

**本地船隻諮詢委員會**  
**第 23 次會議記錄**

---

日期：2017 年 6 月 14 日（星期三）

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：** 王世發先生            海事處副處長

**委員：** 吳國榮先生            造船業  
黃立帆先生            船舶檢驗工作  
蕭炳榮先生            海員團體  
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  
楊上進先生            漁業  
韋力誠先生            警務處總督察(小艇分區)(水警總區總部)  
          (代羅家康警司出席)  
陳漢斌先生            海事處總經理／港務  
楊布光先生            海事處總經理／本地船舶安全  
          〔講解會議文件第 8／2017 號〕

**秘書：** 冼銘俊先生            海事處行政主任（委員會及總務）

**列席者**

莫家熙先生            警務處高級督察（行動）（水警總區總部）  
李傑雄先生            海事訓練學院高級教導員  
裴志強先生            港九電船拖輪商會有限公司  
鄭 琪先生            海事處副處長（特別職務）  
何永康先生            海事處助理處長（特別職務）  
卓訓璘先生            海事處助理處長／策劃及海事服務  
          〔講解會議文件第 11／2017 號〕  
何好逴女士            海事處總行政主任（特別事務）  
          〔列席會議文件第 12／2017 號〕

李子僑先生 海事處高級政務主任（特別職務）  
鄧慶江先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全  
李國平先生 海事處合約驗船主任／本地船舶安全  
李榮宗先生 海事處高級驗船主任（特別職務）  
〔講解會議文件第9、10 & 12／2017號〕  
陳福昭先生 海事處高級海事主任／策劃及發展協調(1)  
〔講解會議文件第11／2017號〕  
黃雅賢女士 海事處高級統計師  
〔講解會議文件第11／2017號〕  
陳嘉茵女士 政策二十一研究主任  
〔列席會議文件第11／2017號〕  
馬德仁先生 政策二十一研究助理  
〔列席會議文件第11／2017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  
麥昭基先生 海員訓練  
陳煥龍先生 載貨船隻營運  
方智輝先生 內河貨物營運  
陳念良先生 遊艇營運

## I. 開會辭

1. 主席告知與會者是次會議有足夠的法定人數<sup>1</sup>，因此繼續舉行會議。
2. 主席歡迎所有與會者出席會議，並告知他們本地船隻諮詢委員會（委員會）的內務守則：
  - (a) 請所有與會者把手機調較至靜音模式。
  - (b) 本委員會的會議並非閉門會議。會議場地若可容納業界人士作旁聽者，業界人士可預先向秘書處留名，秘書將另行諮詢主席。
  - (c) 秘書處將不會把旁聽者在會議上的口述意見作書面紀錄。
  - (d) 旁聽者在會議上發言前，須先得到主席示意允許。〔會後補註：旁聽者無權表決在委員會會議席前待決或產生的問題。<sup>2</sup>〕
  - (e) 如委員會商討的事項為限閱或機密文件，根據「需要知道」的原則，主席可請旁聽者避席／離席，而該會議文件及其討論亦只限於處方職員及本委員會成員。

---

<sup>1</sup> 根據《商船（本地船隻）條例》（第548章）第4(5)條，會議的法定人數為不少於本地船隻諮詢委員會成員人數的二分之一。

<sup>2</sup> 見本地船隻諮詢委員會2006年12月8日第1次會議記錄段8 ([http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac\\_m061208c.pdf](http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m061208c.pdf))

## II. 通過上次會議記錄

秘書

3. 第 22 次會議已於 2017 年 3 月 20 日舉行，會議記錄（雙語版本）已於 2017 年 5 月 29 日和 6 月 7 日以電郵分發給委員傳閱。該會議記錄無須修訂，獲得通過。
4. [會後補註：第 22 次會議記錄於 2017 年 6 月 27 日上載至海事處網頁。<sup>3</sup>]

## III. 前議事項

海事處  
高級驗  
船主任  
（特別  
職務）

5. 李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））表示，海事處已檢視 MD 617「本地船隻改裝申請表」<sup>4</sup>，現時的申請表為兩頁紙，格式簡潔，讓船東自行填寫更新的安全設備及主要裝置。至於「安全設備及主要裝置紀錄」<sup>5</sup>，該表格為四頁紙，資料繁多，處方認為不宜把該表格所有選項抄錄至 MD 617。處方將參照 MD 511「更改擁有權證明書／運作牌照資料通知書」<sup>6</sup>上所列出的最常更改的項目，以修訂 MD 617。
6. 張國偉先生建議，海事處可考慮採用電子表格的模式，方便業界提交資料申請。
7. 主席回應，加強使用資訊科技乃海事處制度改革的其中一項範疇。例如，海事處正建立電子交件渠道，方便合資格驗船師提交圖則及其他檢驗資料，以供審批<sup>7</sup>。
8. 主席表示，海事處就「最低配員人數」一事已與業界討論了一段時間，處方須釐清何謂「營運／運作」與

