

本地船只咨询委员会
第 I 类别及第 IV 类别船只联合小组委员会会议
第一次会议记录

日期：2012 年 11 月 8 日（星期四）

时间：上午十时十分

地点：中环海港政府大楼 24 楼会议室 A 室

出席者（排名不分先后）

陈卓生先生（主席）	海事处
王世发先生（主席）	海事处
郭德基先生	港九电船拖轮商会有限公司（电船拖轮商会）
温子杰先生	港九电船拖轮商会有限公司（电船拖轮商会）
伍兆缘先生	港九小轮控股有限公司（港九小轮）
胡家信先生	华南拖船有限公司（华南拖船）
张国伟先生	新世界第一渡轮服务有限公司（新渡轮）
李甫文先生	新世界第一渡轮服务有限公司（新渡轮）
李建华先生	新世界第一渡轮服务有限公司（新渡轮） / 香港海员工会
左宜安先生	香港油麻地小轮有限公司（油麻地小轮）
陈锦标先生	愉景湾交通服务有限公司（愉景湾交通）
罗愕莹先生	财利船厂有限公司（财利船厂）
范强先生	海港运输业总工会（海港运输业）
黎海平先生	海港运输业总工会（海港运输业）
李诚庆先生	西贡街渡商会
李展涛先生	香港滑水总会
张溢良先生	西贡游艇协会
Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
张新明先生	白沙湾游艇会
刘国霖医生	游艇营运
吴一鸣先生	黄金海岸游艇会（黄金海岸）
郭志航先生	海上游览业联会（海上游览业）
黄耀华先生	海上游览业联会（海上游览业）
马志维先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
陈志明先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
张有光先生	发达行
麦安基先生	康乐及文化事务署（康文署）

陈汉斌先生	海事处
李建邦先生	海事处
孙志强先生	海事处
王永泉先生	海事处
侯镇邦先生（秘书）	海事处

因事缺席者

Mr. Keith MOWSER	香港帆船运动总会（香港帆船）
程岸丽女士	海港运输业总工会（海港运输业） / 小轮业职工会
张宝昌先生	香港水上电单车协会（水上电单车）
Mr. Alan REID	白沙湾游艇会
张志泉先生	港九渔民联谊会（港九渔民）
黄锦桂先生	愉景湾交通服务有限公司
邱丽丝女士	康乐及文化事务署（康文署）
吴锦娴女士	运输署
阮荣昌先生	运输署
张锡桓先生	海事处

I. 开会辞

陈卓生先生（海事处）与王世发先生（海事处）欢迎业界人士出席是次会议。陈先生向与会者解释会议目的及议程，并介绍出席会议的政府部门代表。陈先生希望透过本会议的讨论，收集业界的意见，落实新措施，从而改善海上安全。

II. 讨论事项

1. 海上交通管制及安全措施

2. 陈卓生先生（海事处）先就第一项议程作简介，指出当局自 90 年代初就维港内进行的烟花汇演或其他大型活动实施海上交通管制措施，详见会议文件第 1 / 2012 号第 6 段。由于这些措施仅属指引性质，故此在执法上存在困难。海事处注意到过往在烟花汇演或其他大型活动完结后，有少部分船只只在疏散时超速。陈主席向与会者讲述将会有工作小组负责跟进船只超速问题，并希望与会者为工作小组提供意见，令香港成为更安全的港口。海事处将于 11 月 20 日与相关政府部门会面，商讨及拟定出处理事件的方向与原则；并将于 11 月 27 日与业界会面时再作讨论。工作小组的讨论取得成果后，海事处将于本会日后的会议向业界讲述结果。另一方面，海事处正准备透过电视、电台、海报及单张等渠道，向市民及业界人士宣传海上安全的重要性和须注意事项，预计可在圣诞前推出。

