

臨時本地船隻諮詢委員會
第 34 次會議記錄

日期：2004 年 5 月 19 日（星期三）
地點：海港政府大樓 14 樓會議室（1405－06 室）
時間：上午 9 時 30 分

出席者

| | |
|--------------|--------------------|
| 主席：譚百樂先生 | 海事處副處長 |
| 委員：旋偉先生 | 貨船經營人代表 |
| 何志盛先生 | 渡輪船隻經營人代表 |
| 姜彥文先生, MBE | 漁業代表 |
| 郭錦通先生 | 小輪及觀光船隻經營人代表 |
| （代蔡劍雷先生, JP） | |
| 陳幼英女士 | 海事保險業代表 |
| 楊沛強先生 | 海事訓練學院代表 |
| 劉國霖醫生 | 駕艇遊樂者代表 |
| 何衛平先生 | 內河貨運經營人代表 |
| 洪炳先生 | 海員團體代表 |
| 司徒健先生 | 船舶建造及維修業代表 |
| 朱少輝先生 | 船舶檢驗業代表 |
| 凌偉普先生 | 警務處處長代表 |
| 吳健文先生 | 海事處總經理／港務 |
| 李國輝先生 | 海事處總經理／本地船舶安全 |
| 秘書：何佩儀女士 | 海事處助理部門主任秘書／委員會及總務 |

列席者

| | |
|-------|------------|
| 胡家信船長 | 香港船務職員協會代表 |
| 程岸麗女士 | 小輪業職工會代表 |

提交文件

| | | |
|-----------------|-------|-----------------------|
| 會議文件第 7/2004 號 | 羅靄煦先生 | 海事處高級驗船主任／海運政策 |
| 會議文件第 8/2004 號 | 陳銘光先生 | 海事處高級海事主任／策劃及發展協調組(1) |
| | 葉子良博士 | 環科顧問有限公司代表 |
| 會議文件第 9/2004 號 | 李國平先生 | 海事處高級驗船主任／本地船舶安全 |
| 會議文件第 10/2004 號 | 王永洪先生 | 海事處高級海事主任／港口保安行政 |

I. 開場白

1. 主席歡迎所有與會者，尤其是程岸麗女士，這是她首次以小輪業職工會觀察員的身份出席會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 主席告知與會者，有關上次會議記錄的多項修改建議已經收到，並已納入經修訂的會議記錄和給委員重新傳閱以獲通過。會上，委員並無再提出意見，第 33 次會議記錄獲得通過。

III. 續議事項

會議文件第 2/2004 號 – “商船（本地船隻）條例下的新編號系統” （第 33 次會議記錄第 9 段）

3. 關於劉國霖醫生要求純為遊艇而放寬新編號系統的編號尺寸規定，主席報告，划船駕艇遊樂委員會於 2004 年 4 月 14 日會議席上進一步討論該議題，劉醫生於席上得悉，如適用的話，海事處會考慮或豁免遊艇擁有人的個別放寬申請。劉醫生感到滿意而無進一步意見。

會議文件第 4/2004 號—“香港水域海上航行風險評估綜合研究（進度匯報）”（第 33 次會議記錄第 16 至第 18 段）

4. 主席說，該研究的進度載於會議文件第 8/2004 號—“香港水域海上航行風險評估綜合研究（第一階段—總結報告）”，並將於會議下一部分討論。

會議文件第 5/2004 號—“擬議本地船隻最低安全配員標準”（第 33 次會議記錄第 21(b)段）

5. 關於何志盛先生對遊樂船隻操作事宜的問題，主席告知委員，李國平先生已經向海事處海員發證組查詢，並確定同等的本地合格證書持有人無須另外持有遊樂船隻合格證書。相關資料載於上次會議記錄第 21(b)段之後的會後補註。

會議文件第 6/2004 號—“有關根據《商船（本地船隻）條例》的委託檢驗概要”（第 33 次會議記錄第 22-第 27 段）

6. 李國輝先生給委員講述最新情況—
 - (a) 就第 22 段所述關於澄清兩家內地檢驗機關的涵義的問題，稍後於會議上提交的會議文件第 9/2004 號會有所論述。
 - (b) 就第 23 段所述關於防止特許驗船師／機構專業疏忽的彌償問題，正考慮在相關法例或授權文件內加插一條條款，並正徵詢律政司的意見。
 - (c) 如第 24 段所述，所有關於“工作守則—第 I 類、第 II 類和第 III 類船隻”的檢討或修訂均會於技術小組委員會會議上討論，這項工作進度良好。

IV. 提交文件

會議文件第 7/2004 號—“印製油類紀錄簿和垃圾紀錄簿”