<sup>3</sup> [http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac\\_m170320c.pdf](http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m170320c.pdf)

<sup>4</sup> <http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/md617.pdf>

<sup>5</sup> 見會議文件第 2/2017 號附件二 ([http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp2\\_17c.pdf](http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp2_17c.pdf))

<sup>6</sup> <http://www.mardep.gov.hk/en/forms/pdf/md511.pdf>

<sup>7</sup> 見《海事處制度改革督導委員會最終報告》段 3.23 和 3.43  
([http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/steeringcom\\_c.pdf](http://www.mardep.gov.hk/hk/publication/pdf/steeringcom_c.pdf))

「在航行中」等詞彙，如有需要，將諮詢律政司的法律意見。

#### IV. 新議事項

海事處 (i)  
總經理  
／本地  
船舶安  
全

會議文件第 8／2017 號 -  
修改第 I 至 III 類別船隻安全標準之工作守則

9. 楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）匯報會議文件第 8／2017 號。該會議文件擬就有關海事處建議就《工作守則-第 I 類別船隻安全標準》、《工作守則-第 II 類別船隻安全標準》及《工作守則-第 III 類別船隻安全標準》（統稱《工作守則》）作出的修訂，向各委員諮詢意見。
10. 主席說，《工作守則》乃業界的「天書」。為方便業界和處方閱讀，海事處往後不會動輒修訂《工作守則》其文字紕漏之處，而會每年檢視並更新《工作守則》。
11. 黃立帆先生詢問，該會議文件附件 1《工作守則-第 I 類別船隻安全標準》第 IV 章擬新增的第 1.5.2 段中述及的「遮蔽航區」會否包括香港所有水域。
12. 溫子傑先生詢問，附件 I 表 7-3 備註\*6 的更新是否指現時和更新的絕緣測試檢驗程序皆並存適用。鄧慶江先生（海事處高級驗船主任／本地船舶安全）答是。主席懇請楊上進先生將有關絕緣測試檢驗程序的安排轉達漁業界。
13. [會後補註：秘書處於 2017 年 6 月 16 日以電郵回覆各委員，「遮蔽航區」指根據中華人民共和國海事局發佈的《國內航行海船法定檢驗技術規則》總則 13.1(4)的定義，「遮蔽航區指在沿海航區內，由海岸與島嶼、島嶼與島嶼圍成的遮蔽條件較好、波浪較小的海域。在該海域內島嶼之間、島嶼與海岸之間的橫

跨距離應不超過 10 n mile (10 海里)」。為此，海事處認為在上述範圍內的香港海域運作船隻，可以適用遮蔽航區的規定。電郵寫明委員如對上述說明有任何意見，歡迎提出討論。如海事處在兩星期內沒有收到其他意見，會議文件第 8/2017 號將被視為獲委員贊成通過。]

14. [會後補註：直至截止日期(即 2017 年 6 月 29 日)，秘書處知悉黃立帆先生對本處以上說明，並無異議。其他委員沒有提出其他意見，會議文件第 8/2017 號遂獲通過。]

海事處 (ii)  
高級驗船主任  
(特別職務)

會議文件第 9/2017 號 – 就《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548G 章)作雜項修訂

15. 李榮宗先生(海事處高級驗船主任(特別職務))匯報會議文件第 9/2017 號。該會議文件擬就《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548G 章)作出雜項修訂，向各委員諮詢意見。
16. 李榮宗先生(海事處高級驗船主任(特別職務))闡述，修訂的細節包括：
- (a) 須在發出證明書等之前批准圖則；
  - (b) 在內河航限內運作的第 II 類別船隻的救生圈數目；
  - (c) 在內河航限內運作的第 II 類別船隻有關氣脹式救生筏的要求；
  - (d) 防火措施及滅火器具的配備；
  - (e) 另設附表載列在香港水域內運作的石油運輸船的滅火器具的配備要求；及
  - (f) 修訂特用途船隻有關載重線證明書及乾舷勘定證明書的要求。

