

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
第九次会议记录

日期：2013 年 10 月 17 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
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）
黄汉权先生	港九电船拖轮商会有限公司（电船拖轮商会）
郑照辉先生	港九小轮控股有限公司（港九小轮）
廖彰健先生	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
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）
卢子康先生	愉景湾交通服务有限公司（愉景湾交通）
黄耀华先生	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）
萧炳荣先生	海港运输业总工会（海港运输业）
胡家信先生	华南拖船有限公司（华南拖船）
马志维先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
罗愕莹先生	财利船厂有限公司（财利船厂）
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）
李善昌先生	香港警务处
王伯健先生	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
伍立熙先生	海事处
陈汉斌先生	海事处
邓光辉先生	海事处
侯镇邦先生（秘书）	海事处

因事缺席者

Mr. Roger EASTHAM	香港游艇会
郭志航先生	海上游览业联会（海上游览业）
Mr. Keith MOWSER	香港帆船运动总会（香港帆船）
陈志明先生	香港船厂有限公司（香港船厂）
张新明先生	白沙湾游艇会
程岸丽女士	海港运输业总工会（海港运输业） / 小轮业职工会
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会（水上渔民）
李展涛先生	香港滑水总会
张宝昌先生	香港水上电单车协会（水上电单车）
石华有先生	香港游乐船会
张志泉先生	港九渔民联谊会（港九渔民）
张有光先生	发达行
梁锦瑚女士	翠华船务（香港）有限公司（翠华船务）
刘国霖医生	游艇营运
Mr. Robert BLYTHE	黄金海岸游艇会（黄金海岸）
张溢良先生	西贡游艇协会
张静妍女士	香港旅游发展局（旅发局）

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，海事处已就海上交通管制及安全措施立法建议咨询律政司的意见，并将与会者于上次会议表达的意见转交律政司。目前律政司已给予海事处初步回复，唯海事处因需时研究律政司的回复，稍后海事处会再向与会者汇报。有关误穿救生衣所引起的法律责任问题，陈先生希望于下次会议能够向与会者讲解最新进展。而有关儿童适用的救生衣标准问题，陈先生邀请

了海事处的高级验船主任**邓光辉先生（海事处）**出席是次会议，向与会者提供更多数据。

4. **邓光辉先生（海事处）**表示，自南丫四号事件后，海事处对两种救生衣的标准表示认可：第一种是有英治时期的皇冠图案，经海事处审批过的救生衣，可供成人或儿童使用；另一种则是根据国际海事组织海事安全委员会（IMO Maritime Safety Committee）于1996年的决议案48(66)号中所提及的标准。

5. **张国伟先生（新渡轮）**表示，儿童救生衣的定义应由政府向公众解释，让公众清楚知道该救生衣是否适合该穿着人士的高度，以及救生衣的承载能力和限制。公众亦需要了解儿童若穿着不符合其身高或体重的救生衣时，法律责任应由哪一方承担。

6. **邓光辉先生（海事处）**响应，之前提及的决议案48(66)号中的标准并非以年龄作标准；而由于现在建议立法中小童的定义为十二岁，海事处仍然需要研究如何制定合适的标准。但目前海事处接受印有皇冠图案的救生衣。

7. **张国伟先生（新渡轮）**表示，政府必须尽快厘清权责问题，并向公众交代，让公众知道小童应穿着怎样的救生衣，方为合适的选择。由于十岁到十二岁的儿童处于发育时期，身形各异，因此儿童救生衣需要兼顾不同种类的体型。

8. **邓光辉先生（海事处）**响应，部分救生衣有列出该救生衣是否适合该穿着人士的高度，以及救生衣的承载能力。

9. **陈卓生先生（海事处）**响应，首要关注的是儿童安全，而非权责问题。

10. **黄汉权先生（电船拖轮商会）**建议，恢复八十年代时，成人和小童可以共享同一款救生衣的情况。

11. **邓光辉先生（海事处）**响应，虽然现时海事处接受两种不同标准的救生衣，但相信很难回到从前共享同一款救生衣的情况。

12. **李甫文先生（新渡轮）**表示，儿童救生衣目前没有清晰标准，而成人救生衣虽然能够负担小童重量，却又未必适合小童穿着。因此**李先生**认为政府有需要厘定清晰指引，让小童按照其年龄选择穿着合适的救生衣。

13. **张国伟先生（新渡轮）**表示，政府应该让公众知道，若儿童超过特定高度或重量，则应该穿着成人救生衣。

14. **陈卓生先生（海事处）** 响应，赞成小童或成人，都需要穿着适合其身高及体重的救生衣。救生衣需要有足够的浮力，对穿着者而言亦不应过分不称身。年龄方面的问题虽然仍可以再作讨论，但预计立法建议中对儿童的定义不会再作修改。身型比较高大的儿童，应该穿着成人救生衣。海事处将继续与律政司讨论。

