

**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**  
**第四次会议记录**

日期：2013 年 3 月 1 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）
裴志强先生	港九电船拖轮商会有限公司（电船拖轮商会）
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）
卢子康先生	愉景湾交通服务有限公司（愉景湾交通）
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
安民生先生	海港运输业总工会（海港运输业）
祁理权先生	香港双体船会
李诚庆先生	西贡街渡商会
Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
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
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）
陈志明先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
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）
梁锦瑚女士	翠华船务（香港）有限公司（翠华船务）
张国平先生	珀丽湾客运有限公司（珀丽湾客运）
连永浩先生	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）
陈汉斌先生	海事处
孙志强先生	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**

伍兆缘先生	港九小轮控股有限公司（港九小轮）
罗愕莹先生	财利船厂有限公司（财利船厂）
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
张溢良先生	西贡游艇协会
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
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，有关海上安全措施，海事处已准备一份文件，题目为「拟议立法规定于烟花汇演及其他大型海上活动中船上小童须全程着上救生衣及船长须备存乘客和船员名单」（即会议文件第 2 / 2013 号）。陈先生交由孙志强先生（海事处）负责向与会者讲述有关文件。

4. **孙志强先生（海事处）**表示，2012年10月1日的海难事件造成多人死伤及引起公众关注。在事件发生后，发现遇难的小童没有着上救生衣，而且由于没有乘客和船员名单，令核实船上人数及拯救工作倍添困难。虽然现时已成立调查委员会展开研讯，但由于研讯需时，海事处现正考虑立法规定第I类别及第IV类别船只于烟花汇演及其他大型海上活动期间，船上所有小童须全程着上救生衣，而船长则须备存乘客和船员名单，以保障乘客安全。

5. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**询问小童的定义，并提出不同年纪的小童有着不同的身形，船上是否需要准备不同大小的救生衣。

6. **陈卓生先生（海事处）**响应，按照新年倒数及烟花汇演的经验，初步考虑将小童定义为年龄12岁以下人士。有关小童救生衣的问题，据理解，市面上有专为小童而设的救生衣。由于海事处仍在研究立法细节，待取得进一步的资料后会再跟与会者商议。

7. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**对立法表示赞成，但认为要仔细考虑推行有关法例时可能遇到的问题，例如小童救生衣的穿著方法。

8. **郭志航先生（海上游览业）**询问有关法例适用于哪些水域，并且是否限定小童需要全程穿着救生衣，包括大型海上活动以外的时间。倘若儿童需要在船上全程穿着救生衣，会对业界构成影响。

9. **陈卓生先生（海事处）**响应，在制订法律时会考虑与会者的意见。根据近日执法人员观察，乘客一般会在热门登岸梯级主动为小童穿上救生衣。而由于早前海难事件时，遇事船只仍然未抵达烟花活动海域，因此立法时需要确保儿童并不会待到达海上活动范围内才穿上救生衣，而是在前往海上活动期间已经让儿童穿上救生衣。至于有关法律责任方面的问题，可以继续讨论。

10. **姜绍辉先生（水上渔民）**提出，首先需要定义甚么是大型海上活动，亦要考虑法例将适用于哪些船只，例如法例是否适用于所有活动范围附近的船只。另外，亦要考虑倘若在意外中遗失乘客和船员名单，应该如何处理。

11. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，需要确定提供乘客和船员名单责任谁属并咨询旅游业代表的意见。另外，**程女士**询问，倘若没有人能够提供乘客名单，船长是否能够拒绝开船。

12. **李甫文先生（新渡轮）**表示，船长虽然有能力强算名单里的人数是否与船上人数相符，但无法确认船上人士的身份，以验证名单上的乘客姓名是否准确。

13. **张国伟先生（新渡轮）**指出，必须清楚厘定在导游无法提供准确乘客名单的情况下责任谁属。**张先生**亦关注儿童在船上自行或由家长脱掉救生衣时所衍生的权责问题。

