

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  
第四次會議記錄

會議日期： 2019 年 4 月 30 日（星期二）  
時間： 上午 10 時至中午 12 時 40 分  
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 鄧慶江先生 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  
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  
李劍峰先生 第 II 類別船隻代表拖船及躉船營運  
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  
甘迪潮先生 特許機構代表  
譚志勇先生 特許驗船師  
劉 人先生 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： 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／本地船舶安全  
黃寶榮先生 香港海面石油商會  
裴志強先生 港九電船拖輪商會  
黃玉麟先生 港九電船拖輪商會  
張泉佑先生 財利船廠  
楊玉宏先生 窖西洲賽馬會公眾哥爾夫球場  
黃錦桂先生 愉景灣航運服務有限公司

秘書： 林文琪女士 海事處 行政主任

因事缺席者： 彭偉明先生 第 II 類別船隻代表油船營運  
任廣誠先生 特許機構代表  
何國柱先生 特許機構代表

## I. 開會辭

1. 主席歡迎各與會者及列席人士出席第I及第II類別船隻小組委員會第四次會議。他邀請各委員對會議議題申報利益。會議上未有委員提出申報。

## II. 通過上次會議記錄

2. 主席指上次會議記錄的擬稿已於會前向各委員傳閱，他邀請各委員提出有需要修改的地方。
3. 黃耀勤先生引述上次會議記錄第7段，他查詢新法例會否列明第II類別船隻毋須配備兒童及嬰兒救生衣。主席回應第II類別船隻一般沒有兒童在船上，因此毋須配備兒童救生衣。第II類別船隻是毋須配備嬰兒救生衣的。新法例會作出適當的陳述。
4. 主席表示，會前未有收到任何修訂建議，上次會議紀錄獲得通過。

## III. 報告事項

### (1) 本地商用載客船隻救生衣資助計劃(會議文件第 1/2019 號)

5. 李榮宗先生報告資料文件第1/2019號。因應於2018年12月獲立法會經濟發展事務委員會通過有關救生衣新法例修訂建議，本地船隻須配備合適的救生衣供船上每人（不論兒童或成人但不包括嬰兒）使用，同時亦規定獲發牌運載多於12名乘客的船隻，船上須配備最高可運載乘客數目（不包括船員）2.5%的嬰兒救生衣。法例修訂已經完成，新法例將於2019年7月1日起實施。因應業界的訴求，處方將會以實報實銷的方式，為業界提供一次性資助予合資格船隻配置合資格的救生衣。
6. 資助計劃將於2019年7月1日開始接受申請，為期24個月，計劃適用於2018年12月19日或以後購置或訂購的救生衣。每艘合資格船隻可申請資助配置符合工作守則訂明的兩用救生衣或兒童救生衣，每件救生衣的資助額上限為110元，資助範圍不包括嬰兒救生衣。
7. 李榮宗先生指出，資料文件第1/2019號附件二載列申請表的樣本。當中8.1項提及兩用救生衣生產商的資料已透過《海事處佈告2019年第69號》公佈，詳情可參閱海事處網站。他指出，佈告上所列舉生產商的兩用救生衣已獲得海事處認可的船級社、或歐盟公告機構或主管機關的認證，證明其效能符合國際標準ISO 12402-4:2006(個人漂浮裝置)的要求。
8. 張國偉先生指出，大型船公司一般會以招標形式大批採購救生衣，他查詢每艘船隻是否需要提交獨立的單據以獲取資助。何永康先生回應，每艘船隻需要提交獨立申請，處方接受多於一艘船隻採用同一單據申請資助，然而船東／船公司須在單據上列明備註。
9. 張國偉先生續查詢，船隻是否必須將添置的救生衣放置於船上後，方可申請