17. 主席歸納，以上擬修訂的細節可分為：

- (a) 文字編輯有紕漏之處，須予以更正；或
  - (b) 處方推行的措施部分為行政措施，宜臚列在附屬法例中，賦以法律權力；或
  - (c) 省去部分過於繁贅的條文可給予處方及業界較大彈性，改善處方批圖的效率。
18. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 9/2017 號遂獲通過。

海事處 (iii)  
高級驗  
船主任  
(特別  
職務)

會議文件第 10/2017 號 –  
對經特許驗船師檢驗的本地船隻進行複核檢驗

19. 李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））匯報會議文件第 10/2017 號。該會議文件就對經特許驗船師檢驗的本地船隻進行複核檢驗的修訂程序，向各委員諮詢意見。
20. 吳國榮先生希望處方闡述該文件第 5(a)段的具體安排。李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））回應，表現合符要求的特許驗船師將被海事處複核檢驗少於 10% 的船隻總數，而表現有待改善的特許驗船師則將被海事處抽驗船隻總數 10%。
21. 溫子傑先生覆述他在小組委員會的意見。他認為現行複檢的程序由特許驗船師完成檢驗到船東或代理收到通知須進行複檢往往在時間上有一段差距，船隻可能已安排工作未能即時安排複檢。溫子傑先生遂建議海事處可在收到「委聘通知書」時預先抽選須複檢的船隻，待收到該船的「檢驗聲明書」時便可即時通知船東或代理。
22. 李榮宗先生（海事處高級驗船主任（特別職務））回應，海事處現行做法為處方收妥特許驗船師的檢驗聲明書後，便通知特許驗船師和船東被抽驗船隻。處方會對現行複檢的程序再作檢討，進一步縮減通知複檢

的時間。此外，處方亦建議特許驗船師在完成檢驗後盡快向處方提交檢驗聲明書。

23. 主席綜合以上意見，將再內部討論有關抽驗船隻的行政安排。如會議文件第 10/2017 號須作微調，會以文件傳閱形式給予各委員兩星期內提出書面意見（如有）。
24. [會後補註：秘書處於 2017 年 6 月 29 日以電郵發放會議文件第 10/2017 號（更新版）供各委員參閱。處方明白委員的建議，會在下一次會議時向委員匯報進度。直至截止日期（即 2017 年 7 月 12 日），各委員沒有提出意見，會議文件第 10/2017 號（更新版）遂獲通過。]

海事處 (iv)  
高級統計師、  
海事處  
高級海事主任  
／策劃  
及發展  
協 調  
(1)

會議文件第 11/2017 號 –  
避風塘面積需求評估

25. 黃雅賢女士（海事處高級統計師）和陳福昭先生（海事處高級海事主任／策劃及發展協調(1)）向委員闡述會議文件第 11/2017 號（投影片載於附錄）。該會議文件向委員簡介《2015 至 2030 年避風塘面積需求評估》報告擬稿、香港境內本地船隻停泊位和避風泊位面積檢討（「檢討」）結果，以及改善現有避風泊位面積使用情況的建議措施。
26. 就溫子傑先生詢問，秘書處已於會後當天以電郵發放投影片（見附錄），供各委員參閱。至於《2015 至 2030 年避風塘面積需求評估》報告擬稿的中文版本，待完成翻譯工作後，便會發放給委員備悉。[會後補註：秘書處已於 2017 年 8 月 4 日以電郵發出該報告擬稿的中文譯本。]
27. 黃雅賢女士（海事處高級統計師）簡述避風塘面積需求評估結果：

- (a) 在 2014 年至 2030 年整段期間，可給第 I 至第 III 類別船隻和內地訪港船隻使用的避風泊位面積會有逾 80 公頃剩餘；
- (b) 可給第 IV 類別船隻使用的避風泊位面積會由 2014 年短缺 8.6 公頃預計大幅增加至 2030 年短缺 75.5 公頃；及
- (c) 基於避風塘和避風碇泊處是按先到先得方式開放給所有類別的本地船隻，預計至 2030 年，全港的避風泊位面積足以應付本地船隻的需求。

28. 黃雅賢女士(海事處高級統計師)概述檢討結果如下：

- (a) 鑑於第 IV 類別船隻對避風泊位面積有龐大需求，不同類別的本地船隻爭用避風塘泊位面積的情況勢將加劇；
- (b) 在正常天氣情況下，目前和未來均有足夠停泊面積供本地船隻使用；
- (c) 西貢白沙灣避風碇泊處採用單點繫泊方法，導致靠泊量偏低；
- (d) 喜靈洲避風塘和鹽田仔避風塘位處偏遠地區，缺乏交通支援，因此使用率低；及
- (e) 基於區域需求的短期變化提供避風泊位面積，是既不實際也不符合成本效益。

