

本地船隻檢驗工作小組委員會
第二十二次會議紀錄

會議日期： 2014年2月21日（星期五）
時間： 上午10時00分至下午12時30分
地點： 海港政府大樓24樓 海事處會議室A

主席： 梁榮康先生 海事處總經理／本地船舶安全

委員： 鄧光輝先生 海事處署理高級驗船主任／本地船舶安全
胡卓先生 廣東海事局
郭德基先生 渡輪船隻營運
張大基先生 渡輪船隻營運
柯銘健先生 渡輪船隻營運（代表梁德興先生）
黃銳昌先生 渡輪船隻營運
黃耀華先生 觀光船隻營運
陳志明先生 船舶建造及維修業
羅愕瑩先生 船舶建造及維修業
陳基先生 船舶建造及維修業
池德輝先生 驗船／顧問機構
黃耀勤先生 貨船營運
司徒顯先生 油輪營運
余錦昌先生 特許驗船師
甘迪潮先生 特許機構

列席： 王世發先生 海事處署理助理處長／船舶事務
孫志強先生 海事處高級海事主任／特別職務
黃永衡先生 海事處高級政務主任／特別職務
王永洪先生 海事處高級海事主任／船隻航行監察中心
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
張國偉先生 港九電船拖輪商會

裴志強先生	港九電船拖輪商會
黃漢權先生	港九電船拖輪商會
陳國樑先生	廣發隆船廠
廖彰健先生	港九小輪控股有限公司
王志明先生	港九小輪控股有限公司
陳錦標先生	香港興業運輸服務有限公司
陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
麥馨文女士	翠華船務（香港）有限公司
胡國光先生	全記渡有限公司
范 強先生	小輪業職工會
黃玉麟先生	香港電燈有限公司
姜紹輝先生	香港仔小輪公司

秘書： 王慕盈女士 海事處行政主任／船舶事務及航運政策科(2)

因事缺席者： 何俊賢議員 漁業界
 劉凱軍副局長 廣東漁業船舶檢驗局
 梁德興先生 渡輪船隻營運
 藍振雄先生 船舶建造及維修業
 岑健偉先生 珀麗灣客運有限公司
 李觀帶先生 珊瑚海船務有限公司
 蕭炳榮先生 小輪業職工會

I 開會辭

主席歡迎各委員及其他與會人士出席是次會議。主席表示此小組委員會的目的為蒐集與會人士的意見，向本地船隻諮詢委員會就完善／更新相關工作守則提供建議。

II 確認 2013 年 12 月 31 日第二十一次會議記錄

2. 2013 年 12 月 31 日第二十一次會議記錄已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱，並已把修改建議的意見整理。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 1/2014 - 渡輪及小輪最低安全配員指標

3. 王世發先生簡介有關文件內容。關於第 4.5 段「在無合理理由的情況下，同一名船員不能重複在不同的船隻上進行緊急應變演習」，多位與會人士提出意見。張大基先生認為這會影響船員調配，問處方有否指標定義何謂重複。王世發先生回應指處方不會參與或干涉船員調配，亦不會以次數來定義「重複」。他表示處方在執行上存在彈性。

4. 溫子傑先生詢問設立第 4.5 段的目的是處方的要求。王世發先生表示處方希望避免個別或一少撮船員經常在不同船隻的年度檢驗時負責進行緊急應變演習，而其他船員則缺乏應變緊急情況的經驗。處方希望所有予以職責處理緊急情況的船員，都能達到一定水平，使其在真實發生緊急情況時能夠有效地發揮職能。

5. 廖彰健先生擔心處方的前線驗船人員未能掌握處方的彈性原則而只按照該段文字執行職責，或會過於嚴格。廖先生詢問處方有否數據顯示有相同船員經常在不同船隻的年度檢驗時進行緊急應變演習的情況。他認為處方與業界對於重複的定義可能有差異。王世發先生重申希望業界明白剛才所說設立第 4.5 段的原則，在執行方面處方可考慮向前線人員發出指引。

6. 張大基先生指現時處方已要求船員最少每兩個月進行一次緊急應變演習，而且有紀錄備存，認為無需要設立第 4.5 段。郭德基先生表示船員人手短缺，各船公司都在爭奪人手，因此船員流動性高，同一船員在短時間內到不同船隻工作和參與緊急應變演習不足為奇。郭先生認為處方應加強培訓船員的緊急應變知識，而限制個別船員重複參與演習是杞人憂天。黃漢權先生質疑處方為何不相信演習紀錄，並要求處方與前線驗船人員清楚訂立緊急應變演習的評核準則，避免爭拗。裴志強先生希望處方解釋如何監察及界定船員參與演習的次數。

