

本地船只咨询委员会

促进本地船只及航行安全的改善措施

目的

南丫岛对开海面日前发生致命撞船事故，本文旨在讨论促进本地船只及航行安全的措施。

背景

2. 2012 年 10 月 1 日，载有四名船员和 95 名乘客的港九小轮有限公司渡轮“海泰”号由中环开往南丫岛榕树湾期间，于约 2020 时在南丫岛西北面的石角咀对开海面，与香港电灯有限公司小轮“南丫四号”相撞。事发时“南丫四号”正驶离南丫岛前往中环，船上当时有 127 人，当中包括三名船员。渡轮“海泰”号在撞船后并未沉没，但小轮“南丫四号”则迅速下沉，船身差不多垂直插在水中，仅余船首露出水面。“南丫四号”船上大多数人堕海，部分被困舱内。

3. 事故导致 39 名乘客身亡，87 人受伤。由于伤亡人数众多，公众十分关注意外成因，并质疑香港的海上安全。

4. 政府多个部门会按相关法定程序和行政指引就事故进行多项调查，而当局亦会根据《调查委员会条例》（第 86 章）成立调查委员会，以调查肇事真相，确定导致事件中伤亡人数众多的原因，研究和评估客船海上安全的一般情况和现行管制制度，并提出适当建议，避免日后再有类似惨剧发生。

5. 鉴于多项调查和调查委员会的工作需时完成，现急须研究可行的改善措施，以尽快促进本地船只及航行安全。

找出与安全有关的问题

6. 为促进海上安全，海事处已加强抽查渡轮、小轮、街渡、为收取租金而出租的游乐船只，检查船上的救生设备。

7. 截至 2012 年 10 月 17 日，本处共抽查 30 艘渡轮，以及 141 艘小轮、街渡和为收取租金而出租的游乐船只。此外，本处向船东发出了 18 个口头警告，请有关船东就欠妥之处作出纠正，以供本处稍后再作检查。该等警告涉及下列欠妥之处：

(i) 救生衣

- 并非置于用以存放的座位下位置；
- 置于远离座位的储物柜内；
- 不容易从架空储物架或座位下的存放袋取出；
- 存放位置没有清楚标示；
- 成人和儿童救生衣胡乱堆放在一起。

(ii) 救生圈

- 以绳索捆绑置于船侧；
- 存放在甲板下的储物柜。

8. 除进行抽查外，海事处亦已发信予 11 个渡轮服务营办商及商会，提醒本地船只船东须遵守海上安全规定并确保船上备有适当及足够的救生设备。海事处会继续发出这类信件，提醒所有其它相关营办商或个别船东注意上述事宜。

9. 海事处亦已发信予渡轮船只的船长，提醒他们在确保海上安全方面的责任和遇上紧急情况时须依循的程序，并特别说明船长不安全驾驶船只所带来的严重后果及可能须负上的刑事责任。

10. 这次事故带出多个与渡轮及小轮安全有关的问题，值得我们特别注意：

(a) 安全设备及安全管理

(i) 儿童救生衣

根据规定，在香港水域内（指明遮蔽水域除外）航行的第 I 类别船只所须提供儿童救生衣数目，须相等于船上总人数的 5%。有关规定能否配合船上实际所载儿童人数所需，令人关注。

(ii) 窗

窗户以玻璃制造，但船上人士无法打破窗户以紧急逃离客舱。

(iii) 为乘客提供安全简介

在载客的航程开始前，船长没有确保有关人员已向船上所有人简介个人安全设备的存放及使用方法，以及遇上紧急情况时须依循的程序。

(iv) 船员工作条件

本地船只船员的雇用条件受《雇佣条例》（第 57 章）管限。一般而言，船员按“一天当值、一天休班”的模式工作。这个轮值模式会否令船员在船上履行航行职责时感到疲劳，尚须研究；如有需要，须予规管。

(b) 安全意识

(i) 安全研讨会

海事处于 2012 年 10 月 24 及 25 日为船舶经营人、船长及船员举办安全研讨会，以推广海上安全及紧急应变措施。类似的教育讲座会扩及香港各区。现时没有举办研讨会的长远计划。

(ii) 紧急事故演习

在海事处验船督察进行定期年度检验期间，所有渡轮和小轮均须进行火警演习及弃船演习。除这项强制规定外，现时并没有指引说明船舶经营人应多久为船员提供一次有关在船只日常运作期间进行紧急事故演习的训练。

