

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
第一次會議記錄

日期：2012 年 11 月 8 日（星期四）

時間：上午十時十分

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）

陳卓生先生（主席）	海事處
王世發先生（主席）	海事處
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
溫子傑先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
伍兆緣先生	港九小輪控股有限公司（港九小輪）
胡家信先生	華南拖船有限公司（華南拖船）
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
李甫文先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
李建華先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪） ／香港海員工會
左宜安先生	香港油蔴地小輪有限公司（油蔴地小輪）
陳錦標先生	愉景灣交通服務有限公司（愉景灣交通）
羅愕瑩先生	財利船廠有限公司（財利船廠）
范強先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
黎海平先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
李誠慶先生	西貢街渡商會
李展濤先生	香港滑水總會
張溢良先生	西貢遊艇協會
Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
張新明先生	白沙灣遊艇會
劉國霖醫生	遊艇營運
吳一鳴先生	黃金海岸遊艇會（黃金海岸）
郭志航先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
黃耀華先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
馬志維先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
陳志明先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
張有光先生	發達行
麥安基先生	康樂及文化事務署（康文署）

陳漢斌先生	海事處
李建邦先生	海事處
孫志強先生	海事處
王永泉先生	海事處
侯鎮邦先生（秘書）	海事處

因事缺席者

Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
張寶昌先生	香港水上電單車協會（水上電單車）
Mr. Alan REID	白沙灣遊艇會
張志泉先生	港九漁民聯誼會（港九漁民）
黃錦桂先生	愉景灣交通服務有限公司
邱麗絲女士	康樂及文化事務署（康文署）
吳錦嫻女士	運輸署
阮榮昌先生	運輸署
張錫桓先生	海事處

I. 開會辭

陳卓生先生（海事處）與王世發先生（海事處）歡迎業界人士出席是次會議。陳先生向與會者解釋會議目的及議程，並介紹出席會議的政府部門代表。陳先生希望透過本會議的討論，收集業界的意見，落實新措施，從而改善海上安全。

II. 討論事項

1. 海上交通管制及安全措施

2. 陳卓生先生（海事處）先就第一項議程作簡介，指出當局自 90 年代初就維港內進行的煙花匯演或其他大型活動實施海上交通管制措施，詳見會議文件第 1／2012 號第 6 段。由於這些措施僅屬指引性質，故此在執法上存在困難。海事處注意到過往在煙花匯演或其他大型活動完結後，有少部分船隻在疏散時超速。陳主席向與會者講述將會有工作小組負責跟進船隻超速問題，並希望與會者為工作小組提供意見，令香港成為更安全的港口。海事處將於 11 月 20 日與相關政府部門會面，商討及擬定出處理事件的方向與原則；並將於 11 月 27 日與業界會面時再作討論。工作小組的討論取得成果後，海事處將於本會日後的會議向業界講述結果。另一方面，海事處正準備透過電視、電台、海報及單張等渠道，向市民及業界人士宣傳海上安全的重要性和須注意事項，預計可在聖誕前推出。

3. **李建邦先生（海事處）**補充，希望可以長遠解決活動完結時，船隻疏散造成混亂的問題，並訂立有效的措施去疏散船隻。
4. **張國偉先生（新渡輪）**說，希望政府向市民解釋港口解封時的有關安排，以免部分乘客不滿，向船長施壓，逼使船長在海面船隻尚未完全疏散時航行。
5. **伍兆緣先生（港九小輪）**指出，由於假期間船隻眾多，容易產生危險情況，希望政府可以做好協調工作。
6. **張溢良先生（西貢遊艇協會）**提出兩點：首先，應該考慮將燒煙花的時間提早或者延遲，因為燒煙花的時段屬於繁忙時間，容易造成意外；另外，政府必須懲罰不遵守規則的超速船隻，並建議政府考慮引入技術，情況就像交通警使用鐳射槍偵測車速一樣，以協助檢控超速船隻。
7. **李建邦先生（海事處）**回應，會檢討現有措施，希望可以找出長遠解決船隻超速問題的方法。**李先生**表示，現有的措施不可能攔截所有超速船隻，而且在攔截超速船隻時可能對其他船隻構成危險。海事處正研究在解封限制區封鎖線時有系統地把東西兩條限制區封鎖線逐步向內移動，而並非一次過解封，避免船隻為爭先到碼頭落客而造成混亂和超速的情況，但這個方案仍然要與水警商量，而且要解決東西兩方解封後船隻相遇的問題。至於檢控超速船隻方面，現時仍未找到可以不危及執法船隻和其他船隻的有效方法。**李先生**鼓勵業界提出更多建議，以改善海上安全。
8. **李展濤先生（香港滑水總會）**表示，應該採取比較進取的手法去處理超速船隻問題。**李先生**建議，在燒煙花前，在海上拉起顯眼的黃色警告橫額，用擴音器警告船隻切勿超速，並聲明會拍攝影片作檢控用途。
9. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**提出兩點意見：首先，海事處必須加強監控，他建議可以考慮引入許可證系統，讓海事處能夠掌握觀賞船隻資料，亦可能確保遊艇會能夠規管旗下的船隻；另外，可以考慮應用船舶自動識別系統，並研究是否可以利用此系統作為法庭認可的證據。
10. **陳卓生先生（海事處）**回應，政府有考慮為遊樂船設立許可證系統，但仍要考慮多方面因素和落實方法，並須研究落實後的成效。至於船舶自動識別系統的應用將於另一個工作小組的會議討論，政府會積極考慮推行。**陳先生**表示，船舶自動識別系統是頗為可靠的系統，但能否作為法庭認可的證據，則要視乎個別個案的情況和證據條例的規定。

