

本地船隻檢驗工作小組委員會
(包括第 II 類別船隻)
第四十次會議記錄

會議日期： 2017 年 4 月 10 日（星期一）
時間： 下午 2 時 30 分至 下午 4 時 50 分
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 楊布光先生 海事處 總經理／本地船舶安全

委員： 郭德基先生 渡輪船隻營運（第 II 類別船隻委員會）
張大基先生 “
黃銳昌先生 “
黃耀華先生 觀光船隻營運
陳志明先生 船舶建造及維修業（第 II 類別船隻委員會）
藍振雄先生 船舶建造及維修業
羅愕瑩先生 船舶建造及維修業（第 II 類別船隻委員會）
司徒顯先生 油輪營運
張偉明先生 貨輪營運
范 強先生 海港運輸業總工會（第 II 類別船隻委員會）
左宜安先生 香港油地小輪船有限公司（第 II 類別船隻委員會）
姚實珠女士 粵港船運商會（第 II 類別船隻委員會）

列席： 何永康先生 海事處 助理處長(特別職務)
李榮宗先生 海事處 高級驗船主任(特別職務)
李國平先生 海事處 合約驗船主任
鄒 平先生 海事處 高級海事主任/海港巡邏組(2)
梁德榮先生 驗船／顧問機構
李劍峰先生 香港中流作業商會有限公司
秦偉星先生 香港中流作業商會有限公司
曾愷婷女士 漁農界立法會議員代表
溫子傑先生 港九電船拖輪商會
黃漢權先生 港九電船拖輪商會
文麗娟女士 港九電船拖輪商會
梁瑞堅先生 天星小輪有限公司
蘇耀勳先生 “

秘書： 林文琪女士 海事處 行政主任

因事缺席者：

何俊賢議員	漁業界
陳基先生	船舶建造及維修業
池德輝先生	驗船／顧問機構
余錦昌先生	特許驗船師
甘迪潮先生	特許機構
方智輝先生	貨艇營運 (第 II 類別船隻委員會)
林志強先生	中流作業 (第 II 類別船隻委員會)
郭文珊女士	油輪營運 (第 II 類別船隻委員會)
郭灶泰先生	“
樊樹榮先生	內河營運 (第 II 類別船隻委員會)

I. 開會辭

1. **主席**歡迎各委員及其他與會人士出席是次會議。他在會議前宣讀內務守則，各委員均同意讓其他列席者列席會議。
2. **主席**表示由於討論涉及新版驗船證明書的格式，因此第II類別船隻的代表均獲邀出席會議。

II. 確認 2016 年 11 月 14 日及 2016 年 11 月 15 日(第三十八次及第三十九次會議記錄)

2. 2016 年 11 月 14 日第三十八次會議記錄關於修訂《工作守則--第 II 類別船隻安全標準》及 2016 年 11 月 15 日第三十九次會議記錄關於修訂《工作守則--第 I 類別船隻安全標準》，已於會議前向各委員、業界代表及持份者傳閱。
3. 經**主席**確認作實，委員一致通過上次會議記錄，會議記錄文本將會上載至海事處網頁。**主席**補充，有關工作守則的修訂版本已於 2017 年 3 月 3 日刊憲，即日生效，各委員可於海事處網站瀏覽最新版本。

III. 報告事項

(1) 關於修訂驗船證明書格式的詳情

4. **李榮宗先生**報告會議文件第 1/2017 號《關於修訂驗船證明書格式的詳情》。因應申訴專員公署於 2013 年就一宗投訴個案的建議，海事處在徵詢律政司的法律意見後，擬備新版驗船證明書格式。在草擬格式時，律政司亦提議發出驗船證明書的檢驗範圍應包括船隻所須法定要求和法規外船東自行配備的所有救生裝置和防火措施及滅火器具。海事處在擬備新版證書時，將所有救生裝置和防火措施及滅火器具及船上主要裝置等資料分開記錄於《安全設

備及主要裝置記錄》當中。然而有關的記錄將不設有效期，船東須在變更時通知海事處更新記錄。處方預計將於 2017 年第三季開始簽發新版驗船證明書。

5. 張大基先生建議可在新版驗船證明書第一部份「船隻資料」中加入型寬，因為船級社在驗船時有機會需要運用該資料。李榮宗先生回應，處方現擬定的新版驗船證明書已交由律政司審核，預期今次修訂不會加入型寬此項目，處方會將意見紀錄在案，再作考慮。主席補充，若得到各委員的同意，處方在稍後時間會通知內地漁檢有關的修訂。由於每次修訂驗船證明書均須要通過不同的程序，如進行海事處內部協調、與業界溝通、索取律政司意見等，所需的時間較難預料，因此未能訂立定期檢討的年期，處方會適時將業界的意見納入檢討。
6. 各委員對本議題未有其他意見，一致通過新版驗船證明書的修訂建議。

