

本地船只咨询委员会 第 12 次会议记录

日期：2012 年 10 月 26 日（星期五）

时间：上午 10 时正

地点：海港政府大楼 24 楼会议室 A

出席者

主席：	童汉明先生	海事处副处长
委员：	罗愕莹先生	船舶建造及维修业代表
	张多马先生	造船业代表
	钱华春先生	船舶检验业代表
	（代黄立帆先生出席）	
	陆北鸿先生	海员训练机构代表
	黎海平先生	海员团体代表
	王妙生先生	货船经营人代表
	郭德基先生	小轮及观光船只经营人代表
	翟国梁先生	渡轮船只经营人代表
	卢浩然先生	驾艇游乐者代表
	樊树荣先生	内河货运经营人代表
	（代曾纪威先生出席）	
	黄容根议员，S.B.S.，J.P.	渔业代表
	李善昌先生	香港警务处代表
	梁荣辉先生	海事处总经理 / 本地船舶安全
	陈卓生先生	海事处总经理 / 港务
秘书：	黄佩莹女士	海事处行政主任（委员会及总务）

列席者

姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会
黄耀勤先生	香港货船业总商会
何志盛博士	香港小轮（集团）有限公司
彭华根先生	香港渔民互助社
郭志航先生	海上游览业联合会
李诚庆先生	西贡街渡商会
程岸丽女士	小轮业职工会
胡家信先生	香港船务职员协会
陈和柏先生	香港鸭脷洲机器同业公会
郑瑞祥博士	海洋技术顾问有限公司
谭永珠先生	珠江中转物流有限公司
陈玉莲女士	香港领港会
王世发先生	海事处总经理 / 船舶注册及海员事务

陈汉斌先生
王永洪先生
李建邦先生

海事处高级海事主任 / 牌照及关务
海事处高级海事主任 / 船只航行监察中心
海事处高级海事主任 / 海港巡逻组(1)

因事缺席者

何沛玲女士

海事保险业代表

I. 开会辞

1. 主席带领各委员和列席者在会议开始前默哀一分钟，悼念 2012 年 10 月 1 日南丫岛对开撞船事故的罹难者，并向死伤者家属致以慰问。
2. 主席其后欢迎所有与会者出席会议，并特别欢迎以下人士：
 - (a) 代内河货运经营人代表曾纪威先生出席的樊树荣先生；
 - (b) 代船舶检验业代表黄立帆先生出席的钱华春先生；以及
 - (c) 海洋技术顾问有限公司的郑瑞祥博士。

II. 通过上次会议记录

3. 第 11 次会议已于 2012 年 2 月 22 日举行，会议记录已先后于 2012 年 6 月和 7 月分发给委员传阅以供通过。该份会议记录无须再作修订，获得通过。

III. 续议事项

会议文件第 2/2012 号 – 提升供应本港的船用轻质柴油标准

4. 主席报告，在提升本地出售的船用柴油质量方面，政府已与本地海事业界成立工作小组。小组成员议定了轮机测试程序，让轮机在受控的实验室环境下接受测试，以确定使用低硫柴油的技术可行性。有关测试预计在 2013 年第一季完成，如测试结果令人满意，环境保护署（环保署）会制订相关规管工作的推行计划。此外，环保署应工作小组的要求，曾于 2012 年 9 月 21 日为本地及内河船舶经营人举办低硫柴油技术研讨会。

会议文件第 2/2011 号—建立一套更有效管理本地領牌船只载运危险货物机制的建议

5. 主席报告，“更有效管理本地領牌船只载运危险货物机制”正式实施前，已于 2012 年 4 月 1 日至 6 月 30 日先以自愿参与性质推行。海事处经密切监察提交危险货物通报的情况，并与相关运载危险货物船舶的经营人协调后，认为有关机制试行效果理想。陈卓生先生进一步补充，在 2012 年 7 月至 9 月期间顺利提交海事处的危险货物通报共 2 023 宗，相信已涵盖本地船只在该机制强制实施首三个月内运载危险货物的大多数航次。鉴于试行阶段的经验，海事处相信有关机制已达到预期目的。他感谢所有相关运载危险货物船舶的经营人予以合作。委员同意此项目可予删除。

