

本地船只检验工作小组委员会  
第二十四次会议记录

会议日期: 2014年5月22日(星期四)  
时间: 下午2时30分至下午4时15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: 刘军先生 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  
Mr. Leo KWAN 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  
池德辉先生 验船 / 顾问机构  
陈基先生 船舶建造及维修业  
蓝振雄先生 船舶建造及维修业  
司徒显先生 油轮营运  
黄耀勤先生 货船营运  
余锦昌先生 特许验船师

列席: 王世发先生 海事处署理助理处长 / 船舶事务  
邓光辉先生 海事处高级验船主任 / 本地船舶安全  
孙志强先生 海事处高级海事主任 / 特别职务  
邓庆江先生 海事处高级验船主任 / 特别职务  
黄永衡先生 海事处高级政务主任 / 特别职务  
王伯健先生 运输署总运输主任 / 渡轮检讨  
麦志坚先生 海事处高级验船督察 / 政府新建船舶组  
冯伟文先生 海事处高级验船督察 / 政府船队科维修组  
温子杰先生 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
	胡国光先生	全记渡有限公司
	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
	李咏姿女士	海上游览业联会
	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
	郭志航先生	逍遥游公司
	麦馨文女士	翠华船务（香港）有限公司
	黄玉麟先生	香港电灯有限公司
	萧炳荣先生	小轮业职工会
秘书:	张裕莹女士	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
	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
	罗愕莹先生	船舶建造及维修业
	甘迪潮先生	特许机构
	岑健伟先生	珀丽湾客运有限公司
	陈国梁先生	广发隆船厂
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司

## I 开会辞

主席欢迎各委员及其他与会人士出席是次会议。

## II 确认 2014 年 3 月 27 日第二十三次会议记录

2. 2014年2月21日第二十二次会议记录已于会前向各委员、业界代表及持份者传阅。于会中有对以下内容作出修正：

第8段：黄耀勤先生建议修正为「…载客超过100人的第I类别船只、备有推进装置及总吨位达300吨或以上的第II类别……」

第14段：王伯健先生建议修正为「…例如机房装备有固定式灭火器具会较理想，处方会作出跟进。王世发先生表示，确定船只……」

经修改后的会议记录会议确认作实，并会上载海事处网页。

### III 讨论事项

#### (i) **研究于本地载客船只的驾驶室内装设闭路电视或录音设备以记录驾驶室的活动及状况**

3. 主席表示此议题于早前会议上已作出讨论，希望今次再听取委员及业界意见。就郭德基先生指处方曾表示此议题已取消，处方澄清并未曾提及取消此议题。委员及业界代表明确指出大部分业界均反对此提议，并指此措施对提升航行安全作用不大，只为方便处方于意外时搜证。他们亦指出船员不赞同此建议，又担心装设闭路电视或录音设备会构成私隐问题。陈基先生认为安装与否应由相关海事专家决定。

4. 张大基先生重申较早前业界取得的共识，建议使用低端的摄录仪器，摄录镜头向外及不设录音。他指出现时适用海上的国际法都未有要求安装摄录设备，航空界都只是在驾驶室设有录音设备。至于硬件方面，本地船只亦未必有足够电力以支持录音/录像设备的运作。

5. 就以上各委员的业界的意见，主席表示会听取及收集大家意见并作出多方面考虑。

#### (ii) **船上可移动及固定乘客座椅**

6. 邓光辉先生向与会者阐述此议题内容，并听取与会者对第I类别船只上可否摆放可移动乘客座椅的意见。为避免阻塞逃生通道及考虑到南丫海难后公众对乘客座椅安全的关注，现时处方规定第I类别船只上的座椅须固定。经进一步考虑后，处方认为在不妨碍航行及乘客安全为前提下，可适度

容许载客船只设有可移动座椅，并提议一些移动座椅可获容许的考虑因素作为进一步讨论的方向，个中因素包括：

- ✧ 船速应较慢，例如不超过每小时 15 海浬；
- ✧ 船只船体应较大，例如总长度超过 55 米、船只总排水量达 650 吨或以上；
- ✧ 可移动座椅应为单人座位及重量较轻；
- ✧ 当可移动座椅开放予乘客时，船只应于良好天气下航行；及
- ✧ 船东应有合理措施避免可移动座椅阻塞逃生通道。

