

## 本地船隻諮詢委員會 第 14 次會議記錄

日期：2013 年 10 月 23 日（星期三）

時間：上午 10 時 30 分

地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

### 出席者

主席：	童漢明先生	海事處副處長
委員：	司徒法先生	船舶建造及維修業代表
	吳國榮先生	造船業代表
	謝大明先生	船舶檢驗業代表
	（代黃立帆先生出席）	
	何沛玲女士	海事保險業代表
	陸北鴻先生	海員訓練機構代表
	萬國清先生	載貨船隻營運代表
	溫子傑先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	張國偉先生	渡輪船隻經營人代表
	盧浩然先生	駕艇遊樂者代表
	李善昌先生	香港警務處代表
	黎英強先生	海事處署理總經理／本地船舶安全
	陳卓生先生	海事處總經理／港務
秘書：	黃佩瑩女士	海事處行政主任（委員會及總務）

### 列席者

姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
黃耀勤先生	香港貨船業總商會
左宜安先生	香港油蔴地小輪船有限公司
彭華根先生	香港漁民互助社
郭志航先生	海上遊覽業聯會
李誠慶先生	西貢街渡商會
范強先生	小輪業職工會
安民生先生	小輪業職工會
胡家信先生	香港船務職員協會
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司
陳玉蓮女士	香港領港會
王世發先生	海事處總經理／船舶註冊及海員事務

王永洪先生

海事處高級海事主任／船隻航行監察中心

鄧光輝先生

海事處署理高級驗船主任／本地船舶安全

### 因事缺席者

樊樹榮先生

內河貨運經營人代表

何俊賢議員

漁業代表

蕭炳榮先生

海員團體代表

## I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議，並特別歡迎代船舶檢驗業代表黃立帆先生出席的謝大明先生。

## II. 通過上次會議記錄

2. 第 13 次會議已於 2013 年 4 月 16 日舉行，會議記錄已先後於 2013 年 5 月和 10 月分發給委員傳閱以供通過。建議修訂事項已提交供委員參考和發表意見。該會議記錄無須再作修訂，獲得通過。

## III. 新議事項

### 會議文件第 5/2013 號－於北大嶼山水域設立主要航道

3. 王永洪先生詳細講解該文件，表示鑑於北大嶼山水域已經成為香港最繁忙的水域之一，海事處建議於北大嶼山水域設立主要航道，以便更有效組織該區的海上交通。他簡介擬設航道的配置，例如劃界、建立航道交匯處、增設界標、遷移現有浮標，以及在擬設的青山航道實施單向通航控制措施等。為掌握現場的交通情況，海事處在設計航道的過程中曾與香港領港會在海事處訓練中心就該水域北行和南行的航行情況進行模擬測試。王先生表示，領港事務諮詢委員會已於 2013 年 9 月 24 日舉行的會議通過有關建議。

4. 姜紹輝先生同意確有需要更有效地規管海上交通以提升航行安全，但由於主要航道禁止捕魚，他深切關注有關建議對漁民生計的影響。姜先生表示，對漁民而言，在該區設定分道航行制是較佳的做法，因為他們仍可在分隔帶捕魚。他進一步向當局查詢是否有該區的捕魚活動數據。彭華根先生指，海事處應與漁農自然護理署（漁護署）緊密合作，向漁民團體發布擬設航道的資料和解釋相關法例。
5. 王永洪先生闡述，北大嶼山水域的海上交通流量在過去 20 年大幅增加，而在繁忙水域捕魚涉及高風險。設立航道的建議旨在提升海上交通安全。海事處亦已考慮設定分道航行制的可能性，但該區水域的闊度不足以實行分道航行制。他強調擬設的航道不會影響附近水質，漁民仍可在航道界線以外捕魚。他表示海事處已把有關建議通知漁護署，並會在推廣航道方面繼續與該署緊密合作。此外，他承諾收集有關漁船在該區水域的交通數據供委員參考。
6. 盧浩然先生詢問可否以指定數字作為航道代號，而無須引述航道全名，方便參照。與會者備悉他的建議。關於郭德基先生對擴闊北航道的查詢，王永洪先生回應指海事處正擬備有關計劃，稍後將提交委員，以諮詢意見。主席總結說委員沒有對此新議事項提出反對。

#### IV. 續議事項

##### ***會議文件第 6/2013 號 – 請委員通過促進本地船隻及航行安全的措施***

7. 主席感謝整個海事業界對訂立促進本地船隻及航行安全的改善措施採取支持和正面回應的態度，並請黎英強先生向委員講述會議文件，特別是關於擬於第一階段實施的五項建議改善措施，以及對《工作守則—第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》（工作守則）的相關修訂。討論的重點和結論摘錄如下：