IV. 商議事項

(1) 修訂由特許驗船師檢驗或核准圖則的船隻的複檢機制

7. 李榮宗先生報告會議文件第 2/2017 號《對經特許驗船師檢驗的本地船隻進行複核檢驗》。考慮到廉政公署一份研究報告中對特許驗船師的特許和監察事宜提出的意見，處方正計劃修訂對經特許驗船師檢驗的本地船隻進行複核檢驗的機制。會議文件中第 5 段列出三項修訂要點：
 - (a) 經每名特許驗船師檢驗的船隻，每個類別均會公平地抽選合乎比例的船隻作檢驗。複核檢驗的船隻總數或會少於所有經特許驗船師檢驗的船隻總數的 10%。
 - (b) 在被選船隻圓滿完成複核檢驗前，該船隻會獲發有效期為一個月的驗船證明書。除非在特殊情況下，船東／船隻代理人確實難以為海事處安排檢驗被選的船隻，並有文件證明，否則在複核檢驗完成前，該船隻不會再獲發驗船證明書。在該船隻的複核檢驗圓滿完成後，海事處會發出涵蓋正常驗船證明書餘下有效期的驗船證明書。
 - (c) 至於經特許驗船師核准的圖則，有關的複核檢驗會按上文(a)項所述原則進行。
8. 李榮宗先生補充，根據資料統計，本地船隻完成複檢與特許驗船師完成檢驗的時間相隔 2 天至 391 天不等，另有大概百分之十四的船隻仍未回覆本處落實複檢安排，這些須複檢的船隻，與特許驗船師完成檢驗的時間平均已相隔超過 200 天。他指出，複檢的目的主要是確保特許驗船師的驗船準則符合處方的要求，因此特許驗船師的檢驗及處方的複檢應在相約的時間進行，長時間延遲複檢會減低複檢結果的可靠性。處方期望藉著新的複檢機制及發證安排，改善船隻延遲複檢的情況。如個別船隻對於在特定時間內安排複檢有困難，可提供相關的原因，處方會按情況考慮予以寬限。

9. 張大基先生指出，不少流動漁船不會長時間逗留在香港水域，因此或許未能在一個月內完成複檢。他認同相隔太長時間進行複檢會影響複檢結果的可靠性。郭德基先生認為一個月的時限太短。將驗船證明書的有效期縮減至一個月，或會影響保險的續期。船東需要一定的時間提交文件、通知海事處和調配人手及資源進行複檢，故建議將驗船證明書的有效期改為三個月。另有意見認為，以往處方大概需要 10 天通知船隻是否獲選進行複檢。處方可考慮盡早通知船東抽選的結果，例如在船東提交文件續牌時知會該船東船隻是否被抽中進行複檢，以確保船隻有足夠時間安排資源及預留時間進行複檢。若順利預約並圓滿完成複檢，處方可一併發出完整有效期的驗船證明書，無毋須分兩次續期。
10. 李榮宗先生回應，往後抽驗船隻的步驟將由電腦程式決定，處方可以在船隻遞交文件後通知該船隻是否獲選進行複檢，此舉有助船東提早編排工作及預約複檢。主席補充，在收到文件後，處方仍需時審核資料及輸入電腦作抽籤，因此不能保證可在同一時間通知船隻是否已獲抽中進行複檢。若船東有個別原因未能在期限內完成複檢，可向處方申請延長時限。
11. 何永康先生表示，他理解業界普遍認為三個月有效期方足夠配合船隻日常運作，在處方的角度而言，最理想的情況是在船隻圓滿完成複檢的時間才發出完整的驗船證明書。不過考慮到實際的運作安排，因此建議發出一個月有效期的驗船證明書，以鼓勵船隻盡快安排複檢。由於本建議是首次推行的，就未完成複檢的船隻，其證書的有效期限可再作討論，若首推的效果不理想，未來尚有收緊空間。
12. 綜合各委員的意見，主席宣佈會議文件第 2/2017 號中的具體建議獲得通過。與此同時，鑑於有意見認為應將被選中複檢船隻的驗船證明書的有效期由一個月增加至三個月，小組委員會將予以紀錄，並交由本地船舶諮詢委員會作跟進及考慮。

