

本地船只检验工作小组委员会
第二十二次会议纪录

会议日期: 2014年2月21日(星期五)
时间: 上午10时00分至下午12时30分
地点: 海港政府大楼24楼 海事处会议室A

主席: 梁荣康先生 海事处总经理 / 本地船舶安全

委员: 邓光辉先生 海事处署理高级验船主任 / 本地船舶安全
胡卓先生 广东海事局
郭德基先生 渡轮船只营运
张大基先生 渡轮船只营运
柯铭健先生 渡轮船只营运 (代表梁德兴先生)
黄锐昌先生 渡轮船只营运
黄耀华先生 观光船只营运
陈志明先生 船舶建造及维修业
罗愕莹先生 船舶建造及维修业
陈基先生 船舶建造及维修业
池德辉先生 验船 / 顾问机构
黄耀勤先生 货船营运
司徒显先生 油轮营运
余锦昌先生 特许验船师
甘迪潮先生 特许机构

列席: 王世发先生 海事处署理助理处长 / 船舶事务
孙志强先生 海事处高级海事主任 / 特别职务
黄永衡先生 海事处高级政务主任 / 特别职务
王永洪先生 海事处高级海事主任 / 船只航行监察中心
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
张国伟先生 港九电船拖轮商会

	裴志强先生	港九电船拖轮商会
	黄汉权先生	港九电船拖轮商会
	陈国梁先生	广发隆船厂
	廖彰健先生	港九小轮控股有限公司
	王志明先生	港九小轮控股有限公司
	陈锦标先生	香港兴业运输服务有限公司
	陈锦洪先生	富裕小轮有限公司
	麦馨文女士	翠华船务（香港）有限公司
	胡国光先生	全记渡有限公司
	范 强先生	小轮业职工会
	黄玉麟先生	香港电灯有限公司
	姜绍辉先生	香港仔小轮公司
秘书:	王慕盈女士	海事处行政主任 / 船舶事务及航运政策科(2)
因事缺席者:	何俊贤议员	渔业界
	刘凯军副局长	广东渔业船舶检验局
	梁德兴先生	渡轮船只营运
	蓝振雄先生	船舶建造及维修业
	岑健伟先生	珀丽湾客运有限公司
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司
	萧炳荣先生	小轮业职工会

I 开会辞

主席欢迎各委员及其他与会人士出席是次会议。主席表示此小组委员会的目的为搜集与会人士的意见,向本地船只咨询委员会就完善 / 更新相关工作守则提供建议。

II 确认 2013 年 12 月 31 日第二十一次会议记录

2. 2013 年 12 月 31 日第二十一次会议记录已于会前向各委员、业界代表及持份者传阅,并已把修改建议的意见整理。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 1/2014 - 渡轮及小轮最低安全配员指标

3. 王世发先生简介有关文件内容。关于第 4.5 段「在无合理理由的情况下，同一名船员不能重复在不同的船只上进行紧急应变演习」，多位与会人士提出意见。张大基先生认为这会影影响船员调配，问处方有否指标定义何谓重复。王世发先生响应指处方不会参与或干涉船员调配，亦不会以次数来定义「重复」。他表示处方在执行上存在弹性。

4. 温子杰先生询问设立第 4.5 段的目的是处方的要求。王世发先生表示处方希望避免个别或一少撮船员经常在不同船只的年度检验时负责进行紧急应变演习，而其他船员则缺乏应变紧急情况的经验。处方希望所有予以职责处理紧急情况的船员，都能达到一定水平，使其在真实发生紧急情况时能够有效地发挥职能。

5. 廖彰健先生担心处方的前线验船人员未能掌握处方的弹性原则而只按照该段文字执行职责，或会过于严格。廖先生询问处方有否数据显示有相同船员经常在不同船只的年度检验时进行紧急应变演习的情况。他认为处方与业界对于重复的定义可能有差异。王世发先生重申希望业界明白刚才所说设立第 4.5 段的原则，在执行方面处方可考虑向前线人员发出指引。

6. 张大基先生指现时处方已要求船员最少每两个月进行一次紧急应变演习，而且有纪录备存，认为无需要设立第 4.5 段。郭德基先生表示船员人手短缺，各船公司都在争夺人手，因此船员流动性高，同一船员在短时间内到不同船只工作和参与紧急应变演习不足为奇。郭先生认为处方应加强培训船员的紧急应变知识，而限制个别船员重复参与演习是杞人忧天。黄汉权先生质疑处方为何不相信演习纪录，并要求处方与前线验船人员清楚订立紧急应变演习的评核准则，避免争拗。裴志强先生希望处方解释如何监察及界定船员参与演习的次数。

