

本地船隻檢驗工作小組委員會  
第二十一次會議紀錄

會議日期： 2013 年 12 月 31 日(星期二)  
時間： 上午 9 時 30 分至下午 12 時 15 分  
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 黎英強先生 海事處署理總經理/本地船舶安全部

委員： 鄧光輝先生 海事處署理高級驗船主任／本地船舶安全組  
胡卓先生 廣東海事局  
劉凱軍副局長 廣東漁業船舶檢驗局  
劉正琪副處長 “  
郭德基先生 渡輪營運  
張大基先生 渡輪船隻營運  
黃耀勤先生 貨船營運  
黃耀華先生 觀光船隻營運  
羅愕瑩先生 船舶建造及維修業  
陳志明先生 “  
陳基先生 “  
梁德榮先生 驗船/顧問機構 (代表池德輝先生)  
甘迪潮先生 特許機構  
余錦昌先生 特許驗船師  
梁德興先生 天星小輪有限公司  
文潤明先生 新世界第一渡輪服務有限公司 (代表黃銳昌先生)

列席： 王永洪先生 海事處高級海事主任／船隻航行監察中心  
黃永衡先生 海事處高級政務主任／特別職務  
孫志強先生 海事處高級海事主任／特別職務

王伯健先生 運輸署／總運輸主任/渡輪檢討  
溫子傑先生 港九電船拖輪商會

	黃漢權先生	“
	裴志強先生	“
	陳榮泰先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	廖彰健先生	港九小輪控股有限公司
	陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
	麥馨文小姐	翠華船務（香港）有限公司
	郭志航先生	逍遙遊公司
	姜紹輝先生	漁民協會
	范強先生	小輪業職工會代表
秘書：	張裕瑩小姐	海事處行政主任／船舶事務及航運政策科(1)
因事缺席者：	何俊賢議員	漁業界
	司徒顯先生	油輪營運
	黃銳昌先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	陳國樑先生	廣發隆船廠
	李觀帶先生	珊瑚海船務有限公司
	胡國光先生	全記渡有限公司
	岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
	陳錦標先生	愉景灣航運服務有限公司
	藍振雄先生	船舶建造及維修業
	池德輝先生	驗船/顧問機構

## I 開會辭

主席歡迎廣東海事局、廣東漁業船舶檢驗局、運輸署代表、各委員、業界代表、持份者及其他與會人士出席是次本地船隻檢驗工作小組委員會第二十一次會議。會上處方派發船上應急部署表的範本供與會人士參考。

## II 確認 2013 年 9 月 19 日第二十次會議記錄

2. 對於 2013 年 9 月 19 日第二十次會議記錄，已於會前向各委員、業

界代表及持份者傳閱，並把建議修改的意見整理。會議記錄於是次會議確認作實，並會上載海事處網頁。

### III 討論事項

#### (i) 會議文件 13/2013 - 渡輪及小輪上最低安全配員

3. 會議文件 13/2013 已於較早前給予與會者參閱。於開始討論前，黃漢權先生表示於較早前收悉文件後，海上業界聯席會議轄下的載客船關注小組(下稱關注小組)於 2013 年 12 月 27 日舉行會議，討論是次的會議文件，並於 2013 年 12 月 29 日向主席發出電郵，唯至是次會議仍未收到回覆。黃先生續稱，處方於早前會議曾稱只有超過 200 客的載客船隻會增加船上最低安全配員，唯根據會議文件 13/2013 受影響船隻卻變成載客 100 人以上，業界早已向處方陳述現時行內人手短缺，很難增加船上配員。另外黃先生指業界如要擺放 2 倍救生衣於船上，以符合一小童一救生衣的要求，做法不可行。他表示會向運輸署代表遞交信件，以撤回較早前渡輪服務續牌的申請；同時向主席遞交該信的副本。郭德基先生說自 2012 年 10 月 1 日的南丫撞船意外發生後，業界與處方已經過多次會議討論，但處方未有回應業界的反對意見，令會議內容一再重覆。對於關注小組於 12 月 29 日的電郵，主席指因與本會日期只差一天，故希望於會議上直接回應關注小組。

4. 黃漢灌先生指關注小組認為問題不在處方，希望與運輸及房屋局局長直接對話，否則會採取進一步行動。梁德興先生指出現時處方的驗船督察已強制推行新的最低安全配員，以天星小輪及富裕小輪為例，在沒有改動船隻結構及設備的情況下，有船隻的最低安全配員在驗船時由原先的 2 人上調至 5 人。梁先生稱處方一方面指諮詢業界，但另一方面已著驗船督察更改最低配員人數。他表示既然處方已落實措施，不明白為何處方仍要討論此事宜，他指此舉無疑是架空本小組委員會，及推翻與業界諮詢後的共識。處方回應指從沒意圖架空本小組委員會，亦從沒向驗船督察發出上述所稱的指示，驗船督察是以當時緊急演練的情況去制定最低安全配員人數。

