

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
第二次会议记录

日期：2012 年 11 月 29 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）
黄可任先生	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）
程岸丽女士	海港运输业总工会（海港运输业） / 小轮业职工会
范强先生	海港运输业总工会（海港运输业）
Mr. Keith MOWSER	香港帆船运动总会（香港帆船）
李展涛先生	香港滑水总会
Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
张新明先生	白沙湾游艇会
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）
张志泉先生	港九渔民联谊会（港九渔民）
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
王伯健先生	运输署
邱丽丝女士	康乐及文化事务署（康文署）
陈汉斌先生	海事处
孙志强先生	海事处
张锡桓先生	海事处

黎英强先生 海事处
侯镇邦先生（秘书） 海事处

列席者

陈孟富先生 运输及房屋局

因事缺席者

罗愕莹先生 财利船厂有限公司（财利船厂）
黎海平先生 海港运输业总工会（海港运输业）
张溢良先生 西贡游艇协会
李诚庆先生 西贡街渡商会
吴一鸣先生 黄金海岸游艇会（黄金海岸）
张宝昌先生 香港水上电单车协会（水上电单车）
刘国霖医生 游艇营运
Mr. Alan REID 白沙湾游艇会
郭志航先生 海上游览业联会（海上游览业）
黄锦桂先生 愉景湾交通服务有限公司
张有光先生 发达行
李建邦先生 海事处
王永泉先生 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。

II. 通过上次会议纪录

2. 王世发先生（海事处）及程岸丽女士（海港运输业）对上次的会议纪录提出修改。会议纪录在修改后获得通过，秘书会在稍后时间将修订后的会议纪录发放给所有与会者。

III. 讨论事项

1. 海上交通管制及安全措施

3. 陈卓生先生（海事处）表示，经过 11 月 20 日与政府部门及 11 月 27 日与业界的两个会议，各持分者已就大型活动海上交通管制及安全措施及完结疏散

时部分船只超速的问题表达意见并进行讨论。**陈先生**再次感谢业界的支持，并请**孙志强先生（海事处）**向与会者汇报早前会议时收集到的意见。

4. **孙志强先生（海事处）**报告，在早前的会议中，与会者表示目前就大型活动观赏船只安全采取的措施，除部份可以考虑优化外，大致是足够的。**孙先生**向与会者展示一幅维多利亚港的示意图，解释优化后解封限制区的新安排。在新安排下，活动结束后依旧需要约三十分钟的烟花冷却时间才开始解封限制区。在解封时限制区西面封锁线会以大约五节速度向东面移动，直至到达或接近东面封锁线才视乎当时情况与该线一并解除；整个过程约二十分钟，除东面等候解封时间比过往稍长外，新旧安排所需时间相约。新安排预料可以减少因两条封锁线同时解封而产生对头船相遇的情况。海事处将于稍后通知各船公司有关安排，并会于大型活动前向业界详细解释。至于有关上次会议谈及的船只超速问题，海事处将继续与水警讨论，研究适合的对策。另一方面，海事处将会在大型活动期间加强检查船只，并实时向没有执行所需安全措施船只发出指示，长远亦会考虑立法规管。有关船员及乘客名单方面，海事处现正咨询私隐专员有关收集个人资料的意见。新年倒数烟火汇演及农历新年烟花汇演将至，海事处会透过不同渠道向公众宣传海上安全的信息。

5. **张国伟先生（新渡轮）**表示，人流管制安排需要顾及到在离岛上的乘客，而现有的疏散安排对身处离岛的乘客构成不便。

6. **陈卓生先生（海事处）**响应，理解业界对解封安排非常关心，但强调解封时不会只考虑冷却时间，因为仍然要考虑登岸梯级的人流疏散及岸上人士疏散情况等各种因素，而过早解封亦可能构成危险，希望业界谅解并尽量配合。倘若需要延迟解封，一般情况下是因为有意外发生。有关人流疏散的问题将于大型活动前与运输署的工作小组内探讨。**陈先生**强调新的解封安排与旧有安排所需时间相约。而新安排选择由西至东解封，是希望能尽早解封港外线码头范围的水域，让离岛乘客能够尽快疏散。**陈先生**指，处方希望将推出一系列措施以应付大型活动。短期措施方面，海事处希望业界能够掌握载客船上的乘客资料及人数及小童全程穿上救生衣；中期措施方面，现正与律政司研究是否可以为特定船只制订加签牌照的要求；长期措施方面，则要考虑立法规管海上安全措施。这些措施需要更多时间去探讨，期望业界能够配合并提供意见，海事处亦会在有进一步详情时向与会者汇报。未来海事处亦会加强海上执法。

7. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**对限制区的新安排表示关注，担心新安排将导致更多船只使用铜锣湾避风塘内的登岸设施。**Mr. EASTHAM**询问海事处会否考虑在那处实施相应交通管理措施。

8. **孙志强先生（海事处）** 响应，在过往大型活动期间使用铜锣湾避风塘登岸设施的船只不多，预料新安排下不会令该处的交通剧增，但会留意该处的情况，有需要时会作出相应的调配。

9. **陈卓生先生（海事处）** 表示，新安排实施后，将会再评估成效。由于很多船只都不会在东面等待限制区解封，而倾向选择使用东部水域的登岸梯级，所以海事处将会加强监管，妥善调配资源。

10. **黄耀华先生（海上游览业）** 表示，由西至东逐步解封，是一个可行的做法。

11. **陈卓生先生（海事处）** 总结，感谢与会者提供的意见，并表示会与运输署的交通协调小组继续讨论有关限制区的问题。

2. 检讨及加强本地考试纲要、证书及考试制度

12. **王世发先生（海事处）** 表示，与会者已经在上一个会议中同意有必要提升船长的专业水平，并提供持续进修的机会。与会者亦普遍同意要改善船长的航行态度、安全意识及危机处理。是次会议将会集中讨论会议文件第 2 / 2012 号中提及的五个重点。

第一点：调整现行考试内容比重

13. **王先生** 询问与会者对这一点的意见。**温子杰先生（电船拖轮商会）** 询问，海事处正计划在哪一级考试加入有关问题。

14. **王世发先生（海事处）** 响应，目前计划在第二级及第三级牌照的考试都会加重有关内容。

15. **伍兆缘先生（港九小轮）** 表示，希望海事处能够将课程安排、考生须知及课程大纲通知考生及业界培训人员。

16. **王世发先生（海事处）** 响应，这些数据已列在本地合格证明书规则内并上载在海事处网页。考试规则不会将考试问题的比重列出，但同意**伍兆缘先生（港九小轮）** 提出的意见，当计划落实时海事处会知会业界。

17. **姜绍辉先生（水上渔民）** 询问，考试内容是否可以由业界因应本地行业状况提供意见，以提升海上安全。

18. **王世发先生（海事处）**响应，现时课程内容相当丰富，而在设计课程时，亦有与海事训练学院、业界及商会代表讨论和编排课程内容。

19. 与会者没有就此议项提出其他意见，**王先生**总结海事处会按此计划开展工作，落实时会知会业界。

第二点：探讨短期海事课程和在职证明项目

20. **王先生**首先简述现时的情况，新入职的船员只需拥有一年相关工作经验，无须接受相关训练，即可报考第三级本地船只船长牌照。可是，目前并没有办法确认这些船员实质拥有的是甚么经验。因此，海事处建议设立一个短期海事课程，供意欲报考第三级牌照的船员修读。另外，海事处亦建议船公司为报考第三级牌照的船员在提供在职证明时，列出其工作经验，例如相关的工作项目和工作时数等。

21. **张国伟先生（新渡轮）**表示，希望海事处能够提供报考各级牌照人数及合格率的数据。**张先生**担心提升考试门坎会令行业吸收新血更加困难，并建议为本地船只船长牌照引入类似汽车的暂准驾驶执照制度。

22. **王世发先生（海事处）**响应，可以提供相关数据，至于海事行业新血补充的问题，并不是这个小组的讨论范围。**王先生**强调，建议的安排并没有把考试门坎提高，因为船员需要一年工作经验才可报考三级牌照的要求并没有改变。至于短期海事课程方面，目前的构思是一个为期数天的海事课程，目标是改善船员的航行驾驶态度、安全意识及危机处理能力。至于课程师资方面，可以考虑由退休船长负责执教，并由海事处负责认可导师的资历。

23. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，希望海事处提供有关每年投身海事行业人士的数据，亦对不少船员选择离开海事行业表示担心。**程女士**希望能够尽快落实培训安排，让船员可以看到行业的前景。

24. **姜绍辉先生（水上渔民）**表示，可以考虑要求船员累积海上航行经验，在累计足够的时数后，再向船员发放正式的牌照。**姜先生**亦鼓励研究是否可以容许船员使用持续进修基金去报读海事课程。

