

本地船隻檢驗工作小組委員會
第十二次會議紀錄

會議日期： 2012 年 11 月 15 日(星期四)
時間： 下午 2 時 30 分 至 下午 5 時 15 分
地點： 海港政府大樓 24 樓會議室 A

主席：	梁榮輝先生	海事處總經理/本地船舶安全部
委員：	王永泉先生	海事處高級驗船主任/本地船舶安全組
	王立文先生	廣東海事局
	郭德基先生	渡輪營運
	張大基先生	渡輪船隻營運
	黃耀華先生	觀光船隻營運
	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	陳志明先生	船舶建造及維修業
	陳 基先生	船舶建造及維修業
	池德輝先生	驗船/顧問機構
	黃耀勤先生	貨船營運
	余錦昌先生	特許驗船師
列席：	王世發先生	海事處總經理/船舶註冊及海員事務部
	黎英強先生	高級驗船主任/海員發證組
	王永洪先生	高級海事主任/船隻航行監察中心
	溫子傑先生	港九電船拖輪商會理事長
	張偉明先生	香港貨船業總商會
	陳國樑先生	東義造船業總商會有限公司副主席
	黃銳昌先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	文潤明先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	廖彰健先生	港九小輪控股有限公司
	梁德興先生	天星小輪有限公司
	柯銘健先生	天星小輪有限公司
	陳錦標先生	愉景灣航運服務有限公司
	岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
	陳錦洪先生	富裕小輪
	梁錦瑚小姐	翠華船務(香港)有限公司
	李觀帶先生	珊瑚海船務有限公司
	胡國光先生	全記渡有限公司
	郭志航先生	逍遙遊公司

秘書： 張裕瑩小姐 海事處行政主任/船舶事務及航運政策科(1)

因事缺席者：

黃容根先生	漁業界
蔡雄先生	(由陳基先生代表) 船舶建造及維修業
藍振雄先生	船舶建造及維修業
吳國榮先生	驗船/顧問機構
甘迪潮先生	特許機構

I 開會辭

主席歡迎廣東海事局代表王立文先生、各委員、業界代表及持份者出席是次本地船隻檢驗工作小組委員會第十二次會議。這個小組委員會會議議程跟前十一次常規會議不同。因應十月一日南丫島海難，本地船舶諮詢委員會於其十月二十六的會議中制定出十項促進本地船隻航行安全的改善措施。同時運輸及房屋局局長張炳良先生較早前亦於立法局闡述該十項措施。本小組委員會將會仔細討論其中五項。今次會議亦是本小組一連串特別會議的第一次，而於前十一次會議中討論的議程將會延至本系列特別會議結束後繼續。

2. 本小組委員會的討論結果會交由本地船舶諮詢委員會大會中再作確認。主席表示，希望本會能定下中期目標及長期的具體細節安排。

II 檢閱 2012 年 9 月 26 日第十一次會議記錄

3. 於會上各委員檢閱上一次會議記錄初稿。該份會議紀錄將於下一次會議獲確認作實，確認後會上載海事處網頁。

III 新議事項

(i) 研究強制於本地載客船隻的駕駛室內裝設閉路電視以記錄駕駛室的活動及狀況

4. 駕駛室是一艘船的指揮中心，對確保船隻航行安全有重要的影響。閉路電視可以記錄船長及各船員執行職務時的表現並作事後檢討。如不幸遇上意外或遇有投訴，錄影資料亦有助調查意外成因及對投訴作出客

觀的分析。

5. 新世界第一渡輪服務有限公司(新渡輪)的代表黃銳昌先生表示新渡輪的駕駛室內已設有記錄系統數年。初期無可避免地遇到如私隱問題等的反對聲音。唯意外發生時，錄影記錄的確有助客觀地查出意外起因。黃先生同時說明於夜航其間的錄影設備須具備夜視鏡模式。他本人認為此措施對公司及員工均有裨益。

6. 主席向各委員補充關於私隱的問題一事，處方正向律政司徵詢法律意見。他也提及於本地船舶諮詢委員會討論此事項時有船員工會代表表示憂慮，但並未有過分反應，船員應可理解此項措施的安排。

7. 對於此項建議措施，業界未有全面共識。就安裝閉路電視的成本問題、公司與船員間之互信、對船員的負面影響、記錄保存的時間、記錄資料用途等；各委員及業界於會中表達了意見。有委員表示遠洋船隻並未要求於駕駛室安裝閉路電視，但現時卻建議強制於本地船隻的駕駛室安裝閉路電視是否適合。主席說細節事宜可於取得共識後再作商討，他重申，安裝閉路電視可令公司更清楚掌握船員於駕駛室的執行工作的表現及駕駛態度，以提高業界整體的安全意識。

8. 會議認為船員態度、公司管理方法、相關制度等方面均對提升航行安全質素有不同程度之影響。主席表示，可先初步訂出高風險船隻類別再決定是否安裝閉路電視於駕駛室內。又或制定一套船隻分類方法，例如載客人數、船隻種類等，去界定某類船隻是否須要安裝閉路電視。同時因要顧及船員意見，主席會於下次會議邀請員方代表，讓各持份者有更清楚理解，議題下次待續。