7. 王世发先生响应指处方与业界会在其他场合讨论和制定紧急应变演习的标准处理方法。他明白与会人士希望第 4.5 段的写法更清晰和更具弹性，处方会检讨字眼，提交下次会议讨论。他再一次强调处方希望于船上工作，特别在甲板的船员对处理危险或紧急情况时的应变程序有一定的认识，他希

望与会人士了解该段的原则。

8. 姜绍辉先生指现时船员没有凭证上纲的制度，假如有船员因为紧急应变演习的表现不理想而被辞退，可能会引致劳资冲突。他建议政府设立正式的船员发证制度，提供相关培训。另外，除非处方能够提供证明指一般船员在紧急情况下未能有效应变的情况曾多次发生，否则处方是过于忧虑。

9. 王世发先生表示处方在验船时要求船员进行紧急应变演习的制度一直存在，并非海难发生后才推行。处方期望与业界确立一些原则以订立最低安全配员指标，而 2013 年 11 月 29 日刊宪的修订工作守则亦提及最低安全配员人数须足够应付紧急情况，因此处方要求每位船员能达到处理紧急情况的应有水平。

10. 温子杰先生问假如进行紧急应变演习的船员和当值船员不同，其记名制度会否在发生意外时引起责任谁属的问题，认为实在没有必要于进行紧急应变演习时记名。王世发先生表示明白船员调配乃正常运作需要，同一只船在不同时间可能有不同船员当值。黄汉权先生认为处方应用数据证明船员的紧急应变能力是否足够，并为船员提供专业培训。同时黄先生及麦馨文女士均指政府应加强教育市民在船上遇到紧急情况时如何应变。黄耀勤先生认为很难界定第 4.5 段所指的「合理理由」。黄汉权先生、黄耀勤先生及麦馨文女士均认为应删除第 4.5 段。

11. 另外，关于第 4.2 段，甘迪潮先生询问紧急应变部署表内的船员数目能否改成「不能少于」最低安全配员人数，而非与最低安全配员人数相同。王世发先生响应指甘迪潮先生的提议适用于远洋船只。就本地载客船只而言，船员除了应付本身工作以外还需兼顾处理紧急情况，因此处方对紧急应变部署表内的船员数目有不同要求。

12. 关于第 4.5 段，甘迪潮先生分享特许机构 / 船级社的一般做法。例如当观察到某些船队侧重安排某一国籍的船员或某一类型船只进行紧急应变演习，他们并非着眼于情况是否合理，而是按照演练的目的，考虑该演习能否达测试船员紧急应变能力的效果。特许机构 / 船级社或会向船队提出疑问、建议或提示，再而跟进他们有否机制确保其他没有参与演练的船员达到要求。如果船队的表现仍不理想，特许机构 / 船级社或会考虑拒绝发证。郭德基先生和黄锐昌先生都赞同甘迪潮先生分享的做法。

(ii) 会议文件 2/2014 - 提早落实加强瞭望的奖励计划

13. 发还视力测验费用申请表已于会上提供给与会人士参考。主席表示此议题已讨论多时，如与会人士对有关会议文件无其他疑问，奖励计划会于2014年2月24日开始实行，直至2014年6月30日止。申请表格亦会上载至本处网站。邓光辉先生亦藉此向与会人士概述有关计划的内容。

14. 郭德基先生询问处方可否把奖励计划延长至2014年9月30日。主席表示由于计划目的为鼓励业界提早落实措施，因此不会考虑延长计划。黄锐昌先生询问视力测验费的收据是否只接受正本，邓光辉先生响应指视力测验费收据必须为正本，而由香港注册的医生或视光师签发的证明处方可接受副本。

15. 廖彰健先生问如果船员考取船长牌时已通过视力测验，是否仍须再做测试。王世发先生解释不同岗位的船员都有机会协助瞭望，不限于船长，而协助瞭望的船员都应至少达到最低的视力标准。纵使船长考牌时已通过视力测验，处方仍然鼓励船长再做测试，船长的视力测验费用亦包括于计划之内。廖彰健先生和张大基先生希望处方可以提高发还费用的人数上限。王世发先生指计划乃鼓励性质，因此不拟资助全数船员。

