

本地船隻諮詢委員會
第 21 次會議記錄

日期：2016 年 12 月 30 日（星期五）

時間：下午 2 時 45 分

地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

主席：	王世發先生	海事處副處長	
委員：	吳國榮先生	造船業	
	蕭炳榮先生	海員團體	
	陳煥龍先生	載貨船隻營運	
	溫子傑先生	小輪及觀光船隻營運	
	張國偉先生	渡輪船隻營運	
	方智輝先生	內河貨物營運	
	楊上進先生	漁業	
	羅家康先生	警務處警司（行動）（水警總區總部）	
	楊布光先生	海事處總經理／本地船舶安全	
		〔講解會議文件第 16 及 18／2016 號〕	
	廖幹文先生	海事處總經理／港務（署理）	
	秘書：	冼銘俊先生	海事處行政主任（委員會及總務）

列席者

黃立華先生	海事訓練學院
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
左宜安先生	香港油麻地小輪船有限公司
彭華根先生	香港漁民互助社
李志強先生	海上遊覽業聯會
郭志航先生	海上遊覽業聯會
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司
李誠慶先生	西貢街渡商會
胡家信先生	華南拖船有限公司
陳樹華先生	香港鴨脷洲機器同業公會
馮華先生	香港鴨脷洲機器同業公會

鄭 琪先生 海事處副處長（特別職務）
蔡志全先生 海事處總經理／船舶註冊及海員事務
〔講解會議文件第 20／2016 號〕
羅立強先生 海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)
〔講解會議文件第 13 及 19／2016 號〕
鄧慶江先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全
〔講解會議文件第 14／2016 號〕
李子僑先生 海事處高級政務主任（特別職務）
〔簡介會議文件第 15／2016 號〕
吳扣慶先生 海事處高級海事主任／危險貨物及檢控
李國平先生 海事處項目統籌主任（本地船舶）
鄒平先生 海事處海事主任／策劃及發展協調(3)
〔列席會議文件第 17／2016 號〕
關慕賢女士 路政署高級工程師 10／港珠澳大橋
〔簡介會議文件第 17／2016 號〕
關維信先生 彼安托亞太顧問副總監
〔簡介會議文件第 17／2016 號〕
潘達先生 奧雅納工程顧問高級駐工地工程師
〔列席會議文件第 17／2016 號〕
曾銘光先生 奧雅納工程顧問高級駐工地工程師
〔列席會議文件第 17／2016 號〕
毛朗奇先生 奧雅納工程顧問駐工地工程師
〔列席會議文件第 17／2016 號〕
胡信源先生 AECOM 高級駐工地工程師
〔列席會議文件第 17／2016 號〕

因事缺席者

黃立帆先生 船舶檢驗工作
黃良蔚先生 海事保險業
陳念良先生 遊艇營運
司徒法先生 船舶建造及維修業
麥昭基先生 海員訓練

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議，並歡迎以下新委員：

新非官方成員—

方智輝先生接替樊樹榮先生〔內河貨物營運〕

楊上進先生接替何俊賢議員〔漁業〕

新官方成員—

羅家康警司接替劉經倫警司〔香港警務處〕

2. 主席續說，2016年11月18日的憲報公告已公布海事處處長行使《商船（本地船隻）條例》（第548章）第4(2)(d)條所賦予的權力，委任及再度委任本地船隻諮詢委員會的非官方成員，任期兩年，由2016年12月8日起至2018年12月7日止¹。
3. 秘書匯報以下有關「利益申報」事宜。主席於2016年11月18日發出委任信／再度委任信予各委員，信中述及會議文件第4／2007號「本地船隻諮詢委員會委員利益申報」²，並夾附其附錄「利益登記冊」表格。主席和各委員（包括官方成員與非官方成員）須於新加入委員會時及其後每年一次，填寫該表格有關直接或間接、金錢或其他性質的個人利益。
4. 〔會後補註：秘書處於2017年1月4日已收集主席和所有委員填妥的「利益登記冊」表格。〕
5. 秘書續說，委員在往後的會議中遇到涉嫌利益衝突之議題，也須在會議上即席申報利益，詳情參閱第4／2007號段7。所有利益申報個案須載入會議記錄。

¹ <http://www.gld.gov.hk/egazette/pdf/20162046/cgn201620466465.pdf>

² http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp4_07c.pdf

II. 通過上次會議記錄

- 秘書
6. 第 20 次會議已於 2016 年 6 月 30 日舉行，會議記錄（雙語版本）於 2016 年 9 月 29 日以電郵分發給委員傳閱。該會議記錄無須修訂，獲得通過。
 7. [會後補註：第 20 次會議記錄於 2017 年 1 月 17 日上載至海事處網頁。³]

III. 報告事項

- 海事主任／策劃及發展協調
- (i) 會議文件第 17／2016 號 – 修訂《船舶及港口管制規例》（第 313A 章）附表 5 香港國際機場附近限制區域
8. 關慕賢女士（路政署高級工程師 10／港珠澳大橋）匯報，港珠澳大橋香港段工程（包括香港口岸及香港接線工程）擬於 2017 年年底完成達致通車條件為目標，有關對第 313A 章附表 5 所提出的修訂建議須於 2017 年年底前實施。該資料文件旨在向各委員說明最新的附表 5 擬議修訂。
 9. 主席補充，路政署已在 2009 年就有關工程項目諮詢本地船隻諮詢委員會（會議文件第 8／2009 號）⁴，亦於 2009 年 6 月 3 日的聯合諮詢論壇中介紹，就港珠澳大橋香港接線及香港口岸和屯門至赤鱸角連接路徵詢意見（第 6 次會議紀錄段 7）⁵。
 10. 關維信先生（彼安托亞太顧問副總監）向委員闡述香港國際機場附近限制區域（投影片載於附錄⁶）。
 11. 各委員沒有提出意見，並備悉會議文件第 17／2016 號。

³ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m160630c.pdf

⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp8_09c.pdf

⁵ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m090616c.pdf

⁶ 只有英文版本

高級驗船主任／本地船舶安全 (ii)

