

本地船只检验工作小组委员会
第二十次会议纪录

会议日期: 2013年9月19日(星期四)
时间: 上午9时30分至下午12时45分
地点: 海港政府大楼24楼 海事处会议室A

主席: 黎英强先生 海事处署理总经理/本地船舶安全部

委员: 邓光辉先生 海事处署理高级验船主任 / 本地船舶安全组
胡卓先生 广东海事局
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
陈志明先生 “
蓝振雄先生 “
陈基先生 船舶建造及维修业
池德辉先生 验船/顾问机构
彭仲辉先生 油轮营运 (代表司徒显先生)
梁德兴先生 天星小轮有限公司
黄锐昌先生 新世界第一渡轮服务有限公司

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
温子杰先生 港九电船拖轮商会
黄汉权先生 “
裴志强先生 “
廖彰健先生 港九小轮控股有限公司
陈锦洪先生 富裕小轮有限公司
麦馨文小姐 翠华船务(香港)有限公司

	陈锦标先生	愉景湾航运服务有限公司
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:	何俊贤议员	渔业界
	司徒显先生	油轮营运
	甘迪潮先生	特许机构
	余锦昌先生	特许验船师
	郭志航先生	逍遥游公司
	李观带先生	珊瑚海船务有限公司
	胡国光先生	全记渡有限公司
	岑健伟先生	珀丽湾客运有限公司
	范强先生	小轮业职工会代表
	安民生先生	“
	萧炳荣先生	“

I 开会辞

主席欢迎运轮署代表、各委员、业界代表、持份者及其他与会人士出席是次本地船只检验工作小组委员会第二十次会议。主席表示于上次会议后，处方分别在 8 月 23 日及 9 月 3 日与业界会面，听取业界的意见。另在 9 月 17 日在立法会经济发展事务委员会的听证会上，业界也有给予宝贵意见。而本地船舶咨询委员会将在 10 月 23 日召开大会，故主席希望今次会议所收集的意见可为大会提供讨论基础。

II 确认 2013 年 7 月 17 日第十九次会议记录

2. 对于 2013 年 7 月 17 日第十九次会议记录，已于会前向各委员、业界代表及持份者传阅，并把建议修改的意见整理。会议记录于是次会议确认作实，并会上载海事处网页。

III 讨论事项

(i) 会议文件 9/2013 - 加强瞭望的建议

3. 会议文件 9/2013 已于较早前给予与会者参阅。主席简介有关协助瞭望的工作，指现时大部份由水手于天气恶劣的情况下到驾驶室协助船长进行瞭望。故处方希望将加强瞭望编入工作守则 (Code of Practice, CoP)。

4. 张大基先生指水手实有其他职责，希望处方可就瞭望工作提供清晰指引，如于何时需要由驾驶室回到原本岗位等。处方响应指就瞭望工作会有指引，以助业界对现时已执行的工作作出规范。就有公司已设立副船长一职，梁德兴先生指副船长的工作与现时处方对加强瞭望的要求相似，可否于此类公司豁免设有瞭望员一职。主席表示现时的法例只提及轮机员及船长，并无瞭望员一职。而副船长的资历，已可应付协助瞭望的工作。

5. 梁德兴先生指协助瞭望的船员需要每5年进行验眼的要求并没有跟其他现役船长要求看齐，协助瞭望的船员的视力要求比本地船长更为严格，令船长的视力有机会比协助他的船员差。但现时制度下需要由船长负上责任，是本末倒置的做法。他建议现时已持有有效船长牌照及已通过视力测试的船员可以担任协助瞭望工作而不需要再接受视力测试。温子杰先生表示赞同。就此意见，主席重申船长及协助瞭望的船员两者的视力要求是一样的。同时，2012年10月1日南丫岛附近撞船事故调查委员会(下称COI)的报告亦建议本地船员应进行定期验身，与会者亦有谈及远洋海员的资格，他们均须每5年由处方认可的医生进行验身；而年满60岁则须每2年进行一次验身。验身项目包括视力测试。如服务于化学品船只，则须每年验身。

