

本地船隻檢驗工作小組委員會  
第十九次會議紀錄

會議日期： 2013年7月17日(星期三)  
時間： 下午2時30分至下午5時20分  
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： 鄭耀光先生 海事處驗船主任／本地船舶安全組  
趙國文先生 廣東海事局／高級工程師  
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  
吳國榮先生 船舶建造及維修業  
梁德榮先生 驗船/顧問機構 (代表池德輝先生)  
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)  
余錦昌先生 特許驗船師  
張偉明先生 貨船營運

列席： 黎英強先生 高級驗船主任／海員發證  
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  
鄭官穩 離島區議會議員  
溫子傑先生 港九電船拖輪商會  
黃漢權先生 “  
裴志強先生 “  
梁德興先生 天星小輪有限公司  
黃銳昌先生 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

	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
	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
	安民生先生	“
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 (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
	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	池德輝先生 (由梁德榮先生代表)	驗船/顧問機構
	甘迪潮先生	特許機構
	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

## I 開會辭

主席歡迎廣東海事局趙國文工程師、離島區議會鄭官穩議員、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十九次會議。

## II 確認 2013 年 5 月 30 日第十八次會議記錄

2. 對於 2013 年 5 月 30 日第十八次會議記錄，已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱，並把建議修改的意見整理。會議記錄於是次會議確認

作實，並會上載海事處網頁。

### III 續議事項

#### (i) 研究於本地載客船隻的駕駛室內裝設閉路電視或錄音設備以記錄駕駛室的活動及狀況

3. 主席簡述早前會議的討論，建議於載有 200 名乘客的船隻上安裝錄影設備，鏡頭對向儀表，由業界討論可行性。張大基先生表示，曾與其他持牌渡輪代表商討，但因處方未有作出清晰的設備標準指示，故未有定案。唯業界的共識是不論錄影或錄音，要求都不會成為定期檢查的指定項目(survey item)。

4. 因回應私隱的問題，處方亦曾建議裝設錄音系統，記錄於駕駛室的對話，可協助於意外發生後的意外調查工作及找出成因。張大基先生表示對處方的建議感到混淆，不明白處方是希望錄影或是錄音。他重申，業界就此議題的結論是非年檢項目，使用低端錄影設備及錄影鏡頭對外。如必須成為年檢項目，業界促請處方提供相關標準，例如記錄時間、精細度、安裝位置等以作參考。

5. 郭德基先生希望處方澄清攝錄系統並非作為檢控用途，又舉例指如攝錄系統失靈，船主和船長是否需要負上法律責任。同時，岑健偉先生要求處方以書面闡明法律問題及對攝錄設備的要求讓業界討論。梁德興先生指出，本地船隻的運作模式並不可與遠洋船、內河船及飛機等一概而論。即使於本地船隻上安裝高效收音的錄音裝置，因船內環境及引擎運轉的聲音夾雜，未能清楚地錄取於駕駛室內的對話。另外本地船隻並不需要與控制中心作定期溝通，所以裝設錄音設備並不能達至飛機上的「黑盒」的功用。

6. 麥馨文女士亦指船上的電力根本不足以支持其他額外的儀器運作，她要求處方先了解各船隻的情況再作討論。郭德基先生稱此議題已經過一段時間的討論，希望可以中止討論。主席說明此小組委員會是收集業界各人士的意見，綜合各意見後會交由本地船隻諮詢委員會再作討論。

[會後補註：就有議會者表示處方沒有將議會者的反對聲音加以記錄在案的意見，經翻查確認的會議記錄，議會者對安裝攝錄系統、安裝 AIS 系統及檢討本地載客船隻的最低配員要求的反對意見已分別在第十三次(第 8 段)、第十五次(第 12 段)及第十八次(第 30 段)的會議記錄闡明。所有會議記錄均已

上載於本處網頁，以供省覽。]

**(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)**

7. 應委員於第十八次會議要求，王永洪先生備妥及向議會者簡述會議文件 7/2013 有關 AIS 的組件及大小、耗電量及費用等參考資料。回應委員的提問及根據搜集所得的資料所載，AIS 器材一般可以極端溫度的情況下運作，如某型號的資料記載可以於攝氏 -15°C 至 55°C 的情況下運作。

