

本地船隻諮詢委員會 第 12 次會議記錄

日期：2012 年 10 月 26 日（星期五）

時間：上午 10 時正

地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

主席：	童漢明先生	海事處副處長
委員：	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業代表
	張多馬先生	造船業代表
	錢華春先生	船舶檢驗業代表
	（代黃立帆先生出席）	
	陸北鴻先生	海員訓練機構代表
	黎海平先生	海員團體代表
	王妙生先生	貨船經營人代表
	郭德基先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	翟國樑先生	渡輪船隻經營人代表
	盧浩然先生	駕艇遊樂者代表
	樊樹榮先生	內河貨運經營人代表
	（代曾紀威先生出席）	
	黃容根議員，S.B.S.，J.P.	漁業代表
	李善昌先生	香港警務處代表
梁榮輝先生	海事處總經理／本地船舶安全	
陳卓生先生	海事處總經理／港務	
秘書：	黃佩瑩女士	海事處行政主任（委員會及總務）

列席者

姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
黃耀勤先生	香港貨船業總商會
何志盛博士	香港小輪（集團）有限公司
彭華根先生	香港漁民互助社
郭志航先生	海上遊覽業聯會
李誠慶先生	西貢街渡商會
程岸麗女士	小輪業職工會
胡家信先生	香港船務職員協會
陳和柏先生	香港鴨脷洲機器同業公會
鄭瑞祥博士	海洋技術顧問有限公司
譚永珠先生	珠江中轉物流有限公司
陳玉蓮女士	香港領港會
王世發先生	海事處總經理／船舶註冊及海員事務

陳漢斌先生
王永洪先生
李建邦先生

海事處高級海事主任／牌照及關務
海事處高級海事主任／船隻航行監察中心
海事處高級海事主任／海港巡邏組(1)

因事缺席者

何沛玲女士

海事保險業代表

I. 開會辭

1. 主席帶領各委員和列席者在會議開始前默哀一分鐘，悼念 2012 年 10 月 1 日南丫島對開撞船事故的罹難者，並向死傷者家屬致以慰問。
2. 主席其後歡迎所有與會者出席會議，並特別歡迎以下人士：
 - (a) 代內河貨運經營人代表曾紀威先生出席的樊樹榮先生；
 - (b) 代船舶檢驗業代表黃立帆先生出席的錢華春先生；以及
 - (c) 海洋技術顧問有限公司的鄭瑞祥博士。

II. 通過上次會議記錄

3. 第 11 次會議已於 2012 年 2 月 22 日舉行，會議記錄已先後於 2012 年 6 月和 7 月分發給委員傳閱以供通過。該份會議記錄無須再作修訂，獲得通過。

III. 續議事項

會議文件第 2/2012 號 – 提升供應本港的船用輕質柴油標準

4. 主席報告，在提升本地出售的船用柴油質量方面，政府已與本地海事業界成立工作小組。小組成員議定了輪機測試程序，讓輪機在受控的實驗室環境下接受測試，以確定使用低硫柴油的技術可行性。有關測試預計在 2013 年第一季完成，如測試結果令人滿意，環境保護署（環保署）會制訂相關規管工作的推行計劃。此外，環保署應工作小組的要求，曾於 2012 年 9 月 21 日為本地及內河船舶經營人舉辦低硫柴油技術研討會。

會議文件第 2/2011 號－建立一套更有效管理本地領牌船隻載運危險貨物機制的建議

5. 主席報告，“更有效管理本地領牌船隻載運危險貨物機制”正式實施前，已於 2012 年 4 月 1 日至 6 月 30 日先以自願參與性質推行。海事處經密切監察提交危險貨物通報的情況，並與相關運載危險貨物船舶的經營人協調後，認為有關機制試行效果理想。陳卓生先生進一步補充，在 2012 年 7 月至 9 月期間順利提交海事處的危險貨物通報共 2 023 宗，相信已涵蓋本地船隻在該機制強制實施首三個月內運載危險貨物的大多數航次。鑒於試行階段的經驗，海事處相信有關機制已達到預期目的。他感謝所有相關運載危險貨物船舶的經營人予以合作。委員同意此項目可予刪除。