5. 溫子傑先生指就最低安全配員一事，一直以來處方與業界透過不同途徑的討論，都是以載客 200 人以上的船隻為界線，涉及 26 艘船隻，縱使期間亦有意見認為某些載客 200 人或以下的船隻的最低安全配員有需要上調。但此會議文件卻把受影響的船隻由載客 200 人以上改成 100 人以上。他代表關注小組表示希望與決定作出此改變的官員直接對話，減少業界與處方的摩擦。

6. 就以上與會者的意見，主席稱處方與業界乃伙伴關係，雙方面都希望提升海上安全。至於會議文件 5/2013 則為討論文件，尚未作實。主席補充指，處方並沒有在任何文件提及以 200 客為界線，但歡迎業界補充有關資料。

7. 郭德基先生並不滿意處方的回應，故此隨即離席。黃漢權先生指業界與處方的資料不盡相同。以載客 100 人以上的船隻，業界的資料顯示受影響船隻數目超過 70 艘；而會議文件 13/2013 則指載客 101 至 199 人的船隻的最低安全配員是 3 人，意即增加人數。他建議處方應先把相關資料備妥再與業界商討。麥馨文女士亦要求處方解釋當初提及 26 艘船的原因。溫子傑先生指現時業界與處方的分歧在於受影響的船隻多於 26 艘，希望處方可釐清受影響船隻的數目，及訂明是否是以緊急演練為決定最低配員人數的方法。

8. 主席稱會議文件 5/2013 有改善空間，所以建議以是次會議文件 13/2013 作繼續討論的基礎。業界認為處方的新建議純以載客人數為界，並指前主席梁榮輝先生曾提及載客 200 人以上的 26 艘船隻，所以不認同以會議文件 13/2013 替代會議文件 5/2013。業界促請處方慎重考慮及定出清晰準則，並指已多次提到現時人手不足，增加配員難度極大。

9. 溫子傑先生表示除了最低配員問題外，關注小組對救生衣一事亦有意見。他問及如處方硬性規定要依會議文件 18/2013 的要求為船上每名兒童提供救生衣，船上是否需要為每名乘客擺放 2 件救生衣。他代表關注小組對處方的建議及回覆表示極度遺憾，小組成員會集體離場以示抗議。他補充指，業界一直與處方商討，唯進展及效果未見理想，並認為處方只是業界和局方之間的磨心；業界認為局方一意孤行，推行擾民措施，沒有了解行內情況及聽取業界的意見，故希望於 7 天內直接與局長會面，否則會採取進一步行動。關注小組成員隨即離席，離席者有張大基先生、梁德興先生、文潤明先生、陳榮泰先生、黃耀華先生、黃耀勤先生、溫子傑先生、裴志強先生、黃漢權先生、廖彰健先生、陳錦洪先生、麥馨文女士、郭志航及姜紹輝先生。

10. 就有委員及列席者離場，秘書指出此小組委員會的會議法定人數是 5 位委員，而在場有 7 位委員，多於法定人數，是次會議可續繼進行。  
[會後補註：此小組委員會的法定人數乃依據香港法例第 548 章第 6(5) 條所訂明為「小組委員會會議的法定人數為不少於該小組委員會成員人數的四分之一」。本屆共有 17 位委員(不計算主席、處方代表及秘書)，故法定人數為 5 人。]

11. 鄧光輝先生簡介此會議文件時解釋，文件中顯示的最低安全配員標準是以載客人數及層數為基本參考指標。由於每艘船隻實際情況不同，故最終配員人數會以應急演習作決定。如有對修訂後的最低安全配員人數提出上訴，則須以船隻載客量的實際人數進行真實演習再作決定。他補充指，高速船須依從《高速船守則》(HSC Code)進行逃生演習，並最少以一半人數進行。至於高速船的定義，可參考香港法例第 369AW 章第 2 條。主席補充指此文件為參考指標，希望席間能討論如以船隻載客量及甲板層數作參考是否合理。另外，亦要考慮到逃生通路的窄闊、乘客艙有否裝設閉路電視及是否配備公眾廣播系統等。