6. 有关要求船员定期进行验身，黄汉权先生认为现时制度行之有效，而且也未有要求陆上交通的持牌人士推行视力测试。他原则上同意协助瞭望的船员须进行第一次的视力测试但反对要每5年再进行验眼。梁德兴先生支持此说法，因某些先天性的视力问题如色盲等，于第一次视力测试时便可分辨出，而绝少机会会有后天色盲的情况发生。黄先生及梁先生均建议可先实行一次性的验眼要求，及后再讨论船长的视力要求，有定案后于中长期检讨时一并讨论；主席指有关船长的体格检查、包括视力要求会于稍后经由相关的委员会提出修订。

7. 总结以上讨论，与会者原则上同意建议于天气恶劣及能见度欠佳时需要由现时配员人数上抽调一名船员协助船长瞭望，唯应只实施一次性的验眼要求，不需每5年进行一次验眼。如协助瞭望的工作由现役持有船长牌照船员担任，则可豁免视力测试要求。

(ii) 会议文件 10/2013 - 应变部署表的建议

8. 现时很多船只已备妥应变部署表，而本文件的附件亦附有模板以供参考。船主及船公司应按船只个别情况制定应变部署表。处方希望可把船上备有应变部署表的要求纳入工作守则，成为业界规范。

9. 就有与会者要求处方提供有关搁浅、碰撞及不同船只配员人数的应变部署表范本，邓光辉先生会跟进此事。同时附件上的「水拂」的正式名称应为「助理轮机员」。处方亦提醒业界此乃范本，船上的实际情况应由船公司作出适当调整。

(iii) 会议文件 11/2013 - 最低安全人数的建议

10. 现时根据相关的本地法例，于船只的牌照及验船证明书上均例明该船的最低安全人数，以应付突发的紧急情况。现时的第 I、II 及 III 类别船只的相关工作守则的附件 U-4 表 1 的备注(2)(下称备注(2))有订明「有关配员要求应切合实际操作需要。海事处亦将对个别个案，连同发证检验之消防及紧急演练作出评估，因应不同个案，制订最低配员要求。」。而于上年 10 月 1 日的南丫岛的撞船意外揭示即使相同的船种的最低配员人数有参差，故希望于工作守则中清楚例明最低配员的订定的要求，以确保有足够配员于船上。于较早前派发的会议文件 5/2013 只为初步的参考数字，实际人数要以紧急演练的情况决定。

[会后备注：于本年 4 月 17 日第十七次会议派发的会议文件 4/2013 已取消。]

11. 有关备注(2)对最低配员的要求，梁德兴先生指此制度一直行之有效，而现役船只于过往每年年检时均已通过以现时最低安全人数进行的紧急演练测试，这表示现有的最低安全人数是可靠的。他提议处方应只向新领牌照的船只以新的最低安全人数准则进行测试；不应意图推倒以往沿用的准则和原则及推翻沿用至今经处方验证的最低配员人数。他补充指同一船队内的姊妹船只是有可能因船舱内不同的设备而出现不同的最低安全配员人数。麦馨文女士对此表示赞同，并指处方即使要推出新准则也不应扰乱现役客船的配员人数。

12. 主席表示因应现时相同船种的最低安全配员人数的参差情况，处方希望可检视情况，同时保障现时的最低安全人数是足够的。如会议文件 11/2013 所列，处方建议于工作守则加入相关条文以反映现时验船情况。梁德兴先生强调倘若船东要求更改人数或船只结构及设施上有重大改动，便理所当然需要重新审视紧急演练的成效；否则经修改后的工作守则须确保现役船只的最低安全人数不变。郭德基先生同意此说法，指现役船只的最低安全人数已采用了十多年，均未有意外因配员不足而发生。他指委员会的专家建议并不是所有都适用于本地船只上，不应将碰撞责任推到本地海上业界身上。

13. 主席再三强调会议文件 5/2013 只是作为参考之用，并非一锤定音，处方亦不是指出必须上调最低安全人数。现时处方会加强注意最低安全人数；同时如往后发现问题会作出适当更正。会议总结委员认为已通过年检的现役船只已达到最低安全配员人数要求，现役船只之最低安全配员人数因此不受影响。