會議文件第 3/2012 號－連繫九龍東－環保連接系統

6. 主席報告，土木工程拓展署在 2012 年 5 月 11 日與來自香港貨船業總商會、港九電船拖輪商會、香港漁業聯盟、海上遊覽業聯會、新界貨運商會有限公司、香港中流作業商會有限公司及昂船洲公眾貨物裝卸區的十名業界代表進行諮詢會議，徵詢他們對該署進一步調查／研究的初步意見。有關研究擬調查避風塘的使用情況，並探討其他可行措施，以安置使用觀塘避風塘的受影響船隻。上述研究將於今年稍後得出初步結果，屆時土木工程拓展署將再次諮詢業界，以尋求一個在技術上可行而又為業界所接受的解決辦法。此外，若干業界人士出席了 2012 年 5 月 26 日的公眾參與工作坊。黃耀勤先生獲邀擔任工作坊的客席講者，向參加者闡釋航運業界對觀塘連接橋的關注。

IV. 新議事項

會議文件第 5/2012 號－促進本地船隻及航行安全的改善措施

7. 主席表示，在南丫島對開海面發生的撞船事故導致 39 人喪生、87 人受伤，全港市民均對事故非常關注。他期望航運業界支持和配合各有關方面（包括警方、海事處和獨立調查委員會）根據相關法定程序及行政指引所進行的調查，同時指出本委員會應盡早探討及制訂促進船隻及航行安全的可行措施，尤應針對運載大量乘客的渡輪／小輪進行這項工作。

8. 主席其後概述和報告海事處在慘劇發生後為促進海上安全而採取的多項即時措施，包括抽查渡輪、小輪、街渡和出租遊樂船隻；發信予渡輪服務營辦商、商會和渡輪船隻的船長，提醒他們須遵守海上安全規定且有責任確保海上安全；就載客船隻的安全標準與渡輪和小輪公司成立工作小組；加強船上安全意識的推廣教育工作；以及為船舶經營人、船長和船員舉行研討會以提高他們的安全警覺性和緊急應變能力。
9. 主席指出，除以上即時措施外，海事處已確定十項有助進一步促進船隻航行及操作海上安全的課題／擬議長遠措施，並將之載列於會議文件。相關小組委員會及工作小組會就該等課題／擬議措施詳加商議，再於隨後數月向本委員會匯報所得結果。他請委員就上述事宜發表意見，或提出任何有助改善海上安全的新措施。
10. 由於現時未有確定的意外成因可資參考，鄭瑞祥博士關注就海上安全所作檢討的成效和全面性，姜紹輝先生對此同樣表示關注。姜先生又表示，現行的海事指引及規例與現有的船隻及航行安全制度，均是根據政府和業界累積多年的運作經驗所訂立及改良，一直行之有效，能為有關方面提供足夠的保障。他擔心政府及業界會過分受傳媒的批評及社會期望所影響，以致進行檢討時未能作出專業判斷，令檢討工作偏離正確方向。
11. 主席回應謂，各有關方面有必要徹底調查撞船事故的成因，而在調查報告完成之前，本委員會應盡早就政府和業界在不同範疇須予改善的地方提出具體建議，以堵塞海上安全工作存在的漏洞，防止意外再次發生。
12. 與會者就十項課題下的改善措施進行漫長而積極的討論後，得出以下要點：

(i) 合格證書

- (a) 王世發先生簡述檢討現時適用於船長資格考核的考試綱要和制度的目的，表示檢討主要是為了提升船長的專業水平及增進其航海知識。預料檢討的其中一項議題是考生是否須要修讀進修課程或參加實習試以取得證書。相關小組委員會的成員將包括渡輪、小輪、街渡及出租遊樂船隻的代表。

