

本地船隻諮詢委員會
第 20 次會議記錄

日期：2016 年 6 月 30 日（星期四）

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： 蕭炳榮先生 海員團體

 陳煥龍先生 載貨船隻營運

 吳國榮先生 造船業

 溫子傑先生 小輪及觀光船隻營運

 張國偉先生 渡輪船隻營運

 陳念良先生 遊艇營運

 劉經倫先生 香港警務處

 陳漢斌先生 海事處總經理／港務

 〔講解會議文件第 5／2016 號〕

 楊布光先生 海事處總經理／本地船舶安全

 〔講解會議文件第 10 及 11／2016 號〕

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

左宜安先生 香港油麻地小輪船有限公司

陳漢耀先生 港九小輪控股有限公司

黃耀勤先生 香港貨船業總商會有限公司

李志強先生 海上遊覽業聯會

郭志航先生 海上遊覽業聯會

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

李誠慶先生 西貢街渡商會

范強先生 小輪業職工會

胡家信先生 華南拖船有限公司

陳樹華先生 香港鴨脷洲機器同業公會
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）
鄧慶江先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全
黎英強先生 海事處總海運政策主任
〔講解會議文件第6及7／2016號〕
史強先生 海事處高級驗船主任／技術政策1
〔講解會議文件第8／2016號〕
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9／2016號〕

因事缺席者

司徒法先生 船舶建造及維修業
黃良蔚先生 海事保險業
樊樹榮先生 內河貨物營運
麥昭基先生 海員訓練
黃立帆先生 船舶檢驗工作
何俊賢議員 漁業

經辦人
／部門

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議，並歡迎以下新委員：
 - 陳煥龍先生接替萬國清先生（載貨船隻營運代表）
 - 楊布光先生接替鄧光輝先生（海事處總經理／本地船舶安全）

II. 通過上次會議記錄

秘書

2. 第 19 次會議已於 2015 年 12 月 3 日舉行，會議記錄（中、英文版）於 2016 年 2 月 5 日以信函分發給委員傳閱。該會議記錄無須修訂，獲得通過。
3. [會後補註：第 19 次會議記錄於 2016 年 7 月 6 日上載至海事處網頁。¹]

III. 報告事項

總經理
／港務

- (i) 會議文件第 5／2016 號 – 本地船隻強制第三者風險保險提高投保額
4. 陳漢斌先生（海事處總經理／港務）講解該資料文件，並告知委員有關提高本地船隻強制第三者風險保險的投保額。新的法定最低法律責任保額將於 2016 年 9 月 1 日生效，適用於本地船隻、內地或澳門的非公約船隻。
5. 陳漢斌先生續稱，本地船隻諮詢委員會在 2015 年 5 月 5 日的第 17 次會議通過會議文件第 3／2015 號“檢討本地船隻強制第三者風險保險的要求”（該會議紀錄段 7）²，另海事處佈告 2016 年第 71 號³已於 2016 年 6

¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m151203c.pdf

² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp03_15c.pdf 和

月 1 日上載至海事處網頁。

6. 主席呼籲業界參加在七月份舉行的兩場簡報會，使本地船隻和內河船隻經營者更了解新的規定（見該會議文件段 3）。
7. 各委員備悉會議文件第 5/2016 號。

總海運 (ii)
政策主
任

會議文件第 6/2016 號 –
本地船隻實施《商船（防止空氣污染）規例》（第 413P
章）

8. 黎英強先生（海事處總海運政策主任）向委員講解該資料文件，並告知委員有關本地船隻實施《商船（防止空氣污染）規例》（第 413P 章），以取代現行的《商船（防止空氣污染）規例》（第 413M 章）。該規例將由 2016 年 7 月 1 日起實施，適用於所有香港註冊船舶、在香港水域內的外國船舶，以及《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）界定的本地船隻，以落實《國際防止船舶造成污染公約》（“《防污公約》”）附則 VI 載列的空氣污染管制規定。
9. 黎英強先生續稱，本地船隻諮詢委員會在 2009 年 4 月 1 日傳閱並通過會議文件第 6/2009 號“對本地船隻實施《防污公約》附則 VI 修正案”⁴。
10. 姜紹輝先生詢問，海事處會否另外發信給本地船隻的各船東、經營人、船長和代理人，呼籲他們留意新規例。
11. 黎英強先生回應，海事處佈告 2016 年第 39 號⁵已於 2016 年 4 月 6 日上載至海事處網頁。

