

本地船只检验工作小组委员会  
第十八次会议纪录

会议日期: 2013 年 5 月 30 日(星期四)  
时间: 下午 2 时 30 分至下午 5 时  
地点: 海港政府大楼 24 楼 海事处会议室 A

主席: 梁荣辉先生 海事处总经理/本地船舶安全部

委员: 邓光辉先生 海事处验船主任/本地船舶安全组  
洪碧莹副处长 广东渔业船舶检验局  
贺伟洪科长 “  
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  
黄耀华先生 观光船只营运  
罗愕莹先生 船舶建造及维修业  
蓝振雄先生 船舶建造及维修业  
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)  
池德辉先生 验船/顾问机构  
余锦昌先生 特许验船师  
甘迪潮先生 特许机构

列席: 王永洪先生 高级海事主任/船只航行监察中心  
王伯健先生 运输署 / 总运输主任/渡轮检讨  
李志强先生 海上游览业联合会副主席  
温子杰先生 港九电船拖轮商会  
裴志强先生 “  
黄宏阶先生 天星小轮有限公司  
谢国荣先生 “

	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
	陈锦标先生	愉景湾航运服务有限公司
	郭志航先生	逍遥游公司
	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:	黄容根先生	渔业界
	王永泉先生	海事处高级验船主任/本地船舶安全组
	蔡雄先生	船舶建造及维修业
	(由陈基先生代表)	
	吴国荣先生	船舶建造及维修业
	文润明先生	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	“
	岑健伟先生	珀丽湾客运有限公司
	麦馨文小姐	翠华船务(香港)有限公司
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司
	陈锦洪先生	富裕小轮有限公司
	胡国光先生	全记渡有限公司
	萧炳荣先生	小轮业职工会代表

## I 开会辞

主席欢迎广东渔业船舶检验局洪碧莹副处长、贺伟洪科长、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十八次会议。

## II 确认 2013 年 3 月 20 日第十六次会议记录及 2013 年 4 月 25 日第十七次会议记录

2. 对于 2013 年 3 月 20 日第十六次会议记录及 2013 年 4 月 25 日第十七次会议记录，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。这两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. 主席表示于前次会议表示把安装闭路电视的建议改为安装录音设备，而张大基先生会与各渡轮营运者再讨论。张大基先生于席间表示，渡轮营运代表基本上支持政府有关安装闭路电视的建议，同时亦于较早前会议把意见交予处方。但他表示如建议改为录音设备，因在录音时间、责任等未有清晰指引，故业界建议沿用原定的闭路电视方案，镜头向外，希望处方可以考虑。

4. 主席回应指出因镜头对外未必能取得所需资料，特别在晚上，故此修订为录音设备，记录于驾驶室内的对话，于此同时亦可记下于特别情形下如响号及船员在遇到危急情况下的处理情况。可以让船公司检讨当时处理的方法是否合适及提高航行安全。而关于私隐方面，主席表示可再商讨。

5. 张大基先生指现时于国际海事组织并未有订下关于闭路电视的规则，而民航机亦只限于录音。他表示现时船公司都已设立制度去检讨航行时的情况。主席说会建议于载有 100 名乘客以上的船只安装闭路电视，他亦向小轮代表及其他委员发表就安装闭路电视或录音设备表达意见。

6. 郭德基先生指对处方建议感到混淆。主席重申现时的建议是录音，并非两者并用。郭先生说如以方便船公司管理或提升安全的角度出发，录音并不能达到这目的；另外他亦表示船公司并不一定要跟从海事处的建议。主席重申处方的建议是以提升航行安全为目的，希望各委员及持份者能以正面的角度考虑建议。经确认后纳入相关的工作守则中。

7. 就此建议，郭志航先生提出意见，表示改善航行安全的方向应为船长等船上操作人员推行适当措施，而非在船上加装其他仪器。主席就郭志航先生有关船员的意见表示赞同，亦表示其建议已于第 I 及第 IV 类本地船只相关的工作小组进行讨论及跟进行动。