- (b) 姜紹輝先生認為，儘管本港水道狹窄且近年往來船隻數目增加，但大部分船長對駕船在海港內航行已有非常豐富的經驗。他譴責部分船長駕駛態度及手法欠佳，並認為這是大部分意外的主要成因。他質疑改良或收緊考試制度能否有效消除海上事故的人為因素。
- (c) 程岸麗女士同意，就有關船長牌照及證明書的事宜進行討論，屬正確的做法，但認為現行的船長考試制度已經很全面，足以測試考生的船隻操作技術。她擔心進一步加強考試綱要會令人不願入行，而業界人手本已嚴重不足。另一方面，她同意姜先生的意見，認為大部分船長熟悉船隻操作，但須提升緊急應變能力及危機處理技巧。
- (d) 翟國樑先生建議在例如每一個五年期內為已領有證明書的船長提供進修訓練課程，以增加他們在航行安全、緊急應變及危機處理方面的專業知識。黃容根議員補充，應為各類型船隻的船長提供包含船隻操作技術及安全意識的進修或能力培訓課程。他又建議邀請漁業代表加入小組委員會，共同商討此事。
- (e) 主席總結謂，探討有助提高船長安全意識及改善其駕駛態度的措施是明智的做法，並指可考慮在考試綱要加入這方面的內容。委員同意合格證書的細節應由相關小組委員會進一步研究。

(ii) 船員工作條件

- (a) 王世發先生表示，現時載客船隻船員一般按“一天當值、一天休班”的模式工作。當局將進行研究，審視船長及船員在輪值方面的工作模式。
- (b) 程岸麗女士非常關注現時本地船隻船員的工作條件，同意應詳細檢討船員的工作時數、航程之間的休息時間、用膳時間及薪金水平。她指出，現時對大部分船員而言，連續工作 15 至 16 小時而沒有休息的情況並不罕見，而這種工作模式容易導致船員過度疲勞。黎海平先生對程女士的意見表示贊同，認為由於近年香港水域的交通日趨繁忙，這種工作模式為船長身心帶來巨大壓力。他又建議船隻營運公司為船員提供有關緊急應變及危機處理的訓練，以及定期發出航行安全通告以作提醒。

(c) 姜紹輝先生表示，應根據船隻業界不同範疇的實際運作情況檢討船員工作條件，不同類型船隻的船員工作條件不應一樣。主席總結謂，檢討的細節應由相關小組委員會進一步研究，委員對此表示贊同。

(iii) 煙花匯演及其他大型活動進行期間海上交通管制及安全措施的建议指引

(a) 陳卓生先生特別指出，政府有既定的機制，會於每次有煙花匯演或大型活動在維港內進行前，與持份者（包括海上遊覽業代表）成立工作小組，討論及制訂海上交通管制措施。現時，有關管制措施通過海事處佈告以建議指引的形式，向本地船隻操作人員、船東及船長發出，並無法律效力。他建議就如何收緊管制措施進行檢討，以確保各有關方面均遵守有關的安全規定。

(b) 黃容根議員同意應進一步加強管制措施，尤其是針對獲准進入／停留在觀賞水域的觀光渡輪和觀賞船數目，以及船隻在活動結束後因爭先到達登岸設施讓乘客登岸而超速行駛的情況，並指高速船造成的船浪很可能會危及小型船隻。為免船隻超速行駛，姜紹輝先生建議探討在大型活動舉行前以登記方式為船隻事先安排／編配停泊設施的可行性。陳卓生先生回應指有關措施可能會影響商業運作。他強調，海上交通管制措施始於 90 年代初，十多二十年來不斷改良，至今應已為所有海事服務營辦商所熟知。他藉機請業界合作，遵守有關的安全指引。鑒於連串慶祝活動即將於年底舉行，他指出須在切實可行的範圍內盡快商定改善措施以便及時安排宣傳工作，並預期在聖誕節前後將會就收緊的措施作密集式宣傳。