會議文件第 14／2016 號 – 本地貨船安裝船舶自動識別系統資助計劃

12. 鄧慶江先生（海事處高級驗船主任／本地船舶安全）匯報，該資料文件載述本地貨船安裝船舶自動識別系統（英文簡稱“AIS”）資助計劃的詳情。秘書處於 2016 年 10 月 28 日以電郵向委員傳閱該資料文件，至開會當天並未收到委員的反對或其他意見。
13. 鄧慶江先生指出，本地船隻諮詢委員會在 2014 年 4 月 25 日的第 15 次會議（該會議記錄段 3 至 8）⁷通過會議文件第 3／2014 號⁸在本地船隻安裝 AIS、雷達和甚高頻無線電話的建議，亦備悉政府會全額資助本地船隻安裝 AIS 及半額資助本地船隻安裝雷達。
14. 鄧慶江先生續稱，本地貨船安裝 AIS 資助計劃的申請，截止日期為 2018 年 2 月 28 日。每艘合資格船隻可以實報實銷的方式獲資助安裝合資格 AIS 的全額費用（即購置及安裝設備的費用均獲資助），但以 26,700 元為上限。申請人須注意會議文件第 14／2016 號內第 4 段所詳述的申請資格條款。主席呼籲各委員轉達業界盡早遞交申請。
15. 各委員沒有提出意見，並備悉會議文件第 14／2016 號。

高級政務主任（特別職務） (iii)

會議文件第 15／2016 號 – 有關在本地船隻安裝船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電話的法例修訂的實施日期

16. 李子僑先生（海事處高級政務主任（特別職務））簡介會議文件第 15／2016 號。

⁷ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvac_m140425c.pdf

⁸ http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp03_14c.pdf

17. 主席補充如下—

- (i) 就第 I 類別船隻上安裝及操作 AIS 的規定，相關的資助計劃已於 2016 年 1 月 31 日⁹截止。處方相信有關規定於 2017 年 4 月 1 日實施是合適的安排。
- (ii) 就第 II 類別船隻上安裝及操作 AIS 的規定，秘書處於 2016 年 12 月 9 日收悉香港貨船業總商會的建議，於該文件段 3(ii)“於第 II 類別船隻上安裝及操作 AIS 的規定”一欄中，詳細列出受規定的第 II 船隻類別，以便業界參閱。秘書處於 2016 年 12 月 22 日回覆香港貨船業總商會，並已於該欄加上註腳，更新的文件已於翌日以電郵發給各委員，以供參閱。上述註腳為：

「本處曾於本地船隻諮詢委員會會議文件第 3 / 2014 號 (http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp03_14c.pdf) 第 7 段列出將受規定的第 II 類別船隻，包括：(a) 總噸位為 300 或以上、裝有推進引擎的第 II 類別船隻；及(b) 用作運輸危險品的第 II 類別船（不論是否已配備推進引擎），即危險品運輸船、有毒液體物質運輸船及石油運輸船。」

主席續說，有關資助計劃的截止日期為 2018 年 2 月 28 日（見上文段 14）。處方相信有關規定於 2018 年 3 月 1 日實施是合適的安排。

- (iii) 就第 I 類別船隻上安裝及操作雷達的規定，業界曾表示關注船員有否足夠訓練，另關注有關教育機構有否足夠資源開設相關課程。處方已

⁹ 見會議文件第 11 / 2014 號 (http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp11_14c.pdf)

與海事訓練學院和香港海員工會商討。據悉，若集齊人數（約 12 人），有關機構便可開班。處方相信有關規定於 2017 年 12 月 1 日實施是合適的安排。

18. 溫子傑先生希望延長第I類別船隻安裝雷達資助計劃的申請期限（現時資助計劃截止日期為 2017 年 3 月 31 日¹⁰）。他解釋，有 20 多名船東因安裝的雷達並未符合海事處的要求〔會後補註：要求為《工作守則—第I類別船隻安全標準（2017 年 3 月版）》附件I-4 所載列的技術規格〕，而不能就其安裝的雷達申請處方資助。主席回應，處方當初估計約 50 多艘船隻將申請雷達資助計劃。然而，直至 2016 年底，本處只收悉兩宗申請，而兩宗個案所安裝的雷達均未符合其技術規格。處方的立場實為提升海上安全，亦理解安裝新的航行設備會為業界帶來額外的財政負擔。因此，處方樂意考慮延長安裝雷達資助的申請期限。然而，第I類別船隻上安裝及操作雷達的實施日期則維持不變（即由 2017 年 12 月 1 日起（見該文件段 3.(iii)）。處方會盡快處理有關延長本地載客船隻（第I類別船隻）安裝雷達資助計劃申請期限的建議。
19. 〔會後補註：處方擬定該資助計劃的申請期限由 2017 年 3 月 31 日延長至 2017 年 9 月 30 日。〕
20. 裴志強先生詢問，就該文件段 3.(iv)，何謂「自運輸及房屋局局長以憲報公告指定的日期起實施」。主席回應，於第I類別船隻上安裝及操作甚高頻無線（英文簡寫“VHF”）電話的規定，涉及所有獲准載客超過 12 人的渡輪或小輪。處方估計，該規定會牽涉約 600 多名船員。海事處曾表示有關的規定將在有足夠船員考獲有關資歷及培訓配套安排就緒後才生效。至於資歷方面，乃通訊事務管理局（而非海事處）舉辦考試。

¹⁰ 見會議文件第 16/2015 號 (http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/pdf/lvacp16_15c.pdf)

通訊事務管理局將簽發資格證明書予考試及格者，因此希望業界尊重通訊事務管理局的專業判斷。〔會後補註：考試詳情載於通訊事務管理局的網頁¹¹。〕

21. 各委員備悉會議文件第 15/2016 號。
22. 〔會後補註：涉及《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）及《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（第 548G 章）的法例修訂已於 2016 年 12 月 9 日刊憲。¹² 相關的先訂立後審議的立法程序亦已於 2017 年 2 月 8 日完成。〕