(2) 本地遊樂船隻規管制度改革

13. 李榮宗先生報告會議文件第 3/2017 號《本地遊樂船隻規管制度改革》。處方有意就第 IV 類別船隻的規管制度進行改革，並對相關法例及工作守則作相應的修改。改革內容大致分為五項（詳見會議文件第 3/2017 號第 5(i)至(v)段，p.2），撮要如下：
- (i) 以船隻長度（即 24 米）取代現時採用的總噸位（即 150 噸）作為界定遊樂船是否屬於大型船隻；
 - (ii) 所有遊樂船必須取得海事處許後方可以出租作收取租金或報酬之用；
 - (iii) 所有獲准載客超過 12 人並用作出租的遊樂船隻須配備甚高頻無線 (VHF) 電話，而船上最少有一名船員須持有由通訊事務管理局發出的證書。另外，所有獲准載客超過 100 人的遊樂船隻須配備及使用船舶自動識別系統 (AIS) 及雷達。其中，雷達操作員須取得證書，並附有證明持證人有能力操作雷達的批註；
 - (iv) 新的出租本地遊樂船隻和新的的大型船隻須滿足新的船舶建造標準、圖則審批、船隻建造質量與標準、破艙穩性(適用於獲准載客超過 12 人的

新的出租本地遊樂船隻)等要求。

(v) 現有的出租本地遊樂船隻和現有的大型船隻須增設救生設備。

14. **主席**邀請各委員就上述的建議提出意見。**李榮宗先生**補充，上段第(i)、(ii)及(iii)適用於新船及現有船，第(iv)只適用於新船，而第(v)則只適用於現有船。
15. 就第(i)項，**黃耀華先生**指出，以往大於 150 噸的船隻會須經由海事處檢驗船隻方會獲發牌照，若將有關的界線改為 24 米或以上的船隻，涉及檢驗的船隻數量將會大幅增加，他擔心處方的人手不足以應付所有長度超過 24 米的船隻。**李榮宗先生**回應，在法例容許的情況下，處方在未來傾向將有關的船隻檢驗工作交由特許驗船師處理，而處方將主力進行監督的工作。由於各委員未有提出其他意見，第(i)項獲得通過。
16. 就(ii)項，**張大基先生**認為現行已有行政措施監管出租船隻，例如：處方發出的遊樂船隻牌照會顯示遊樂船隻是否可供出租，另外，所有出租船隻均須經由特許驗船師檢驗。**李榮宗先生**回應，現時，船東若將遊樂船隻出租以收取租金或報酬，無須向海事處登記或徵求事先批准。根據現時法例，船東在出租遊樂船隻時，只須提供租船契約(charter agreement 或 hire purchase agreement)、有效的驗船證明書和有效的第三者保險，便可以將遊樂船隻出租以收取租金或報酬，過程中海事處不用作正式審核或批准，然而這樣的做法較難保證有關船隻的質素及安全標準。考慮到乘客的安全，處方認為有需要將相關法例修訂，規定出租遊艇必須獲得海事處批准方可領取出租牌照。由於各委員未有提出其他意見，第(ii)項獲得通過。
17. 就(iii)項，有關安裝雷達及 VHF 裝置的建議，各委員原則上贊成。**張大基先生**及**黃耀華先生**均指，雷達及 VHF 裝置的操作人員須要通過相關的考試及領取牌照，然而坊間缺乏合資格的操作人員，因此有關建議在實行上會有一定困難。**黃耀華先生**表示，現時未有載客超過 100 人的出租遊樂船，因此對於 AIS 的需求不高。**郭德基先生**建議，處方可考慮以口試代替筆試，及增加考試的次數，以助更多業內人士考獲資格。
18. **何永康先生**回應，處方理解業內人士的學歷水平及文化程度的問題，因此考試組正研究將部分英語術語轉化為中文口語，以協助業內人士考取有關資格。**范強先生**補充，海港運輸業總工會與通訊事務管理局辦公室（OFCA）方面有緊密聯絡及協調，考試制度經改良後，考核的內容已趨精簡及貼近本地船隻的需要，雷達及 VHF 的考試每節有 5 個口試名額。綜合考生過往的表現，他認為合格率未如理想的原因是大部份業界人士文化程度低，加上高齡，因此在學習能力上不能達到基本的標準。
19. **李榮宗先生**回應，處方理解業界缺乏操作人員的問題。在參考第 I 類別船隻的做法後，認為遊樂船隻在未來即使通過有關法例，該法例的實施日期只會在市場上有足夠的合資格人員時方會落實。
20. **張大基先生**查詢，就 VHF 裝置的應用，處方是否只接受獲發國際海事組織

類型級別認可(IMO Type Approved)的款式，或會同時接受海事性全音頻(Marine Full Band)。他指出，前者的價格較高昂(約1500至2000美元)，業界或難以負擔。他本人曾協助 OFCA 資料搜集，坊間有個別型號的手提 VHF 裝置應可符合 OFCA 的要求，價錢亦較為相宜。他認為，處方在修訂有關條文時，應全面考慮業界的承受能力，並仔細訂明可接受的型號。主席表示，處方會接受 OFCA 認可的型號，在擬定法例及工作守則時會清楚列明有關的要求。