(iii) 提醒船舶经营人及船长注意海上安全

海事处已发信予本地载客船只的船东，提醒他们须遵守海上安全规定并确保船上备有适当及足够的救生设备。向船长发出类似的信件，以提醒他们在确保海上安全方面的责任和紧急应变的措施，将有助提高安全意识。

促进海上安全的改善措施

载客船只安全工作小组

11. 2012年10月11日，海事处成立工作小组，研究日后如何提高载客船只的安全标准，包括对人员及安全设备的规定。工作小组由海事处及渡轮和小轮公司的代表组成，将致力探讨以下措施：

(a) *救生设备及其它与安全有关的事宜：*

- (i) 改善存放及提供救生衣和救生圈的安排；
- (ii) 增加儿童救生衣的数量；
- (iii) 提供打破窗户玻璃的方法；
- (iv) 在船上为乘客进行简介，以提高乘客的安全意识，尤其是对穿着救生衣的意识；

(b) *船员事宜：*

- (i) 加强船员在安全航行及处理紧急事故方面的训练；
- (ii) 改善受雇于本地船只上工作的船员的工作条件，尤其是工作时数；

须探讨的事宜

12. 相关小组委员会及工作小组将会探讨若干有助促进船只航行及操作海上安全的事宜（参考第12至21段），并会于2013年2月底向本委员会汇报研究结果，以供考虑：

(i) 合格证书

检讨和加强现时适用于船长资格考核的考试大纲及考试制度。

(ii) 船员工作条件

本地船只船员的雇用条件受《雇佣条例》（第57章）管限。一般而言，船员按“一天当值、一天休班”的模式工作。当局将进行研究，察看船长和船员的工作时数，检讨轮值模式，并于有需要时作出规管。

(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指引

当局自 1990 年年初就维港内进行的烟花汇演或其它大型活动实施海上交通管制措施。海事处会在每项大型海上活动举办前发出海事处布告（**附件 I**），订明有关以下各个范畴的管制措施：

- a. 限制区域；
- b. 禁区；
- c. 限制区域内渡轮服务安排；
- d. 观赏水域说明；
- e. 所有船只须遵守的安全措施；
- f. 封闭公众码头和登岸梯级的安排；
- g. 于公众码头或登岸梯级设立缓冲区。

管制措施以建议指引形式，向本地船只操作人员、船东及船长发出。有关人员如不遵从，亦无须负上法律责任。海事处会探讨进一步加强管制措施的办法，尤其是针对船只在烟花汇演或大型活动结束后的短时间内超速行驶的情况，并研究如何将建议指引升格为强制规定。

(iv) 最低安全人手编配水平

以第 I 类别船只（包括在香港水域营运的客运渡轮或高速渡轮）而言，人手编配要求因应船只的运作需要及就火警和紧急事故演习所作的评估而定。人手编配要求应予检讨，特别应考虑是否有足够人手处理紧急情况（船只是否须要配有助理船长的的问题应留待相关小组委员会讨论）。

(v) 海上安全的推广教育工作

相关小组委员会将制订推广客船安全的策略，包括为小轮、渡轮、街渡营运公司及离岛代表举行研讨会，内容会涵盖航行安全、紧急应变、过往意外成因分析和救生设备的使用。有关策略也旨在推动出版小册子和制作宣传短片以提高有关人士的安全意识。

(vi) 与业界的沟通和合作

相关小组委员会将探讨加强与本地船舶业沟通和合作的方法，以改善海上安全。

(vii) 摄录机

拍下驾驶室航海组员工作表现的摄像记录，有助促进航行安全。相关小组委员会将就驾驶室安装摄录机进行可行性研究。

(viii) 船舶自动识别系统 (AIS)

为使本地船只的船长有更多导航设备可供使用，以确定碰撞风险并采取避碰行动，相关小组委员会将研究对本地船只实施船上配备 AIS 的规定。现建议就 AIS 研究多项事宜，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、用于本地船只是否切实可行、有关的 AIS 信号能否为海事处的船只航行监察服务系统（航监系统）所侦测和会否超出其处理能力。有关 AIS 的数据载于附件 II。

13. 有鉴于上文所述各项，现建议将第(i)至(iii)项事宜列为第 I 类别及第 IV 类别船只联合小组委员会议程项目，而第(iv)至(viii)项事宜则交由本地船只检验工作小组委员会讨论。