25. **张国伟先生（新渡轮）**再次表示，可以考虑引入临时牌照制度，待船员累计足够的工作时数，再发放正式牌照。**张先生**担心入行的年轻人未能累积满一年的航海经验。

26. **王世发先生（海事处）** 响应，即使引入临时牌照制度，船员仍需要一年工作经验才可报考三级牌照。引入短期海事课程的目的，是希望提高船员的航行态度、安全意识及危机处理能力。

27. **程岸丽女士（海港运输业）** 表示，未能赞成临时牌照制度，而早前发生的撞船事件并非由于船长经验不足。**程女士** 指出现时考试制度对船员已经是很大的挑战，希望海事处不要只集中探讨考牌制度，而是应该要掌握行业数据，从宏观角度计划行业发展。

28. **王世发先生（海事处）** 重申，短期海事课程目的是提高船员的专业水平，课程没有需要加入考试元素。而报考三级牌照所需的一年工作经验，并不会因为课程的安排而有所增加或减少。

29. **李甫文先生（新渡轮）** 表示，同意**程岸丽女士（海港运输业）** 的意见，早前发生的撞船事件并非由于船长经验不足，并表示希望调查报告能够为事件提供一个客观的定案。

30. **伍兆缘先生（港九小轮）** 指，关于早前的撞船事件，现时尚未有调查报告，故此不适宜将事件与训练课程拉上关系，亦不适宜对事件作出任何判断。

31. **温子杰先生（电船拖轮商会）** 表示，**王世发先生（海事处）** 似乎对现有行之有效的考牌制度不信任。由于现时的考官非常严格，考获第三级牌照的人能够妥善操控 15 米以下的船只。

32. **王世发先生（海事处）** 响应，在早前会议已经表明现时的讨论是希望可以提升船长的水平，而不是等待调查报告的出现再作决定。就现时讨论的考牌制度方面，并非提高门坎，考官亦没有因为撞船事件发生后变得更加严厉。**王先生** 表示，无意加重船员考第三级牌照的负担，只是期望新的短期海事课程能够加强船长的专业水平。据了解，现时部分船公司已有为船员提供改善课程及讲座。

33. **姜绍辉先生（水上渔民）** 质疑，由于早前的撞船事件，导致海事行业被矮化，亦导致更多规则的出现。**姜先生** 希望可以收窄讨论范围，集中讨论载客船只及高速船只的船长考牌及培训问题，而不是渔船或货船。

34. **王世发先生（海事处）** 响应，此小组委员会的讨论是第一类别及第四类别船只，渔船不包括在内。**王先生** 亦表示短期海事课程可在船员入行一年之内进行，不会加重船员负担或加长时间。总结与会者的意见，海事处会为下一次会议准备新的会议文件，解释建议的安排及受影响的船种。

35. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，现时海事课程已经包括安全意识方面的内容，期望未来的会议文件能够清晰讲述课程数据。

36. **伍兆缘先生（港九小轮）**指，希望与会者不要讨论撞船事件，并希望会议记录不要包含有关事件的讨论，担心这些讨论会影响与会者对事件的看法。

37. **温子杰先生（电船拖轮商会）**向**陈孟富先生（运输及房屋局）**提问，局方派官员参与会议，是否说明局方因撞船事件而给予海事处压力。

38. **陈孟富先生（运输及房屋局）**响应，局方希望参与会议，可以加强了解业界的意见，并表示因南丫岛撞船事件，唤起公众与舆论对海上安全的关注。**陈先生**表示，运输及房屋局局长已承诺会就事件进行调查，寻找和分析是次事故造成严重伤亡的原因，并制订措施以防止同类事件再次发生。**陈先生**期望，透过各方的讨论和协作，令事件对海上安全带来正面影响。

39. **郭德基先生（电船拖轮商会）**表示，过往局方并未派官员参与会议。另外，对比陆上的意外，海上发生意外的次数相对较少，为何因为这次撞船事件而产生很多问题与跟进工作。**郭先生**指，香港的海面一直很安全，第一类别船只的安全程度更可以说是达到国际的水平，因此不希望因为单一事件，而令问题复杂化，令很多新的法例与规则出现。由于2007年修订后的考牌制度要求已经很高，现时让船员考牌亦对船东构成压力，因此**郭先生**希望可以慢慢讨论如何提升海上安全，而并非实时作出改变。

