

本地船只检验工作小组委员会  
第十六次会议纪录

会议日期： 2013 年 3 月 20 日(星期三)  
时间： 下午 2 时 30 分至下午 4 时 25 分  
地点： 海港政府大楼 24 楼会议室 A

主席： 梁荣辉先生 海事处总经理/本地船舶安全部  
委员： 王永泉先生 海事处高级验船主任/本地船舶安全组  
王沛仕处长 广东海事局船舶检验处  
郭德基先生 渡轮营运  
张大基先生 渡轮船只营运  
黄耀勤先生 货船营运  
陈志明先生 船舶建造及维修业  
陈基先生 船舶建造及维修业 (代表蔡雄先生)  
蓝振雄先生 船舶建造及维修业  
余锦昌先生 特许验船师

列席： 陈国梁先生 东义造船业总商会副主席  
王永洪先生 高级海事主任/船只航行监察中心  
陈孟富先生 运输及房屋局 / 首席行政主任(运输)特别职务  
王伯健先生 运输署 / 总运输主任/渡轮检讨  
张伟明先生 香港货船业总商会  
裴志强先生 港九电船拖轮商会秘书  
廖彰健先生 港九小轮控股有限公司  
黄锐昌先生 新世界第一渡轮服务有限公司  
梁德兴先生 天星小轮有限公司  
柯铭健先生 天星小轮有限公司  
陈锦标先生 愉景湾航运服务有限公司  
岑健伟先生 珀丽湾客运有限公司  
陈锦洪先生 富裕小轮有限公司  
郭志航先生 逍遥游公司  
萧炳荣先生 小轮业职工会 代表  
范强先生 小轮业职工会代表

秘书:	张裕莹小姐	海事处行政主任 / 船舶事务及航运政策科(1)
因事缺席者:	黎英强先生	高级验船主任/海员发证组
	黄容根先生	渔业界
	蔡雄先生	船舶建造及维修业
	(由陈基先生代表)	
	黄耀华先生	观光船只营运
	罗愕莹先生	船舶建造及维修业
	吴国荣先生	船舶建造及维修业
	池德辉先生	验船/顾问机构
	甘迪潮先生	特许机构
	温子杰先生	港九电船拖轮商会理事长
	文润明先生	新世界第一渡轮服务有限公司
	梁锦瑚小姐	翠华船务(香港)有限公司
	胡国光先生	全记渡有限公司
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司

## I 开会辞

主席欢迎广东海事局船舶检验处处长王沛仕先生、局方及署方代表、各委员、业界代表及持份者出席是次本地船只检验工作小组委员会第十六次会议。

## II 确认 2013 年 2 月 7 日第十五次会议记录

2. 对于 2013 年 2 月 7 日第十五次会议记录, 已于会前向各委员、业界代表及持份者传阅。该份会议记录于是次会议确认作实。这份会议记录会上载海事处网页。

## III 续议事项

(i) **研究强制于本地载客船只的驾驶室内装设闭路电视以记录驾驶室的活动及状况**

3. 就上次会议中的船公司代表表示会另行商讨修改方案, 张大基先生指出与受影响的经营快速船公司讨论后, 表示可以接受此摄录仪器安装于驾驶室内而镜头对外拍摄海面情况, 只摄取画面而非声音, 不影

响船员操作。同时此摄录仪器并非常规检查项目。希望处方可给予足够时间在市场上找合适的产品作试验。

4. 主席回应指出此仪器虽对改善驾驶态度有实际作用，但未必可以有效地达到目的，因只摄取画面的话有机会未能全面取得当时的航行实质资料。故建议修定为载有 100 客以上船只须装有录音机，凡遇上特殊情况如响号等均可记录。

5. 张大基先生指需要时间再讨论此修定建议。席间有议会者表示处方再修改方案令他们感到无所适从，而之前船公司之间的讨论亦功亏一篑。主席表示，上次的建议并不是最后定案，目前仍在探索方向。他亦重申录音设备旨在提升驾驶态度。如建议得到同意，才会纳入工作守则 (Code of Practice)，成为常规检查项目。