14. 海事处会根据上述小组委员会的讨论结果，谋求以最合适的方法，例如纳入工作守则、以海事处布告发出关乎本地船只规格、标准或规定的指引（《商船(本地船只)(安全及检验)规例》（第 548 章，附属法例 G）第 84 条）或修订法例，落实建议的改善措施，促进海上安全。

其它事宜

第三者风险保险

15. 除上述建议改善措施外，第三者风险保险的保额也是公众深切关注的事项。有些意见认为《商船（本地船只）条例》（第 548 章）所订的法定最低法律责任保额，远低于《汽车保险（第三者风险）条例》（第 272 章）就陆上汽车订定的保险法律责任保额 1 亿元。

16. 《商船（本地船只）条例》第 23C 条规定，本地船只使用人有义务就第三者风险投保。

17. 强制第三者风险保险规定适用于所有领有证明书的本地船只，但获发所需允许书的闲置船只或长度不超过 4 米的非机械推进小型船只除外。保险单所须提供的保额如下：

(a) 凡获允许运载多于 12 名乘客而并非第 I 类别原始船只（即街渡）或并非为收取租金或报酬而出租的第 IV 类别船只者，保额均为 500 万元。

(b) 凡获允许运载 12 名或少于 12 名乘客的船只、第 I 类别原始船只或并非为收取租金或报酬而出租的第 IV 类别船只，保额均为 100 万元。

18. 强制第三者风险保险规定订下法定最低法律责任保额。不过，船东和船舶经营人为配合运作需要而备有高于法定保额保险单的情况，并不罕见。设立最低保额的背景数据载于附件 III。

19. 为提高对乘客的保障，现建议在本委员会之下成立工作小组，以检讨本地船只强制第三者风险保险的规定，包括保险规定所订的最低法律责任保额水平。

20. 此外，工作小组亦会借机研究设立海事意外伤亡者援助基金（类似交通意外伤亡者援助基金）的可行性，为海事意外受害人或其受养人（如受害人死亡）迅速提供经济援助。

21. 工作小组的委员与 1998 年成立的工作小组相若，包括本地船只经营人、洋面保险公会、保障及弥偿组织、相关机构 / 组织、运输署及海事处的代表。拟议委员名单载于 **附件 IV**。

征询意见

22. 请委员就上述建议提出意见。

海事处

2012 年 10 月

海事處佈告 2012 年第 131 號

(航海警告及相關信息)

二零一二年國慶煙花匯演

維多利亞港中部灣仔離岸水域於 2012 年 10 月 1 日 (星期一) (“煙花匯演當日”) 2100 時左右舉行煙花匯演。

2. 煙花從三艘躉船燃點發放，三個錨泊位置連成直線，該三個位置 (WGS 84 基準) 為：

	<u>緯 度</u>	<u>經 度</u>
(a)	22° 17.279' N	114° 10.210' E
(b)	22° 17.279' N	114° 10.341' E
(c)	22° 17.279' N	114° 10.472' E

3. 煙花匯演當日 1400 時至約 2300 時這段時間內，圍繞躉船四周的水域劃為禁區，詳情如下：

(i) 禁區範圍以四條直線連接下列位置 (WGS 84 基準) 而成：

	<u>緯 度</u>	<u>經 度</u>
(1)	22° 17.366' N	114° 10.109' E
(2)	22° 17.366' N	114° 10.574' E
(3)	22° 17.192' N	114° 10.574' E
(4)	22° 17.192' N	114° 10.109' E

(ii) 1400 時至約 2300 時這段時間內，除了直接參與燃放煙花的船隻、政府小輪和得到海事處處長特別許可的船隻 (統稱為“例外的船隻”) 以外，所有海上交通工具一律不准駛入禁區。

4. 煙花匯演當日 2000 時至約 2200 時這段時間內，維港中部劃為限制區域，詳情如下：

(i) 限制區域的東面界限為連接港鐵紅磡貨運碼頭南端與奇力島香港遊艇會防波堤的直線，西面界限為連接海運大廈西南端與中區政府碼頭的直線。

(ii) 2000 時至約 2200 時這段時間內，除了例外的船隻以外，其他船隻一律不准駛進或留在限制區域內。

5. 本佈告附有禁區和限制區域位置示意圖。

6. 九龍公眾碼頭、觀塘公眾碼頭，以及中環九號和十號碼頭屆時分別設立緩衝區，實行相關的海上交通管制措施，凡擬於煙花匯演結束之後在維港中部航行的船隻，務須特別留意。這些措施的細節載於本佈告附件。

