

本地船隻諮詢委員會
第 18 次會議記錄

日期：2015 年 8 月 18 日（星期二）
時間：下午 2 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：吳國榮先生 造船業代表

 麥昭基先生 海員訓練機構代表

 王妙生先生 載貨船隻營運代表

 （代萬國清先生出席）

 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

 陳念良先生 駕艇遊樂者代表

 劉經倫先生 香港警務處代表

 鄧光輝先生 海事處署理總經理／本地船舶安全

 （講解會議文件第 10/2015 號）

 陳漢斌先生 海事處總經理／港務

秘書：冼銘俊先生 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

方智輝先生 香港貨船業總商會有限公司

左宜安先生 香港小輪（集團）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

范強先生 小輪業職工會

黃漢權先生 港九電船拖輪商會有限公司

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
胡家信先生 華南拖船有限公司
林印捷先生 香港領港會
王世發先生 海事處助理處長（特別職務）
李耀光先生 海事處總經理／船舶註冊及海員事務

（講解會議文件第 11 和 12/2015 號）

黃永衡先生 海事處高級政務主任（特別職務）
黎英強先生 海事處總海運政策主任
余英偉先生 海事處總技術政策主任
鄭龍德先生 海事處署理總經理／海事服務
史強先生 海事處驗船主任／技術政策 1

（講解會議文件第 8/2015 號）

孫志強先生 海事處高級海事主任（特別職務）
伍立熙先生 海事處高級海事主任／危險貨物及檢控

（講解會議文件第 13/2015 號）

陳福昭先生 海事處高級海事主任／策劃及發展協調（1）
麥發安先生 海事處高級船舶安全主任／海事工業安全

（講解會議文件第 9/2015 號）

因事缺席者

司徒法先生 船舶建造及維修業代表
黃立帆先生 船舶檢驗業代表
黃良蔚先生 海事保險業代表
蕭炳榮先生 海員團體代表
樊樹榮先生 內河貨運經營人代表
何俊賢議員 漁業代表

經辦人 /
部門

I. 開會辭

主席歡迎所有與會者出席會議，並特別歡迎以下人士：

新成員

- 陳念良先生（駕艇遊樂者代表）

新秘書

- 冼銘俊先生

代表委員出席的人士

- 王妙生先生（代萬國清先生出席）（載貨船隻營運代表）

II. 通過上次會議記錄

秘書

第 17 次會議已於 2015 年 5 月 5 日舉行，會議記錄（中、英文版）於 2015 年 8 月 5 日分發給委員傳閱以供提出意見。該會議記錄無須修訂，獲得通過。

（會後補註：第 17 次會議記錄於 2015 年 9 月 23 日上載到網站。）

秘書告知委員，由於會議文件第 7/2015 號（標題為“修改現行考試規則第 4.3 段有關出示有效視力測驗證明書的規定”）與另一份由前秘書於 2015 年 5 月 29 日發給委員的會議文件（標題為“規管啟德郵輪碼頭使用的立法工作的最新進展”）編號相同，後者的文件編號將改為會議文件第 7a/2015 號，其他會議文件編號和次序維持不變。

III. 新議事項

- (i) 匯報立法會經濟發展事務委員會於 2015 年 5 月 27 日有關《2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》（調查委員會報告）跟進工作最新情況的開會結果

(a) 海上交通意外援助（M-TAVA）計劃

主席告知委員，立法會經濟發展事務委員會於 2015 年 5 月 27 日會議席上，對顧問不主張設立 M-TAVA 計劃的建議並無異議。

高級海事
主任／危
險貨物及
檢控

(b) 強制第三者風險保險保額

主席表示，本處建議將現時本地船隻的最低法律責任保額由港幣 100 萬元及 500 萬元分別修訂至港幣 500 萬元及 1,000 萬元一事，於 2015 年 5 月 27 日立法會經濟發展事務委員會的會議席上獲基本上支持，預料將於 2015/16 立法年度提交立法會。

