

本地船隻檢驗工作小組委員會  
第二十次會議紀錄

會議日期： 2013年9月19日(星期四)  
時間： 上午9時30分至下午12時45分  
地點： 海港政府大樓24樓 海事處會議室A

主席： 黎英強先生 海事處署理總經理/本地船舶安全部

委員： 鄧光輝先生 海事處署理高級驗船主任／本地船舶安全組  
胡卓先生 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  
陳志明先生 “  
藍振雄先生 “  
陳基先生 船舶建造及維修業  
池德輝先生 驗船/顧問機構  
彭仲輝先生 油輪營運（代表司徒顯先生）  
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

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  
溫子傑先生 港九電船拖輪商會  
黃漢權先生 “  
裴志強先生 “  
廖彰健先生 港九小輪控股有限公司  
陳錦洪先生 富裕小輪有限公司  
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
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：	何俊賢議員	漁業界
	司徒顯先生	油輪營運
	甘迪潮先生	特許機構
	余錦昌先生	特許驗船師
	郭志航先生	逍遙遊公司
	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
	岑健偉先生	珀麗灣客運有限公司
	范強先生	小輪業職工會代表
	安民生先生	“
	蕭炳榮先生	“

## I 開會辭

主席歡迎運輸署代表、各委員、業界代表、持份者及其他與會人士出席是次本地船隻檢驗工作小組委員會第二十次會議。主席表示於上次會議後，處方分別在 8 月 23 日及 9 月 3 日與業界會面，聽取業界的意見。另在 9 月 17 日在立法會經濟發展事務委員會的聽證會上，業界也有給予寶貴意見。而本地船舶諮詢委員會將在 10 月 23 日召開大會，故主席希望今次會議所收集的意見可為大會提供討論基礎。

## II 確認 2013 年 7 月 17 日第十九次會議記錄

2. 對於 2013 年 7 月 17 日第十九次會議記錄，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 討論事項

## (i) 會議文件 9/2013 - 加強瞭望的建議

3. 會議文件 9/2013 已於較早前給予與會者參閱。主席簡介有關協助瞭望的工作，指現時大部份由水手於天氣惡劣的情況下到駕駛室協助船長進行瞭望。故處方希望將加強瞭望編入工作守則 (Code of Practice, CoP)。

4. 張大基先生指水手實有其他職責，希望處方可就瞭望工作提供清晰指引，如於何時需要由駕駛室回到原本崗位等。處方回應指就瞭望工作會有指引，以助業界對現時已執行的工作作出規範。就有公司已設立副船長一職，梁德興先生指副船長的工作與現時處方對加強瞭望的要求相似，可否於此類公司豁免設有瞭望員一職。主席表示現時的法例只提及輪機員及船長，並無瞭望員一職。而副船長的資歷，已可應付協助瞭望的工作。

5. 梁德興先生指協助瞭望的船員需要每5年進行驗眼的要求並沒有跟其他現役船長要求看齊，協助瞭望的船員的視力要求比本地船長更為嚴格，令船長的視力有機會比協助他的船員差。但現時制度下需要由船長負上責任，是本末倒置的做法。他建議現時已持有有效船長牌照及已通過視力測試的船員可以擔任協助瞭望工作而不需要再接受視力測試。溫子傑先生表示贊同。就此意見，主席重申船長及協助瞭望的船員兩者的視力要求是一樣的。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)的報告亦建議本地船員應進行定期驗身，與會者亦有談及遠洋海員的資格，他們均須每5年由處方認可的醫生進行驗身；而年滿60歲則須每2年進行一次驗身。驗身項目包括視力測試。如服務於化學品船隻，則須每年驗身。

6. 有關要求船員定期進行驗身，黃漢權先生認為現時制度行之有效，而且也未有要求陸上交通的持牌人士推行視力測試。他原則上同意協助瞭望的船員須進行第一次的視力測試但反對要每5年再進行驗眼。梁德興先生支持此說法，因某些先天性的視力問題如色盲等，於第一次視力測試時便可分辨出，而絕少機會有後天色盲的情況發生。黃先生及梁先生均建議可先實行一次性的驗眼要求，及後再討論船長的視力要求，有定案後於中長期檢討時一併討論；主席指有關船長的體格檢查、包括視力要求會於稍後經由相關的委員會提出修訂。

