

本地船只咨询委员会 第 13 次会议记录

日期：2013 年 4 月 16 日（星期二）
时间：下午 2 时 30 分
地点：海港政府大楼 24 楼会议室 A

出席者

主席：	童汉明先生	海事处副处长
委员：	司徒法先生	船舶建造及维修业代表
	吴国荣先生	造船业代表
	黄立帆先生	船舶检验业代表
	温子杰先生	小轮及观光船只经营人代表
	张国伟先生	渡轮船只经营人代表
	卢浩然先生	驾艇游乐者代表
	樊树荣先生	内河货运经营人代表
	梁荣辉先生	海事处总经理 / 本地船舶安全
	陈卓生先生	海事处总经理 / 港务
秘书：	陈瑞茵女士	海事处高级行政主任（人事及总务）

列席者

郭德基先生	港九电船拖轮商会有限公司永远会长
姜绍辉先生	港九水上渔民福利促进会
黄耀勤先生	香港货船业总商会
左宜安先生	香港油麻地小轮船有限公司
彭华根先生	香港渔民互助社
李志强先生	海上游览业联合会
范强先生	小轮业职工会
胡家信先生	香港船务职员协会
裴志强先生	港九电船拖轮商会有限公司
陈玉莲女士	香港领港会
连永浩先生	香港警务处
（代李善昌先生出席）	
王世发先生	海事处总经理 / 船舶注册及海员事务
梁雅文女士	海事处行政主任（人事）

因事缺席者

陆北鸿先生	海员训练机构
何沛玲女士	海事保险业
何俊贤议员	渔业
陈树华先生	香港鸭脷洲机器同业公会
万国清先生	载货船只营运代表
萧炳荣先生	海员团体代表

I. 开会辞

1. 主席欢迎所有与会者出席会议，并感谢以下新委员加入本地船只咨询委员会：

司徒法先生；
吴国荣先生；
黄立帆先生；以及
张国伟先生。

II. 通过上次会议记录

2. 第 12 次会议已于 2012 年 10 月 26 日举行，会议记录已先后于 2012 年 11 月和 12 月分发给委员传阅以供通过。该份会议记录无须再作修订，获得通过。

III. 通过会议文件第 4/2013 号

3. 王世发先生扼要重述，本委员会在 2012 年 10 月 26 日举行的第 12 次会议上，决定成立“第 I 类别及第 IV 类别船只联合小组委员会”（“小组委员会”），以制订促进本地船只及航行安全的措施。他报告，小组委员会经进行会议，同意请本委员会委员通过载于会议文件第 4/2013 号的三项措施。该三项措施为检讨及加强本地考试大纲、证书及考试制度而制订，详情如下：

(i) 调整现行考试内容比重

- (a) 王世发先生阐释，本地船只船长二级和三级证明书考试会增加航行驾驶态度、安全意识及危机处理方面题目所占的比重。为此，相关的考试计算机程序已作相应修订，待措施获委员通过，便可按计划于今年 6 月实施。
- (b) 主席补充，制订这项措施是有见于发生了多宗撞船事故，反映有必要提高船员的安全意识和危机处理能力。他借机感谢渡轮公司自愿将演习次数由每年一次增加至每两个月一次。由于委员并无其他意见，主席作总结并宣布**本地船只咨询委员会通过第一项措施**。

(ii) 海事预备课程和在职培训项目证明

- (a) 王世发先生表示，现时准备考取船长三级证明书的人士无须接受任何有系统的训练，仅须证明具备所需船上工作经验。由于欠缺有系统的训练，不同船长的水平或有极大差异。因此，为确保准备考取船长三级证明书的人士具备一定的专业和航行知识水平，小组委员会同意考生必须修毕由海事训练学院或工会、商会举办为期一周的海事预备课程，而修毕课程的时间可计算在其考试前所需的船上服务年资内。此外，考生亦须在船长督导下完成基本在职培训项目，并由雇主证明。据律政司所示，这项措施并不涉及法例修订，但本地合格证明书考试规则的相关规定须作修订，因此措施待委员通过后可于 2014 年 1 月实行。
- (b) 就吴国荣先生有关编配四名船员的最低安全人手编配要求的提问，梁荣辉先生响应谓，当中两名船员须为持证船员，如船长及轮机操作员，其余二人无须持任何资格证明，但应具备船上工作经验。主席补充，雇主须确保船员接受合适的培训。
- (c) 主席感谢小组委员会委员对措施的支持。他相信有系统的训练有助提高船长三级证明书考试的及格率和船员的安全意识，并呼吁各委员支持措施。