3. **李建邦先生（海事处）**补充，希望可以长远解决活动完结时，船只疏散造成混乱的问题，并订立有效的措施去疏散船只。
4. **张国伟先生（新渡轮）**说，希望政府向市民解释港口解封时的有关安排，以免部分乘客不满，向船长施压，逼使船长在海面船只尚未完全疏散时航行。
5. **伍兆缘先生（港九小轮）**指出，由于假期间船只众多，容易产生危险情况，希望政府可以做好协调工作。
6. **张溢良先生（西贡游艇协会）**提出两点：首先，应该考虑将烧烟花的时间提早或者延迟，因为烧烟花的时段属于繁忙时间，容易造成意外；另外，政府必须惩罚不遵守规则的超速船只，并建议政府考虑引入技术，情况就像交警使用激光枪侦测车速一样，以协助检控超速船只。
7. **李建邦先生（海事处）**响应，会检讨现有措施，希望可以找出长远解决船只超速问题的方法。**李先生**表示，现有的措施不可能拦截所有超速船只，而且在拦截超速船只时可能对其他船只构成危险。海事处正研究在解封限制区封锁线时有系统地把东西两条限制区封锁线逐步向内移动，而并非一次过解封，避免船只为争先到码头落客而造成混乱和超速的情况，但这个方案仍然要与水警商量，而且要解决东西两方解封后船只相遇的问题。至于检控超速船只方面，现时仍未找到可以不危及执法船只和其他船只的有效方法。**李先生**鼓励业界提出更多建议，以改善海上安全。
8. **李展涛先生（香港滑水总会）**表示，应该采取比较进取的手法去处理超速船只问题。**李先生**建议，在烧烟花前，在海上拉起显眼的黄色警告横额，用扩音器警告船只切勿超速，并声明会拍摄影片作检控用途。
9. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**提出两点意见：首先，海事处必须加强监控，他建议可以考虑引入许可证系统，让海事处能够掌握观赏船只数据，亦可能确保游艇会能够规管旗下的船只；另外，可以考虑应用船舶自动识别系统，并研究是否可以利用此系统作为法庭认可的证据。
10. **陈卓生先生（海事处）**响应，政府有考虑为游乐船设立许可证系统，但仍要考虑多方面因素和落实方法，并须研究落实后的成效。至于船舶自动识别系统的应用将于另一个工作小组的会议讨论，政府会积极考虑推行。**陈先生**表示，船舶自动识别系统是颇为可靠的系统，但能否作为法庭认可的证据，则要视乎个别个案的情况和证据条例的规定。

11. **张有光先生（发达行）**表示，部分船只在活动完结时，急于返回码头争夺位置，因此有超速的情况。其他船只受超速船只影响，导致船身颠覆，故此亦被迫加速。**张先生**建议政府加强检控，就像处理路面超速车辆一样，必要时考虑吊销船长牌照，亦可以考虑在码头位置录像，以加强阻吓作用。
12. **范强先生（海港运输业）**表示，船只超速很多时是由于船长的雇主要求，因此希望政府能够作更多宣传，并在制订罚则时不要只针对船员。
13. **张国伟先生（新渡轮）**指出，部分新型游艇有超速和不依照航道航行的情况，亦有部分游艇停泊在渡轮码头，早前已就此向船只航行监察中心作出投诉，而这种现象亦时有出现。
14. **李建邦先生（海事处）**响应，海事处的海港巡逻组将加强巡逻，并跟进船只违规的个案。
15. **郭德基先生（电船拖轮商会）**表示，有关船只于大型活动完结后疏散时超速的问题，已经讨论多年，但一直未有实际行动。**郭先生**建议，即使检控困难，仍然要展开追截，最少要拖慢违规船只的速度，并拍下照片作检控用途，希望可以起阻吓作用。
16. **张溢良先生（西贡游艇协会）**表示，一般出租游艇航行速度不高，问题是出于一些私人游艇很多时候是受其它船只影响。由于香港不少游艇会都未被邀请到是次会议，**张先生**建议海事处发出指引予全港游艇船东及游艇会，提醒航行安全的重要性及观赏烟花应注意的事项。
17. **李展涛先生（香港滑水总会）**称，大众需要了解船只超速是不合法的，因此政府需要加强宣传。另外，政府应该动用水警及海关的高速船只负责追截超速船只的工作。**李先生**亦建议海事处添置高速船只作追截超速船只用途。
18. **刘国霖医生（游艇营运）**提醒，船员只是受薪员工，只能听从老板的指示，并无选择；而老板很多时候未必了解香港的海事法例。另外，**刘医生**指出宣传海报与传单的成效有限，而且很多拥有游艇的人都不会阅读游艇会的会讯。
19. **吴一鸣先生（黄金海岸）**表示，很多时候被检控的会员都是同一批多次违反规则的人，建议想办法令这些违规者感到丢脸。
20. **陈卓生先生（海事处）**作总结，首先感谢业界提供的宝贵意见。**陈先生**指，管制海上超速船只是一个挑战，海事处会尽力加强海上安全措施。海事处现正征询律政司的意见，希望措施能够有良好的法律基础。对于船东方面，**陈先生**

