

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
第七次会议记录

日期：2013 年 7 月 12 日（星期五）

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
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）
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）
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
胡永新先生	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）
Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
Mr. Keith MOWSER	香港帆船运动总会（香港帆船）
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）
祁理权先生	海上游览业联会（海上游览业）
范强先生	海港运输业总工会（海港运输业）
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
张志泉先生	港九渔民联谊会（港九渔民）
胡家信先生	华南拖船有限公司（华南拖船）
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）
陈志明先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
李展涛先生	香港滑水总会
张有光先生	发达行
李诚庆先生	西贡街渡商会

张国平先生	珀丽湾客运有限公司（珀丽湾客运）
张宝昌先生	香港水上电单车协会（水上电单车）
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）
关锦荣先生	消防处
梁嗣宏先生	消防处
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

因事缺席者

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）
张溢良先生	西贡游艇协会
程岸丽女士	海港运输业总工会（海港运输业） / 小轮业职工会
萧炳荣先生	海港运输业总工会（海港运输业）
梁锦瑚女士	翠华船务（香港）有限公司（翠华船务）
吴一鸣先生	黄金海岸游艇会（黄金海岸）
石华有先生	香港游乐船会
马国强先生	香港游乐船会
张静妍女士	香港旅游发展局（旅发局）
刘国霖医生	游艇营运

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. Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）提出对上次会议纪录的第二十七段作出修改。修订后的会议纪录将于稍后时间分发予所有与会者。

3. 会上并没有其他委员提出修订建议。

III. 讨论事项

1. 海上交通管制及安全措施

4. **陈卓生先生（海事处）**表示，海事处已于较早前分发会议文件第 4 / 2013 号予所有与会者。这份文件是会议文件第 3 / 2013 号的修订版。在草拟新的文件时，海事处已经咨询律政司的意见，而这次会议亦特别邀请了水警及消防处的代表参与讨论及发表意见。**陈先生**然后交由**孙志强先生（海事处）**向与会者介绍文件内容。

5. **孙志强先生（海事处）**向与会者简单解释会议文件第 4 / 2013 号的第二至五段，并指出所有新修订的字眼，已使用斜体标示。

6. **张国伟先生（新渡轮）**表示，根据 2004 年一次立法会会议时环境运输及工务局的动议，由于公共小巴司机须留意路面情况，因而有实际困难监察所有乘客是否全程均佩戴安全带。同样地，船长由于不能在航行中离开驾驶室作检查，故此亦有实际困难监察儿童乘客是否全程均穿着救生衣。

7. **陈卓生先生（海事处）**响应，海事处不评论路面上的情况，但船上除了船长以外，应该还有其他船员协助。船长应该有能力按照事情的先后缓急，作出合理的判断，与船员合力处理。而且，海事处强调立法建议亦有容许船长为自己作出合理辩解。

8. **孙志强先生（海事处）**强调船长对船只及乘客的安全有最终的责任。由于船长需要同时处理船上不同工作，因此有船员帮忙。监察儿童乘客是否全程均穿着救生衣的工作，可以交由船员负责。船长应视乎实际情况所需，与船东商讨，调配足够人手应付。

9. **张国伟先生（新渡轮）**表示，希望透过会议的讨论，修改海事处提出的立法建议。**张先生**表示，在陆上交通的情况，司机的责任较少，而对比海上交通的情况，船长的责任则较多。**张先生**希望在制订海上交通的法律时，能够与陆上交通的法律取得平衡。

10. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**表示，对船长的法律责任表示关注，但亦认同能够协助救援工作和改善儿童在船上的安全是好事。**Mr. EASTHAM**就以下四点表示关注：第一，如果有关立法建议适用于所有第 IV 类船只，船长未必能够预先将乘客名单交予海事处，因为私人游乐船一般只是用作游乐用途，乘客都只是随意上船，要符合有关要求将会非常困难；因此，预先提交乘客名单的要求应该只适用于第 I 类船只及出租的游乐船。第二，**Mr. EASTHAM**对会议文件第 4 / 2013 号英文版中第 2(i)段的字眼有所保留，认为不应该说 “A child ... must be donned with a lifejacket ...”，而是应该说 “A child ... must don / be wearing a lifejacket ...”。第三，**Mr. EASTHAM**表示有关立法建议可能有漏洞，因为海事