29. 陳福昭先生(海事處高級海事主任／策劃及發展協調)

(1) 簡介以下建議措施：

- (a) 改善避風塘的使用情況；
- (b) 增加白沙灣避風碇泊處的靠泊量；
- (c) 在觀塘避風塘設立指定非遊樂船隻繫泊區；及
- (d) 擴大三個在早禾坑、大美督和船灣海私人繫泊設備區。

30. 就喜靈洲避風塘使用率偏低的情況，張國偉先生表示：

- (a) 鑒於喜靈洲避風塘有個別地點相當水淺，海事處可考慮進行疏浚工程，方便吃水較深的船隻停泊；
  - (b) 現時喜靈洲避風塘入口附近有不少大型工程躉船停泊，對其他船隻造成障礙，不敢貿然駛進避風塘。他建議海事處可考慮改善工程躉船的靠泊模式，以增加該避風塘的使用率；
  - (c) 海事處在推算避風塘泊位面積需求時應考慮驟增的短期需求（例如休漁期）；
  - (d) 就推算分類而言，海事處應把第 I 類別載客船隻細分為渡輪和其他船隻（如小輪、街渡）。渡輪船長至少 40 米，載客量多。他續說，鑒於南丫島和長洲的人口預計增加，運輸署已要求渡輪公司增加船隊，應付服務需求，但渡輪未必獲准許敷設私人繫泊設備；及
  - (e) 鑒於「東大嶼都會」的發展，他詢問海事處喜靈洲避風塘會否搬遷。
31. 卓訓璘先生（海事處助理處長／策劃及海事服務）回應，海事處將安排勘測喜靈洲避風塘入口一帶水域的水深，並按需要將水淺的地點挖深。在提升避風塘使用率方面，現時海事處並不容許各類船隻在避風塘敷設私人繫泊設備，處方擬議在低使用率的避風塘設立新的私人繫泊設備區，容許船東為其船隻申請敷設私人繫泊設備。該措施的好處是讓有關船隻有固定泊位，毋須與其他船隻爭用避風塘，並與工程躉船分隔。倘若避風塘因填海發展等因素需要重置，處方可按情況作出重置安排。
32. 鄭琪先生（海事處副處長（特別職務））補充，「東大嶼都會」的諮詢剛完結，喜靈洲避風塘會否因「東大嶼都會」的發展而須填海乃屬多年後的事情，現為

未知之數。海事處在進行下一輪避風塘面積需求評估時，將能更精確地反映有關情況。縱使如此，處方抱積極態度，希望採取臨時的行政措施善用現有的避風塘泊位面積。倘若避風塘因規劃發展而須填海，將有重置安排。

33. 陳漢斌先生（海事處總經理／港務）表示，有關驟增的短期需求（例如颱風季節），海事處經常與國內漁政部門保持溝通，並發信請求他們協助呼籲內地漁船在颱風來臨前盡早駛回其母港避風。
34. 黃雅賢女士（海事處高級統計師）表示，是次評估已考慮休漁期的因素，為休漁期所需的避風泊位面積進行評估。根據統計調查結果，在休漁期期間駛回香港避風的漁船較颱風襲港時少，故休漁期期間的避風泊位面積需求亦較少。
35. 溫子傑先生表示，部份避風塘使用率（如觀塘、香港仔）只有七成多，希望海事處積極管理船隻在避風塘靠泊的情況，避免船隻自由靠泊以致避風塘面積未能被善用。楊上進先生附和，並指出香港仔西避風塘較大浪，避風作用未顯成效，建議有需要時應擴建避風塘。
36. 主席回應，海事處管理海上交通，定時發勸喻信予長期靠泊在避風塘的遊艇，在颱風季節前亦加強巡查。他亦希望溫子傑先生（代表港九電船拖輪商會）能擔當協助角色，呼籲業界合作，在打風季節共同善用避風塘。
37. 就楊上進先生詢問有關諮詢期的時間，卓訓璘先生（海事處助理處長／策劃及海事服務）回應有關諮詢最快於下個月展開。
38. 主席總結，本文件乃屬滙報性質，海事處會就落實檢討建議的改善措施向各持份者諮詢意見。

39. 委員備悉會議文件第 11/2017 號。

海事處 (v)  
高級驗  
船主任  
(特別  
職務)