8. 郭德基先生表示對安裝 AIS 後處方會如何監察船隻表示關注。王永洪先生說明 AIS 可輔助船隻航行監察中心獲得本港水域內本地船隻更詳盡的航行資料，以便適時向參與船隻航行監察服務的船隻提供相關航行安全的資料和建議，從而提高航行安全。

9. 對於在政府船隻上安裝 AIS 一事，梁德興先生表示消防處的精英號並未配設有 AIS 系統。反之處方希望業界安裝 AIS，他質疑為何不以政府船隊先試行安裝 AIS。王永洪先生補充說現此建議為向載有 100 名乘客以上及高風險船隻要求安裝 AIS，要求是以風險作為準則。黃漢權先生指如以有某類型船隻有安裝 AIS，並不能發揮 AIS 的用處。故此他認為處方應把重心放在訓練船長方面。

10. 王永洪先生同意儀器並不一定能確保意外不會發生，而船長的駕駛態度及船上各人恪守職分亦對航行安全很重要，唯處方應不只從這兩點考慮海上安全。同時 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會(下稱 COI)報告也建議應以載客 100 人以上為界線作為安裝 AIS 系統的要求。

11. 港九電船拖輪商會就此建議向本小組交予會議文件 8/2013，連同船隻儀表上的 AIS 顯示圖，表明不贊成裝 AIS 的立場。處方回應指就南丫意外發生後，處方建議於本地船隻安裝 AIS，而此建議亦與 COI 專家建議吻合。處方了解本地的船隻並不是必須備有電羅經去航行，因此處方並沒有要求本地船隻依據 AIS 相關的國際規例。同時本地船隻密集度高，尤其是停泊區，故此 A 類 AIS 會因其穩定性而較適合本地使用。船隻航行監察中心亦可獲得本港水域內本地船隻更詳盡的航行資料，以便適時向參與船隻航行聯繫服務的船隻提供相關航行安全的資料和建議。

12. 張大基先生指本地船隻即使安裝 AIS 系統，因本地船隻駕駛室沒有多餘空間安裝連接船向的系統，令系統沒有船頭頭向的顯示，不能妥善地與 AIS 系統配合。鑑於討論涉及很多技術層面，主席建議另作討論。

13. 回應委員於第十八次會議的另一關注，王永洪先生表示正安排再次諮詢危險品船隻、本地油輪及躉船的業界代表。處方指在落實要求本地船隻安裝 AIS 過程中可能需要修改香港法例第 548 章。梁德興先生說如業界未有共識，修例會引起業界很大的反應。他提議雙方先收窄分歧再定論下一步。郭志航先生表明反對，並謂 AIS 業界操作並未有帶來好處。主席指如須立法，於本地船隻諮詢委員中有既定的程序。議題下次待續。

### (iii) 檢討對本地載客船隻的最低配員要求

14. 主席重述上次會議提及過的「渡輪及小輪最低安全船員人數 (30.5.2013)」的會議文件 5/2013。當中的 26 艘船隻會於下次年檢時檢討現時的最底配員要求。

15. 有委員指現時的新修定會令驗船人員傾向增加最低配員人數，及詢問處方有否訂下標準去釐定配員人數。主席表示現時的工作守則並未有制定最低配員要求的指引。驗船人員會依據船上的演習及當時的情況定下最低配員人數。主席指現時修定的只是作為參考用途。處方歡迎業界意見，再落實配員人數及建議。

16. 主席引述 COI 的報告建議於載有 100 名乘客以上的船隻，和在視野不清及夜間航行時加設瞭望員。而高速船隻則任何時間均設有瞭望員。

17. 廖彰健先生指從報章中得悉處方會於明年 3 月執行上述有關措施。他問及有否準則讓業界跟隨、哪方面決定瞭望員的資格，及會否有瞭望員課程令同事明白作為瞭望員的工作內容。主席回應指一般船員均可成為瞭望員，他指營運者可自行提供適切訓練予船員。黎英強先生補充指瞭望員的工作相對較簡單，例如觀察海面環境，船公司應有足夠資源訓練船員。