会议文件第 3/2012 号—连系九龙东—环保连接系统

6. 主席报告，土木工程拓展署在 2012 年 5 月 11 日与来自香港货船业总商会、港九电船拖轮商会、香港渔业联盟、海上游览业联会、新界货运商会有限公司、香港中流作业商会有限公司及昂船洲公众货物装卸区的十名业界代表进行咨询会议，征询他们对该署进一步调查 / 研究的初步意见。有关研究拟调查避风塘的使用情况，并探讨其它可行措施，以安置使用观塘避风塘的受影响船只。上述研究将于今年稍后得出初步结果，届时土木工程拓展署将再次咨询业界，以寻求一个在技术上可行而又为业界所接受的解决办法。此外，若干业界人士出席了 2012 年 5 月 26 日的公众参与工作坊。黄耀勤先生获邀担任工作坊的客席讲者，向参加者阐释航运业界对观塘连接桥的关注。

IV. 新议事项

会议文件第 5/2012 号—促进本地船只及航行安全的改善措施

7. 主席表示，在南丫岛对开海面发生的撞船事故导致 39 人丧生、87 人受伤，全港市民均对事故非常关注。他期望航运业界支持和配合各有关方面（包括警方、海事处和独立调查委员会）根据相关法定程序及行政指引所进行的调查，同时指出本委员会应尽早探讨及制订促进船只及航行安全的可行措施，尤应针对运载大量乘客的渡轮 / 小轮进行这项工作。

8. 主席其后概述和报告海事处在惨剧发生后为促进海上安全而采取的多项实时措施，包括抽查渡轮、小轮、街渡和出租游乐船只；发信予渡轮服务营办商、商会和渡轮船只的船长，提醒他们须遵守海上安全规定且有责任确保海上安全；就载客船只的安全标准与渡轮和小轮公司成立工作小组；加强船上安全意识的推广教育工作；以及为船舶经营人、船长和船员举行研讨会以提高他们的安全警觉性和紧急应变能力。
9. 主席指出，除以上实时措施外，海事处已确定十项有助进一步促进船只航行及操作海上安全的课题 / 拟议长远措施，并将之载列于会议文件。相关小组委员会及工作小组会就该等课题 / 拟议措施详加商议，再于随后数月向本委员会汇报所得结果。他请委员就上述事宜发表意见，或提出任何有助改善海上安全的新措施。
10. 由于现时未有确定的意外成因可资参考，郑瑞祥博士关注就海上安全所作检讨的成效和全面性，姜绍辉先生对此同样表示关注。姜先生又表示，现行的海事指引及规例与现有的船只及航行安全制度，均是根据政府和业界累积多年的运作经验所订立及改良，一直行之有效，能为有关方面提供足够的保障。他担心政府及业界会过分受传媒的批评及社会期望所影响，以致进行检讨时未能作出专业判断，令检讨工作偏离正确方向。
11. 主席响应谓，各有关方面有必要彻底调查撞船事故的成因，而在调查报告完成之前，本委员会应尽早就政府和业界在不同范畴须予改善的地方提出具体建议，以堵塞海上安全工作存在的漏洞，防止意外再次发生。
12. 与会者就十项课题下的改善措施进行漫长而积极的讨论后，得出以下要点：

(i) 合格证书

- (a) 王世发先生简述检讨现时适用于船长资格考核的考试纲要和制度的目的，表示检讨主要是为了提升船长的专业水平及增进其航海知识。预料检讨的其中一项议题是考生是否须要修读进修课程或参加实习试以取得证书。相关小组委员会的成员将包括渡轮、小轮、街渡及出租游乐船只的代表。