http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150505c.pdf（段 7）

³ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16071c.pdf>

⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp6_09c.pdf

⁵ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16039c.pdf>

12. 各委員備悉會議文件第 6/2016 號。
13. [會後補註：秘書於 2016 年 7 月 29 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則及文件。因各委員於限期前（2016 年 8 月 11 日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

總海運 (iii)
政策主
任

會議文件第 7/2016 號 –
本地船隻實施《2016 年商船（防止油類污染）（修訂）
規例》

14. 黎英強先生（海事處總海運政策主任）向委員講解該資料文件，並告知委員有關本地船隻實施《2016 年商船（防止油類污染）（修訂）規例》。新修訂之《商船（防止油類污染）規例》（第 413A 章）將由 2016 年 10 月 1 日起實施，適用於所有香港註冊船舶、在香港水域內的外國船舶，以及《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）界定的本地船隻，以落實《防污公約》附則 I 載列的油類污染管制規定。
15. 黎英強先生續稱，本地船隻諮詢委員會在 2014 年 10 月 10 日的第 16 次會議通過會議文件第 12/2014 號“本地船隻實施《防污公約》附則 I 的修正案”（該會議紀錄段 14）⁶，另海事處佈告會容後公布。
16. 各委員備悉會議文件第 7/2016 號。
17. [會後補註：海事處佈告 2016 年第 101 號⁷已於 2016 年 7 月 28 日上載至海事處網頁。另秘書於 2016 年 7 月 29 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則及文件。因各委員於限期前（2016 年 8 月 11 日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

⁶ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp12_14c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m141010c.pdf（段 14）

⁷ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16101c.pdf>

高級驗 (iv)
船主任
／技術
政策 1

會議文件第 8／2016 號 –

本地船隻實施《2016 年商船（安全）（遇險訊號及避碰）（修訂）規例》

18. 史強先生（海事處高級驗船主任／技術政策 1）講解該資料文件，並告知委員有關本地船隻實施《2016 年商船（安全）（遇險訊號及避碰）（修訂）規例》。新修訂之《商船（安全）（遇險訊號及避碰）規例》（第 369N 章）將由 2016 年 7 月 1 日起實施，適用於所有香港註冊船舶、在香港水域內的外國船舶，以及《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）界定的本地船隻，以落實《1972 年國際海上避碰規則》（“《避碰規則》”）及其最新規定。本次對第 369N 章的修訂並沒有對船隻的操作提出比現有規定更加嚴格的要求，亦無要求船隻新增設備，而對於某些設備的要求相對以往有所放寬，例如，不再要求長度在 12 至 20 米之間的船隻配備號鐘。
19. 史強先生續稱，本地船隻諮詢委員會在 2015 年 5 月 5 日的第 17 次會議通過會議文件第 6／2015 號“本地船隻實施《避碰規則》的修訂”（該會議紀錄段 17）⁸，另海事處佈告 2016 年第 86 號⁹已於 2016 年 6 月 24 日上載至海事處網頁。
20. 各委員備悉會議文件第 8／2016 號。
21. [會後補註：秘書於 2016 年 7 月 29 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則，再於 8 月 8 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則（更新版）。因各委員於限期前（2016 年 8 月 19 日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

⁸ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp06_15c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150505c.pdf（段 17）

