

**本地船隻諮詢委員會轄下的
第 I 及第 II 類別船隻小組委員會
第一次會議記錄**

會議日期： 2017 年 12 月 12 日（星期二）
時間： 上午 10 時至上午 11 時 40 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：	陳錦標先生	第 I 類別船隻代表渡輪船隻營運
	張國偉先生	第 I 類別船隻代表渡輪船隻營運
	溫子傑先生	第 I 類別船隻代表小輪及觀光船隻營運
	彭偉明先生	第 II 類別船隻代表油船營運
	胡家信先生	第 II 類別船隻代表拖船營運
	范 強先生	第 II 類別船隻代表貨艇工人
	黃耀勤先生	第 II 類別船隻代表貨船營運
	陳 晃先生	船舶建造及維修代表
	羅崇爽女士	船舶建造及維修代表
	何國柱先生	特許機構代表
	任廣誠先生	特許機構代表
	譚志勇先生	特許驗船師
	鄧慶江先生	海事處 高級驗船主任／本地船舶安全
	江貴福先生	海事處 高級海事主任／牌照及關務
列席：	戴學民先生	香港海面石油商會
	張大基先生	港九電船拖輪商會副理事長
	裴志強先生	港九電船拖輪商會秘書
	李國平先生	海事處 合約驗船主任／本地船舶安全
秘書：	林文琪女士	海事處 行政主任
因事缺席者：	李劍峰先生	第 II 類別船隻代表拖船及躉船營運
	甘迪潮先生	特許機構代表

I. 開會辭

1. **主席**表示，本地船隻諮詢委員會轄下的各小組委員會於今年進行改組，他歡迎各委員及其他與會人士出席第 I 及第 II 類別船隻小組委員會的第一次會議。

2. 他又向各委員宣讀第I及第II類別船隻小組委員會的職權範圍，以及委員會的架構和組成。

(備註：會議前秘書處已獲得主席的批准業界人士列席會議。)

II. 利益申報及會議程序簡介

(1) 委員利益申報 (會議文件第1/2017號)

3. 主席簡介會議文件第1/2017號。他表示，與本地船舶諮詢委員會一樣，第I及第II類別船隻小組委員會將會採用「兩層申報利益制度」，成員不但須要在會議上申報利益，同時須在獲委任時在登記冊上披露其利益。利益登記冊已列載於該會議文件附件1之中，他提醒各委員在填妥後須交回秘書處。
4. 他特別提到會議文件的第6段就有關「合約」的申報指引，該段指「委員原則上應避免與各小組委員會訂立任何合約」。
5. 譚志勇先生指出，作為一個特許驗船師，經常有機會與小組委員會當中的委員(如船東或船廠的代表)訂立委聘合約。他查詢會否違反利益申報的規定。陳晃先生亦表示，經營船廠的委員有機會與同為委員的船公司代表訂立合約，他查詢是否須要作出申報。
6. 黃耀勤先生引述原文，該規定是針對委員和小組委員會之間的合約，並非委員和委員之間的合約。
7. 主席回應，就該段條文的闡述及解釋，他會在會後向本地船隻諮詢委員會秘書處索取意見，及後向委員說明。鑑於未有其他提問和意見，小組委員會一致通過會議文件第1/2017號。

(會後備註：本地船隻諮詢委員會秘書處回覆，該規定是指委員和小組委員會之間的合約。例如，若小組委員會就個別議題的討論需要外聘顧問進行研究，則應避免委聘個別委員作為合約顧問。該條文並不是管束委員和委員之間的合約。)

(2) 會議程序 (會議文件第2/2017號)

8. 主席簡介會議文件第2/2017號。
9. 黃耀勤先生引述會議文件附件第9段「小組委員會」第IV項，原文表示「諮委會主席有權以成員身份出席小組委員會會議」，他查詢在該情況下，諮委會主席是否享有表決權。主席回應。若諮委會主席以成員身份出席小組委員會會議，理應享有表決權。
10. 溫子傑先生引述會議文件附件第7段「表決」第III項，他查詢若委員缺席會議，可否以書面形式或授權他人投票表決。