(iv) 会议文件 12/2013 - 水密门及救生衣的建议

14. 关于水密门装有警示器及救生衣上印上船只名称或编号，与会者没有其他意见。

15. 而关于此文件落实建议部分有关于载有多过 100 客的船只，另须安装录像播放器以便播放如何穿着救生衣的示范及安全简介，梁德兴先生认为如码头已设有录像播放器，则不须于船上重复播放，反之亦然；同时船上未必有足够电力支持多部电视及录像播放器的运作。另外黄汉权先生以公共小巴的乘客佩带安全带的广告为例，指不应由船公司负担安装播放器等相关开支，政府应该出资制作宣传短片，及于所有公众码头安装录像播放器教育乘搭本地客轮乘客，以提升公众安全意识。

16. 席间讨论到公众码头的管理事宜。王伯健先生表示现时部份公众码头由运输署作为管理统筹部门，而实际维修 / 执法工作则由不同部门根据既定分工或法例直接处理有关事宜。如运输署收到市民的查询或投诉，运输署会将该讯息转达至相关部门跟进。就有委员查询是否可使用设于公众码头的告示板宣传船上安全及有关告示板的管理部门一事，王先生表示会作出了解并会稍后作出汇报。

[会后补注：运输署表示现时部份设于公众码头的告示板由该署管理。运输

署乐意协助海事处及其他相关部门使用这些告示板作宣传船上安全之用。]

(v) 研究于本地载客船只的驾驶室内装设闭路电视或录音设备以记录驾驶室的活动及状况

17. 此议题已讨论过一段时间，而于早前的会议纪录均有记下委员及业界的意见。主席希望了解业界对此议题有否其他的意见。

18. 委员重申于早前业界商讨后的交予处方建议，包括由驾驶室向海摄影，不会摄取驾驶室影像，使用低端产品并不附有夜视功能，不涉及私隐问题及非年检项目。而因没有空调的驾驶室內的引击声浪很大，故于此类驾驶室装设录音的作用不大的。

19. 就主席指所有安装于船上的设备都有机会于年检时进行检查，张大基先生希望处方可给予一个标准让业界跟随。他指曾有同行试用低端产品于黑暗的环境拍摄，可摄取约 2 至 300 米间的影像。同时如须受年检的话，影像储存的方法、时间长短或遇有摄影机损坏时是否不能开船等问题会否引致其他法律问题等，则须要再详细讨论。

20. 黄锐昌先生代表其船公司指因他们现时已于驾驶室装有录像机，如处方最后定案是摄影向外，希望处方可接受他们公司现时的做法而不需额外加装。主席指现时仍在搜集业界意见，对此建议未有定案。

21. 主席表示已了解到业界的意见并会再作研究。

(vi) 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)

22. 就上次港九电船拖轮商会有关 AIS 的信件，王永洪先生对信件题及的数点作出澄清。AIS 能加强航行安全，并且是一可独立运行的仪器，AIS 只需要发出识别讯号及船只动态数据，便可让船只航行监察中心知悉实时的航行资料，令处方可适时通知船只以提升航行安全。而现时建议本地船只安装的 AIS 不需完全符合国际海事组织(IMO)的要求，处方可以与业界再商讨所需要的详情。就耗电量而言，AIS 主要以 12 伏特或 24 伏特运作，耗电量

跟一般电灯胆相约，一般电池足够操作。现时大部分港口均要求该地区的本地船只装有 AIS，令大型船只及当地的航行监察中心得悉船只位置。特别于大雾天气、岛屿与船只较多及雷达有机会出现盲点等情况下，AIS 更能充分发挥其效用。如建议获业界接纳，处方会与 COI 报告的其它建议如安装甚高频无线电(VHF)等一并进行法例修改。处方亦建议通过法例后将有一年宽限期或于年检前完成安装，以较前者为准。处方会聆听业界意见，再反馈到船舶咨询委员会讨论。

23. 处方亦借机会解说上次港九电船拖轮商会的就有关 AIS 的信件所附上的图片。王永洪先生指此图实际上提供了很多对航行有用的数据，可帮助船长或领港等订定航行方案。唯他亦说明 AIS 的数据只是辅助用途。

