

本地船隻檢驗工作小組委員會  
第二十四次會議記錄

會議日期： 2014年5月22日（星期四）  
時間： 下午2時30分 至 下午4時15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： 劉軍先生 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  
Mr. Leo KWAN 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  
池德輝先生 驗船／顧問機構  
陳基先生 船舶建造及維修業  
藍振雄先生 船舶建造及維修業  
司徒顯先生 油輪營運  
黃耀勤先生 貨船營運  
余錦昌先生 特許驗船師

列席： 王世發先生 海事處署理助理處長／船舶事務  
鄧光輝先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全  
孫志強先生 海事處高級海事主任／特別職務  
鄧慶江先生 海事處高級驗船主任／特別職務  
黃永衡先生 海事處高級政務主任／特別職務  
王伯健先生 運輸署總運輸主任／渡輪檢討  
麥志堅先生 海事處高級驗船督察／政府新建船舶組  
馮偉文先生 海事處高級驗船督察／政府船隊科維修組  
溫子傑先生 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
胡國光先生	全記渡有限公司
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
李詠姿女士	海上遊覽業聯會
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
郭志航先生	逍遙遊公司
麥馨文女士	翠華船務（香港）有限公司
黃玉麟先生	香港電燈有限公司
蕭炳榮先生	小輪業職工會

秘書：張裕瑩女士 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
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
羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
甘迪潮先生	特許機構
岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
陳國樑先生	廣發隆船廠
李觀帶先生	珊瑚海船務有限公司

## I 開會辭

主席歡迎各委員及其他與會人士出席是次會議。

## II 確認 2014 年 3 月 27 日第二十三次會議記錄

2. 2014年2月21日第二十二次會議記錄已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。於會中有對以下內容作出修正：

第8段：黃耀勤先生建議修正為「…載客超過100人的第I類別船隻、備有推進裝置及總噸位達300噸或以上的第II類別……」

第14段：王伯健先生建議修正為「…例如機房裝備有固定式滅火器具會較理想，處方會作出跟進。王世發先生表示，確定船隻……」

經修改後的會議記錄會議確認作實，並會上載海事處網頁。

### III 討論事項

#### (i) 研究於本地載客船隻的駕駛室內裝設閉路電視或錄音設備以記錄駕駛室的活動及狀況

3. 主席表示此議題於早前會議上已作出討論，希望今次再聽取委員及業界意見。就郭德基先生指處方曾表示此議題已取消，處方澄清並未曾提及取消此議題。委員及業界代表明確指出大部分業界均反對此提議，並指此措施對提升航行安全作用不大，只為方便處方於意外時蒐證。他們亦指出船員不贊同此建議，又擔心裝設閉路電視或錄音設備會構成私隱問題。陳基先生認為安裝與否應由相關海事專家決定。

4. 張大基先生重申較早前業界取得的共識，建議使用低端的攝錄儀器，攝錄鏡頭向外及不設錄音。他指出現時適用海上的國際法都未有要求安裝攝錄設備，航空界都只是在駕駛室設有錄音設備。至於硬件方面，本地船隻亦未必有足夠電力以支援錄音／錄影設備的運作。

5. 就以上各委員的業界的意見，主席表示會聽取及收集大家意見並作出多方面考慮。

#### (ii) 船上可移動及固定乘客座椅

6. 鄧光輝先生向與會者闡述此議題內容，並聽取與會者對第I類別船隻上可否擺放可移動乘客座椅的意見。為避免阻塞逃生通道及考慮到南丫海難後公眾對乘客座椅安全的關注，現時處方規定第I類別船隻上的座椅須固定。經進一步考慮後，處方認為在不妨礙航行及乘客安全為前提下，可適度

容許載客船隻設有可移動座椅，並提議一些移動座椅可獲容許的考慮因素作為進一步討論的方向，個中因素包括：

- ✧ 船速應較慢，例如不超過每小時 15 海浬；
- ✧ 船隻船體應較大，例如總長度超過 55 米、船隻總排水量達 650 噸或以上；
- ✧ 可移動座椅應為單人座位及重量較輕；
- ✧ 當可移動座椅開放予乘客時，船隻應於良好天氣下航行；及
- ✧ 船東應有合理措施避免可移動座椅阻塞逃生通道。