18. 就處方的回應，黃漢權先生表示一些公司的夜航航次只有少量乘客，但因需要滿足處方要求而增加瞭望員，令資源消耗。而根據法例，船上已安裝有雷達系統。郭志航先生同意黃漢權先生的講法，指處方的要求增多而大部分也很難實行。他指出 COI 的專家是擅長國際海事情況，未必適用於本

地船隻。溫子傑先生指 COI 的專家有很好的海事知識，但未必能掌握本地船隻的實際運作情況。

19. 先前提及的高速船問題，岑健偉先生希望處方可以書面回覆其定義。主席表示高速船的定義於海事處網頁有列載。

[會後補註：高速船的定義在香港法例第 369AW 章第 2 條列載。]

20. 郭德基先生表示反對此最低配員人數的檢討，其他議會者亦表示反對此議題。主席會將本小組的意見於本地船隻諮詢委員會反映。

#### IV 新議事項

##### (i) 乘客坐椅固定在甲板事宜

21. 離島區區議員鄭官穩議員簡述此項事宜對離島居民的影響。現時由離島開往中環的部分渡輪座椅由非固定的膠椅，改為固定在甲板上。自更改為固定座椅後，接連收到居民的投訴，亦發生乘客爭執，甚至打架的情況發生。就此曾向新渡輪查詢，證實新渡輪未有發生因座椅移動而引致的意外。他表示，來往離島的渡輪多年來都很安全，南丫海難是在極端情況下發生的意外，是單一事件，不應就此而作大改動令居民感到反感。

22. 代表新渡輪的黃銳昌先生指船隻由八十年代使用至今，未有發生因座椅而引起的意外。而船上的桌子是固定的，當遇到風浪時乘客會捉緊桌子以作平衡。他指一些駛至公海大型郵輪的座椅及餐桌等均不是固定的。另外，黃漢權先生指現時往返長洲的船上的貨物，及珍寶海鮮舫內的桌椅均可移動，他質疑如依據 COI 專家的意見，是否應全部固定在甲板上。他認為處方應為業界向 COI 專家辯解。處方回應指已把情況告知 COI，現時是執行專家的建議。鄭耀光先生之前曾到長洲鄉事委員會了解居民不滿，他表示現時的做法是根據工作守則的要求推行。他指乘客因背向碰撞及座位出入困難而偶有磨擦。

23. 溫子傑先生提出座位固定令風險減少的疑問。鄭官穩議員指未有客觀準則制定風險指標。但一直以來的經營經驗告訴大家是安全的。他理解處方受到傳媒的壓力，唯他相信有部分議員可替處方反映實際情況。

24. 處方仍不時收到市民大眾及團體對船隻安全的期望及意見。因工作守則已表示座椅須要為固定在甲板上，故需要實行此等改善措施，希望減少對乘客的影響。但鄺官穩議員則認為去年 10 月 1 日的意外是單一事件，而實行以上的措施亦不等於意外發生後船隻仍然安全。

25. 郭德基先生表示如必須實行建議，會令座位減少而導致成本增加及有加價壓力。他表示把新法例用於以 20 年前標準建造的船隻是不公道的，舊式船隻應依照舊有法例，否則的話是不可行的。而在臨時本地船隻諮詢委員會曾有提及過的。

26. 黃漢權先生問及處方會否修改法例容許新渡輪船隻使用可移動的座椅，黃銳昌先生補充說國內的船隻的座椅也是非固定的。主席指本地與國內的船隻類型不盡相同，不能比較。

27. 對於此議題，議會內亦有不同聲音及作出討論。業界代表於較早前曾跟運輸及房屋局局長張炳良教授會面，海事處副處長童漢明先生及助理處長蘇平治先生亦有出席。梁德興先生指局方表示未曾有指令海事處執行工作守則，及提到業界可在 LVAC 及其小組委員會商討。他又表示工作守則非法例本體，可與業界商討再執行，唯現時的情況與當日跟局長會面時達至的共識不同。

