

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
第三次会议记录

日期：2012 年 12 月 28 日（星期五）

时间：下午 2 时 30 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	香港油麻地小轮船有限公司（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）
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）
李诚庆先生	西贡街渡商会
Mr. Keith MOWSER	香港帆船运动总会（香港帆船）
张宝昌先生	香港水上电单车协会（水上电单车）
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）
郭志航先生	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）
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
李善昌先生	香港警务处
阮荣昌先生	运输署
邱丽丝女士	康乐及文化事务署（康文署）
李建邦先生	海事处
罗立强先生	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

Mr. Roger EASTHAM 香港游艇会
李展涛先生 香港滑水总会
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
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）
吴一鸣先生 黄金海岸游艇会（黄金海岸）
刘国霖医生 游艇营运
Mr. Alan REID 白沙湾游艇会
黄锦桂先生 愉景湾交通服务有限公司
张有光先生 发达行

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. 由于会上并没有委员提出修订建议，上次会议记录获得通过。

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，有关海上交通管制措施，海事处已于上次会议后与业界及有关政府部门商讨，并会按照上次会议所述的新安排将维港逐步解封。在新安排下，解封时限制区西面封锁线会以大约五节速度向东面移动，预料可以减少过往因两条封锁线同时解封而产生对头船相遇的情况。海事处亦希望这个安排可以尽快疏导离岛的载客船只。另外，为了让市民及业界了解旨在加强观赏船只安全的新安全措施，政府已将早前制作好的宣传单张及海报分发予业

界，并由 2012 年 12 月 21 日开始，于电视及电台播放宣传短片及声带。海事处亦会于大型节庆前夕再次提醒市民有关安排，希望以上的宣传工作对业界执行新措施时会有所帮助。如乘客对新措施有不了解的地方，业界可以建议市民拨电 2385 2791-2 向海事处海港巡逻组查询。另外，**陈先生**亦特别要求业界提醒船长或操作船只的人士不应在酒后驾驶船只。

4. **李建邦先生（海事处）**补充，海事处已发出海事处布告 2012 年第 173 号（即会议文件第 4 / 2012 号）并将布告上载到海事处网页，布告详细解释有关新年除夕倒数活动的海上交通管制措施。海事处将于除夕当日划分两个指定水域为观赏区，而观赏区仅供观赏船只进入，预计观赏区将足以容纳当日的观光船只。位于尖沙咀及中环一带的登岸梯级将于倒数活动期间封闭，以配合岸上的人潮管制。海事处亦会在当日加强巡查观赏船是否确实遵守安全措施，特别是儿童是否已穿着救生衣，以及船上是否备有乘客及船员名单。**李先生**希望措施能够响应社会对海上安全的要求。

5. **李善昌先生（香港警务处）**指出，从上次会议记录中注意到各委员对船只超速非常关心，因此水警将会于活动期间加强反超速行动，确保船只遵守维多利亚港的速度限制。另外，**李先生**亦鼓励船长应该要考虑清楚离开汇演控制区域后的回程路线。

6. **温子杰先生（电船拖轮商会）**响应，业界会尽量配合有关新安排。

7. **陈卓生先生（海事处）**感谢业界合作，并表示若与会者同意收到海事处发出的海事处布告，便会把与会者加入布告的分发名单中。由于会上没有任何人士表示不愿意收到布告，秘书将于会后以电邮或传真方式发放布告予所有与会者。

2. 检讨及加强本地考试纲要、证书及考试制度

第一点：探讨短期海事课程和在职证明项目

8. **黎英强先生（海事处）**向与会者介绍会议文件第 5 / 2012 号。**黎先生**表示，由于报考本地船只船长三级证明书的人士（下文简称「考生」）只须提供相关工作证明而无须接受系统性的培训，因此海事处建议考生须修毕一个 70 小时的海事课程。课程不设考试，修读课程的时间可计算在考生所需的一年在职服务年资内。另外，雇主亦须为考生提供会议文件第 5 / 2012 号中列出的八个基本在职培训项目。

9. **姜绍辉先生（水上渔民）**表示，于船上工作的人士如要修读课程，将会面对很大困难，尤其是当他们要出海工作的时候，未必能够抽空上课。

10. **黎英强先生（海事处）**响应，有关课程可以按照学员的情况，提供不同的授课时间，例如课程可以是为期十天，每天七小时；或者为期二十晚，每堂三个半小时。鉴于过往考生可能缺乏航海经验，而且未有系统化的学习，课程将确保将来的考生具备一定的专业和航行知识。