7. 總結以上討論，與會者原則上同意建議於天氣惡劣及能見度欠佳時需要由現時配員人數上抽調一名船員協助船長瞭望，唯應只實施一次性的驗眼要求，不需每5年進行一次驗眼。如協助瞭望的工作由現役持有船長牌照船員擔任，則可豁免視力測試要求。

## (ii) 會議文件 10/2013 - 應變部署表的建議

8. 現時很多船隻已備妥應變部署表，而本文件的附件亦附有範本以供參考。船主及船公司應按船隻個別情況制定應變部署表。處方希望可把船上備有應變部署表的要求納入工作守則，成為業界規範。

9. 就有與會者要求處方提供有關擱淺、碰撞及不同船隻配員人數的應變部署表範本，鄧光輝先生會跟進此事。同時附件上的「水拂」的正式名稱應為「助理輪機員」。處方亦提醒業界此乃範本，船上的實際情況應由船公司作出適當調整。

## (iii) 會議文件 11/2013 - 最低安全人數的建議

10. 現時根據相關的本地法例，於船隻的牌照及驗船證明書上均例明該船的最低安全人數，以應付突發的緊急情況。現時的第 I、II 及 III 類別船隻的相關工作守則的附件 U-4 表 1 的備註(2)(下稱備註(2))有訂明「有關配員要求應切合實際操作需要。海事處亦將對個別個案，連同發証檢驗之消防及緊急演練作出評估，因應不同個案，制訂最低配員要求。」。而於上年 10 月 1 日的南丫島的撞船意外揭示即使相同的船種的最低配員人數有參差，故希望於工作守則中清楚例明最低配員的訂定的要求，以確保有足夠配員於船上。於較早前派發的會議文件 5/2013 只為初步的參考數字，實際人數要以緊急演練的情況決定。

[會後備註：於本年 4 月 17 日第十七次會議派發的會議文件 4/2013 已取消。]

11. 有關備註(2)對最低配員的要求，梁德興先生指此制度一直行之有效，而現役船隻於過往每年年檢時均已通過以現時最低安全人數進行的緊急演練測試，這表示現有的最低安全人數是可靠的。他提議處方應只向新領牌照的船隻以新的最低安全人數準則進行測試；不應意圖推倒以往沿用的準則和原則及推翻沿用至今經處方驗證的最低配員人數。他補充指同一船隊內的姊妹船隻是有可能因船艙內不同的設備而出現不同的最低安全配員人數。麥馨文女士對此表示贊同，並指處方即使要推出新準則也不應擾亂現役客船的配員人數。

12. 主席表示因應現時相同船種的最低安全配員人數的參差情況，處方希望可檢視情況，同時保障現時的最低安全人數是足夠的。如會議文件 11/2013 所列，處方建議於工作守則加入相關條文以反映現時驗船情況。梁德興先生強調倘若船東要求更改人數或船隻結構及設施上有重大改動，便理所當然需要重新審視緊急演練的成效；否則經修改後的工作守則須確保現役船隻的最低安全人數不變。郭德基先生同意此說法，指現役船隻的最低安全人數已採用了十多年，均未有意外因配員不足而發生。他指委員會的專家建議並不是所有都適用於本地船隻上，不應將碰撞責任推到本地海上業界身上。

13. 主席再三強調會議文件 5/2013 只是作為參考之用，並非一錘定音，處方亦不是指出必須上調最低安全人數。現時處方會加強注意最低安全人數；同時如往後發現問題會作出適當更正。會議總結委員認為已通過年檢的現役船隻已達到最低安全配員人數要求，現役船隻之最低安全配員人數因此不受影響。

#### (iv) 會議文件 12/2013 - 水密門及救生衣的建議

14. 關於水密門裝有警示器及救生衣上印上船隻名稱或編號，與會者沒有其他意見。

15. 而關於此文件落實建議部分有關於載有多過 100 客的船隻，另須安裝錄影播放機以便播放如何穿著救生衣的示範及安全簡介，梁德興先生認為如碼頭已設有錄影播放機，則不須於船上重覆播放，反之亦然；同時船上未必有足夠電力支持多部電視及錄影播放器的運作。另外黃漢權先生以公共小巴的乘客佩帶安全帶的廣告為例，指不應由船公司負擔安裝播放機等相關開支，政府應該出資製作宣傳短片，及於所有公眾碼頭安裝錄影播放機教育乘搭本地客輪乘客，以提升公眾安全意識。