- (d) 卢浩然先生问谓，是项措施是否适用于私人游乐船只的操作人。王世发先生响应，只有参加船长证明书考试的人士方会受措施规限。范强先生问谓，因应首项改善措施而修订的考试大纲会否对考生构成莫大障碍。王世发先生响应谓，有关措施对考生的影响不大，因考试的形式不变，而试题仍以随机方式选取，只是航行驾驶态度、安全意识及危机处理能力方面的题目所占比例有所增加。
- (e) 范强先生进一步询问有关第二项改善措施的海事课程的详情，并欲知重考生可否获得豁免。他希望海事处为考生填写在职培训项目记录时，能充分顾及具渔业背景的船长的情况。王世发先生答谓，有关海事预备课程并非崭新的培训项目，其内容与海事训练学院于 2007 年及之前提供的课程类似。他进一步解说，新措施由 2015 年 1 月起实施，现时参加考试的考生不受新措施影响。他建议多次应考仍不及格的考生宜考虑报读海事课程，但不会就其决定作出评论。王世发先生表示，有关在职培训项目记录的格式简约，各委员无须担心。
- (f) 主席作总结，**第二项措施获本地船只咨询委员会通过。**

(iii) 本地载客船只船长的持续进修安排

- (a) 王世发先生报告，为确保本地第 I 类别载客船只的船长时刻保持其专业和航行知识水平，小组委员会同意相关船长每三年必须参与一项由海事训练学院或工会、商会举办的“一天本地船舶船长复修课程”。该一天复修课程曾于 2012 年 12 月某三天举办，反应良好。据律政司所示，由于措施涉及法例修订，故待委员通过措施后，会在明年初鼓励船公司以自愿形式尽早安排船长参与课程，以免船长在法例实施后才纷纷赶紧报读。自愿参与期间的上课记录会被认可。
- (b) 主席指出，经验丰富的船长亦曾涉及意外事故，因此复修课程有助持续促进航行安全。
- (c) 姜绍辉先生对第二项措施实施后，有关人士于报考时须提供一年服务年资证明表示关注。主席响应，海事处会制备统一表格，以方便办理有关程序。姜绍辉先生欲知有关聘用尚未参与复修课程的船长的特别安排。主席答谓，有关详情会交由小组委员会讨论。

- (d) 温子杰先生对船长宜于何时参加复修课程表示关注，故询问有关实施第三项措施的时间表。王世发先生答谓，由于措施涉及法例修订，并须获运输及房屋局批准方可推行，因此现时尚未有具体的时间表，但他透露有关课程的费用属合理水平。
- (e) 各委员对是项建议措施一致赞同。主席确认，**第三项措施获本地船只咨询委员会通过。**