28. 主席解釋處方一切以安全為先的立場，故執行固定座位的守則。處方 6 月亦向長洲區議會闡述原因。處方明白亦接收到業界及議會者的意見。

## V 其他事項

29. 黃耀勤先生指最近處方要求躉船要裝有充氣救生筏，而之前處方從未作出此要求。主席回應根據法例要求，部分第 II 類別船隻須要備有充氣救生筏。他明白相關船公司需要時間進行添置及安裝，故處方發給以 3 個月為期的短期證書給予躉船公司去準備。主席指如因購置相關救生設備遇到困難，可再作商討。黃耀勤先生希望處方可押後執行，因添置額外設備需要時間，因而影響躉船運作。唯因此乃法例要求，船隻必須遵守。

30. 主席闡述會議文件 6/2013 有關實施 COI 建議及改善措施計劃表。主席指 COI 總共有約 90 項建議，經考慮後會以有急切性的項目先行，並分以 A 及 B 類。A 類會在 2013 年 9 月修訂相關的工作守則及刊憲，新修訂的工

作守則在公布 6 個月後實施；B 類在 2013 年 9 月修訂相關工作守則及刊憲，新修訂的工作守則在公布一年後實施。本文件內容於立法會的經濟事務發展委員會下週一的文件亦有例載。主席指業界的意見會於本地船隻諮詢委員會內反映，再作決定。

31. 郭志航先生表示反對此計劃表的內容。梁德興先生希望處方能給予最少 3 個月時間讓業界了解此文件及交換意見，再與處方商討，而非在 9 月時便刊憲。同時亦有議會者不同意此文件及不贊同處方對此文件所做的諮詢工作。主席表示而交到立法會的經濟事務發展委員會的文件是討論文件，並未有具體內容，詳情仍可於下次會議商討。郭德基先生說明希望修改文件的內容，並離場以示不滿及指出他本人沒有收取此份會議文件 6/2013。主席重申對文件的內容未有定案。麥馨文女士說處方沒有諮詢業界的意向，因已有明確的時間表。

32. 安民生先生問及瞭望員的責任問題。主席回應稱公司應可給予在職培訓予船員擔任瞭望員。但有船員擔心如發生事故意外時，瞭望員是否需要負上責任。范強先生指大部分船員的薪酬只達最低工資的水平。黃耀華先生明言以現時業界人手缺乏的情況下給予員工額外工作，而又沒有薪酬補償的話是令船公司很難經營。梁德興先生稱應由處方制定瞭望員標準，讓業界有準則參考。黎英強先生回應稱處方對瞭望員的視力標準有規定，而他們在船上的工作相對簡單，故希望船公司自行培訓。但梁德興先生反駁指不應由船公司自己訂下標準，否則是歪曲 COI 的建議，同時有可能令本港的船隻的航行秩序受到影響。而且訓練時間所需不短，不可能一年時間內可以實行。議會者及業界代表對此建議表明反對立場，並希望反映業界意見到本地船隻諮詢委員會。主席收悉議會者的意見，會再考慮及再作檢討。

33. 溫子傑先生表示如處方企圖或進行立法，如期於 9 月刊憲及於 6 或 12 個月後實施新工作守則的話，據他了解，市民可以行政混亂的名義申請司法覆核或到申訴專員作出投訴。岑健偉先生及麥馨文女士指處方只是知會業界有關法案，並非諮詢業界。處方表示是次建議項目約 100 項，處方職責所在，會陸續推行建議。有議會者問及關於約 100 項的建議，主席表示該建議已於列載到互聯網。

34. 主席談及救生衣標準的問題。他指出，船上的兒童救生衣數目應與當時船隻所載有的兒童數目相符。但因每班次搭乘的兒童數目不同，船公司很難就每班次的船隻放置足夠的兒童救生衣。有見及此，處方正建議研究適合成人兒童兩用的救生衣。而此種類的救生衣也有被其他國家如挪威採用，同時中國船級社亦正為兩用救生衣進行測試。如有船公司正使用曾



被處方接受的成人兒童兩用救生衣，現時仍可繼續使用。有議會者擔心該類救生衣跟法例中要 SOLAS 的要求不同，主席指是獲海事當局承認的救生衣亦可接受，岑健偉先生對此建議表示反對。

#### IV 下次開會日期

35. 議事完畢，會議於下午 5 時 20 分結束，下次會議日期容後公佈。