

本地船只检验工作小组委员会
第二十一次会议纪录

会议日期: 2013 年 12 月 31 日(星期二)
时间: 上午 9 时 30 分至下午 12 时 15 分
地点: 海港政府大楼 24 楼 海事处会议室 A

主席: 黎英强先生 海事处署理总经理/本地船舶安全部

委员: 邓光辉先生 海事处署理高级验船主任 / 本地船舶安全组
胡卓先生 广东海事局
刘凯军副局长 广东渔业船舶检验局
刘正琪副处长 “
郭德基先生 渡轮营运
张大基先生 渡轮船只营运
黄耀勤先生 货船营运
黄耀华先生 观光船只营运
罗愕莹先生 船舶建造及维修业
陈志明先生 “
陈基先生 “
梁德荣先生 验船/顾问机构 (代表池德辉先生)
甘迪潮先生 特许机构
余锦昌先生 特许验船师
梁德兴先生 天星小轮有限公司
文润明先生 新世界第一渡轮服务有限公司 (代表黄锐昌先生)

列席: 王永洪先生 海事处高级海事主任 / 船只航行监察中心
黄永衡先生 海事处高级政务主任 / 特别职务
孙志强先生 海事处高级海事主任 / 特别职务

王伯健先生 运输署 / 总运输主任/渡轮检讨
温子杰先生 港九电船拖轮商会

黄汉权先生	“
裴志强先生	“
陈荣泰先生	新世界第一渡轮服务有限公司
廖彰健先生	港九小轮控股有限公司
陈锦洪先生	富裕小轮有限公司
麦馨文小姐	翠华船务（香港）有限公司
郭志航先生	逍遥游公司
姜绍辉先生	渔民协会
范强先生	小轮业职工会代表

秘书： 张裕莹小姐 海事处行政主任 / 船舶事务及航运政策科(1)

因事缺席者：	何俊贤议员	渔业界
	司徒显先生	油轮营运
	黄锐昌先生	新世界第一渡轮服务有限公司
	陈国梁先生	广发隆船厂
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司
	胡国光先生	全记渡有限公司
	岑健伟先生	珀丽湾客运有限公司
	陈锦标先生	愉景湾航运服务有限公司
	蓝振雄先生	船舶建造及维修业
	池德辉先生	验船/顾问机构

I 开会辞

主席欢迎广东海事局、广东渔业船舶检验局、运轮署代表、各委员、业界代表、持份者及其他与会人士出席是次本地船只检验工作小组委员会第二十一次会议。会上处方派发船上应急部署表的范本供与会人士参考。

II 确认 2013 年 9 月 19 日第二十次会议记录

2. 对于 2013 年 9 月 19 日第二十次会议记录，已于会前向各委员、业

界代表及持份者传阅，并把建议修改的意见整理。会议记录于是次会议确认作实，并会上载海事处网页。

III 讨论事项

(i) 会议文件 13/2013 - 渡轮及小轮上最低安全配员

3. 会议文件 13/2013 已于较早前给予与会者参阅。于开始讨论前，黄汉权先生表示于较早前收悉文件后，海上业界联席会议辖下的载客船关注小组(下称关注小组)于 2013 年 12 月 27 日举行会议，讨论是次的会议文件，并于 2013 年 12 月 29 日向主席发出电邮，唯至是次会议仍未收到回复。黄先生续称，处方于早前会议曾称只有超过 200 客的载客船只会增加船上最低安全配员，唯根据会议文件 13/2013 受影响船只却变成载客 100 人以上，业界早已向处方陈述现时行内人手短缺，很难增加船上配员。另外黄先生指业界如要摆放 2 倍救生衣于船上，以符合一小童一救生衣的要求，做法不可行。他表示会向运输署代表递交信件，以撤回较早前渡轮服务续牌的申请；同时向主席递交该信的副本。郭德基先生说自 2012 年 10 月 1 日的南丫撞船意外发生后，业界与处方已经过多次会议讨论，但处方未有响应业界的反对意见，令会议内容一再重复。对于关注小组于 12 月 29 日的电邮，主席指因与本会日期只差一天，故希望于会议上直接响应关注小组。