7. 王世發先生回應指處方與業界會在其他場合討論和制定緊急應變演習的標準處理方法。他明白與會人士希望第 4.5 段的寫法更清晰和更具彈性，處方會檢討字眼，提交下次會議討論。他再一次強調處方希望於船上工作，特別在甲板的船員對處理危險或緊急情況時的應變程序有一定的認識，

他希望與會人士了解該段的原則。

8. 姜紹輝先生指現時船員沒有憑證上綱的制度，假如有船員因為緊急應變演習的表現不理想而被辭退，可能會引致勞資衝突。他建議政府設立正式的船員發證制度，提供相關培訓。另外，除非處方能夠提供證明指一般船員在緊急情況下未能有效應變的情況曾多次發生，否則處方是過於憂慮。

9. 王世發先生表示處方在驗船時要求船員進行緊急應變演習的制度一直存在，並非海難發生後才推行。處方期望與業界確立一些原則以訂立最低安全配員指標，而 2013 年 11 月 29 日刊憲的修訂工作守則亦提及最低安全配員人數須足夠應付緊急情況，因此處方要求每位船員能達到處理緊急情況的應有水平。

10. 溫子傑先生問假如進行緊急應變演習的船員和當值船員不同，其記名制度會否在發生意外時引起責任誰屬的問題，認為實在沒有必要於進行緊急應變演習時記名。王世發先生表示明白船員調配乃正常運作需要，同一隻船在不同時間可能有不同船員當值。黃漢權先生認為處方應用數據證明船員的緊急應變能力是否足夠，並為船員提供專業培訓。同時黃先生及麥馨文女士均指政府應加強教育市民在船上遇到緊急情況時如何應變。黃耀勤先生認為很難界定第 4.5 段所指的「合理理由」。黃漢權先生、黃耀勤先生及麥馨文女士均認為應刪除第 4.5 段。

11. 另外，關於第 4.2 段，甘迪潮先生詢問緊急應變部署表內的船員數目能否改成「不能少於」最低安全配員人數，而非與最低安全配員人數相同。王世發先生回應指甘迪潮先生的提議適用於遠洋船隻。就本地載客船隻而言，船員除了應付本身工作以外還需兼顧處理緊急情況，因此處方對緊急應變部署表內的船員數目有不同要求。

12. 關於第 4.5 段，甘迪潮先生分享特許機構／船級社的一般做法。例如當觀察到某些船隊側重安排某一國籍的船員或某一類型船隻進行緊急應變演習，他們並非著眼於情況是否合理，而是按照演練的目的，考慮該演習能否達測試船員緊急應變能力的效果。特許機構／船級社或會向船隊提出疑問、建議或提示，再而跟進他們有否機制確保其他沒有參與演練的船員達到要求。如果船隊的表現仍不理想，特許機構／船級社或會考慮拒絕發證。郭德基先生和黃銳昌先生都贊同甘迪潮先生分享的做法。

(ii) 會議文件 2/2014 - 提早落實加強瞭望的獎勵計劃

13. 發還視力測驗費用申請表已於會上提供給與會人士參考。主席表示此議題已討論多時，如與會人士對有關會議文件無其他疑問，獎勵計劃會於2014年2月24日開始實行，直至2014年6月30日止。申請表格亦會上載至本處網站。鄧光輝先生亦藉此向與會人士概述有關計劃的內容。

14. 郭德基先生詢問處方可否把獎勵計劃延長至2014年9月30日。主席表示由於計劃目的為鼓勵業界提早落實措施，因此不會考慮延長計劃。黃銳昌先生詢問視力測驗費的收據是否只接受正本，鄧光輝先生回應指視力測驗費收據必須為正本，而由香港註冊的醫生或視光師簽發的證明處方可接受副本。

15. 廖彰健先生問如果船員考取船長牌時已通過視力測驗，是否仍須再做測試。王世發先生解釋不同崗位的船員都有機會協助瞭望，不限於船長，而協助瞭望的船員都應至少達到最低的視力標準。縱使船長考牌時已通過視力測驗，處方仍然鼓勵船長再做測試，船長的視力測驗費用亦包括於計劃之內。廖彰健先生和張大基先生希望處方可以提高發還費用的人數上限。王世發先生指計劃乃鼓勵性質，因此不擬資助全數船員。