資助。李榮宗先生回應，船隻須要完成整個採購過程，並將救生衣存放在船上，方可以申請資助。申請表上亦列明，處方會以抽檢方式從收到填妥的申請表中抽選個別船隻進行檢查，以確保合資格救生衣妥善放置於船上。張國偉先生認為，為確保船東和船公司清楚資助計劃的申請細節，處方應考慮在年度續牌時提醒船東或船公司有關安排。

10. 黃耀勤先生查詢，若船隻獲選中進行抽查，是否須要在處方指定的地點進行檢驗，而處方會否就有關檢驗收取費用。主席回應，有關抽查會因應船隻的所在地彈性處理，處方不會收取檢驗費用。
11. 張國偉先生指出，處方曾提及理大研發的兩用救生衣會有晶片認證，他查詢會否通知業界有關詳情，讓船東或船公司可容易識別合資格的救生衣。主席表示，晶片的詳情有待公佈。然而，船東在採購兩用救生衣時可參照《海事處佈告2019年第69號》上所列舉的生產商，該生產商的兩用救生衣型號已獲海事處接受。
12. 溫子傑先生表示，港九電船拖輪商會支持處方的救生衣資助計劃。他指出，現時商會初步估算約有八萬件救生衣須要進行更換，希望處方能提供有關回收舊款救生衣的資訊。何永康先生回覆，較早前曾與內地相關機構探討使用該些救生衣，唯未有取得支持。處方會繼續留意有關回收的途徑，他又鼓勵商會從其他途徑聯絡回收商。
13. 李榮宗先生補充，本資助計劃資料文件將呈交本地船隻諮詢委員會。及後，本地船舶安全組會正式發信知會業界有關資助計劃詳情及申請安排。他希望港九電船拖輪商會同意作為其中一個聯絡點，以協助處理會員及業界的查詢。
14. 主席總結，各委員對資料文件第1/2019號沒有其他意見，文件將會提交本地船隻諮詢委員會再作報告。

#### IV. 商議事項

##### (2) 修訂工作守則以加強本地船隻的救生衣要求(會議文件第 2/2019 號)

李榮宗先生報告會議文件第2/2019號。就本地船隻上救生衣的標準及配備要求，立法會經濟發展事務委員會已在2018年12月審議通過。新法例將於2019年7月1日起實施，當中包括過渡性條文，訂明於法例通過後24個月內，原有法例同時有效。他強調，新法例會訂明「合適的救生衣」的定義及兩用救生衣的技術要求。因應過渡期的安排，原有的規定可參照第I類別及第II類別船隻的工作守則內的附表Z-1（夾附於會議文件第2/2019號附件）。另外，若船上有超重、超大的乘客未能穿上合資格的救生衣，船上須另行備有縛帶，以協助穿著者把救生衣繫穩。

15. 譚志勇先生查詢，就超重、超大乘客以縛帶繫穩救生衣，處方會否提供縛繫的方法或示範圖片。張國偉先生查詢，縛帶是否其中一個檢驗項目。陳晃先生查

詢，救生衣的浮力有限，即使繫穩在身上，會否影響其救生功效。

16. 李榮宗先生回應，處方會考慮提供繫穩救生衣示範照片，而縛帶並非其中一個檢驗項目，但船上必須配備縛帶供有需要時使用。何永康先生補充，合資格的救生衣有100牛頓浮力，以縛帶繫穩在乘客的身上可使其浮起，該做法是參照《國際救生設備規則》而訂的。
17. 張國偉先生指出，由於兩用救生衣乃成人和兒童通用，他擔心部分頭部較大的成人未必能夠穿上。主席表示，處方曾邀請體型較大的人士試穿，暫未有不能穿上的個案。
18. 譚志勇先生查詢，若船上乘客拒絕穿上救生衣，船主或船東會否有刑責。主席回應，新法例未有要求船主或船東須為此負上刑責。
19. 李榮宗先生續介紹會議文件第2/2019號附件的內容。他指出，附件主要載述第I及第II類別船隻工作守則的修訂，兩類船隻的修訂內容大致相同，唯第II類別船隻因不會接載多過12名乘客，因此未有提及嬰兒救生衣的部分。
20. 主席總結，委員對會議文件的修訂未有其他意見，修訂予以通過。