IV. 就十项促进本地载客船只及航行安全的改善措施汇报最新进展

(i) 检讨及加强适用于船长资格考核的本地考试纲要、证书及考试制度（实际驾驶操作测试和快速船类型级别证书）

实际驾驶操作测试

- (a) 王世发先生报告，引入实际驾驶操作测试后，任何人“由船长二级证明书转为一级证明书持有人，以操作总长度超过 26.4 米的本地载客船只（渡轮及小轮）”，以及“由游乐船只操作人二级证明书转为一级证明书持有人，以操作总长度超过 15 米的出租游乐船只”，均须接受“测试”。测试会利用仿真驾驶系统进行，只有“新持有人”须在措施生效后接受测试。他表示，本地海事业界认为由于测试利用仿真驾驶系统进行，对不熟悉计算机器材的考生可能会构成问题，而测试费亦会对营办商构成负担。他又报告，曾在 2013 年 3 月与职业训练局（职训局）举行会议，讨论以仿真驾驶系统进行测试事宜，发现仿真驾驶课程因器材所限，每班学员人数最多为四至五人，无法同时让 30 人上课，而学员须至少两至三日才能完成课程。他补充说，双方很快会再次举行会议，届时职训局会提出建议。
- (b) 主席清楚阐明，“新持有人”是指在“测试”推行后取得船长二级证明书的人士。为减轻“测试”对业界的影响，推行时会为现有证明书持有人设有过渡期。他提到政府船队的仿真驾驶系统时进一步表示，该系统可测试船长在实际情况下的反应，而以仿真驾驶系统进行测试的费用会较使用真船为低。因此，他呼吁委员支持此项措施。
- (c) 郭德基先生要求让业界人士试用海事处训练中心的仿真驾驶系统，主席响应谓，他认为建议可取，有助业界掌握新措施的重点。陈卓生先生会协助安排业界人士造访海事处训练中心。

- (d) 司徒法先生欲知现时持有各级别证明书的船长人数和本地船只数目，以便得悉受影响船员人数，并衡量措施会带来多大程度的影响，吴国荣先生亦提出同样查询。王世发先生估计，在 65 岁或以下的船员中，现时约有 15 000 名船长本地合格证明书持有人和 10 000 名轮机操作员本地合格证明书持有人，但他强调有关数字仅为粗略估计，因未知当中有多少人仍然留在业内。他补充说，为确定业内人士的数目，曾与工会和商会磋商以作评估，但工会和商会只能提供会员数目，而该等数字并非直接与业内人士的实际数目挂钩（不同组织的会员有所重叠，且并非所有会员均仍然留在业内），故未能得出结论。
- (e) 主席提出，或可通过职训局海事服务业训练委员会持续进行的人力调查掌握实际人手数字。王世发先生响应时表示，虽然有关调查相当全面，但最新一份调查最快要到 2013 年 6 月才会完成，而由于有部分公司拒绝提供相关资料，调查结果会受到局限。然而，他认为该项调查或可提供与实际情况较接近的数字以供参考。
- (f) 主席就实际驾驶操作测试此项目作总结，继而请王世发先生展开下一项措施的讨论。

快速船类型级别证书

- (g) 王世发先生向委员简介此项措施的目的，指措施旨在让本地载客快速船的船长具备所驾驶船只类型的类型级别证书。他报告说，由于小组委员会的讨论指“快速船”的定义关乎本地海事业界，海事处会请国际船级社作研究，就香港水域内运作的船只何谓“快速”给予意见。
- (h) 主席指目前接触的国际船级社曾协助澳洲进行类似评估。

(ii) 检讨船员工作时数、休息和用膳时间以订立指引

- (a) 王世发先生解释，此措施旨在就本地载客船只（第 I 类别船只）的船员工作和休息时数订下指引。有关船员一般按“一天当值、一天休班”的模式工作。此措施包括以下三方面：
- (1) 船员连续航行执勤时间应以六小时为上限，其后应有最少 30 分钟休息时间；

(2) 在一班 24 小时内的总累积执勤时间应以 13 小时为上限；以及

(3) 船员每次用膳时间应最少有 40 分钟。

他阐释时表示，建议先在渡轮实施此项措施，以迅速响应公众的忧虑和关注，然后于适当时间再研究是否对小轮实施此项措施。他又表示，渡轮服务营办商关注船只班次和泊位安排，海事处会就该等事宜与渡轮业再作商讨。他补充说，有关是否把此项措施纳入渡轮发牌条件以便推行一事，现正征询律政司的意见。