⁹ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16086c.pdf>

高級船 (v)
舶安全
主任/
海事工
業安全

會議文件第 9/2016 號 –
在香港境內的載貨集裝箱總重量驗證指引

22. 麥發安先生 (海事處高級船舶安全主任/海事工業安全) 講解該資料文件，並告知委員有關在香港境內的載貨集裝箱總重量驗證指引。《國際海上人命安全公約》(“《SOLAS 公約》”)第 VI 章第 2 條的修訂案將於 2016 年 7 月 1 日在香港生效。該修訂案規定在集裝箱被裝上《SOLAS 公約》第 VI 章適用的船隻前，必須先完成強制性的集裝箱總重量驗證，該規定只適用於 SOLAS 的船隻。
23. 麥發安先生續稱，海事處已於 2016 年 4 至 6 月舉行六場簡介會，逾一千人出席。簡報投影片和常見問題可於海事處網站下載。¹⁰ 海事處佈告 2016 年第 43 號、第 87 號和第 90 號¹¹亦分別於 2016 年 4 月 15 日、6 月 24 日和 6 月 28 日上載至海事處網頁。
24. 各委員備悉會議文件第 9/2016 號。

IV. 新議事項

總經理 (i)
/本地
船舶安
全

會議文件第 10/2016 號 –
第 IA 類 (> 60 人) 載客船的主機、齒輪箱和尾軸等檢
驗間隔期延長方案

25. 楊布光先生 (海事處總經理/本地船舶安全) 講解該文件，並徵求委員同意，通過有關獲發牌可運載超過 60 名乘客的第 IA 類別船隻 (第 IA 類 (> 60 人) 載客船) 的主機、齒輪箱和尾軸等相關檢驗項目的檢驗間隔期延長方案。

¹⁰ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/miss_vgm_presentation_c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/faq/faq_miss_vgm.html

¹¹ <http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16043c.pdf> ,
<http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16087c.pdf> 和
<http://www.mardep.gov.hk/hk/notices/pdf/mdn16090c.pdf>

26. 楊布光先生闡釋，處方因應業界訴求，收集常裝置在本地船隻上幾個主要品牌主機以運作時間作大修週期的資料。基於謹慎審視的評估，本處認為船東在符合該會議文件附件的條件下，可以申請主機、齒輪箱、尾軸、螺旋槳、舵和舵桿的檢驗間隔期由現行每 2 年一次延長 12 個月至每 3 年一次，包括：
- (a) 主機和齒輪箱的運行時間於檢驗到期時仍未達到製造商或其他資料所顯示建議的大修間隔時間；
 - (b) 主機和齒輪箱在檢驗到期前 24 個月內曾完成大修；或
 - (c) 主機和齒輪箱在檢驗到期前 24 個月內曾被全新更換。
27. 由於委員沒有提出其它意見，會議文件第 10/2016 號獲通過。海事處將修改相關工作守則以落實建議。
28. [會後補註：秘書於 2016 年 7 月 29 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則及文件。因各委員於限期前（2016 年 8 月 11 日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

(ii) 會議文件第 11/2016 號 – 建議放在第 II 類別船隻上的救生衣毋須配備救生衣燈

總經理
／本地
船舶安
全

29. 楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）講解該文件，並徵求委員同意，通過在第 II 類別船隻上的救生衣可以毋須配備救生衣燈的建議。
30. 楊布光先生告知委員，該會議文件段 4 的首句“第 III 類別持有“多程進港許可證”的漁船可以在香港以外水域作業”應更正為“第 III 類別的漁船已獲豁免申報出入口，可以在香港以外水域作業”。

