

本地船隻檢驗工作小組委員會
第十六次會議紀錄

會議日期： 2013年3月20日(星期三)
時間： 下午2時30分至下午4時25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
	王沛仕處長	廣東海事局船舶檢驗處
	郭德基先生	渡輪營運
	張大基先生	渡輪船隻營運
	黃耀勤先生	貨船營運
	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(代表蔡雄先生)
	藍振雄先生	船舶建造及維修業
	余錦昌先生	特許驗船師
列席：	陳國樑先生	東義造船業總商會副主席
	王永洪先生	高級海事主任/船隻航行監察中心
	陳孟富先生	運輸及房屋局/首席行政主任(運輸)特別職務
	王伯健先生	運輸署/總運輸主任/渡輪檢討
	張偉明先生	香港貨船業總商會
	裴志強先生	港九電船拖輪商會秘書
	廖彰健先生	港九小輪控股有限公司
	黃銳昌先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	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	富裕小輪有限公司
	郭志航先生	逍遙遊公司
	蕭炳榮先生	小輪業職工會 代表
	范強先生	小輪業職工會代表
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：	黎英強先生	高級驗船主任/海員發證組
	黃容根先生	漁業界
	蔡雄先生	船舶建造及維修業
	(由陳基先生代表)	
	黃耀華先生	觀光船隻營運
	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	吳國榮先生	船舶建造及維修業
	池德輝先生	驗船/顧問機構
	甘迪潮先生	特許機構
	溫子傑先生	港九電船拖輪商會理事長
	文潤明先生	新世界第一渡輪服務有限公司
	梁錦瑚小姐	翠華船務（香港）有限公司
	胡國光先生	全記渡有限公司
	李觀帶先生	珊瑚海船務有限公司

I 開會辭

主席歡迎廣東海事局船舶檢驗處處長王沛仕先生、局方及署方代表、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十六次會議。

II 確認 2013 年 2 月 7 日第十五次會議記錄

2. 對於 2013 年 2 月 7 日第十五次會議記錄，已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。該份會議記錄於是次會議確認作實。這份會議記錄會上載海事處網頁。

III 續議事項

(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

3. 就上次會議中的船公司代表表示會另行商討修改方案，張大基先生指出與受影響的經營快速船公司討論後，表示可以接受此攝錄儀器安裝於駕駛室內而鏡頭對外拍攝海面情況，只攝取畫面而非聲音，不影響船員操作。同時此攝錄儀器並非常規檢查項目。希望處方可給予足夠時間在市場上找合適的產品作試驗。

4. 主席回應指出此儀器雖對改善駕駛態度有實際作用，但未必可以有效地達到目的，因只攝取畫面的話有機會未能全面取得當時的航行實質資料。故建議修定為載有 100 客以上船隻須裝有錄音機，凡遇上特別情況如響號等均可記錄。

5. 張大基先生指需要時間再討論此修定建議。席間有議會者表示處方再修改方案令他們感到無所適從，而之前船公司之間的討論亦功虧一簣。主席表示，上次的建議並不是最後定案，目前仍在探索方向。他亦重申錄音設備旨在提升駕駛態度。如建議得到同意，才會納入工作守則 (Code of Practice)，成為常規檢查項目。

6. 岑健偉先生問及如改成錄音，會否要求船員說出一些特定的指令或是只記錄普通對話內容。主席說明只須按照日常情況駕駛，目的是希望記錄在駕駛室的對話。而錄音標準可以再商討。

7. 張大基先生指出安裝此設施有可能需要轉嫁成本而向乘客加價。因載客量較多的船隻可能需要安裝數支收音咪高峰。郭德基先生說在駕駛室的情況通常是 2 人操作，但在航行中並不是一定有對話，大部分時間是安靜的。梁德興先生指出此修定建議受影響的船隻相比之前的多，如天星小輪等都包括在內。但天星小輪的駕駛室的音量本身已達七十多分貝，很可能只能錄下雜音而非船員對話。郭德基先生指在修定的方案中(沒有限定航速)，有時候船隻只有 1 人在駕駛室，根本沒有對話可以錄音。范強先生表示其工會較早前亦向工友發放二百多份問卷，調查顯示工友對錄音系統表示反感，如不攝錄駕駛室則可接受。