- (b) 姜绍辉先生认为，尽管本港水道狭窄且近年往来船只数目增加，但大部分船长对驾船在海港内航行已有非常丰富的经验。他谴责部分船长驾驶态度及手法欠佳，并认为这是大部分意外的主要成因。他质疑改良或收紧考试制度能否有效消除海上事故的人为因素。
- (c) 程岸丽女士同意，就有关船长牌照及证明书的事宜进行讨论，属正确的做法，但认为现行的船长考试制度已经很全面，足以测试考生的船只操作技术。她担心进一步加强考试纲要会令人不愿入行，而业界人手本已严重不足。另一方面，她同意姜先生的意见，认为大部分船长熟悉船只操作，但须提升紧急应变能力及危机处理技巧。
- (d) 翟国梁先生建议在例如每一个五年期内为已领有证明书的船长提供进修训练课程，以增加他们在航行安全、紧急应变及危机处理方面的专业知识。黄容根议员补充，应为各类型船只的船长提供包含船只操作技术及安全意识的进修或能力培训课程。他又建议邀请渔业代表加入小组委员会，共同商讨此事。
- (e) 主席总结谓，探讨有助提高船长安全意识及改善其驾驶态度的措施是明智的做法，并指可考虑在考试纲要加入这方面的内容。委员同意合格证书的细节应由相关小组委员会进一步研究。

(ii) 船员工作条件

- (a) 王世发先生表示，现时载客船只船员一般按“一天当值、一天休班”的模式工作。当局将进行研究，审视船长及船员在轮值方面的工作模式。
- (b) 程岸丽女士非常关注现时本地船只船员的工作条件，同意应详细检讨船员的工作时数、航程之间的休息时间、用膳时间及薪金水平。她指出，现时对大部分船员而言，连续工作 15 至 16 小时而没有休息的情况并不罕见，而这种工作模式容易导致船员过度疲劳。黎海平先生对程女士的意见表示赞同，认为由于近年香港水域的交通日趋繁忙，这种工作模式为船长身心带来巨大压力。他又建议船只营运公司为船员提供有关紧急应变及危机处理的训练，以及定期发出航行安全通告以作提醒。

(c) 姜绍辉先生表示，应根据船只业界不同范畴的实际运作情况检讨船员工作条件，不同类型船只的船员工作条件不应一样。主席总结谓，检讨的细节应由相关小组委员会进一步研究，委员对此表示赞同。

(iii) 烟花汇演及其它大型活动进行期间海上交通管制及安全措施的建议指引

(a) 陈卓生先生特别指出，政府有既定的机制，会于每次有烟花汇演或大型活动在维港内进行前，与持份者（包括海上游览业代表）成立工作小组，讨论及制订海上交通管制措施。现时，有关管制措施通过海事处布告以建议指引的形式，向本地船只操作人员、船东及船长发出，并无法律效力。他建议就如何收紧管制措施进行检讨，以确保各有关方面均遵守有关的安全规定。

(b) 黄容根议员同意应进一步加强管制措施，尤其是针对获准进入 / 停留在观赏水域的观光渡轮和观赏船数目，以及船只在活动结束后因争先到达登岸设施让乘客登岸而超速行驶的情况，并指高速船造成的船浪很可能会危及小型船只。为免船只超速行驶，姜绍辉先生建议探讨在大型活动举行前以登记方式为船只事先安排 / 编配停泊设施的可行性。陈卓生先生响应指有关措施可能会影响商业运作。他强调，海上交通管制措施始于 90 年代初，十多二十年来不断改良，至今应已为所有海事服务营办商所熟知。他借机请业界合作，遵守有关的安全指引。鉴于连串庆祝活动即将于年底举行，他指出须在切实可行的范围内尽快商定改善措施以便及时安排宣传工作，并预期在圣诞节前后将会就收紧的措施作密集式宣传。