4. 黄汉灌先生指关注小组认为问题不在处方，希望与运输及房屋局局长直接对话，否则会采取进一步行动。梁德兴先生指出现时处方的验船督察已强制推行新的最低安全配员，以天星小轮及富裕小轮为例，在没有改动船只结构及设备的情况下，有船只的最低安全配员在验船时由原先的 2 人上调至 5 人。梁先生称处方一方面指咨询业界，但另一方面已着验船督察更改最低配员人数。他表示既然处方已落实措施，不明白为何处方仍要讨论此事宜，他指此举无疑是架空本小组委员会，及推翻与业界咨询后的共识。处方响应指从没意图架空本小组委员会，亦从没向验船督察发出上述所称的指示，验船督察是以当时紧急演练的情况去制定最低安全配员人数。

5. 温子杰先生指就最低安全配员一事，一直以来处方与业界透过不同途径的讨论，都是以载客 200 人以上的船只为界线，涉及 26 艘船只，縱使期间亦有意见认为某些载客 200 人或以下的船只的最低安全配员有需要上调。但此会议文件却把受影响的船只由载客 200 人以上改成 100 人以上。他代表关注小组表示希望与决定作出此改变的官员直接对话，减少业界与处方的摩擦。

6. 就以上与会者的意见，主席称处方与业界乃伙伴关系，双方面都希望提升海上安全。至于会议文件 5/2013 则为讨论文件，尚未作实。主席补充指，处方并没有在任何文件提及以 200 客为界线，但欢迎业界补充有关资料。

7. 郭德基先生并不满意处方的响应，故此随即离席。黄汉权先生指业界与处方的数据不尽相同。以载客 100 人以上的船只，业界的数据显示受影响船只数目超过 70 艘；而会议文件 13/2013 则指载客 101 至 199 人的船只的最低安全配员是 3 人，意即增加人数。他建议处方应先把相关资料备妥再与业界商讨。麦馨文女士亦要求处方解释当初提及 26 艘船的原因。温子杰先生指现时业界与处方的分歧在于受影响的船只多于 26 艘，希望处方可厘清受影响船只的数目，及订明是否是以紧急演练为决定最低配员人数的方法。

8. 主席称会议文件 5/2013 有改善空间，所以建议以是次会议文件 13/2013 作继续讨论的基础。业界认为处方的新建议纯以载客人数为界，并指前主席梁荣辉先生曾提及载客 200 人以上的 26 艘船只，所以不认同以会议文件 13/2013 替代会议文件 5/2013。业界促请处方慎重考虑及定出清晰准则，并指已多次提到现时人手不足，增加配员难度极大。

9. 温子杰先生表示除了最低配员问题外，关注小组对救生衣一事亦有意见。他问及如处方硬性规定要依会议文件 18/2013 的要求为船上每名儿童提供救生衣，船上是否需要为每名乘客摆放 2 件救生衣。他代表关注小组对处方的建议及回复表示极度遗憾，小组成员会集体离场以示抗议。他补充指，业界一直与处方商讨，唯进展及效果未见理想，并认为处方只是业界和局方之间的磨心；业界认为局方一意孤行，推行扰民措施，没有了解行内情况及听取业界的意见，故希望于 7 天内直接与局长会面，否则会采取进一步行动。关注小组成员随即离席，离席者有张大基先生、梁德兴先生、文润明先生、陈荣泰先生、黄耀华先生、黄耀勤先生、温子杰先生、裴志强先生、黄汉权先生、廖彰健先生、陈锦洪先生、麦馨文女士、郭志航及姜绍辉先生。

10. 就有委员及列席者离场，秘书指出此小组委员会的会议法定人数是 5 位委员，而在场有 7 位委员，多于法定人数，是次会议可续继进行。
[会后补注：此小组委员会的法定人数乃依据香港法例第 548 章第 6(5) 条所订明为「小组委员会会议的法定人数为不少于该小组委员会成员人数的四分之一」。本届共有 17 位委员(不计算主席、处方代表及秘书)，故法定人数为 5 人。]

11. 邓光辉先生简介此会议文件时解释，文件中显示的最低安全配员标准是以载客人数及层数为基本参考指标。由于每艘船只实际情况不同，故最终配员人数会以应急演习作决定。如有对修订后的最低安全配员人数提出上诉，则须以船只载客量的实际人数进行真实演习再作决定。他补充指，高速船须遵从《高速船守则》(HSC Code)进行逃生演习，并最少以一半人数进行。至于高速船的定义，可参考香港法例第 369AW 章第 2 条。主席补充指此文件为参考指标，希望席间能讨论如以船只载客量及甲板层数作参考是否合理。另外，亦要考虑到逃生通路的窄阔、乘客舱有否装设闭路电视及是否配备公众广播系统等。