16. 席間討論到公眾碼頭的管理事宜。王伯健先生表示現時部份公眾碼頭由運輸署作為管理統籌部門，而實際維修／執法工作則由不同部門根據既定分工或法例直接處理有關事宜。如運輸署收到市民的查詢或投訴，運輸署會將該訊息轉達至相關部門跟進。就有委員查詢是否可使用設於公眾碼頭的告示板宣傳船上安全及有關告示板的管理部門一事，王先生表示會作出了解並會稍後作出匯報。

[會後補註：運輸署表示現時部份設於公眾碼頭的告示板由該署管理。運輸

署樂意協助海事處及其他相關部門使用這些告示板作宣傳船上安全之用。]

**(v) 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**

17. 此議題已討論過一段時間，而於早前的會議紀錄均有記下委員及業界的意見。主席希望了解業界對此議題有否其他的意見。

18. 委員重申於早前業界商討後的交予處方建議，包括由駕駛室向海攝影，不會攝取駕駛室影像，使用低端產品並不附有夜視功能，不涉及私隱問題及非年檢項目。而因沒有空調的駕駛室內的引擎聲浪很大，故於此類駕駛室裝設錄音的作用不大的。

19. 就主席指所有安裝於船上的設備都有機會於年檢時進行檢查，張大基先生希望處方可給予一個標準讓業界跟隨。他指曾有同行試用低端產品於黑暗的環境拍攝，可攝取約 2 至 300 米間的影像。同時如須受年檢的話，影像儲存的方法、時間長短或遇有攝影機損壞時是否不能開船等問題會否引致其他法律問題等，則須要再詳細討論。

20. 黃銳昌先生代表其船公司指因他們現時已於駕駛室裝有錄影機，如處方最後定案是攝影向外，希望處方可接受他們公司現時的做法而不需額外加裝。主席指現時仍在蒐集業界意見，對此建議未有定案。

21. 主席表示已了解到業界的意見並會再作研究。

**(vi) 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)**

22. 就上次港九電船拖輪商會有關 AIS 的信件，王永洪先生對信件題及的數點作出澄清。AIS 能加強航行安全，並且是一可獨立運行的儀器，AIS 只需要發出識別訊號及船隻動態資料，便可讓船隻航行監察中心知悉實時的航行資料，令處方可適時通知船隻以提升航行安全。而現時建議本地船隻安裝的 AIS 不需完全符合國際海事組織(IMO)的要求，處方可以與業界再商討所需要的詳情。就耗電量而言，AIS 主要以 12 伏特或 24 伏特運作，耗電量

跟一般電燈膽相約，一般電池足夠操作。現時大部分港口均要求該地區的本地船隻裝有 AIS，令大型船隻及當地的航行監察中心得悉船隻位置。特別於大霧天氣、島嶼與船隻較多及雷達有機會出現盲點等情況下，AIS 更能充分發揮其效用。如建議獲業界接納，處方會與 COI 報告的其它建議如安裝甚高頻無線電(VHF)等一併進行法例修改。處方亦建議通過法例後將有一年寬限期或於年檢前完成安裝，以較前者為準。處方會聆聽業界意見，再反饋到船舶諮詢委員會討論。

23. 處方亦藉機會解說上次港九電船拖輪商會的就有關 AIS 的信件所附上的圖片。王永洪先生指此圖實際上提供了很多對航行有用的資料，可幫助船長或領港等訂定航行方案。唯他亦說明 AIS 的資料只是輔助用途。