(c) 郭志航先生指出，国庆节的撞船事故是发生在烟花汇演观赏水域以外的海上交通意外，不涉及现时就庆祝活动实施的海上交通管制措施的任何不足之处，他质疑为此而矫枉过正是否值得。尽管如此，主席要求业界就是次海难反思，并就所有可能范畴进行检讨，以减低在各种情况下可能出现的危险。他亦欢迎业界提出任何长远有助管制香港水域海上交通的措施。

(d) 何志盛博士指由于并非所有船只均采用水上波段无线电，欲知遇有紧急情况时海港内是否有专用的广播频道。陈卓生先生答谓，船长可利用频道 14 通知海事处船只航行监察中心，或拨打水警的专用电话号码求助。此等资料均在任何大型活动举办前通过海事处布告广为公布。

- (e) 姜绍辉先生表示，当局应考虑设立机制，就每项大型海上活动进行安全评估。陈卓生先生响应谓，据他所知，主办单位通常会在每次举行大型活动前聘请安全主任进行安全评估。主席总结时表示，这个问题将由相关小组委员会进一步讨论。他邀请委员提出其它船只航行管制措施，以进一步促进航行安全。

(iv) 最低安全人手编配水平

- (a) 梁荣辉先生讲述现时第 I 类别船只（包括渡轮和小轮）的最低安全人手编配要求，有关要求因应船只的运作需要及其它因素（如船只大小、马力、最大航速及航程等）而定。他表示人手编配要求将予检讨，特别会考虑是否有足够人手处理紧急情况。进行检讨时亦会参考海外（如新加坡）用以厘定当地载客船只人手编配数目的制度。
- (b) 程岸丽女士认为现时载客渡轮人手（三至五名船员）编配不足，促请当局从速进行检讨。黎海平先生表示赞同，并建议安排一名助理船长在船上协助船长（特别是在出现紧急情况时提供协助）。他们又强调，人手编配不足容易导致船员过度疲劳，并降低他们对交通情况的警觉性，进而危及船上乘客及其它海上人士的安全。主席总结谓，应由相关小组委员会全面检讨不同类型载客船只的最低安全人手编配水平，委员对此表示赞同。

(v) 海上安全的推广教育工作

- (a) 委员一致同意应就海上安全、紧急应变，特别是救生设备的使用，制订长远的推广教育计划。除了定期为渡轮公司的船长和船员举办研讨会和工作坊外，举办地区安全讲座向市民推广海上安全亦有莫大作用。
- (b) 陆北鸿先生认为，除了政府外，渡轮公司也应该承担提高安全意识 的责任，在客运码头和公众码头播放录像或作示范。至于出租游乐船只方面，则应在启航前作安全广播。黄耀勤先生建议海事处为研讨会制作视像光盘，并提供予内河船只的船长和船员，使他们在船只停靠香港水域时提高警觉。程岸丽女士要求海事处向工会提供该等研讨会的简报数据，以便上载到工会网站广传。李建邦先生响应谓，海事处会就公开研讨会的内容协助征求有关讲者的同意。

- (c) 主席表示，海事处每年会举办此类研讨会和工作坊至少两次，他呼吁营运公司及工会为员工安排类似的研讨会，以作响应。详细安排会由相关小组委员会进一步讨论。

(vi) 与业界的沟通和合作

- (a) 梁荣辉先生建议邀请更多航运业持份者以观察员或专家顾问身分加入本地船只咨询委员会辖下的六个小组委员会，以征询更多业界意见。另一方面，海事处建议积极派员参与本地船舶业的工作会议，以促进双方沟通。委员原则上同意上述两项建议。详细安排会由相关小组委员会进一步讨论。