7. 黃銳昌先生認為以上的建議考慮因素合理及可接受，唯他希望處方可清楚解釋良好天氣的定義。廖彰健先生舉例稱如該船於航程中途時遇上惡劣天氣時可移動座椅的處理情況。主席回應指於相關的工作守則中有例明「良好天氣」的定義，處方可以此作為依據。

[會後補註：根據《工作守則－第I、II及III類別船隻安全標準》第 I 章第 3.1 節釋義部份「良好天氣」(favourable weather) 是指視野良好、而風及海浪的作用，對於有關船隻，只會造成中度的橫搖或縱搖，及沒有致使海浪湧上主甲板(如屬開敞式船艇，船舷上緣)的天氣。]

8. 王伯健先生問及如上述建議落實後會否修改相關法例，處方回覆指現時是聽取意見階段，未有下一步時間表及計劃。

### (iii) 渡輪及小輪上最低安全配員人數指標

9. 此議題就會議文件 5/2014 作出討論。張大基先生指某部分持牌小輪配備較高端儀器及設備，因此在得分上有優勢，所以其最低安全配員人數沒有太大影響。惟一些只配備較低端儀器及設備的船隻或小船，例如未裝有電消防泵等，因得分偏低引致其需要增加人手，例如載客 2 至 300 人的船隻須要有 3 名最低安全配員。就此他希望了解更多指標因素及其分數是依據哪些標準訂立的。

10. 王世發先生指處方參考過英國及澳洲的制度，及本地法例第 548F 章的《商船（本地船隻）（一般）規例》內訂明的考慮因素再制定出現時的建議指標因素及分數。因現時仍在商議階段，處方歡迎業界提供船隻準確資料，特別是船速，以便處方作更準的計算。同時因應業界意見，處方會就指標因素及分數間距作微調及簡化。王世發先生籍機會提醒業界此指標須於本年 11 月 29 日實施，期望下次會議可與業界達成共識，以配合年底執行。

#### (iv) 就《商船（本地船隻）條例》附屬法例作出雜項修訂

11. 針對相關法例的現有條文加以澄清或輕微修改，這些條文包括圖則的釋義、以主引擎推動的消防泵、閃點度數及另設附表載列有關救生裝置以外的圖則。就救生裝置的圖則方面，處方確定澄清是次修訂沒有加入額外的要求。

12. 與會者對本文件沒有提出其他意見。處方會徵求本地船隻諮詢委員會的支持，及後適時交予立法會。

#### IV. 其他事項

##### (i) 應急部署表

13. 鄧光輝先生指處方較早前向船東們發信，並附上 2 名船員的應急部署表樣本作參考。他提醒船東們要根據各自船隻情況制定應急部署表，並交回處方確定。此項應急部署表要求於本年 5 月 29 日生效。

##### (ii) 第 IV 類別船隻傾斜測試

14. 余錦昌先生問及關於在第 IV 類船隻的進行傾斜測試時的要求。鄧光輝先生回覆指對於開敞式的第 IV 類船隻的傾斜測試已有清晰指引，至於密封式的第 IV 類船隻則仍在商討中，他會於稍後時間與牌照及關務組理順情況以便業界運作。

##### (iii) 有關於載客渡輪或小輪運『壽』事宜

15. 鄧光輝先生向各與會者派發指引，內列處方就有離島居民使用渡輪運『壽』而提議的安全指引。王世發先生補充指家屬通常以慢船運『壽』返回原居地安葬，而有關的船公司會向家屬派發安全單張，但處方仍有責任就安全事項提供指引。黃銳昌先生認為因燃燒冥強的地方通常為船上的開放式地方，位置較為當風，故他建議如放置滅火沙箱會更為合適。王世發先生回應稱在運『壽』的地方，如船尾等均已備有滅火筒，但同意沙箱有其滅火的重要性。處方會相應地在修定指引後發放給各委員。

#### (iv) 驗船及簽發驗船證書

16. 黃耀勤先生就其代表的第 IIB 類船隻反映指於 5 月上旬檢驗後遲遲未發出證明書的情況，同時業界代表及委員亦指出現時驗船及簽發證書所需時間比以往長，影響船隻運作。業界希望處方減少覆檢由特許驗船師驗妥的船隻以加快處理。鄧光輝先生稱會儘快處理待辦的證明書。