31. 楊布光先生闡述，按現行《工作守則－第I、II及III類別船隻安全標準》（“工作守則”）¹²第七章第 2.8 段的要求，放置在第II類別船隻上的救生衣須配備救生衣燈。然而，業界反映雖則船隻是在香港水域外運作，但仍限於內河航區，而區內環境多屬內陸水道，水面情況並不會比香港水域惡劣，故要求重新審視在香港水域外但仍限於內河航區運作的船隻有否必要為放置的救生衣配備救生衣燈。
32. 楊布光先生續稱，本處以人命安全為宗旨，就業界的反映與澳洲和新西蘭海事當局海上安全規則的要求進行基準分析，認為放置在第II類別船隻上的救生衣可以毋須配備救生衣燈。
33. [會後補註：會議文件第 11/2016 號註腳 3 的第二句“沿岸水域的界定可達避風港 30 英里範圍內”應更正為“沿岸水域的界定可達避風港 30 海里範圍內”。]
34. 陳念良先生詢問，這些研究有否關注在黃昏或夜晚發生事故時，即使風浪不大，都可因水流而影響搜救隊其搜索的範圍。
35. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））補充，雖然本處建議救生衣可以毋須配備救生衣燈，但根據國際海事組織《SOLAS 公約》的要求，在香港以外國際海域航行的船隻之救生衣須附連哨子和反光帶，另救生圈須附連反光帶（見現行工作守則第七章第 2.8 段）。
36. 陳念良先生認為，救生衣燈非常重要，除了協助搜救人員之救援工作，亦可讓遇險者在等待救援時心情平復，因此希望處方考慮撤回其建議。
37. 黃耀勤先生認為，船隻已經具備足夠的救生設備，包括救生圈之自亮燈，其光度比救生衣燈還要強，因此

¹² http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop123c.pdf

希望處方考慮救生衣燈的實用性。

38. 陳念良先生補充，在香港水流較急的地方，如蒲台島和南丫島，並非每個人在遇險時救生圈在身旁，遇險者可能個別漂流，因此救生衣燈的作用更為重要。
39. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））回應，在現行機制下，在本港水域航行的船隻，其救生衣毋須配備救生衣燈，另考慮到其它國家，包括新西蘭離岸 30 海里之附近水域也毋須為救生衣配備救生衣燈，對比香港水域以外仍限於內河航區，其範圍一般不超過海岸線 12 海里，本處遂建議第 II 類別船隻上的救生衣可以毋須配備救生衣燈。儘管如此，處方並不反對船東為救生衣配備救生衣燈，亦不會在驗船時要求船東拆下其救生衣燈（如已安裝）。
40. 陳念良先生評論，不太接受處方的解釋，盼望處方應多鼓勵有能力和負責任的船東為救生衣配備救生衣燈，另要求就其對救生衣的觀點記錄在案。
41. 姜紹輝先生表示相信海事處的專業判斷，並認為背景燈光（如泛光燈）遠較救生衣燈的光度強，因此救生衣燈的作用不大，而且警務處水警亦已經有足夠的偵測儀器，方便救援。
42. 由於委員沒有提出其它意見，會議文件第 11/2016 號獲通過。海事處將修改相關工作守則以落實建議。
43. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））補充，處方預計本年七月初將修改相關工作守則以落實會議文件第 10/2016 和 11/2016 號的建議，並預留兩星期諮詢業界修改工作守則的條文。若業界無反對意見，本處才會刊憲。
44. [會後補註：秘書於 2016 年 7 月 29 日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則及文件。因各委員於限期前

(2016年8月11日)沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

助理處長 (特別職務) V. (i)

其他事項

分拆並修改第 I 至 IV 類別船隻安全標準之工作守則：

45. 王世發先生 (海事處助理處長 (特別職務)) 表示，現時第 I、II、III 類別船隻安全標準之工作守則合併為一本¹³，而第 IV 類別船隻安全標準之工作守則獨立為一本¹⁴，另因現時本處前線同事與業界就各工作守則內某些條文有不同的理解和詮釋。為了讓處方和業界有更清晰而一致的文本，本處希望本年年底先將第 I 至 IV 類別船隻安全標準之工作守則轉為分拆本，另若就某類別船隻安全標準之工作守則有新修訂的條文，處方會在分拆本以追蹤修訂模式呈示原文和謄稿。處方亦會諮詢業界有關工作守則內每章、每段、每節的條文，倘若業界對某項條文持不同意見，處方會與業界在另外的平台 (如焦點小組) 商討。
46. 主席呼籲業界大力支持海事處分拆並修改第 I 至 IV 類別船隻安全標準之工作守則的建議，集合眾人之力，制訂更清晰精準的文本，方便業界和本處同事閱讀應用。
47. 裴志強先生詢問，處方會否理順現時法例與工作守則相悖之處，如有。
48. 王世發先生 (海事處助理處長 (特別職務)) 回應，工作守則不能凌駕於法例，因此，業界須確保符合現時法例下之要求，例如，現時法例下規定第 II 類別船隻須具備 5% 的兒童救生衣 (見《商船 (本地船隻) (安全及檢驗) 規例》(第 548G 章) 附表 3)。縱然處方現正安排修例，修例需要數年時間，在此階段，業界