(c) 郭志航先生指出，國慶日的撞船事故是發生在煙花匯演觀賞水域以外的海上交通意外，不涉及現時就慶祝活動實施的海上交通管制措施的任何不足之處，他質疑為此而矯枉過正是否值得。儘管如此，主席要求業界就是次海難反思，並就所有可能範疇進行檢討，以減低在各種情況下可能出現的危險。他亦歡迎業界提出任何長遠有助管制香港水域海上交通的措施。

(d) 何志盛博士指由於並非所有船隻均採用水上波段無線電，欲知遇有緊急情況時海港內是否有專用的廣播頻道。陳卓生先生答謂，船長可利用頻道 14 通知海事處船隻航行監察中心，或撥打水警的專用電話號碼求助。此等資料均在任何大型活動舉辦前通過海事處佈告廣為公布。

- (e) 姜紹輝先生表示，當局應考慮設立機制，就每項大型海上活動進行安全評估。陳卓生先生回應謂，據他所知，主辦單位通常會在每次舉行大型活動前聘請安全主任進行安全評估。主席總結時表示，這個問題將由相關小組委員會進一步討論。他邀請委員提出其他船隻航行管制措施，以進一步促進航行安全。

(iv) 最低安全人手編配水平

- (a) 梁榮輝先生講述現時第 I 類別船隻（包括渡輪和小輪）的最低安全人手編配要求，有關要求因應船隻的運作需要及其他因素（如船隻大小、馬力、最大航速及航程等）而定。他表示人手編配要求將予檢討，特別會考慮是否有足夠人手處理緊急情況。進行檢討時亦會參考海外（如新加坡）用以釐定當地載客船隻人手編配數目的制度。
- (b) 程岸麗女士認為現時載客渡輪人手（三至五名船員）編配不足，促請當局從速進行檢討。黎海平先生表示贊同，並建議安排一名助理船長在船上協助船長（特別是在出現緊急情況時提供協助）。他們又強調，人手編配不足容易導致船員過度疲勞，並降低他們對交通情況的警覺性，進而危及船上乘客及其他海上人士的安全。主席總結謂，應由相關小組委員會全面檢討不同類型載客船隻的最低安全人手編配水平，委員對此表示贊同。

(v) 海上安全的推廣教育工作

- (a) 委員一致同意應就海上安全、緊急應變，特別是救生設備的使用，制訂長遠的推廣教育計劃。除了定期為渡輪公司的船長和船員舉辦研討會和工作坊外，舉辦地區安全講座向市民推廣海上安全亦有莫大作用。
- (b) 陸北鴻先生認為，除了政府外，渡輪公司也應該承擔提高安全意識的責任，在客運碼頭和公眾碼頭播放錄像或作示範。至於出租遊樂船隻方面，則應在啓航前作安全廣播。黃耀勤先生建議海事處為研討會製作視像光碟，並提供予內河船隻的船長和船員，使他們在船隻停靠香港水域時提高警覺。程岸麗女士要求海事處向工會提供該等研討會的簡報資料，以便上載到工會網站廣傳。李建邦先生回應謂，海事處會就公開研討會的內容協助徵求有關講者的同意。

- (c) 主席表示，海事處每年會舉辦此類研討會和工作坊至少兩次，他呼籲營運公司及工會為員工安排類似的研討會，以作響應。詳細安排會由相關小組委員會進一步討論。

(vi) 與業界的溝通和合作

- (a) 梁榮輝先生建議邀請更多航運業持份者以觀察員或專家顧問身分加入本地船隻諮詢委員會轄下的六個小組委員會，以徵詢更多業界意見。另一方面，海事處建議積極派員參與本地船舶業的工作會議，以促進雙方溝通。委員原則上同意上述兩項建議。詳細安排會由相關小組委員會進一步討論。