6. 岑健伟先生问及如改成录音，会否要求船员说出一些特定的指令或是只记录普通对话内容。主席说明只须按照日常情况驾驶，目的是希望记录在驾驶室的对话。而录音标准可以再商讨。

7. 张大基先生指出安装此设施有可能需要转嫁成本而向乘客加价。因载客量较多的船只可能需要安装数支收音咪高峰。郭德基先生说在驾驶室的情况通常是 2 人操作，但在航行中并不是一定有对话，大部分时间是安静的。梁德兴先生指出此修定建议受影响的船只相比之前的多，如天星小轮等都包括在内。但天星小轮的驾驶室的音量本身已达七十多分贝，很可能只能录下杂音而非船员对话。郭德基先生指在修定的方案中(没有限定航速)，有时候船只只有 1 人在驾驶室，根本没有对话可以录音。范强先生表示其工会较早前亦向工友发放二百多份问卷，调查显示工友对录音系统表示反感，如不摄录驾驶室则可接受。

8. 陈基先生指出如果此录音设备能对安全有帮助及减少意外，业界应以开放态度接受建议及负起应有责任。他表示不希望因有其他压力而反对建议。就以上意见，郭德基先生认为安装录音设备不会令撞船意外不再发生，而此装置只为处方意外发生后搜证之用，并非责任问题。主席补充指驾驶室是船长操控整条船只的地方，如有非授权人士进入驾驶室可能会影响操作。录音系统可协助监察此种情况。就此而言，郭德基先生建议可于驾驶室门口装置。他重申如果建议方案取消适用于航速二十海浬的的船只作出反对。

9. 经过讨论，主席欢迎张大基先生与其他持牌渡轮公司商讨及再作统筹及向处方表达意见。议题下次待续。

(ii) 研究要求本地高风险船只装设船舶自动识别系统(Automatic Identification System, AIS)以协助船长判断碰撞风险及采取避碰行动

10. 王永洪先生向议会者阐述会议文件 2/2013 有关本地船只安装 AIS 经修订后较简化的建议。王永洪先生指 AIS 可补雷达不足，发出识别讯号令其他船只知悉其身份及航行情况，便利于必要时联系相关船只。而此系统虽非针对船只避碰，但亦可提高整体航行安全。现时访港的远洋船及 100 总吨以上的内河及沿海船只均已装有 AIS，唯本地船只并没有安装 AIS 的规定。处方希望可于本年第二及三季度完成业界咨询，于第四季时交予本地船只咨询委员会再讨论。。处方亦建议规定实施后会有 12 个月宽限期，或于下一次验船时须附合有关要求，以较后时间为准。新造船只则必须附合 AIS 配置规定才可获得牌照。鉴于南丫岛附近撞船事故调查委员会专家报告中已提及本地船只安装 AIS 及高频无线电话(VHF)的建议，处方希望尽早搜集业界意见，以配合届时调查委员会报告的建议。

11. 另外议会者厘清文件第 8 段「…超过指定载客量…」是指超过指定载客数量的船只而非指超载船只。王永洪先生指今次建议载客量超过 100 人以上的船只须要安装 AIS。王沛仕处长与议会者分享广东经验，指 500 总吨以上的海船配以 A 类，500 总吨以下的 A 或 B 类。唯局方曾发现香港海事处不能处理 B 类的讯息，但现在此情况已经减少。王处长表示 AIS 可让局方更能了解海面情况，方便管理船只，对航行安全有很大的作用。就香港方面未能读到讯息问题，王永洪先生指因当时本港的 VTS 系统仍未有 B 类译码功能，但现在问题已解决，但 A 类的 AIS 的讯号相对会较稳定。

12. 议会者问及如装有 B 类 AIS 的船只发出求救讯号，处方会否收到。王永洪先生解释 AIS 本身并无求救功能。船只一般是以 GMDSS 系统发出求救讯号，此系统的讯号可被本港的海上救援中心接收。

13. 张太基先生再三指出人员培训的重要性，建议处方必须将培训及落实建议同步进行，他建议以私人教授形式进行，或与通讯事务管理局(OFC)合作。王永洪先生指 AIS 跟雷达不同，现阶段并未有国际要求或认可使用人员资格，处方会加紧与海事训练学院联系讨论相关课程问题。而因未有国际要求，所以通讯事务管理局未必可提供適切协助。