11. **主席**回應，原文指「所有待決的事宜，須以舉手方式決定」，因此不接受委員以書面或授權他人投票表決。
12. **張國偉先生**指出，以往處方會以傳閱會議文件的方式，要求委員為待決事項表決，該類情況下，委員會以書面／電郵形式提交意見及表決。故此，他認為小組委員會應要接受以書面形式投票。
13. **主席**回應，文中所指的情況是召開會議時的表決方式，與傳閱安排不同。鑑於委員對表決安排有疑問，會議後會索取諮委會秘書處的意見。鑑於未有其他提問和意見，小組委員會一致通過會議文件第2/2017號。

(會後備註：本地船隻諮詢委員會秘書處回覆，若小組召開會議，表決須以舉手方式決定，換言之，以書面形式或授權他人的投票表決將不獲接受。)

III. 商議事項

(1) 街渡和交通舢舨替換主機後可維持原允許運載人數的建議 (會議文件第3/2017號)

14. **鄧慶江先生**簡介會議文件第3/2017號。文件主要針對街渡和交通舢舨替換主機後核准允許運載人數的新安排作出建議。處方最近收到不少船東反映，部分街渡和交通舢舨主機因機件老化，加上原本型號的主機及維修零件已經停產，須要更換其他型號的主機。然而，市面上現有的主機型號的輸出功率大多超過原有主機百分之十，以致船隻被定義為新船（即2007年後建造的船）。根據新船的公式計算，該船隻允許運載的人數或會因而被下調。由於街渡和交通舢舨主機輸出功率的基數較低，即使增加百分之十的輸出功率，絕對數值的增長不會太大。在考慮安全及實際運作情況，處方欲批准街渡和交通舢舨，在替換主機後維持原允許運載人數。不過，該放寬安排只適用於船隻在良好天氣下運作，及在指定的遮蔽海域S3、S4及各避風塘內運作。**主席**強調，「良好天氣」的定義在《第I類別船隻安全標準工作守則》中有清楚的描述。
15. **胡家信先生**提出，主機的輸出功率和船隻的穩性有直接的關係，他查詢處方對於主機可增加的輸出功率有否設有上限。**鄧慶江先生**表示，由於主機的輸出功率會直接影響成本，街渡和交通舢舨的船艙面積有限制，不可容納功率太大的大型主機。另外，該類船隻的主要活動範圍為遮蔽海域，而該範圍均設有航速限制，間接限制了船隻主機的輸出功率。
16. **溫子傑先生**查詢涉事船隻的數目。**鄧慶江先生**回應，現時有十數艘船隻受影響。
17. **陳晃先生**詢問，處方會否接受船隻將新主機的輸出功率鎖定不超過原本主機的百分之十。**鄧慶江先生**表示，鑑於街渡和交通舢舨主機輸出功率的基數較低，將其輸出功率限制至不超過百分之十，在實際情況中不太可行。

18. 譚志勇先生表示，市面上個別型號的主機容許船員調較不同程度的輸出功率，他查詢會以哪個程度的輸出功率作計算。主席回應，就個別的例子，他邀請譚先生在會後主動聯絡本地船舶安全組作跟進。

19. 主席宣佈，小組委員會一致通過會議文件第3/2017號。

IV. 其他事項

(1) 柴油機國際防止空氣污染證書(EIAPP¹ Certificate)

20. 譚志勇先生指出，根據防止船舶污染國際公約(MARPOL)，船級社會為船隻上超過130kW的主機或發電機發出EIAPP證書或事實聲明書(Statement of Facts)(適用於並非航海用的主機或發電機)。在實際情況下，船隻上或會有多於一台的主機或發電機。現時，不同的船級社對於發出事實聲明書的做法不一樣，一種做法是為船上的母機(Parent Engine)簽發一張事實聲明書，另一種做法是為船上所有主機均簽發個別的事實聲明書。他查詢處方會否接受兩種不同的做法。

21. 主席回應，根據國際海事組織(IMO)的規定，每台主機可以獨立(individual)、主機家族(Engine Family)、主機群組(Engine Group)方式獲發EIAPP證書，詳情可參考IMO的指引²。鄧慶江先生補充，若用主機家族或主機群組方式簽發證書或事實聲明書，船級社應標明所檢驗的主機為母機，而其他同一系列的主機為該家族或群組的子機。

(2) 船舶自動識別系統(AIS³)

22. 溫子傑先生指出，本地載客船隻在進行檢驗時，處方的驗船督察要求船員在AIS上展示不同功能。他引述處方在引入AIS資助及自願性安裝計劃時，曾承諾業界不須為船員進行特別的培訓，但現時卻在驗船程序中要求船員熟悉AIS操作。船員的年紀較大，加上學歷有限，在操作AIS時有困難。他認為有關的做法不合理，有違政策原意。

23. 鄧慶江先生回應，根據《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第548G章)第80A節，AIS須保存MMSI編號、其擁有權證明書指明的船隻名稱，及標識符編號。因此，驗船督察會要求船員在AIS屏幕顯示有關項目。

¹ “EIAPP” 是指 Engine International Air Pollution Prevention Certificate.