總經理
／本地
船舶安
全

會議文件第 16/2016 號 –
關於擴大委托特許機構檢驗本地船隻的範圍詳情

23. 楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）匯報，該資料文件載述擴大委托特許機構檢驗本地船隻的範圍詳情。秘書處於 2016 年 12 月 19 日以電郵向委員傳閱該資料文件，至開會當天並未收到委員的反對或其他意見。
24. 楊布光先生闡釋，根據《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）第 7 或 7A 條例，有關人士／機構／當局已經由處長特許或獲承認，可施行該條例而對本地船隻進行的圖則核批、檢查或檢驗工作。處方現正安排將特許機構所聘用的驗船師可為本地船隻服務的範圍全面擴大包括：
 - (i) 第 I 類別船隻及第 II 類別的高風險船隻（即包括石油運輸船、危險貨物運輸船、有毒液體物質運輸船、或任何可載運危險貨物的船隻）；及
 - (ii) 總噸 150 以上或載客 60 人以上的第 IV 類別船隻。

¹¹ http://www.ofca.gov.hk/tc/industry_focus/telecommunications/others/cert_sso/index.html

¹² 2016 年第 186 號法律公告 (<http://www.gld.gov.hk/egazette/pdf/20162049/cs220162049186.pdf>)

2016 年第 187 號法律公告 (<http://www.gld.gov.hk/egazette/pdf/20162049/cs220162049187.pdf>)

25. 楊布光先生續說，現時的特許機構為美國、法國、意大利和中國船級社。吳國榮先生詢問勞氏船級社是否為特許機構之一。主席回應，處方已發信邀請勞氏船級社，尚待回覆。〔會後補註：勞氏船級社（亞洲）於2017年1月23日起被委託為特許機構。〕
26. 各委員備悉會議文件第16/2016號。海事處預期會於2017年第一季修改相關工作守則並刊憲以落實上述擴大特許機構服務範圍的相關安排。
27. 〔會後補註：海事處於2017年3月3日刊憲，落實擴大委托特許機構檢驗本地船隻的範圍。「獲承認當局、特許機構及特許驗船師名單」〈更新於2017年1月23日〉載於本處網頁¹³。〕

IV. 前議事項

總經理 (i)
／船舶
註冊及
海員事務

模擬駕駛操作評估

28. 主席表示，上次（即第20次）會議記錄段60述及模擬駕駛操作評估。海事處原計劃於2016年第三季修改考試規則，加入「模擬駕駛操作評估」的規定，然而業界擔心有關課程提供機構有否足夠資源開設相關課程。處方遂於會後向海事訓練學院和香港海員工會了解情況。
29. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）報告，海事訓練學院鑒於只獲悉1名申請人報讀模擬駕駛操作評估課程，未能開班。而香港海員工會曾於2015年8月下旬舉行為期4天的先導課程，有8位人士參加。鑒於其後申請不足，香港海員工會其後亦未能開班。

¹³ http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/ocean/pdf/lvs_list.pdf

30. 主席補充，處方翻查過去兩年（即第 2015 年和 2016 年）統計數字，由二級船長獲取一級船長的人數平均為每年 80 人，估計其中的 20 至 30 人會操作第 I 類別船隻，另申領遊樂船隻操作人證明書由二級考獲一級的人數平均為每年 30 人，處方因而推算每年約 30 至 40 人須報讀模擬駕駛操作課程。主席續說，據悉，約 10 至 12 人報讀該課程，香港海員工會便可開班。處方估計課程提供者若每年可開辦 3 班課程，應可滿足業界需求。有見及此，主席建議 2017 年為過渡期，讓業界有足夠時間應對該轉變，處方將於 2018 年 1 月 1 日起正式落實「模擬駕駛操作評估」的規定。另本處亦鼓勵現時持有本地船隻船長三級操作人證明書的人士，如有興趣，也可報讀模擬駕駛操作評估課程。
31. 張國偉先生希望處方發信予課程提供者，指明他們在 2018 年起每兩個月開班不少於一次。主席回應，大家需諒解課程營運者乃自負盈虧，開設課程有成本支出。惟本處可發信予兩間課程提供者（即香港海員工會及海事訓練學院），要求他們在 2018 年內開設一共不少於 3 班的模擬駕駛操作評估課程。
32. 主席亦懇請溫子傑先生（代表港九電船拖輪商會）擔當統籌的角色，呼籲船東集齊人數一夥兒報讀課程。溫子傑先生附議。

V. 新議事項

高級海
事主任
／海港
巡邏組
(1)

- (i) 會議文件第 13／2016 號 - 建議撤銷「多程進港許可證」每次來港停留時數上限的條件
33. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）講解該文件，並徵求委員同意，為了便利內河船充分利用「多程進港許可證」，處方建議撤銷有關每次來港停留最多 48 小時的條件，以促進接駁船業的運作。

視乎業界的意見，是項建議將於 2017 年第一季實施。

34. 主席補充，秘書處於 2016 年 10 月 20 日以電郵向委員傳閱該文件，於 11 月 4 日收悉香港貨船業總商會的意見，述及本港躉船業憂慮倘若撤銷停留時數上限，會讓一些內河船有機可乘，非法「〔在〕港〔操〕作」。處方已於 2016 年 12 月 2 日與香港貨船業總商會和港九電船拖輪商會商討關於非法「港作」的事宜，並呼籲業界如發現「港作」，從速通知本處跟進。
35. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）報告，本處過往兩年（2015 年和 2016 年）的執法情況：(i) 就違反許可證的條件¹⁴，本處作出 7 宗檢控；(ii) 就內河船直接停泊在遠洋船隻¹⁵，本處作出 102 宗檢控。
36. 另就業界憂慮內河船會否藉撤銷停留時數上限停留更久，主席分析，「單程進港許可證」每次來港的停留期為七天；而「多程進港許可證」為一個月可往來香港十次，即平均每次最多可停三天（30 天÷10 次）。因此，「多程進港許可證」本身的運作已縮短內河船在香港港口停留的時間。
37. 郭德基先生詢問，海事處如何辨別該內河船是否進行「港作」。羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，表面證供多為內河船直接停泊在遠洋船隻。郭德基先生建議，海事處應檢查該內河船有否提單(bill of lading)、貨櫃編號與其提單的資料是否吻合、是多個貨櫃還是單一貨櫃沒有提單等。主席指