12. 余錦昌先生認為就載客人數 850 至 1 650 人及有 3 層甲板的船隻所訂的指標涵蓋人數過多。主席回應指該指標是基於該類現役船隻的最低配員人數而訂定的，而且該類船隻現時數目不多。羅愕瑩先生提出該標準未必適用於所有新造而屬於該範圍的船隻。胡卓先生建議處方可羅列船隻現時最低配員情況，再作檢討考慮。主席回應由於未有船上實際配員人數資料，故只能列出驗船證明書上的最低配員人數。委員認為大部份船隻均依驗船證明書上的人數訂下船上配員人數，較少機會超出配員人數。甘迪潮先生問及船上配員是否需要持有某些資格。甘先生亦指出，根據建議指標，一艘載客 849 人和一艘 850 人的船隻所需配員人數會由 5 人增至 8 人，差距頗大；相比之下，一艘載客 399 人和一艘載客 400 客的船隻，所需配員人數只增加 1 人。他認為建議的參考指標有不足之處，只能反映現時船隻的人數及設計，未能顧及新船的情況。

13. 主席回應說，現時法例只要求本地船隻上的船長及輪機員持有有效證件，其他船員則沒有規定。關於載有 850 人至 1 650 客的船隻，鄧光輝先生指其甲板層數比載客 849 人或以下的船隻多出一層，故此需要增加 3 位配員。建議中的最低配員參考指標並非直線遞增，而是同時考慮因素。

14. 胡卓先生指出，如有 3 層甲板、載客 800 人的新船，建議中的指標便不適用。羅愕瑩先生指出，新指標給業界的印象是必須增加配員，因此業界未必接受，希望處方與業界繼續討論。梁德榮先生說因此文件涉及現役船隻，希望處方關注現時業界的人才荒，加強培訓，聆聽業界實際的需要。主席表示處方一直有聽取業界意見並樂意進行溝通。他感謝委員提供意見。

## (ii) 會議文件 14/2013 - 提早落實加強瞭望的獎勵計劃

15. 主席簡介本會議文件內容。陳志明先生問及船員在視力測試合格後離職，該證明是否仍然有效。胡卓先生亦希望了解視力測驗的有效期，而羅愕瑩先生則認為船公司無法證明船員視力下降，因此工作守則須清楚訂明視力測試的有效期。主席回應指，醫生發出的視力測試的證明是給船員本人的，因此與離職與否無關。工作守則要求船員必須每 5 年進行一次視力測試，而證書的有效期以醫生簽發的日期為準。主席指出，有別於一般情況，船長及輪機員須在有關船長或輪機員證書期滿時（即達 65 歲時），接受視力驗查，以為證書續期，有效期 3 年，直至 71 歲，之後他們須每年接受視力檢查。

16. 劉凱軍副局長問獎勵計劃的上限可否與每艘船的最低安全配員看齊。主席解釋 5 人的上限是以每船 2 更編制，每更 2 名船員，再加 1 名替假船員而設定。

17. 就發還視力測試費用方面，有提議放寬計劃的資格，但處方認為此舉容易導致濫用；亦有委員建議可參考外國於領取車輛牌照做法，在船員續牌時一併為他們驗眼，但處方及其他委員認為此舉一來會大大加重處方工作量，二來一般非持證船員是不需要牌照的，所以不可行。

18. 王伯健先生問及假若船公司為船員安排的驗身已包括驗眼一項，應如何處理；此外，如何界定合資格的視力測驗。主席回應說，就此情況文件附錄中的樣本申請表格的備註已說明「如視力測驗屬體格檢查的一部分，則只有與視力部分有關的費用可申請發還」。至於何謂合資格的視力測驗，樣本申請表格的備註中已說明，視力測驗必須在 2013 年 11 月 29 日至 2014 年 5 月 30 日期間進行，連首尾兩日在內。

### (iii) 會議文件 15/2013 - 香港第 I 類別本地船隻的座椅支承及固定裝置標準

19. 鄧光輝先生簡介此文件。主席補充指此文件內列出的乘客座椅條件是參照《高速船守則》(HSC Code)內對座椅的要求再加以修改。委員亦了解到在新船的建造過程中須要對乘客座椅進行相關測試。羅愕瑩先生指因船隻上有不同種類的座椅，如要所有座椅符合相關要求，成本會很大；他更指出高速船隻的座椅測試大部分是由座椅製造商進行的。甘迪潮先生說測試在技術上可行，不過現時船級社在驗查輪船(非高速船)上的座椅時亦沒有一套規範的標準，特別對於力度方面的要求。他認為新標準應針對風險較高的獨立