11. **張有光先生（發達行）**表示，部分船隻在活動完結時，急於返回碼頭爭奪位置，因此有超速的情況。其他船隻受超速船隻影響，導致船身顛覆，故此亦被迫加速。**張先生**建議政府加強檢控，就像處理路面超速車輛一樣，必要時考慮吊銷船長牌照，亦可以考慮在碼頭位置錄影，以加強阻嚇作用。
12. **范強先生（海港運輸業）**表示，船隻超速很多時是由於船長的僱主要求，因此希望政府能夠作更多宣傳，並在制訂罰則時不要只針對船員。
13. **張國偉先生（新渡輪）**指出，部分新型遊艇有超速和不依照航道航行的情況，亦有部分遊艇停泊在渡輪碼頭，早前已就此向船隻航行監察中心作出投訴，而這種現象亦時有出現。
14. **李建邦先生（海事處）**回應，海事處的海港巡邏組將加強巡邏，並跟進船隻違規的個案。
15. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，有關船隻於大型活動完結後疏散時超速的問題，已經討論多年，但一直未有實際行動。**郭先生**建議，即使檢控困難，仍然要展開追截，最少要拖慢違規船隻的速度，並拍下照片作檢控用途，希望可以起阻嚇作用。
16. **張溢良先生（西貢遊艇協會）**表示，一般出租遊艇航行速度不高，問題是出於一些私人遊艇很多時候是受其它船隻影響。由於香港不少遊艇會都未被邀請到是次會議，**張先生**建議海事處發出指引予全港遊艇船東及遊艇會，提醒航行安全的重要性及觀賞煙花應注意的事項。
17. **李展濤先生（香港滑水總會）**稱，大眾需要了解船隻超速是不合法的，因此政府需要加強宣傳。另外，政府應該動用水警及海關的高速船隻負責追截超速船隻的工作。**李先生**亦建議海事處添置高速船隻作追截超速船隻用途。
18. **劉國霖醫生（遊艇營運）**提醒，船員只是受薪員工，只能聽從老闆的指示，並無選擇；而老闆很多時候未必了解香港的海事法例。另外，**劉醫生**指出宣傳海報與傳單的成效有限，而且很多擁有遊艇的人都不會閱讀遊艇會的會訊。
19. **吳一鳴先生（黃金海岸）**表示，很多時候被檢控的會員都是同一批多次違反規則的人，建議想辦法令這些違規者感到丟臉。
20. **陳卓生先生（海事處）**作總結，首先感謝業界提供的寶貴意見。**陳先生**指，管制海上超速船隻是一個挑戰，海事處會盡力加強海上安全措施。海事處現正徵詢律政司的意見，希望措施能夠有良好的法律基礎。對於船東方面，**陳先生**

表示，現時已經考慮落實一些措施，屆時將會多管齊下，透過發出指引和宣傳等各種渠道，盡力改善海上安全。

2. 檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度

21. **王世發先生（海事處）**先就第二項議程作簡介，提及海事處於 10 月 26 日召開本地船隻諮詢委員會會議，與各業界代表就船隻安全檢查中發現的問題、安全設備及安全管理、安全意識和即時可落實的安全措施等作出詳細討論。會上亦達成共識，同意需檢討駕駛本地載客船隻的船長和出租遊樂船隻的操作人員之考試綱要及考試制度，並提出建議改善的措施，以促進海上安全。其中，需要檢討並可以作出改善的範圍共五項，詳見會議文件第 2/2012 號第 3 段。會議文件第 2/2012 號的附件一是本地船隻船長及遊樂船隻操作人的考試規則綱要，供業界簡單了解各個級別的考試範圍。**王先生**提醒，在早前的諮詢委員會會議中，有委員提出考試並未包含航行安全意識與危機處理。透過是次會議，**王先生**希望落實改善措施的方向，並收集業界意見。