24. 会上业界代表不否定 AIS 在船队管理及意外事件后调查的存在价值，但坚决否定 AIS 在本地水域有助船长避碰之处方论点，专家及业界普遍认为 AIS 对近岸及港内的小船航行安全作用并未有太大作用，虽可方便行政管理，但于实际船长应用 AIS 作避碰的成效则存疑，错误曲解 AIS 数据更存在碰撞的危机。会上业界代表均认为船只装有 AIS 是为方便处方日后有需要时搜证之用。至于 COI 的专家建议本地船只装有 AIS 一事，业界指这是 COI 的专家对本地海上环境并没有完全掌握情况下而作出的不切实际建议。业界已参考过外国其他港口要求，如英国是 500 吨以下船只不建议安装。如要安装 AIS，是有需要连接其他先进航海电子仪器才能发挥辅助航行功能，唯现实上本地载客船只的驾驶室内大多没有空余位置安放其他航海仪器。另外船员训练不足亦是一大难题。业界建议处方参阅于 9 月 17 日于立法会进行的听证会的数据来深切了解业界反对处方强制于 100 人以上本地载客船安装 AIS 的意见。

25. 对于温子杰先生反馈指有关海事训练学院院长杨沛强指学院现时未有足够人力物力去开办 AIS 相关课程，王永洪先生响应说处方曾接触过院方谈及有关开办课程事宜。因资源及其他问题学院暂时未能开办课程。处方可举办一些讲座让业界了解如何运用 AIS。

26. 王永洪先生指 AIS 最主要是发放信息，让其他船只清楚了解其位置。以领港为例，他们需要察看几百米外的航道情况，故 AIS 可切实帮助领港识别于航道上不同类型的船只，找出合适航道。同时船只航行监察中心亦可给予适当指示予当时航道上的船只，以理顺交通。就其他地区的 AIS 使用上，王先生补充说明英国方面除了要有 AIS 外，同时须输入当时航班数据及实时载客人数。AIS 建议为处方的中长期方案，并非要立时执行。

27. 有关现时业界实际的情况，张大基先生指除了因要取得运输署航速豁免的高速船必须装有 AIS 外，其他类型船只本身未必有足够电力支持 AIS 的运作。除此以外，AIS 有机会只可提供船名而缺少船艏向信息，容易误导船长。AIS 也不应只着眼为大型船只提供信息，不论那一类型的船只都应知悉当时航道状况。处方响应指当察觉两艘船有危险时，如船只附有识资料及装有甚高频无线电，船只航行监察中心会向双方船只提供的资料。

28. 梁德兴先生概述于 9 月 17 日听证会业界对此的意见，于出席的 42 位代表中有超过 2/3 人士均质疑 AIS 的避碰成效，认为会造成航道信息混乱及影响航行安全意识。而个别团体及专业人士认为 AIS 的装置只对意外搜证及船队监控发挥到效用。另一方面，因应处方的建议，AIS 只须于本地的高风险船只上安装，但假设有一远洋船遇到一艘本地非高风险船只，该远洋船便有机会因依赖 AIS 而没有看见该本地非高风险船只，最后导致意外。梁先生重申业界一致认为 AIS 之应用于在本地水域是无助船长避碰。

29. 议会者认为如 AIS 应用对航行安全是重要，处方理应规定所有船只(包括舢舨及游艇)均需安装 AIS。唯现实情况并不可行。如处方以高风险及载客 100 人以上为安装界线，有可能令部分船只改成载客 100 人以下以避免安装 AIS，但此改动不等于船只的风险已减低。而现时船上已装有各式辅助航行的仪器，另外添置 AIS 的话可能需要更多船员才能兼顾。王永洪先生指处方最初建议是载客 12 人以上的船只装有 AIS，经与业界讨论后达至现时的方案。王先生同时指出装有 AIS 不等于可确保完全安全，但对提升安全程度有一定贡献。籍此机会处方亦示希望可实地视察本地船只及了解安装的困难。