¹⁴ 《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）第 45 條：凡任何附加於某(e)段船隻〔即(i)在中國大陸或澳門註冊；(ii)用於前來香港或自香港前往其他地方進行貿易；及(iii)獲中國大陸或澳門的政府當局發出任何證明書（但任何獲認可的公約證明書除外）允許該船隻前來香港進行貿易〕的停留許可證上的條件在無合理辯解的情況下遭違反，該船隻的船東、其代理人及該船隻的船長即屬犯罪，一經定罪，可各處第 3 級罰款。

¹⁵ 《商船（本地船隻）（一般）規例》（第 548F 章）第 27(2)條：除非獲處長允許，否則(e)段船隻〔見以上註腳定義(e)段船隻〕不得緊靠任何船舶而停放。

出處理「港作」問題牽涉各方面的合作，呼籲商會可向本處舉報懷疑個案，海港巡邏組亦應多加留意。

38. 姜紹輝先生（代表港九水上漁民福利促進會）詢問，該文件的建議會否加劇本港避風塘的負荷。羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，本處經評估後，認為是項建議不會增加避風塘的使用率。
39. 主席表示，「進港許可證」與「避風塘需求」乃不同的議題。本處與內地相關部門經常保持溝通。在颱風季節，兩地部門皆會呼籲船隻盡快駛回母港避風，本處海港巡邏組亦會在本港水域加強巡邏。
40. 委員沒有提出其他意見，會議文件第 13／2016 號遂獲通過。
41. [會後補註：海事處已於 2017 年 2 月 16 日撤銷內河船「多程進港許可證」每次來港停留最多 48 小時的條件。]

高級海 (ii)
事主任
／海港
巡邏組
(1)

會議文件第 19／2016 號 -
建議就大型海上活動中的安全措施立法

42. 羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）講解該文件，並請委員就經修訂的大型海上活動的安全措施立法建議提出意見。
43. 裴志強先生詢問，海事處如何釐定該文件段 11 的「指明時間」和「指明水域」。羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，以 2015 年 12 月 31 日除夕倒數滙演、農曆新年年初二及十·一國慶煙花滙演為例，講解數次活動的限制時間和限制區水域。至於該文件述及的「指明時間」和「指明水域」，本處仍在商討，並會參考歷次煙花滙演之情況，多是活動進行前後一、二小時及封鎖線內 300 至 400 米左

右。

44. 張國偉先生建議，為方便具體操作，海事處可考慮在較易界定的地標繪畫直線：如西九龍文娛藝術區至港澳碼頭為西封鎖線、紅磡碼頭至銅鑼灣避風塘為東封鎖線。海事處總經理／港務（署理）回應，當釐定「指明水域」時，處方將參考歷年煙花匯演的限制水域範圍，以制定長遠的「指明水域」。主席補充，具體的「指明時間」和「指明水域」尚待制定。
45. 裴志強先生詢問，海事處如何辨別在「指明水域」範圍內的船隻為一般載客業務或是觀賞煙花業務。羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，該文件段 12 道：「有關立法建議將不適用於經營《渡輪服務條例》（第 104 章）所界定的專營服務或領牌服務的本地船隻；緊靠泊位而停放的本地船隻；以及在避風塘內停泊、繫泊、碇泊或繫固的本地船隻。」
46. 裴志強先生續問，就只純粹接載乘客，並非觀賞煙花活動的船隻，會否成為處方受本立法建議下管制的船隻。羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）回應，本處職員將上船查核船隻航程的目的，如非觀賞煙花，該等船隻並不涵蓋該文件的有關立法建議。
47. [會後補註：立法建議將適用在「指明水域」範圍內可運載乘客的本地船隻，由於「指明水域」和「指明時間」仍未制定，執行細節亦有待商榷。然而，在大型海上活動例如維港煙花匯演舉行前的幾小時，「指明水域」內的碼頭和附近的海上交通已非常繁忙，而且陸上亦有相應的封路和人潮管制等措施。故此，如非參與觀賞煙花活動的船隻，應選用「指明水域」以外的登岸點上落其乘客。]
48. 李志強先生指出，該文件段 22 的「現建議的規定不

再要求乘客和船員名單必須保存在船上，而是船長在獲授權人員要求時須出示該名單」一句意思含糊。鄭琪先生（海事處副處長（特別職務））回應，該段的意思為擬議的法例修訂將不規限保存名單的方式和地點，旨在方便執法人員的搜救工作。李志強先生認為，縱然船長出示該名單的形式不限（紙張、平板電腦、智能手機等），船長仍須出示該名單，故建議處方將該句改為「船長須準備一份乘客和船員名單，形式不限，方便執法人員索取該文件。」主席表示，本處會於有關文件確保段意清晰。

49. 關於該文件段 27「保障個人資料」，張國偉先生希望處方屆時執行該法例前，會另發補充資料予業界，讓本地船長及船隻營運者加深對《個人資料（私隱）條例》（第 486 章）中有關收集、持有、處理或使用個人資料的規定。主席多謝其建議，指出這乃「宣傳教育」的範疇，處方會適時跟進。
50. 楊上進先生詢問，海事處如何定義「大型海上活動」。主席回應，各委員可參閱該文件第 3 頁註腳 4「“大型海上活動”指(a) 以海事處佈告公布；(b) 屬於須封閉海上某水域舉行；以及(c) 會吸引眾多船隻為觀賞而聚集在其舉行之處的緊鄰水域的活動，例如煙花匯演、煙火匯演等。」楊上進先生續問，海事處如何釐定不同活動組織者的法律責任。主席回應，活動組織者須向本處申請許可，本處亦會與警務處水警聯繫有關海上交通管制和安全措施。羅家康警司呼應，海事處處長每次就大型海上活動皆會發放海事處佈告，該等活動遂會跌入該文件立法建議的範圍內。
51. 主席多謝各委員的意見。委員沒有提出其他意見，會議文件第 19／2016 號遂獲通過。本處將就上述修訂的立法建議諮詢立法會經濟發展事務委員會。