座椅為主。主席表示會考慮業界提出的意見。

20. 鄧光輝先生解釋，文件第 5 段提到的可移動座椅，參考現時船隻上的實際情況而訂出的。王伯健先生指以新渡輪的三層船隻為例，南丫海難前船隻的頂層的所有座椅都是可以移動的，數目應超過 100 張。而現時建議中的數目只有 24 張，差距甚大，長洲居民可能會質疑此數字是否合理。有委員表示不明白為何只三層渡輪方可獲得豁免。鄧光輝先生指如要在船上放置超過 100 張的話，從安全角度考慮可行性低；同時，除船隻種類外，在考慮是否批准設置可移動的乘客座椅時，處方還會考慮文件列出的其他條件，例如船速等。主席補充指處方了解現時的運作情況，希望可以於安全及營運之間取得平衡。

21. 羅愕瑩先生指除了本文件提及的玻璃纖維強化塑料建造甲板的船隻外，木製船隻亦應包括在內。因以木製的船隻在螺栓和螺栓母固定後也較易鬆脫。鄧光輝先生指處方曾查看過木製船隻，發現有些木製船隻的螺栓會較粗，同時在螺栓和螺栓母固定後的阻力較強，座椅較不容易移位。唯鄧先生亦同意處方可對木船再作一次研究，以比對與玻璃纖維強化塑料的分別。

22. 孫志強先生希望藉此機會多聽取委員對載客船上設置非固定座位的意見，尤其是在審批時應顧及的因素。羅愕瑩先生認為處方的要求應一視同仁，船隻速度不應作為考慮放寬固定座椅限制的原因。甘迪潮先生認為放寬與否，應視乎船艙的空間、及緊急疏散通道是否暢通而定。主席說工作守則訂明座椅必須固定，並且可移動的物件應盡量減少。此外，他提及姜紹輝先生在會前表示街渡的座椅設計較為簡單，如需要為街渡上的座椅進行測試有難度。就業界提出的意見，主席表示處方會加以考慮，使新的標準切合本地船隻的情況。

**(iv) 會議文件 16/2013 - 特許驗船師的資格**

23. 鄧光輝先生於會上介紹本文件予各與會者。席間處方沒有收到對本文件有其他意見。主席表示本文件獲得本小組委員會接納及通過。

**(v) 會議文件 17/2013 - 在本地載客船隻安裝船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話**

24. 主席向與會者簡介文件內容。王永洪先生補充指處方於本文件提到的船舶自動識別系統(AIS)是 A 類 AIS。處方曾作內部分析，發現 A 類因其性能比 B 類較好，在船隻密度高的情況下仍會發出訊號，有助船隻航行監察中心有效監察海上交通情況。有關建議將通過修例實施，並會指明 AIS 的規格要求。

25. 余錦昌先生問及為何處方不資助安裝 VHF，主席回應指安裝 VHF 所涉及的金額相對不大，同時船東本身有責任在船上提供足夠及有效的通訊設備於緊急時使用，以提升船上安全。與會者沒有其他意見。

#### (vi) 會議文件 18/2013 - 救生衣

26. 鄧光輝先生簡介文件內容，並解釋本文件內容是針對第 I 類別船隻的救生衣安排。有委員指建議會影響船隻運作及管理。甘迪潮先生指於船上提供足夠及妥善救生設備是應該的，但如何管理及儲存該批救生衣是一困難。主席亦指於《國際海上人命安全公約》（《SOLAS 公約》）內訂明船上須備有 10%的兒童救生衣，如乘客人數中有超過 10%為兒童，則須為每名兒童備有一件救生衣。這是社會上得到認同的標準。處方對會令船隻運作有困難此表示理解，故希望業界可給予意見。

27. 關於對兒童及嬰兒的詮釋，處方指出於 2010 年的《SOLAS 公約》內列明體重 15 - 43 公斤及身高 100 - 155 厘米為之兒童。就中國內地情況，胡卓先生說內地的要求是 5%的兒童救生衣；如有特殊情況，例如校船等載有大量學生或兒童，則要求有 100%的兒童救生衣。他指如可定出一個相關百分比，或能給予本地業界較高的操作性，遇到特別個案，可由船東主動提出更改救生衣規定，處方再逐一審批。而內地對嬰兒救生衣則沒有特定要求。主席指現時市場上有適合嬰兒使用的救生衣。

### III. 其他事項

28. 會上並沒有與會者提出其他事項以作討論。

### IV 下次開會日期

29. 議事完畢，會議於下午 12 時 15 分結束，下次會議日期容後公佈。