(vii) 摄录机

- (a) 梁荣辉先生告知委员，将进行有关在驾驶室安装监察摄影机的可行性研究。他表示，实施这项措施便可拍下驾驶室航海组员工作表现的摄像记录，该等记录可用作证据，以助进行海事意外调查或处理任何有关驾驶室内不当行为的投诉。
- (b) 委员对这个课题表达了不同的意见。王妙生先生和黄耀勤先生质疑，在驾驶室内安装摄录机会否侵犯船员的私隐，以及令船员受压以致影响表现。程岸丽女士知悉部分渡轮公司已于数年前在咨询工会后安装了摄录机。她指出，到目前为止，有关船员对在摄录机监察下工作均表示并无问题。翟国梁先生亦认为，安装摄录机总能提供处理海上事故争议所需的辅助证据，这或会对航海船员有利。姜绍辉先生为平衡不同的观点，建议只把录像用作海上事故的证据。委员经商议后同意，将来如强制安装摄录机，事前须充分咨询业界及工会。

(viii) 船舶自动识别系统 (AIS)

- (a) 王永洪先生简单介绍此课题。他建议由相关小组委员会进一步研究对本地船只实施船上配备 AIS 的规定，包括是否适用于所有特定的本地船只类别和类型、须配备的 AIS 类别，以及用于本地船只是否切实可行。委员同意其建议。

(ix) 第三者风险保险

- (a) 陈汉斌先生向委员讲解此课题的背景。在南丫岛撞船事故发生后，社会人士认为适用于船只的 500 万元法定最低法律责任保额，远低于就汽车订定的 1 亿元，故促请当局检讨船只的强制第三者风险保险规定。他表示，将成立工作小组检讨法律责任保额，而过往海事意外数字、处理索偿经验及目前的情况将会是考虑因素。除本地船只外，检讨亦将涵盖非公约船只，例如内河船只。
- (b) 王妙生先生表示，他虽然同意应检讨船只强制第三者风险保险的规定，但鉴于陆上及海上交通意外的数字 / 发生频率及种类显然不同，他质疑将陆上汽车的法律责任保额规定与本地船只的规定相比是否恰当。他表示，对船只实施类似汽车的保额水平对航运业并不公平，因为有关措施会令营运成本大幅增加，对业界不利。姜绍辉先生亦指出，虽然某些大型渡轮公司备有高于法定保额保险单的情况并不罕见，但其它船只（如街渡和渔船）的船东未必能负担高昂的保险费用。其它委员同意应与所有持份者在工作小组的会议上仔细考虑并充分讨论此议题。
- (c) 陈汉斌先生表示充分理解陆上与海上交通意外的分别，并指工作小组将考虑各方面的实际情况（包括海上意外数字及赔偿水平等），研究一个可行而又为海事及保险业界所接受的方案。除会议文件所载的拟议委员名单外，他亦会邀请街渡营办商及珠江船务有限公司的代表加入工作小组，并欢迎业内其它有关人士加入。

(x) 设立海事意外伤亡者援助基金

- (a) 陈汉斌先生告知委员，强制第三者风险保险工作小组会借机研究设立海事意外伤亡者援助基金的可行性，基金的性质类似社会福利署的交通意外伤亡援助计划（该计划只适用于道路交通意外受害人）。
- (b) 卢浩然先生对设立这样的援助基金有保留。他关注业界是否有能力让基金持续运作，以及建议会否增加业界的运营成本及压力。他注意到受惠人在领取保险赔款后须向当局退还所获援助金，质疑当局在处理金额不断滚存的基金方面会否有困难。姜绍辉先生提出相反意见，认为有必要设立此类援助基金，并指持份者可于基金累积到一定金额后暂停注资。委员同意由相关工作小组进一步讨论此课题。

13. 主席在总结时提出下列建议：

- (a) 由第 I 类别及第 IV 类别船只联合小组委员会进一步讨论项目(i)至(iii)，会议日期为 2012 年 11 月 8 日；
- (b) 由本地船只检验工作小组委员会进一步讨论项目(iv)至(viii)，会议日期为 2012 年 11 月 15 日；以及
- (c) 由新成立的第三者风险保险工作小组进一步讨论项目(ix)及(x)，首次会议日期为 2012 年 11 月 22 日。

委员表示同意。

V. 下次开会日期

14. 议事完毕，会议于下午 12 时 50 分结束。下次会议日期容后公布。