總經理／
本地船舶
安全

(c) 在本地船隻安裝船舶自動識別系統（AIS）、雷達和甚高頻（VHF）無線電話

主席表示，有關規定所有獲准載客超過 12 人的渡輪與小輪須配備 VHF 無線電話和獲准載客超過 100 人的船隻須安裝 AIS 及雷達的建議，於 2015 年 5 月 27 日立法會經濟發展事務委員會的會議席上獲基本上支持，預料將於 2015/16 立法年度提交立法會。

高級海事
主任／危
險貨物及
檢控

(d) 擬議立法規定於煙花匯演及其他大型海上活動中船上兒童須全程穿上救生衣和船上須備存乘客及船員名單

主席告知委員，立法會經濟發展事務委員會於 2015 年 5 月 27 日會議席上，對規定於煙花匯

演及其他大型海上活動中船上兒童須全程穿上救生衣和船上須備存乘客及船員名單的立法建議並無異議，有關修訂法例建議正在擬備中。

驗船主任
／技術政
策 1

- (ii) 會議文件第 8/2015 號—修訂《商船（限制船東責任）條例》（第 434 章）附表 2 以實施《1976 年海事索賠責任限制公約》的 1996 年議定書（下稱“1996 年議定書”）的 2012 年修正案

史強先生（驗船主任／技術政策 1）講解該文件，並告知委員，《2005 年商船（限制船東責任）（修訂）條例》（下稱“該修訂條例”）於 2015 年 5 月 3 日起實施，以落實 1996 年議定書內經修訂的責任限額。

史先生補充，國際海事組織僅提高了有關船隻事故引致的人身傷亡索償與其他索償的船東責任限額，增幅為 51%，以進一步修正 1996 年議定書。有關修正案於 2015 年 6 月 8 日在全球生效。

溫子傑先生於 2015 年 7 月 20 日以書面提議在會上討論該議題，處方備悉其意見。

黃良蔚先生（海事保險業代表）於 2015 年 8 月 7 日以書面指出，本地船隻的保障和彌償保險保費可能隨着有關船隻事故引致的人身傷亡索償與其他索償的責任限額增加而調高，處方備悉其意見。

史先生解釋，該增幅只根據 1996 年議定書締約國在 1996 至 2010 年間的消費物價指數、通脹率和國民生產總值等金額計算得出；51% 代表在 1996 至 2015 年間每年約 2% 的增幅，並無其他因素導致的額外增幅。

史先生回應，本地船隻保障和彌償保險及其他保險的保費取決於多項因素，如船隻狀況、運作模式、過往賠償記錄等，保費不會純粹因為船東責任限額提高而大幅增加。

史先生補充，根據國際保賠協會提供的資料，在 2000 至 2009 年間，全球牽涉成本超過 1996 年議定書所定限額的索償個案只有十宗，其中七宗屬燃油個案。至於香港，保險業監理處點算 2007 至 2011 年這五年內有關本地船隻的索償個案，發現已支付的最高保險索償金額為港幣 580 萬元，其餘大部分低於港幣 100 萬元。

史先生隨後表示，香港特別行政區政府有國際義務於本地修訂法例，以實施國際海事組織通過的最新責任限額。

史先生向委員保證，2012 年修正案的責任限額增加 51% 並不會對本地航運業帶來重大影響；其主要目的是要確保在大型事故（如燃油污染）發生時，受害者可得到合理賠償。

溫子傑先生回應，該會議文件於 2015 年 7 月 6 日發出後，他與海事保險業人士聯絡，得悉海事保險業對建議修訂法例以實施 1996 年議定書的 2012 年修正案有正面回應。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第 8/2015 號獲通過。

高級海事
主任／危
險貨物及
檢控

(iii) 會議文件第 13/2015 號—立法管制海上醉駕和藥駕的建議

伍立熙先生（高級海事主任／危險貨物及檢控）講解該文件，並告知委員，現時法例並未將海上醉駕或藥駕訂明為罪行，亦未有授權執法人員為海上交通意外中的涉事人士測試呼氣、血液或尿液中的酒精或藥物含量。

