

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  
第六次會議記錄

會議日期： 2021年12月17日（星期五）  
時間： 下午2時30分至下午3時50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

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  
李誠慶先生 第 I 類別船隻代表街渡船隻營運  
李耀傑先生 第 II 類別船隻代表拖船營運  
黃耀勤先生 第 II 類別船隻代表貨船營運  
榮益新先生 第 II 類別船隻代表拖船及躉船營運  
陳 晃先生 船舶建造及維修代表  
陳林龍先生 特許機構代表  
蘇詠華先生 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  
卓坤鍵先生 海事處 高級海事主任／海港巡邏組

列席： 黃寶榮先生 香港海面石油商會(代表彭偉明先生)  
蕭炳榮先生 小輪業職工會(代表范 強先生)  
裴志強先生 港九電船拖輪商會  
余建中先生 海事處 高級驗船主任／海員事務及考試(2)  
林港稀先生 海事處 高級驗船主任／質量管理  
周漢廷先生 海事處 海事主任／牌照及關務(代表李建輝先生)  
吳進業先生 海事處 助理驗船主任／質量管理

秘書： 黃靜恒先生 海事處 驗船主任／本地船舶安全

缺席： 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  
范 強先生 第 II 類別船隻代表貨艇工人  
羅崇爽女士 船舶建造及維修代表  
任廣誠先生 特許機構代表  
李建輝先生 海事處 高級海事主任／牌照及關務

## 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六次會議。

## 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. 主席表示，會上未有收到任何修訂建議，上次會議紀錄獲得通過。

## III. 商議事項

### (1) 第 I 及第 II 類別船隻引入載客快速船隻批註(會議文件第 03/2021 號)

4. 主席邀請 林港稀先生簡介會議文件第 03/2021 號。
5. 林港稀先生報告就海事處委聘彼安托亞太 (BMT Asia)進行“本地領牌快速客船風險評估”，該研究指出，世界上大部分傷亡事故均由人為錯誤引致，尤其20節以上船速的意外及後果較為多及嚴重。研究結果指出快速客船操作人訓練評核、複修訓練和認證等範疇有可予改善的地方。按該研究結果，海事處提出船隻最高巡航速度大於20節會被定義為快速客船，並就有關快速客船提出加強培訓、複修訓練及認證等方面的建議作出講解。
6. 林港稀先生介紹就上述快速客船的操作員所持有的本地合格證明書將引入新批註的建議，在現行制度下，快速客船操作員須具備本地合格證明書及須具兩年快速客船的工作經驗或類型級別證明書(Type Rating)。類型級別證明書的理念，。現行制度下的要求可能會導致船員的入行障礙，影響業界人員的流動性。海事處為加強及針對建議載客快速船隻的安全性，建議引入載客快速船隻批註，新的批註要求該類船的操作員需每兩年續期及每四年修讀一次本地海事資源管理課程，而該課程主要是涵蓋個案研究及針對駕駛態度的提升。
7. 林港稀先生指出安全的操作員需在知識、技術及態度三方面達標。他指出傳統考試未必能確認船員具備正確的駕駛及操作態度，因此船員應每四年修讀一次本地海事資源管理課程。為確保操作員在上述三方面均能符合要求，現建議新入職船員需完成三項課程才可取得批註，包括本地海事資源管理課程、快速客船熟習課程及船隻操縱實務技術評核。
8. 林港稀先生續指操作員需每兩年續期，第一次續期需具備五個月操作快速客船的經驗及有良好的安全紀錄，然後在第四年需參加一次本地海事資源管理課程。為不影響現行運作，海事處將提供過渡性安排，假如操作員持有有效的類型級別證明書或具備最少兩年操作快速客船的經驗，沒有任何意外或不良紀錄將可自動獲得批註。

9. 林港稀先生展示各委員有關批注的樣本作參考，船員在駕駛時須攜帶已獲得批注的本地合格證明書及高速客輪批注附件。
10. 譚志勇先生提問每四年的續期是否有駕駛經驗的要求。
11. 林港稀先生回應，該操作員均須在批注有效期內（即兩年）有最少五個月的經驗及沒有不良紀錄。
12. 張國偉先生提問以上課程的開班密度，資源是否能滿足需求及課程相關費用會否由政府提供。他提出課程可能會有比較多人在要求落實的初期階段報讀，中間未必有需求而無人報讀，他續詢是否可推行分流報讀以確保課程的持續性。
13. 林港稀先生回應已就相關提問和海員工會作溝通，海員工會則表示可能會出現報讀人數不足的情況，他並指出海員工會提供的課程相當具靈活性及彈性，操作者可自由在第三年開始的一年內報讀（即批註到期十二個月內修畢），批注只在續牌時才開始計算。他指出海運及空運人才培訓基金由於需額外批核，海事處依然就有關津貼進行溝通中。
14. 張國偉先生指出船隻操縱實務技術評核的訓練導師對於小型的船公司來說有難度，因該訓練導師需保持一定水平及相關認受性，小型船公司未必有相關人力資源進行評核。
15. 林港稀先生回應現有船公司有完善的培訓，小型船公司可修讀第三方機構如海員工會或海事訓練學院等舉辦的課程，而小型船公司現職的操作員只要有五個月的經驗及沒有不良紀錄便可。對於新加入行業的船公司如未能為新入職船員提供相關培訓，海事處可派員考核，及後的續期只需有相關經驗便可，相信之後由海事處考核的數量應不多。詳情請參考討論文件中的第八段。
16. 張國偉先生提問有關新船付運時一般會提供訓練及相關培訓證書，該訓練可否以船廠或當地相關機構作認證，以符合上述要求。
17. 林港稀先生回應船公司購買新船時，船廠一般會提供試航、操作培訓及訓練證書，海事處可派員觀察以評核船隻操縱實務技術。余建中先生表示該要求可考慮，但強調需符合本地合格證明書規則中的要求，只要該訓練能符合相關考試規則的要求，船公司可提供有關培訓內容供海事處參考及批准。林港稀先生補充船隻操縱實務技術亦有培訓訓練導師的概念，船公司一般會委派資深船員參加試航，應能符合相關態度、知識及技術三方面的要求。
18. 主席表示，上述是比較完善的訓練計劃，操作員除可省免重覆考試，更可讓業界提供更多實體培訓以提升安全質素。
19. 張國偉先生提問，本地海事資源管理課程是否需要公司提名操作員報讀。林港稀先生回應，