¹³ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop123c.pdf

¹⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop4c.pdf

仍須遵從上述規例。

49. 裴志強先生認為，海事處應開放雙方面的平台與業界共同磋商分拆並修改工作守則，而非由海事處單方面提議修改某項條文。
50. 溫子傑先生詢問，海事處會否前設時限修改工作守則。
51. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））回應，分拆和修改工作守則一事絕對乃處方與業界雙向的交流。處方冀望盡快把第 I 至 IV 類別船隻之工作守則分拆為各自的文本；而就爭議性較大的條文，處方會與業界在另外的平台（如焦點小組）下尋求共識。
52. 溫子傑先生續問，在過渡期下，海事處可否有彈性地或酌情詮釋現時工作守則下某些條文。
53. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））重申，處方現時全面執行《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）和工作守則下的條文，而處方也制訂多份內部指引，協助前線同事詮釋工作守則中的條文。處方又在每月的內部本地船舶安全會議中，聽取前線同事關於執行工作守則內的實際情況及業界的回響，云云。
54. 姜紹輝先生認為，工作守則中有些條文不合時宜，詢問處方可否在不影響海上安全的前提下刪除。
55. 主席回應，工作守則之條文並非隨意增刪。處方在修改工作守則相關條文前（例如會議文件第 10/2016 和 11/2016 號），會參照相關國家情況和本地業界的情況，才作出適切評估，乃有根有據的。
56. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））重申，處方百分百執行法例和工作守則下的條文。至於姜紹輝先生曾以書面建議海事處讓業界可於圖紙上以附頁批註的形式記載不涉及安全的輕微改動（見上次第 19

次會議之會議記錄段 51)，該建議非工作守則之範疇。處方在本年六月的內部研究中，正考慮姜先生的建議，但須釐清法例，並就輕微改動立下定義和範圍；至於涉及安全的改動，處方認為船東需補交圖則，以供審批。

助理處長（特別職務） (ii)

獲准載客超過 100 人的第 I 類別船隻 – 船長定期進行體格檢驗

57. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））匯報，處方曾於本年 4 月 20 日發信致船東、船隻經理人、船隻經營人和船長。信中述及，為提升本地載客船隻的安全，加強本地船隻及航行的安全，本地船隻諮詢委員會在 2015 年 8 月 18 日的第 18 次會議上，通過會議文件第 11/2015 號“船長定期體格檢驗”，為獲准載客超過 100 人的第 I 類別船隻船長至少每五年進行一次體格檢驗制定指引（該會議紀錄段 III.(vi)）¹⁵。
58. 王世發先生續稱，該指引適用於第 I 類別獲准載客超過 100 人的船隻，僱主應為受僱船長安排在入職時及其後每五年進行一次體格檢驗。任何受影響的船長如在本指引發出前的五年內已進行過符合附件指引的體格檢驗，該體格檢驗會被認可。而僱主只需為船長安排在該次體格檢驗後每五年再進行體格檢驗。本處將容後發出海事處佈告，另為避免屆時出現擠擁情況，處方呼籲船公司盡早安排相關船長進行體格檢驗。
59. 各委員備悉上述事項。

助理處長（特別職務） (iii)