伍先生補充，世界多個司法管轄區（如美國、加拿大、澳洲和紐西蘭）和國際海事組織已就在酒類或藥物影響下操作船隻實施管制措施。

伍先生再補充，在近日法院審理的一宗海上事故案件中，法官表示“不明白有何妥善及有效理由，在發生海上事故或意外後船長毋須[對比汽車意外中的司機]進行相類的檢查呼氣測試”。

有見及此，伍先生表示，海事處建議引入新法例，以管制香港水域海上醉駕和藥駕。新法例將參照《道路交通條例》（第374章）有關在酒類或藥物影響下駕駛汽車的條文，當中包括《道路交通條例》第2條指明的訂明酒精限度和《道路交通條例》附表1A載列的指明毒品。

張國偉先生原則上同意該建議，但希望知道實施的詳情，讓委員考慮。

主席備悉張先生的關注事項。

姜紹輝先生表示，擬訂該建議法例時應考慮船長和船員的感受。姜先生亦詢問該建議法例下“藥物”的範圍是甚麼，並且對感冒藥（如必理痛）會否歸類為違禁藥物表示憂慮。

伍立熙先生回應，六種載列在《道路交通條例》附表1A的指明毒品屬該範圍以內。

姜先生建議中文翻譯應是“毒品”而非“藥物”，以更清晰表達語義重點。

主席備悉姜先生的關注事項。

張國偉先生對實施詳情表示關注，詢問根據該建議法例，應在甚麼時刻要求船長接受呼氣測試。他建議，該建議法例的呼氣測試應參照空中交通做法而不是陸上交通做法。

伍立熙先生回應，新的政府跨部門工作小組即將成立，該工作小組會考慮張先生的意見。

姜紹輝先生接着詢問，建議法例會否也涵蓋輪機操作員。

主席回應，有關政府工作小組會仔細商討擬訂立法建議的工作。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第13/2015號獲通過。

高級船舶
安全主任
／海事工
業安全

- (iv) 會議文件第9/2015號—《工作守則—本地船隻上工程使用的防護衣物及裝備》的修訂

麥發安先生（高級船舶安全主任／海事工業安全）講解該文件，並告知委員，《工作守則—本地船隻上工程使用的防護衣物及裝備》（《守則》）於2007年2月出版，至今已超過八年。本處已完成檢討《守則》的工作。

麥先生特別指出《守則》的下列修訂—

- (a) 安全鞋履（即文件附件第6條），特別是中流貨櫃作業防護鞋的基本防滑安全要求；
- (b) 防溺保護（即文件附件第9條），特別是：
- (i) 不再只限於惡劣天氣（即附件第9.2.1段）；
- (ii) 僱主和使用者的義務（即附件第9.2.3段）；
- (iii) 船上的救生設備不可代替《守則》內提及的救生衣及救生浮具（即附

件第 9.2.9 段)；

- (c) 反光背心 (即文件附件第 12.2 條)；以及
- (d) 更新防護衣物及裝備的標準。

張國偉先生詢問，處方在更新《守則》前有否徵詢土木工程拓展署的意見；他亦詢問有關海事處和勞工處的執法管轄權。

麥先生回應，土木工程拓展署的代表出席了於 2015 年 5 月 26 日舉行的本地船隻諮詢委員會船上工程安全小組委員會，處方在更新《守則》時已採納其意見。

麥先生就執法管轄權的問題表示，涉及海牀的工程屬勞工處的職權範圍，浮於水面的工程則屬海事處的職權範圍。

麥先生補充，經修訂的《守則》如獲本委員會通過，將會交由海事處處長核准和經憲報公告。

張國偉先生詢問，執行該《守則》時會否有過渡期。

麥先生回應，該《守則》提供實務指引，而海事處亦會考慮給予業界時間以更換本地船隻上工程使用的防護衣物和裝備。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第 9/2015 號獲通過。