(b) 主席表示，巴士公司和香港铁路（港铁）已在这方面订有类似指引，日后落实详细安排时可资参考。

(c) 郭德基先生欲知措施是否为标准工时政策开路，王世发先生响应时强调，该措施的最终目的是让船员有足够休息，从而提高航行安全水平，与标准工时政策是两回事。

(d) 张国伟先生同意措施对航行安全有裨益，但表示近年有多项重要基建工程上马，与渡轮业激烈争夺人力资源，令行业因人手短缺问题加剧而正面临重大困难。他以过去就巴士司机实施的工作和休息时间安排指引为例，指出推行新措施便须增加人手，故人手短缺对在航运业落实新措施会构成重大问题。他希望有更多资源可注入本地航运业界，使萎缩的行业得以持续发展。主席认同人手短缺确实是个严肃的问题，须要航运业界着力处理。

(iii) 拟议立法规定于烟花汇演及其他大型海上活动中船上儿童须全程穿上救生衣及船上须备存乘客和船员名单

(a) 陈卓生先生概括指出，小组委员会同意应规定于烟花汇演及其他大型海上活动进行期间，观赏船上的儿童须全程穿上救生衣及船上须备存乘客和船员名单。他特别指出，措施包括以下四项规定：

(1) 观赏船上所有儿童须全程穿上救生衣；

(2) 观赏船上必须备承载有所需数据的乘客和船员名单；

(3) 为施行上述第(2)项规定，乘客必须向观赏船的船长提供所需数据，否则有关乘客即属犯罪，一经定罪，可处罚款；以及

- (4) 为施行上述第(2)项规定，导游必须向观赏船的船长提供由其照顾的旅客中有意登上观赏船观赏大型海上活动者的所需资料。

他补充，有关的立法建议已提交律政司，现正等候律政司提供意见。

- (b) 主席感谢委员对过去两次大型海上活动的安排给予大力支持，并迅速作出配合，使有关安排赢得传媒和公众的正面评价。

(iv) 在船只驾驶室安装监察设备

- (a) 梁荣辉先生说，原来的建议是在载客量超过 100 人的载客快速船驾驶室安装闭路电视，以记录船只的操作和航行情况，此举可望协助提高船员在船只航行期间的安全意识。然而，由于业界主要担心船员私隐会受侵犯，因而持强烈意见，海事处其后建议在载客量超过 100 人的载客船只驾驶室安装录音器，记录驾驶室内部的通话内容，以助监察船员的表现。他呼吁本委员会委员支持有关建议。
- (b) 温子杰先生指曾数度与业界讨论上述措施，并表示要争取其支持颇为困难。他希望在作出决定前可以有更多时间进行讨论。范强先生认为，鉴于许多大型船公司已配备有关设备，此建议似乎无助于预防意外发生。
- (c) 主席注意到，在大部分海上意外中，人为因素占肇因的八成，但他同意在实施建议前应 与业界进行更多讨论。

(v) 检讨本地渡轮和小轮的最低安全人手编配水平

- (a) 梁荣辉先生表示，建议检讨本地渡轮和小轮的最低安全人手编配水平，是为确保在应付日常运作以至处理紧急情况及执行瞭望工作方面的人手均编配得宜。在厘定本地渡轮和小轮的最低安全人手编配水平时，除考虑船只层数和乘客人数这两项因素外，还会考虑以下两点：
- (1) 应付紧急情况（撞船、触礁、火警、弃船）所需人手；以及
 - (2) 在夜间或有雾的天气情况下，应在人手编制中调配一名船员协助船长进行瞭望工作。

他表示本委员会辖下的本地船只检验工作小组委员会已有共识，同意按上述准则检讨人手编配水平。

- (b) 主席感谢委员在此事上的努力，并促请委员多走一步，在其后的会议订立一个为各方所接纳的方案。

(vi) 促进海上安全的长远宣传及教育策略

- (a) 梁荣辉先生表示，为持续宣传海上安全，海事处将定期举办研讨会。研讨会的对象为两类人士：

- (1) 公众：与有关民政事务处合作，在离岛、西贡或南区为公众每六个月举办一次安全研讨会。海事处将邀请儿童出席，并会请渡轮 / 小轮营办商合办或参与研讨会；以及
- (2) 船员：海事处船舶注册及海员事务部会为商会、船员工会、渡轮 / 小轮 / 街渡营办商及其船长和船员每年举办一次安全研讨会。

