

本地船隻檢驗工作小組委員會  
第二十六次會議記錄

會議日期： 2014年8月29日（星期五）  
時間： 下午2時30分 至 下午4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 海事處高級驗船主任／本地船舶安全  
劉軍先生 廣東海事局  
吳卓龍處長 廣東漁業船舶檢驗局  
王南山處長助理 廣東漁業船舶檢驗局  
郭德基先生 渡輪船隻營運  
張大基先生 渡輪船隻營運  
梁瑞堅先生 渡輪船隻營運（代表梁德興先生）  
黃銳昌先生 渡輪船隻營運  
羅愕瑩先生 船舶建造及維修業  
池德輝先生 驗船／顧問機構  
陳志明先生 船舶建造及維修業  
陳 基先生 船舶建造及維修業  
黃耀勤先生 貨船營運  
麥啟榮先生 油輪營運(代表司徒顯先生)

列席： 蘇平治先生 海事處助理處長／航運政策  
王世發先生 海事處署理助理處長／特別職務  
黎英強先生 海事處總海運政策主任  
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  
王永洪先生 海事處高級海事主任／船隻航行監察中心  
阮榮昌先生 運輸署高級運輸主任／渡輪策劃2

麥志堅先生	海事處驗船督察／政府新建船舶組
袁展威先生	海事處驗船督察／前線基地分組
溫子傑先生	港九電船拖輪商會
黃漢權先生	港九電船拖輪商會
裴志強先生	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
陳錦標先生	香港興業運輸服務有限公司
岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
麥馨文女士	翠華船務（香港）有限公司
陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
姜紹輝先生	漁民協會
李志強先生	海上遊覽業聯會
黃玉麟先生	香港電燈有限公司
張偉明先生	香港貨船業商會
李志強先生	海上遊覽業聯會
李詠姿女士	海上遊覽業聯會
祁理權先生	海上遊覽業聯會
范強先生	小輪業職工會
黎海平先生	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
梁德興先生	渡輪船隻營運
藍振雄先生	船舶建造及維修業
黃耀華先生	觀光船隻營運
余錦昌先生	特許驗船師
甘迪潮先生	特許機構
司徒顯先生	油輪營運

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
郭志航先生	逍遙遊公司

## 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 6 月 26 日第二十五次會議記錄

2. 2014 年 6 月 26 日第二十五次會議記錄已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。會議記錄經是次會議確認作實，並會上載至海事處網頁。

## III 討論事項

### (i) 商船規例的擬議修訂

3. 黎英強先生向與會者簡述會議文件 10/2014 有關對香港船隻實施《防污公約》附則 I 最新規例的擬議修訂的內容。

4. 對於現行船隻的破損穩性要求，張大基先生問及如早前曾得處方批准的船隻是否需要再進行計算一事，黎英強先生表示會以國際海事組織（下稱 IMO）2013 年發出的指引為準，現役船隻的破損穩性計算需要符合 IMO 的指引要求，所以現役船隻有機會要修改現有的穩性計算書。本地船舶安全組會在修例生效後船隻續證前檢查該船的穩性計算書，以確定其符合 IMO 指引。此規例適用於所有油船。就此要求，張大基先生擔心現時本地油船的船長及大副未必具有足夠學歷使用裝載儀。油輪營運代表麥瑞榮先生對擬議修訂表示明白及指會循照法例要求。

5. 劉軍先生關注到會否影響在本港的內地船隻，蘇平治先生稱此要求適用於所有在香港水域內的船隻，故此內地註冊的船隻如在本港水域內作業則須跟此規範。蘇先生建議廣東海事局可跟內地業界討論細節，並就本地擬議修訂及內地法規的差距進行商討。

6. 與會者沒有提出其他意見。黎英強先生指本文件會再呈交本地船舶諮詢委員會作出商討及通過。

### **(ii) 本地船隻實施《防污公約》附則 V 的修正案**

7. 會議文件 11/2014 由黎英強先生向各與會者闡述。各委員了解到船上垃圾是不需要進行分類的。關於在本文件第 6 段提及的公告牌，黃銳昌先生問是否於船隻每一層內均須展示該牌；廖彰健先生亦問到如有船公司已於船上展示類似的告示，該告示能否繼續沿用。黎英強先生回覆稱要根據 IMO 指引，如船東認為展示足夠便可。蘇平治先生表示於相關條例立法後，有關的工作守則亦會作出相應修訂，屆時將會有更詳細指引供業界參考。