7. 倘天氣惡劣，煙花匯演會押後至 2012 年 10 月 2 日（星期二）2100 時左右舉行，屆時上述管制措施將維持不變。

海事處處長廖漢波

香港特別行政區政府海事處

2012 年 9 月 14 日

檔號：L/M No. 291/12 in PA/S/HPS/915/2(42)

海事處佈告 2012 年第 131 號附件

二零一二年國慶煙花匯演 海上交通管制措施

渡輪服務

2012 年 10 月 1 日（星期一）（“煙花匯演當日”）2030 時至 2200 時左右，所有往來維多利亞港中部的定期渡輪服務，均會暫時停止。

2. 煙花匯演當日 2000 時至 2030 時這段時間內，所有獲准繼續提供服務的渡輪船隻必須與燃放煙花的躉船保持安全通過距離起碼 250 米，並且必須在 2030 時之前穩固於泊位或駛離限制區域。

3. 至於更改渡輪班次的詳情，運輸署會另行公布。

觀賞水域

4. 聚集在限制區域兩旁的觀光渡輪和觀賞船應遠離渡輪碼頭和港澳碼頭。煙花匯演期間，所有船隻應開車頂潮，以免闖進限制區域。

所有船隻須遵守的安全措施

5. 所有在煙花匯演舉行之前或進行期間駛近限制區域的船隻，以及在煙花匯演結束之後離開觀賞位置的船隻，均須以安全速度航行，一般不應超過五節。每艘船須時刻保持適當瞭望，並須設法避免瞭望的視野受到妨礙，包括應把船艙燈光關掉。任何船隻不得使用探射燈，以免對其他船隻保持適當瞭望或安全操作造成干擾。

6. 請所有船隻的船長、船東和操作員注意，啓航之前必須採取以下步驟：
- (a) 船上所有人均獲告知所有救生設備的存放位置，並指示穿上救生衣的正確方法；
 - (b) 船上所有兒童不論何時均須穿上救生衣；
 - (c) 船長須備存載有船上乘客和船員姓名的乘客名單，以作應急用途；以及
 - (d) 確保遵守船隻運作牌照上註明的載客量。
7. 倘船隻不幸需要即時協助，有關船隻的船長可：
- (a) 按《國際海上避碰規則》附件所載的指示，發出遇險信號求助；
 - (b) 利用頻道 14 通知海事處船隻航行監察中心（呼號為“MARDEP, HONG KONG”）；
 - (c) 撥電 2803 6240 或 2803 6241 通知香港警務處水警總區指揮及控制中心；或
 - (d) 撥緊急電話 **999** 求助。
8. 小船（尤其是沒有甲板或長度不足五米者）的船長、船東和操作員須注意，在煙花匯演進行期間，**不得**駛進或留在維港中部水域範圍內。在船隻往來頻繁的水域內，這類小船難以抵受大船排出流的沖擊，並且不易為乾舷較高的大船所察覺。
9. 海事處、水警和消防處的小輪會在維港中部駐守或巡邏。這些小輪會展示紅色閃光燈號或藍色閃光燈號。船長必須遵守這些小輪所發出的指示。