16. 张国伟先生问如果船员在入职前已通过视力测试，处方是否接受该证明；另外，该证明是否从测试日期起有效五年，期间船员不用另外进行测试。王世发先生表示正确。张国伟先生希望处方补贴65岁以上的船员的身体检查和其他相关续牌费用，以支持老年就业和纾缓业界人手短缺问题。王世发先生指由于有关提议涉政策方向及公帑运用，需要由政策局进一步研究，处方在此不能作出任何承诺。

17. 王伯健先生表示现时有些渡轮公司会以子公司形式营运，有些则以租船形式营运。他提醒业界在递交发还视力测验费用申请时，船东、经营人和船员应自行厘清当中关系，以免发生争拗。邓光辉先生亦提醒业界，医生或视光师签发的视力证明须载有一段声明，证明有关船员达到《本地合格证明书考试规则》第4章所述的视力标准，此标准亦已详列在申请表上。总结以上讨论，主席确定奖励计划会于2014年2月24日至本年6月30日期间实行。

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

18. 由于王永洪先生需要赶紧处理另一公事，因此会议先讨论会议文件第17/2013号。该会议文件已于上一次会议提交予与会人士参考，并于今次会议继续讨论。王永洪先生简介文件内容，表示处方会考虑为合格的船只提供全额资助安装AIS，半额资助安装雷达，但不拟资助安装VHF。

19. 主席表示收到委员梁德兴先生早前透过电邮表达的意见，认为该三种导航设备的适用范围不应涵盖水上食肆、固定船只和只在避风塘或遮蔽水域内运作及航速不高于15节的第I类别船只。王永洪先生响应指AIS和VHF的涵盖范围不包括水上食肆、固定船只和只在避风塘内运作的第I类别船只。就屏蔽水域而言（包括西贡、吐露港和维多利亚港），虽然其特性为海面比较平静而不当风，但是它与船只航行的风险没有直接关系。尤其维多利亚港是本港最繁忙的水域，有各式各样的船只航行，航行风险甚高，因此处方不考虑在有关水域豁免安装该三种导航设备。

20. 黄汉权先生认为从公众安全的角度考虑，处方应该要求所有本地船只安装AIS，并提供全额资助；而非只资助建议所涵盖的300多艘大型船只，漠视其余2700多艘没有安装AIS的船只的风险，否则他或会提出司法复核。他亦不赞成豁免个别船只因船体结构或电力供应限制安装AIS，而是应该淘汰该类船只。王永洪先生响应指处方参考了2012年10月1日南丫岛附近撞船事故调查委员会(调查委员会)的报告的建议，考虑到报告建议安装AIS的船只都涉及一定程度的公众利益，而处方亦根据一些因素建议安装AIS的涵盖范围，包括安装AIS的必需性和财政上的考虑，如外国的做法一般要求营业船安装AIS。由于这是把AIS应用于本地船只的第一步，因此建议先涵盖部分船只，日后处方会检讨情况。王先生重申AIS只是辅助仪器，船长需要自行判断航行情况。

21. 张大基先生担心船长缺乏操作AIS的训练，本地船只的硬件结构亦不完全合乎国际水平的技术配备，可能令AIS的数据不准确。王永洪先生指处方乐意联络培训机构商讨培训安排，海事处亦可举办相关讲座。他补充指在远洋船上使用AIS的船员也没有被要求接受培训，原因是AIS的操作并不复杂，设置了显示屏时更易于使用。而就安装AIS的法例修改需时，期间会有时间安排培训。另一方面，王先生澄清于国际海上人命安全公约(SOLAS)内有关AIS的规定不适用于本地水域，如何应用AIS会由有关当局即处方自行决定。AIS的规格须达到国际电信联盟（ITU）的要求。处方鼓励业界使用A类AIS，因为A类在接收信号时比B类稳定，比较适合繁忙的本地水域。王世发先生补充指处方去年年底曾接触海事训练学院，初步认为设立AIS训练课程可行，并了解课程约需数小时。