模擬駕駛操作評估

60. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））表示，本地船隻諮詢委員會在 2015 年 8 月 18 日的第 18 次會議上，通過會議文件第 12/2015 號“模擬駕駛操作評

¹⁵ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp11_15c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150818c.pdf（段 III.(vi)）

估”。這項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（該會議紀錄段III.(vii)）¹⁶。處方將於第三季修改考試規則，並刊憲落實要求。

61. 張國偉先生質疑，有關教育機構有否足夠資源開設相關課程（包括有否足夠老師教授相關課程）。他批評海事訓練學院已逾 9 個月尚未開設本地船長複修課程，另又數次擱置舉辦本地船舶消防訓練課程和急救（基本及醫療技能合併）課程。他續說，以他的公司為例，未來數年將逾七成的一級船長退休，擔心有關教育機構會否開設足夠的模擬駕駛操作評估課程，確保學員可以順利修畢該課程並申領船長一級證明書。
62. 范強先生補充，小輪業職工會於去年首次開辦模擬駕駛操作評估課程，今年年初亦已開辦一期，學費為港幣約 5,600 元。他續說，若集齊人數，小輪業職工會將統籌並聯絡海事訓練學院開班，至於本地船舶消防與急救課程，開班的確有困難。
63. 王世發先生（海事處助理處長（特別職務））回應，因應業界人手問題，就模擬駕駛操作評估一事而須修訂《商船（本地船隻）（本地合格證明書）規則》、《本地合格證明書考試規則》與《遊樂船隻操作人合格證明書考試規則》，及刊憲會延後進行。另海事處會與海事訓練學院麥昭基總監與小輪業職工會磋商有關教育機構舉辦課程的次數、業界尚未報讀相關課程的人數、教育機構的收生人數，云云。
64. 主席總結，處方會先搜集數據，衡量問題輕重與根由，再釐定課程內容與考試規則如何配合。

¹⁶ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp12_15c.pdf 和 http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m150818c.pdf（段 III.(vii)）

助理處 (iv)
長 (特
別 職
務)

本地載客船隻安裝雷達資助計劃

65. 王世發先生 (海事處助理處長 (特別職務)) 匯報，在改善載客船隻的航行及通訊設備方面，處方就要求相關船隻安裝三種航行及通訊設備 (即船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話)，現正修訂現行法例。而為鼓勵業界安裝合規格雷達，本處於本年 1 月推出計劃，半額資助本地載客船隻安裝合規格雷達，截止日期為 2017 年 3 月 31 日 (見會議文件第 16/2015 號“本地載客船隻安裝雷達資助計劃”)¹⁷。主席提醒業界須安裝合規格雷達並接受資助承諾，方可獲得資助款項 (見該會議文件段 9 及申請表格第四部)。

助理處 (v)
長 (特
別 職
務)

甚高頻無線電話

66. 王世發先生 (海事處助理處長 (特別職務)) 呼籲業界安裝甚高頻無線電話，可自行或透過工會／商會向通訊事務管理局 (“通訊局”) 申請或查詢手提式甚高頻無線電話設備類型檢定或類型認可。
67. [會後補註：申請或查詢資料可瀏覽通訊局網頁 OFCA I 401(16) 2016 年 7 月第 21 版。¹⁸]

總經理 (vi)
／本地
船舶安
全

第 I 及 IV 類別本地船隻聯合小組委員會 –
值班和作息安排工作小組

68. 楊布光先生 (海事處總經理／本地船舶安全) 匯報，第 I 及 IV 類別本地船隻聯合小組委員會曾發布會議文件第 9/2012 號“本地載客船隻的船員工作時間模式”¹⁹，諮詢該小組委員會之委員。另在 2013 年 4 月 11 日的第五次會議中，本處重述建議的指引，包括 (1) 當船員連續航行執勤時間達 6 小時，應有 30 分鐘的小

¹⁷ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp16_15c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/en/aboutus/pdf/lvacp16_15anx1.pdf