16. 張國偉先生問如果船員在入職前已通過視力測試，處方是否接受該證明；另外，該證明是否從測試日期起有效五年，期間船員不用另外進行測試。王世發先生表示正確。張國偉先生希望處方補貼65歲以上的船員的身體檢查和其他相關續牌費用，以支持老年就業和紓緩業界人手短缺問題。王世發先生指由於有關提議涉政策方向及公帑運用，需要由政策局進一步研究，處方在此不能作出任何承諾。

17. 王伯健先生表示現時有些渡輪公司會以子公司形式營運，有些則以租船形式營運。他提醒業界在遞交發還視力測驗費用申請時，船東、經營人和船員應自行釐清當中關係，以免發生爭拗。鄧光輝先生亦提醒業界，醫生或視光師簽發的視力證明須載有一段聲明，證明有關船員達到《本地合格證明書考試規則》第4章所述的視力標準，此標準亦已詳列在申請表上。總結以上討論，主席確定獎勵計劃會於2014年2月24日至本年6月30日期間實行。

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

18. 由於王永洪先生需要趕緊處理另一公事，因此會議先討論會議文件第17/2013號。該會議文件已於上一次會議提交予與會人士參考，並於今次會議繼續討論。王永洪先生簡介文件內容，表示處方會考慮為合資格的船隻提供全額資助安裝AIS，半額資助安裝雷達，但不擬資助安裝VHF。

19. 主席表示收到委員梁德興先生早前透過電郵表達的意見，認為該三種導航設備的適用範圍不應涵蓋水上食肆、固定船隻和只在避風塘或遮蔽水域內運作及航速不高於15節的第I類別船隻。王永洪先生回應指AIS和VHF的涵蓋範圍不包括水上食肆、固定船隻和只在避風塘內運作的第I類別船隻。就屏蔽水域而言（包括西貢、吐露港和維多利亞港），雖然其特性為海面比較平靜而不當風，但是它與船隻航行的風險沒有直接關係。尤其維多利亞港是本港最繁忙的水域，有各式各樣的船隻航行，航行風險甚高，因此處方不考慮在有關水域豁免安裝該三種導航設備。

20. 黃漢權先生認為從公眾安全的角度考慮，處方應該要求所有本地船隻安裝AIS，並提供全額資助；而非只資助建議所涵蓋的300多艘大型船隻，漠視其餘2700多艘沒有安裝AIS的船隻的風險，否則他或會提出司法覆核。他亦不贊成豁免個別船隻因船體結構或電力供應限制安裝AIS，而是應該淘汰該類船隻。王永洪先生回應指處方參考了2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會(調查委員會)的報告的建議，考慮到報告建議安裝AIS的船隻都涉及一定程度的公眾利益，而處方亦根據一些因素建議安裝AIS的涵蓋範圍，包括安裝AIS的必需性和財政上的考慮，如外國的做法一般要求營業船安裝AIS。由於這是把AIS應用於本地船隻的第一步，因此建議先涵蓋部分船隻，日後處方會檢討情況。王先生重申AIS只是輔助儀器，船長需要自行判斷航行情況。

21. 張大基先生擔心船長缺乏操作AIS的訓練，本地船隻的硬件結構亦不完全合乎國際水平的技術配備，可能令AIS的數據不準確。王永洪先生指處方樂意聯絡培訓機構商討培訓安排，海事處亦可舉辦相關講座。他補充指在遠洋船上使用AIS的船員也沒有被要求接受培訓，原因是AIS的操作並不複雜，設置了顯示屏時更易於使用。而就安裝AIS的法例修改需時，期間會有時間安排培訓。另一方面，王先生澄清於國際海上人命安全公約(SOLAS)內有關AIS的規定不適用於本地水域，如何應用AIS會由有關當局即處方自行決定。AIS的規格須達到國際電信聯盟（ITU）的要求。處方鼓勵業界使用A類AIS，因為A類在接收信號時比B類穩定，比較適合繁忙的本地水域。王世發先生補充指處方去年年底曾接觸海事訓練學院，初步認為設立AIS訓練課程可行，並了解課程約需數小時。