(ii) 研究要求本地高風險船隻裝設船舶自動識別系統 (Automatic Identification System, AIS)以協助船長判斷碰撞風險及採取避碰行動

9. 海事處王永洪先生為各議會者簡此系統(會議文件 2/2012 號)。他指出 AIS 系統乃航行之輔助儀器，可以提高營運效率及加強航行安全。船長亦可借助此系統判斷海面情況，特別於大霧、大雨等能見度低時作出最合適決定。除此之外，此系統亦有助識別海上一些小型船隻，避免意外發生。王先生另外補充於文件上關於設定 AIS 裝備一項，他指出通訊事務管理局辦公室(OFCA)已把 AIS 歸類為無線電通訊裝置，故所有 AIS 裝置應在安裝前申請牌照、獲取海上移動通信業務標識及對系統作出正

確設定。AIS 更可配合雷達同時使用，互補不足。廣東海事局代表王立文先生向各出席者分享廣東海事局的經驗，指出廣東海事局於早前亦規定載有 12 人或以上之客船必須設有 AIS 系統。王先生亦指出新加坡當局正以 AIS 來取代當地法例規定所有港口船隻強制安裝的識別裝置。

10. 委員及業界儘管認同 AIS 有助航行安全，但對安裝建議有保留，同時指出一些機動性較低，例如躉船，因其危險性較其他船隻低而沒有安裝之必要性。另外有持份者關注到行走定點航線之船隻是否須要安裝此系統。有委員表示一些船長及船員均需因使用此設備而接受額外培訓，同時認為此系統未必能有效改善船員的駕駛態度。

11. 就以上各委員及持份者之意見，處方表示並非強制所有類別船隻均須安裝 AIS，同時也不建議船長於船隻航行途中過分依賴此系統。處方強調 AIS 能有助各船長達識別附近範圍之船隻。處方希望透過與業界及持份者商討以達成共識於那類高風險船隻安裝 AIS。議題下次待續。

(iii) 檢討對本地載客船隻的最低配員要求

12. 各議會者檢閱會議文件 3/2012 號。於現時情況下，處方並未有劃一標準去設定最低安全配員標準，每次批准均以個別獨立情況審核。處方現在正去信了解內地及新加坡的有關制度以作參考之用。本小組可探討現時最低配員是否可足夠應付意外發生時之應變處理及制度上是否需要定下固定最低配員比例。

13. 列席的渡輪公司代表表示現時業界聘請人手方面有困難，空缺亦有很多，如需再加大最低配員人數對營運上有很大問題。同時有意見指出配有更多船員於意外發生時不一定可以替乘客提供切實協助。委員及列席者均認同於 2007 年完成檢討的最低配員制度行之有效，並未有迫切需要再作檢討。

14. 會議上各委員及列席者均認同業界人手短缺及吸引更多新人入行的必要性。就此海事處王世發先生表示處方已聯絡商會、工會及其他培訓機構去商討如何吸引新人加入海事行業。

15. 除船員人數問題外，主席提出是次海難發生於晚間，故向各委員及列席者提出多加人手協助船長做瞭望工作，如來往港澳的高速船就設有夜視瞭望員。處方表示，該瞭望員可從現有人手調配，不需額外增加人手。因應夜視瞭望員一職，議會者認為建議可行，有渡輪營運公司則提

及該瞭望員的資格準則，意見認為夜視瞭望員必須給予適當訓練及具備一定程度的瞭望知識，把正確的海面情況告知船長。至於會否加入船員考核要求則要再作商討。主席總結本會同意設一夜視瞭望員，細節下次會議繼續討論。

(iv) 制定有關推廣海上安全長遠的公眾宣傳和教育策略

16. 就上述議題，海事處王永泉先生表示處方會安排拍攝有關海上安全的短片，包括正確使用救生圈、穿著救生衣的方法等。預計短片於十二月中完成。委員對此建議反應正面，並認為可以於碼頭內向乘客播放以增強意識。同時處方會安排每年到各離島等地區舉行安全講座，提高船上安全意識。

(v) 制定加強海事處與業界溝通渠道以達成監管機構與船隻營運商和船員有效地交換完善配合的策略

17. 為加強處方與業界及各持份者之溝通，處方建議派員參加船隻營運商的會議，讓雙方進行更直接及有效的溝通。會上有意見認為此安排能有助船員更清楚了解處方對船隻航行安全的要求，並提議海港巡邏組可一同出席船隻營運商之會議。王永泉先生亦向出席者表示處方可安排出席船隻營運商舉辦的安全講座。

III 其他事項

18. 本次會議並無其他事項。

IV 下次開會日期

19. 議事完畢，會議於下午 5 時 15 分結束，下次會議日期約於三星期後舉行。確定日期容後公佈。