

本地船隻檢驗工作小組委員會
第十八次會議紀錄

會議日期： 2013 年 5 月 30 日(星期四)
時間： 下午 2 時 30 分至下午 5 時
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 梁榮輝先生 海事處總經理/本地船舶安全部

委員： 鄧光輝先生 海事處驗船主任/本地船舶安全組
洪碧瑩副處長 廣東漁業船舶檢驗局
賀偉洪科長 “
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
黃耀華先生 觀光船隻營運
羅愕瑩先生 船舶建造及維修業
藍振雄先生 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 (代表蔡雄先生)
池德輝先生 驗船/顧問機構
余錦昌先生 特許驗船師
甘迪潮先生 特許機構

列席： 王永洪先生 高級海事主任/船隻航行監察中心
王伯健先生 運輸署／總運輸主任/渡輪檢討
李志強先生 海上遊覽業聯會副主席
溫子傑先生 港九電船拖輪商會
裴志強先生 “
黃宏階先生 天星小輪有限公司
謝國榮先生 “

	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
	陳錦標先生	愉景灣航運服務有限公司
	郭志航先生	逍遙遊公司
	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：	黃容根先生	漁業界
	王永泉先生	海事處高級驗船主任/本地船舶安全組
	蔡雄先生	船舶建造及維修業
	(由陳基先生代表)	
	吳國榮先生	船舶建造及維修業
	文潤明先生	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	“
	岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
	麥馨文小姐	翠華船務（香港）有限公司
	李觀帶先生	珊瑚海船務有限公司
	陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
	胡國光先生	全記渡有限公司
	蕭炳榮先生	小輪業職工會代表

I 開會辭

主席歡迎廣東漁業船舶檢驗局洪碧瑩副處長、賀偉洪科長、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十八次會議。

II 確認 2013 年 3 月 20 日第十六次會議記錄及 2013 年 4 月 25 日第十七次會議記錄

2. 對於 2013 年 3 月 20 日第十六次會議記錄及 2013 年 4 月 25 日第十七次會議記錄，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。這兩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. 主席表示於前次會議表示把安裝閉路電視的建議改為安裝錄音設備，而張大基先生會與各渡輪營運者再討論。張大基先生於席間表示，渡輪營運代表基本上支持政府有關安裝閉路電視的建議，同時亦於較早前會議把意見交予處方。但他表示如建議改為錄音設備，因在錄音時間、責任等未有清晰指引，故業界建議沿用原定的閉路電視方案，鏡頭向外，希望處方可以考慮。

4. 主席回應指出因鏡頭對外未必能取得所需資料，特別在晚上，故此修訂為錄音設備，記錄於駕駛室內的對話，於此同時亦可記下於特別情形下如響號及船員在遇到危急情況下的處理情況。可以讓船公司檢討當時處理的方法是否合適及提高航行安全。而關於私隱方面，主席表示可再商討。

5. 張大基先生指現時於國際海事組織並未有訂下關於閉路電視的規則，而民航機亦只限於錄音。他表示現時船公司都已設立制度去檢討航行時的情況。主席說會建議於載有 100 名乘客以上的船隻安裝閉路電視，他亦向小輪代表及其他委員發表就安裝閉路電視或錄音設備表達意見。

6. 郭德基先生指對處方建議感到混淆。主席重申現時的建議是錄音，並非兩者並用。郭先生說如以方便船公司管理或提升安全的角度出發，錄音並不能達到這目的；另外他亦表示船公司並不一定要跟從海事處的建議。主席重申處方的建議是以提升航行安全為目的，希望各委員及持份者能以正面的角度考慮建議。經確認後會納入相關的工作守則中。

7. 就此建議，郭志航先生提出意見，表示改善航行安全的方向應為船長等船上操作人員推行適當措施，而非在船上加裝其他儀器。主席就郭志航先生有關船員的意見表示贊同，亦表示其建議已於第 I 及第 IV 類本地船隻相關的工作小組進行討論及跟進行動。