11. **伍兆缘先生（港九小轮）**表示，由于 70 小时的课程颇长，而且行业尚未解决船员工作时间的安排，船员未必能够抽身参加课程。

12. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，海事处于之前的会议曾表示无意提高考试门坎，而现时却要加入海事课程，似乎与早前的意见不符。

13. **王世发先生（海事处）**响应，海事课程在之前的两次会议中均有讨论，并不是新加入的议题。海事课程和在职培训的目的，是希望透过系统性的培训令考生具备一定的专业水平，特别是在航行驾驶态度、安全意识及危机处理能力这三方面的知识。如会议文件第 5 / 2012 号所示，2011 年三级证明书考试仅四成多合格率，考生的水平差异颇大。**王先生**强调，计划中的海事课程并没有加长考生所需的一年在职服务年资，而且各项细节（包括课程时间）可以继续商讨。**王先生**希望业界能够同意考生在参加三级证明书考试前必须参加这个海事课程。

14. **郭志航先生（海上游览业）**表示，现时业界对员工的培训已经颇为严格。**郭先生**亦指出造成早前意外的，乃是具丰富经验的船长，而非初入行的船长；并提醒与会者现时的讨论并未聚焦在提高驾驶态度及安全意识等方面。

15. **张国伟先生（新渡轮）**询问，考生在考试的哪一个部分表现欠佳。另外，他希望知道考取船长证明书的合格率低，是否因为考生的学历低。

16. **程岸丽女士（海港运输业）**就课程提出多个问题：海事课程是否包含实际驾驶操作测试及雷达训练？雷达训练是否包含在海事学院的证书课程内？海事课程是否包含实习操舵的训练？海事课程的长短能否调整，例如考生的一年在职服务年资可否由十个月的海事课程和两个月的在职服务组成？

17. **王世发先生（海事处）**响应，考生可以在一年在职服务期间的任何时间参加海事课程，课程不设考试或实习。有关课程的内容与师资方面，将会由海事处制定和监管，确保提供的课程有系统且达到一定水平。至于考生的学历水平，由于海事处没有用学历将考生分类，故此未有这方面的资料

18. **温子杰先生（电船拖轮商会）** 询问，是否可以在下次会议提供 2012 年申请报考各级船长证明书的人次与合格率。

19. **伍兆缘先生（港九小轮）** 询问海事课程包含甚么内容。

20. **姜绍辉先生（水上渔民）** 表示，现时考试并没有实际驾驶操作测试，故此学员一般已经在考试前作准备，吸收了足够的理论知识。至于 70 小时的海事课程，在海上工作的人士（包括驾驶游艇的人士）很难抽空参加。**姜先生** 亦希望这个海事课程能够列为持续进修基金课程。

21. **程岸丽女士（海港运输业）** 赞成将这个海事课程列为持续进修基金课程，并认为可考虑将课程交由职业训练局负责教授。

22. **郭志航先生（海上游览业）** 建议，海事处应该参考建造业训练局的做法，为新加入海事行业的人士提供一定的薪金津贴；**郭先生** 亦表示现时海事行业有太多规限。

23. **王世发先生（海事处）** 感谢与会者提供意见，并总结与会者同意考生应修毕一个海事课程和提供在职培训证明。至于课程时间的长短及课程内容等可在往后会议再作总结。就 2012 年申请报考各级船长证明书的人次与合格率数据，可以在下次会议提供。

第二点：探讨船长持续进修的方向

24. **王世发先生（海事处）** 向与会者介绍会议文件第 6 / 2012 号，希望为本地载客船的船长安排持续进修的机会，以提高和保持其专业及航行知识水平。这个安排包含以下三个重点：要求船长（一）每 5 年有 3 年由雇主证明的驾驶载客船只的服务年资；（二）在以上同一个 5 年内有 2 次参与由雇主举办的公司内部培训；和（三）在以上同一个 5 年内每年都有参与由海事训练学院或工会、商会举办的「一天本地船舶船长复修课程」，并持有参与课程的证书；复修课程的内容包括海上避碰、紧急应变措施、海上救生和安全航行意识等。

