

**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**  
**第五次会议记录**

日期：2013 年 4 月 11 日（星期四）

时间：上午 10 时 10 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
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）
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
李诚庆先生	西贡街渡商会
Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
黄耀华先生	海上游览业联会（海上游览业）
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
张国平先生	珀丽湾客运有限公司（珀丽湾客运）
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
石华有先生	香港游乐船会
马国强先生	香港游乐船会
连永浩先生	香港警务处
阮荣昌先生	运输署
张静妍女士	香港旅游发展局（旅发局）
邱丽丝女士	康乐及文化事务署（康文署）
李建邦先生	海事处
孙志强先生	海事处
罗立强先生	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**

郭德基先生	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）
张国伟先生	新世界第一渡轮服务有限公司（新渡轮）
安民生先生	海港运输业总工会（海港运输业）
罗愕莹先生	财利船厂有限公司（财利船厂）
马志维先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
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
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）
张溢良先生	西贡游艇协会
梁锦瑚女士	翠华船务（香港）有限公司（翠华船务）
张志泉先生	港九渔民联谊会（港九渔民）
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，海事处在上次会议后收集了不少意见，并准备了一份新的文件（会议文件第 3 / 2013 号，以下简称「三

号文件J)去补充上次会议的相关文件(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,三号文件的内容是未来有关海上安全法例的立法框架。有关建议法例的具体内容,与会者可细读三号文件第五至八段,文件涵盖建议法例建议、定义、适用范围及法律责任等问题。

5. 陈卓生先生(海事处)补充,有关法例的细节,海事处将再与律政司商讨。

6. Mr. Roger EASTHAM(香港游艇会)询问,海事处会否在网页提供乘客名单的表格,供船公司及旅行社下载。

7. 陈卓生先生(海事处)响应,将会为船公司及旅行社提供乘客名单的表格。事实上,在早前的元旦倒数及烟花汇演活动时,海事处已经有提供相关表格。

8. 李甫文先生(新渡轮)询问,文件中虽然提及观赏船上儿童须全程穿上救生衣,但若乘客在航行期间自行脱掉救生衣,船长是否需要负责。

9. 陈卓生先生(海事处)响应,草拟法例时会咨询律政司意见,并会仔细研究法例的细节。执法人员亦会于行使法例时根据环境证供作出适当的判断。

10. 石华有先生(香港游乐船会)提出,若规定儿童全程穿着救生衣,将会对海上活动构成不便。另外,石先生质疑规定儿童在船上必须穿着救生衣,是否基于船只会发生意外的假设。

11. 陈卓生先生(海事处)响应,有关法例只适用于大型海上活动,而三号文件第六段已就这类活动作定义。立法的目的是确保观赏船上的儿童在前往大型海上活动的航程期间有穿着救生衣。虽然穿着救生衣有可能构成不便,但陈先生强调有关法例可以保障儿童的安全。

12. 李建邦先生(海事处)补充,海事处鼓励业界让儿童甚至有需要的成人在参加其他海上活动时穿上救生衣,以保障乘客的安全。李先生希望业界能够尽量配合,并向乘客解释穿着救生衣的原因。

13. 李展涛先生(香港滑水总会)表示,政府应该加强向公众宣传,儿童需要全程穿上救生衣。

14. **裴志强先生（电船拖轮商会）**提出，倘若行程并非直接乘观赏船去看烟花，而是先乘船到南丫岛吃海鲜，然后再乘船去看烟花，儿童应该要在首次上船时就穿上救生衣，抑或是待前往看烟花的航程才穿上救生衣。

15. **陈卓生先生（海事处）**响应，未能就所有不同的情况提供答案，但**三号文件**的主旨是儿童在前往观赏烟花时就需要穿上救生衣。另外，由于在包团参加大型海上活动的情况下，团友有机会中途加入或离开，因此导游需要掌握实际参加大型海上活动的团员名单。

16. **李建邦先生（海事处）**补充，航程是从第一位乘客上船直到最后一位乘客下船为止，因此**裴先生**提出的情况，应该由南丫岛到观赏烟花一段航程开始前让儿童穿上救生衣。但若果乘客在上船后不会上岸，例如只是经过青马大桥然后去观赏烟花，那儿童就需要在最初上船时穿上救生衣。