封閉公眾碼頭和登岸梯級

10. 為維持登岸人羣的秩序，限制區域內所有公眾碼頭和登岸梯級均於煙花匯演當日 2000 時至約 2200 時這段時間內封閉。

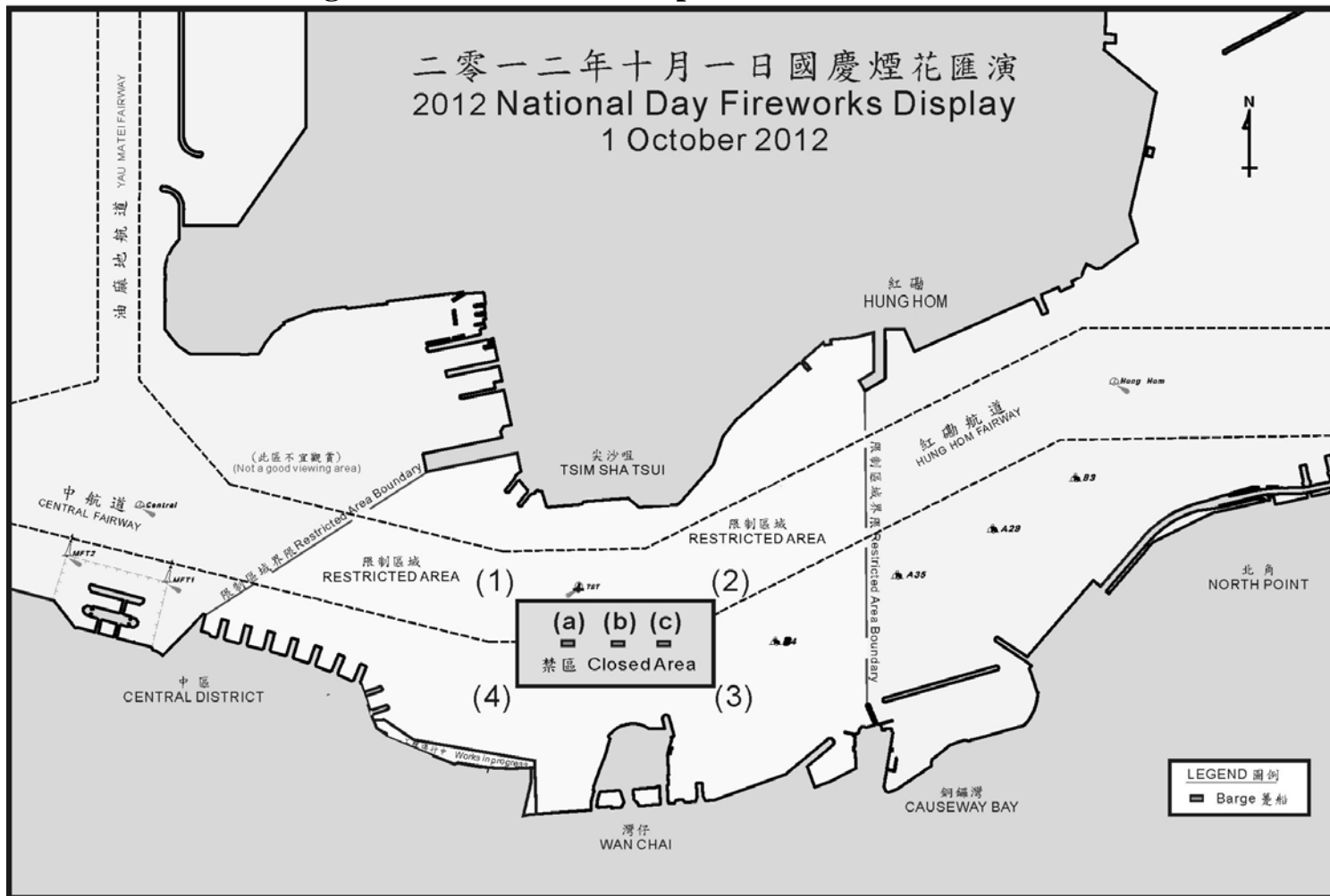
11. 由於在限制區域內的登岸設施重開後會有眾多船隻隨即使用該等設施，因此乘客離船登岸時難免會有阻滯。為安全起見，煙花匯演結束之後，船長不應急於即時駕船離開其觀賞位置，並應考慮利用維港中部以外的其他登岸設施，讓乘客離船登岸。

緩衝區

12. 為確保船隻航行和乘客離船登岸的安全，九龍公眾碼頭、觀塘公眾碼頭，以及中環九號和十號碼頭於匯演結束之後隨即分別設立緩衝區，直至交通情況回復正常為止。該等緩衝區為上述碼頭離岸對開約 90 米內的水域，由海事處多艘小輪標示其範圍並實施管制。凡擬使用九龍公眾碼頭、觀塘公眾碼頭，以及中環九號和十號碼頭的船隻，均須於指定等候區內輪候，然後才可以靠泊，並須遵從海事處或水警人員的指示。使用九龍公眾碼頭或觀塘公眾碼頭的船隻只准從緩衝區東面駛進及從西面駛離。為加快乘客離船登岸，船長須提醒乘客在離船前及早檢查隨身物品。

海事處佈告 2012 年 第 131 號附圖

Drawing Attached to Marine Department Notice No. 131 of 2012



不宜作航行用途

NOT TO BE USED FOR NAVIGATION

船舶自动识别系统 (AIS)

