

本地船隻諮詢委員會
第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會議
第十五次會議紀錄

日期：2015 年 3 月 12 日（星期四）

時間：上午 10 時正

地點：中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室

出席者（排名不分先後）

| | |
|--------------------|---------------|
| 李耀光先生（主席） | 海事處 |
| 伍兆緣先生 | 港九小輪控股有限公司 |
| 王志明先生 | 港九小輪控股有限公司 |
| 左宜安先生 | 香港油蔴地小輪船有限公司 |
| 梁瑞堅先生 | 天星小輪有限公司 |
| 梁德興先生 | 天星小輪有限公司 |
| 張國偉先生 | 新世界第一渡輪服務有限公司 |
| 李建華先生 | 新世界第一渡輪服務有限公司 |
| 黃錦桂先生 | 愉景灣航運服務有限公司 |
| 陳錦標先生 | 愉景灣航運服務有限公司 |
| 盧子康先生 | 愉景灣航運服務有限公司 |
| 張國平先生 | 珀麗灣客運有限公司 |
| 馬志維先生 | 香港船廠有限公司 |
| 陳志明先生 | 香港船廠有限公司 |
| 胡家信先生 | 華南拖船有限公司 |
| Mr. Warwick DOWNES | 香港帆船運動總會 |
| Mr. Joe GODDARD | 香港遊艇會 |
| Mr. Kevin LEWIS | 香港仔遊艇會 |
| 劉偉基先生 | 香港仔遊艇會 |
| 石騰龍先生 | 白沙灣遊艇會 |
| 張寶鋁先生 | 香港水上電單車協會 |
| 李展濤先生 | 香港滑水總會 |
| 姜紹輝先生 | 港九水上漁民福利促進會 |
| 李志強先生 | 海上遊覽業聯會 |
| 李詠姿女士 | 海上遊覽業聯會 |
| 黃耀華先生 | 海上遊覽業聯會 |
| 范 強先生 | 海港運輸業總工會 |
| 安民生先生 | 海港運輸業總工會 |
| 溫子傑先生 | 港九電船拖輪商會有限公司 |

| | |
|-------|--------------|
| 郭德基先生 | 港九電船拖輪商會有限公司 |
| 黃漢權先生 | 港九電船拖輪商會有限公司 |
| 裴志強先生 | 港九電船拖輪商會有限公司 |
| 李志偉先生 | 香港海員工會 |

| | |
|-----------|----------|
| 連永浩先生 | 警務處 |
| 阮榮昌先生 | 運輸署 |
| 邱麗絲女士 | 康樂及文化事務署 |
| 黃永衡先生 | 海事處 |
| 鄧慶江先生 | 海事處 |
| 鄧光輝先生 | 海事處 |
| 伍毅榮先生 | 海事處 |
| 林文琪小姐(秘書) | 海事處 |

缺席致歉者

| | |
|--------------------|---------------|
| 李甫文先生 | 新世界第一渡輪服務有限公司 |
| 張溢良先生 | 西貢遊艇協會 |
| 麥馨文女士 | 翠華船務(香港)有限公司 |
| 李誠慶先生 | 西貢街渡商會 |
| 羅愕瑩先生 | 財利船廠 |
| 劉國霖醫生 | 遊艇營運 |
| Mr Simon PICKERING | 香港遊艇會 |
| Mr. Robert BLYTHE | 黃金海岸遊艇會 |
| Mr. Roger EASTHAM | 香港遊艇會 |

I. 開會辭

主席歡迎業界人士出席是次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 張國偉先生提出，上次會議記錄第 4 段的建議修訂如下：

上次會議記錄第 4 段：**張國偉先生**關注各體檢項目的合格指標、反對體檢費用由僱主支付，因有關費用將加大營運成本進一步影響票價；同時查詢報告正本該由何人保存。此外，他亦認為每五年進行定期體檢的安排，海事處應先以鼓勵方式向業界推廣。

3. 經討論後，**主席**宣佈上次會議記錄獲得通過。同時，就上次會議紀錄第一個討論事項「船長定期體格檢驗」，由於處方仍在進行資料搜集，在適當時間會繼續討論。

III. 討論事項

(i) 實際駕駛操作評估 (會議文件第 1/2015 號)

4. **主席**介紹會議文件第 1/2015 號，並請各委員發表意見。
5. **梁德興先生**認為，國際公約未有立法將實際駕駛操作納入為考試項目，現時船長考試主要會透過口試模式進行，考官可以運用模型等道具測試考生對海上安全的認識。他建議，可考慮在船長備試培訓或複修課程中，以模擬駕駛輔助教學，提升整體的駕駛技術。就遊樂船隻方面，坊間亦有不少實際駕駛操作課程供完成考試的人士報讀，這類措施可進一步加強考生的安全意識。他另指，已領取證明書的人士將不須要參與有關評估，強制性將模擬駕駛納入為考試項目，等同提高考試門檻，對新一批考生造成不公平。

