。

课程监察

认可课程将受海事处课程监察计划规管。海事处会每三年进行课程审核，以评估课程内容是否符合以上纲要。

(A) 修订《本地合格证明书考试规则》

现有的第10章之后将加入以下新章节：

第11章

载客快速船只批注

11.1 总 则

11.1.1 凡在任何最高船速高于20节的第I类别船只上担任船长，助理船长，或轮机操作员岗位的人员，除须持有适当的本地合格证明书外，还须持有有效的载客快速船只批注（“批注”），而该批注须适用于其拟服务航行器的类别和型号。处长如认为有需要，亦可规定在载客快速船只上担任其他岗位的人员必须持有批注。

11.1.2 要符合资格申领批注，申请人必须：

- (a) 持有根据《商船（本地船只）（本地合格证明书）规则》签发的适当本地合格证明书；
- (b) 圆满修毕第11.4段指明的认可载客快速船只（类别和型号视乎拟申领的批注而定）熟习课程；
- (c) 通过第11.5段指明的认可船只操纵实务评核（“评核”）；
- (d) 圆满修毕第11.6段指明的认可本地海事资源管理课程；
以及
- (e) 圆满修毕海事处认可的雷达训练课程（只适用于船长和助理船长）。

11.1.3 申请人意欲操作的载客快速船只如不设第11.1.2(b)和11.1.2(c)段指明的认可熟习课程和认可评核，可由海事处举办的考试代替。

11.1.4 **XXX**之前的现有载客快速船只操作人过渡安排。在2022年12月31日之前，现有载客快速船只操作人如具备以下条件，或符合资格申领一个船舶类别和型号的批注：

(a) 持有该类别和型号载客快速船只的有效类型级别证明书；
或

(b) 具有至少两年操作该类别和型号载客快速船只的经验，
而且没有第11.2.3(a)和11.2.3(b)段指明的不良安全纪录。

11.2 批注有效期及续期的安排

11.2.1 批注由发出日期起计届满两年时即告失效，续期后由续期当日起计每届满两年时须再续期一次。

11.2.2 批注持有人如欲为批注续期，必须：

(a) 能证明在续期前的两年内，至少有五个月于该批注适用类型的载客快速船只上担任适当职级；以及

(b) 于批注失效前12个月内，每四年（即第二、四、六次为批注续期等）修毕第11.6段指明的本地海事资源管理课程。

11.2.3 如出现以下情况，批注持有人须再次接受第11.1.2(b)、(c)和(d)段所述的训练和评核：

(a) 持有人因干犯任何海上罪行而曾被检控，并被裁定有罪和处以罚款；或

(b) 持有人在过去两年内曾收到一封由海事处发出关于海上安全的劝谕信。

11.3 撤销批注

11.3.1 如持有人因严重海上罪行而曾被检控，并被裁定有罪而被处以罚款或监禁；或持有人在过去两年内曾收到两封由海事处发出关于海上安全的劝谕信，批注将会被撤销。

11.4 载客快速船只熟习课程

11.4.1 载客快速船只批注的熟习课程（课程）将根据批注所指类别和型号的航行器提供理论与实用并重的教学内容。第11.4.2段订明的课程纲要，仅属一般范围描述。各个类别和型号的航行器的详尽纲要，由处方与有关船公司逐一商定。

11.4.2 课程纲要

(a) 服务航线和船舶的操作上局限，以及海事处所订的任何操作条件和限制。

(b) 船只的结构和设计，包括其稳定状态和舱底污水泵装置。

(c) 掌握以下系统的操作：

(i) 推进系统和相关系统。

(ii) 电力系统。

(iii) 防火系统。

(iv) 航行系统和通讯系统。

(v) 船只操控系统。

(d) 当操控、操舵和推进各系统出现故障时，恢复船只操控的紧急应变程序。

(e) 掌握驾驶室一切仪器的警报和警告指示器的含义和正确应付方法。

(f) 掌握驾驶台程序。

(g) 掌握船上救生和灭火设备的使用方法，以及遇有紧急情况

时召集和撤离乘客与船员的安排。

(h) 掌握货物和车辆积载固定系统的使用方法（仅适用于载货高速船）。

(i) 船只操纵实务训练。

(j) 低能见度训练。

11.5 船只操纵实务技能评核

11.5.1 发出批注的评核须在批注所指类别和型号的航行器上进行。第11.5.3段订明的评核纲要，仅属一般范围描述。各个类别和型号的航行器的评核纲要，由评核人员与有关船公司逐一商定。

11.5.2 评核可以由海事处或海事处认可的训练导师进行。有关训练导师必须具备最少三年操纵该类别船舶的经验和良好安全纪录，并获得营运载客快速船只的有关公司批准。

11.5.3 考试纲要

(a) 启航前检查

(b) 遵守航行规则并顾及船舶特性

(c) 操控船只，船舶停泊和驶离泊位

(d) 驾驶台团队的互动

(e) 通讯／报告，应以确实／准确／清楚／恰当的方式发出指令。发生紧急事故时控制乘客并与其沟通。

(f) 紧急事故演习 — 举行弃船和火警演习，启动灭火系统。

11.6 本地海事资源管理课程

11.6.1 本地海事资源管理课程属所有载客快速船只操作人均须完成的常规课程。载客快速船只批注持有人须每四年修毕本地海事资源管理课程。第11.6.2段订明的课程纲要，仅属一般范围描述。课程的详尽纲要，将由处方与课程主办单位逐一商定。

11.6.2 本地海事资源管理课程纲要

- (a) 发生紧急事故时的判断、决策和领导能力
- (b) 危机及人羣管理
- (c) 通讯与简报技巧
- (d) 状态意识
- (e) 人为参与所产生的错误
- (f) 驾驶台态度和管理技巧
- (g) 从近期伤亡、意外和故障事件汲取的教训或经验

11.7 载客快速船只批注申请手续

11.7.1 载客快速船只批注的申请人请致函：

香港中环统一码头道38号
海港政府大楼3楼
内河航行及本地考试组

电邮：ssrtl@mardep.gov.hk

11.7.2 申请签发批注者须填妥申请表格（可向海事处内河航行及本地考试组索取），连同下列证明文件一并交回：

- (a) 本地合格证明书副本；

(b) 雷达训练证书副本（只适用于船长和助理船长）；

(c) 本地海事资源管理课程证书副本；

(d) 熟习课程证书副本；以及

(e) 通过船只操纵实务技能评核的纪录。

**(B). 修订《商船（本地船只）（本地合格证明书）规则》—
附表2 在本地合格证明书内加上批注**

船长（一级、二级和三级）和轮机操作员（一级、二级和三级）的
现有批注清单将加入以下批注：

*本证明书持有人可操作载客快速船只附件指明类别的
载客快速船只。此批注与载客快速船只附件一并出示
方为有效。此批注在载客快速船只附件期满当日失
效。*