22. 关于安装VHF的建议，温子杰先生预计安装及考取操作牌照的费用合共可能超过五千元，由于当局建议所有载客超过12人的第I类别船只必须安装VHF，他认为受影响的人数和涉及的总成本会比安装AIS高，因此要求处方考虑全额资助安装VHF。另一方面，他强调处方应按部就班，先解决行内人手短缺问题，在培训足够数量的VHF操作员后才要求船只安装VHF。王世发先生响应指操作VHF的船员可以是现职船员，不一定要额外增加一名VHF的操作员。处方正和通讯事务管理局探讨订立配合本地船员工作需要的VHF操作牌照和其课程大纲。

23. 张大基先生问船只可否使用海上频普(Marine Band)的VHF或手提式VHF，因为它们比获认证的VHF约便宜四倍，本地游艇亦普遍使用。对于王世发先生指手提式VHF的信号可能太弱的问题，张大基先生相信在本港水域内使用其信号应该足够。至于其他可能适用于海上的VHF，王世发先生表示要向通讯事务管理局询问。

24. 郭德基先生认为应该取消VHF的操作牌照，正如出租车司机使用无线电通讯亦无须考取操作牌照。王永洪先生解释VHF牌照的目的。他指VHF是海上通用的通讯设备，使用单一频谱。VHF的操作员除了需要熟悉如何使用仪器外，还有必要了解使用VHF的守则，明白收发信号的优先次序，以防信号混乱及避免频谱被滥用。

25. 就处方建议运输危险品的第II类别船只安装AIS，黄耀勤先生希望处方照顾载有危险品而没有配备推进装置的趸船。王永洪先生表示知道有些趸船很少机会乘载危险品，但基于运载的货物属危险性质，原则上处方建议该类船只安装AIS。然而处方与业界可根据实际情况讨论监管的细节。

(iv) 会议文件 3/2014 - 特许验船师的资格

26. 邓光辉先生简介该份文件，并告知与会人士有关安排已获得本地船只咨询委员会通过。会中特别提醒于业内有兴趣成为特许验船师的人士可向海事处递交申请，而非由海事处提出邀请。

III. 其他事项

27. 邓光辉先生提醒与会人士注意 2013 年 11 月修订的第 I、II 及 III 类别船只安全标准工作手则中，第 VII 章第 15 节有关第 I 类别船只的救生衣的五项规定会于 2014 年 3 月 1 日后在有关船只首次年度检验时开始实施。

28. 裴志强先生跟进处方在审批船图方面的积压问题。邓光辉先生表示处方已调配多三名验船督察纾缓有关情况，主席补充指处方正增聘人手。

29. 廖彰健先生指业界与处方在小童救生衣存放数量的议题上尚未达成共识。麦馨文女士和黄汉权先生均认为处方应寻找合适的成人和小童两用救生衣。黄汉权先生指在在紧急情况下，乘客未必有足够时间辨别成人和小童的专用救生衣。如果有小童误穿成人专用的救生衣，又有可能引起责任谁属的问题。主席表示这个议题会于其后会议讨论。

30. 麦馨文女士询问安装雷达的半额资助上限和雷达的规格要求。主席指处方正研究详情。温子杰先生重申处方应先做好软件配套，即先解决行内人手短缺问题，为船员提供足够培训后才安装硬件设备。王世发先生表示处方正征询海事训练学院和海员工会的意见，从实用角度考虑简化雷达训练课程，课程长度约为 24 小时。郭德基先生认为应配合本地船员的需要调节牌照考试的难度。

31. 张国伟先生指海事训练学院拒绝收取非持有船长二级证明书或以上的船员报读雷达训练课程。他要求训练课程开放至正在考取船长三级证明书的船员，并批评处方未有积极要求训练机构降低入读要求。王世发先生表示没有规定雷达操作牌照的考生要持有船长证明书，至于训练课程的入读要求他会向海事训练学院了解。

32. 温子杰先生提出另一问题，指虽然处方承认 2007 年前 60 吨及 60 吨以下的船只的船长本地合格证书（60 吨证书）等同现时船长二级证明书，但他报读海事训练学院的课程时该学院不承认先前的证书，并要求他更换新证书。另一方面，郭德基先生表示天星小轮的总长度多于 26.4 米但少于 60 吨，持有 60 吨证书的人士可担任船长，但持有船长二级证明书的人士则不可以，因此船长宁愿保留 60 吨证书。对于这些情况主席表示会考虑检讨。

IV 下次开会日期

33. 议事完毕，会议于下午 12 时 30 分结束，下次会议日期容后公布。