(會後備註：船長一級證明書不設考試。凡符合《本地合格證明書考試規則》第3章所載資格準則並已通過船長二級考試甲、乙兩部的考生，均可獲發船長一級證明書。船長二級考試分為兩部分：包括甲部(一)筆試與(二)海圖作業測試；及乙部口試。)

6. **主席**認為加強安全措施須配合資源運用的優次。以上的措施現階段將會針對高危船隻，未來方向亦會加強其他級別船隻的培訓。
7. **伍毅榮先生**表示，船員考試一直沿用《海員培訓、發證和值班標準國際公約》(簡稱為 STCW) 的標準。2010 年最新的修正案指出，未來趨勢將會以模擬科技配合航海訓練，並已把模擬器的使用納入公約的附則內。與此同時，在本年二月國際海事組織的人為因素、培訓和值班分委會會議當中，席上秘書長特別提及在過去十年全球客船的意外及其傷亡數字有上升的趨勢，組織鼓勵行政機關將國際公約對載客船隻船員相關的培訓如適合也應在本地立法並執行。相對實際駕駛操作，模擬駕駛更容易設定緊急情境，以評估考生的應變能力。雖然將模擬駕駛納入初期的培訓有助提升整體的安全意識，但礙於資源方面的考慮，應優先向風險較高的船隻立法，及後逐步擴展至其他船種。
8. **梁德興先生**指出，現時的國際公約主要規劃培訓方針，並未有規定考試方式必須引入模擬駕駛。**伍毅榮先生**回應，培訓和考試須要互相配合，根據規定，申請船長一級證明書的考生須事先參與一系列指定的培訓課程。**主席**補充，培訓須要配合相應的評估，才可以確保考生有充份的認識。
9. **梁德興先生**重申觀點，他贊成將模擬駕駛納入培訓，但對於是否納入考試有所保留，他認

為口試環節已能有效地考核船員對於危急情況的處理。

10. **姜紹輝先生**表示，他曾親身操作模擬駕駛儀器，而當中的模擬情境為平面影像，即使有航海經驗的人亦難以分辨逃生路線。他續指，模擬駕駛與實際航海所需要的技術要求不同，納入考試亦未必可以提高船員的質素。就培養安全意識方面，他注意到有不少船隻偏離航道進行垂釣，他認為處方應關注有關情況，著手提高公眾的安全意識。
11. **王志明先生**指出，不同型號的船有不同的性能、穩性及駕駛方式，模擬駕駛只能針對單一的情境及船種，未能套用至所有船的實際運作。根據規定，船長二級證明書及輪機操作員證明書(沒有限制條件)的持有人，處方會承認其資歷等同於遊樂船隻操作人一級證明書。即使新法例生效，該類人士亦無須參加模擬駕駛操作評估，對其他應考人士不公平。他建議處方首要應加強基礎培訓，申領船長三級證明書的人士只須通過筆試，他們或對實際駕駛操作全無認識，因此立法程序應由船長三級證明書的考試開始。**郭德基先生**認為，持有船長二級證明書的人士大多數在日常操作營業船，對海上環境及地理十分熟悉，故無須加設模擬評估。**伍毅榮先生**回應，模擬評估大致涵蓋三大部分，包括航海知識、國際海上避碰規則，以及突發事件的處理，當中主要目的是提升船員的基本安全意識，而非個別船隻的操作技巧。

(會後備註：任何在建議生效後申領遊樂船隻一級操作人證明書的人士(包括持有船長二級證明書及輪機操作員證明書的人士)，須通過實際駕駛操作評估才可操作總長度超過 15 米的出租遊樂船隻，但如擬操作的是總長度超過 15 米的非出租遊樂船隻，則無須事先通過實際駕駛操作評估。)

12. **梁德興先生**指出，處方曾考慮修訂船長證明書的申請條件，要求申請者必須提交航海及瞭望服務紀錄(由受聘的船公司／負責訓練的船長填寫及加簽)。現時大多數船公司均會向員工提供安全及危機處理的培訓，若訓練機構能夠為員工提供有關的資歷證明，較模擬評估更有效測試考生的實際操作技巧。
13. **伍兆緣先生**認同梁先生的看法，一次性的考試未必能有效評估考生實際操作及危機應變的知識。**張國偉先生**指出，處方在考慮立法增設模擬考試時，應要考慮行業的人手問題。不少船公司已存有人手老化的情況，若處方進一步提高申領船長一級證明書的門檻，船公司將更難招募合資格人士投身行業。
14. **伍毅榮先生**回應，運輸及房屋局已對航海業推出不同的支援政策，包括為已被船公司獲聘的人士提供 12 個月的培訓全額資助。**張國偉先生**指有關的資助措施不太奏效，未能吸引新人投身行業。目前為止，其公司的水手培訓課程的參加人數只有 2 人。**主席**提出，運輸及房屋局和海事處會有其他小組跟進行業的人手問題，人力資源不應與安全意識混為一談。