处很难处理并非直接前往大型海上活动船只的情况。第四，**Mr. EASTHAM** 希望在法例生效后，海事处能够清晰界定那些活动是大型海上活动；海事处可以考虑利用海事处布告定义大型海上活动。

11. **陈卓生先生（海事处）**就 **Mr. EASTHAM** 提出的四点作出响应。第一，海事处并不同意豁免私人游乐船，因为法例应该适用于所有同一类别的船只。第二，**陈先生**感谢他提出有关用字的意见，海事处亦会继续与律政司商讨法律细节。第三，有关法例只适用于正直接前往大型海上活动的船只。第四，**陈先生**表示会考虑 **Mr. EASTHAM** 的建议，利用海事处布告或其他方法清楚界定大型海上活动，并强调根据会议文件第 4 / 2013 号，大型海上活动必须包括封闭香港水域的某个范围进行的活动。

12. **张有光先生（发达行）**对儿童全程必须穿着救生衣这项要求表示关注。由于观赏烟花活动的航程有可能包括其它活动（例如自助餐），**张先生**担心有关要求会对乘客构成不便。另外，即使旅行社或船长预先把乘客名单交予海事处，实际登上船只的乘客可能与已提交名单上的乘客不完全一样，令旅行社或船长难以符合海事处的要求。因此，**张先生**认为现时的立法建议在执行上有困难，海事处不应强硬推行。**张先生**建议要求游乐船只须在船上备存乘客名单。

13. **陈卓生先生（海事处）**响应，明白业界面因各项新措施而承受的压力，并感谢业界非常配合海事处的工作。**陈先生**认同乘客名单的准确性和递交名单的方法都是值得探讨的问题。海事处愿意聆听委员的意见，并希望立法后能为乘客的安全提供更大的保障。

14. **郭志航先生（海上游览业）**表示，出租船只未必能够符合预先提交乘客名单的要求。**郭先生**建议考虑只要求船长递交总乘客人数。

15. **张国伟先生（新渡轮）**表示，公众码头现时并无传真机或海事处的办事处，供船长提交乘客名单，亦担心繁忙时段无法成功递交名单。

16. **郭德基先生（电船拖轮商会）**认为需要探讨如何把乘客名单交予海事处，并建议海事处在每个码头都派员负责收集名单。

17. **姜绍辉先生（水上渔民）**建议，船长可以在确认船上人数、性别、小童数量后，透过短讯或对讲机，把数据交予海事处。**姜先生**亦指出，面对载客过千的大型渡轮，要花上很多时间确认乘客数据，在实际执行上有困难。

18. **关锦荣先生（消防处）**响应，一旦发生多艘船只碰撞的意外，一份准确的乘客名单，可供搜救人员确认乘客身份，对搜救行动有很大帮助。

19. **张国伟先生（新渡轮）**表示，曾注意到在过往搜救行动中，注意到消防及水警出现协调问题，两方掌握的乘客人数不一致。

20. **关锦荣先生（消防处）**响应，如果只掌握乘客人数，容易出现多方掌握的乘客数字不吻合的情况；如能同时掌握乘客人数和姓名，则仍然可以利用姓名以对照和进一步引申以获得相关的资料，否则实在难以稽考。若能够尽量掌握待救人士的基本资料，对搜救工作有很大的帮助。

21. **张国伟先生（新渡轮）**认为海上活动的主办单位亦有责任向海事处提供乘客名单。另外，**张先生**询问是否可以考虑在乘客登船时拍下照片，以作为记录乘客数据之用。

22. **陈卓生先生（海事处）**响应，如果业界对递交乘客名单的方式有顾虑，海事处可以在科技上作出配合。而未得乘客同意拍摄照片，可能牵涉乘客的私隐问题。**陈先生**亦强调，如果有乘客蓄意向船长提供虚假数据，那位乘客将要负刑事责任。

23. **温子杰先生（电船拖轮商会）**表示，明白收集乘客资料的目的是为了协助搜救工作，而且在发生海上意外时，乘客的家属会会显得十分焦虑，希望能尽早取得更多有关家属的消息。