8. 范强先生说工会了解到处方有向船长等提供相关课程，工会对此表示支持。而就安装录音设备的建议，工会希望知悉现时陆上交通会否强制安装录像或录音设备，又或是有外国的经验，如没有的话他质疑是否需要在本港推行。主席响应说较早前于柴湾道的一宗巴士意外就是利用车上的录像系统了解当时肇事司机的情况。但主席指需要向运输署了解是否法例要求。

9. 经过讨论，主席总结指可以集中讨论于载客 100 人以上的快船上安装相关设备，如业界认为闭路电视较适用，可考虑镜头对向如仪器等地方，可监察航行状况，比镜头对外有效。主席强调指现时未有定案，欢迎与业界商讨细节。

10. 对于有意见指可以安装 VDR (Voyage Data Recorder)，主席表示因 VDR 需与船上仪器的接口配合，需要仔细研究其于本地船只上的可行性。张大基先生指出现时的本地小轮上未必可以负荷其他额外仪器，如处方希望改善从船员方面入手，应该加强培训。对于此意见，如较早前所述，主席指此事宜会由相关的小组委员会跟进讨论，故在本小组未有详细研究。郭志航先生表明业界大部分都不支持处方的建议，因认为此措施对提高航行安全没有直接关系。

11. 主席指可缩窄范围至载有 100 名乘客以上的快船上安装录音设备或录像驾驶室控制仪器的设备。张大基先生举例指行走港澳的高速船载客超过 400 人都只是安装录音，他说如定下载客 100 人以上的界线，可能需要联络相关商会进行磋商。郭德基先生提议可考虑载客 100 人以上改成 200 人以上作分界线的意见。

12. 主席归纳业界意见指会考虑于载客 200 人以上的快船安装录音及/或录像设备，而录像是指摄取仪器表板于航行时的状况。处方会详细考虑此建议。

13. 温子杰先生表示是现时快船仍未有统一的定义，但要求本地船只依从高速船沿用的国际规例是扼杀小船的生存空间。主席则补充指于第 IV 类别船只的指引已有列明快船的定义。温子杰先生另外提到最大的反对声音是来自船员，处方推行新措施前需要顾及船员感受。

14. 就此议题，主席再次表示处方未有定案，郭德基先生建议让业界先行商讨再综合意见交回处方商讨。张大基先生指出本项的议程题目需要更改，议题将于下次会议修定。

**(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**

15. 王永洪先生向议会者派发有关文件，并表示此议题会于下次会议中修改为“研究要求本地高风险船只安装船舶自动识别系统 (Automatic Identification System, AIS)”。他指出，处方要求船只安装 A 类 AIS，某些类别船只如因某些原因而不能安装 A 类 AIS，处方可以考虑接受安装 B 类 AIS 代替。至于如何决定能否安装 A 类 AIS 则需要有清晰界定，希望业界及各委员给予意见。

16. 黄耀勤先生问及曾否替被纳入需要安装 AIS 的危险品趸船举办过咨询会。就此问题，王永洪先生指跟据记录，处方曾邀请过运载危险品的船只，包括运载危险品的趸船，出席相关咨询会，唯当时危险品趸船营运者只有一位代表出席。王永洪先生表示可以再安排咨询会议。

17. 对于郭志航先生表示可否以航速去界定 AIS 的配置要求，王永洪先生说现时建议是载客 100 人或以上，及运载危险品船只安装 A 类 AIS，如不可行时可接受安装 B 类 AIS，此建议是因了解到这类船只的驾驶位置可能空间较少，未必有位置装配 A 类 AIS。在另一方面这些船只的风险并非用快慢分类，而是以船上可能载客的数量及如发生意外时的后果去决定。

