

## 關注海上交通安全的規管及提高船員和乘客之安全意識的措施

### 海事處的回應

2012年10月1日，載有四名船員和95名乘客的港九小輪有限公司渡輪“海泰”號由中環開往南丫島榕樹灣期間，於約2020時在南丫島西北面的石角咀對開海面，與香港電燈有限公司小輪“南丫四號”相撞。事發時“南丫四號”正駛離南丫島前往中環，船上當時有127人，當中包括三名船員。渡輪“海泰”號在撞船後並未沉沒，但小輪“南丫四號”則迅速下沉，船身差不多垂直插在水中，僅餘船首露出水面。“南丫四號”船上大多數人墮海，部分被困艙內。

2. 事故導致39名乘客身亡，87人受傷。由於傷亡人數眾多，公眾十分關注意外成因，並質疑香港的海上安全。
3. 政府多個部門現正按相關法定程序和行政指引就事故進行多項調查，而當局亦已根據《調查委員會條例》（第86章）成立調查委員會，以調查肇事真相，確定導致事件中傷亡人數眾多的原因，研究和評估客船海上安全的一般情況和現行管制制度，並提出適當建議，避免日後再有類似慘劇發生。
4. 鑒於多項調查和調查委員會的工作需時完成，現急須研究可行的改善措施，以盡快促進本地船隻及航行安全。

### 找出與安全有關的問題

5. 為促進海上安全，海事處已加強抽查渡輪、小輪、街渡、為收取租金而出租的遊樂船隻，檢查船上的救生設備。
6. 截至2012年10月31日，本處共抽查158艘渡輪和街渡，以及151艘小輪和為收取租金而出租的遊樂船隻。本處就違反有關救生設備、滅火裝置及船員證書規例的情況提出了四宗檢控，並向14艘船隻的船東發出了23個警告，請有關船東就欠妥之處作出糾正，以供本處稍後再作檢查。該等警告涉及下列欠妥之處：

#### (i) 救生衣

- 並非置於用以存放的座位下位置；

- 置於遠離座位的貯物櫃內；
- 不容易從架空貯物架或座位下的存放袋取出；
- 存放位置沒有清楚標示；
- 成人和兒童救生衣胡亂堆放在一起。

(ii) 救生圈

- 以繩索捆綁置於船側；
- 存放在甲板下的貯物櫃。

7. 海事處已對上述 14 艘船隻欠妥之處的糾正情況檢查完畢，並會繼續進行抽查工作。

8. 除抽查船隻外，海事處亦已發信予所有渡輪、小輪、街渡和為收取租金而出租的遊樂船隻營運商及有關商會，提醒本地船隻船東須遵守海上安全規定並確保船上備有適當及足夠的救生設備。

9. 海事處亦已發信予渡輪、小輪、街渡和為收取租金而出租的遊樂船隻的船長，提醒他們在確保海上安全方面的責任和在遇上緊急情況時須依循的程序，並特別說明船長不安全駕駛船隻所帶來的嚴重後果及可能須負上的刑事責任。

10. 這次事故帶出多個與渡輪、小輪、街渡和為收取租金而出租的遊樂船隻安全有關的問題，值得我們特別注意：

(a) 安全設備及安全管理

(i) 兒童救生衣

根據規定，在香港水域內（指明遮蔽水域除外）航行的第 I 類別船隻所須提供的兒童救生衣數目，須相等於船上總人數的 5%。有關規定能否配合船上實際所載兒童人數所需，令人關注。

(ii) 窗

窗戶以玻璃製造，但船上人士無法打破窗戶以緊急逃離客艙。

(iii) 為乘客提供安全簡介

在載客的航程開始前，船長沒有確保有關人員已向船上所

有人簡介個人安全設備的存放及使用方法，以及遇上緊急情況時須依循的程序。

(b) 安全意識

(i) 安全研討會

海事處於 2012 年 10 月 24 及 25 日為船舶營運商、船長及船員舉辦安全研討會，以推廣海上安全及緊急應變措施。類似的教育講座會擴及香港各區。現時沒有舉辦研討會的長遠計劃。

(ii) 緊急事故演習

在海事處驗船督察進行定期年度檢驗期間，所有渡輪和小輪均須進行火警演習及棄船演習。除這項強制規定外，現時並沒有指引說明船舶營運商應多久為船員提供一次有關在船隻日常運作期間進行緊急事故演習的訓練。

## 促進海上安全的改善措施

### 載客船隻安全工作小組

11. 2012 年 10 月 11 日，海事處成立工作小組，研究可行的短期措施以提高載客船隻的安全標準，包括對人員及安全設備的規定。工作小組由海事處及渡輪、小輪、街渡和為收取租金而出租的遊樂船隻的營運商的代表組成。在 2012 年 10 月 19 日舉行的會議上，工作小組同意落實多項改善措施。船舶營運商已經實施部份的相關措施，而其他的措施將被實施：

(a) 救生設備及其他與安全有關的事宜：

- (i) 改善存放及提供救生衣和救生圈的安排；
- (ii) 增加兒童救生衣的數量；
- (iii) 提供打破窗戶玻璃的方法；
- (iv) 在船上為乘客進行簡介，以提高乘客的安全意識，尤其是對穿着救生衣的意識；