AIS 为国际认可的导航设备。国际海事组织 2000 年通过的《国际海上人命安全公约》修正案规定，船只须配备 AIS。

2. AIS 自动发送船只数据（包括船只身分、类型、位置、航向、航速、航行状况，以及其它有关安全的数据）予装有合适设备的岸上接收站、其它船只和飞机，同时也可识别邻近水域内装有类似设备的其它船只。

3. 简单而言，AIS 可以应用于：

i) 避碰—有关装置能够提供附近船只（特别是船用雷达难以侦测的小型本地船只）的数据，有助船长判断与他船发生碰撞的风险。

ii) 意外调查—船只航行监察服务系统（航监系统）从 AIS 收到的数据对意外调查的工作很有价值，这些数据包括时间、船舶身分、全球卫星定位系统所示位置、航向、航线及航速。利用 AIS 提供的数据，配合航监系统的雷达图像能准确地重组海上意外的事发过程。

iii) 搜救—AIS 能提供待援船只的准确位置，让救援队伍能及早到场施救。

iv) 船队管理—商营公司借助 AIS 技术，已开发出可用于船队管理的应用程序。

v) 船只航行监察服务—利用 AIS 提供的数据，航监系统能够自动识别船舶身分，更有助改善航监系统雷达追踪的稳定性，特别是当船只处于航监系统雷达的遮蔽区域范围内。

强制第三者风险保险

在《商船（本地船只）条例》生效前，只有游乐船只、小轮、渡轮船只等机械推进船只的船东才须投购涉及身体受伤及死亡的第三者风险保险。游乐船只的最低法律责任保额于 1979 年定为 60 万元，而小轮和渡轮船只的最低法律责任保额则于 1990 年定为 300 万元。

2. 临时本地船只咨询委员于 1998 年成立工作小组，以检讨保险规定的涵盖范围和最低法律责任保额水平，其成员包括本地船舶经营人、洋面保险公会、保障及弥偿组织、运输署及海事处的代表。工作小组经深入检讨，建议把强制第三者风险保险的适用范围扩大，纳入所有本地船只，包括来自内地和澳门的内河船只。工作小组也建议，凡运载不多于 12 名乘客的本地船只，最低法律责任保额定为 500 万元；凡运载多于 12 名乘客的本地船只，最低法律责任保额定为 1,000 万元。

3. 上述建议于 2003 年获当时的立法会经济事务委员会（事务委员会）支持，但事务委员会关注建议对船东和船舶经营人造成的额外经济负担，尤以所涉船只为偏远或遮蔽水域的原始船只（即街渡）为然。政府当局经考虑事务委员会的意见后，对保额作出修订。运载多于 12 名乘客的本地船只（原始船只或并非为租金或报酬而出租的第 IV 类别船只除外），保额由 1,000 万元调低至 500 万元；运载 12 名或少于 12 名乘客的本地船只、原始船只或并非为租金或报酬而出租的第 IV 类别船只，保额则由 500 万元调低至 100 万元。此外，闲置船只和非以机械推进的小船（长度不超过 4 米）由于不大可能引致任何其它船只上的第三者受伤，因而获豁免纳入规定的适用范围。修订建议其后得到事务委员会的支持。

4. 与本地领牌船只不同，对来自内地或澳门的内河船只实施强制第三者风险保险的规定，不能利用类似本地船只的发牌制度。内河船只的保险规定会根据《商船（本地船只）（一般）规例》在其入境地点强制执行。

5. 《2005 年商船（本地船只及杂项修订）条例草案》（包括《商船（本地船只）（强制第三者风险保险）规例》）于 2005 年 11 月 30 日获立法会三读通过，其后于 2005 年 12 月 9 日刊宪。

6. 《商船（本地船只）条例》于 2007 年 1 月 2 日开始实施，《商船（本地船只）（强制第三者风险保险）规例》的适用范围则于 2007 年 7 月 2 日扩大至涵盖所有本地船只。

第三者风险保险工作小组
拟议委员名单

主席： 海事处总经理 / 港务

委员：

香港保险业联会代表
卢森堡船东保赔协会代表
香港货船业总商会代表
港九电船拖轮商会有限公司代表
香港中流作业商会有限公司代表
海上游览业联会代表
香港海面石油商会代表
香港渔民团体联会代表
愉景湾航运服务有限公司代表
香港小轮（集团）有限公司代表
港九小轮控股有限公司代表
新世界第一渡轮服务有限公司代表
珀丽湾客运有限公司代表
天星小轮有限公司代表
广东省船东协会代表
粤港船运商会有限公司代表
香港游艇会代表
运输署代表
海事处代表

特别委员：

保险业监理专员代表
社会福利署代表

秘书： 海事处行政主任