17. **陈卓生先生（海事处）**总结，希望与会者不会过分担心法律责任问题，因为海事处将会与律政司研究，确保法律条文清晰。由于全球有不少海上活动都要求参加者需要穿上救生衣，海事处希望透过加强宣传，提高市民的安全意识及警觉性。如果有关立法问题有新进展，海事处将于下次会议向与会者汇报。

## **2. 检讨及加强本地考试纲要、证书及考试制度**

**第一点：本地海事课程和在职培训证明**

**第二点：船长持续进修的「一天本地船舶船长复修课程」**

18. **王世发先生（海事处）**表示，就有关与会者同意对本地船只船长二级和三级证明书考试的内容调整，即加强对航行态度、航行安全意识及危机处理意识的考试题目，海事处已经完成对考试系统的修改，稍后在取得本地船只咨询委员会的通过后将会落实新考试系统，但在落实前会再向业界通报。而有关与会者同意的本地海事课程及在职培训证明的安排（详情可参阅**会议文件第 5 / 2012 号**），稍后亦会提交本地船只咨询委员会通过。

19. 另外，**王世发先生（海事处）**表示，就与会者表示支持的「一天本地船舶船长复修课程」，有关建议将会提交本地船只咨询委员会通过。

20. **姜绍辉先生（水上渔民）**询问，报读本地海事课程，是否需要海上工作经验。另外，倘若考取本地船只船长三级证明书的人士于一年内转到其他公司工作，考生的在职培训证明应该如何处理。

21. 王世发先生（海事处）响应，考生可以在相关的在职服务期内任何时间完成本地海事课程。就有关在职培训证明方面，考生应保管自己的服务记录，即使于在职服务期内转到其他公司，其已完成的在职培训记录亦能够得到确认。

22. 温子杰先生（电船拖轮商会）表示，希望海事处预计需要参加一天复修课程的人数和课程将会开设的班级数目，以确保满足业界要求。

23. 王世发先生（海事处）表示，目前海事训练学院和海员工会已表示有兴趣举办一天复修课程。由于船长只须每三年参加一次一天复修课程，而现有数据显示两个机构能够提供足够的班级供船长报读。另外，船长若在修订有关条例规定期间已经修毕该课程，其修读课程的记录亦会获得承认。

24. 姜绍辉先生（水上渔民）询问，海事处会否考虑开办一天复修课程。

25. 王世发先生（海事处）响应，由于海事处并非训练学院，因此无法像海事训练学院般提供足够的师资、场地和仪器去开办课程。

26. 陈孟富先生（运输及房屋局）表示，政府不应该在要求考生报读一天复修课程的同时开办相关课程，因为这样可能构成利益冲突。

### 第三点：探讨实际驾驶操作测试的要求

27. 王世发先生（海事处）向与会者简述此项议题的最新进展。海事处于 3 月 22 日参观职业训练局的多媒体部门并与部门人员探讨仿真驾驶操作系统的设计和应用。据海事处了解，学员在参加模拟驾驶操作评估前，会先接受为期数天的课程，以熟习如何使用仿真驾驶操作系统。课程会以小班教学模式，每班大概有三至五人左右。学员在完成课程后就可以进行操作评估。海事处会继续与该部门探讨仿真驾驶操作系统的细节和所需费用。王先生询问与会者有任何意见。

28. 姜绍辉先生（水上渔民）表示，期望系统能够确实评估船长的能力，特别是新加入海事行业的船长。姜先生亦希望系统能够涵盖香港各个港湾。姜先生期望政府能够为业界提供更多资源，和多咨询业界意见。

29. 王世发先生（海事处）表示，仿真驾驶操作系统将会包括经常有船只使用的香港海面，而海事处亦乐意聆听业界的意见。王先生再次强调，推出模拟驾驶操作评估的原因，并非因为质疑船长的驾驶能力，而是希望确保他们具备面对海面各种变化所须的应变能力。

