

本地船隻檢驗工作小組委員會
第二十八次會議記錄

會議日期： 2015 年 10 月 22 日（星期四）
時間： 下午 2 時 30 分 至 下午 4 時 05 分
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 鄧光輝先生 海事處署理總經理／本地船舶安全

委員： 何俊賢議員 漁業界
郭德基先生 渡輪船隻營運
張大基先生 渡輪船隻營運
梁德興先生 渡輪船隻營運
黃銳昌先生 渡輪船隻營運
黃耀華先生 觀光船隻營運
陳志明先生 船舶建造及維修業
陳 基先生 船舶建造及維修業
藍振雄先生 船舶建造及維修業
池德輝先生 驗船／顧問機構
張偉明先生 貨船營運
司徒顯先生 油輪營運
甘迪潮先生 特許機構

列席： 鄧慶江先生 海事處高級驗船主任(特別職務)
黃永衡先生 海事處高級政務主任(特別職務)
阮榮昌先生 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃 2
溫子傑先生 港九電船拖輪商會
裴志強先生 港九電船拖輪商會
岑健偉先生 港九電船拖輪商會
郭志航先生 海上遊覽業聯會
李志強先生 海上遊覽業聯會
陳錦標先生 愉景灣交通服務有限公司
曾啟亮先生 愉景灣交通服務有限公司
魏子民先生 愉景灣交通服務有限公司
黃玉麟先生 香港電燈有限公司
梁瑞堅先生 天星小輪有限公司
陳漢耀先生 港九小輪控股有限公司
鄭照輝先生 港九小輪控股有限公司

	岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
秘書：	林文琪小姐	海事處署理行政主任／船舶事務及航運政策科(1)
因事缺席者：	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	黃漢權先生	港九電船拖輪商會
	麥馨文女士	翠華船務（香港）有限公司
	陳國樑先生	廣發隆船廠
	陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
	范 強先生	小輪業職工會

I. 開會辭

主席歡迎各委員及其他與會人士出席是次會議。

II. 確認 2014 年 11 月 20 日第二十七次會議紀錄

- 2014 年 11 月 20 日第二十七次會議記錄已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。
- 池德輝先生提出，上次會議紀錄第 29 段中提及的「CCS」應改為「ZC」。主席及一眾委員均同意通過有關修訂。
- 會議記錄經是次會議確認作實，並會上載至海事處網頁。

III. 討論事項

(i) 修訂本地船隻工作守則

- 鄧慶江先生簡介會議文件第 1/2015 號，文件載述兩項建議修訂是關於艙底泵用作消防泵的安排，以及存放救生衣的規定。他提及，就第一項修訂，處方在綜合專家證人 Dr Armstrong 及英國海事專家雙方意見後，建議現時《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548 章，附屬法例 G)附表 4 第 1 部第 2(2)(c)條的規定維持不變，即艙底泵可繼續用作消防泵，並建議參考《國際海上人命安全公約》的相關規定，消防泵如在偶爾情況下會用作轉駁或抽泵燃油，建議須設有適當的轉換裝置。

6. 張大基先生查詢轉換裝置是否有特定的標準。主席回應，原則上處方接受在艙底泵上設置轉換裝置以用作消防泵，審批船圖時會因應每艘船的個別情況再作考慮。
7. 陳基先生認為，以艙底泵用作消防泵救火，艙底泵的壓力或許不夠打出大量艙底水救火，而艙底水的存量亦未必足夠撲滅火種。主席回應，一些通用泵設計轉換裝置可直接接到海水入口，以海水救火。
8. 鄧慶江先生續簡介第二項修訂，如船東/經營者選擇把救生衣每件個別存放於膠袋內，膠袋必須是透明和可容易撕開的。
9. 梁德興先生指出，船上的救生衣存放於透明膠袋內已在他的船公司實行多年，過往曾經有驗船督察在驗船時要求船公司先將所有膠袋撕破才抽樣檢查救生衣。由於撕破的膠袋不能再用，因此造成浪費。主席表示現時已沿用點數及按總量抽查方案，驗船督察應該只會對抽查目標才需要打開膠袋作出詳細檢驗，不會逐一撕開膠袋作出檢驗，處方會考慮檢討現時的做法。
10. 陳漢耀先生指出，處方應釐訂透明膠袋的定義，他查詢可否使用仿家用垃圾袋物料的非透明膠袋。郭志航先生詢問，若救生衣的膠袋並不是透明，而袋上有「救生衣」字樣的標示，是否符合工作守則的要求。陳基先生認為用全透明的膠袋有助乘客容易識別救生衣的尺碼。岑健偉先生查詢，若船上的座椅下已有特定的位置及儲存袋存放救生衣，椅上的標示是否須要有特定標準。
11. 主席回應，處方會因應委員的意見適當修訂相關建議。他又提醒各委員，如果救生衣同時放入膠袋及圍封空間內，該些膠袋須為容易撕開的，而圍封空間外亦須清楚標明有救生衣在內，有關的標示沒有特定的標準，但必須明顯及容易看到。
12. 主席總結，委員同意第一項有關艙底泵用作消防泵的建議修訂。至於第二項有關存放救生衣的建議修訂，除海事處會進一步澄清有關透明膠袋的要求和檢驗方法外，委員都同意相關修訂。