他补充，海事处会在船舶经营人的合作下，为参与学校户外康乐活动的大批儿童乘客预先提供有关海上安全的电子材料（如录像带）。

- (b) 主席建议，在向儿童派发宣传海上安全意识的单张时，应同时提供有关大型海上活动的录像资料。他欲知渡轮公司会否预先知悉有大批儿童乘搭渡轮。张国伟先生答称会，并承诺日后会向海事处通报此类活动。主席感谢张先生的积极支持和合作。
- (c) 梁荣辉先生响应裴志强先生关于船上安全标志贴纸的查询时表示，采购程序仍在进行，贴纸将于约 4 月底或 5 月初备妥。（会后补注：预计贴纸可于 2013 年 5 月底前备妥并向船东派发）
- (d) 司徒法先生查询，海事处可会将废弃船只改装成向公众宣扬安全讯息的教育媒介。姜绍辉先生则询问部门会否成立一个海上交通咨询委员会，以听取更多公众人士的意见。主席认同上述建议的良好用意。由于建议可能涉及长远政策，超出本委员会的职权范围，有关委员可在其他平台 / 论坛提出，以便作更详尽的讨论。

(vii) 强化海事处与业界的沟通渠道

(a) 梁荣辉先生讲述三项建议措施的要点如下：

- (1) 除检验工作小组委员会的委员外，海事处可邀请更多持份者以观察员或专家顾问身分出席小组委员会日后的会议；
- (2) 海事处会派员参与业界定期举行的内部技术会议和安全论坛，以加强沟通；以及
- (3) 海事处将会与业界人士一同拜访内地的设备制造商（例如救生设备和其他海事设备制造商等），进行周年考察，以掌握新型产品的最新发展情况，并就有关产品在香港本地领牌船只上的应用加强与业界沟通。

(b) 主席询问委员是否同意在是次会议通过“促进海上安全的长远宣传及教育策略”和“强化海事处与业界的沟通渠道”两项建议措施。委员并无提出其他意见，**本地船只咨询委员会通过该两项措施**，会议至此共通过五项措施。

(viii) 研究要求本地高风险船只装设船舶自动识别系统(AIS)

(a) 陈卓生先生概述议题内容，并作出报告，表示检验工作小组委员会的委员对措施有所顾虑，例如不熟悉 AIS 的操作及安装仪器会构成成本负担。他表示，海事处会接触海事训练学院，安排为业界提供相关的培训课程，让船员熟习 AIS 的操作；并考虑设宽限期，让现有本地船只经营人有充足时间装设仪器。他补充谓，有关建议已作修订，拟于下述四类船只实施：

- (1) 获发牌可运载超过 100 名乘客的船只；
- (2) 总吨在 300 或以上的自航船；
- (3) 用作运载危险品或有害及有毒物质的自航船；以及
- (4) 用作运载危险品或有害及有毒物质的非自航驳船。

检验工作小组委员会将于即将举行的会议上进一步讨论是项措施。

- (b) 黄耀勤先生问可曾就措施咨询货船业。郭德基先生也提出这个问题，并对用作运载危险品或有害及有毒物质的船只装设 AIS 表示同样关注。陈卓生先生向委员保证，海事处已于 2013 年 2 月 5 日前后与业内人士举行会议。业界对有关措施不表反对，但对相关的器材规格和时限感到忧虑。他表示，欢迎黄先生和郭先生随时就该会议的详情与其联络。（会后补注：上述会议于 2013 年 2 月 5 日举行。海事处在必要时会再作安排，与黄耀勤先生和郭德基先生所提及的有关团体举行会议，以争取支持。）