14. **郭德基先生（电船拖轮商会）**询问，有关法律是否只适用于第 I 类别及第 IV 类别船只，并且是否包括私人游艇。

15. **陈卓生先生（海事处）**感谢与会者提供的意见。**陈先生**响应，有关法律适用于第 I 类别及第 IV 类别船只，包括私人游艇。有关儿童救生衣的问题，将交由另一个工作小组处理。有关备存乘客名单的立法问题，海事处曾经与香港旅游发展局及香港旅游业议会讨论。香港旅游业议会对立法表示赞成，并且提出如果法律获得通过，可以透过简介会向其会员讲解法律。由于两个机构都无法派代表出席是次会议，海事处将于稍后再与两个机构讨论，并会继续邀请两个机构代表出席本会议。**陈先生**亦打算将是次会议纪录交予香港旅游发展局及香港旅游业议会作参考。另外，海事处在收集更多意见后，会再跟律政司商讨细节。

16. **孙志强先生（海事处）**补充，导游应该有配合有关安排，为船长提供乘客名单。有关法律具体如何实施，海事处会继续研究。

## **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**

17. **王世发先生（海事处）**报告，2012 年报考本地船只船长三级证明书的人数共 212 人，合格率 32%。**王先生**感谢业界支持政府为报考三级证明书人士（以下简称「考生」）推行海事预备课程及在职培训项目的计划，并表示海事训练学院及香港海员工会均有兴趣举办有关课程。

18. **姜绍辉先生（水上渔民）**要求**王世发先生（海事处）**向与会者再次讲述海事预备课程及在职培训的内容。

19. **王世发先生（海事处）**在会上向与会者再次讲述课程及在职培训内容（详情可参阅会议文件第 5 / 2012 号），并强调考生可以在一年在职服务期间任何时间报读课程。

20. **姜绍辉先生（水上渔民）**希望课程地点能够方便考生，课程不会只在较偏远的海事训练学院举办。另一方面，**姜先生**亦希望课程能有妥善安排，确保有足够班别去容纳考生。

21. 王世发先生（海事处）响应，有关课程的时数、详细内容、上课模式等，将于定下具体方案后再向与会者通报。由于与会者未有再发表意见，王先生建议讨论下一个议题。

## 第二点：探讨船长持续进修的方向

22. 王世发先生（海事处）报告，感谢与会者支持船长持续进修的安排。有关「一天本地船舶船长复修课程」，海事处已经与职业训练局之海事服务业训练委员会辖下本地船舶船员培训工作小组讨论，初步建议船长需要每三年参加一次课程。课程将为船长提供温故知新的机会，不设考试。海事处将于稍后与海事训练学院及香港海员工会讨论每年应开办多少班复修课程。有关课程的细节将于定下具体方案后再向与会者通报。

## 第三点：探讨实际驾驶操作测试的要求

23. 王世发先生（海事处）报告，海事处建议（一）本地载客船只须由持有本地船只船长一级证明书的人士驾驶；以及（二）本地出租游艇须由持有游乐船只一级操作人证明书的人士驾驶；该等人士均应接受实际驾驶操作测试（下文简称「操作测试」）。由于预计需要参加操作测试的人士众多，建议采用仿真驾驶系统的形式进行。预计船长及操作人在接受操作测试前，均有机会接受仿真驾驶系统的操作教学及熟习系统操作。海事处正与学术单位讨论，研究如何设计仿真驾驶系统，在取得更多数据后会向与会者汇报。

24. 张国伟先生（新渡轮）表示，操作测试可能适合作为考取牌照的途径，但未必适合用作测试船长的经验。张先生担心仿真驾驶系统未必能够切实仿真驾驶船只时的现实环境和情况。

25. 王世发先生（海事处）表示，要建立仿真驾驶系统，预计将需要为系统拍摄影片。由于系统集中测试船长及操作人面对本港海面情况的应变能力，与海事训练学院现有的远洋船仿真系统不同。