14. 梁德兴先生说本文件对于上次会议曾提到内地不会以 AIS 执法，本港会否以 AIS 执法，及 AIS 于港内长鸣等问题均未有响应。王永洪先生指 AIS 可方便处方监管海港，令其他船只航行时交通更畅顺，避免意外，船只的交通相比以前更有秩序。就执法问题，王永洪先生指每一件意外均需要举证，如果依照 AIS 的数据对意外调查及相关的检控有很重要的用途。他重申，处方对船只的监管及执法是为航行安全而作，最重要是各船员恪守规则，避免意外。

15. 黄锐昌先生问及处方会否承认由 AIS 的制造或供货商提供的课程。王永洪先生响应指由于 AIS 没有操作资历要求，并不存在认可课程的问题。他指出基本的 AIS 操作并不复杂，但要涵盖较广的 AIS 数据应用，则课则可能要 2 至 3 天。最重要是船员于操作前懂得运用 AIS，以协助加强港口的安全性。另外王永洪先生亦回复陈基先生关于处方如何订下载客 100 人以上的准则，王先生说主要就港口船只的情况而考虑，载客 100 人以下的船只航速一般较慢及船身较小，故相对风险较低。但陈基先生指出一些如行走机场附近水域的船只，载客量不高但其航速可能也较高，唯裴志强先生补充说明指港内大部分船只的最高速度约为 15 海浬。王永洪先生多谢陈先生提供的数据。

16. 关于本处助理处长钟少文先生早前于南丫岛附近撞船事故调查委员会（下称「事故调查委员会」）的聆讯时提及到系统会长鸣的问题，王永洪先生澄清指钟先生实指船只航行监察中心的系统而非 AIS 系统。而在船只航行监察中心的系统是对港内所有船只，不论有否设有 AIS 均可侦测。议会者就 AIS 的避碰问题再指出不可完全依靠系统去避开船只，须配合其他方面如雷达、目视等，故此训练船员以适当使用系统非常重要。

17. 张大基先生指在实际情况下，很多港内船只，特别是小船不会使用 AIS 系统，因密度太高，作用发挥有限。范强先生指关于安装 AIS 曾咨询会员意见，他们对安装不太抗拒，但须配合培训。另外有会员反映现时船上的仪器太多，要他们熟悉所有仪器的运作有一定的困难。

18. 主席表示就此议题各委员及持分者先后都发表意见，议题下次待续。

### **(iii) 检讨对本地载客船只的最低配员要求**

19. 主席简介名为「紧急事态下的船员职务」的会议文件 3/2013。该文件列出于各种意外发生后船员的职务，例如撞船后、搁浅或触礁、于机房及客舱发生火灾及需要弃船的情况。有议会者表示希望可发放给船员，王永泉先生欢迎有关做法，并建议可张贴在驾驶室方便船员了解其职务。

### **(iv) 制定有关推广海上安全长远的公众宣传和教育策略**

及

### **(v) 制定加强海事处与业界沟通渠道以达成监管机构与船只营运商和船员有效地交换完善配合的策略**

20. 主席表示会适时向各议会者更新此两项议题。

### III 其他事项

21. 关于幼儿救生衣(Infant Lifejacket, 适合 1 米及 15 公斤以下的幼童), 主席建议业界尽早添置。建议数量是载客人数的 2.5%。处方亦预计事故调查委员会的报告会有机会提及此项建议, 长远来说有机会修定有关法例。王永泉先生指现时国内已有生产商按照《国际救生设备规则 2010》(Life Saving Appliance Code 2010)生产幼儿救生衣。新渡轮于早前亦把幼救生衣的制造商资料交予处方, 而该幼儿救生衣亦获得中国船级社承认, 生产标准符合国际要求。稍后会向议会者发放相关资料。裴志强先生问及将国际标准加于本地船只是否过严, 王永泉先生响应因事故调查委员会有很大机会提出相关建议, 故先知会业界。郭德基先生希望处方可给予宽限期, 让业界有时间准备实施相关要求。

### IV 下次开会日期

22. 议事完毕, 会议于下午 4 时 25 分结束, 下次会议日期容后公布。