

Presented by Captain Yu Chi Ming
2nd Vice president
Merchant Navy Officers' Guild

17th Sept. 2013

Discussion the Maritime Safety Improvement measures to follow up the inquiry of ferry collision between “Sea Smooth” and “Lamma IV”

The inquiry of ferry collision near Lamma Island report revealed that the disaster was caused by combination factors which are concluded as safety control system failure. This makes us to consider whether safety culture is worth to develop to promote the safety awareness particularly the ships operating related parties. This can be best developed through proper formal maritime education.

Maritime education

In Hong Kong the local craft navigators (coxswain) learn maritime knowledge and navigation technique through self-study and practice under the guidance of the senior navigator or family members and attend the private courses specifically for the competence test in Marine Department.

The Nautical Studies in Hong Kong Vocational Council has upgraded to "advanced to higher Diploma" 2 years ago, but the academic level still does not match with the global development. The nautical training institutes in other countries are either independent professional maritime training college or under a university to provide various academic degree programme.

This was mentioned in the research paper of “One Country Two System Research Center” by Dr. Fang Zhou on April 2009.

Fatigue

Fatigue is a vital important factor to be considered in all kinds of traffic accident. There is less comment on the fatigue in the inquiry report. We understanding that it is very hard to prove as there is also very hard to get the acceptable objective test for it. However according to the fatigue risk factors stated in the fatigue research of Cardiff University U.K. (i.e. “long working hours”, “Working at night”, and “High job demand”) fatigue is obviously a contributory factor to this accident.

Therefore it is quite important to consider whether the work and rest hours recommended in No.11 of Annex 2 on page 12 and 13 of the discussion paper CB(1)1522/12-13(01) can provide an effective rest taking into account the 3 main characteristics: duration, continuity and quality.

Back ground lights.

The effect of back ground lights should not be overlook as they are the shore lights of Lamma Island and in the vicinity of Southern and Northern Green Island Fairway, vessels in western anchorage No.3 and Lamma anchorages. The effect of it is reduction the detectable range or confusing with other non-navigational lights. Some way have to be done to reduce the effect of it as the smaller the craft the worst the effect of it

Fairway

The width of a fairway is one of the parameter concerning closely with the safety navigation of ship. The users of the North Green Island and the Southern Fairway particularly the High Speed Craft commonly agree to request to extend the width of the fairways in order to decrease the traffic density and congest in turn reduce the risk of accident.

Conclusion

Establish a safety culture within the whole organization is a hot topic in International Maritime Organisation (IMO). During the symposium “future of ship safety” held on June 2013, Safety culture was addressed for the purpose to develop, improve and integrate safety training and risk awareness in turn increase safety, efficient and job satisfaction in shipping companies.

Competency of the crew who implement the safety on board the ship can be continuously improved through the proper formal training.

Fatigue is commonly known in the maritime field and the accumulation of it should be avoided.

Navigators should be alerted the effect of back ground along the route.

References:

1. Discussion papers CB(1)1522/12-13(01)
2. The inquiry report of ferry collision between “Lamma IV” and “Sea Smooth” near Lamma Island.
3. Page 61 and 62 of Dr. Fang Zhou’s paper.
4. The appendix 1 of the inquiry report “Hong Kong Marine Department Radar Plot”
5. 2 copies of self-made chartlets

跟進南丫島附近撞船調查報告之改善海上安全措施討論會

南丫島附近撞船調查報告顯示災難是由多個因素做成，可以歸納為「安全控制系統」失敗。這使我們值得考慮開發安全文化，以促進安全意識，特別是與船舶操控有關人仕。這是可以通過適當的正式航海教育去發展。

海事教育

香港本地船隻的駕駛員是自學航海知識和駕駛技術并在有資深的駕駛員或家庭成員的指導下實習，並在專門為考取海事處的能力適任測試的私辦課程進修。

雖然航海課程已經在2年前由文憑升格為高級文憑。但其學術水平並沒有與全球海事培訓機構看齊。在其他國家的海事培訓機構是專科海事訓練學院或是大學內一個海事專科學系提供不同程度的學位課程。方舟博士於2009年4月出刊的“一國兩制研究中心”的研究論文中也提到這個問題。

疲勞

疲勞是各種交通事故的一個重要考慮因素。調查報告較少評論疲勞是可以理解的，因為很難得到可接受的客觀測試去證明的。然而，根據英國加的夫大學的疲勞研究所列出的疲勞風險因素（即“長的工作時間”，“晚上”，“高工作需求）很明顯疲勞是促成是次事故因素之一。因此，在討論CB（1）1522/12-13（01）第12頁和13頁附件2第十一項所提供的工作及休息時間時要連同(有效休息)的3個主要特徵 (即持續性，連續性和質量)去考慮這是否能提供一個有效的休息。