26. 黄耀华先生（海上游览业）建议通知西贡区的游艇业代表如海事处有意引进操作测试，因为西贡区有合共 200 只出租游艇。

27. 程岸丽女士（海港运输业）对有关测试的考试费用表示关注。

28. 王世发先生（海事处）响应，操作测试考试费用现时没有具体数据，相信要有待仿真驾驶系统的磋商结果才可有所决定。

29. 张国伟先生（新渡轮）表示，希望政府能够为海事行业提供更多资源。

30. 姜绍辉先生（水上渔民）希望水上运输业能够与陆上运输业得到同样的尊重，并期望政府为水上运输业提供各类课程及测试的同时，能够将同样的做法搬到陆上运输业。另外，陆上运输业设有扣分制，政府亦可以考虑把扣分制作为其中一个改善海上安全的方案，供与会者考虑，取代三年一次的船长复修课程。

31. 陈孟富先生（运输及房屋局）感谢与会者给予的意见，并提醒倘若把陆上的扣分制套用到海上运输业，将可能对行业构成冲击。

32. 郭德基先生（电船拖轮商会）表示，一直以来的讨论似乎都是因为单一事件引起，并质疑倘若发生新的事件，是否需要因而制订新的法律。

#### 第四点：探讨快速船类型级别证书的要求

（秘书备注：主席提出将此议题延迟到议程第三项「船长与船员工时、工作条件及轮值模式」之后讨论。由于没有与会者反对，「探讨快速船类型级别证书的要求」顺延到会议末段讨论。）

33. 王世发先生（海事处）询问各船公司按照国际高速船的计算定义，是否已掌握自身船队所拥有的高速船的数目。

34. 郭志航先生（海上游览业）表示，不清楚高速船的计算方法。

35. 王世发先生（海事处）响应，与会者亦可考虑以船只航速每小时高于 20 海里并载客超过 100 人作为本地快速船的定义。

36. 李甫文先生（新渡轮）询问，按照定义并非高速船的船只，是否应定义为属动力承托的航行器船只（DSC）。

37. 王世发先生（海事处）响应，在对快速船的定义有定案后，该类船只会被纳入为类型级别证书船只。

38. 梁锦瑚女士（翠华船务）表示，翠华船务并没有符合有关定义的高速船。

39. 黄可任先生（港九小轮）表示，高速船及动力支撑船非常相似，港九小轮有部份船只备有黄色闪灯，不清楚这些黄色闪灯是否与船只定义有关。

40. 郭志航先生（海上游览业）提出，定义船只时是否需要考虑船只是用甚么物料制造。

41. 黄可任先生（港九小轮）表示，公司的验船部将与王世发先生（海事处）联络，再作详细讨论。

42. 张国平先生（珀丽湾客运）表示，过往公司并没有高速船，但根据是次会议提出的定义，则公司所有船只皆为高速船。

43. 王世发先生（海事处）表示，会与各船公司联络，交换数据。

### 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）延续上次会议有关船员作息安排的讨论，表示建议船员在连续航行执勤 6 小时后应有休息时间，而每 24 小时总累积航行执勤时间应以 13 小时为上限。海员亦应该有最少 40 分钟的吃饭时间。因应船公司的运作需要，以上要求可以弹性执行。另外，根据过往海事意外死因庭的判词，法官亦建议连续航行执勤 6 小时后应有休息时间。

45. 张国伟先生（新渡轮）询问，王世发先生（海事处）所述的船员作息安排属于指引性质抑或法例规定。倘若海事处规定船公司必须让船员连续航行执勤 6 小时后有休息时间，将对船公司的人手构成压力。张先生以巴士的情况为例，巴士司机的作息安排仅属指引，而运输署亦会在特殊情况或节日，给予巴士公司弹性处理员工的作息安排。因此，张先生希望知道海事处会否给予船公司同样的弹性。

46. 王世发先生（海事处）响应，首先希望知道上述建议是否可行，和船公司需要多大的弹性。王先生以港澳线为例，船公司每个月会向海事处递交两份报告，一份为下一个月的预定人手安排，另一份为过去整个月的实质人手安排。这些报告可以让海事处审核船公司有否遵守经营许可证内有关值勤表的安排。