40. **王世发先生（海事处）**响应，撞船事件仍然在调查中。至于有关提升行业安全的工作，并不应由事故带动。**王先生**再次强调，现行的考试方向并不会有重大改变。

41. **伍兆缘先生（港九小轮）**指，可以考虑为海员提供一个证书课程，而课程内应包含海上安全训练。可是，**伍先生**认为仍然要解决自修、并非属于船公司的船员的情况，他们未必能够接受认可的培训，因此需要为他们提供训练的机会。

42. **王世发先生（海事处）**响应，**伍先生**的意见会在准备下次会议的会议文件中一并考虑。

第三点：探讨船长持续进修的方向

43. **王世发先生（海事处）**首先作介绍，表示海事处建议操控载客船的船长在每一个五年期内都要参加数个为期一至两天的进修课程。有关进修课程的文件，将于下次会议附上。

第四点：探讨实际驾驶操作测试的要求

44. 王世发先生（海事处）建议应为操控载客船的船长和出租游乐船的操作人进行实际驾驶操作测试（测试）。由于海事处人手未必能应付庞大的需要，测试可以考虑以使用仿真驾驶系统的形式进行。

45. 程岸丽女士（海港运输业）表示，担心仿真驾驶系统的测试会提高成本。以现在海事课程没有持续进修基金的资助，海事课程已经相当昂贵。程女士指，现时船员已经要用上颇长时间方能取得第二级牌照，而且第二级牌照考试已经包含海图测试，对船员来说非常吃力。在考试中若有其中一个部分不合格，考获合格的部分更不被承认，船员需要重新参加考试。而由于考试包含多个部分，整个考试对船员并不容易。

46. 王世发先生（海事处）响应，测试将会安排在第一级牌照，而并非为第二级或第三级牌照的考试。有关程女士提及考试中因个别部分不合格而导致其它考获合格部分不被承认的问题，海事处与业界可另作讨论。

47. 程岸丽女士（海港运输业）表示，这个测试会造成一个问题：到底船长应该是先通过测试再到船公司面试，还是先获得船公司聘请再参加测试？另外，程女士询问，由第二级牌照更换第一级牌照，是否需要参加测试？

48. 伍兆缘先生（港九小轮）响应，在这样的情况，船公司将会待船长通过测试才会聘请。

49. 黎英强先生（海事处）响应，现时牌照不设测试，只有笔试及口试。因此处方希望安排投考第一级牌照的船长参加测试。

50. 程岸丽女士（海港运输业）表示，对加入测试这个题目，要先收集工会成员的意见，现阶段不能随便表达意见。

51. 张国伟先生（新渡轮）表示，现时一般会按照船只种类，给予新聘任船长四至六个月时间去适应工作，如果经过一段时间发现船长未能驾驭获分派的船只，就可能有需要解雇船长，以确保船公司聘请的员工能够应付日常指派的工作。

52. 王世发先生（海事处）响应，明白业界并不会因为船长持有牌照，就让船长驾驶船只；而是视乎个别船长的情况，提供培训，待船公司对船长的能力有信心，才会让他们去驾驶船只。

53. 伍兆缘先生（港九小轮）表示，一般会让新聘请的员工实习，提供足够的训练机会。

54. 黄耀华先生（海上游览业）表示，一般业界会按照船长能力，分配合适的船只种类，并确保船长对驾驶特定船只非常熟悉。

55. 姜绍辉先生（水上渔民）指，讨论内容已经显示未来将对现行考试制度作出颇大改变，尤其是载客类型的牌照，即使是街渡船长亦要参加测试。

56. 王世发先生（海事处）响应，以上讨论内容并不是为了要改变牌照的性质，现时每个级别牌照容许船长驾驶船只的长度并不会因为以上讨论而有所改变。

57. 程岸丽女士（海港运输业）表示，担心新考试的费用将会由船员负担。

58. 张国伟先生（新渡轮）则对行业人手短缺问题表示担心。

59. 王世发先生（海事处）响应，有关以上讨论的重点，将会于下次会议文件中再作阐述供与会者讨论。

第五点：探讨快速船类型级别证书的要求

60. 王世发先生（海事处）表示，现时高速船是透过公式定义，至于快速船方面，则需要审视定义。王先生建议将快速船定义以每小时航行 18 海哩或以上的船只作起点供与会者讨论。至于类型级别证书的问题，王先生以往返愉景湾 - 中环的船只为例子，表示操控这些载客船只的船长皆有类型级别证书，每两年延续证书一次。