8. 范強先生說工會了解到處方有向船長等提供相關課程，工會對此表示支持。而就安裝錄音設備的建議，工會希望知悉現時陸上交通會否強制安裝錄影或錄音設備，又或是有外國的經驗，如沒有的話他質疑是否需要在本港推行。主席回應說較早前於柴灣道的一宗巴士意外就是利用車上的錄影系統了解當時肇事司機的情況。但主席指需要向運輸署了解是否法例要求。

9. 經過討論，主席總結指可以集中討論於載客 100 人以上的快船上安裝相關設備，如業界認為閉路電視較適用，可考慮鏡頭對向如儀器等地方，可監察航行狀況，比鏡頭對外有效。主席強調指現時未有定案，歡迎與業界商討細節。

10. 對於有意見指可以安裝 VDR (Voyage Data Recorder)，主席表示因 VDR 需與船上儀器的介面配合，需要仔細研究其於本地船隻上的可行性。張大基先生指出現時的本地小輪上未必可以負荷其他額外儀器，如處方希望改善從船員方面入手，應該加強培訓。對於此意見，如較早前所述，主席指此事宜會由相關的小組委員會跟進討論，故在本小組未有詳細研究。郭志航先生表明業界大部分都不支持處方的建議，因認為此措施對提高航行安全沒有直接關係。

11. 主席指可縮窄範圍至載有 100 名乘客以上的快船上安裝錄音設備或錄影駕駛室控制儀器的設備。張大基先生舉例指行走港澳的高速船載客超過 400 人都只是安裝錄音，他說如定下載客 100 人以上的界線，可能需要聯絡相關商會進行磋商。郭德基先生提議可考慮載客 100 人以上改成 200 人以上作分界線的意見。

12. 主席歸納業界意見指會考慮於載客 200 人以上的快船安裝錄音及/或錄影設備，而錄影是指攝取儀器錶板於航行時的狀況。處方會詳細考慮此建議。

13. 溫子傑先生表示是現時快船仍未有統一的定義，但要求本地船隻依從高速船沿用的國際規例是扼殺小船的生存空間。主席則補充指於第 IV 類別船隻的指引已有列明快船的定義。溫子傑先生另外提到最大的反對聲音是來自船員，處方推行新措施前需要顧及船員感受。

14. 就此議題，主席再次表示處方未有定案，郭德基先生建議讓業界先行商討再綜合意見交回處方商討。張大基先生指出本項的議程題目需要更改，議題將於下次會議修定。

(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

15. 王永洪先生向議會者派發有關文件，並表示此議題會於下次會議中修改為“研究要求本地高風險船隻安裝船舶自動識別系統 (Automatic Identification System, AIS)”。他指出，處方要求船隻安裝 A 類 AIS，某些類別船隻如因某些原因而不能安裝 A 類 AIS，處方可以考慮接受安裝 B 類 AIS 代替。至於如何決定能否安裝 A 類 AIS 則需要有清晰界定，希望業界及各委員給予意見。

16. 黃耀勤先生問及曾否替被納入需要安裝 AIS 的危險品躉船舉辦過諮詢會。就此問題，王永洪先生指跟據記錄，處方曾邀請過運載危險品的船隻，包括運載危險品的躉船，出席相關諮詢會，唯當時危險品躉船營運者只有一位代表出席。王永洪先生表示可以再安排諮詢會議。

17. 對於郭志航先生表示可否以航速去界定 AIS 的配置要求，王永洪先生說現時建議是載客 100 人或以上，及運載危險品船隻安裝 A 類 AIS，如不可行時可接受安裝 B 類 AIS，此建議是因了解到這類船隻的駕駛位置可能空間較少，未必有位置裝配 A 類 AIS。在另一方面這些船隻的風險並非用快慢分類，而是以船上可能載客的數量及如發生意外時的後果去決定。

18. 溫子傑先生問及 A 類及 B 類 AIS 的分別，有說不同類別 AIS 不能互見是否正確。王永洪先生藉此機會向議會者詳細介紹 A 類及 B 類 AIS 的分別。他指出 A、B 類分別主要在發射的模式及資料內容，兩者可接收及解碼另一類的信息，並不存在不能互見的問題。A 類 AIS 要求比較嚴格亦較可靠，同時設有迷你鍵盤及顯示屏，可以顯示最少 3 艘船隻的資料；而 B 類並不要求設有迷你鍵盤及顯示屏，故 B 類可以因沒有接收或顯示功能而不能顯示附近裝有 AIS 的船隻。唯兩類均須向通訊事務管理局 (OFCA) 申請牌照及取得 MMSI。