(ii) 船上主機記號

13. 主席報告，現時本地船隻的主機有出廠號碼，並印在主機的名牌上，但名牌會脫落，船東便會把出廠號碼鑿在機體上。有部份船隻在更換主機後，在新

主機的機體上鑿上舊主機號碼，導致驗船督察難以辨認該主機是否已被更換。有見及此，處方建議日後在主機的機體上鑿上海事處編發的四位數字識別號碼，該措施將首先應用於第 I 類別的新建造船隻，及後拓展至其他類別船隻。有委員問及會否應用於舊船隻的新主機上，主席表示暫未有計劃。

14. 張大基先生查詢，海事處編發的號碼是否會取代出廠號碼。主席回應，兩組數字是分開編訂，用途不同，前者旨在讓海事處人員為已完成檢驗的主機標示記號，因此不會取代出廠號碼。陳漢耀先生指出，在主機上編訂號碼有可能影響產品保養，他建議處方應事先與機器建造商進行溝通。主席表示，識別號碼只會編印於機身外部，不會影響零件運作。張大基先生查詢，有關建議在什麼時候會應用至第 I 類別以外的船隻。主席表示暫未有具體時間表，有關的安排須要與特許驗船師方面商討。

(iii) 本地載客船隻安裝雷達資助計劃

15. 鄧慶江先生簡介會議文件第 2/2015 號有關本地載客船隻安裝雷達資助計劃的詳情。凡符合會議文件中第 5 段(a)至(f)的船隻，可申請以實報實銷的方式獲資助安裝合資格雷達的半額費用（即購買及在船上裝置合資格雷達費用的半額），但以 31,000 元為可獲支付的資助上限。

[會後備註：受資助雷達的安裝日期應在 2014 年 4 月 25 日或之後，即與本地載客船隻安裝船舶自動識別系統資助計劃中受資助自動識別系統的安裝日期應在 2014 年 4 月 25 日或之後一致。本地船隻諮詢委員會在 2014 年 4 月 25 日的會議通過有關安裝船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話的建議。為此，會議文件第 2/2015 號第 5(f)段中的「...而該台雷達是在 2014 年 1 月 1 日或之後安裝...」應更改為...「而該台雷達是在 2014 年 4 月 25 日或之後安裝...」。會議文件第 2/2015 號的修訂版已於 2015 年 12 月 18 日透過電郵向所有委員傳閱。]

16. 主席在席間查詢業界安裝雷達系統的情況。溫子傑先生指出，現時運載超過 100 名乘客的第 I 類別船隻大多已配備雷達，張大基先生補充，當中大部分船隻均只備有舊式雷達，並不一定符合會議文件第 5 段(f)的要求。
17. 郭志航先生指出，依據會議文件第 9 段所述，成功申領資助及安裝雷達的申請人，須確保航行時船上有合資格操作雷達的船員以操作雷達。若在安裝雷達後合資格的船員離職，他擔心會因此被撤銷資助。主席回應，處方會將有關憂慮紀錄在案。