總經理／
本地船舶
安全

- (v) 會議文件第 10/2015 號—漁船舢舨的儲備浮力要求

鄧光輝先生 (署理總經理／本地船舶安全) 講解文件，並告知委員，儲備浮力要求的建議修訂將適用於所有現有已領牌或新造未領牌的

漁船舢板。

主席 希望了解，是否所有漁船舢板均應符合文件第 4 段所述有關儲備浮力要求建議修訂(i)和(ii)這兩個要求。

鄧先生 答是。

姜紹輝先生 關注，如建議修訂獲通過，現有漁船舢板會否受影響而須重建。

鄧先生 答謂無此需要，因為海事處在建議修訂要求前已抽檢部份漁船舢板和研究有關數據。

鄧先生 補充，經修訂的《工作守則—第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》如獲本委員會通過，將會交由海事處處長核准和經憲報公告。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第 10/2015 號獲通過。

總經理 /
船舶註冊
及海員事務

(vi) 會議文件第 11/2015 號—船長定期體格檢驗

李耀光先生（總經理 / 船舶註冊及海員事務）向委員講解該文件，並指出凡獲准載客超過 100 人的船隻，其船長應至少每五年進行一次基本體格檢驗和視力測試。這是《調查委員會報告》多項建議之一，將在切實可行範圍內盡快實施。

主席 查詢實施的時間表，以及此建議安排會否進行立法程序。

李耀光先生 回應，海事處在徵得本委員會同意後，擬於明年初鼓勵船公司為其船長作出安排。

黃漢權先生 認為，船長定期進行體格檢驗的建議指引不應局限於以獲准載客超過 100 人的船

隻為對象，應以更全面的角度考慮。

主席贊同黃先生的意見，並且指出會議文件所載的定期體格檢驗建議安排，將以先行先試的方式實施。

陳念良先生詢問“獲准載客超過 100 人的船隻”是指本地載客船隻、遊樂船隻抑或任何種類的船隻。

李耀光先生回應，因應《調查委員會報告》的建議，建議的指引只適用於第 I 類別本地載客船隻。他又表示會在第 I 類別船隻試行後檢討指引的成效。

王世發先生（助理處長（特別職務））原則上贊同黃先生和陳先生的意見，並表示海事處制訂此建議期間曾在第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會上諮詢航運業界。由於第 I 類別船隻屬本地載客船隻類別，加上在以保障公眾安全為大前提的情況下，海事處擬先在第 I 類別船隻試行此建議。

王世發先生進一步解釋，指現時沒有法例強制僱員進行體格檢驗的規定，《僱傭條例》（第 57 章）亦無指定檢驗項目清單，在這情況下，第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會制訂載列於會議文件附件的六個體格檢驗項目。他指出，建議實施後會進行檢討，屆時會適當修訂檢驗項目清單。

張國偉先生詢問第 I 類別船隻船長的僱主可否安排僱員分批進行體格檢驗。

李耀光先生回答，有關新聘僱員與現有僱員進行體格檢驗的詳情載於會議文件附件第 3 至 5 段。

對於黃漢權先生的意見，姜紹輝先生表示，第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會委員已就會議文件第 11/2015 號所載建議達成共識，他質疑為何於本委員會對適用範圍提出異議。姜先生憂慮，如建議適用於所有類型的船隻，許多船東或經營人或須結業。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第 11/2015 號獲通過。

總經理／
船舶註冊
及海員事務

(vii) 會議文件第 12/2015 號—模擬駕駛操作評估

李耀光先生（總經理／船舶註冊及海員事務）向委員講解該文件，並告知委員，須通過模擬駕駛操作評估這項建議規定，適用於申領船長一級證明書以操作第 I 類別船隻和申領遊樂船隻一級操作人證明書以操作為租金或報酬而出租的遊樂船隻的人士。建議實施後，新規定將適用於上述兩類證明書的簽發。換言之，於建議實施日期前獲簽發船長一級證明書或遊樂船隻一級操作人證明書的人士將不受影響（見會議文件第 6 段）。