7. 羅靄煦先生講解文件，並徵詢委員對油類紀錄簿和垃圾紀錄簿的現有存貨售罄後，香港特別行政區政府日後即不再印製發售這項建議的意見。

8. 楊沛強先生認為這兩本紀錄簿對協助保持海港清潔十分有用。他說，考慮到政府可能會停止印製這些紀錄簿，故建議把現有紀錄簿的格式給航運業通過商會、工會和聯會複製和使用。
9. 由於這兩本紀錄簿可能須作多次修訂，因此，司徒健先生提議把紀錄簿的最新版本上載於海事處網站，供航運業下載。
10. 主席多謝委員的意見，並說委員會稍後會考慮所提出的論點；海事處會研究把紀錄簿上載於互聯網的可行性；若須對紀錄簿作出任何必要的修改，定會向航運業公布。

（會後補註：油類紀錄簿和垃圾紀錄簿也為海域航行船舶所使用。本處曾與處理香港航運事宜的船舶諮詢委員會舉行類似的諮詢會議，與會者最終同意這兩本紀錄簿應繼續由政府印製，供海域航行船舶使用。所印製的紀錄簿會載有最新修訂。由於版權問題，紀錄簿不得複製和不得上載於互聯網，因此油類紀錄簿和垃圾紀錄簿會繼續印製，公開發售。）

會議文件第 8/2004 號 – “香港水域海上航行風險評估綜合研究（第一階段 – 總結報告）”

11. 陳銘光先生告知委員這份文件跟進會議文件第 4/2004 號所述事宜，並邀請顧問公司代表葉子良博士給委員講解“香港水域海上航行風險評估綜合研究”的第一階段研究結果。
12. 何志盛先生建議應該於繁忙時間控制進入維多利亞港中部的船舶流量，因為大多數的碰撞都是在這段時間發生的。葉子良博士答稱，要大多數船隻都支持這項建議會有困難，因為遠洋船的航行受制於某些時間上的安排，其他船隻則寧可在方便其運作的時間入港。
13. 楊沛強先生建議，當船舶要離開所處的錨地時，應盡快駛往就近的航道，因為這些船舶有時會在所處的錨地內隨意行駛，對航行構成危險。他邀請顧問公司考慮於維多利亞港內開設一條航道直接貫通錨地前往馬灣。他認為這樣可減低駛往青衣南面的本地船和遠洋船的碰撞機會。葉子良博士回答說，他們的確考慮過楊先生的建議，但基於以下原因不予採用： -

- (a) 管理錨地需要不同的機制，以及須要重新調配巡邏船，當中涉及大量資源，因此最終的建議是管制船舶的長度。
 - (b) 至於油麻地的情況，對北航道進行任何小規模的改動，都會非常昂貴，例如疏浚，而結果卻不具成效。
14. 爲了盡量減低毗鄰油麻地錨地交通的相互影響，郭錦通先生支持把北航道擴闊的建議，而何衛平先生則認爲應該把北航道移向南面。陳銘光先生回答會於第二階段研究進一步考慮這兩項建議措施。
15. 對於劉國霖醫生和旋偉先生的問題，主席指出—
- (a) 這項研究純粹是關於海上交通的研究。至於陸地和港口設施的使用，海事處還會留意就香港進行的所有策略性規劃，例如《香港港口規劃總綱 2020 研究》。主席告知與會者，當《香港港口規劃總綱 2020 研究》備妥時，便會在臨時本地船隻諮詢委員會會議上討論當中所載的各項建議；
 - (b) 這項航行評估旨在建議一些補救措施來減低風險，以及就有關影響給《香港港口規劃總綱 2020 研究》作爲參考；
 - (c) 考慮到整體港口設施位置和整體航運的慣常做法，這項研究展望截至 2011 年應如何保障海上航行安全；
 - (d) 至於通航計劃的問題，與深圳西部的發展有關，尤其是銅鼓水道。若沒有銅鼓水道，交通頻繁程度和船隻體積均會增加，因此，通航計劃會隨着日益增多的遠洋船而變得越來越重要和不可缺少；以及
 - (e) 關於奇力灘的使用，在敲定任何決定之前，會諮詢所有受影響的港口使用者。

16. 以下回應有關司徒健先生就船隻操作人、船長、輪機員的安全意識和安全文化的詢問－

(a) 陳銘光先生請委員參閱顧問報告的研究結果。他指出，未來的風險水平會與現時的相若，這是因為本地和內地海員樂於改進，並逐步加強安全意識。

(b) 李國輝先生回答說，所有船隻操作人／輪機員均須通過多項測試和考試才可取得執照，以確保香港水域內的航行安全。安全意識培訓是海事處和相關職業訓練院校在即將舉行的會議上所討論的議題之一。一俟得出具體細節，海事處便會給委員匯報此事的發展和進度。

(會後補注：有關航行安全，近期工作小組會議上經討論已贊成在內河船上工作的船員需有海上安全意識培訓，這是符合國內要求，職業訓練院校會開辦有關課程而頒發“安全黃咭”。)