61. 伍兆缘先生（港九小轮）对快速船的定义有疑问，因为 18 海哩的定义将包含除天星小轮以外几乎所有船只。伍先生询问快速船的定义是根据甚么方式厘定。

62. 王世发先生（海事处）响应，国际间对快速船并没有明确的公式以作定义。王先生表示，下一次的会议文件会再就此议题作讨论。

3. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

63. 王世发先生（海事处）向与会者询问，在上一次会议谈及工时的问题，业界是否已经向员工或会员收集意见。

64. **张国伟先生（新渡轮）**响应，普遍员工赞成上班一天再休息一天的安排，因为倘若采用每更十二小时的制度，员工担心不能得到充足休息，可能危害乘客安全。至于从雇主的角度来说，倘若采用每更十二小时的制度，会令编更过程更加困难，因为未必能确保员工得到足够休息。**张先生**表示，现时每个船公司都只有一个泊位，其实非常不足；而且紧张的泊岸安排亦会令员工无法利用航班之间的时间到岸上休息。

65. **程岸丽女士（海港运输业）**响应，有关问题并未与会员详细讨论，但在2009年至2010年有船公司曾提出采用每更十二小时的制度，当时船员则表示反对。**程女士**提出，希望采用上班一天再休息一天的安排时，给予员工休息时间，特别是在繁忙的日子或者公众假期的情况。

66. **王世发先生（海事处）**表示，有参考台湾及新加坡的情况。新加坡的船员根据雇佣条例，每天工作不超过12小时，而不长于每六小时雇员应有不少于45分钟的休息时间。至于香港的情况，现时需考虑船员的休息与午饭时间长度。**王先生**希望与会者能够于会议上就此问题表达意见。

67. **程岸丽女士（海港运输业）**响应，早前已经将有关意见交予海事处处长，而公众亦对船员的工作时间会否影响乘客安全表示关心。工会方面关注标准工时的讨论及船员休息时间的长度，希望可以纾缓替换船只时船员的工作压力。

68. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，不能够将巴士司机以及船长的情况相提并论，因为巴士司机需要长时间集中注意路面情况，而船长则未必需要时刻保持高度集中。

69. **伍兆缘先生（港九小轮）**表示，以上讨论与标准工时的讨论重迭，现阶段不能得到结论。

70. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，船长与巴士司机的情况相似，同样需要非常集中。

71. **张国伟先生（新渡轮）**表示，路面情况一般欠佳，部分驾驶人士驾驶态度欠佳，给予职业司机非常大的压力；这情况与海上的情况不同，因为船长在部分海域面对较少的压力。但是，公司一般能够为巴士司机安排休息时间；至于船长方面，则要到抵达目的地才能休息。

72. **王伯健先生（运输署）**表示，据其理解，本委员会讨论的为海上安全及运作的事宜，他希望各与会者能从这个角度探讨有关议题，避免令讨论失去焦点。

73. 程岸丽女士（海港运输业）表示，船员工时问题与海上安全是相关的。程女士认为有必要确保船长和船员的工作条件合理。

74. 王世发先生（海事处）表示，现时讨论的事项并非是标准工时，而是海上安全与船员工作时间的安排，亦不适合将巴士司机与船员作比较。与会者应讨论班次的安排，确保船员有足够的休息和健康得到照顾，并订立行业标准。行业现时一旦需要加班，有可能无视船只航班时间表。因此，讨论目的亦是为探讨船公司如需要加班时，仍然能以既定的航班时间表为基准。

75. 伍兆缘先生（港九小轮）表示，传媒对行业情况有误解，因为加班并不代表船公司会要求每艘船靠岸后立刻接载乘客；事实上，加班是代表船公司需要另外找船只及船员负责加开的班次。

76. 王伯健先生（运输署）表示，现时运输署就每条持牌渡轮航线发出的服务详情表，均有列明行走有关航线的常规及后备船只。持牌渡轮航线营办商可在乘客量较高时，在不影响常规班次的情况下，调动后备船只增加班次以满足需求。

IV. 下次会议日期

77. 下次会议日期定于 2012 年 12 月 28 日（星期五），下午两时半，于中环海港政府大楼 24 楼会议室 A 室内进行。

V. 散会时间

78. 会议于下午一时二十五分结束。