21. 就第(iv)項，處方與業界代表曾討論過改革後應採用的船舶建造標準、圖則審批、船隻建造質量與標準、破艙穩性等標準。張大基先生指出，在非正式的會面中，處方和業界代表及特許驗船師就著破艙穩性、乾舷、風壓等項目的細節仍未達成共識。綜合香港的水面及天氣情況的歷史數據，香港水域較少出現高於5米的海浪及10-12米的水漲，故認為部份建議修訂的內容或許過於嚴厲。他指，很少數船廠建造的新船能夠滿足處方的擬訂的標準，特別是水密艙壁的設計。他建議處方在改革制度時應考慮實際的運作情況。
22. 黃耀華先生表示大致認同處方的改革方向，然而技術細節及個別的標準尚未完全取得共識。業界曾向處方反映，部分圖則的審批要求對業界而言在實行上有一定困難，在建造新船時，基於版權及商業保密的原因，船東未必可以獲得船廠的所有船圖。李榮宗先生回應，處方現時正研究是否可接受由特許驗船師根據船隻實物重新編畫船圖，視乎有關建議的可行性及成本，處方會繼續與業界進行商討。主席表示，各委員均同意第(iv)項的改革方向，其細節將繼續諮詢業界。
23. 就第(v)項，各委員一致通過有關修訂。
24. 李榮宗先生續報告，就有關建議，處方擬修訂本地法例第548D章、第548F章及第548G章。另外，第IV類船隻的工作守則亦會作出相應的改動。處方在會議前已與特許驗船師及業界代表討論過各項細節，當中有部份項目尚待達成共識，當中對於新的本地遊樂船隻的意見較多，節錄如下：

2 船隻建造的質量與標準 (p.5)

25. 黃耀華先生指出業界對於建造新船的質量及標準尚未達成共識，因此不應將有關部份加入工作守則。李榮宗先生表示，現時大部份船隻均由外地入口，因此處方有必要為造船廠的素質及船隻構造與裝置等訂立標準。處方在草擬本部份時，已取得特許驗船師及業界的同意，待有關細節落實後才會更改工作守則。

3 乾舷與穩性 (p.5)

26. 李榮宗先生報告，處方已向業界解釋乾舷的定義，然而乾舷數量的規定尚待落實。就完整穩性的標準，處方期望本地遊樂船隻可符合國際海事組織建議的規定，有關規定已在其他類別的本地船隻實行。

5 船體構造 (p.5)

27. 李榮宗先生續報告，有關水密艙壁及水密性的標準，業界對於艙房的長度(建議長度大於 24 米的艙房不可超過註冊長度的五分之二)、艙口圍板的厚度(建議少於 12 乘客的出租遊樂船須安裝 300 毫米的艙口圍板)等仍未達成共識，有關細節有待商討。

7 乘客設施 (p.6)

28. 李榮宗先生報告，業界仍在商討設置固定座椅是否切實可行。於過往的會面中，有業界代表擔心現時大部份的遊樂船隻樓梯間的闊度不足以符合標準，不過，處方於去年 10 月曾參觀多隻遊樂船隻，發現大多數船隻樓梯間的闊度均可達標，預期推行上困難不大。鑑於該項目仍有分歧，處方會考慮修改有關條文，然後再諮詢業界。
29. 主席表示，由於本地遊樂船隻規管制度改革涉及多項修訂，包括修改法例及工作守則。有見及此，除諮詢本小組委員會外，亦會在第 IV 類別船隻諮詢委員會討論，及後交由本地船隻諮詢委員會通過。張大基先生指出，有第 IV 類別船隻小組委員會未有技術性人員支援，故建議邀請相關的特許驗船師一同參與會議。
30. 何永康先生補充，處方在本會議前已與第 IV 類別船隻小組委員會的代表及特許驗船師進行多次非正式會面，在完成擬訂相關法例及工作守則後，會正式在小組委員會上提出議題及進行討論。

V. 其他事項

(1) 批圖時間

31. 張偉明先生指出，早前一艘新建躉船在申請本地牌照時，大概需要兩個半月時間。當中涉及兩次補圖，每次均需時一個星期左右，他擔心長時間的審批程序會增加業界的營運成本。他希望處方可以盡量優化審核程序，加快批圖速度。
32. 主席回應，一般而言，處方在收到特許驗船師的圖則及申請表後，隨即會按既定程序審批。就個別申請的批核情況，他邀請張偉明先生在會議後將涉事船隻的資料交由處方調查及跟進。

VI. 下次開會日期

33. 議事完畢，會議於下午 4 時 50 分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2017 年 5 月