表示，现时已经考虑落实一些措施，届时将会多管齐下，透过发出指引和宣传等各种渠道，尽力改善海上安全。

2. 检讨及加强本地考试纲要、证书及考试制度

21. **王世发先生（海事处）**先就第二项议程作简介，提及海事处于10月26日召开本地船只咨询委员会会议，与各界代表就船只安全检查中发现的问题、安全设备及安全管理、安全意识和实时可落实的安全措施等作出详细讨论。会上亦达成共识，同意需检讨驾驶本地载客船只的船长和出租游乐船只的操作人员之考试纲要及考试制度，并提出建议改善的措施，以促进海上安全。其中，需要检讨并可以作出改善的范围共五项，详见会议文件第2/2012号第3段。会议文件第2/2012号的附件一是本地船只船长及游乐船只操作人的考试规则纲要，供业界简单了解各个级别的考试范围。**王先生**提醒，在早前的咨询委员会会议中，有委员提出考试并未包含航行安全意识与危机处理。透过是次会议，**王先生**希望落实改善措施的方向，并收集业界意见。

22. **张国伟先生（新渡轮）**表示，在船长的专业训练内容方面，可以增加实习的比重，例如要在实习测试船长驾驶高速船的反应。另外，**张先生**指出由于海事行业老化，现时行业出现青黄不接的现象：年龄大于五十岁的船长虽拥有丰富经验，但已缺乏动力；较年轻三十岁的一辈则普遍缺乏经验。因此，**张先生**建议加强年轻一代的培训，并积极为行业吸纳新力军。

23. **王世发先生（海事处）**响应，希望透过会议的讨论，落实措施，提升船长操控船只的专业水平，并强调某些措施只适用于本地载客船只的船长和出租游乐船只的操作人员。鉴于持有一级证明书的船长未必能够驾驭快速船，**王先生**指出其中一个方案是将快速船定为类型级别。至于有关行业的新血问题，将不会在是次会议讨论。

24. **郭德基先生（电船拖轮商会）**表示，行内持有一级证明书的船长已最少拥有五至六年经验，能够驾驭1600吨以下船只。另外，**郭先生**亦于会上询问高速船的定义。

25. **王永泉先生（海事处）**指，本地法例对属动力承托船舶器的高速船是根据公式厘订而有定义，但快速船则没有定义。**王世发先生（海事处）**补充，海事处会评估本地水域快速船的定义。至于考试内容方面，海事处正考虑加强驾驶态度、航行安全意识及危机处理几个方面，并就快速船船长应否需要有类型级别牌照作考虑。