7. 黄锐昌先生认为以上的建议考虑因素合理及可接受，唯他希望处方可清楚解释良好天气的定义。廖彰健先生举例称如该船于航程中途时遇上恶劣天气时可移动座椅的处理情况。主席响应指于相关的工作守则中有例明「良好天气」的定义，处方可以此作为依据。

[会后补注：根据《工作守则—第I、II及III类别船只安全标准》第 I 章第 3.1 节释义部份「良好天气」(favourable weather)是指视野良好、而风及海浪的作用，对于有关船只，只会造成中度的横摇或纵摇，及没有致使海浪涌上主甲板(如属开敞式船艇，船舷上缘)的天气。]

8. 王伯健先生问及如上述建议落实后会否修改相关法例，处方回复指现时是听取意见阶段，未有下一步时间表及计划。

### (iii) 渡轮及小轮上最低安全配员人数指标

9. 此议题就会议文件 5 / 2014 作出讨论。张大基先生指某部分持牌小轮配备较高端仪器及设备，因此在得分上有优势，所以其最低安全配员人数没有太大影响。惟一些只配备较低端仪器及设备的船只或小船，例如未装有电消防泵等，因得分偏低引致其需要增加人手，例如载客 2 至 300 人的船只须要有 3 名最低安全配员。就此他希望了解更多指针因素及其分数是依据哪些标准订立的。

10. 王世发先生指处方参考过英国及澳洲的制度，及本地法例第 548F 章的《商船（本地船只）（一般）规例》内订明的考虑因素再制定出现时的建议指针因素及分数。因现时仍在商议阶段，处方欢迎业界提供船只准确数据，特别是船速，以便处方作更准的计算。同时因应业界意见，处方会就指针因素及分数间距作微调及简化。王世发先生籍机会提醒业界此指标须于本年 11 月 29 日实施，期望下次会议可与业界达成共识，以配合年底执行。

#### (iv) 就《商船（本地船只）条例》附属法例作出杂项修订

11. 针对相关法例的现有条文加以澄清或轻微修改，这些条文包括图则的释义、以主引擎推动的消防泵、闪点度数及另设附表载列有关救生装置以外的图则。就救生装置的图则方面，处方确定澄清是次修订没有加入额外的要求。

12. 与会者对本文件没有提出其他意见。处方会征求本地船只咨询委员会的支持，及后适时交予立法会。

#### IV. 其他事项

##### (i) 应急部署表

13. 邓光辉先生指处方较早前向船东们发信，并附上 2 名船员的应急部署表样本作参考。他提醒船东们要根据各自船只情况制定应急部署表，并交回处方确定。此项应急部署表要求于本年 5 月 29 日生效。

##### (ii) 第 IV 类别船只倾斜测试

14. 余锦昌先生问及关于在第 IV 类船只的进行倾斜测试时的要求。邓光辉先生回复指对于开敞式的第 IV 类船只的倾斜测试已有清晰指引，至于密封式的第 IV 类船只则仍在商讨中，他会于稍后时间与牌照及关务组理顺情况以便业界运作。

##### (iii) 有关于载客渡轮或小轮运『寿』事宜

15. 邓光辉先生向各与会者派发指引，内列处方就有离岛居民使用渡轮运『寿』而提议的安全指引。王世发先生补充指家属通常以慢船运『寿』返回原居地安葬，而有关的船公司会向家属派发安全单张，但处方仍有责任就安全事项提供指引。黄锐昌先生认为因燃烧冥强的地方通常为船上的开放式地方，位置较为当风，故他建议如放置灭火沙盒会更为合适。王世发先生响应称在运『寿』的地方，如船尾等均已备有灭火筒，但同意沙盒有其灭火的重要性。处方会相应地在修定指引后发放给各委员。

#### (iv) 验船及签发验船证书

16. 黄耀勤先生就其代表的第 IIB 类船只反映指于 5 月上旬检验后迟迟未发出证明书的情况，同时业界代表及委员亦指出现时验船及签发证书所需时间比以往长，影响船只运作。业界希望处方减少覆检由特许验船师验妥的船只以加快处理。邓光辉先生称会尽快处理待办的证明书。