18. 温子杰先生问及 A 类及 B 类 AIS 的分别，有说不同类别 AIS 不能互见是否正确。王永洪先生藉此机会向议会者详细介绍 A 类及 B 类 AIS 的分别。他指出 A、B 类分别主要在发射的模式及数据内容，两者可接收及解码另一类的信息，并不存在不能互见的问题。A 类 AIS 要求比较严格亦较可靠，同时设有迷你键盘及显示屏，可以显示最少 3 艘船只的资料；而 B 类并不要求设有迷你键盘及显示屏，故 B 类可以因没有接收或显示功能而不能显示附近装有 AIS 的船只。唯两类均须向通讯事务管理局 (OFCA) 申请牌照及取得 MMSI。

19. 张大基先生问及是否必须要安装 A 类 AIS，他参照国内船只的安装配备，指国内都只要求安装 B 类 AIS。他也提出安装 AIS 需要配合人员操作的训练。王永洪先生响应指由船只航行监察中心的经验得悉 A 类 AIS 的讯号较稳定，反之 B 类 AIS 有时会不发出讯号，例如内河船只便会有此情况。就本港情况而言，港内船只较多，故此安装 A 型会较合适。至于训练方面，处方曾向海事训练学院及供货商了解，两方面均表示有兴趣举办课程，详情

可容后商讨。郭志航先生指本地船员人数以万计，他担心会用一段长时间才可完成所有船员的训练。就此方面，王永洪先生表示培训有不同程度，基本操作只需少于半天的培训。而会上讨论的为使用 AIS 系统协助避碰决定的进阶课程，并不影响安装后的基本开关操作。

20. 郭德基先生表示，以业界现时的经营环境，可否放宽至载客 100 人以上才需要安装 AIS。因 A 类 AIS 费用较高，营运者未必可以负担得起。他亦问及船上电池可否支持 A 类 AIS。王永洪先生响应指如因船上的限制而未能安装 AIS 的可以接受以 B 型 AIS 替代。他表示，处方有顾及船上人数及其影响而决定安装 AIS 要求，目的是要提高整体航行安全。

*[会后补注：因郭德基先生所提出放宽建议与本处现时的建议相同，有见及此，秘书会后向郭德基先生所属的港九电船拖轮商会裴秘书确认郭德基先生的意见与现时本处的建议相同。]*

21. 张大基先生问及关于 B 类讯号不稳定的位置。王永洪先生表示于港内很不少地方 B 类 AIS 讯号出现不大稳定的现象，特别于船只密度的地区，唯与船只航行监察中心的距离不是讯号不稳的因素因海事处在不同地区共有 6 个 AIS 岸站可覆盖全港水域。另外，A 类及 B 类的发射模式不同也是令讯号不稳定的原因之一，因 B 类 AIS 可因附近有太多装有 AIS 的船只而暂停发射已让出时间给 A 类 AIS 使用。

22. 席间主席重申安装 AIS 及录像/音设备是两个不同的议题，两者没有连带关系。温子杰先生指业界对安装 AIS 的建议渐渐接受，因此系统的确有助船只管理及监察。至于安装后会否令系统因船只太多而做成混乱，处方初步统计增加数目约为数百艘，应不会引致问题。

23. 温子杰先生及郭志航先生先后问及处方可否提供补贴或与生产商合作以确保系统保养。贺伟洪科长也藉此分享国内经验，各省市有不同补贴标准，如海南政府补贴 9 成，但广东则不作补贴。

24. 范强先生问到安装后可否加快救援工作，洪碧莹副处长对此作出正面响应，她说在广东省，特别是渔船发生意外时处方可迅速知悉船只位置及作出救援。范强先生指会员不反对安装 AIS，特别是可加强救援能力，船员会予以支持。郭德基先生希望处方可设有过渡期，又或联络通讯事务管理局了解领取牌照情况。王永洪先生表示处方并非一刀切要求船只立即安装 AIS，有关船只可于 1 年之内或年检前安装 AIS，以较早者为准。处方亦会安排联络通讯事务管理局以了解有关申请手续等事宜。议题下次待续。