背景光

毫無疑問，從調查報告中顯示有內外背景光。背景光的影響是減小視距範圍，或與其他非航行燈混亂。船舶愈小影響愈大。

在使用南航道或北青洲航道進出維多利亞港時都會受到沿岸上及南丫島岸上的燈光，西部3號錨地，南丫島錨地船舶照明影響。它的影響是不能忽視的

航道

航道的寬度與安全航行有密切的關係。北青洲航道及南航道的使用者，特別是高速船營運人及船員都一致要求提升航道的寬度以減輕此航道的交通密度，變相減小此航道的海事事故風險

結論

在整個組織中建立安全文化是國際海事組織（IMO）的熱門話題。於2013年6月舉行「未來的船舶安全」研討會就提及安全文化目的就是結合制定安全培訓去改善風險意識反過來又提高了航運企業安全，效率和工作滿意度。

疲勞是已知的常見風險，它是無聲無色的存在，應該避免它的積累。

應該提醒駕駛員注意航路上視距可以受背景光的影響。

有望成爲亞洲區內「一條龍」式培訓航運人才的中心。

與此同時，特區政府要加強對本地和外地學生的宣傳。除了海事專才推廣聯盟等小部份非牟利機構會在中學推廣香港的航運職業外，本地中學生大多缺乏機會了解香港航運業的發展和航運從業員的工作性質。更嚴重的問題是，他們根本不知道成爲海員的方法、晉升階梯和豐厚的回報。所以，政府可加強對這些推廣航運職業機構的資助，並鼓勵更多中學邀請這些機構開設講座。此外，政府可以出版更多與航運業有關的刊物、拍製宣傳片、爲學生提供講座、舉辦體現海員生活的活動等，通過不同的媒道，增加中學生選修航運科目的興趣。

特區政府亦可加強其對外宣傳，吸納中國大陸以至海外的人才。本地願意從事航運業的學生人數始終有限，香港進一步發展航運業是需要吸引更多海外人才。政府現時已在內地院校推廣本港的航運課程，同時提供一定數量的獎學金，以換取內地優異學生來港讀書和從事航運工作。事實上，這個計劃對於海內外的優秀學生都有着一定的吸引力。故此，除了內地外，政府可將宣傳和有關計劃延申至其他亞洲地區包括菲律賓、印度等，擴大人才搜羅網絡，吸納當地的尖子，充實香港的人才庫。

另外，香港的大學仍缺乏一個專門爲航運業而設的學系。⁶³ 雖然現時理工大學開辦物流學系，設立了國際航運及物流管理的碩士、學士等課程，但系裏有關航運的科目和教授並不多，學生對航運業的認識因而較爲淺薄。爲了進一步提高香港航運人才的質素，政府可與大學協商，增設涵蓋各個航運業範疇包括航運市場、船舶融資、海事保險、海事法律、航海知識等的學系和開設相關的合作課程，讓有志投身於航運業的學生獲得更多更佳的選擇。更重要的是，航運學系的學生雖然在畢業後會回到自己的國家，但是學系建構了一個人際網絡關係，讓各畢業生與教授之間交換意見和消息。當這些學生遇到專業上的難題，或籌備國際性航運會議時，香港航運學系便成爲了其理想的

⁶³ 在大學以外，香港海事訓練中心及香港專業教育學院青衣分校工程學系分別爲學生提供海事科技文憑及機械工程學高級文憑。

諮詢對象和開會地點。若有關人際網絡關係能夠成功植根於香港，將有利塑造香港國際航運中心的形象。

還有，政府可以考慮改變現時海員的培訓時間及方法。現在，一個普通的海員，若要成為船長，最少需要七至十年的時間，才能考獲政府所頒發的一級（船長）證書。雖然在晉升過程中，薪酬頗為吸引，但是，較長連續的航海時間要求，成為年青人投身有關行業的最大障礙。政府可以考慮將有關航海時間的要求縮短，並提供模擬航海訓練實驗室，讓學生體驗航海生活，學習所需的航海知識，以減少逗留船隻上的時間。