2. 检讨及加强本地考试大纲、证书及考试制度

15. **王世发先生（海事处）** 向与会者派发并讲解会议文件第 5 / 2013 号及四份附件。**王先生** 建议与会者先认同海事预备课程大纲（附件一），让大纲可以提交本地船只咨询委员会作汇报。

16. **张国伟先生（新渡轮）** 表示需要更多时间研究这份会议文件。**张先生** 建议海事处发行一本手册，详列各项船长培训及课程资料，手册性质应与道路安全手册相似。

17. **王世发先生（海事处）** 表示，与会者已于较早前会议同意举办一个专门为准备考取本地船只船长三级证明书的人士而设的海事预备课程。课程需时 50 小时，而与会者对此安排亦已于较早前会议表示同意。有关**张国伟先生（新渡轮）** 的建议，海事处认为海事训练学院和海员工会在教学时会提供课程数据。

18. **张国伟先生（新渡轮）** 表示，海事处并未将有关考试的灯号图纸、各种情景数据和参考数据，交予业界作参考。

19. **王世发先生（海事处）** 表示，海事训练学院和海员工会除了需要向海事处提供课程数据以外，亦应向学员提供教材。再者，海事处亦会审视教学质素。

20. **黄汉权先生（电船拖轮商会）** 询问，曾参加海事训练学院的三十天课程的船员，是否可获豁免参加海事预备课程。**黄先生** 希望海事预备课程的内容不会与海事训练学院的三十天课程内容重迭。

21. **王世发先生（海事处）** 响应，海事处并未有监察所有坊间提供课程，船员可以按需要报读不同课程。**王先生** 理解业界希望有更多新血加入海事行业，但仍然需要确保船员具备基础知识。

22. **黄汉权先生（电船拖轮商会）** 表示，由于海事训练学院的三十天课程已获得海事处承认，而且课程包含会议文件第 5 / 2013 号附件一所列的各项内容，因此询问是否仍有需要要求已参加海事训练学院课程的船员，再次额外参加五十小时的海事预备课程。

23. **温子杰先生（电船拖轮商会）** 询问，海事预备课程的五十课时，能否计算在考取本地船只船长三级证明书所要求的一年在职服务年资内。
24. **王世发先生（海事处）** 响应，虽然海事训练学院提供的课程课时较长，但亦涵盖海事预备课程的内容，因此海事处认可该课程。就温先生的提问，**王先生** 表示于早前会议时已确立海事预备课程的课时将会纳入船员的在职服务年资内。
25. **萧炳荣先生（海港运输业）** 表示，部分于海事训练学院接受培训的学员，似乎对船只环境仍然非常陌生。
26. **王世发先生（海事处）** 响应，参加海事训练学院课程的船员已拥有一定的海事知识，但还需要有在职培训以累积经验。
27. **温子杰先生（电船拖轮商会）** 询问，能否让海事预备课程的五十小时，取代考取本地船只船长三级证明书所要求的一年在职服务年资期。
28. **王世发先生（海事处）** 响应，海事处需要慎重考虑能否让海事预备课程的课时完全取代一年在职服务年资期，但海事处目前只倾向把五十小时课时纳入服务年资期内，以缩短服务年资的要求。
29. **黄汉权先生（电船拖轮商会）** 建议，可先让完成海事预备课程的船员取得一个临时的本地船只船长三级证明书；待船员取得一年在职服务年资期后，再向海事处申请一张永久的本地船只船长三级证明书。
30. **王世发先生（海事处）** 表示，希望在落实本地船只船长三级证明书的海事预备课程、在职培训和考试三项安排时，船员在符合全部三项要求后则可获发牌照，而三项要求完成的先后次序可以作弹性安排。
31. **黄汉权先生（电船拖轮商会）** 提出，可以考虑先为持有本地船只船长二级证明书的船长发放一张临时的一级证明书，容许船长驾驶游艇，直到船长符合所有一级证明书的要求，获发牌照后，方可驾驶载客商业船只。
32. **张国伟先生（新渡轮）** 表示，行业仍然面对严峻的人手短缺问题，因此必须尽快补充行业人手。
33. **王世发先生（海事处）** 响应，预计将于下次会议提供更多数据，但希望与会者能够认同会议文件第 5 / 2013 号的内容。

34. **张国伟先生（新渡轮）**表示，对文件内容需要时间研读，目前他只能对文件的整体方向表示认同。

35. **王世发先生（海事处）**就其他事项汇报:有关落实实际驾驶仿真操作评估的进度，海事处目前正与职业训练局继续研究，待有新进展时会再向与会者汇报。有关订立快速船定义的安排，海事处准备邀请独立顾问公司作研究，研究的内容会包括与拥有快速船的船公司举行工作坊。