30. 另外，于 9 月 18 日举行关于危险品船只上安装 AIS 的会议，黄耀勤先生表示在属于高风险类别中非自航的趸船及横鸡趸上装有 AIS 的作用不大。因此类船只上的大部份的船员都是吊机手或水手，未必懂得操作 AIS。同时，持有危险品牌照的船只并非经常载有危险品，他怀疑这情况下是否仍须启动 AIS。黄先生亦希望处方可再厘清如遇上 AIS 损坏的责任问题。总括而言对于他们这类非自航趸船及横鸡趸，安装 AIS 的作用不大。

31. 梁德兴先生认为处方应先考虑业界于配套上及时间上是否有足够能力安装 AIS；郭德基先生反对处方意图强制推行此建议；麦馨文女士指不能因一次意外便把所有责任加到业界身上。议会者表明不希望继续讨论此议题，他们明确地指出 AIS 并非如处方所述能发挥避碰作用，同时若非所有船

只都安装了 AIS，单单强制载客 100 人以上载客船安装 AIS 理据存疑及有一定的争议性；与此同时，业界补充指他们同意于某类别较高风险的船只，如高速船，安装 AIS，而该类船只现时均已配备了 AIS。业界已把他们反对的理由于 9 月 17 日立法会的听证会上逐一罗列，希望处方可接纳业界意见。

32. 王永洪先生表示处方的着眼点是船只的潜在风险，不同类别及航速的船只均有不同的风险。业界认为现时的载客 100 人以上的建议是针对载客船只，除非由政府出资于所有船只，包括舢舨、渔船等有真正潜在风险的船只，安装 AIS 才可达至避碰目的及提高全面性海上安全。处方表示制订法例时需要同时考虑其可行性及风险，以提升海上安全。现时情况未必可于全部船只上安装 AIS，全球亦未有港口要求所有船只全面安装 AIS。

33. 业界再陈述不同意安装 AIS 的理据。梁德兴先生指现时的制度上没有包含认可的 AIS 供业界参考。另外处方亦应考虑现时有多少从业员懂得正确使用 AIS，如不能正确地诠释 AIS 内的数据，反而令海面交通情况更不安全及可能引致意外。梁德兴先生建议处方于立法前先研究对业界的影响，及制定发牌标准、正规课程等数据再咨询业界推行。

34. 对于使用 AIS 的问题，王永洪先生说明 AIS 最主要是发放航速及航向信息，如连接上电子海图机等适合仪器便可显示位置及其他相关数据以协助船长决定航程数据。他补充指 AIS 应只是协助船长，船长仍须要循守国际海事避碰规则(下称避碰规则)去避碰。梁德兴先生则指出于避碰规则而并未有提及 AIS，而要使用航行辅助仪器，如雷达等，在一般理解上，操作员是须要事前接受过训练及考获相关证书才能胜任使用；唯 AIS 则未有正规的训练及考核，此系统亦只是便利船公司更有效地监管船队而安装的仪器。王永洪先生则说明于国际上有规定那类船只是须要备有 AIS，如国内大部分船只皆需安装 AIS。就意见指不应将国际规例用于本地船只上，及应参照国内做法列明 AIS 不会用作搜证用途，处方澄清现时建议是参考国际做法，而对不用作搜证的做法持保留态度。张大基先生认为处方可考虑参照国内要求的 B 型的 AIS，因本地环境与国际环境不同，就本地载客船上硬件而言未必足以支持 A 型 AIS。

35. 主席总结业界各方的意见并会把意见整理跟进。

V 其他事项

36. 主席向与会者表示较早前与立法会谭耀宗议员及离岛区议会议员会面，曾谈及现时行走「中环 - 长洲」航线的三层渡轮的豪华舱内须将座椅加以固定的问题。主席表示理解到反对此项安排的意见。处方会再跟进及参考其他国家的做法，适时向委员汇报。

37. 温子杰先生表示不认同 COI 专家对本地船舶的意见及不赞同他们的报告。温先生指他们是远洋船舶的专家，对本地船只情况不熟悉，亦不了解本地近岸小船的制度，不可以把远洋船的制度放诸于本地船只身上至于座椅问题，温先生称 COI 专家所来自的国家(澳洲)都未有固定座椅，反之要在本地船只上推行于理不合。

IV 下次开会日期

38. 议事完毕，会议于下午 12 时 45 分结束，下次会议日期容后公布。