18. 裴志強先生詢問處方如何釐訂 31,000 元為資助上限。鄧慶江先生表示，處方曾調查市面上購買及安裝雷達的費用，並以此為訂定半額資助上限的參考數據。
19. 溫子傑先生指出，操作雷達的船員必須為合資格人士，他擔心現時業界沒有足夠專業人才擁有該技能，資助計劃恐未能發揮預期效果。梁德興先生同意溫先生的意見，雷達操作培訓課程的內容仍在商議中，因此未有足夠的配套讓業界安裝雷達設備。他認為，若推行資助計劃顧及成效，業界必須先有足夠合資格操作雷達的人士。何俊賢議員亦指出，現時業界仍缺乏合資格操作雷達的人士，倉卒推行資助計劃或會浪費社會資源。

[會後備註：課程內容經調整的雷達操作(本地水域)培訓課程已在 2014 年 10 月開始開辦，根據課程開辦者提供的資料，截止 2015 年 10 月，約 91 人已成功修畢該課程。]

20. 鄧慶江先生回應，是項資助計劃旨在鼓勵業界儘早安裝雷達，符合條件的機構可申領資助安裝雷達。溫子傑先生建議，若處方意欲鼓勵業界參加資助計劃，則不應設置限期（即 2017 年 3 月 31 日）。何俊賢議員指出，計劃要成功推行必須有完善的人力資源配套，為確保業界在日後仍有機會取得資助，故建議資助計劃毋須設資助期限。
21. 主席總結，本資助計劃旨在鼓勵業界儘早安裝雷達，因此有需要列明申請期限。綜合各委員的意見，處方會進一步考慮資助計劃的申請期限。除申請期限外，委員對本資助計劃並無異議。

IV. 其他事項

(i) 本地船隻的圖則審批

22. 黃耀華先生指出，本地船隻審批圖則的進度尚待改善，他希望處方會增加人手主力進行審批工作。主席表示，處方已增聘人手專責批圖，現時仍有不少積存的工作需要處理，希望業界體諒。

(ii) 第 I 類別船隻的安全管理系統

23. 鄧慶江先生指出，在南丫島撞船事故後，調查委員會及各方海事專家均有提

議本地載客超過 100 名乘客的第 I 類別船隻的營運公司須設立安全管理系統，從長遠多角度去加強行業的(1)營運安全;(2)岸上和船上人員之間的溝通;(3)處理意外事故的能力;(4)僱員培訓。處方經評估後初步認為上述管理系統應按船隻特性來定先後次序分階段執行，第一階段建議在運載超過 100 名乘客及依據高速船規則(HSC Code)建造的船隻及其所屬船公司執行。就具體內容，處方日後會安排簡報會予業界人士。

24. 黃銳昌先生表示對發展安全管理系統表示歡迎，不過由於從事本地航業的前線員工大多學歷程度不高，較難掌握管理系統的要求，推行時會有一定困難。郭志航先生補充，對於規模較小船的公司，大部分員工對管理理論沒有概念。岑健偉先生建議，推行政策時應要為前線員工提供培訓。陳漢耀先生則表示，航運業在招聘人手及培訓現有船員方面已面臨很大的挑戰，要進一步推行安全管理系統的難度更高。
25. 岑健偉先生及陳漢耀先生均指，處方對於根據高速船規則(HSC Code)建造的本地船隻沒有明確的定義，船東或船公司亦很難識別該船是否根據高速船規則而建造的。甘迪潮先生指，依照高速船規則建造的船隻有按航區來區分。何俊賢議員認為，處方應先釐清高速船規則的定義，再考慮推行有關建議。
26. 溫子傑先生就「運載超過 100 名乘客」的定義作出提問。鄧慶江先生回覆，該條件乃指運載 101 名乘客或以上的船隻。
27. 主席感謝各委員提供的意見，處方會再作考慮。

(iii) 於本地船隻配備甚高頻無線電(VHF)

28. 主席報告，徵詢過通訊事務管理局辦公室(OFCA)後，得悉有便攜式 VHF 屬當局可接受。他續指，處方不便公開當局接受的牌子及型號，船東如想於船上安裝便攜式 VHF，請自行向 OFCA 提交申請。

V. 下次開會日期

29. 議事完畢，會議於下午 4 時 05 分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2015 年 10 月