(vii) 攝錄機

- (a) 梁榮輝先生告知委員，將進行有關在駕駛室安裝監察攝影機的可行性研究。他表示，實施這項措施便可拍下駕駛室航海組員工作表現的攝像記錄，該等記錄可用作證據，以助進行海事意外調查或處理任何有關駕駛室內不當行為的投訴。
- (b) 委員對這個課題表達了不同的意見。王妙生先生和黃耀勤先生質疑，在駕駛室內安裝攝錄機會否侵犯船員的私隱，以及令船員受壓以致影響表現。程岸麗女士知悉部分渡輪公司已於數年前在諮詢工會後安裝了攝錄機。她指出，到目前為止，有關船員對在攝錄機監察下工作均表示並無問題。翟國樑先生亦認為，安裝攝錄機總能提供處理海上事故爭議所需的輔助證據，這或會對航海船員有利。姜紹輝先生為平衡不同的觀點，建議只把錄像用作海上事故的證據。委員經商議後同意，將來如強制安裝攝錄機，事前須充分諮詢業界及工會。

(viii) 船舶自動識別系統（AIS）

- (a) 王永洪先生簡單介紹此課題。他建議由相關小組委員會進一步研究對本地船隻實施船上配備 AIS 的規定，包括是否適用於所有特定的本地船隻類別和類型、須配備的 AIS 類別，以及用於本地船隻是否切實可行。委員同意其建議。

(ix) 第三者風險保險

- (a) 陳漢斌先生向委員講解此課題的背景。在南丫島撞船事故發生後，社會人士認為適用於船隻的 500 萬元法定最低法律責任保額，遠低於就汽車訂定的 1 億元，故促請當局檢討船隻的強制第三者風險保險規定。他表示，將成立工作小組檢討法律責任保額，而過往海事意外數字、處理索償經驗及目前的情況將會是考慮因素。除本地船隻外，檢討亦將涵蓋非公約船隻，例如內河船隻。
- (b) 王妙生先生表示，他雖然同意應檢討船隻強制第三者風險保險的規定，但鑒於陸上及海上交通意外的數字／發生頻率及種類顯然不同，他質疑將陸上汽車的法律責任保額規定與本地船隻的規定相比是否恰當。他表示，對船隻實施類似汽車的保額水平對航運業並不公平，因為有關措施會令營運成本大幅增加，對業界不利。姜紹輝先生亦指出，雖然某些大型渡輪公司備有高於法定保額保險單的情況並不罕見，但其他船隻（如街渡和漁船）的船東未必能負擔高昂的保險費用。其他委員同意應與所有持份者在工作小組的會議上仔細考慮並充分討論此議題。
- (c) 陳漢斌先生表示充分理解陸上與海上交通意外的分別，並指工作小組將考慮各方面的實際情況（包括海上意外數字及賠償水平等），研究一個可行而又為海事及保險業界所接受的方案。除會議文件所載的擬議委員名單外，他亦會邀請街渡營辦商及珠江船務有限公司的代表加入工作小組，並歡迎業內其他有關人士加入。

(x) 設立海事意外傷亡者援助基金

- (a) 陳漢斌先生告知委員，強制第三者風險保險工作小組會藉機研究設立海事意外傷亡者援助基金的可行性，基金的性質類似社會福利署的交通意外傷亡援助計劃（該計劃只適用於道路交通意外受害人）。
- (b) 盧浩然先生對設立這樣的援助基金有保留。他關注業界是否有能力讓基金持續運作，以及建議會否增加業界的經營成本及壓力。他注意到受惠人在領取保險賠款後須向當局退還所獲援助金，質疑當局在處理金額不斷滾存的基金方面會否有困難。姜紹輝先生提出相反意見，認為有必要設立此類援助基金，並指持份者可於基金累積到一定金額後暫停注資。委員同意由相關工作小組進一步討論此課題。

13. 主席在總結時提出下列建議：

- (a) 由第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會進一步討論項目(i)至(iii)，會議日期為 2012 年 11 月 8 日；
- (b) 由本地船隻檢驗工作小組委員會進一步討論項目(iv)至(viii)，會議日期為 2012 年 11 月 15 日；以及
- (c) 由新成立的第三者風險保險工作小組進一步討論項目(ix)及(x)，首次會議日期為 2012 年 11 月 22 日。

委員表示同意。

V. 下次開會日期

14. 議事完畢，會議於下午 12 時 50 分結束。下次會議日期容後公布。