19. 張大基先生問及是否必須要安裝 A 類 AIS，他參照國內船隻的安裝配備，指國內都只要求安裝 B 類 AIS。他也提出安裝 AIS 需要配合人員操作的訓練。王永洪先生回應指由船隻航行監察中心的經驗得悉 A 類 AIS 的訊號較穩定，反之 B 類 AIS 有時會不發出訊號，例如內河船隻便會有此情況。就本港情況而言，港內船隻較多，故此安裝 A 型會較合適。至於訓練方面，處方曾向海事訓練學院及供應商了解，兩方面均表示有興趣舉辦課程，詳情

可容後商討。郭志航先生指本地船員人數以萬計，他擔心會用一段長時間才可完成所有船員的訓練。就此方面，王永洪先生表示培訓有不同程度，基本操作只需少於半天的培訓。而會上討論的為使用 AIS 系統協助避碰決定的進階課程，並不影響安裝後的基本開關操作。

20. 郭德基先生表示，以業界現時的經營環境，可否放寬至載客 100 人以上才需要安裝 AIS。因 A 類 AIS 費用較高，營運者必未可以負擔得起。他亦問及船上電池可否支援 A 類 AIS。王永洪先生回應指如因船上的限制而未能安裝 AIS 的可以接受以 B 型 AIS 替代。他表示，處方有顧及船上人數及其影響而決定安裝 AIS 要求，目的是要提高整體航行安全。

[會後補註：因郭德基先生所提出放寬建議與本處現時的建議相同，有見及此，秘書會後向郭德基先生所屬的港九電船拖輪商會裴秘書確認郭德基先生的意見與現時本處的建議相同。]

21. 張大基先生問及關於 B 類訊號不穩定的位置。王永洪先生表示於港內很不少地方 B 類 AIS 訊號出現不大穩定的現象，特別於船隻密度的地區，唯與船隻航行監察中心的距離不是訊號不穩的因素因海事處在不同地區共有 6 個 AIS 岸站可覆蓋全港水域。另外，A 類及 B 類的發射模式不同也是令訊號不穩定的原因之一，因 B 類 AIS 可因附近有太多裝有 AIS 的船隻而暫停發射已讓出時間給 A 類 AIS 使用。

22. 席間主席重申安裝 AIS 及錄影/音設備是兩個不同的議題，兩者沒有連帶關係。溫子傑先生指業界對安裝 AIS 的建議漸漸接受，因此系統的確有助船隻管理及監察。至於安裝後會否令系統因船隻太多而做成混亂，處方初步統計增加數目約為數百艘，應不會引致問題。

23. 溫子傑先生及郭志航先生先後問及處方可否提供補貼或與生產商合作以確保系統保養。賀偉洪科長也藉此分享國內經驗，各省市有不同補貼標準，如海南政府補貼 9 成，但廣東則不作補貼。

24. 范強先生問到安裝後可否加快救援工作，洪碧瑩副處長對此作出正面回應，她說在廣東省，特別是漁船發生意外時處方可迅速知悉船隻位置及作出救援。范強先生指會員不反對安裝 AIS，特別是可加強救援能力，船員會予以支持。郭德基先生希望處方可設有過渡期，又或聯絡通訊事務管理局了解領取牌照情況。王永洪先生表示處方並非一刀切要求船隻立即安裝 AIS，有關船隻可於 1 年之內或年檢前安裝 AIS，以較早者為準。處方亦會安排聯絡通訊事務管理局以了解有關申請手續等事宜。議題下次待續。