12. 余锦昌先生认为就载客人数 850 至 1 650 人及有 3 层甲板的船只所订的指标涵盖人数过多。主席回应指该指标是基于该类现役船只的最低配员人数而订定的，而且该类船只现时数目不多。罗愕莹先生提出该标准未必适用于所有新造而属于该范围的船只。胡卓先生建议处方可罗列船只现时最低配员情况，再作检讨考虑。主席响应由于未有船上实际配员人数数据，故只能列出验船证明书上的最低配员人数。委员认为大部份船只均依验船证明书上的人数订下船上配员人数，较少机会超出配员人数。甘迪潮先生问及船上配员是否需要持有某些资格。甘先生亦指出，根据建议指标，一艘载客 849 人和一艘 850 人的船只所需配员人数会由 5 人增至 8 人，差距颇大；相比之下，一艘载客 399 人和一艘载客 400 客的船只，所需配员人数只增加 1 人。他认为建议的参考指标有不足之处，只能反映现时船只的人数及设计，未能顾及新船的情况。

13. 主席响应说，现时法例只要求本地船只上的船长及轮机员持有有效证件，其他船员则没有规定。关于载有 850 人至 1 650 客的船只，邓光辉先生指其甲板层数比载客 849 人或以下的船只多出一层，故此需要增加 3 位配员。建议中的最低配员参考指针并非直线递增，而是同时考虑因素。

14. 胡卓先生指出，如有 3 层甲板、载客 800 人的新船，建议中的指标便不适用。罗愕莹先生指出，新指标给业界的印象是必须增加配员，因此业界未必接受，希望处方与业界继续讨论。梁德荣先生说因此文件涉及现役船只，希望处方关注现时业界的人才荒，加强培训，聆听业界实际的需要。主席表示处方一直有听取业界意见并乐意进行沟通。他感谢委员提供意见。

(ii) 会议文件 14/2013 - 提早落实加强瞭望的奖励计划

15. 主席简介本会议文件内容。陈志明先生问及船员在视力测试合格后离职，该证明是否仍然有效。胡卓先生亦希望了解视力测验的有效期，而罗愕莹先生则认为船公司无法证明船员视力下降，因此工作守则须清楚订明视力测试的有效期。主席响应指，医生发出的视力测试的证明是给船员本人的，因此与离职与否无关。工作守则要求船员必须每 5 年进行一次视力测试，而证书的有效期以医生签发的日期为准。主席指出，有别于一般情况，船长及轮机员须在有关船长或轮机员证书期满时（即达 65 岁时），接受视力验查，以为证书续期，有效期 3 年，直至 71 岁，之后他们须每年接受视力检查。

16. 刘凯军副局长问奖励计划的上限可否与每艘船的最低安全配员看齐。主席解释 5 人的上限是以每船 2 更编制，每更 2 名船员，再加 1 名替假船员而设定。

17. 就发还视力测试费用方面，有提议放宽计划的资格，但处方认为此举容易导致滥用；亦有委员建议可参考外国于领取车辆牌照做法，在船员续牌时一并为他们验眼，但处方及其他委员认为此举一来会大大加重处方工作量，二来一般非持证船员是不需要牌照的，所以不可行。

18. 王伯健先生问及假若船公司为船员安排的验身已包括验眼一项，应如何处理；此外，如何界定合资格的视力测验。主席响应说，就此情况文件附录中的样本申请表格的备注已说明「如视力测验属体格检查的一部分，则只有与视力部分有关费用可申请发还」。至于何谓合资格的视力测验，样本申请表格的备注中已说明，视力测验必须在 2013 年 11 月 29 日至 2014 年 5 月 30 日期间进行，连首尾两日在内。

(iii) 会议文件 15/2013 - 香港第 I 类别本地船只的座椅支承及固定装置标准

19. 邓光辉先生简介此文件。主席补充指此文件内列出的乘客座椅条件是参照《高速船守则》(HSC Code)内对座椅的要求再加以修改。委员亦了解到在新船的建造过程中须要对乘客座椅进行相关测试。罗愕莹先生指因船只上有不同种类的座椅，如要所有座椅符合相关要求，成本会很大；他更指出高速船只的座椅测试大部分是由座椅制造商进行的。甘迪潮先生说测试在技术上可行，不过现时船级社在验查轮船(非高速船)上的座椅时亦没有一套规范的标准，特别对于力度方面的要求。他认为新标准应针对风险较高的独立座椅为主。主席表示会考虑业界提出的意见。