26. **郭志航先生（海上游览业）**表示，10月1日的意外属个别事件，如果因为这次事件令2007年已经修订过的考试制度复杂化，会影响业界及行业发展。
27. **王世发先生（海事处）**响应，同意2007年所作的修订，而海事处亦无意破坏现行考试制度或令考试复杂化，只是希望透过修订，进一步改善海上航行安全。**王先生**再次强调建议的措施是以本地载客船只的船长和出租游乐船只的操作人员为主，使船长得到温故知新的机会并能持续地保持其专业水平。
28. **刘国霖医生（游艇营运）**表示，原则上同意有空间作出修订，但强调这次意外属于个别事件，于考试中加入新项目亦未必有帮助，并认为事情可待政府调查有结果后再作检讨。
29. **王世发先生（海事处）**响应，现时事件仍在调查中，因此尚未有官方定案，但这并不代表各方不能就完善考试制度而作出改善措施。各方的努力正是让公众了解业界正不断寻求提升海上安全的方法。
30. **张国伟先生（新渡轮）**表示，有关安全意识的课程，可以考虑以进修课程形式提供，而非融入现行考试制度。
31. **伍兆缘先生（港九小轮）**表示，赞成完善考试制度，提供进修课程让船长温故知新，但希望修订不会增加船长的压力。
32. **李甫文先生（新渡轮）**表示，可以考虑引入扣分制度，并避免为船长安排繁复、一连串的训练课程。
33. **黄耀华先生（海上游览业）**表示，希望发出的牌照可以保持长期有效，尤其是长期无间断于业界工作的人；另外，**黄先生**亦鼓励海事处关注客轮驾驶室内是否有足够船员工作。
34. **王世发先生（海事处）**响应，有关人手编配问题，将于另一个小组委员会中讨论。
35. **黎海平先生（海港运输业）**建议，可以考虑由船公司负责向海事处定期汇报船长的表现，并对表现良好的船长表示认可，让船长知道获发牌照后仍需继续学习。
36. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**表示，游艇会会员表示对船只速度关注，认为有必要定义何谓高速船，并将驾驶高速船资格作延伸牌照处理，定期作检讨。

37. **张有光先生（发达行）**表示，船员学历不足，担心船员在笔试的表现欠佳。**张先生**亦指出，对比路面撞车事件，撞船事件并不常见，船长一般都甚有经验，认为太多规管不利行业发展。

38. **姜绍辉先生（水上渔民）**建议不应该每发生一件事故就急于修改考试制度。另外，有关推行海上安全意识，目标应该是所有船只而不只是本地载客船只。

39. **郭德基先生（电船拖轮商会）**强调经验的重要性，并指出在应对突发事故时，需要的是实际经验。

40. **张溢良先生（西贡游艇协会）**表示，在聘请船员时除了考虑经验外，亦要考虑船员操守。**张先生**指出虽然海上发生的意外比较少，但却引起社会较多的关注，建议政府检讨考试制度，但切勿矫枉过正。另外，**张先生**建议在现行二级牌照考试加入实习试。

41. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，一般来说拥有二级船长牌照的人已经有颇丰富的经验，担心修订考试制度会影响业界发展，并建议政府对症下药，集中改善船长的驾驶态度，并加强对违规船长的罚则。

42. **范强先生（海港运输业）**表示，海事训练学院并未能为船长提供足够的课程，而市面提供的课程选择与时数都比较少，给予学员的灵活性低，而且课程的价钱亦昂贵。现时，海港运输业总工会已为船长安排三十六小时的训练课程，价钱亦较市面的课程便宜，但似乎对船长来说课程选择仍然不足。**范先生**希望海事处可以制订明确的训练制度和提供更多有关船长训练的资料。

43. **王世发先生（海事处）**总结，感谢业界提供的宝贵意见，并再次强调建议的措施是以本地载客船只的船长和出租游乐船只的操作人员为主。**王先生**希望透过订立明确的方向，推出改善措施以加强现行的考试制度，提升航行安全的水平。**王先生**再次强调海事处并没有意思去破坏现行考试制度。从会议中的意见显示，业界并没有反对提高现时船长对航行安全的意识与危机处理的认识。透过完善考试制度，海事处希望鼓励船长持续进修，给予他们不断温故知新的机会，藉以保持其专业水平。另一方面，海事处会继续研究是否需要为快速船作定义并设立特别类型的考牌制度，亦会研究是否需要船长作实习考试，以确保船长有足够能力驾驭快速船。由于海事处未必有足够资源应付大量船长的实习考试，因此会考虑应用仿真驾驶系统，但亦了解部分船长未必习惯使用这种系统，因此仍然会听取不同意见，寻求适合的改善方案。而与会者亦有提出由雇主证明船长的航行表现，提供增进海上航行知识的课程等不同意见。另外，**王先生**提醒与会者如果