(iii) 检讨对本地载客船只的最低配员要求

25. 主席简介名为「渡轮及小轮最低安全船员人数(30.5.2013)」的会议文件 5/2013。该文件列出渡轮、小轮及多用途船只的相关资料。当订下最低配员要求时，可以参考如当事故发生时的情况及当时船的状况作评估。而最后的一栏显示处方经过检讨后新修定的最低安全人数。当中有 26 条船的最低安全人数有所更改。王伯健先生查询文件列出的最低配员要求是否已是处方的最后决定而有关的营办商必须跟从有关要求。主席表示要先经本小组同意及于该船只下一次的年检时作出最后评估后才确定采用修改后的人数。如于年检的演习发现对现时的最低要求人数有别会再考虑。因应王伯健先生的查询，主席表示个别船只的最终最低配员要求不会列于工作守则，但经修订后以订定最低配员要求的准则，例如紧急事故，甲板层人数等，处方会先征询业界同意，再修订相关的工作守则及于宪报刊登，另外会给予时间让业界适应再实施。

26. 于席间先后有议会者问及处方于修定人数时有否依据某些准则、标准或指标，例如于特定分钟内完成演习等，主席表示会因应每艘船只情况而作出决定。如遇有不同意见修定人数时，可提出理由反对，理由充分处方可再作考虑。主席强调指是次检讨主要是去理顺现时对最低配员要求的差异，及补足以前未有考虑之情况。就之前会议中曾列出的详细资料，处方理解当中有些情况是临场才可作决定的。主席建议议会者可仔细研究处方提议再于下次会议反映意见。

27. 郭德基先生认为处方的建议最终须要营运者跟从。就此意见，主席重申处方的立场，指现时于工作守则中亦列明船员最低配员要求是按个别船只情况而定，处方希望增加对制订本地载客船只的最低配员要求增加透明度及认受性。主席同时补充指这会议文件只是一份指引性文件，船东及各经营者可另外给予理由让处方考虑最低配员人数。

28. 范强先生指出现时市场上缺乏新血加入，而且现有船员开始步向退休年龄，同时薪酬待遇等方面很难吸引新人入行。工会希望政府可检讨薪酬及行业发展。主席响应指这议题可于第 I 及第 IV 类别船只的小组讨论。

29. 甘迪潮先生向议会者分享船级社的做法以作参考：船级社会先批阅船上的 "muster list"，包括救生路线图等，再由验船人员到船上视察，依据当

时情况而作出最后决定。此举既可减省验船人员的工作及减少争议。主席表示 2012 年 10 月 1 日南丫岛附近撞船事故调查委员会中的专家证人亦有相似” muster list” 的提议，处方会于载客船只落实建议，由船公司提交” muster list” 给予处方审批及再由验船督察检验。

30. 郭德基先生反对把建议写入工作守则。他指如成为法例的话则没有方法再改。他说业界于南丫岛事故后无所适从，而国际海事组织的规例并不适用于本地船只希望处方明白业界情况及难处。郭志航先生指可参考第 I 类别船只的做法，以长度作为定下最低配员人数的标准。主席澄清指第 I 类别船只于现时的工作守则中是以每艘船只的情况制定的。

31. 王伯健先生表示现时持牌渡轮服务的经营环境十分困难，而文件内提出对个别渡轮提高最低配员人数或会对有关的持牌渡轮营办商的财政情况有负面影响。就此，王伯健先生查询处方会否就提高最低配员人数咨询或通知有关的渡轮营办商。主席表示从此文件中只有 26 艘船只需要更改最低配员人数，同时各船公司有 9 至 12 个月时间作充分准备。而于刊登宪报后及验船前会通知船只。张大基先生说虽然只有 26 艘船有作出更改，但以 24 小时轮班制及替补人手计算下是需要额外约 100 名船员。郭德基先生最后表示南丫岛意外虽然不幸，但后果不可让业界承担，建议处方应多举办讲座，让同业温故知新。议题下次待续。

### III 其他事项

21. 主席向议会者报告有关教育及强化沟通渠道的建议于 2013 年 4 月 16 日的本地船只咨询委员会通过，处方会推行这措施，加强教育方面的工作及强化与业界的沟通。

### IV 下次开会日期

22. 议事完毕，会议于下午 5 时正结束，下次会议日期容后公布。