**(3) 就《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（第 548G 章）作雜項修訂（會議文件第 3/2019 號）**

21. 李榮宗先生報告會議文件第3/2019號。對於會議文件第6段有關修訂第II類別船隻基本最低乾舷的修訂部分，處方認為需要再作內部研究，因此不會在會議上進行討論。他接著解釋其餘四項修訂，要點如下：
  - （一） 第548G章規定本地船隻上須存放圖則，而就著運載超過100名乘客的第I類別船隻，則須時刻在顯眼處張貼圖則，違例者可遭刑責。現時有關的存放圖則的規定列載於第548G章附表3第1部第3段，而附表3是用以訂明不同船隻配備救生裝置的一般規定，因此處方建議應將存放圖則的規定轉移至第548G章第3部：有關圖則的批准。同時，考慮到船隻實際的運作情況，由於圖則存放及張貼的要求會在工作守則因應船的種類、分類、建材及年份等另作訂明，因此該內容會轉移至工作守則中列明。
  - （二） 現時第548G章附表1及第II類別船隻的工作守則中，均有提及固定船隻(Stationary Vessel)的安全要求。由於部份隸屬固定船隻可歸類為B船隻，為統一第548G章附表1及第II類別船隻的工作守則的分類，處方建議將附表1分類B一欄中加入「\*」號。
  - （三） 就第548G章附表4表1中提及防火措施及滅火器具的要求，考慮到少於15米船隻沒要求配置消防泵，卻要求配備一套消防喉具沒有實際作用，因此會將此規定取消。

(四) 第548G章原規定，海事處承認由國家海事局或獲當局認可的船級社發出的國際營運證書。鑑於有一些參與本港的海事工程船隻的營運證書是由公約國或非獲當局認可的船級社簽發。處方建議將這些公約國簽發的證書納入為承認範圍。

22. **主席**總結，除會議文件中第6段的修訂外，委員對會議文件的修訂未有其他意見，會議文件會呈交本地船隻諮詢委員會再作討論。

#### **(4) 本地船隻—高速船的設計和建造標準(會議文件第 4/2019 號)**

23. **李國平先生**簡介會議文件第4/2019號。隨著香港海事工程及大型基建項目的展開，本地船東的新建載客船隻多為高速航行船隻，為此處方建議在修訂工作守則中有關高速船的部份，使標準更為清晰。

24. **主席**指出，國際上各海事組織均採用《國際高速船安全守則》的標準公式  $V = 3.7 \nabla^{0.1667}$  來界定高速船的定義。 $\nabla$ 為船隻的最大營運重量的排水體積( $m^3$ )，在代入公式後如船隻的最高航速比公式得出的速度 $V$ 為高，則該船隻即屬高速船。對於一些 $\nabla$ 較少的船隻而言，船隻的最高速度相對較低。考慮到本地船隻的實際操作情況，處方建議在 $V$ 的方程式以上，加設以航速20海浬及載客60人為界，訂定相關的高速船安全標準。簡而言之，只有當船隻的航速達20海浬或以上及載客超過60人的情況下，才須要符合《國際高速船安全守則》的標準。**主席**指出，舊有已入圖紙的船隻將不會受到新修訂的影響。**李國平先生**指出，目前動力承托船隻(DSC)並不界定為高速船，新修訂會包括該類別船隻。

25. **譚志勇先生**表示，船隻若超過航速20海浬將會被界定為高速船，然而船隻在設計上或實際航行時的速度會不一樣，他查詢處方會根據哪個標準衡量船隻是否界定為高速船。**主席**回應，船隻會根據試航時在最大營運重量狀態時，以最大持續推進功率在靜水中航行所能達到的航速作出判斷。**甘迪潮先生**補充，根據《國際高速船安全守則》的公式，會以試航的最高速度為準。