總經理 (iii)
／船舶

會議文件第 20／2016 號 –
《本地合格證明書考試規則》的擬議修訂

52. 蔡志全先生（海事處總經理／船舶註冊及海員事務）向各委員講解該文件，並請委員就《本地合格證明書考試規則》¹⁶的擬議修訂提出意見。他澄清，該文件英文版本的附錄二段 3.7.1(1)應由“have already obtained the Coxswain Grade 3 Certificate or equivalent”改為“have already obtained any Grade Coxswain Certificate or equivalent”。
53. 張國偉先生表示，原則上同意本文件，但需多些時間了解細節。溫子傑先生附議，並建議優化其中細節。例如，免除課程前仍須具備一個月船上經驗的要求，以增加年青人投身航運業的機會和興趣，因此建議處方把考試前的船上經驗要求，延後至通過船長三級證明書考試之後。
54. 主席原則上接受，但表示須聯繫相關課程提供者和課程資助機構理順課程細節和資助要求。
55. 主席知悉各委員原則上支持本處《本地合格證明書考試規則》的擬議修訂，惟需要多些時間了解其具體細節，因此讓各委員在會後一個月來以書面形式呈交意見（如有）。海事處總經理／船舶註冊及海員事務同時亦會聯繫各方理順其具體細節，預期 2017 年中或之前落實該文件的建議。
56. 姜紹輝先生詢問如何釐定該文件段 3.(b)(v)的「船上工作經驗」，例如全職或兼職在船上工作是否皆被海事處接納、是否一定要出示強積金供款證明，云云。主席回應，姜先生可在 2017 年 1 月的第 III 類別船隻小組委員會上就其細節發表意見。
57. 就胡家信先生詢問有關牌照加簽收費一事，主席回覆處方根據現在法例的條文收取費用。〔會後補註：本

¹⁶ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/examrules_lv_c.pdf

處各類服務收費表（包括牌照費）載於本處網頁。^{17]}

總經理 (iv)
／本地
船舶安
全

會議文件第 18／2016 號 –
分拆並修訂第 I 至 IV 類別船隻安全標準之工作守則

58. 楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）講解該文件，並請委員就分拆並修訂《工作守則—第I、II及III類別船隻安全標準》¹⁸及《工作守則—第IV類別船隻安全標準》¹⁹（統稱《工作守則》）的建議提出意見。處方準備在2017年第一季內將新修訂的工作守則以刊憲形式落實。
59. 楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）闡述，與業界討論後，將修改《工作守則—第II類別船隻安全標準》第II章「驗船／檢查、發證及圖則審批備存」的「第II類別船隻驗船週期指引表」第8、10和11項²⁰。另楊布光先生澄清，有關「第II類別船隻驗船週期指引表」，處方已擬定其新船交通舢舨、現有起重機躉船、現有工作船、現有平面工作躉、乘客用登岸浮躉首次上排到期日的計算修訂方案，以取代該工作守則的註*2²¹，詳情如下：

¹⁷ http://www.mardep.gov.hk/en/pub_services/fees.html

¹⁸ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop123c.pdf

¹⁹ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/ocean/pdf/lvs_cop4c.pdf

²⁰

編號	船隻建造物料	船隻類型	船隻長度 (L) (m)	船東聲明書 (1*)	(船隻類別) 上排檢驗相隔期 (年) (見表 7-2)	水上檢驗相隔期 (見表 7-3)
機動船						
(8)	木質	新船 交通舢舨	<8	-	(IIB 類) 4(*2) (大排)	每年
(9)	木質	新船，現有船	<8	-	-	每年
非機動船						
(10)	鋼質	現有起重機躉船、 現有工作船、 現有平面工作躉	任何長度	-	(IIB 類) 6(*2) (大排)	每年
(11)	鋼質	乘客用登岸浮躉	任何長度	每年	(IIB 類) 6(*2) (大排)	2

²¹ 該工作守則（原稿）的註*2為：「船隻之首次上排到期日為本工作守則修訂版生效後，船隻

- (a) 船隻之首次上排到期日為 2017 年 7 月 1 日或以後，船隻初次領牌日起計的第 6 週年日前（木質新船交通舢舨為第 4 週年日前）；或隨船東選擇，與即將到期的年度檢驗同時進行。
 - (b) 如船隻在 2018 年 7 月 1 日前須上排，可延期至下一週年日前上排，或與即將到期的年度檢驗同時進行。
 - (c) 在特別情況下及視乎情況而定，可再延期上排最長至 2020 年 6 月 30 日。船東須在規定上排到期日前最少 3 個月，向海事處提交書面申請及理由和相關文件，證明該船隻不能在規定到期日或以前上排。再延期的上排檢驗應與年度檢驗同時進行。另外，申請再延期上排的船隻，過往年度檢驗結果必須令人滿意，才獲考慮延期上排。
 - (d) 在 2020 年 7 月 1 日或以後，任何船隻須按規定上排檢驗，並與年度檢驗同時進行。
60. [會後補註：海事處於會後增添第(e)項：「在本工作守則生效後至 2017 年 6 月 30 日期間，如船隻上排及經海事處人員／特許驗船師檢驗後符合要求，可被視為完成第(a)項的要求，則下次上排到期日可定在 2023 年。若是長度少於 8 米的木質新船交通舢舨，下次上排到期日則可定在 2021 年。」]
61. 主席總括，了解業界需時適應「上排」(slipping)措施，首批實施日期定於半年後（即 2017 年 7 月 1 日或之後）；另知悉業界未必能一次過安排所有船隻上排，遂建議分階段執行，直至在 2020 年 7 月 1 日起，任何船隻須按規定上排檢驗，並與年度檢驗同時進行。

初次領牌日（或根據海事處記錄船隻的上次上排日）起計的第6週年（新船交通舢舨，第4週年）。如船隻在工作守則生效後一年內須上排，可延至在兩年期間內上排可延期至下一週年日或之前上排。」

62. 張國偉先生認為，上排的成本龐大，希望海事處與運輸署協商有關渡輪牌照營運的條款安排。主席回應，海事處的出發點為確保乘客上落躉船的安全，上排方案乃本處的首次要求，以確保海上安全，但明白上排時間亦須船廠配合，因而分段推行。至於有關渡輪牌照營運、票價釐訂、市民需求等方面，實屬運輸署的職權範圍。
63. 就姜紹輝先生的提問，主席回應，新船的定義不變，即 2007 年或之後獲發牌照或新建造的船隻。〔會後補註：詳見《商船（本地船隻）（安全及檢驗）規例》（第 548G 章）第 2 條釋義²²〕。
64. 就港九電船拖輪商會於 2016 年 12 月 15 日的電郵查詢有關《工作守則—第 II 類別船隻安全標準》一事，主席回應如下：
- (i) 就船隻因改動長闊度等雜項，建議船東安排年檢時一次過更新其船隻資料，本處之驗船證明書的費用將包括更新其雜項。若船東年檢以外提出更新其船隻資料的要求，本處會另收費用；