未有要求報讀需由公司提名。

20. 譚志勇先生提問培訓導師是否需由船公司提名及需符合何種資格。林港稀先生回應根據附件 2 第 2 部份船隻操縱實務技術，訓練導師必須具備最少三年操縱該類別船舶的經驗和良好安全紀錄，並獲得營運載客快速船隻的有關公司提名。而第一次的評核會由海事處派員觀察。
21. 張國偉先生提問，訓練導師是否只需評核一次及是否需修讀其他課程。林港稀先生回應，該訓練導師亦需有快速客船批注及每四年上一次本地海事資源管理課程。該課程內容主要是涵蓋個案研究及駕駛態度，均適合訓練導師及其他操作員報讀。
22. 張國偉先生指，訓練導師不一定有個別類型船隻實際或持續駕駛經驗，他們一般可能是退休船長或是只擁有遠洋船經驗。
23. 林港稀先生回應，船公司一般有幾名資深船長，只要他們具備最少三年操縱該類別船舶的經驗及兩年內最少有五個月操作經驗便可，而快速客船熟習課程不需由培訓師做，只需按船公司的內部操作便可。
24. 陳錦標先生提問，船公司的培訓導師是否需要有其他認證。林港稀先生回應快速客船熟習課程由公司安排便可，但船隻操縱實務技術評核的培訓導師需由船公司報告給海事處作紀錄。
25. 林港稀先生邀請船東就會議文件 03/2021 第 14 段船隻速度作出聲明。
26. 張國偉先生提問如船舶在非載客非營運如駕駛至船廠維修時是否不需要該批注。
27. 陳晃先生提問如何界定二十節速度。
28. 林港稀先生回應，不論新舊船均要申報可持續最高船速，船公司應按實際情況申報。海事處可能會根據相似船隻的資料而作抽查。
29. 譚志勇先生提問，如船隻已鎖車頭(柴油機油門限速)是否屬於快速客船。林港稀先生回應，如船隻已限的速度不超過二十節速則不屬於快速客船。
30. 陳錦標先生提問，會否在年度檢驗檢查航速。林港稀先生回應不會，主要以船東申報作基礎，假如海事處對申報的速度有懷疑，才會以其他措施抽查核實。
31. 張國偉先生提出，操作員不良紀錄是否有機制讓船公司查證，他表示巴士亦有有關的機制，司機需聲明有否不良紀錄。
32. 林港稀先生表示，由於船公司查證會牽涉私隱問題，詳情需和相關部門再作討論。

33. 主席總結希望上述政策的目的是讓船公司以最少資源及最有效的方法去保障公眾安全，其他以上措施的細節及查詢會在本地船隻委員會上再提出及解說。

(2) 對運載乘客超過 100 名的第 I 類別船隻加強火警應變能力的建議(會議文件第 04/2021 號)

34. 主席邀請劉人先生講解會議文件第 04/2021 號。

劉人先生簡介會議文件第 04/2021 號內容。

35. 張國偉先生詢問受措施影響的船隻數量並提問駕駛台是否需能顯示火警，該設備是否需為經型式認可的船用類型(Marine Type)。

36. 劉人先生回應根據統計有幾十艘船需在輪機室增設烟霧探測器設備。設備需在火警發生初期能預警駕駛者，海事處鼓勵船東安裝船用類型產品。但船東無論選用何種類型產品，須經海事處接受並通過檢驗及功能測試，船東更應作出定期測試及記錄以確保烟霧探測器設備運作正常。他亦指出不時有本地船隻不時有人申請本地船長兼輪機操作員(combined coxswain)，海事處亦要求該類船隻輪機室安裝火警探測與失火警報系統，該做法中烟霧探測器的類型可以參考。

37. 主席表示烟霧探測器需在火警初期作預警功能，安裝及連接方式並未有明確要求。唯該設備須通過功能測試，公眾利益及安全應高於一切。現循規定該類船隻安裝烟霧探測，其他技術細節會再檢視，亦邀請部份船公司作先導測試試驗。

38. 陳錦標先生提問該類船有關圖紙是否需改圖。劉人先生回應有關圖紙需更新標示及存檔。

#### IV. 其他事項

39. 主席報告關於第 5 次的會議，討論內容已在 2021 年海事處佈告落實，他亦簡介海事處佈告第 198/2021 號關於擴大授權特許機構為本地船隻進行防止油類、空氣污染法例要求的相關檢驗及海事處佈告第 199/2021 本地船隻驗船證明書及批註的有效期。上述兩項佈告亦於會上通告各委員。

40. 劉人先生補充曾接獲業界查詢有關第 199/2021 號佈告的內容，他補充佈告的 A 部第 3 項(i)的非金屬工作船是指非機動船隻，第 3 項(vi)玻璃纖維漁船及第 4 項(ii)木質漁船是指漁船舢舨。

41. 林港稀先生補充第 199/2021 號 B 部所指的檢驗週期只適用於已委託船級社進行檢驗的入級特許機構的本地領牌船隻。

V. 議事完畢，會議於下午3時50分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2021年12月