(ix) 检讨法例第 548 章附属法例 K 有关本地船只强制第三者风险保险的规定

- (a) 陈卓生先生讲解第三者风险保险工作小组（工作小组）讨论的三个方案：
- (1) 参照汽车的保额水平，所有本地船只的保额上限订定为港币 1 亿元。
 - (2) 把非载客船只及载客量为 12 人或以下船只的最高法律责任保额由现时港币 100 万元提高至港币 500 万元。就载客量为 12 人以上的船只而言，法律责任保额的计算方法为港币 56 万元（《1976 年海事索赔责任限制公约》所订的现行乘客索赔上限）乘以船只的载客量，上限为港币 3 亿元。
 - (3) 把非载客船只及载客量为 12 人或以下船只的最高法律责任保额由现时港币 100 万元提高至港币 500 万元。载客量为 12 人以上的船只分为 10 个组别。为每一组别订定最低法律责任保额时，以《1996 年海事索赔责任限制公约》所订的现行乘客索赔上限每宗 210 万元为参考基数，乘以假设的最高伤亡人数（乘客数目中位数乘以假设最高死亡率 20%）。根据是项建议，各组别的最低法律责任保额将介乎港币 1,500 万元至 4.7 亿元。

对于最低法律责任的保额水平显著提高，街渡、渔民，内河船只和游乐船只的业界代表提出强烈反对。为释除代表的疑虑，海事处主动要求香港保险业联合会，按上述方案计算出相关保费的预算升幅，并且邀请工作小组内的业界成员考虑哪个方案 / 方向较为可取，以便工作小组于 2013 年 4 月 17 日举行会议时，讨论更见成效。

- (b) 主席感谢各委员就有关措施付出宝贵时间和努力。

(x) 设立海事意外伤亡者援助计划的可行性

- (a) 陈卓生先生表示，海事处会委聘一名顾问研究设立海事意外伤亡者援助基金 / 计划的可行性，基金 / 计划的性质会与交通意外伤亡援助计划类似。有关计划只会向受害人提供紧急经济援助，不会发放补偿金。他补充，4月底或可选定顾问。
- (b) 陈卓生先生并感谢第三者风险保险工作小组众多委员的支持，在该工作小组于2013年3月12日召开的会议上答应日后与顾问沟通。
- (c) 主席请委员在顾问向其查询有关建议基金 / 计划的资料时与顾问合作。

V. 其他事项

(i) 执行救生衣检查工作

- 4. 主席告知委员，海事处已发信通知船公司必须在2013年4月15日或之前符合有关配备足够救生衣的强制性规定。他促请委员向业界转达信息，呼吁业界人士与海事处联络并告知其船只的所在位置，以便海事处就有关规定迅速执行检查工作。
- 5. 裴志强先生指其所属商会的会员过去数日发现有船只被重复检查。主席感谢他们的意见，同意应避免重复检查，以尽量减少对业界造成不便及节省为此而投放的资源。陈卓生先生对于有船只可能曾被重复检查致歉，并请委员体谅，指海事处前线人员由于须于短时间内完成所有船只的检查，工作时间非常紧迫。

(ii) 通过会议文件第 2/2013 号—《工作守则—本地船只上密闭空间工作》拟稿

- 6. 梁荣辉先生报告，《工作守则—本地船只上密闭空间工作》拟稿已于2013年3月4日向委员发出以供通过，发表意见的最后期限为2013年3月26日。他总结时表示，由于没有收到任何意见，本委员会在是次会议**通过该会议文件**。待征询港口行动事务委员会意见后，工作守则拟稿会提交海事处处长批核，之后再安排藉宪报公告。

(iii) 通过会议文件第 3/2013 号—《工作守则—本地船只船上货柜处理》的修订

7. 梁荣辉先生也讲述《工作守则—本地船只船上货柜处理》的修订工作，就建议发表意见的最后期限为本会议举行当日（即 2013 年 4 月 16 日）。有鉴于此，他在会议上询问委员对标题所述文件是否有意见，但未有收到任何意见。本委员会同意通过该文件，待征询港口行动事务委员会意见后，经修订的工作守则会提交海事处处长批核，之后再安排藉宪报公告。

VI. 下次开会日期

8. 议事完毕，会议于下午 4 时 30 分结束。下次会议日期容后公布。