除了全方位的政策建議外，本報告亦就個別行業的發展，提供具體的政策建議。

5.2.3 船舶註冊和管理

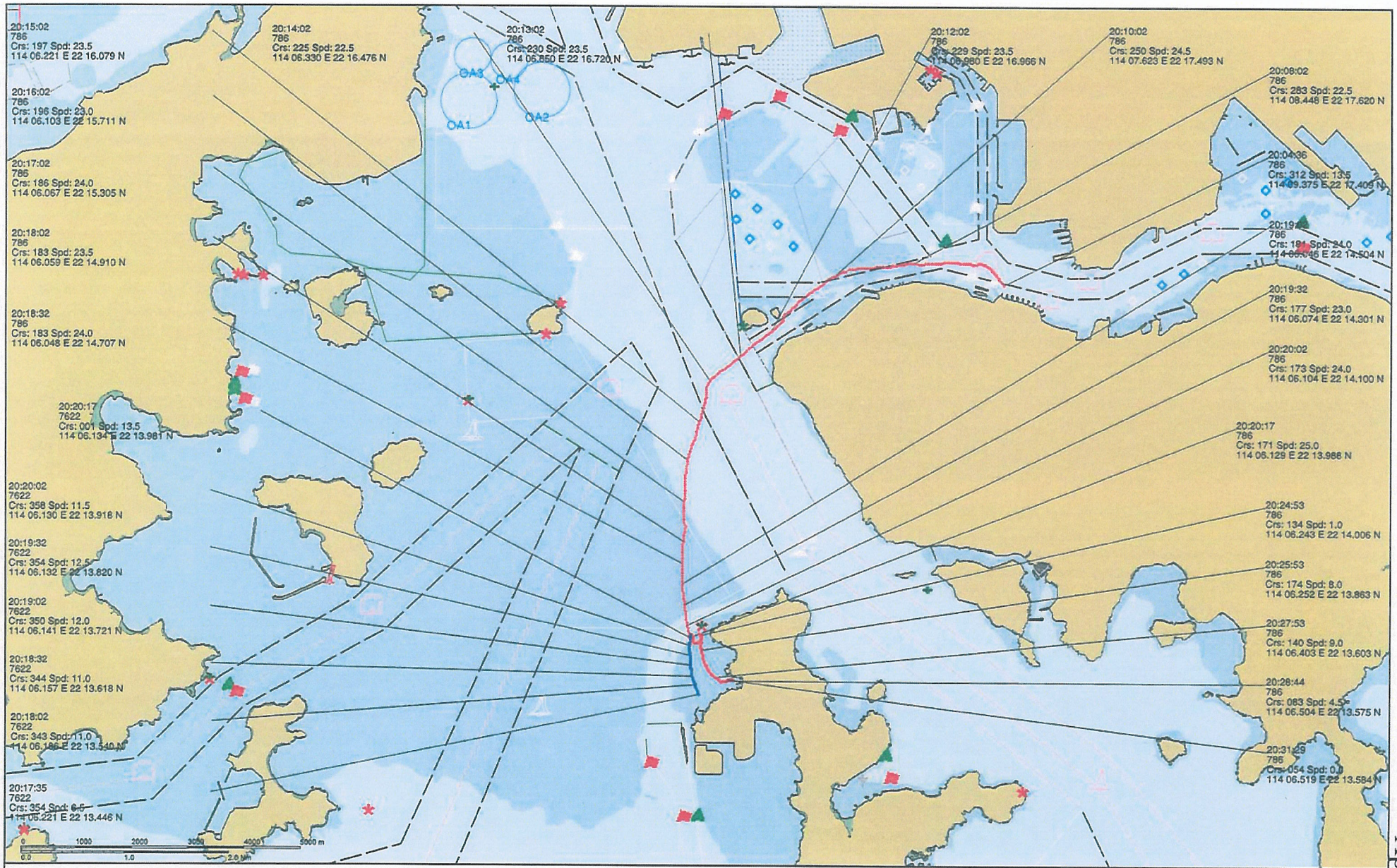
加強宣傳香港的船舶註冊服務

特區政府可考慮繼續向香港與內地的船東及船舶管理者，加強宣傳香港的船舶註冊服務。航運業的衰退週期終會結束，船舶將會再次被大量生產或購入，在這段不景氣的時期，政府不能放鬆對香港與內地船東及船舶管理者的宣傳。因為香港與內地是香港船舶註冊業務的支柱。若然任何一個地區的船舶大量流失，無疑都是對香港船舶註冊業務的一個致命的打擊。因此，特區政府在香港與內地的宣傳，是不可放鬆的。