(iii) 檢討對本地載客船隻的最低配員要求

25. 主席簡介名為「渡輪及小輪最低安全船員人數(30.5.2013)」的會議文件 5/2013。該文件列出渡輪、小輪及多用途船隻的相關資料。當訂下最低配員要求時，可以參考如當事故發生時的情況及當時船的狀況作評估。而最後的一欄顯示處方經過檢討後新修定的最低安全人數。當中有 26 條船的最低安全人數有所更改。王伯健先生查詢文件列出的最低配員要求是否已是處方的最後決定而有關的營辦商必須跟從有關要求。主席表示要先經本小組同意及於該船隻下一次的年檢時作出最後評估後才確定採用修改後的人數。如於年檢的演習發現對現時的要求人數有別會再考慮。因應王伯健先生的查詢，主席表示個別船隻的最終最低配員要求不會列於工作守則，但經修訂後以訂定最低配員要求的準則，例如緊急事故，甲板層人數等，處方會先徵詢業界同意，再修訂相關的工作守則及於憲報刊登，另外會給予時間讓業界適應再實施。

26. 於席間先後有議會者問及處方於修定人數時有否依據某些準則、標準或指標，例如於特定分鐘內完成演習等，主席表示會因應每艘船隻情況而作出決定。如遇有不同意修定人數時，可提出理由反對，理由充分處方可再作考慮。主席強調指是次檢討主要是去理順現時對最低配員要求的差異，及補足以前未有考慮之情況。就之前會議中曾列出的詳細資料，處方理解當中有些情況是臨場才可作決定的。主席建議議會者可仔細研究處方提議再於下次會議反映意見。

27. 郭德基先生認為處方的建議最終須要營運者跟從。就此意見，主席重申處方的立場，指現時於工作守則中亦列明船員最低配員要求是按個別船隻情況而定，處方希望增加對制訂本地載客船隻的最低配員要求增加透明度及認受性。主席同時補充指這會議文件只是一份指引性文件，船東及各經營者可另外給予理由讓處方考慮最低配員人數。

28. 范強先生指出現時市場上缺乏新血加入，而且現有船員開始步向退休年齡，同時薪酬待遇等方面很難吸引新人入行。工會希望政府可檢討薪酬及行業發展。主席回應指這議題可於第 I 及第 IV 類別船隻的小組討論。

29. 甘迪潮先生向議會者分享船級社的做法以作參考：船級社會先批閱船上的 "muster list"，包括救生路線圖等，再由驗船人員到船上視察，依據當

時情況而作出最後決定。此舉既可減省驗船人員的工作及減少爭議。主席表示 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會中的專家證人亦有相似” muster list” 的提議，處方會於載客船隻落實建議，由船公司提交” muster list” 給予處方審批及再由驗船督察檢驗。

30. 郭德基先生反對把建議寫入工作守則。他指如成為法例的話則沒有方法再改。他說業界於南丫島事故後無所適從，而國際海事組織的規例並不適用於本地船隻希望處方明白業界情況及難處。郭志航先生指可參考第 I 類別船隻的做法，以長度作為定下最低配員人數的標準。主席澄清指第 I 類別船隻於現時的工作守則中是以每艘船隻的情況制定的。

31. 王伯健先生表示現時持牌渡輪服務的經營環境十分困難，而文件內提出對個別渡輪提高最低配員人數或會對有關的持牌渡輪營辦商的財政情況有負面影響。就此，王伯健先生查詢處方會否就提高最低配員人數諮詢或通知有關的渡輪營辦商。主席表示從此文件中只有 26 艘船隻需要更改最低配員人數，同時各船公司有 9 至 12 個月時間作充分準備。而於刊登憲報後及驗船前會通知船隻。張大基先生說雖然只有 26 艘船有作出更改，但以 24 小時輪班制及替補人手計算下是需要額外約 100 名船員。郭德基先生最後表示南丫島意外雖然不幸，但後果不可讓業界承擔，建議處方應多舉辦講座，讓同業溫故知新。議題下次待續。

III 其他事項

21. 主席向議會者報告有關教育及強化溝通渠道的建議於 2013 年 4 月 16 日的本地船隻諮詢委員會通過，處方會推行這措施，加強教育方面的工作及強化與業界的溝通。

IV 下次開會日期

22. 議事完畢，會議於下午 5 時正結束，下次會議日期容後公佈。