26. **羅崇爽女士**指出，工作守則中A部的「一般規定」，最高航速是以「米/秒<sup>2</sup>」而非「海浬」標示，她建議統一工作守則內所標示單位。**主席**同意羅女士的建議，及後會統一航速單位。

27. **胡家信先生**表示，處方在會議文件中有列明航速20海浬為高速船的界級，而工作守則內的高速船定義則是以公式標示。他認為應在工作守則中列明20海浬的界線，以便業界遵循新修訂。

28. **主席**回應，公式所計算出的最高航速是適用於所有高速航行的船隻。若根據公式計算，將會有很多本地船隻被界定為高速船。考慮到香港的水域均為遮閉水域，在執行上可容許更大的彈性，因此處方建議航速20海浬為適用較高安全標準的高速船的界線。

29. 甘迪潮先生補充，若少於12人的載客船隻，即使其最高航速少於20海浬，按國際海上人命安全公約（SOLAS）的公式，仍然會被納入為高速船類別。然而根據此公式訂立高速船界線，在香港水域中未必適用。他認為處方現時的建議較為合適。
30. 主席指出，鑑於有委員認為高速船定義的用字可以更清晰標示，處方會在會後研究將有關部分予以修改。
31. 溫子傑先生表示，鑑於不少本地船隻可被納入航速20海浬及載客60人的範圍，他擔心在新規定落實後，有很多船隻須要進行改建以符合高速船安全標準，因此港九電船拖輪商會需要更多時間諮詢業界會員的意見。
32. 甘迪潮先生認為業界毋須過份憂慮新修訂會帶來影響，因此已入圖紙的船隻將不受影響。若新建船隻納入為高速船的範圍，其建造物料將會更輕，從而節省燃油。
33. 劉人先生補充，關於第I及第II類別船隻的工作守則內第XI-3頁中的第7項「火警探測及固定式滅火系統」，在新修訂下，少於60名乘客及少於20海浬航速的船隻，只需要符合第548G章附表4的規定。另就滅火系統的種類，業界可參考海事處佈告2019年第49號《本地領牌船隻上配備替代的滅火器具》。他引述，佈告內列明除固定式二氧化碳滅火系統外，處方同時亦接受船隻使用固定式氣溶膠（Aerosol）滅火系統為替代方案。該替代方案初投入費用不高，定期檢查及測試亦比較簡單，對船東來講是個不錯的選擇。
34. 胡家信先生引述工作守則內第XI-5頁中的第13項「操作及安全試驗」，他認為業界前線人員學術水平不高，因此未必有能力進行故障模式效應分析（FMEA，Failure Mode and Effects Analysis）項目試驗。甘迪潮先生回應，有關FMEA的試驗項目是由船廠職員制定的，理應在設計時已運用在機件之上，船員只須因應船廠的要求操作及進行安全試驗。他又指，工作守則只規範根據本地法例建造的高速船，然而入級的高速船則須符合《國際高速船安全守則》。
35. 江貴福先生舉例，若在設計階段時船隻未符合高速船的定義，然而在試航時最高航速超過20海浬。鑑於該船隻不合乎高速船的建造標準，他查詢是否須要在機件上限制該船的最高航速。主席回應，一般而言很少機會發生該情況，然而船廠可因應實際需要將引擎限速為20海浬。
36. 張國偉先生引述工作守則內第XI-5頁中的第15項「協助瞭望」，他詢問高速船是否只須要在航速超過20海浬時符合瞭望規定。主席表示，考慮到執法上的困難，有關瞭望的規定不會按照船隻當時的航速而改變。如船隻上只有兩名人員（包括船長），則可參考第15.2項的做法。
37. 胡家信先生提醒，處方在落實第15.2項，應要考慮有否與《航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約》（STCW）內的配員要求有抵觸。主席查問胡家信先生有關細則，但未獲回應，處方會在會後查明。

## V. 下次開會日期

38.議事完畢，會議於中午12時40分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2019年5月