²² (a) 符合以下描述的本地船隻— (i) 在本規例生效日期之前，從未根據《船舶及港口管制條例》（第 313 章）第 IV 部獲發牌；及 (ii) 在本規例生效日期當日或之後，才有尋求運作牌照的申請首次就該船隻提出；但不包括在緊接該日期之前的 12 個月內安放龍骨或處於相若建造階段，而在該日期仍在建造中的船隻；

(b) 不屬(a)段所指的本地船隻，但在本規例生效日期當日或之後進行符合以下描述的更改的船隻—

(i) 對— (A) 根據《證明書及牌照規例》發出或批註的擁有權證明書所記錄的該船隻的長度、寬度或深度的更改；(B) 主推進引擎的輸出功率作出的、造成以下效果的更改— (I) 該引擎的輸出功率較其檢查證明書或驗船證明書所記錄者高出 10% 或以上；或 (II) 在根據第 3 部批准的圖則中顯示的關乎推進軸系或船尾軸管的材料、構件尺寸或設計的詳情不再準確；或 (C) 該船隻載客量的更改，以致載客量由不超過 60 人增至超過 60 人，或由不超過 100 人增至超過 100 人；或

(ii) 更改的程度，令— (A) 根據《證明書及牌照規例》作為某類別或某類型的船隻而領有證明書的該船隻，不再適合繼續作為該類別或類型的船隻而領有證明書；或 (B) 該船隻不再適合被歸類為 A 類船隻或 B 類船隻。

- (ii) 本處已刪除第 IX 章第 4.2.2 節及第 4.3.1 節列表中關於第 I 及 III 類別船隻的數據顯示，以便清楚顯示第 II 類別船隻的要求；
 - (iii) 就主機、齒輪箱和尾軸等檢驗間隔期延長方案的主機和齒輪箱運行時間記錄及聲明書範本，海事處總經理／本地船舶安全將會跟進；及
 - (iv) 就鋁殼船和鐵殼船的蝕耗極限，本處參考船級社的檢驗指引，鐵和鋁的的甲板和船殼板蝕耗極限分別為 30% 和 15%。楊布光先生（海事處總經理／本地船舶安全）補充，處方亦翻查 2016 年關於鋁殼船的驗船記錄以作參考，船齡 20 年的鋁殼船的船殼板之蝕耗率約為 1 至 3%；船齡 40 年約為 5 至 7%，因此，在正常情況下，及船隻的維修、保養和操作合宜，船體外殼板不應達至上述的蝕耗極限。
65. 另就香港貨船業總商會於 2016 年 12 月 14 日的電郵有關《工作守則—第 II 類別船隻安全標準》的 17 項意見，主席回應如下：
- (i) 有關錯別字、段落、頁數等錯處，本處多謝業界的校對，並已作出修訂；
 - (ii) 對於業界要求處方釐訂就 II-7 頁表 5-1 註*8「船上布置如與原總布置圖所示有任何改變，修訂圖則亦須提交」中「任何改變」一詞的定義，乃本處內部的工作事務，與修訂該冊工作守則本身無關；
 - (iii) 就第 II 類別船隻非機動躉船的主甲板邊是否須裝設護欄或舷牆，本處認為船隻必須在當眼處設有適當警告牌，說明甲板邊沒有護欄或舷

牆裝置，當船隻航行時，船上人員如非工作需要，不應在主甲板上行走或進行任何活動；及

- (iv) 處方不同意商會建議 I-8-1 附件的檢驗登岸平台及登岸浮躉指引由「乘客」改為「人員」。登岸平台應由乘客上落，而非工程人員，不宜擴大其範圍。

66. [會後補註：本處將於會後以電郵回覆各商會。]

67. 溫子傑先生對分拆並修訂相關工作守則並無反對。委員沒有提出其他意見，會議文件第18／2016號遂獲通過。

68. [會後補註：處方收集業界的意見後，於2017年1月6日和13日發出其四冊工作守則（雙語版本）（更新版—1月擬稿）及勘誤表。因各委員於限期前（2017年1月20日和2017年1月26日）沒有意見，視為已確認有關工作守則及文件。海事處隨後於2017年3月3日刊憲，分拆並修訂相關工作守則。²³]

VI. 其他事項

(i) 毅進文憑課程

總經理
／船舶
註冊及
海員事
務

69. 張國偉先生表示，在上次自資高等教育聯盟轄下的毅進文憑課程管理委員會會議中，知悉明愛社區書院將舉辦有關航運的毅進文憑課程，以鼓勵年青人投身本地航運業。他續說，該課程按照本地船長三級證明書考試手冊內的綱要²⁴為藍本，並詢問處方會否考慮當學生完成該毅進文憑課程後，可否豁免會議文件第20／2016號其「船上工作經驗」的要求。

²³ <http://www.gld.gov.hk/egazette/pdf/20172109/cgn201721091134.pdf>

²⁴ http://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/coxswain_grade3_guide.pdf

70. 主席多謝張國偉先生的建議，指出政府的海運政策包括人才培訓，歡迎任何促進年青人投身本地航運業的建議。而有關紓緩本地航運業的人手短缺的建議，亦可向香港海運港口局轄下的人力資源發展委員會反映。主席建議張國偉先生提供該課程的具體細節再作討論。

高級海事主任
／海港巡邏組
(1)