22. 關於安裝VHF的建議，溫子傑先生預計安裝及考取操作牌照的費用合共可能超過五千元，由於當局建議所有載客超過12人的第I類別船隻必須安裝VHF，他認為受影響的人數和涉及的總成本會比安裝AIS高，因此要求處方考慮全額資助安裝VHF。另一方面，他強調處方應按部就班，先解決行內人手短缺問題，在培訓足夠數量的VHF操作員後才要求船隻安裝VHF。王世發先生回應指操作VHF的船員可以是現職船員，不一定要額外增加一名VHF的操作員。處方正和通訊事務管理局探討訂立配合本地船員工作需要的VHF操作牌照和其課程大綱。

23. 張大基先生問船隻可否使用海上頻普(Marine Band)的VHF或手提式VHF，因為它們比獲認證的VHF約便宜四倍，本地遊艇亦普遍使用。對於王世發先生指手提式VHF的信號可能太弱的問題，張大基先生相信在本港水域內使用其信號應該足夠。至於其他可能適用於海上的VHF，王世發先生表示要向通訊事務管理局詢問。

24. 郭德基先生認為應該取消VHF的操作牌照，正如計程車司機使用無線電通訊亦無須考取操作牌照。王永洪先生解釋VHF牌照的目的。他指VHF是海上通用的通訊設備，使用單一頻譜。VHF的操作員除了需要熟悉如何使用儀器外，還有必要了解使用VHF的守則，明白收發信號的優先次序，以防信號混亂及避免頻譜被濫用。

25. 就處方建議運輸危險品的第II類別船隻安裝AIS，黃耀勤先生希望處方照顧載有危險品而沒有配備推進裝置的躉船。王永洪先生表示知道有些躉船很少機會乘載危險品，但基於運載的貨物屬危險性質，原則上處方建議該類船隻安裝AIS。然而處方與業界可根據實際情況討論監管的細節。

(iv) 會議文件 3/2014 - 特許驗船師的資格

26. 鄧光輝先生簡介該份文件，並告知與會人士有關安排已獲得本地船隻諮詢委員會通過。會中特別提醒於業內有興趣成為特許驗船師的人士可向海事處遞交申請，而非由海事處提出邀請。

III. 其他事項

27. 鄧光輝先生提醒與會人士注意 2013 年 11 月修訂的第 I、II 及 III 類別船隻安全標準工作手則中，第 VII 章第 15 節有關第 I 類別船隻的救生衣的五項規定會於 2014 年 3 月 1 日後在有關船隻首次年度檢驗時開始實施。

28. 裴志強先生跟進處方在審批船圖方面的積壓問題。鄧光輝先生表示處方已調配多三名驗船督察紓緩有關情況，主席補充指處方正增聘人手。

29. 廖彰健先生指業界與處方在小童救生衣存放數量的議題上尚未達成共識。麥馨文女士和黃漢權先生均認為處方應尋找合適的成人和小童兩用救生衣。黃漢權先生指在在緊急情況下，乘客未必有足夠時間辨別成人和小童的專用救生衣。如果有小童誤穿成人專用的救生衣，又有可能引起責任誰屬的問題。主席表示這個議題會於其後會議討論。

30. 麥馨文女士詢問安裝雷達的半額資助上限和雷達的規格要求。主席指處方正研究詳情。溫子傑先生重申處方應先做好軟件配套，即先解決行內人手短缺問題，為船員提供足夠培訓後才安裝硬件設備。王世發先生表示處方正徵詢海事訓練學院和海員工會的意見，從實用角度考慮簡化雷達訓練課程，課程長度約為 24 小時。郭德基先生認為應配合本地船員的需要調節牌照考試的難度。

31. 張國偉先生指海事訓練學院拒絕收取非持有船長二級證明書或以上的船員報讀雷達訓練課程。他要求訓練課程開放至正在考取船長三級證明書的船員，並批評處方未有積極要求訓練機構降低入讀要求。王世發先生表示沒有規定雷達操作牌照的考生要持有船長證明書，至於訓練課程的入讀要求他會向海事訓練學院了解。

32. 溫子傑先生提出另一問題，指雖然處方承認 2007 年前 60 噸及 60 噸以下的船隻的船長本地合格證書（60 噸證書）等同現時船長二級證明書，但他報讀海事訓練學院的課程時該學院不承認先前的證書，並要求他更換新證書。另一方面，郭德基先生表示天星小輪的總長度多於 26.4 米但少於 60 噸，持有 60 噸證書的人士可擔任船長，但持有船長二級證明書的人士則不可以，因此船長寧願保留 60 噸證書。對於這些情況主席表示會考慮檢討。

IV 下次開會日期

33. 議事完畢，會議於下午 12 時 30 分結束，下次會議日期容後公佈。