

**本地船隻諮詢委員會轄下
第 IV 類別船隻小組委員會
第五次會議記錄**

日期： 2018 年 11 月 8 日（星期四）
時間： 上午 9 時 30 分至下午 1 時
地點： 海港政府大樓 24 樓 會議室 A

出席者

主席：	何永康先生	海事處助理處長（特別職務）
委員：	唐裔盛先生	水上活動協會代表
	Mr. Alan REID	駕艇遊樂會代表
	Mr. Alex JOHNSTON	駕艇遊樂會代表
	劉國霖醫生	遊艇營運代表
	Mr. Gregory JARZABKOWSKI	遊艇會代表
	李志強先生	出租第 IV 類別船隻經營人代表
	張泉佑先生	遊艇建造及維修業代表
	李志強先生	特許機構代表
	余錦昌先生	特許驗船師
	鄧慶江先生	海事處總經理／本地船舶安全
	陳思賢先生	海事處高級驗船主任／本地船舶 安全
	李榮宗先生	海事處高級驗船主任(特別職務)
	江貴福先生	海事處署理高級海事主任／牌照 及關務
	蔡嘉榮先生	康樂及文化事務署代表

<u>列席者</u>	葉麗萍女士	海事處 法定語文主任
	葉穎欣女士	海事處 法定語文主任

<u>缺席者</u>	李展濤先生	水上活動協會代表
-------------------	-------	----------

<u>秘書</u>	龔啟宏先生	海事處
------------------	-------	-----

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去年進行改組，他歡迎各續任委員、新任委員及其他與會人士出席第 IV 類別船隻小組委員會的第五次會議。
2. **主席**又向各委員宣讀第 IV 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。他寄望本小組委員會可繼續為海事處提供寶貴意見。

II. 利益申報及會議程序簡介

(1) 委員利益申報（會議文件第1/2018號）

3. **主席**簡介會議文件第 1/2018 號。他表示，與本地船舶諮詢委員會一樣，第 IV 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」。

(2) 會議程序（會議文件第2/2018號）

5. **主席**簡介會議文件第 2/2018 號，並向各委員簡介會議程序。
6. 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 2/2018 號。

III. 通過上次會議記錄

7. **委員**確認 2017 年 5 月 25 日的第四次會議記錄無須修改，並通過會議記錄。

IV. 商議事項

(1) 修訂法例以加強本地船隻的救生衣配備 (會議文件第3/2018號)

8. 李榮宗先生簡介會議文件第 3/2018 號。
9. 李榮宗先生指出，根據現行法例，第 I、II 類別及出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻一般須配備兒童救生衣，數量為船上總人數的 5%，而現時法例亦未有規定有關船隻必須配備嬰兒救生衣。為回應公眾及業界人士對於海上安全的關注，海事處於 2015 年委託香港理工大學（理大）的附屬顧問公司研發一款成人和兒童均適用的救生衣（兩用救生衣）的可行性。兩用救生衣的研發經已完成，理大與生產商洽商及簽訂協議後，該產品現已可正式投產。有見及此，處方建議修訂現行法例，以加強本地船隻的救生衣配備。一般而言，本地船隻須為船上每人（即不論兒童或成人）提供合適的救生衣，其總數須不少於運作牌照上標明的最高可運載人數（包括船員）。而商用並運載多於 12 名乘客的船隻，須提供嬰兒救生衣，數量須不少於運作牌照上標明的最高可運載客數（不包括船員）的 2.5%。
10. 余錦昌先生認同設計兩用救生衣的理念，他表示委員仍未看到救生衣樣本，希望處方可以向各位展示。主席向委員展示兩用救生衣的樣本。
11. 李榮宗先生表示處方在研發階段時由勞氏船級社簽發符合證書。該款救生衣其後獲意大利認證機構 ISET 發出 CE 認證。李榮宗先生報告，處方於本年 9 月曾與業界代表會面，簡介該款兩用救生衣。生產商在簡介會上示範穿著救生衣的方法，而處方亦於簡介會當天透過政府新聞處發出新聞稿，向公眾介紹該救生衣。
12. 劉國霖醫生認為，該救生衣應附有穿著方法提示，因一般市民未必懂得如何為兒童穿上此救生衣。
13. 李榮宗先生表示兩用救生衣的價格將介乎 \$135 至 \$180。市面上每件嬰兒救生衣的價格為 \$160 至 \$200。處方建議以實報實銷的方式提供資助，詳情稍後公佈。余錦昌先生查詢有關資助是否全額資助。主席回應表示，處方正與業界緊密磋商。
14. 李榮宗先生補充，處方於 2016 年 12 月 30 日的本地船隻諮詢委員會會議通過會議文件第 19/2016 號「建議就大型海上活動中的安全措施立法」。他提醒委員在大型海上活動安全措施實施期