2016年12月31日除夕倒數滙演

71. 張國偉先生表示，往年除夕倒數滙演的複航時間為凌晨一時。鑒於煙花滙演與煙火滙演的演出時間有別（前者多是晚上八時，長二十多分鐘的滙演，後者多是凌晨零時，長約十分鐘的滙演），他希望海事處檢視相類似活動的復航時間，以便利居住離島的居民在除夕倒數滙演後可盡快乘船回家。
72. 主席認為，有關除夕倒數滙演封鎖和解封限制區水域的具體細節，宜在滙演工作小組會議中討論。主席續說，由於兩項活動的時間長短不同，處方處理封鎖線和解封程序有別，另於會後將與羅立強先生（海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)）商討。
73. [會後補註：為使船隻有秩序地離開，當日活動後，限制區的東西封鎖線會分階段解封。西封鎖線於一月一日凌晨約一時十分解封；東封鎖線則因應維多利亞港的交通情況，在凌晨約一時二十分解封。]

高級海事主任
／船隻航行監察中心
(iii)

濃霧下高速客船的「速度管制豁免」無效

74. 張國偉先生表示，在2016年12月29日船隻航行監察中心會議中向海事處海事主任／船隻航行監察中心與海事處海事主任／牌照及關務反映，現時天文台已就香港維多利亞港水域的能見度劃分為東、西水域〔會後補註：西面為中環；東面為西灣河〕。鑒於維港東西面水域之能見度有時大為不同，張國偉先生希

望海事處亦參照天文台劃分維港為東水域和西水域，使高速客船之「速度管制豁免」在某一水域能見度高而另一水域能見度低時不會失效，以便利往返離島的居民。主席回應，將與海事處助理處長／港口管理會後討論。

75. [會後補註：為提高海上安全，自2005年3月29日起，所有高速船隻在能見度低於一海里的濃霧下的「速度管制豁免」自動失效。在海上能見度低於兩海里時，海事處會不斷透過海事甚高頻（英文簡稱“VHF”）頻道及電台廣播，提醒船長在香港水域航行時，必須以安全航速極度謹慎駕駛。]

海事主 (iv)
任／海
港巡邏
組(1)

2016年12月27日石澳橡皮艇意外

76. 姜紹輝先生詢問，海事處有否跟進有關2016年12月27日石澳泳灘橡皮艇翻側，一名少女墮海溺斃的意外。主席回應，根據現行法例〔會後補註：《商船（本地船隻）條例》（第548章）第10(b)(i)及(ii)條²⁵及《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》（第548D章）第47(4)條²⁶〕，純為遊樂用途而使用及沒有裝設引擎的船隻，毋須領有本地船隻牌照，而操作人亦毋須領有遊艇操作人合格證明書。此外，海上安全意識甚為重要，本處每年均會舉辦水上活動安全研討會，與政府其他部門宣傳和提醒市民注意水上活動安全，在日常巡邏期間亦會在水上活動地點向市民派發宣傳單張。另海事處將於2017年1月12日假香港太空館舉行「2017年海上航行安全研討會」，屆時約200位航運界代表、本地船隻船長及操作員和海事工程代表將會出席。

²⁵ 《商船（本地船隻）條例》（第548章）第10(b)條：本地船隻的領取證明書及領牌事宜不適用於符合以下說明的船隻 — (i) 純為遊樂用途而使用；(ii) 沒有裝設引擎。

²⁶ 《商船（本地船隻）（證明書及牌照事宜）規例》（第548D章）第47(4)條：如第IV類別船隻或第IV類別船隻的附屬船隻的總長度大於3米或已裝設總推進功率大於3千瓦的引擎，則除非在該船隻上有人掌管該船隻，而該人持有遊樂船隻操作人本地合格證明書或《本地合格證明書規則》所指明的任何同等證明書，否則該船隻或附屬船隻不得在航。

77. [會後補註：相關宣傳單張「水上活動樂滿FUN 守法禮讓無紛爭」亦可在本處網頁下載²⁷。另泳灘範圍內管理並非海事處的職權範圍。]

VII. 散會

78. 議事完畢，會議於下午 5 時 15 分結束。下次會議日期容後公布。
79. [會後補註：下次會議定於 2017 年 3 月 20 日下午 2 時在 24 樓會議室 A 舉行。]

本會議記錄於 2017 年 3 月 20 日正式通過。

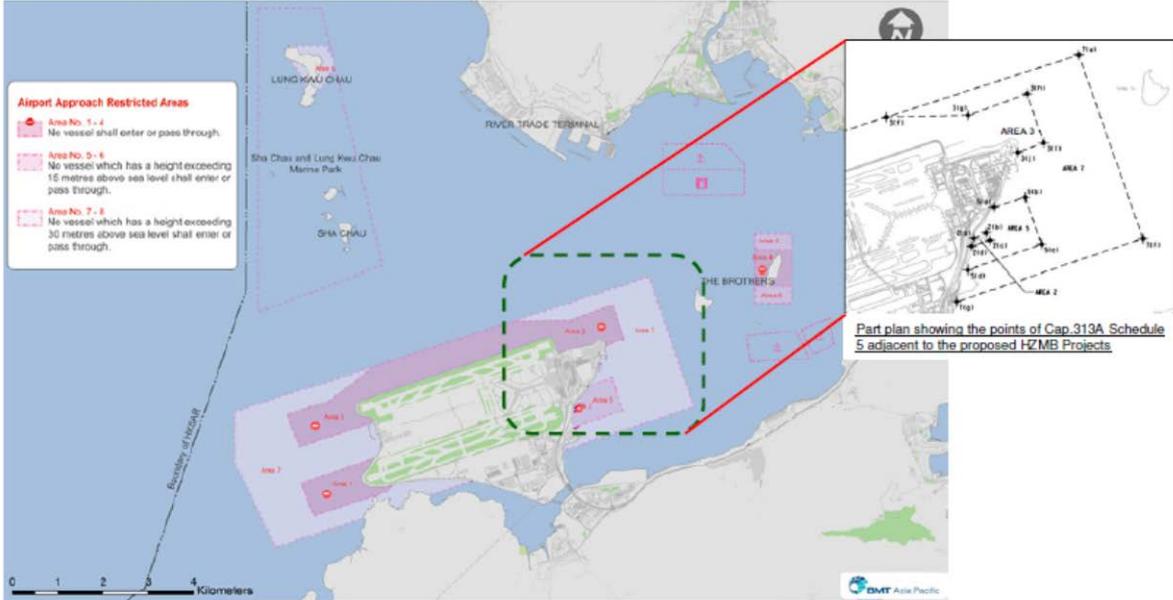
海事處委員會組

檔號：L/M (38) to HQ/COM 425/1(18)