24. **陈卓生先生（海事处）**表示，理解家属的焦虑，并重申如果有一份准确的乘客名单，就能够令搜救工作更顺利进行。

25. **Mr. Roger EASTHAM（香港游艇会）**指出，多位与会者都表示，对能否提供一份完全准确的名单有所保留。他认为简单、直接了当地要求船长提交乘客人数，比设立一套复杂而又容易出错的系统更可取。

26. **祁理权先生（海上游览业）**表示，可以考虑要求船长只向海事处报告乘客人数，然后把乘客名单存放在船上一个防水的容器内。

27. **关锦荣先生（消防处）**响应，理解乘客名单虽然未必绝对准确，但掌握一定资料始终对搜救工作有帮助。如果消防能够掌握更多资料，就可以妥善计划搜救工作，将资源投放在有意义的工作上。**关先生**相信把乘客名单副本交予海事处，在现今技术上是可行的。

28. **陈卓生先生（海事处）**响应，希望会员能够先同意有必要向海事处提交名单；至于提交名单的方式，则可以继续探讨。

29. 张国伟先生（新渡轮）询问，有关儿童救生衣的定义，应该依据国际海事组织制定的国际海上人命安全公约的定义（即救生衣可承受的身高和体重上限作定义），抑或根据儿童的年龄决定合适的救生衣。

30. 陈卓生先生（海事处）响应，立法建议只提出小童必须穿着救生衣，而救生衣的定义将交由海事处的本地船舶安全组决定。

31. 张国伟先生（新渡轮）表示，若未能为儿童救生衣设下清晰的标准，而导致儿童在穿上不称身、不适合的救生衣后因意外受伤或死亡，就难以决定由哪一方承担责任。

32. 多位与会者同时表示，对能否提供一份完全准确的名单有所保留，如果海事处只要求船长提交乘客人数，将会是比较直接了当的做法。在多翻讨论后，与会者同意船上应备存一份准确的名单，海事处人员则可在上船检查时要求查阅，并索取名单的副本，而无须预先将名单向海事处提交。