提供降低營運成本的政策

香港亦需協助船東及船舶管理者降低營運成本。特區政府需要主動與其他航運國家達成更多的稅務協議。在寬免雙重課稅協議方面，香港明顯落後多個國家和地區，如內地和新加坡。雖然達成有關協議有着一定的難度，但是這些協議都能為企業明顯地降低營運成本，長

- A1 -



Plot centre [WGS84]: 22 15.948 N 114 06.202 E
 Range: 4.13 NM

Start time: 01-10-2012 20:04:36
 Stop time: 01-10-2012 20:31:29

Plot interval [Sec]: 3
 Vector Length: 3 min

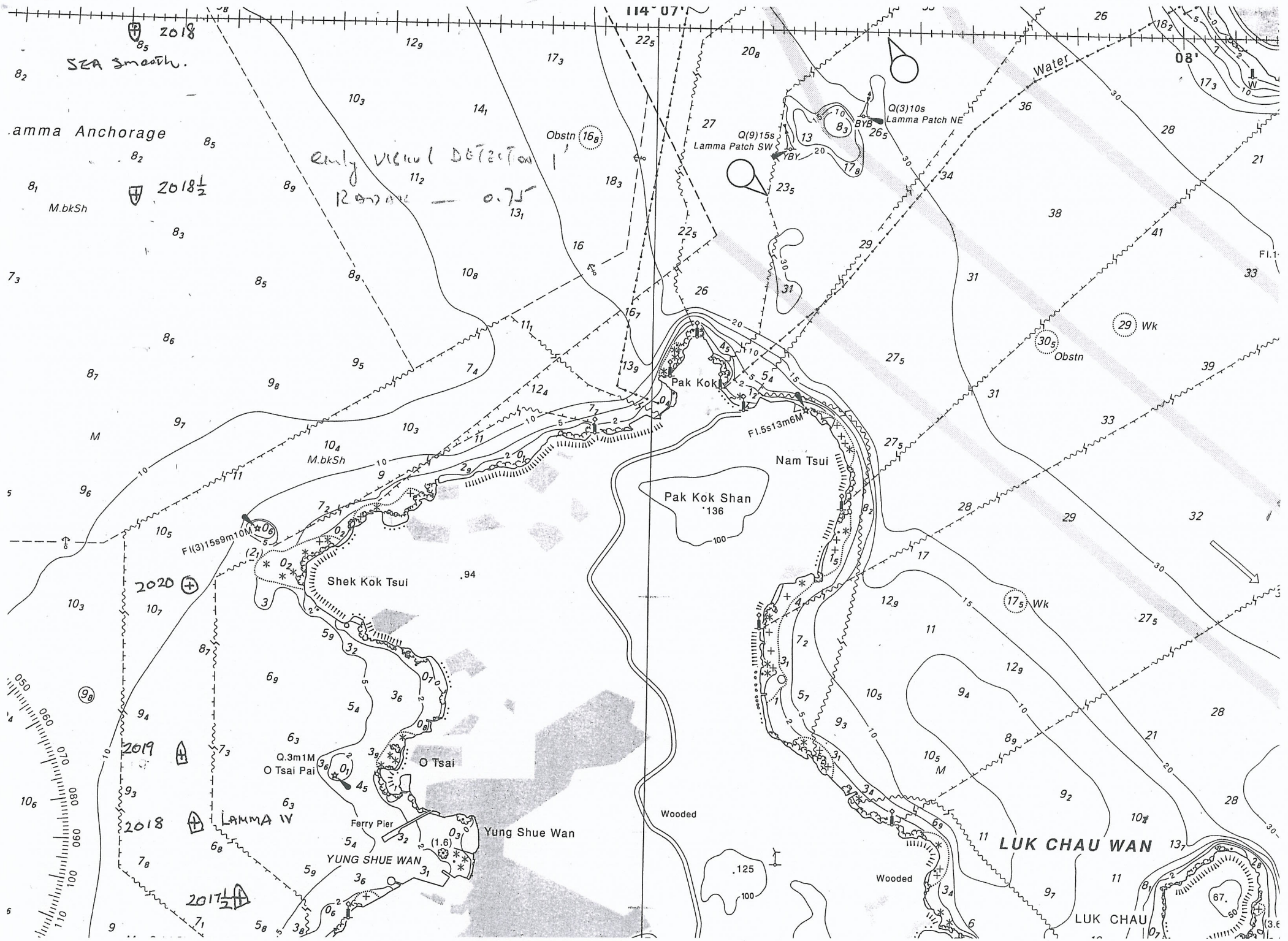
Prepared at: 08-10-2012 11:14:03 hour
 Prepared by: _____