²⁷ http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/hps_safe_n_considerate.pdf

Proposed Amendment of Restricted Areas around Hong Kong International Airport

Current Restricted Areas around Hong Kong International Airport (Cap. 313A Schedule 5)

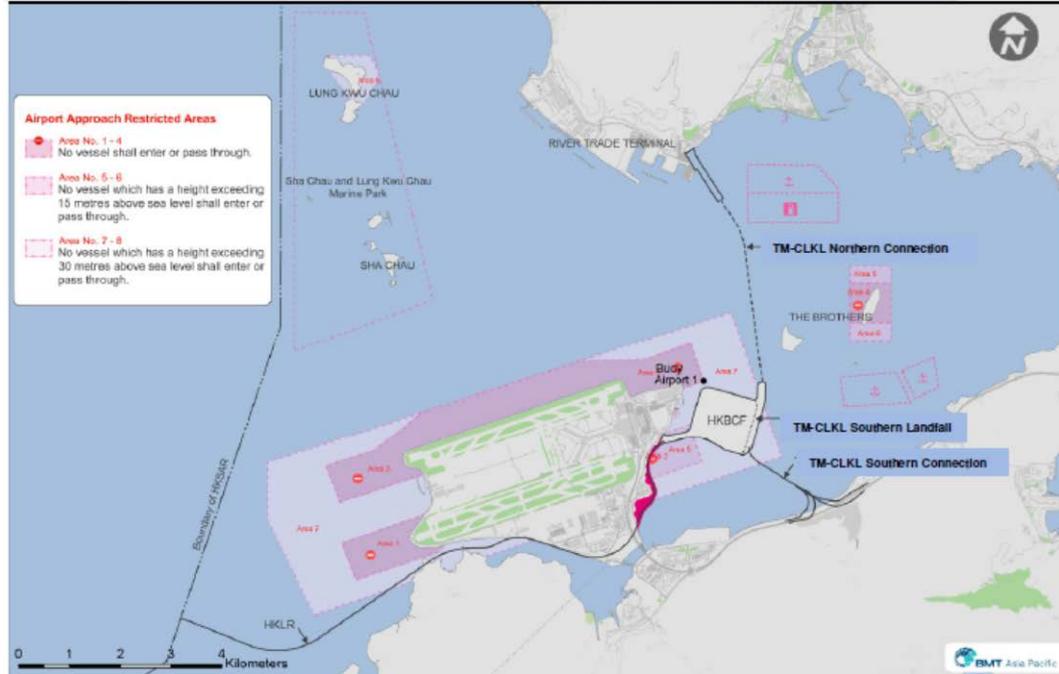


中國建築工程(香港)有限公司
CHINA STATE CONSTRUCTION ENGINEERING (HONG KONG) LTD.



Proposed Amendment of Restricted Areas around Hong Kong International Airport

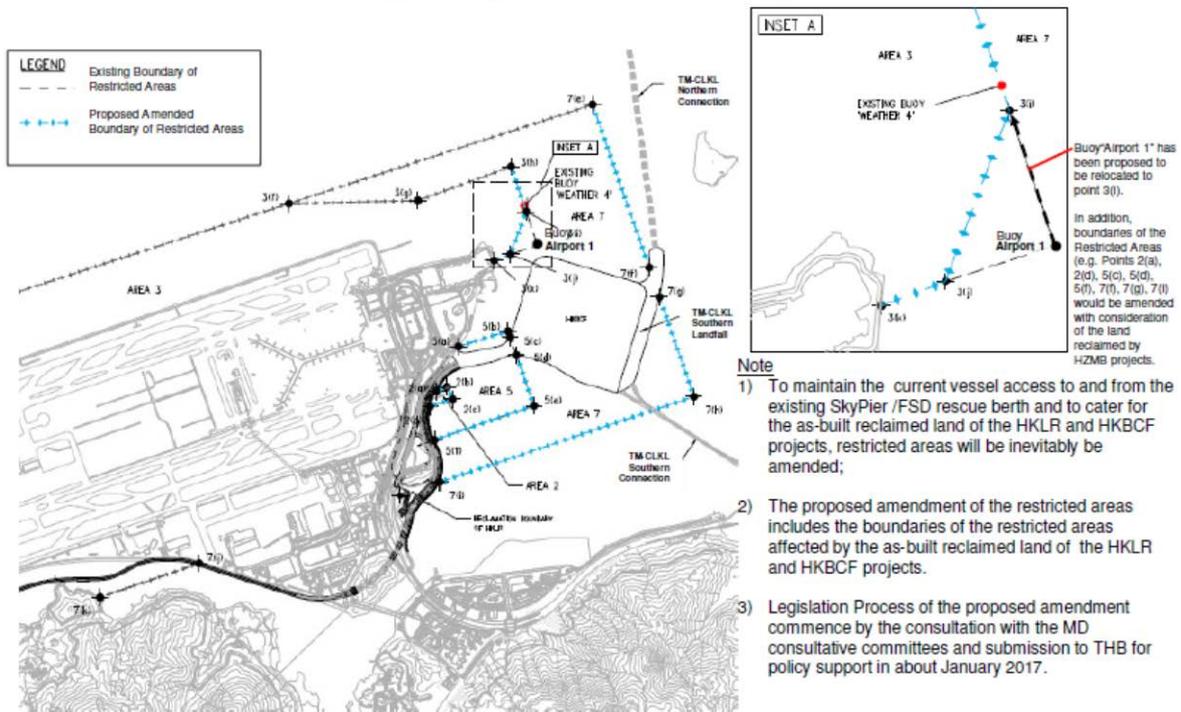
Overall Layout Plan of the Proposed HZMB Projects (i.e. TM-CLKL, HKBCF & HKLR)



中國建築工程(香港)有限公司
CHINA STATE CONSTRUCTION ENGINEERING (HONG KONG) LTD.



Proposed Amendment of Restricted Areas around Hong Kong International Airport



Proposed Amendment of Restricted Areas around Hong Kong International Airport