8. 陳基先生指出如果此錄音設備能對安全有幫助及減少意外，業界應以開放態度接受建議及負起應有責任。他表示不希望因有其他壓力而反對建議。就以上意見，郭德基先生認為安裝錄音設備不會令撞船意外不再發生，而此裝置只為處方意外發生後蒐證之用，並非責任問題。主席補充指駕駛室是船長操控整條船隻的地方，如有非授權人士進入駕駛室可能會影響操作。錄音系統可協助監察此種情況。就此而言，郭德基先生建議可於駕駛室門口裝置。他重申如果建議方案取消適用於航速二十海里的的船隻會作出反對。

9. 經過討論，主席歡迎張大基先生與其他持牌渡輪公司商討及再作統籌及向處方表達意見。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

10. 王永洪先生向議會者闡述會議文件 2/2013 有關本地船隻安裝 AIS 經修訂後較簡化的建議。王永洪先生指 AIS 可補雷達不足，發出識別訊號令其他船隻知悉其身份及航行情況，便利於必要時聯系相關船隻。而此系統雖非針對船隻避碰，但亦可提高整體航行安全。現時訪港的遠洋船及 100 總噸以上的內河及沿海船隻均已裝有 AIS，唯本地船隻並沒有安裝 AIS 的規定。處方希望可於本年第二及三季度完成業界諮詢，於第四季時交予本地船隻諮詢委員會再討論。處方亦建議規定實施後會有 12 個月寬限期，或於下一次驗船時須符合有關要求，以較後時間為準。新造船隻則必須符合 AIS 配置規定才可獲得牌照。鑑於南丫島附近撞船事故調查委員會專家報告中已提及本地船隻安裝 AIS 及高頻無線電話(VHF)的建議，處方希望盡早蒐集業界意見，以配合屆時調查委員會報告的建議。

11. 另外議會者釐清文件第 8 段「…超過指定載客量…」是指超過指定載客數量的船隻而非指超載船隻。王永洪先生指今次建議載客量超過 100 人以上的船隻須要安裝 AIS。王沛仕處長與議會者分享廣東經驗，指 500 總噸以上的海船配以 A 類，500 總噸以下的 A 或 B 類。唯局方曾發現香港海事處不能處理 B 類的訊息，但現在此情況已經減少。王處長表示 AIS 可讓局方更能了解海面情況，方便管理船隻，對航行安全有很大的作用。就香港方面未能讀到訊息問題，王永洪先生指因當時本港的 VTS 系統仍未有 B 類解碼功能，但現在問題已解決，但 A 類的 AIS 的訊號相對會較穩定。

12. 議會者問及如裝有 B 類 AIS 的船隻發出求救訊號，處方會否收到。王永洪先生解釋 AIS 本身並無求救功能。船隻一般是以 GMDSS 系統發出求救訊號，此系統的訊號可被本港的海上救援中心接收。

13. 張大基先生再三指出人員培訓的重要性，建議處方必須將培訓及落實建議同步進行，他建議以私人教授形式進行，或與通訊事務管理局(OFCA)合作。王永洪先生指 AIS 跟雷達不同，現階段並未有國際要求或認可使用人員資格，處方會加緊與海事訓練學院聯系討論相關課程問題。而因未有國際要求，所以通訊事務管理局未必可提供適切協助。