8. 黃漢權先生指本文件附件 4 為乘客而設的公告牌的內容不夠完善。他指出句子容易引起法律上的爭議。處方指《防污公約》附則 V 是以船長、船東及租船者為對象，及規管由船上廢物排放入海，特別指船隻於營運時所產生的廢物(garbage)。如船隻需要棄置食物殘渣，在此修正案下，船隻必須根據法例於香港水域以外進行棄置或上岸處理。但如船上乘客把煙蒂丟入海，該乘客觸犯了香港法例《簡易程序治罪條例》(第 228 章)或《定額罰款（公眾地方潔淨罪行）條例》(第 570 章)，並非在《商船（防止廢物污染）規例》(第 413J 章)的規範內。

### **(iii) 第 I 類別船隻最低安全配員人數指標**

9. 王世發先生向與會者簡介會議文件 12/2014 的內容。王先生指船隻進行緊急演習時的船員人數應與依據本文件計算出的最低安全配員人數相同。船東有責任確保船隻的最低安全配員人數能順利完成緊急應變演習。如演習未達標準，船東可考慮增加最低安全人數以達至完成緊急應變演習的要求，而處方亦容許船東以其提交多於計算出的最低安全配員人數進行操練，以滿足緊急應變演習的要求。如船東要求編配額外船員，驗船證明書和緊急應變部署表（如適用）載列的船員人數會是計算所得的最低安全配員人數和額外船員人數的總和。處方最後會以緊急應變演習時的表現決定該船隻的最低安全配員人數。指標會於 2014 年 11 月 29 日落實在第 I 類別的渡輪船隻和小輪。

10. 委員對此文件沒有其他意見。文件會提交本地船舶諮詢委員會作討論及通過。

#### **(iv) 乘客座椅固定標準**

11. 鄧光輝先生向與會者介紹會議文件 13/2014 有關於船上每一固定乘客座椅的固定標準。對於本文件第 5 段提及高速船的乘客座椅須要按照《高速船國際安全守則》的規定固定，除了出示本處認可的特許機構（即本處認可的船級社）發出的座椅型式認可證明書外，如可證明高速船是以船級社認可的高速船規範而建造(built to Class)，處方亦會接受。

12. 溫子傑先生表示本港業界的從業員需要時間去消化文件內容，本地船長及船員未必能夠透徹理解本文涉及的一些方程式，他希望處方可向本地業界作詳細介紹，例如在船隻上進行拉力測試。處方建議業界可以向特許驗船師等作出跟進，以了解船隻上的現有座椅固定裝置方式是否符合本文件提出的強度計算要求。鄧光輝先生補充稱，每艘設有固定乘客座椅的船隻，包括現役船隻，必須備有相關的座椅固定計算資料。處方會於年度檢查期間檢驗船上的固定乘客座椅是否符合要求。

13. 對於本文件就座椅固定裝置的強度計算要求和檢驗方式，處方會由是次會議日起兩星期內在年度檢查期間的船隻上向業界示範相關的測試。文件亦會提交本地船舶諮詢委員會作討論及通過。

#### **(v) 就《工作守則 – 第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》作出雜項修訂**

14. 主席向與會者闡述會議文件 14/2014 的內容。是次文件共涉及 17 項對《工作守則– 第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》（下稱《工作守則》）的雜項修訂，對本地業界的運作沒有太大影響。會議上各出席者對本文件沒有其他意見。

#### **(vi) 本地載客船隻安裝船舶自動識別系統資助計劃**

15. 會議文件 15/2014 由王世發先生向與會者進行簡介，包括資助計劃的期限、申請資格及資助限額等。處方會稍後向本地船隻諮詢委員會簡介資助計劃細節，之後會將資助申請表上載於處方網頁，申請者需把填妥的申請表連同收據等文件交回處方。至於安裝雷達及對貨船安裝 AIS 的資助，則會於稍後時間推出。

16. 羅愕瑩先生及張大基先生均問及此計劃是否只資助購置船舶自動識別系統(AIS)的費用。處方表示會議文件第 6 段列明資助是包括購置及在船

上裝置合資格 AIS 的費用，唯申請者須留意資助額上限。

17. 對於現時因要滿足營運條件而已裝有 AIS 的船隻，儘管有可能於正常情況下因儀器損壞而須更換新的 AIS，均不符合申請資格。處方重申是次資助計劃是鼓勵未須安裝 AIS 的船隻盡快加裝 AIS。