17. 提及特許驗船師一事，余錦昌先生就近日的驗船結果希望處方對船隻尾板令船隻總長度有變一事給予寬限。處方表示會跟進此事。

#### (v) 高速船隻定義要求

18. 鄧光輝先生向與會者表示跟據《工作守則 - 第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》(下稱工作守則)內第 XI 章訂明，高速船的定義是「由船級社所發適用於高速船的規範設計和建造的船隻」及「只在香港水域範圍內營運的新船(於 2000 年 1 月 1 日後申請建造)」。如有船公司管理或擁有上列船隻，她們須要注意第 XI 章內第 11.1 段訂明的要求，即「每艘船均須遵照《高速船安全守則》第 18.2 節的規定，備有船隻操作手冊、航線操作手冊、培訓手冊和維修手冊」。鄧先生強調是以船隻建造及設計以決定是否符合本工作守則內高速船的要求。船隻本身有沒有編入船級社或船隻速度非本章內對高速船的定義範圍。

#### (vi) 水密門警報器

19. 處方最近向各船東發信，提醒各位於本年 5 月 29 日開始執行規定主甲板以下的水密門須裝設警報器，而警報器須設於駕駛室，以顯示水密門的開關狀況，以及在水密門處於開啓狀態時發出警報。在水密門的兩面亦應標明「在航時此門須保持關閉」的警告字句。此要求已於 2013 年 11 月 29 日刊憲，業界應有足夠時間作出準備。據理解，所有船隻應已對此要求準備就緒。處方現在會上重申，此要求是在 2014 年 5 月 29 日立即實施，並非在船隻於措施實行後的年檢時才須執行。另外處方會將上述信件副本抄送各特許驗船師。

[會後補註：就余錦昌先生在會上的查詢，處方現澄清此水密門警報器的要求並不適用於第 IV 類別的船隻。]

## (vii) 瞭望員

20. 處方於本年 5 月 5 日向船東發出的信中指出凡船隻速度達至法例定明的高速船速度（即根據《商船（安全）（高速船）規例》（第 369AW 章）第 2 條內所例的公式<sup>1</sup>），即為之高速船。此公式乃根據相關國際公約而訂立。張大基先生稱曾以上述公式初步計算，發現現有船隻中，部份只要船長約 15 米和航速約 12 節已算是高速船，數目約超過 100 艘。若以此計算，業界需要增聘百多位船員擔任瞭望員；同時船隻越細小越輕亦較容易被視為高速船。張先生認為就瞭望員要求的實施，必須先釐清何謂高速船。

21. 王世發先生明白張大基先生的憂慮。他闡明處方的信件是希望幫助業界盡早對此要求作好準備，並與處方作出良好意見交流，例如船隻航速資料；而本處亦有需要在本年 11 月 29 日開始依據法例去執行高速船需要設有瞭望員的要求。溫子傑先生指按此公式要求，有很多本港水域內行走的船隻會被界定為高速船，故他建議處方可否在高速船隻上另加規定，如船隻航行至特定航速的高速船隻才須設有瞭望員。王世發先生希望業界同僚可以理性討論此議題，以找出適合的釋義。除此以外，他亦提醒業界如並未就「提早落實加強瞭望的獎勵計劃」遞交表格的話，業界請盡早替船員進行驗眼，並須於本年 6 月 30 日前連同相關文件交到本處。

## (viii) 驗船證明書

22. 郭志航先生問及更換驗船證明書一事。他欲了解是否需要拿正本到海事分處辦理相關手續，惟船隻上如沒有驗船證明書正本是違法的。鄧光輝先生指本地船舶安全組會跟進此事。

## (ix) 驗眼及瞭望員責任問題

23. 就瞭望員需要驗眼一事，處方表示船員是可以佩戴符合其視力需要的眼鏡進行驗眼。而麥馨文女士表示有船員對驗眼一事感到抗拒，因怕驗眼後擔任瞭望員會引致負上刑事責任。業界憂慮由於瞭望員的法律責任尚未釐清，恐導致船員流失。王世發先生指處方因應船公司的要求，現正徵詢有關瞭望員責任的法律意見。

---

<sup>1</sup>指最高航速(米／秒)相等於或超逾下列速度的船隻—  $3.7 \nabla^{0.1667}$ ，其中  $\nabla$  = 與設計水線對應的排水量(米<sup>3</sup>)。

## V 下次開會日期

24. 議事完畢，會議於下午 4 時 15 分結束。下次會議日期暫定於 2014 年 6 月 26 日。詳細內容容後公佈。