20. 邓光辉先生解释，文件第 5 段提到的可移动座椅，参考现时船只上的实际情况而订出的。王伯健先生指以新渡轮的三层船只为例，南丫海难前船只的顶层的所有座椅都是可以移动的，数目应超过 100 张。而现时建议中的数目只有 24 张，差距甚大，长洲居民可能会质疑此数字是否合理。有委员表示不明白为何只三层渡轮方可获得豁免。邓光辉先生指如要在船上放置超过 100 张的话，从安全角度考虑可行性低；同时，除船只种类外，在考虑是否批准设置可移动的乘客座椅时，处方还会考虑文件列出的其他条件，例如船速等。主席补充指处方了解现时的运作情况，希望可以于安全及营运之间取得平衡。

21. 罗愕莹先生指除了本文件提及的玻璃纤维强化塑料建造甲板的船只外，木制船只亦应包括在内。因以木制的船只在螺栓和螺栓母固定后也较易松脱。邓光辉先生指处方曾查看过木制船只，发现有些木制船只的螺栓会较粗，同时在螺栓和螺栓母固定后的阻力较强，座椅较不容易移位。唯邓先生亦同意处方可对木船再作一次研究，以比对与玻璃纤维强化塑料的分别。

22. 孙志强先生希望藉此机会多听取委员对载客船上设置非固定座位的意见，尤其是在审批时应顾及的因素。罗愕莹先生认为处方的要求应一视同仁，船只速度不应作为考虑放宽固定座椅限制的原因。甘迪潮先生认为放宽与否，应视乎船舱的空间、及紧急疏散通道是否畅通而定。主席说工作守则订明座椅必须固定，并且可移动的对象应尽量减少。此外，他提及姜绍辉先生在会前表示街渡的座椅设计较为简单，如需要为街渡上的座椅进行测试有难度。就业界提出的意见，主席表示处方会加以考虑，使新的标准切合本地船只的情况。

(iv) 会议文件 16/2013 - 特许验船师的资格

23. 邓光辉先生于会上介绍本文件予各与会者。席间处方没有收到对本文件有其他意见。主席表示本文件获得本小组委员会接纳及通过。

(v) 会议文件 17/2013 - 在本地载客船只安装船舶自动识别系统、雷达和甚高频无线电话

24. 主席向与会者简介文件内容。王永洪先生补充指处方于本文件提到的船舶自动识别系统(AIS)是 A 类 AIS。处方曾作内部分析，发现 A 类因其性能比 B 类较好，在船只密度高的情况下仍会发出讯号，有助船只航行监察中心有效监察海上交通情况。有关建议将通过修例实施，并会指明 AIS 的规格要求。

25. 余锦昌先生问及为何处方不资助安装 VHF，主席响应指安装 VHF 所涉及的金额相对不大，同时船东本身有责任在船上提供足够及有效的通讯设备于紧急时使用，以提升船上安全。与会者没有其他意见。

(vi) 会议文件 18/2013 - 救生衣

26. 邓光辉先生简介文件内容，并解释本文件内容是针对第 I 类别船只的救生衣安排。有委员指建议会影响船只运作及管理。甘迪潮先生指于船上提供足够及妥善救生设备是应该的，但如何管理及储存该批救生衣是一困难。主席亦指于《国际海上人命安全公约》（《SOLAS 公约》）内订明船上须备有 10%的儿童救生衣，如乘客人数中有超过 10%为儿童，则须为每名儿童备有一件救生衣。这是社会上得到认同的标准。处方对会令船只运作有困难此表示理解，故希望业界可给予意见。

27. 关于对儿童及婴儿的诠释，处方指出于 2010 年的《SOLAS 公约》内列明体重 15 - 43 公斤及身高 100 - 155 厘米为之儿童。就中国内地情况，胡卓先生说内地的要求是 5%的儿童救生衣；如有特殊情况，例如校船等载有大量学生或儿童，则要求有 100%的儿童救生衣。他指如可定出一个相关百分比，或能给予本地业界较高的操作性，遇到特别个案，可由船东主动提出更改救生衣规定，处方再逐一审批。而内地对婴儿救生衣则没有特定要求。主席指现时市场上有适合婴儿使用的救生衣。

III. 其他事项

28. 会上并没有与会者提出其他事项以作讨论。

IV 下次开会日期

29. 议事完毕，会议于下午 12 时 15 分结束，下次会议日期容后公布。