25. **温子杰先生（电船拖轮商会）** 询问，以上的持续进修安排适用于哪些船只。

26. **王世发先生（海事处）** 响应，持续进修安排适用于所有本地载客船只。

27. **郭德基先生（电船拖轮商会）** 表示，趸船及拖船并非载客船只，但有时候会接载少量乘客，因此关注持续进修安排是否适用于趸船及拖船。

28. 王世发先生（海事处）表示，持续进修安排仅适用于第 I 类别船只。
29. 范强先生（海港运输业）询问，有关「每 5 年有 3 年由雇主证明的驾驶载客船只的服务年资」的要求，可否用强积金供款记录作证明。
30. 郭志航先生（海上游览业）询问，如未能符合「每 5 年有 3 年由雇主证明的驾驶载客船只的服务年资」的要求，会否影响船长证明书的效力。
31. 黎英强先生（海事处）表示，除了「每 5 年有 3 年由雇主证明的驾驶载客船只的服务年资」的要求外，亦可以考虑用另一种机制，例如由船公司为一些长时间没有驾驶船只的船长提供训练。这些安排可以在会议上讨论。
32. 郭志航先生（海上游览业）表示，香港目前已经有很高的航行标准，如果再增加上述要求，对行业负担很重，亦对 2007 年检讨过的考试制度构成影响。郭先生表示能够接受温故知新的要求，但认为首两点的安排会将行业的门坎提高。
33. 李诚庆先生（西贡街渡商会）表示，部分提供街渡服务的公司只由东主一人组成，因此是否须由雇主证明自己的服务年资。另外，李先生询问进修要求会否只限适用于载客数量达 60 人以上的船只。
34. 温子杰先生（电船拖轮商会）表示，职业训练局虽然有为船长提供复修课程，但报名人数太多，经常满额。温先生亦表示对是次会议提出的首两点安排有所保留。
35. 姜绍辉先生（水上渔民）表示，原则上同意为船长提供持续进修的机会，但若强制须为船长提供训练，改变现行机制，则会表示反对。
36. 王世发先生（海事处）总结，与会者对本地载客船船长长须持续进修的安排表示同意。持续进修不设考试，亦不会令船长因一段长时间没有驾驶船只而被收回船长证明书。至于与会者提出的两点意见，包括一人街渡公司和处理船长长时间没有驾驶船只的问题，海事处会再参详有关安排。

第三点：探讨实际驾驶操作测试的要求

37. 黎英强先生（海事处）向与会者介绍会议文件第 7 / 2012 号。现时，持有本地船只船长证明书和游乐船只操作人证明书的人士无须通过实际驾驶操作测试（下文简称「操作测试」），便已可驾驶载客船只。因此，海事处建议（一）

须由持有船长一级证明书的船长驾驶的本地载客船只；以及（二）须由持有游乐船只一级操作人证明书驾驶的出租游艇，其船长和操作人均应接受操作测试。

38. **郭志航先生（海上游览业）**表示，担心这些测试会涉及相当多船长，当中出租游艇操作人更可以是数以千计。另外，**郭先生**亦对有关操作测试的详细安排与相关培训表示关注。

39. **王世发先生（海事处）**响应，由于须参加操作测试的人士众多，会考虑用仿真驾驶系统的形式进行。至于有关操作测试的细节，可以在会议上讨论。

40. **黄耀华先生（海上游览业）**指，现时出租游艇发生事故的比率很低，而且出租游艇操作人一般大约 50 至 55 岁，仿真驾驶系统操作测试对他们未必适合，因此建议海事处可考虑用一天的课程代替。

41. **伍兆缘先生（港九小轮）**询问举行操作测试的目的。

42. **王世发先生（海事处）**响应，对船长或操作人日常的航行有信心，但担心部分船长欠缺接触大雾、大雨等特殊情况的经验，因此有必要安排操作测试。

43. **温子杰先生（电船拖轮商会）**质疑，是否仍然有需要继续提高行业的标准，并表示推行各项措施有矮化本地船长之嫌。

44. **陈孟富先生（运输及房屋局）**强调，必须将私人驾驶船只与船长驾驶载客船只的情况分清楚。政府能够理解业界对提高行业标准的压力，但面对科技的进步，业界亦可以考虑更新现有标准。如果业界遇上财政或时间方面的困难，政府亦会考虑酌情处理或提供协助。

45. **张国伟先生（新渡轮）**表示，操作测试未必适用于所有船只，例如境内外的船只都会遇上不同的情况，因此操作测试有需要按照船长操作的船只类型及情况作出调整。

46. **郭志航先生（海上游览业）**表示，现时很多措施（例如在驾驶室增设录像系统）都无助于改善海上安全。

47. **郭德基先生（电船拖轮商会）**表示，不同船只会遇上不同的情况，因此仿真驾驶系统很难将个别船只的情况模拟出来，而部分船长及操作人亦未必适合参加仿真驾驶系统操作测试。现时在海面出现的意外有时候是由部分缺乏经验的私人游艇操作人造成。