15. 溫子傑先生認為，模擬訓練有助協助船員適應海面上的突發事故，行業最關注的地方是會否將其納入考試。他又指，該模擬駕駛儀器的虛擬情境與實際情況大有不同，有需要改良。
16. 伍毅榮先生回應，在模擬訓練中加入評估可有效檢視學員是否能夠掌握安全及應變知識。學員在進行模擬訓練時，導師可從旁提供適切的輔助及評語，其他學員亦可同步觀察及學習。有別於一次性的考試，模擬訓練是一個連續性的評估。鄧光輝先生指，現時採取連續性評估的模式與密閉空間的訓練課程相似，導師會即時向學員提供評語，以鞏固所學。
17. 李志偉先生指出，海員工會為新入行的人士提供不同的培訓，宗旨是協助學員掌握航海的技巧及知識。除考試外，海員工會特別強調整個課程的設計及培訓的實務性。模擬駕駛不完全等同實際情況，但對於虛擬惡劣天氣及特殊環境時更具彈性，此外，模擬評估的成本較實際船隻操作為低。他贊成應由船長二級及三級課程開始進行模擬駕駛培訓，不過在制定基礎課程時，亦須注意整體培訓時數，否則會影響船公司的日常運作及人手調動。作為培訓機構的代表，他指出雖然課程可以在晚間／用時數累積方式進行，不過他認為最佳的學習應要連續進行。他認為，將模擬駕駛作為考試一部分，或會增加新入行人士的壓力。
18. 主席總結，就模擬駕駛納入評估項目的意見，處方會紀錄在案並再作考慮。

(ii) 救生衣標準 (會議文件第 2/2015 號)

19. 主席邀請鄧慶江先生介紹會議文件 2/2015 號，並邀請委員發表意見。
20. Mr. DOWNES贊成實施有關建議，現時根據《國際海上人命安全公約》(簡稱: SOLAS) 核准的救生衣體積較為龐大，不便海員執勤。因此，該機構現時會為其海員準備兩套不同的救生衣，包括 SOLAS 認可的救生衣及日常使用的救生衣。Mr. GODDARD亦對建議表示歡迎，ISO 核准的救生衣型號較為實用，船公司可因應個別需要選擇合適的救生衣。Mr. LEWIS認為，新修訂只為船公司提供多一項選擇，不會導致船公司承擔額外成本。
21. 梁德興先生查詢，船上現有的救生衣是否符合新修訂的工作守則標準。鄧慶江先生表示，個別船隻上的救生衣型號或有不同，不能作出即時判斷。按照會議文件，已通過《工作守則—第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》或《工作守則—第 IV 類別船隻安全標準》檢測的救生衣，將不會受到新規定的影響。主席補充，新修訂會將 ISO 核准的型號納入工作守則，而對 SOLAS 型號的要求則維持不變。
22. 張國偉先生建議，應將會議文件的字眼修改，指明修訂只額外將 ISO 認可的救生衣標準納入工作守則，現時許可的型號將可繼續使用。李建華先生查詢，處方可否將有關的 ISO100 及 ISO150 的標準向各委員傳閱。鄧慶江先生表示，基於版權問題，處方會再作考

慮。其他委員亦提出，處方或可以向委員展示工作守則許可的救生衣樣板，供船公司參考。**鄧光輝先生**回應，ISO 認可的救生衣有不同的牌子，若有需要，船公司可就個別的救生衣樣板向海事處索取意見。

23. **張寶錫先生**查詢，水上電單車是否須要因應新修訂工作守則配備救生衣，他續指，駕駛水上電單車時經常接觸海水，不宜使用充氣式救生衣。**鄧慶江先生**表示，由於水上電單車上使用的救生衣並不用以遇險拯救，而該領航船隻則須配備許可的救生衣。**裴志強先生**表示，水上電單車須申領獨立船隻牌照，理論上須依循工作守則的要求。如果工作守則只訂定救生衣為遇險拯救之用，處方應在工作守則上具體說明，並向前線員工提供執法指引。
24. **主席**總結，對於各位的討論，處方已經備悉，會議文件正在收集各委員的意見，截止日期為 2015 年 4 月 12 日。

IV. 其他事項

25. **Mr. DOWNES** 查詢，海事處會否就第 IV 類船隻獨立召開恆常會議。**主席**回應，會將意見向該委員會主席反映。

(會後備註：已於 2015 年 3 月 13 日向第 IV 類別船隻小組委員會反映。)

V. 下次會議日期

26. 下次會議定於 2015 年 6 月 25 日（星期四）上午 10 時正，於中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室進行。

VI. 散會時間

27. 會議於上午 11 時 45 分結束。

海事處

2015 年 3 月