##### **(i) 載客超過 100 人的船隻備存應變部署表和進行緊急事故演習**

- (a) 郭德基先生表示，載客船隻每兩個月進行一次緊急事故演習過於頻密。姜紹輝先生詢問外國當地船隻的現行做法，以作參考；他同時建議在該等措施實施後設立檢討機制，以確保措施的成效。主席強調演習次數越多，船員對發生緊急事故時須採取的行動便越熟悉。他強調部門會定期檢討工作守則，研究改善空間。

- (b) 主席答覆黃耀勤先生的查詢指有關規定不適用於閑置船隻。不過，一旦閑置船隻恢復運作，船公司便須按照工作守則的規定安排緊急事故演習。
- (c) 裴志強先生詢問記錄緊急事故演習的文件格式和海事處進行檢查的時間表。張國偉先生詢問有關記錄須備存在船上多久。主席答稱海事處會擬定記錄格式的樣本供委員參考，並說明演習記錄須隨時供海事處檢查，包括突擊檢查。委員經討論後同意有關記錄須妥為保存在船上至少一年，以供海事處人員檢查。
- (d) 謝大明先生指出，根據國際標準，船上所有船員均須熟悉在發生緊急事故時所須採取的適當行動。他詢問對於在兩次演習期間加入船上工作的新船員該如何安排。主席表示，如有這種情況，船隻營運商有責任向新加入的船員提供培訓。
- (e) 主席總結說第一項措施獲本委員會通過。委員同意此項措施應在不遲於工作守則修訂公布後的六個月實施。

**(ii) 船上救生衣的相關說明和指示**

- (a) 張國偉先生詢問，對於不同船隻為特別場合／活動添置備用的小童救生衣，以及為更換舊有救生衣而購置但未及印上船隻資料的救生衣，處方有何安排。委員經討論後同意，該等為特別活動添置的小童救生衣無須印上船名。工作守則為此將稍作調整。委員亦贊成所有有關船隻在接受海事處的年度檢驗時，須備有足夠數量的救生衣，且救生衣上須印有船名或擁有權證明書編號。如海事處在突擊檢查期間發現新添置作替補的救生衣因特殊情況而未及印上船隻資料，船公司將不會被視為違反工作守則。不過，海事處會向船公司發出催辦信要求跟進。
- (b) 關於郭志航先生和盧浩然先生的提問，主席回應時澄清有關措施將適用於所有第 I 類別船隻，並會通過工作守則而非立法方式落實執行。

- (c) 郭德基先生認為政府應牽頭製作錄像或教育節目，向市民推廣載客船上的安全訊息和示範如何取得、穿着和使用救生衣。張國偉先生對此表示贊同。海事處會考慮他們的建議。
- (d) 委員通過第二項措施，並同意此項措施將在不遲於工作守則修訂公布三個月後的第一次周年檢船時實施。

### (iii) 水密門的警報器和標示

- (a) 委員通過第三項措施，並同意此項措施將不遲於工作守則修訂公布後的六個月實施。

### (iv) 負責瞭望工作的船員

- (a) 張國偉先生對建議載於工作守則的高速船安全配員標準深表關注，因為即使船隻已減速靠泊或以低於工作守則所定的高速船航速航行，無論在任何時間仍須增派一名船員協助瞭望。他表示業界在沒有額外人手的情況下，要實施這項措施存在困難。他要求在一般情況下航速低於 15 節的船隻不受此規定所限。
- (b) 另一方面，張先生指由於船隻設計和現場環境不盡相同，執行瞭望工作的船員未必能夠在駕駛台內值勤，胡家信先生和司徒法先生表示贊同。陳卓生先生同意船員可以在駕駛台外執行瞭望工作，但應獲提供合適的通話裝置，方便船長和船員有效溝通。
- (c) 經過長時間討論後，委員達成共識，同意增派負責瞭望的船員的當值位置應由船長指定。工作守則將作修訂，說明由船長在人手編制中調配一名船員協助執行瞭望工作。海事處會就高速船靠泊和駛離泊位事宜發出補充指引。
- (d) 委員通過第四項措施，並同意此措施應在不遲於工作守則修訂公布後的 12 個月實施。

(v) 緊急情況下的最低安全配員

- (a) 溫子傑先生指出，業界原則上支持此措施，不過希望獲提供有關配員水平的指引以供參考。他亦詢問由船員進行的演習與海事處現行的年度檢驗的不同之處。他又關注到可能需要增加人手的規定未必容易達到。
- (b) 黎英強先生概述，海事處將就所須的配員水平擬備參考圖表，以供本委員會的小組委員會進一步討論，但實際要求視乎船員在海事處人員作最後檢驗時在船上進行的演習而定。主席指會盡快與業界研究製作有關演習的錄像，讓船員及海事處驗船人員明白演習應如何進行。
- (c) 委員通過第五項措施，並同意此措施應在不遲於相關修訂公布 12 個月後的第一次周年驗船時實施。
8. 黎英強先生補充，船長視力標準證明書除可由註冊醫生簽發，亦可由註冊視光師簽發，工作守則會相應作出修訂。
9. 主席總結說工作守則會作修訂，以納入委員的意見。經修訂的工作守則會在下星期內分發各委員傳閱，相關修訂於 2013 年 11 月底在憲報刊登。