間，適用船隻須為船上每名 12 歲以下的兒童及嬰兒提供合適的救生衣。鑑於兩用救生衣快將投產，處方會將該文件的建議與加強本地船隻救生衣配備的建議一併提交立法會經濟發展事務委員會進行諮詢。

15. 李榮宗先生指出，若運載嬰兒的數目超過最高可運載乘客人數的 2.5%，在大型海上活動安全措施實施期間，適用船隻須配備足夠的嬰兒救生衣，即嬰兒救生衣的數量須多於法例要求最高可運載乘客人數的 2.5%。主席指出，大型海上活動時，船隻進入海事處佈告指定的活動區就必需遵守有關的安全措施。船上每名 12 歲以下的兒童及嬰兒應獲發合適的救生衣，船隻在參與大型活動前船長應預早獲通知 12 歲以下的兒童及嬰兒人數，並作相關準備。
16. 劉國霖醫生查詢，船長派發 12 歲以下的兒童及嬰兒適用的救生衣予家長，最終穿著與否責任誰屬。李志強先生(出租第 IV 類別船隻經營人代表)表示業界一般派發救生衣後就由家長負責為其兒童及嬰兒穿上。主席表示海事處海港巡邏組會在大型海上活動時登船抽查，若船長已派發合適的救生衣予 12 歲以下的兒童及嬰兒而他們並未穿上，責任在於家長。李榮宗先生補充，本地船隻諮詢委員會會議通過的會議文件第 19/2016 號中列明，原建議如有觀賞船上的兒童沒有全程穿上救生衣，有關船隻的船長都有可能因疏忽而犯罪，除非船長已採取足夠預防措施。
17. 余錦昌先生查詢嬰兒的定義。主席回應指因不同種族人士成長速度有別，穿著嬰兒救生衣還是小童救生衣應以體型決定。余錦昌先生認為如突然多出 12 歲以下的兒童及嬰兒乘客而沒有額外合適救生衣，船長有權拒絕該乘客登船。
18. Mr. Alan REID查詢大型海上活動的定義，他希望釐清如有 200 隻帆船參加的本港大型帆船比賽是否為大型海上活動。劉國霖醫生認為帆船比賽中的帆船只為運動康樂用途，並非條例中規管的出租以收取租金或報酬的第 IV 類別船隻。主席回應指，處方會就大型海上活動發出海事處佈告劃出限制區進行本文件提及的規管，一般包括煙花匯演，但帆船比賽並不包括在內。
19. 各委員就會議文件第 3/2018 號並無進一步意見，主席宣佈該會議文件獲得通過。

(2) 修訂法例及工作守則以改革本地遊樂船隻規管制度 (會議文件第4/2018號)

20. 主席介紹會議文件第4/2018號。處方曾於2017年9月就有關改革方案諮詢本地船隻諮詢委員會及於2018年4月徵詢立法會經濟發展事務委員會(「事務委員會」)的意見。有見業界提出的訴求，事務委員會於會上通過一項議案要求政府重新審視擬議規管措施的細節並再另行諮詢事務委員會。及後，處方與業界作了詳細的商討，以優化改革方案的細節。主席續指，處方自本年4月起進行多次業界諮詢，最後得出本會議文件的微調方案和工作守則。主席強調處方樂意繼續與業界商討《工作守則》的修訂細節。
21. 李榮宗先生介紹方案細節，參照本地船隻諮詢委員會會議文件第14/2017號第四段所列的五項改革方案，處方經與業界商討，同意優化部分建議。
22. 李榮宗先生表示處方同意優化第(i)項。建議不少於24米但又不大於150總噸的新大型遊樂船隻，船東可選擇由特許驗船師、船級社或處方審批圖則、檢驗及直接簽發檢查證明書，與業界已適應多年的現行做法相若。至於不少於24米並大於150總噸的新大型遊樂船隻，將按原建議由船級社或處方檢驗，並由處方簽發驗船證明書，與現行做法相若。
23. 李榮宗先生表示對於第(iii)項而言，原建議所有獲准載客超過12人並用作出租的遊樂船隻須配備甚高頻無線電話。考慮到獲准載客超過60人的遊樂船隻的救生配備要求等同於第I類別客船的要求，處方與業界經過商討後，同意優化方案，建議所有獲准載客超過60人的遊樂船隻，不論出租與否，亦須配備甚高頻無線電話。
24. 李榮宗先生提及船上須最少有一名船員持有由通訊事務管理局辦公室發出的資格證書，以使用甚高頻無線電話。業界反映持有資格證書人員的情況，故處方亦一直積極與通訊事務管理局研究如何向業界人士提供協助。因應本地船隻行業的語言環境，以往英文考試已改為中文考試；而由本年7月起，考試亦以選擇題作答，同時保留口試的名額。李榮宗先生表示在有關改動實施後，考試合格率有所提升。有關甚高頻無線電話的修訂法例會在業界有足夠合資格持證人員的情況下才正式生效，確實日期另行公