(b) 船員事宜：

加強船員在處理緊急事故方面的訓練。

## 須探討的事宜

### 12. 研究若干事宜有助促進船隻航行及操作海上安全：

#### (i) 合格證書

檢討和加強現時適用於船長資格考核的考試綱要及考試制度。

#### (ii) 船員工作條件

本地船隻船員的僱用條件受《僱傭條例》（第 57 章）管限。一般而言，船員按“一天當值、一天休班”的模式工作。當局將進行研究，察看船長和船員的工作時數，檢討輪值模式，並於有需要時作出規管。

#### (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議指引

當局自九十年代初就維港內進行的煙花匯演或其他大型活動實施海上交通管制措施。海事處會在每項大型海上活動舉辦前發出海事處佈告（**附件 I**），訂明有關以下各個範疇的管制措施：

- a. 限制區域；
- b. 禁區；
- c. 限制區域內渡輪服務安排；
- d. 觀賞水域說明；
- e. 所有船隻須遵守的安全措施；
- f. 封閉公眾碼頭和登岸梯級的安排；
- g. 於公眾碼頭或登岸梯級設立緩衝區。

管制措施以建議指引形式，向本地船隻操作人員、船東及船長發出。有關人員如不遵從，亦無須負上法律責任。海事處會探討進一步加強管制措施的辦法，尤其是針對船隻在煙花匯演或大型活動結束後的短時間內超速行駛的情況，並研究如何將建議指引升格為強制規定。

#### (iv) 最低安全人手編配水平

以本地載客船隻而言，人手編配要求因應船隻的運作需要及就火警和緊急事故演習所作的評估而定。人手編配要求

應予檢討，特別應考慮是否有足夠人手處理緊急情況。

(v) 海上安全的推廣教育工作

相關小組委員會將制訂推廣客船安全的策略，包括為小輪、渡輪、街渡營運公司及離島代表舉行研討會，內容會涵蓋航行安全、緊急應變、過往意外成因分析和救生設備的使用。有關策略也旨在推動出版小冊子和製作宣傳短片以提高有關人士的安全意識。

(vi) 與業界的溝通和合作

相關小組委員會將探討加強與本地船舶業溝通和合作的方法，以改善海上安全。

(vii) 攝錄機

拍下駕駛室航海組員工作表現的攝像記錄，有助促進航行安全。相關小組委員會將就駕駛室安裝攝錄機進行可行性研究。

(viii) 船舶自動識別系統 (AIS)

為使本地船隻的船長有更多導航設備可供使用，以確定碰撞風險並採取避碰行動，相關小組委員會將研究對本地船隻實施船上配備 AIS 的規定。現建議就 AIS 研究多項事宜，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、用於本地船隻是否切實可行、有關的 AIS 信號能否為海事處的船隻航行監察服務系統（航監系統）所偵測和會否超出其處理能力。有關 AIS 的資料載於附件 II。

## 其他事宜

### 第三者風險保險

13. 除上述建議改善措施外，第三者風險保險的保額也是公眾深切關注的事項。有些意見認為《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）所訂的法定最低法律責任保額，遠低於《汽車保險（第三者風險）條例》（第 272 章）就陸上汽車訂定的保險法律責任保額 1 億元。

14. 《商船（本地船隻）條例》第 23C 條規定，本地船隻使用人

有義務就第三者風險投保。

15. 強制第三者風險保險規定適用於所有領有證明書的本地船隻，但獲發所需允許書的閑置船隻或長度不超過 4 米的非機械推進小型船隻除外。保險單所須提供的保額如下：

- (a) 凡獲允許運載多於12名乘客而並非第I類別原始船隻（即街渡）或並非為收取租金或報酬而出租的第IV類別船隻者，保額均為500萬元。
- (b) 凡獲允許運載12名或少於12名乘客的船隻、第I類別原始船隻或並非為收取租金或報酬而出租的第IV類別船隻，保額均為100萬元。

16. 強制第三者風險保險規定訂下法定最低法律責任保額。不過，船東和船舶營運商為配合運作需要而備有高於法定保額保險單的情況，並不罕見。設立最低保額的背景資料載於**附件 III**。

17. 為提高對乘客的保障，現建議在本地船隻諮詢委員會之下成立工作小組，以檢討本地船隻強制第三者風險保險的規定，包括保險規定所訂的最低法律責任保額水平。

18. 此外，工作小組亦會藉機研究設立海事意外傷亡者援助基金（類似交通意外傷亡者援助基金）的可行性，為海事意外受害人或其受養人（如受害人死亡）迅速提供經濟援助。

### **落實改善措施**

19. 法定的本地船隻諮詢委員會已於 2012 年 10 月 26 日舉行會議。委員同意由相關小組委員會及工作小組探討上述事宜（見第 12 至 19 段），並會分階段向本地船隻諮詢委員會提出建議和匯報討論結果。

20. 海事處會根據上述小組委員會及工作小組的討論結果，謀求以最合適的方法落實建議措施。如有需要，本處會徵詢律政司的意見。

海事處

2012 年 11 月