李耀光先生強調，建議的模擬駕駛操作評估不設一次性考試，評估方式為持續監察學員的上課表現。

李耀光先生補充，香港海員工會將於 2015 年 8 月 20 日率先舉辦模擬駕駛操作評估課程。

溫子傑先生認為，模擬駕駛操作評估課程應側重於實務，如應急處理，而非《1972 年國際海上避碰規則》等理論知識。

李耀光先生回應，海事處會派代表監察這新開辦課程的運作情況，以檢討教學內容及成效。

就李先生的回應，張國偉先生表示希望本地航運業代表也可獲給予若干名額旁聽該首辦課

程。

李耀光先生回應，歡迎本地代表報名參加，目前名額仍未滿。

陳念良先生提出把建議規定的適用範圍擴展至遊樂船隻二級操作人證明書，以期進一步提升航行安全。

主席答謂，海事處會以循序漸進方式檢討建議的模擬駕駛操作評估的適用範圍和實施成效。

姜紹輝先生表示，第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會曾討論這建議。他認為現時的本地合格證明書考試制度應予重整。例如，船長三級證明書（即所涉船隻長度為一至三級中最短者）考試可加入模擬駕駛操作評估項目，以降低筆試的難度，吸引更多人參加三級證明書考試。

李耀光先生回應，海事處已向香港海員工會轉達姜先生的意見，即把模擬駕駛操作評估和雷達應用項目納入本地船長課程。

由於委員沒有提出其他意見，會議文件第 12/2015 號獲通過。

IV. 其他事項

助理處長
（特別職務）

(i) 桅燈的水平位置

王世發先生（助理處長（特別職務））告知委員，本地船隻須遵從《1972 年國際海上避碰規則》（《避碰規則》）及其 1993 年修正案（即桅燈水平位置和間距）的規定。有關規定於 1990 年代藉《商船（安全）（遇險訊號及避碰）規例》（第 369 章，附屬法例 N）在香港實施。

1993 年修正案生效時，檔案記錄並無顯示修正案適用於本地船隻。一直以來，本地船隻的圖則審批均沒有考慮修正案的規定。因此，本地船隻所裝桅燈的實際水平位置和有關第 369 章附屬法例 N 附表附件 I 第 3(a)及 3(b)段（‘該等規定’）的修正案兩者之間有差異。

王先生又表示，對於已建成的船隻而言，改裝桅燈並不可行，故海事處處長考慮依據《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）第 69 條賦予的權力（‘處長作出豁免的一般權力’），豁免符合下述條件的本地船隻遵守該等規定：

- (a) 已於 2015 年 10 月 2 日前向海事處處長或合資格驗船師提交船隻總布置圖；或
- (b) 屬無須進行圖則審批的遊樂船隻並已於 2015 年 10 月 2 日前獲發擁有權證明書。

不過，為持續提升香港海港的海上安全，任何本地船隻如屬下述情況便須遵守該等規定：

- (a) 於 2015 年 10 月 2 日或之後才向海事處處長或合資格驗船師提交船隻總布置圖；或
- (b) 屬無須進行圖則審批的遊樂船隻並於 2015 年 10 月 2 日或之後才獲發擁有權證明書。

黃漢權先生詢問分界日期是就圖則獲批日期抑或向海事處處長提交圖則的日期而言。

王世發先生重申，分界日期（即 2015 年 10 月 2 日）是就向海事處處長提交圖則的日期而言。

[會後補註：海事處佈告 2015 年第 113 號“豁免遵守有關號燈水平位置和間距的規定”和第 6483 號公告已於 2015 年 8 月 28 日發出。]