佈。

25. **主席**歡迎各委員就上述兩項建議發表意見。
26. **余錦昌先生**詢問處方會否提供配備甚高頻無線電話資助，因有關費用可能對業界構成負擔。**主席**回應指處方早前給第I及第II類別船隻提供資助安裝雷達和自動識別系統，沒有為甚高頻無線電話提供資助。處方現時並無計劃為配備甚高頻無線電話提供資助。
27. **李榮宗先生**簡介第(v)項的優化方案。開敞式甲板遊樂船隻須增設足夠運作牌照上標明的最高可運載人數使用的救生圈，若有關遊樂船隻未能增設救生圈，只要乘客於該些遊樂船隻在航行時均穿著合適的救生衣，仍可滿足法例的新要求。此外，當開敞式甲板遊樂船隻上的乘客參與特定的水上活動時（例如滑水等），乘客可選擇穿著適用於水上活動的救生衣，其標準及要求會在工作守則列明。
28. **余錦昌先生**詢問救生圈的標準，因《工作守則》中並無列明。**李榮宗先生**回應指現行《工作守則》中列明救生裝置(包括救生圈)須為認可類型並符合《國際海上人命安全公約》(《 SOLAS 公約》)的標準，新《工作守則》亦會把國際標準化組織(ISO)的要求納入承認範圍。至於相關標準的具體技術細節要求，處方會考慮在《工作守則》以簡明方式清晰表達。
29. **余錦昌先生**詢問處方是否接受市面上的馬蹄型的助浮物。**主席**回應指處方原則上會接受符合相關標準而可以承載兩個人的助浮物。**主席**補充，乘客參加滑水活動，若有關遊樂船隻未能增設救生圈，乘客由在碼頭開船到滑水地點都必須穿著適用於水上活動的救生衣。
30. **Mr. Alan REID**表示在處方網站很難找到開敞式甲板遊樂船隻的定義，希望處方提供相關資料。**李榮宗先生**回應指現行《工作守則》已有相關定義。
31. **唐裔盛先生**認為救生圈需要有人拋下海，如配備更多救生圈是否代表預計很多人下水。**余錦昌先生**回應唐裔盛先生的查詢，他表示唐先生的顧慮是在快艇上配備救生圈，如有十名乘客就要有五個，但現時對12米以下的本地遊樂船隻要求只需配備一個救生

圈。

32. **主席**表示處方同意開敞式甲板遊樂船隻在航時乘客穿著救生衣以代替全船配備救生圈的方案是因應一般的開敞式甲板遊樂船隻的空間有限，未必能擺放所需數量的救生圈。開敞式甲板遊樂船隻的航速高，而乘客亦可能在航行期間走動，增加了船上乘客的安全風險，故若船上未能配備所需數量的救生圈，乘客在啟航前須穿著救生衣。**主席**舉例指如乘開敞式甲板遊樂船隻出海看白海豚，乘客應時刻穿著好救生衣及不要在船上隨意走動。
33. **Mr. Gregory JARZABKOWSKI**支持處方提升安全要求，但他認為私人船隻和出租船隻不應有兩種安全標準。**主席**回應表示，有關改革針對出租以收取租金或報酬的本地遊樂船隻。**李志強先生(特許機構代表)**則認為建議方案不應有不同選項，處方應一刀切要求乘客全程穿救生衣，避免爭拗。**主席**回應表示，處方經過考慮業界實際操作而得出現時方案。**Mr. Alex JOHNSTON**表示他在英國工作時，會根據風速和水流決定使用哪一種救生衣。**余錦昌先生**表示本港並無考慮相關因素。
34. **Mr. Gregory JARZABKOWSKI**詢問來往珍寶海鮮舫的舢舨之乘客是否也要穿救生衣。**主席**回應表示舢舨並非建議中針對的第IV類別船隻。
35. **Mr. Alex JOHNSTON**認為在東龍洲捕魚的漁船在大風浪下沒有安全裝備有潛在危險。**主席**回應**Mr. Alex JOHNSTON**表示，有關改革針對第IV類別船隻。
36. 就委員認為處方水上活動的定義過於狹窄，**蔡嘉榮先生**提議使用機動艇拖行活動來代表水上活動。**主席**同意考慮**蔡先生**的建議。
37. **李榮宗先生**逐一簡介建議修改的《工作守則》，所有修訂以紅字顯示。當中第X章適用於某類第IV類別船隻的額外規定為新增章節。
38. 就第I章的修訂，**余錦昌先生**認為第I章中的釋義應涵蓋更多。他亦認為第2.2.1點刪除部分應予保留。李榮宗先生回應表示第III章已包括類近內容。