24. 會上業界代表不否定 AIS 在船隊管理及意外事件後調查的存在價值，但堅決否定 AIS 在本地水域有助船長避碰之處方論點，專家及業界普遍認為 AIS 對近岸及港內的小船航行安全作用並未有太大作用，雖可方便行政管理，但於實際船長應用 AIS 作避碰的成效則存疑，錯誤曲解 AIS 資料更存在碰撞的危機。會上業界代表均認為船隻裝有 AIS 是為方便處方日後有需要時蒐証之用。至於 COI 的專家建議本地船隻裝有 AIS 一事，業界指這是 COI 的專家對本地海上環境並沒有完全掌握情況下而作出的不切實際建議。業界已參考過外國其他港口要求，如英國是 500 噸以下船隻不建議安裝。如要安裝 AIS，是有需要連接其他先進航海電子儀器才能發揮輔助航行功能，唯現實上本地載客船隻的駕駛室內大多沒有空餘位置安放其他航海儀器。另外船員訓練不足亦是一大難題。業界建議處方參閱於 9 月 17 日於立法會進行的聽証會的資料來深切了解業界反對處方強制於 100 人以上本地載客船安裝 AIS 的意見。

25. 對於溫子傑先生反饋指有關海事訓練學院院長楊沛強指學院現時未有足夠人力物力去開辦 AIS 相關課程，王永洪先生回應說處方曾接觸過院方談及有關開辦課程事宜。因資源及其他問題學院暫時未能開辦課程。處方可舉辦一些講座讓業界了解如何運用 AIS。

26. 王永洪先生指 AIS 最主要是發放信息，讓其他船隻清楚了解其位置。以領港為例，他們需要察看幾百米外的航道情況，故 AIS 可切實幫助領港識別於航道上不同類型的船隻，找出合適航道。同時船隻航行監察中心亦可給予適當指示予當時航道上的船隻，以理順交通。就其他地區的 AIS 使用上，王先生補充說明英國方面除了要有 AIS 外，同時須輸入當時航班資料及實時載客人數。AIS 建議為處方的中長期方案，並非要立時執行。

27. 有關現時業界實際的情況，張大基先生指除了因要取得運輸署航速豁免的高速船必須裝有 AIS 外，其他類型船隻本身未必有足夠電力支持 AIS 的運作。除此以外，AIS 有機會只可提供船名而缺少船艏向資訊，容易誤導船長。AIS 也不應只著眼為大型船隻提供資訊，不論那一類型的船隻都應知悉當時航道狀況。處方回應指當察覺兩艘船有危險時，如船隻附有識資料及裝有甚高頻無線電，船隻航行監察中心會向雙方船隻提供的資料。

28. 梁德興先生概述於 9 月 17 日聽証會業界對此的意見，於出席的 42 位代表中有超過 2/3 人士均質疑 AIS 的避碰成效，認為會造成航道資訊混亂及影響航行安全意識。而個別團體及專業人士認為 AIS 的裝置只對意外蒐証及船隊監控發揮到效用。另一方面，因應處方的建議，AIS 只須於本地的高風險船隻上安裝，但假設有一遠洋船遇到一艘本地非高風險船隻，該遠洋船便有機會因依賴 AIS 而沒有看見該本地非高風險船隻，最後導致意外。梁先生重申業界一致認為 AIS 之應用於在本地水域是無助船長避碰。

29. 議會者認為如 AIS 應用對航行安全是重要，處方理應規定所有船隻(包括舢舨及遊艇)均需安裝 AIS。唯現實情況並不可行。如處方以高風險及載客 100 人以上為安裝界線，有可能令部分船隻改成載客 100 人以下以避免安裝 AIS，但此改動不等於船隻的風險已減低。而現時船上已裝有各式輔助航行的儀器，另外添置 AIS 的話可能需要更多船員才能兼顧。王永洪先生指處方最初建議是載客 12 人以上的船隻裝有 AIS，經與業界討論後達至現時的方案。王先生同時指出裝有 AIS 不等於可確保完全安全，但對提升安全程度有一定貢獻。藉此機會處方亦示希望可實地視察本地船隻及了解安裝的困難。

30. 另外，於 9 月 18 日舉行關於危險品船隻上安裝 AIS 的會議，黃耀勤先生表示在屬於高風險類別中非自航的躉船及橫街雞躉上裝有 AIS 的作用不大。因此類船隻上的大部份的船員都是吊機手或水手，未必懂得操作 AIS。同時，持有危險牌照的船隻並非經常載有危險品，他懷疑這情況下是否仍須啟動 AIS。黃先生亦希望處方可再釐清如遇上 AIS 損壞的責任問題。總括而言對於他們這類非自航躉船及橫街雞躉的船隻，安裝 AIS 的作用不大。