33. 陈卓生先生（海事处）响应，将会把有关儿童救生衣的议题向本地船只检验工作小组委员会反映。陈先生总结，在聆听与会者的意见后，会仔细考虑立法建议的细节。

2. 本地考试纲要、证书及考试制度

34. 姜绍辉先生（水上渔民）表示，现时的考试制度，不设复核试卷，亦无法让不合格的考生知道自己在考试中哪一个部分表现欠佳。

35. 张国伟先生（新渡轮）建议把考试分成不同部分，然后让考生知道自己在哪一个部分表现欠佳。

36. 王世发先生（海事处）会与考试组人员研究与会者的意见是否可行。

3. 实际驾驶操作评估

37. 王世发先生（海事处）表示，于六月初已为与会者安排参观海事处训练中心的仿真驾驶系统，并就在本地船长或操作人考试引入实际驾驶操作评估一事，询问与会者的意见。

38. 郭志航先生（海上游览业）表示，这次参观是一个良好的体验，但担心操作评估要求太高，影响合格率。

39. **李甫文先生（新渡轮）**表示，海事处训练中心主要为公务人员提供训练，并建议训练中心应该开放予其它业界团体使用。
40. **王世发先生（海事处）**表示，目前预计需要参加实际驾驶操作评估的人士，只包括将来要换取本地船只船长一级证明书而驾驶本地载客船只的船长，以及持有游乐船只一级操作人证明书而驾驶出租游艇的操作人。在进行评估前，船长或操作人都会参加一个介乎两至四天的课程，熟悉仿真驾驶系统的运作。海事处现正与职业训练局讨论仿真驾驶系统的细节。
41. **张国伟先生（新渡轮）**表示，如果只要求驾驶本地载客船只、持有本地船只一级证明书船长参加实际驾驶操作评估，而驾驶运载货物船只的船长则无须参加评估，将会构成不公平的现象。
42. **王世发先生（海事处）**响应，之前有关实际驾驶操作评估的讨论一直集中在载客船只船长，故应贯彻讨论的方向。
43. **张国伟先生（新渡轮）**表示，陆上专营巴士公司会自行训练司机，因此能够妥善调配人手；但船长参加考试却有可能不合格，而且船长亦无法知道自己考试不合格的原因。船长考试亦令船公司无法肯定是否有足够船长应付服务需要。**张先生**亦询问仿真驾驶系统的评估有甚么作用，因航空公司只会把仿真驾驶系统用作个案分析用途，因此他表示仿真驾驶系统同样应用作个案分析，而非考试用途。
44. **王世发先生（海事处）**响应，由于海事处现时没有足够人员应付实际驾驶测试，因此使用仿真驾驶系统是一个可行的方法。**王先生**强调使用仿真驾驶系统，并非为了测试船长是否懂得驾驶船只，而是评估船长在应付突发情况下的应变能力。
45. **范强先生（海港运输业）**表示，由于不同船公司所使用的船只不同，操作方式亦有别，因此仿真驾驶系统未必与船长实际驾驶的船只使用相同的操作方式。
46. **王世发先生（海事处）**再次强调，有关评估的重点是船长如何应对突发事件，而非船只的类型级别和操作方式。
47. **祁理权先生（海上游览业）**表示，似乎海事处训练中心仿真驾驶系统的费用颇为高昂，担心有关评估的收费对船长构成压力。

48. 郭志航先生（海上游览业）表示，希望海事处能够提供评估的计划蓝图，让业界能够知道落实评估的进度。

49. 李建华先生（新渡轮）询问，评估会否应用海上避碰规则。

50. 王世发先生（海事处）响应，海事处正继续与职业训练局磋商建立仿真驾驶系统，故现时未能提供计划的蓝图和评估费用等数据。但仿真驾驶系统必定会应用到海上避碰规则，而海事处亦会适时知会业界落实系统和评估的进度。

4. 探讨快速船类型级别证书的要求

51. 王世发先生（海事处）报告，由于就快速船的定义正进行顾问研究的方案，建议暂时搁置这项议题的讨论，直至议题有新的发展。

5. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

52. 王世发先生（海事处）表示，海事处已于早前会议提出三项有关船员作息安排的指引。指引会首先在渡轮落实，其后会再考虑是否扩展到小轮。据知，运输署正与某些渡轮营运者磋商新合约，亦会讨论航线和航班数据，预计营运者会有足够时间与运输署讨论如何落实海事处就船员作息安排所提出的指引。

53. 张国伟先生（新渡轮）询问，有关指引是否有豁免范围，例如在大型节日或暑假期间是否可以放宽限制。

54. 郭德基先生（电船拖轮商会）询问，指引是否只适用于渡轮的船员。郭先生建议先观察套用指引后渡轮的运作，再决定是否把指引应用到小轮的船员上。

55. 王世发先生（海事处）响应，现阶段只建议把指引应用在渡轮的船员上，而小轮船员的作息安排则会视乎渡轮的船员在应用指引后的情况再作磋商。

56. 伍兆缘先生（港九小轮）表示，现时业界人手不足，因此建议海事处给予业界弹性，设定一个合理作息安排的范围，而非硬性设定一个标准。

57. 李甫文先生（新渡轮）表示，现时业界已经有一套行之有效的弹性作息安排。

58. 王世发先生（海事处）响应，强调指引并非实时执行，而是希望业界在与运输署商讨新合约时，研究如何让航班安排配合指引。如果业界现时已经应用

弹性作息安排，王先生希望业界可以向海事处提供此类安排的资料以作参考之用。王先生亦表示与会者可就作息安排应否采用一个范围抑或一个划一标准作讨论。

59. 伍兆缘先生（港九小轮）表示，营运者希望可以在本会议外先与船员工会讨论指引，因为业界担心指引一旦落实，就不能轻易改变。

60. 王世发先生（海事处）响应，欢迎营运者与船员讨论，亦欢迎业界提出其它方案。此外，海事处亦会提供新加坡船员作息的标准予业界作参考。

IV. 下次会议日期

61. 下次会议定于 2013 年 8 月 22 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

62. 会议于下午 12 时 45 分结束。