(會後補註：經修訂的工作守則分別於 2013 年 11 月 1 日及 2013 年 11 月 11 日分發各委員傳閱，並於 2013 年 11 月 29 日刊憲公布實施。)

**會議文件第 7/2013 號—海事預備課程、在職培訓和一日複修課程內容資料**

10. 王世發先生詳述資料文件內容。該文件概述海事預備課程的大綱、本地海員考取船長三級證明書所須的船上在職培訓，以及供本地載客船船長修讀的一日複修課程。他指出課程內容在設計時，已參考海事訓練學院和香港海員工會舉辦的課程。培訓的範圍和方向已於 2013 年 10 月 17 日舉行的第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會（小組委員會）會議上獲原則上通過。小組委員會將於 2013 年 12 月 5 日舉行的會議上進一步討論課程的細節。

11. 陸北鴻先生建議一日複修課程的時數應容許彈性安排，不應固定為 7.5 小時。王世發先生回答在研究培訓機構舉辦的海事預備課程和一天複修課程的認可資格時，會與海事訓練學院和香港海員工會進一步討論課程時數的問題。
12. 關於海員在考取船長三級證明書前須完成船上在職培訓的要求，張國偉先生認為，船長或輪機長雖然熟悉本身的工作，但未必可以如專業導師般有效地教授建議的培訓課程。王世發先生回應，有關培訓項目基本上是船長或輪機長的日常工作，作為導師，他們應該有能力向接受培訓者傳授工作經驗。此外，培訓課程並沒要求他們擁有導師的專業資格。
13. 溫子傑先生查詢可否以海事預備課程抵銷船上在職培訓的時間。王世發先生指可以在下次小組委員會會議上進一步討論有關細節。
14. 王世發先生回應裴志強先生的詢問，澄清有關措施雖然會在 2014 年 1 月實施，在新措施下，計劃考取船長三級證明書的首批考生將會在 2015 年 1 月或之後才參加考試。
15. 張國偉先生詢問，海事訓練學院會否添置一艘船作訓練用途。陸北鴻先生回答，基於財政考慮，以及海事訓練學院會利用船隻模擬駕駛系統提供培訓，海事訓練學院暫時無此計劃。
16. 姜紹輝先生表示，漁民如要在考取船長三級證明書前到進修中心完成海事預備課程，有一定困難。王世發先生指有關課程會在多個中心舉辦，方便學員上課。他亦會把以上各項新措施通知漁護署。
17. 委員對業界近年人手不足的問題深表關注，並抱怨難於招募新血。航運業的工作環境和前途均遜於其他運輸業。委員促請政府投放更多資源培訓新人，並且制定政策鼓勵更多人投身航運業。
18. 部分委員亦批評政府漠視航運業及業界對社會的貢獻。香港在航運業方面亦欠缺全面和可持續發展的政策或規劃。他們請求有關決策局認真考慮制定長遠發展政策，使業界得以存續。
19. 主席向委員表示，有關決策局正制定措施，以一億元海運及空運人才培訓基金協助業界持續發展。

## V. 其他事項

20. 姜紹輝先生表示現時第 III 類別船隻的附屬船隻不可申請裝設引擎，他要求放寬這項限制。

(會後補註： 根據《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第 548 章，附屬法例 D)，第 III 類別船隻的附屬船隻不可裝設引擎。有關條文如下：

“13(1)處長可應請求而在本地船隻的擁有權證明書上作出表明以下意思的批註—

(a) (如領有證明書船隻是第 III 類別船隻)領有證明書船隻可與一艘或多於一艘均符合以下說明的附屬船隻一併使用—

(i) 該附屬船隻與領有證明書船隻屬於同一船東；

(ii) 該附屬船隻的總長度不超過 4 米；及

(iii) 該附屬船隻沒有裝設引擎” )

21. 姜先生進一步建議政府參照適用於道路交通的安全諮詢委員會，設立海上交通安全諮詢委員會，收集更多市民的意見以改善海上安全。主席表示本委員會並非討論這項議題的合適平台，他應向其他合適平台轉達其信息。
22. 張國偉先生指調查委員會報告內專家證人提出的建議很多都不切實際，沒有顧及本地航運界的真實情況，如營商環境、人手和培訓規定、資源分配，以至業界的長遠發展。溫子傑先生對此表示贊同。為此整個業界正承受不合理的壓力，處於進退兩難的局面。他建議政府委聘本地專家研究調查委員會報告的建議，制定切實可行及有意義的措施以供推行。主席回應，如再進行顧問研究，會讓社會有負面印象，認為政府和航運界故意拖延和逃避責任。他鼓勵委員持正面態度，與政府合作研究及推行可行的措施，以提升本地船隻的航行安全。

## VI. 下次會議日期

23. 議事完畢，會議於下午 1 時 05 分結束。下次會議日期容後公布。