(c) 吳健文先生確認，海事處在過去數年一直為航運業提供安全教育，每年多次舉辦安全意識和安全文化研討會、工作坊。海事處從事這項教育工作多年，日後定會繼續在這個範疇作出貢獻。

(d) 楊沛強先生表示，據他觀察所得，在維港中部操作的高速船有很多不良做法，有時船隻操作人的相關知識水平既不足且過時。他說，海事訓練學院正籌辦強化課程和開展模擬系統的公開招標工作，以期提高船隻操作人的知識水平和安全意識。

(e) 主席補充說，海事處會定期與廣東、深圳主管機關聯絡，就跨境交通的航行安全交流意見和構思。

17. 司徒健先生還評論，船隻從油麻地錨地遷往奇力灘繫泊，從船舶維修的角度來看，意味着船東要面對更大的困難。如果修理設施離船隻更遠，修理成本便會增加。陳銘光先生答覆說，海事處會在第二階段研究諮詢相關行業，並研訂方案給委員進一步評論，然後才作決定。

18. 主席總結，研究會進入第二階段，海事處會與其他相關政府機構聯繫和磋商，以檢視並研訂進一步推行風險控制的策略。委員會在下次會議獲悉此

研究的進展。

會議文件第 9/2004 號－澄清關於“認可機關”一辭提及在文件“有關根據商船（本地船隻）條例的委託檢驗概要”中內的涵義

19. 李國平先生講解這份文件的細節，當中載有驗船師的授權，以及業界對認可機關替香港船東進行檢驗的需求的背景。
20. 對於司徒健先生和朱少輝先生的詢問，李國輝先生澄清－
 - (a) 自九十年代中以來，海事處為着回應船東的要求，多年來都委託內地機關檢驗香港船隻。局外人，甚至連一些本地經營人或許也不清楚中國船級社和中華人民共和國海事局那時實際上是同一機構，只是於數年前分拆為兩家組織。在內地，中國船級社參與所有船舶（漁船除外）的檢驗，而海事局則為負責所有船舶（漁船除外）的政府機關。內地還有另一家政府機構負責漁船事務，即中華人民共和國漁業船舶檢驗局。現時的建議是在新法例下繼續沿用現行安排，以應付船東的實際需求。船東一直都可選擇聘用這兩家機關或船級社。
 - (b) 鑑於內地環境轉變和現代化發展，管理內地驗船師的制度已經理順，而規管的指引和要求也更為清晰。通過近年來與這些內地機關的頻繁聯絡，海事處留意到就驗船師素質和管理而進行的改革達到可接受的標準。
 - (c) 海事處會把委託相關認可機關進行的檢驗範圍限於其在內地的專業範疇（如上文所述）。漁業船舶檢驗局只會獲委託檢驗漁船，而海事局則限於漁船以外的船隻。海事處會適當地承擔監察的職責。這些事宜會納入尚未定稿的授權文件。
21. 主席表示，他明白委員所關注的基本原則，即只有那些有能力進行獲委託工作的機關或船級社才可獲授權。主席總結，首要法則是確保特許驗船師／特許機構／認可機關適任。他說，海事處會限制這些機構獲准檢驗的委託工作的範疇，並會密切監察他們的表現。第二法則是為業界而給船東更為廣泛而屬適任準則之內的選擇。海事處承諾把前文所述的工作範疇限制載於給這些機關的安排文件之內。

22. 委員沒有提出反對，主席總結，澄清得到接納，而這份文件也獲得通過。

會議文件第 10/2004 號 – “《國際船舶和港口設施保安規則》（《ISPS 規則》）的實施”

23. 王永洪先生講解這份文件，給委員提供在香港實施《ISPS 規則》的背景資料和進展情況，以供參閱。

24. 對於委員的詢問，主席澄清如下－

(a) 關於許多船隻或不能於 7 月 1 日實施日期之前符合《ISPS 規則》發證規定的問題，海事處已向國際海事組織(IMO)建議在 7 月 1 日之前發臨時證書給保安計劃已獲核准的船隻。海事處會等待並遵循 IMO 的決定。

(b) 港口國監督方面，海事處會遵循《東京諒解備忘錄》指引，該指引建議採用與《國際海上人命安全公約》和《防污公約》相同的規則。舉例說，若入港船舶違反技術規定但不構成保安威脅，即不具備有效的國際船舶保安證書，海事處會讓該船入港，然後將該船扣留，海事處會研究 IMO 議定的事項，並遵循 IMO 的指示。

(c) 檢查貨物工作正由香港海關處理，屬其他舉措。

(d) 政府繫泊浮標和錨地的港口設施保安計劃已經備妥，將由指定當局核准。

(e) 香港港口和香港註冊船舶的海上保安級別會於 2004 年 6 月 1 日起通過海事處互聯網網站公布。

VI. 下次開會日期

25. 議事完畢，會議於下午 12 時 15 分結束。下次開會日期容後通知。