會議文件第 12/2017 號 –  
驗船師的特許和特許驗船師的工作表現管理/紀律

40. 李榮宗先生 (海事處高級驗船主任 (特別職務)) 滙報會議文件第 12/2017 號。該會議文件旨在告知委員有關規管特許某人為驗船師的修訂程序/指引，以及特許驗船師的工作表現管理/紀律程序。

41. 李榮宗先生 (海事處高級驗船主任 (特別職務)) 闡述，海事處曾於 2017 年上旬諮詢各特許驗船師及本地船隻檢驗工作小組委員會的意見，臚列如下—

(a) 部分委員認為無必要縮短特許期(即由三年改為兩年的修訂)：

他們認為既然新的工作表現管理/紀律制度將有足夠措施監察特許驗船師的工作表現；縮短特許期亦可能影響特許驗船師對驗船工作的承擔。海事處考慮該工作小組委員會的意見後，依然認為特許期應改為兩年，務求能較頻密地檢視有關人士是否在各方面均適合獲特許為驗船師。這項安排有助維持優質驗船服務和海上安全。

(b) 部分委員敦請海事處提高紀律程序的透明度：處方制定擬議修定程序/指引時已徵詢律政司的意見，以確保程序公義。例如，被指違規的特許驗船師將有機會出席紀律委員會會議，向紀律委員會就所提出的證據作出抗辯及表述論據，並就紀律委員會的裁決和建議作出陳述。有關的特許驗船師亦會聽取紀律委員會會議程序及其在紀律處分程序中的權利簡介。

- (c) 部分委員促請海事處檢討就驗船師特許所規定的持續專業發展要求：  
現時規定申請特許為驗船師的人士須在申請前 12 個月內完成 30 小時的持續專業發展活動。海事處認為現行要求恰當，特許驗船師亦沒有對這項要求提出意見。
42. 主席表示，本會議文件第 12/2017 號及會議文件第 10/2017 號的對象皆為特許驗船師，乃確保特許驗船師提供優質驗船服務和海上安全。至於漁檢，實為國家機構；而船級社亦設有國際標準，因此後者兩項亦有優質保證。
43. 委員沒有提出意見，並備悉會議文件第 12/2017 號。

(vi) 其他事項

海事處  
副處長

本地領牌載客快速船風險評估報告

44. 主席表示，2013 年 4 月 16 日本地船隻諮詢委員會第 13 次會議中曾述及「快速船類型級別證書」的措施，旨在讓本地載客快速船的船長具備所駕駛船隻類型的類型級別證書。海事處當時預告會請國際船級社作研究，就香港水域內運作的船隻何謂「快速船」給予意見<sup>8</sup>。

---

<sup>8</sup> 見本地船隻諮詢委員會 2013 年 4 月 16 日第 13 次會議記錄段 IV.(i)(g)  
([http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac\\_m130416c.pdf](http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m130416c.pdf))

45. 主席續說，顧問公司於 2015 年 11 月就快速航行的本地載客船隻之風險評估提交報告。基於本地船隻最高航速、船隻載客量和船隻長度等因素，顧問公司建議「快速船」應定義為每小時最高航速 20 節或以上（ $\geq 20$  knots）的船隻。顧問公司建議可從運作模式、海員質素水平和設備配套三方面著手，船上應具備運作手冊供船長和輪機長參閱，亦建議推行本地的安全管理系統。至於船員質素要求，船員宜經過模擬器訓練，參加評核或考核。此外，快速船宜安裝雷達反射器和自動識別系統。
46. 主席詢問各委員對顧問公司的建議有何意見。
47. 張國偉先生表示，鑑於業界人手短缺問題嚴峻，平均船員年齡逾六十而學歷水平較淺，若要求各船員須加以評核或參與考核，實際操作層面確有困難。同樣地，前線船員可能會抗拒或未能充分認知安全管理系統等安全標準。他認為倘若海事處推行擬議的建議，須訂立長達數年至十年的寬限期，讓業界溫和地承受其轉變。
48. 主席回應，海事處知悉船公司顧慮「高速船」現有類型級別評核，而處方尚未就「快速船」建立其審核和考核的制度，並將適時與業界討教。至於安全管理，現時公眾對於載客船隻的安全有相當期望，處方認為業界須與時並進。處方對確保船隻航行安全責無旁貸，處方並不會要求業界像遠洋船般撰寫航海報告 (voyage report)；初步構思擬為清單形式的表格，方便船長在開航前自行檢視每個要點。處方明白一些年邁的船長未必懂書寫，會再與業界討論。

## V. 散會

49. 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 2017 年 9 月 29 日正式通過。

海事處委員會組

檔號：L/M (53) to HQ/COM 425/1(20)