¹⁸ <http://www.ofca.gov.hk/filemanager/ofca/common/Industry/telecom/standard/i401c.pdf>

¹⁹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_jsc_p1209_c.pdf

休時段；(2) 每 24 小時總累積執勤時間應以 13 小時為上限；和 (3) 船員應該有最少 40 分鐘的用膳時間，用膳時間可被視為小休時段。以上建議初步只適用於持牌渡輪，在運作暢順後再考慮延伸到小輪（見該會議紀錄段 31）²⁰。

69. 楊布光先生續稱，該小組委員會轄下的值班和作息安排工作小組於 2016 年 5 月 12 日開會，各方對本處上述指引持以下的意見：

- (a) 勞方代表表示，原則上支持為船員的工時制定指引，不過在人手緊絀的前提下較難實踐，建議若要長遠解決人手問題，應由基層船員（如水手）開始提供培訓。另現時業界普遍採用 24-24 工作模式，勞方代表認為實行工時上限後或可能要改為「上班 12 小時後休息 12 小時」或三更制（即 8-8-8 工作模式），影響收入，此外，船員每天需要上班，變相增加交通費。
- (b) 資方代表認為，業界人手不足，乃因較少年青人考慮投身本地渡輪業，及人手老化的問題嚴重，倘若同時加強工時規管會有很大的困難。若然嚴格規管執勤時間，並維持現行的班次不變，必須增聘人手。但在人手短缺的情況下，船公司無法聘請足夠數量的員工，建議海事處應加強培訓新一代投入本地船隻行業。

鑑於工作小組各委員對於船員的值班和作息安排時間模式未能達成共識，本處遂給予勞資雙方更多時間與業內人士面洽，並在需要時召開會議繼續討論。

70. 張國偉先生表示原則上支持本處的建議，然而人手緊絀，希望政府多投放資源在本地船界培訓年青人。

²⁰ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_jsc_m130411_c.pdf（段 31）

71. 主席表示，人才培訓是運輸及房屋局其中一項政策措施。本處會繼續與局方溝通，落實海運及空運人才培訓基金下的措施和資助計劃，繼續推動與業界及院校的三方合作，支持海運業的人力發展。

高級驗船主任
／本地船舶安全

會議文件第 17／2015 號至第 19／2015 號

72. 鄧慶江先生（海事處高級驗船主任／本地船舶安全）說，本地船隻諮詢委員會在2015年12月3日的第19次會議上，通過會議文件第17／2015號“漁船舢舨可設置通海魚艙建議”²¹、第18／2015號“修訂漁船舢舨遮蓬要求”²²及第19／2015號“就《工作守則－第I、II及III類別船隻安全標準》及《工作守則－第IV類別船隻安全標準》作出雜項修訂”²³，處方將容後刊憲。
73. [會後補註：就已獲通過的第18／2015號“修訂漁船舢舨遮蓬要求”，鑒於第III類別船隻小組委員會委員在2016年4月26日舉行的第十四次會議和2016年6月13日舉行的第十五次會議中²⁴向上述文件中的遮蓬高度重覆提出更改要求，海事處遂建議將遮蓬高度由不高過主甲板1.6米改為由主甲板最低位量起高度不能超過1.85米。另秘書於2016年7月29日以電郵夾附擬議修改的相關工作守則及文件。因各委員於限期前（2016年8月11日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。]

²¹ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp17_15c.pdf

²² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp18_15c.pdf

²³ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp19_15c.pdf

²⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_sc3_m160426c.pdf 和
http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_sc3_m160613c.pdf

VI. 散會

74. 主席向各委員致告別辭，並衷心感謝各委員對海事處的支持，冀盼各委員繼續支持下任副處長，並期待分拆工作守則一事能於明年年初完成。

75. 議事完畢，會議於下午 4 時 15 分結束。下次會議日期容後公布。

本會議記錄於 2016 年 12 月 30 日正式通過。

海事處委員會組

檔號：L/M (29) to HQ/COM 425/1(17)