31. 梁德興先生認為處方應先考慮業界於配套上及時間上是否有足夠能力安裝 AIS；郭德基先生反對處方意圖強制推行此建議；麥馨文女士指不能因一次意外便把所有責任加到業界身上。議會者表明不希望繼續討論此議

題，他們明確地指出 AIS 並非如處方所述能發揮避碰作用，同時若非所有船隻都安裝了 AIS，單單強制載客 100 人以上載客船安裝 AIS 理據存疑及有一定的爭議性；與此同時，業界補充指他們同意於某類別較高風險的船隻，如高速船，安裝 AIS，而該類船隻現時均已配備了 AIS。業界已把他們反對的理由於 9 月 17 日立法會的聽証會上逐一羅列，希望處方可接納業界意見。

32. 王永洪先生表示處方的著眼點是船隻的潛在風險，不同類別及航速的船隻均有不同的風險。業界認為現時的載客 100 人以上的建議是針對載客船隻，除非由政府出資於所有船隻，包括舢舨、漁船等有真正潛在風險的船隻，安裝 AIS 才可達至避碰目的及提高全面性海上安全。處方表示制訂法例時需要同時考慮其可行性及風險，以提升海上安全。現時情況未必可於全部船隻上安裝 AIS，全球亦未有港口要求所有船隻全面安裝 AIS。

33. 業界再陳述不同意安裝 AIS 的理據。梁德興先生指現時的制度上沒有包含認可的 AIS 供業界參考。另外處方亦應考慮現時有多少從業員懂得正確使用 AIS，如不能正確地詮釋 AIS 內的數據，反而令海面交通情況更不安全及可能引致意外。梁德興先生建議處方於立法前先研究對業界的影響，及制定發牌標準、正規課程等資料再諮詢業界推行。

34. 對於使用 AIS 的問題，王永洪先生說明 AIS 最主要是發放航速及航向資訊，如連接上電子海圖機等適合儀器便可顯示位置及其他相關資料以協助船長決定航程資料。他補充指 AIS 應只是協助船長，船長仍須要循守國際海事避碰規則(下稱避碰規則)去避碰。梁德興先生則指出於避碰規則而並未有提及 AIS，而要使用航行輔助儀器，如雷達等，在一般理解上，操作員是須要事前接受過訓練及考獲相關證書才能勝任使用；唯 AIS 則未有正規的訓練及考核，此系統亦只是便利船公司更有效地監管船隊而安裝的儀器。王永洪先生則說明於國際上有規定那類船隻是須要備有 AIS，如國內大部分船隻皆需安裝 AIS。就意見指不應將國際規例用於本地船隻上，及應參照國內做法列明 AIS 不會用作蒐証用途，處方澄清現時建議是參考國際做法，而對不用作蒐証的做法持保留態度。張大基先生認為處方可考慮參照國內要求的 B 型的 AIS，因本地環境與國際環境不同，就本地載客船上硬件而言未必足以支持 A 型 AIS。

35. 主席總結業界各方的意見並會把意見整理跟進。

## V 其他事項

36. 主席向與會者表示較早前與立法會譚耀宗議員及離島區議會議員會面，曾談及現時行走「中環 - 長洲」航線的三層渡輪的豪華艙內須將座椅加以固定的問題。主席表示理解到反對此項安排的意見。處方會再跟進及參考其他國家的做法，適時向委員匯報。

37. 溫子傑先生表示不認同 COI 專家對本地船舶的意見及不贊同他們的報告。溫先生指他們是遠洋船舶的專家，對本地船隻情況不熟悉，亦不了解本地近岸小船的制度，不可以把遠洋船的制度放諸於本地船隻身上至於座椅問題，溫先生稱 COI 專家所來自的國家(澳洲)都未有固定座椅，反之要在本地船隻上推行於理不合。

#### IV 下次開會日期

38. 議事完畢，會議於下午 12 時 45 分結束，下次會議日期容後公佈。