助理處長
（特別職務）

(ii) 本地船隻船員值班安排建議

王世發先生（助理處長（特別職務））告知委員，第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會

曾於 2015 年 6 月 25 日討論有關採用“24 小時當值／24 小時休班”輪值模式的本地船隻船員的值班安排建議。為提升海上安全和船員職業健康，一個由海事處代表、採用“24 小時當值／24 小時休班”輪值模式的經營人、本地航運業商會和工會組成的工作小組將會成立，商討建議詳情。該工作小組會由海事處人員擔任主席，並於 2015 年年底或 2016 年年初舉行首次會議，會議審議事項稍後將向本委員會匯報。

總經理／
本地船舶
安全

(iii) 本地載客船隻安裝船舶自動識別系統 (AIS) 資助計劃

王世發先生（助理處長（特別職務））指出，本地載客船隻安裝 AIS 資助計劃的申請，截止日期為 2016 年 1 月 31 日。每艘合資格船隻可以實報實銷的方式獲資助安裝合資格 AIS 的全額費用（即購置及安裝設備的費用均獲資助），但以 26,700 元為上限。截至 2015 年 8 月 12 日，海事處共收到 25 份申請，其中 12 份已獲批，涉及金額共港幣 290,140 元。

郭志航先生查詢此計劃的申請資格和申請手續。

鄧光輝先生（署理總經理／本地船舶安全）答稱，申請資格和申請手續見於海事處網頁。

[會後補註：申請表連同申請資格和申請手續的資料見於 http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/lvs_ais.pdf。]

(iv) 實施《商船（防止廢物污染）規例》（第 413 章，附屬法例 O）遇到的困難

委員察悉，香港貨船業總商會有限公司於 2015 年 8 月 5 日以書面建議在本委員會會議討論此事項。

黎英強先生（總海運政策主任）告知委員，雖然新的《商船（防止廢物污染）規例》（下稱‘該規例’）訂明船隻在正常操作過程中產生的物質有九類，包括食物廢棄物、起居廢棄物、操作所致廢棄物、全塑料、貨物殘餘物、焚化爐灰燼、食油、漁具及動物屍體，但一般來說，本地船隻的船上廢物屬於起居廢棄物，並非其他類別，如動物屍體。

主席補充，海事處會—

總海運政策主任

(1) 在有需要時檢討須記錄在廢物紀錄簿內的內容及提供指引或範本樣本；以及

總海運政策主任

(2) 確保海港政府大樓 3 樓收費處有售的廢物紀錄簿供應充足。

[會後補註：廢物紀錄簿亦於香港北角渣華道 333 號北角政府合署 6 樓 626 室政府新聞處刊物銷售小組有售（參看海事處 2013 年 3 月 28 日發出的信函，見於 http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/pdf/marpol_130328.pdf）。

溫子傑先生詢問在香港水域撒骨灰或於盂蘭節（又稱鬼節）期間在香港水域放紙船會否觸犯該規例。

鄭龍德先生（總經理／海事服務）回應說，在香港水域的海上棄置廢物受《簡易程序治罪條例》（第 228 章）規管。至於澄清撒骨灰或在盂蘭節期間放紙船應否屬於海上棄置廢物罪行，是食物環境衛生署署長的職責範圍。海事處及其他政府部門如香港警務處、食物環境衛生署、康樂及文化事務署、漁農自然護理署等人員均獲賦予權力執行此條例。

鄭先生又表示，在海事處就海上棄置廢物所作檢控方面，過去五年並無就骨灰或紙船作出檢控的記錄，而最常見的海上棄置廢物罪行為拋棄煙頭或發泡膠盒等垃圾入海。

主席補充，航運業的關注事項應受第 228 章第 4D 條‘海上棄置廢物’而非該規例規管。

V. 散會

議事完畢，會議於下午 5 時結束。下次會議日期容後公布。

本會議記錄於 2015 年 12 月 3 日正式通過。

海事處委員會組
檔號：HQ/COM 425/1(14)