47. 张国伟先生（新渡轮）询问，如果需要执行规定，是否可以容许船公司按运作需要抽起部分航班。张先生亦希望海事处可以考虑特别节日可能构成的加班情况。

48. 李甫文先生（新渡轮）表示，船公司安排加班时需要安排额外的人手并作适当的调配，否则将不会有足够的地方把船只泊岸。新渡轮已按照行业需要给予员工足够轮流吃饭的时间。李先生亦认为海上运输业员工的作息安排与陆上运输业的安排应有所不同。

49. **黄可任先生（港九小轮）**指出，船公司一般都希望给予员工足够的休息时间，但很多时候都面对人手不足的难题。

50. **张国伟先生（新渡轮）**表示，渡轮公司亦希望能够增聘人手，但行业面对严峻的人手短缺问题。

51. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，人手不足可能是因为就业市场的供求问题。如果海事行业没有良好的工作条件，就很难吸引人加入行业。

52. **张国伟先生（新渡轮）**响应，现时渡轮公司收费不足够应付日常运作，基本上要靠政府资助才可以维持运作，因此渡轮公司很难满足有关作息安排的要求。

53. **郭德基先生（电船拖轮商会）**表示，行内的小企业面对现时的情况处境更加困难，因为小企业无法加价，而且亦很难吸引到人才。

54. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**建议，可以参考现时国际订立的标准，例如国际劳工组织制定有关海员的标准。

55. **张国伟先生（新渡轮）**要求主席，计算一下行内有多少空缺，以确定行内人手不足是因为人手不足抑或待遇不吸引。

56. **姜绍辉先生（水上渔民）**表示，人手不足是香港各行业都要面对的问题，并不能在短期内解决，必须透过提供更多培训机会及增加行业吸引力，以长远解决问题。

57. **王世发先生（海事处）**希望与会者集中讨论本地载客船只船员的作息问题。有关 **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**提及的国际公约只适用于远洋船只，而非本地载客船只。王先生表示，根据新加坡的劳工法例，船员在连续航行执勤6小时后一定有休息时间。

58. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，认同船员需要休息时间，而船员一般都懂得互相配合，争取休息时间。

59. **王世发先生（海事处）**表示，有关船员作息安排的三点建议应该是可行的，但行内似乎不希望把这些建议变成具体的指引或规定。王先生希望根据会议文件第9 / 2012号的统计资料，订立一个可行的标准。



60. 程岸丽女士（海港运输业）指出，有海员对行内情况表示不满，因为行内的工作时间很长，会对乘客构成危险。因此行业有必要正视问题，讨论海员的作息安排。

61. 温子杰先生（电船拖轮商会）表示，如果硬性规定船公司遵守船员的作息安排，将会打乱行业长久的运作模式。

62. 王世发先生（海事处）表示，如果现时已经有为船员提供 30 分钟的吃饭时间，新的安排则未必会打乱现有的运作模式。

63. 张国平先生（珀丽湾客运）询问，会否硬性规定船公司遵守船员作息安排。张先生举例，若船员已经连续航行执勤 6 小时后，急需同事替换工作，但船只仍然在海面航行的情况下，应该如何处理。

64. 王世发先生（海事处）响应，现阶段未有定案。海事处希望收集更多意见，并在制定有关安排时给予业界足够空间。

65. 郭志航先生（海上游览业）询问船只停止航行的时候是否当作休息时间，并指出有必要清楚定下小休长短的标准。

66. 郭德基先生（电船拖轮商会）表示，如果渡轮都需要遵守船员的作息安排，将对行业构成影响。

67. 王世发先生（海事处）表示下次会议会继续讨论此议题。

#### IV. 下次会议日期

68. 下次会议定于 2013 年 4 月 11 日（星期四）上午十时正，于中环海港政府大楼 24 楼会议室 A 室进行。

#### V. 散会时间

69. 会议于下午 4 时 58 分结束。