政府需要加强对违规船长的罚则，则有必要考虑修例。**王先生**表示，希望与会者能提供更多意见，并期望在明年二月达成初步共识。

3. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

44. **王世发先生（海事处）**就第三项议程作简介，表示需要检讨本地载客船只的船员值班和作息安排，详见会议文件第3 / 2012 号第3段。首先要探讨的问题是船员是否得到足够的休息。有关船员的作息安排现时并未有明确规则，而按照劳工条例，目前亦没有订立最高或最低工时。参考港澳航线的工作安排，船长日间工作不多于11小时，每月工作不超过240小时，航班中间有休息时间，而船员驾驶夜间航线时一般只会来回港澳两次。在早前的本地船只咨询委员会会议，业界曾反映船长没有吃午饭或如厕的时间。**王先生**希望透过会议讨论，就船员的作息安排订立业界标准。另外，亦希望订立渡轮加班安排的守则。

45. **张国伟先生（新渡轮）**表示，由于运输行业已经被分拆，业界缺乏足够资源作调配，因此鼓励由运输署介入，协助解决问题，以改善加班与人手的安排。

46. **郭志航先生（海上游览业）**表示，船员航行与当值时间有着不同的配搭，较难为业界订立划一的标准。

47. **王世发先生（海事处）**响应，运输署负责发牌，而由于运输署今日并没有出席会议，海事处无法代表运输署响应问题。按照现时数据显示，海事处理解船员的工作安排一般是上班一天再休息一天，而其中上班时间并非连续不断地工作24小时。

48. **李甫文先生（新渡轮）**表示，现行上班一天再休息一天的安排是业界常规，而海员亦对此安排表示满意，但希望了解海事处是否对这项议题有既定立场。

49. **王世发先生（海事处）**响应，知道工会对作息安排持不同意见，部分海员对现行制度满意，而部分则对此制度有不满。现时可以考虑的角度包括航次安排、编更时间，和船员是否善用非航行时间休息。为进一步了解适合本地船员的工作时间安排，**王先生**鼓励与会者提供其它国家船员工作时间的数据。

50. **张溢良先生（西贡游艇协会）**表示，业界普遍接受上班一天再休息一天的安排，而这个安排亦运作良好。现时重点在于释除公众疑虑，确保公众了解船员应该有足够的时间休息。

51. **张国伟先生（新渡轮）**表示，有关工会公布的各种调查结果，由于工会未必有全面咨询所有会员，因此对部分调查结果的代表性存疑。

52. 郭德基先生（电船拖轮商会）表示，期望工会与资方可以达成共识。郭先生并不赞成采用工作 8 小时再休息 16 小时的方案，因为现行上班一天再休息一天的方案行之有效。

53. 温子杰先生（电船拖轮商会）指，船员应该可以妥善管理当值时间，分配午饭、上厕所与休息的时间。

54. Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）询问劳工处在海员工时这项议题上扮演甚么角色。Mr. EASTHAM 理解政府未必能就这个议题的每一项细节立法，建议海事处为业界提供指引。

55. 王世发先生（海事处）认同无法就每一项细节立法；并表示据他的了解，劳工处就各行业的工时安排，一般会尊重个别行业的习惯。王先生最后作总结，再次感谢与会者提供的宝贵意见，并表示海事处会保持开放的态度去接受业界的建议。往后的会议会继续就此议题讨论，在定出业界认同的标准后，还需要业界自律，切实执行。

III. 下次会议日期

56. 下次会议日期定于 2012 年 11 月 29 日（星期四），上午十时正，于中环海港政府大楼 24 楼会议室 A 室内进行。

IV. 散会时间

57. 会议于下午一时十分结束。