² Nitrogen Oxides (NOx) – Regulation 13

“An engine may be certified on an individual, Engine Family or Engine Group basis in accordance with one or more of the four duty test cycles ...Subsequent series engines, Member Engines, are thereafter constructed with a rating, components, settings and operating values within the bounds established for the respective Engine Family or Engine Group. Generally all new engine certification leading to the issue of an EIAPP Certificate is undertaken at the engine builder’s works where the necessary pre-certification survey takes place.”

[http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx)

³ “AIS” 是指 Automatic Identification System.

24. 溫子傑先生表示，並不是處方所有批准的AIS型號均可以滿足法例要求。他又指，不少AIS的操作介面是英語，令到船員在使用上有困難。他希望處方在執法的同時，可以考慮前線海員的實際情況。
25. 鄧慶江先生引用驗船影片說明檢驗的項目。他總結，現時驗船督察的檢驗項目及範圍是按法例要求而訂的，他會鼓勵業界和處方多加溝通，以便雙方在法例要求和實際運作之間取得平衡。
26. 溫子傑先生提出，有部分驗船督察要求船上備有顯示AIS位置和資料的儀器，他認為該規定不合理。鄧慶江先生表示，法例上未有規定船隻須配備有關的裝置，如有需要處方會自行添置有關儀器。由於檢驗AIS的內部程序實施不久，目前仍在優化當中，處方會為驗船督察提供適當的培訓，以確保執法的準則一致。

(2) 本地船隻領取證明書和牌照前申請“原則上批准通知書” (Approval-in-Principle) (AIP) 事宜

27. 溫子傑先生提出，基於機場第三跑道工程，有部分非自航駁船(Dumb Lighter)會用作運載工程人員及儀器，因而需要更改類型為特殊用途船(Special Purpose Vessel or SPV)。船隻在更改類別時要提交申請，他查詢處方處理原則上批准通知書(AIP)申請的準則。
28. 江貴福先生回應，在香港水域運作的船隻必須持有有權證明書和運作牌照。若船隻需要進行改裝或改變船類，將須要申請AIP。如申請人令處長信納顧及商船(本地船隻)(證明書及牌照)規例第548章第2條各“考慮因素”適宜發出正式或臨時牌照，則可獲發“原則上批准通知書”。鄧慶江先生補充，本地船舶安全組會建議部分涉事的第II類別船隻申請在工程期間更改船類為特殊用途船，未來會與業界加強溝通，以助船東明白批核準則。

(3) 緊急情況下的最低配員比例

29. 張國偉先生指，本地船舶諮詢委員會在過去會議上有討論過關於緊急情況下最低配員的比例。本地船舶諮詢委員會仍就有關議題商討中，他認為應要在小組委員會內報告有關議題的進度。
30. 主席回應，部分小組委員亦是本地船舶諮詢委員會的成員，因此他們可其他小組委員傳遞訊息。所有會議文件均有上載至會議文件，供公眾人士參考。

(4) 業界人手老化問題及免試授予船長證明書的安排

31. 有委員查詢處方有否考慮批准漁船船長將執照轉換為船長三級證明書，以舒緩業界人手老化的問題。
32. 主席表示，有關的問題將在會議後轉交考試組作跟進及回覆。

(會後備註：按《商船(本地船隻)(本地合格證明書)規則》第6部關於先前證明書的條文第 24條列明，先前證明書或先前證明書的合併本的持有人，可於該證明書或該等證明書期滿前申請新證明書。如申請所關乎的先前證明書是漁船船長本地合格證書（沒有限制條件），則可申請免試授予的新證明書(即船長三級證明書)。根據香港法例第548章，該證明書持有人可操作長度不超過15米的本地領牌船隻（遊樂船隻除外）。免試授予船長證明書的指明費用為\$660，詳情可參閱海事處佈告2007年第10號 - 根據《商船（本地船隻）條例》（第548章）承認先前證明書。）

V. 下次開會日期

33.議事完畢，會議於上午11時40分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2017年12月