3. 船长与船员工时、工作条件及轮值模式

36. **王世发先生（海事处）**重申，有关船员工作时数的建议，只适用于本地持有运输署渡轮牌照的载客船只，并采用「工作一天、休息一天」上班模式的员工（包括港九小轮、新渡轮、愉景湾交通和珀丽湾客运的船长及船员，不包括天星小轮船长及船员）。**王先生**表示，理解船公司需要研究船只班次、人手调配等问题，亦理解船只不能在载客期间停止航行。因此，如果有与会者提出需要弹性处理作息安排，海事处会作慎重考虑。**王先生**指出业界可随时向海事处提出意见，欢迎业界于会议以外的时间来信，进行磋商。

37. **廖彰健先生（港九小轮）**表示，有关作息安排需要船上和码头的员工互相配合。

38. **张国平先生（珀丽湾客运）**表示，即使是没有载客的时候，船员仍然在当值，需要操控船只。

39. **黄汉权先生（电船拖轮商会）**询问，如果保持船只引擎启动，船员按照建议休息，海事处能否接受。部分乘客可能对未能预先登上船只表示不满，因为码头未设有空调系统。倘若真的需要改变作息安排，海事处可以考虑将「工作一天、休息一天」上班模式改成每天分两更，每更 12 小时。分成两更对乘客来说会更安全，因为意外一般在晚上发生。

40. **王世发先生（海事处）**响应，无意改变「工作一天、休息一天」上班模式。

41. **张国伟先生（新渡轮）**表示，如果要采用海事处建议的作息安排，船公司会面对人力资源问题。

42. **李甫文先生（新渡轮）**表示，按照船公司与运输署讨论后获发的营运牌照，船员上岸后休息才能算作休息时间。如果码头能够提供泊位让船只停泊，员工就能够上岸休息。

43. **黄汉权先生（电船拖轮商会）**表示，如果船公司需要增聘人手，所增加的成本将以船票加价的方式转嫁消费者。
44. **范强先生（海港运输业）**表示，若上班模式改为每天分两更，每更 12 小时，计算船员回家的路程，船员每天就需要每天工作 16 - 17 小时。
45. **王世发先生（海事处）**再次强调，除非业界与工会同意，海事处无意改变目前「工作一天、休息一天」上班模式。
46. **廖彰健先生（港九小轮）**指出，海事处虽然表示能够接受弹性作息安排，但未有表明可以接受怎样的安排。例如，船员每天应该有多少次吃饭时间；船员每天下午四点到八点的高峰时段工作，又应该在高峰时段前或后吃饭，海事处都没有清楚解释。
47. **张国伟先生（新渡轮）**表示，如果载客量低的时段，船公司相信能够应付海事处建议的作息安排，虽然来往主要离岛的服务仍然可能受到影响。但面对假日庞大的客量需求，船公司就很难符合建议的作息安排。
48. **李甫文先生（新渡轮）**表示，在每天下午四点到八点的高峰时段，如果让船员有四十分钟的吃饭时间，将会对服务构成影响。如果船员轮流吃饭，每一天整个船队的吃饭时间将会非常长，因为可能需要几个小时才能完成一个循环。由于服务需要，船队无法暂停服务，让所有船员吃饭。
49. **李先生**继而表示，往来香港、澳门的高速船在午饭时间，会缩减班次，方便船员吃饭。
50. **张国伟先生（新渡轮）**表示，如果不增加人手，船公司很难满足建议的作息安排。
51. **张国平先生（珀丽湾客运）**表示，如果船员在非航行时间进行的部分工作仍然算作工作时间而非休息时间，船公司将很难确保船员能否符合建议的休息时间。为行业制定更多的要求，将会令船公司难以符合要求。
52. **王伯健先生（运输署）**表示，已经收到海事处提出的新观点，有关（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 小时为上限的两项安排，可以考虑只适用于航速超过 15 海浬的渡轮。运输署会等候海事处对有关安排提供进一步意见。

53. 温子杰先生（电船拖轮商会）表示，目前建议的作息安排只适用于「工作一天、休息一天」上班模式的员工。倘若有船公司为避免采用建议的作息安排，而改变上班模式，海事处会如何应对。

54. 王世发先生（海事处）表示，目前只会根据行业的现况，提出有关建议。

55. 温子杰先生（电船拖轮商会）表示，面对行业严峻的人手问题，倘若采纳建议的作息安排，将引致雇主和雇员发生摩擦，因此建议保留现有的作息安排。

56. 范强先生（海港运输业）表示，现时新入职的船员有额外津贴，作为入职的基本工资。船员普遍希望雇主能够给予更多空间让船员参加考试。由于船员的文化水平不高，因此希望雇主能够在船员考获牌照后给予奖金。有关以仿真驾驶作雷达训练的系统，目前已经找到供货商，每台系统造价约几百万，而预计每一班最多只能容纳十二名学员。

57. 王世发先生（海事处）为会议作总结，鼓励与会者在下次会议提供更多宝贵意见。

IV. 下次会议日期

58. 下次会议定于 2013 年 12 月 5 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

59. 会议于下午 11 时 55 分结束。