18. 與會者對本文件沒有提出其他意見。主席表示文件獲得通過，並會提交本地船隻諮詢委員會再作審議。

#### **(vii) 在本地載客船隻駕駛室內裝設記錄設備**

19. 就此議題，主席表示對安裝錄音或錄影設備仍未有定論。范強先生表示相關問卷已向其工會會員發出，並會於較後時間向會員蒐集填妥的問卷再作分析。

20. 王世發先生藉機會向各與會者簡述處方對此議題的意見。對於業界指希望錄影記錄設備是低端儀器，處方表示儀器應清晰地記錄船首外的影像。至於錄音方面，王先生續稱現時在民航飛機、遠洋船隻及行走港澳的高速船的駕駛室內均設有錄音裝置。此外，王先生再重申裝設記錄設備的重點並非着眼於在意外後追究責任，反之駕駛室內的記錄可有助船員避免被誤解的情況，希望業界可以正面態度重新審視此項建議。張大基先生回應指業界提議的「低端儀器」實指現時市面上的一般攝錄儀器。

21. 席間談及記錄設備的記憶容量及保存時間。鄧慶江先生表示參考過民航機的做法，錄音時間一般為於啟航前一小時及航程結束後的一小時，而保存的資料亦可於 24 或 12 小時的記錄時間後被新的記錄覆蓋。王世發先生補充指可考慮當啟動船隻的引擎後，駕駛室內的記錄設備便會自動開始運作。其他細節的議定如儲存記憶媒體及記錄時間長短等可再作處理。

22. 在不排除將來的討論，主席為此議題總結兩大方向：一是考慮在駕駛室內安裝外對船前方的攝錄設備，二是考慮在駕駛室內安裝錄音設備。處方會待小輪業職工會收回問卷及把意見整理後再與業界探討此議題去向。

#### **IV. 其他事項**

23. 黃銳昌先生跟進於上一次會議內提到的非固定乘客座椅會按照《工

作守則》附件 G 的量度方法決定一事。處方回應會在有關非固定乘客座椅的《工作守則》條文中，對附件 G 的提述作出適當修改，以使之適用於船上的非固定座椅。

24. 鄧慶江先生向與會者派發 2 份文件，包括沿用的兩款表格 MO539「最後檢查記錄」、MO540「定期驗船記錄」及其附帶新增的表格 MO539A「最後檢查復驗項目記錄表」及 MO540A「定期驗船復驗項目記錄表」。有鑒於有意見指現時的定期驗船記錄及最後檢查記錄表格上的如有待跟進或須要復檢的事項在填寫時未有特定的位置填寫而引致跟進資料不夠清晰，處方現印製新增的兩款表格 MO539A 及 MO540A，以便驗船督察能將須復檢的項目及其日後需要跟進的事項資料清楚地列明在新增表格內。一如以往，此表格須要由船東或船長及處方人員雙方簽名核實。該兩款新表格亦會採用一式兩份過底形式安排，驗船督察在填寫好復驗項目後便會把正本交給船東或船長，而副本則由處方存檔。在日後進行復驗時，驗船督察會帶同表格副本，在復驗項目通過後便會把副本放到船東正本文件下加簽確定完成。溫子傑先生歡迎處方做法，但他希望處方的驗船人員能於表格上以中英雙語把有待跟進的項目列出，以方便船東或船長們作出改善或跟進。

25. 王世發先生提醒業界「提早落實加強瞭望的獎勵計劃」將會於 2014 年 9 月 30 日截止申請。凡需要協助瞭望的船員，包括持有船長證明書的船員，均須要驗眼。

（註：梁德興先生於 2014 年 10 月 13 日致函本工作小組委員會秘書處要求刪除上段「包括持有船長證明書的船員」一句。本處在 2014 年 11 月 5 日回覆中表示不接受梁先生的要求，但同意就梁先生的要求在此會議記錄中存檔。）

26. 香港海員工會將於 2014 年 9 月底開辦適合本地水域的雷達操作訓練班，希望業界儘早安排船員參與，以配合未來實行的船隻須配備雷達的要求。

## V 下次開會日期

27. 議事完畢，會議於下午 4 時 30 分結束。下次會議日期暫定於 2014 年 10 月下旬。