14. 梁德興先生說本文件對於上次會議曾提到內地不會以 AIS 執法，本港會否以 AIS 執法，及 AIS 於港內長鳴等問題均未有回應。王永洪先生指 AIS 可方便處方監管海港，令其他船隻航行時交通更暢順，避免意外，船隻的交通相比以前更有秩序。就執法問題，王永洪先生指每一件意外均需要舉證，如果依照 AIS 的數據對意外調查及相關的檢控有很重要的用途。他重申，處方對船隻的監管及執法是為航行安全而作，最重要是各船員恪守規則，避免意外。

15. 黃銳昌先生問及處方會否承認由 AIS 的製造或供應商提供的課程。王永洪先生回應指由於 AIS 沒有操作資歷要求，並不存在認可課程的問題。他指出基本的 AIS 操作並不複雜，但要涵蓋較廣的 AIS 資料應用，則課則可能要 2 至 3 天。最重要是船員於操作前懂得運用 AIS，以協助加強港口的安全性。另外王永洪先生亦回覆陳基先生關於處方如何訂下載客 100 人以上的準則，王先生說主要就港口船隻的情況而考慮，載客 100 人以下的船隻航速一般較慢及船身較小，故相對風

險較低。但陳基先生指出一些如行走機場附近水域的船隻，載客量不高但其航速可能也較高，唯裴志強先生補充說明指港內大部分船隻的最高速度約為 15 海浬。王永洪先生多謝陳先生提供的資料。

16. 關於本處助理處長鍾少文先生早前於南丫島附近撞船事故調查委員會（下稱「事故調查委員會」）的聆訊時提及到系統會長鳴的問題，王永洪先生澄清指鍾先生實指船隻航行監察中心的系統而非 AIS 系統。而在船隻航行監察中心的系統是對港內所有船隻，不論有否設有 AIS 均可偵測。議會者就 AIS 的避碰問題再指出不可完全依靠系統去避開船隻，須配合其他方面如雷達、目視等，故此訓練船員以適當使用系統非常重要。

17. 張大基先生指在實際情況下，很多港內船隻，特別是小船不會使用 AIS 系統，因密度太高，作用發揮有限。范強先生指關於安裝 AIS 曾諮詢會員意見，他們對安裝不太抗拒，但須配合培訓。另外有會員反映現時船上的儀器太多，要他們熟悉所有儀器的運作有一定的困難。

18. 主席表示就此議題各委員及持分者先後都發表意見，議題下次待續。

(iii) 檢討對本地載客船隻的最低配員要求

19. 主席簡介名為「緊急事態下的船員職務」的會議文件 3/2013。該文件列出於各種意外發生後船員的職務，例如撞船後、擱淺或觸礁、於機房及客艙發生火警及需要棄船的情況。有議會者表示希望可發放給船員，王永泉先生歡迎有關做法，並建議可張貼在駕駛室方便船員了解其職務。

(iv) 制定有關推廣海上安全長遠的公眾宣傳和教育策略

及

(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

20. 主席表示會適時向各議會者更新此兩項議題。

III 其他事項

21. 關於幼兒救生衣(Infant Lifejacket，適合 1 米及 15 公斤以下的幼童)，主席建議業界盡早添置。建議數量是載客人數的 2.5%。處方亦預計事故調查委員會的報告會有機會提及此項建議，長遠來說有機會修

定有關法例。王永泉先生指現時國內已有生產商按照《國際救生設備規則 2010》(Life Saving Appliance Code 2010)生產幼兒救生衣。新渡輪於早前亦把幼救生衣的製造商資料交予處方，而該幼兒救生衣亦獲得中國船級社承認，生產標準符合國際要求。稍後會向議會者發放相關資料。裴志強先生問及將國際標準加於本地船隻是否過嚴，王永泉先生回應因事故調查委員會有很大機會提出相關建議，故先知會業界。郭德基先生希望處方可給予寬限期，讓業界有時間準備實施相關要求。

IV 下次開會日期

22. 議事完畢，會議於下午 4 時 25 分結束，下次會議日期容後公佈。