17. 提及特许验船师一事，余锦昌先生就近日的验船结果希望处方对船只尾板令船只总长度有变一事给予宽限。处方表示会跟进此事。

#### (v) 高速船只定义要求

18. 邓光辉先生向与会者表示跟据《工作守则 - 第 I、II 及 III 类别船只安全标准》(下称工作守则)内第 XI 章订明，高速船的定义是「由船级社所发适用于高速船的规范设计和建造的船只」及「只在香港水域范围内营运的新船(于 2000 年 1 月 1 日后申请建造)」。如有船公司管理或拥有上列船只，她们须要注意第 XI 章内第 11.1 段订明的要求，即「每艘船均须遵照《高速船安全守则》第 18.2 节的规定，备有船只操作手册、航线操作手册、培训手册和维修手册」。邓先生强调是以船只建造及设计以决定是否符合本工作守则内高速船的要求。船只本身有没有编入船级社或船只速度非本章内对高速船的定义范围。

#### (vi) 水密门警报器

19. 处方最近向各船东发信，提醒各位于本年 5 月 29 日开始执行规定主甲板以下的水密门须装设警报器，而警报器须设于驾驶室，以显示水密门的开关状况，以及在水密门处于开启状态时发出警报。在水密门的两面亦应标明「在航时此门须保持关闭」的警告字句。此要求已于 2013 年 11 月 29 日刊宪，业界应有足够时间作出准备。据理解，所有船只应已对此要求准备就绪。处方现在会上重申，此要求是在 2014 年 5 月 29 日立即实施，并非在船只于措施实行后的年检时才须执行。另外处方会将上述信件副本抄送各特许验船师。

[会后补注：就余锦昌先生在会上的查询，处方现澄清此水密门警报器的要求并不适用于第 IV 类别的船只。]

## (vii) 瞭望员

20. 处方于本年 5 月 5 日向船东发出的信中指出凡船只速度达至法例定义的高速船速度（即根据《商船（安全）（高速船）规例》（第 369AW 章）第 2 条内所例的公式<sup>1</sup>），即为之高速船。此公式乃根据相关国际公约而订立。张大基先生称曾以上述公式初步计算，发现现有船只中，部份只要船长约 15 米和航速约 12 节已算是高速船，数目约超过 100 艘。若以此计算，业界需要增聘百多位船员担任瞭望员；同时船只越细小越轻亦较容易被视为高速船。张先生认为就瞭望员要求的实施，必须先厘清何谓高速船。

21. 王世发先生明白张大基先生的忧虑。他阐明处方的信件是希望帮助业界尽早对此要求作好准备，并与处方作出良好意见交流，例如船只航速数据；而本处亦有需要在本年 11 月 29 日开始依据法例去执行高速船需要设有瞭望员的要求。温子杰先生指按此公式要求，有很多本港水域内行走的船只会被界定为高速船，故他建议处方可否在高速船只上另加规定，如船只航行至特定航速的高速船只才须设有瞭望员。王世发先生希望业界同僚可以理性讨论此议题，以找出适合的释义。除此以外，他亦提醒业界如并未就「提早落实加强瞭望的奖励计划」递交表格的话，业界请尽早替船员进行验眼，并须于本年 6 月 30 日前连同相关文件交到本处。

## (viii) 验船证明书

22. 郭志航先生问及更换验船证明书一事。他欲了解是否需要拿正本到海事分处办理相关手续，惟船只上如没有验船证明书正本是违法的。邓光辉先生指本地船舶安全组会跟进此事。

## (ix) 验眼及瞭望员责任问题

23. 就瞭望员需要验眼一事，处方表示船员是可以佩戴符合其视力需要的眼镜进行验眼。而麦馨文女士表示有船员对验眼一事感到抗拒，因怕验眼后担任瞭望员会引致负上刑事责任。业界忧虑由于瞭望员的法律责任尚未厘清，恐导致船员流失。王世发先生指处方因应船公司的要求，现正征询有关瞭望员责任的法律意见。

---

<sup>1</sup>指最高航速(米 / 秒)相等于或超逾下列速度的船只 —  $3.7 \nabla^{0.1667}$ ，其中  $\nabla$  = 与设计水线对应的排水量(米<sup>3</sup>)。

## V 下次开会日期

24. 议事完毕，会议于下午 4 时 15 分结束。下次会议日期暂定于 2014 年 6 月 26 日。详细内容容后公布。