#### 第四点：探讨快速船类型级别证书的要求

30. 王世发先生（海事处）报告，海事处正邀请一间国际船级社为快速船的定义作独立研究，并会在下次会议时继续向与会者报告进展。

#### 3. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

31. 王世发先生（海事处）首先强调，这项议题并不涉及社会上就标准工时立法的讨论。总结过去几个月会议的讨论结果，与会者普遍同意船员「工作一天、休息一天」的上班模式应有一套作息和膳食时间安排的指引，使本地海事行业可以订立一套看得见的行规，以释除公众对船员在工作上有可能出现过度疲劳的忧虑。根据与会者提供的数据，船员平均有三十分钟的用膳时间，而每日累积的执勤时间亦一般不超过 13 小时 30 分钟，故此数据与海事处建议的指引颇为接近，反映建议指引可以实行。为方便讨论，王先生再重述一次海事处建议的指引，即：（1）连续航行执勤 6 小时后应有 30 分钟小休时段；（2）每 24 小时总累积执勤时间应以 13 小时为上限；和（3）船员应该有最少 40 分钟的用膳时间，用膳时间可被视为小休时段。王先生指出，以上所述的指引，初步只适用于持牌渡轮，在运作畅顺后再考虑延伸到小轮。

32. 李甫文先生（新渡轮）表示，船公司一向会跟随船只班次为员工安排用膳时间。倘若海事处规定船员用膳时间为最少 40 分钟，船公司有可能需要把船只泊岸，确保员工有足够时间吃饭，但是目前码头并未有足够泊位供船公司使用。另外，李先生以新渡轮的一条航线为例，该航线每一小时一班船，船程约 35 分钟，因此员工有 25 分钟的吃饭时间。按照这个例子，如果规定船员用膳时间为最少 40 分钟，该航线就无法维持一小时一班船。但是，若果运输署能够调整下一份渡轮营运牌照的要求，将班次数目下调，那船公司就能够符合最少 40 分钟用膳时间的规定。

33. 王世发先生（海事处）响应，按照李甫文先生（新渡轮）意见，船公司现时应该有能力符合海事处建议的指引中首两项要求。

34. 张国平先生（珀丽湾客运）表示，珀丽湾客运应该能够符合海事处提出的指引，唯船员在非航行时间仍然要观察海面有没有暗涌，所以担心总累积执勤时间会超过 13 小时。

35. 黄可任先生（港九小轮）亦表示担心码头没有足够泊位供船只停靠以方便船员用膳。

36. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，「工作一天、休息一天」是业界自然形成的上班模式，因为船员按照这种上班模式每月只需工作 15 天，对船员而言非常吸引。**温先生**指因为行业的需要，船员的作息时间很难计算，但船员一般都懂得妥善为自己安排休息时间。

37. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，船员选择海事行业，是基于缺乏技能和选择其它工作的机会，而现时行内已甚少有新人加入。**程女士**指海事处不须改变船员「工作一天、休息一天」的上班模式，但海事处提出的指引都是能够实现的，这指引能够改善行业的工作情况，有助吸引更多新人入行。

38. **王世发先生（海事处）**响应，船公司可以弹性处理用膳时间，安排员工在不同时段吃饭，以舒缓码头泊位紧张问题。而有关「总累积执勤时间应以 13 小时为上限」的建议，与船公司现时的安排非常相近，因此应该能够实行，但**王先生**认同船公司在处理突发情况时须有作出弹性安排的空间。**王先生**指出，指引亦有助有意入行的人士了解行业的工作模式和标准，令他们明白行业对员工有提供基本的保障。指引亦可令公众知道船长不会在过度疲劳的情况下驾驶船只，有助减低公众疑虑。有关船只班次的问题，**王先生**建议船公司因应指引的需要，与运输署商讨，并考虑如何处理较繁忙日子的加班问题。

39. **阮荣昌先生（运输署）**表示，有关渡轮服务的牌照安排并不属于是次会议讨论范围，但运输署会继续与各渡轮营办商保持紧密联络，了解有关海上安全规管措施对渡轮服务营运成本的具体影响。

40. **王世发先生（海事处）**表示，有关指引将不会影响现行牌照，但会视乎律政司的意见，有关指引或会成为下次的发牌条件。

41. **李甫文先生（新渡轮）**询问，用膳的定义是不是指一天三餐（早餐、午餐及晚餐）。**李先生**担心定下指引后，船公司很难弹性处理员工的吃饭时间。

42. **王世发先生（海事处）**响应，船公司可以与员工商讨定义。

43. **程岸丽女士（海港运输业）**表示，希望各船公司能够给予员工休息的机会，好好保护公司重要的人力资产。

#### IV. 下次会议日期

44. 下次会议定于 2013 年 5 月 23 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

45. 会议于下午 12 时 15 分结束。