48. 李甫文先生（新渡轮）表示，澳门采纳船只类型级别考试后发生了多次事故，故此订立船只类型级别考试未必对业界有帮助。

49. 王世发先生（海事处）表示，仿真驾驶系统操作测试仅限本港水域，并不适用于跨境船只，而操作测试亦不是关于船只的操作性能或船只类型级别，而是集中在船长平常较少接触到的特殊情况。王先生强调并非质疑船长驾驶能力，而是希望测试和加强船长的现实应变能力。

50. 姜绍辉先生（水上渔民）提出，可以考虑让所有与会者尝试操作仿真驾驶系统，再让与会者作出决定。

51. 王世发先生（海事处）表示，会研究是否可能让所有与会者参观仿真驾驶系统。

第四点：探讨快速船类型级别证书的要求

52. 王世发先生（海事处）向与会者介绍会议文件第 8 / 2012 号。由于近年快速船只的数量持续增加，因此有必要确保船长对所驾驶的快速船具备应有的操控和紧急应变能力。现时有需要定出快速船的定义，并决定是否有需要设立类型级别证书。

53. 郭德基先生（电船拖轮商会）询问，除了文件所提及的两种定义方法，若以每小时高于 20 海里的船速为快速船定义的基准，有多少艘船只的船长未具备类型级别证书。

54. 王世发先生（海事处）响应，若按每小时高于 20 海里作定义，则约有 24 艘。现时没有快速船的定义，因此采用不同的公式将得到不同的答案。

55. 伍兆缘先生（港九小轮）未有收到公式，因此暂时无法决定哪个定义比较合适。

56. 张国伟先生（新渡轮）表示，类型级别证书对船长是比较高的要求，因此有需要为持有类型级别证书的船长安排身体检查。

57. 王世发先生（海事处）响应，会于会将高速船定义的国际公式发给与会者，让与会者可以对自身公司的船只作计算。

58. **胡家信先生（华南拖船）**表示，有必要研究如何提高海事行业的入职人数，如继续提高行业的要求，对行业缺乏新人的情况没有帮助。

59. **王世发先生（海事处）**响应，这项议题并不是由这个会议讨论。

3. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

60. **王世发先生（海事处）**向与会者介绍会议文件第9 / 2012号。文件的列表总结了业界普遍采纳的船员工作模式和船员的作息安排。为确保船员在当值时有充分休息以避免过度疲劳，海事处建议（一）连续航行执勤时间应设有上限；（二）累积航行执勤时间应设有上限；以及（三）应设有最基本的用膳时间。**王先生**邀请与会者就此议题表达意见。

61. **郭德基先生（电船拖轮商会）**询问，船员的作息安排是否与最高工时的讨论有关。

62. **王世发先生（海事处）**表示，船员的作息安排与最高工时无关，而船员作息安排应确保船员在当值时有充分休息，避免过劳。

63. **张国伟先生（新渡轮）**对设立有关上限表示重视，因为船公司亦非常关注公众的海上安全。不过现时码头泊位紧张，持牌渡轮只有一个泊位，导致船员无法泊岸休息。**张先生**建议政府增加泊岸设施，否则如按照会议文件设定上限，船公司只能减少航班的加班次数。

64. **程岸丽女士（海港运输业）**表示关注船员的作息安排，亦对设定上限的安排表示赞成。

65. **姜绍辉先生（水上渔民）**提出，可以考虑输入外地船员或者由政府补贴船公司的可能性。

66. **王世发先生（海事处）**响应，现时只须就早前谈及的三个范围设定标准。以新加坡的情况为例，船员的持续航行执勤时间以6小时为上限。

67. **张国伟先生（新渡轮）**表示，如果设定限制时能够给予船公司弹性，那是可以接受的；否则，如果硬性规定持续航行执勤时间不得超过6小时，便会对船公司构成压力，因为现时船公司的人手不足。

68. **王世发先生（海事处）**要求与会者研究海事处三个建议的可接受范围和需要有多大的弹性。

69. 张国伟先生（新渡轮）表示，在政府提出一个标准后，业界可以跟从政府订立的标准，但这些标准有可能对票价构成影响，到时候便要考虑市民的承担能力。

70. 王世发先生（海事处）总结，希望与会者能够仔细考虑应该订立怎样的标准范围，并于下次会议继续讨论。

IV. 下次会议日期

71. 委员一致表示手头工作很忙，希望下次会议安排在农历新年后举行。下次会议定于 2013 年 2 月 21 日（星期四）下午两时半，于中环海港政府大楼 24 楼会议室 A 室进行。

V. 散会时间

72. 会议于下午 5 时 18 分结束。