39. 就第II章的修訂，余錦昌先生查詢新舊船的定義。李榮宗先生回應表示新舊船的分界會以《工作守則》最終實行日子再落實。
40. 就第III章的修訂，余錦昌先生查詢何時推行第2.7點所述有關統一簡單傾斜試驗標準，主席表示新標準會在新《工作守則》實行時實施，若業界同意提早實施有關的要求，處方會作考慮。李榮宗先生表示原有空氣瓶的要求不合時宜，第3.17.5點的更改包括更多空氣瓶標準。鄧慶江先生表示第7.2點中，處方建議除機電工程署註冊升降機承辦商外，亦接受生產商或證明書簽發機構認可的工程承辦商進行相關工作及簽發相關檢驗報告，因實際情況下船東不一定找到本地承辦商進行檢驗。
41. 就第X章的修訂，余錦昌先生查詢船廠由特許驗船師經考察認可並提交相關報告是否設有有效期。李榮宗先生回覆該報告會訂立有效期，但處方仍在評估具體期限，適當時候會作公佈。余錦昌先生詢問“姊妹船”是否必須由同一船廠建造。李榮宗先生回應表示姊妹船一般由同一船廠建造。江貴福先生補充第I章的釋義已列明“姊妹船(sister vessels)”是指以同一設計(即同一船型、長度、寬度、深度及布置)、同一船廠建造的船隻。李志強先生(特許機構代表)亦表示特許機構有相同釋義。
42. 李志強先生(出租第 IV 類別船隻經營人代表)查詢處方計算破艙穩性所需時間及收費。主席回應表示處方考慮業界的負擔，只要求同一船廠同一船型設計的船進行一次破艙穩性測試。就委員提出希望處方加快審批新船的破艙穩性，陳思賢先生回應表示若有推薦新船型號引入香港，而船東打算大量購入，處方會在可應付的工作量下加快處理此類申請。
43. 余錦昌先生認為第X章涵蓋甚廣，特許驗船師一般較少進行破艙穩性等測試，希望處方能向特許驗船師講解更多。主席回應表示處方會在與特許驗船師的定期會議上介紹有關項目。鄧慶江先生鼓勵特許驗船師在不熟悉的範疇上多作交流，互補不足。李志強先生(出租第 IV 類別船隻經營人代表)表示希望旁聽處方與特許驗船師的會議了解第X章對業界的的要求。主席表示處方會考慮為業界舉辦講座。
44. 主席感謝各委員就建議修改的《工作守則》提供寶貴意見，處方會將有關意見轉交本地船隻諮詢委員會再作討論。有關法例及

《工作守則》修改預計於明年中後進行，屆時會再召開會議向各委員交代進展。

45. 李志強先生(出租第 IV 類別船隻經營人代表) 查詢若處方覆檢有問題會如何處理。主席回應表示處方稍後會建立一個機制處理，一切以安全角度出發。
46. 在取得各位委員同意後，主席宣佈會議文件第4/2018號獲得通過。

V. 其他事項

(1) 與規管浮動升降架相關的議題

47. Mr. Alan REID 查詢處方在規管浮動升降架相關的議題上有何進展。主席回應表示處方研究有關議題後發現並無國際標準，歡迎委員提供更多資料供處方參考。

VI. 下次開會日期

48. 會議於下午 12 時 50 分結束。下次會議日期將另行通告。

本會議記錄於 2019 年 4 月 26 日正式通過。

海事處