MARINE DEPARTMENT, HKSAR GOVERNMENT
 RADAR PLOT



Appendix I

Ref: 4



SEA Smooth.
2018

Lamma Anchorage
2018 1/2
M.bkSh

only visual detection
1200h - 0.75

2020

2019

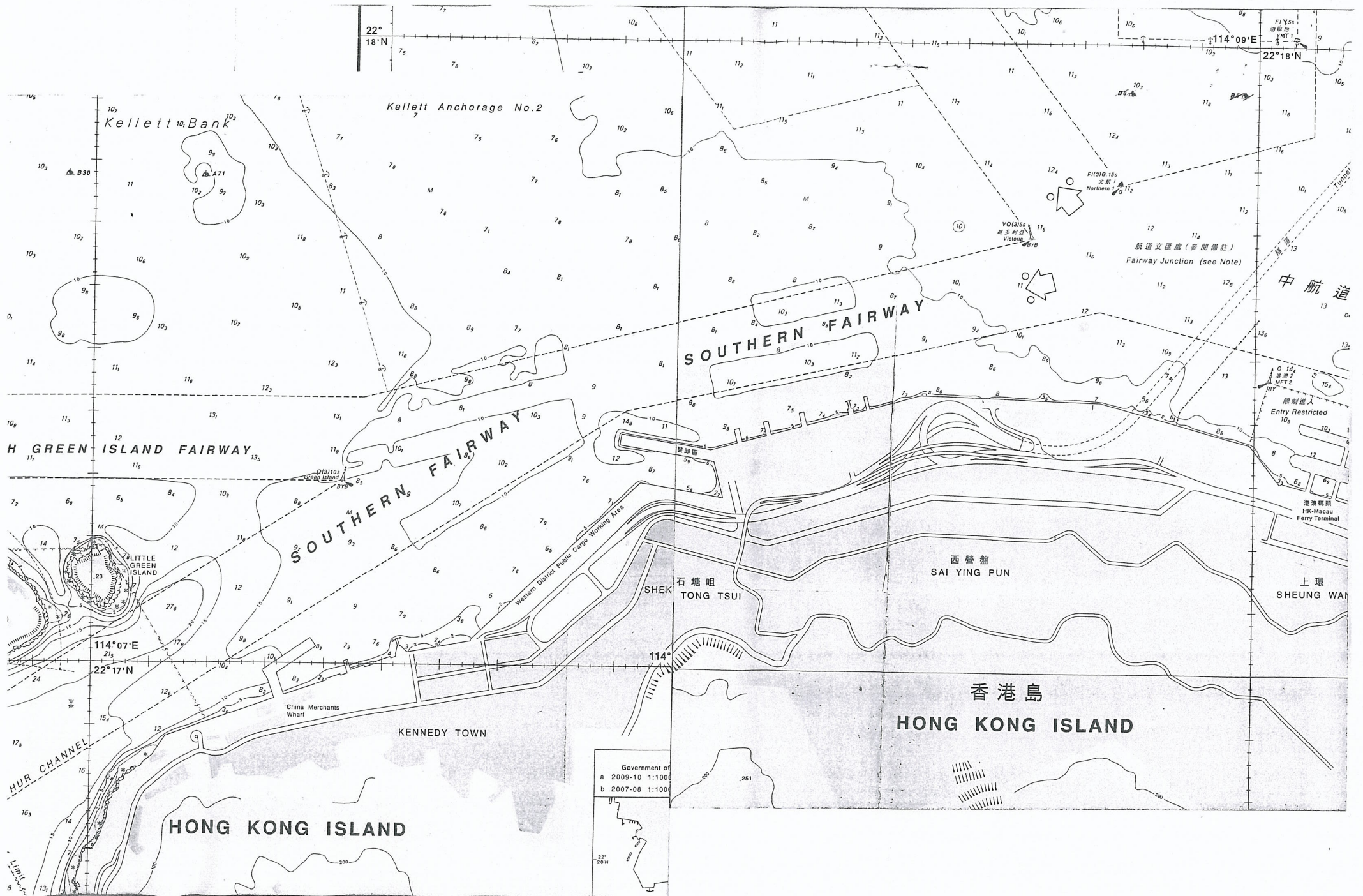
2018

2017 1/2



LUK CHAU WAN

LUK CHAU



Government of
 a 2009-10 1:1000
 b 2007-08 1:1000