22. **張國偉先生（新渡輪）**表示，在船長的專業訓練內容方面，可以增加實習的比重，例如要在實習試測試船長駕駛高速船的反應。另外，**張先生**指出由於海事行業老化，現時行業出現青黃不接的現象：年齡大於五十歲的船長雖擁有豐富經驗，但已缺乏動力；較年輕三十歲的一輩則普遍缺乏經驗。因此，**張先生**建議加強年輕一代的培訓，並積極為行業吸納新力軍。

23. **王世發先生（海事處）**回應，希望透過會議的討論，落實措施，提升船長操控船隻的專業水平，並強調某些措施只適用於本地載客船隻的船長和出租遊樂船隻的操作人員。鑑於持有一級證明書的船長未必能夠駕馭快速船，**王先生**指出其中一個方案是將快速船定為類型級別。至於有關行業的新血問題，將不會在是次會議討論。

24. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，行內持有一級證明書的船長已最少擁有五至六年經驗，能夠駕馭 1600 噸以下船隻。另外，**郭先生**亦於會上詢問高速船的定義。

25. **王永泉先生（海事處）**指，本地法例對屬動力承托船舶器的高速船是根據公式釐訂而有定義，但快速船則沒有定義。**王世發先生（海事處）**補充，海事處會評估本地水域快速船的定義。至於考試內容方面，海事處正考慮加強駕駛態度、航行安全意識及危機處理幾個方面，並就快速船船長應否需要有類型級別牌照作考慮。

26. 郭志航先生（海上遊覽業）表示，10月1日的意外屬個別事件，如果因為這次事件令2007年已經修訂過的考試制度複雜化，會影響業界及行業發展。
27. 王世發先生（海事處）回應，同意2007年所作的修訂，而海事處亦無意破壞現行考試制度或令考試複雜化，只是希望透過修訂，進一步改善海上航行安全。王先生再次強調建議的措施是以本地載客船隻的船長和出租遊樂船隻的操作人員為主，使船長得到溫故知新的機會並能持續地保持其專業水平。
28. 劉國霖醫生（遊艇營運）表示，原則上同意有空間作出修訂，但強調這次意外屬於個別事件，於考試中加入新項目亦未必有幫助，並認為事情可待政府調查有結果後再作檢討。
29. 王世發先生（海事處）回應，現時事件仍在調查中，因此尚未有官方定案，但這並不代表各方不能就完善考試制度而作出改善措施。各方的努力正是讓公眾了解業界正不斷尋求提升海上安全的方法。
30. 張國偉先生（新渡輪）表示，有關安全意識的課程，可以考慮以進修課程形式提供，而非融入現行考試制度。
31. 伍兆緣先生（港九小輪）表示，贊成完善考試制度，提供進修課程讓船長溫故知新，但希望修訂不會增加船長的壓力。
32. 李甫文先生（新渡輪）表示，可以考慮引入扣分制度，並避免為船長安排繁複、一連串的訓練課程。
33. 黃耀華先生（海上遊覽業）表示，希望發出的牌照可以保持長期有效，尤其是長期無間斷於業界工作的人；另外，黃先生亦鼓勵海事處關注客輪駕駛室內是否有足夠船員工作。
34. 王世發先生（海事處）回應，有關人手編配問題，將於另一個小組委員會中討論。
35. 黎海平先生（海港運輸業）建議，可以考慮由船公司負責向海事處定期匯報船長的表現，並對表現良好的船長表示認可，讓船長知道獲發牌照後仍需繼續學習。
36. Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）表示，遊艇會會員表示對船隻速度關注，認為有必要定義何謂高速船，並將駕駛高速船的資格作延伸牌照處理，定期作檢討。

37. **張有光先生（發達行）**表示，船員學歷不足，擔心船員在筆試的表現欠佳。**張先生**亦指出，對比路面撞車事件，撞船事件並不常見，船長一般都甚有經驗，認為太多規管不利行業發展。
38. **姜紹輝先生（水上漁民）**建議不應該每發生一件事故就急於修改考試制度。另外，有關推行海上安全意識，目標應該是所有船隻而不只是本地載客船隻。
39. **郭德基先生（電船拖輪商會）**強調經驗的重要性，並指出在應對突發事故時，需要的是實際經驗。
40. **張溢良先生（西貢遊艇協會）**表示，在聘請船員時除了考慮經驗外，亦要考慮船員操守。**張先生**指出雖然海上發生的意外比較少，但卻引起社會較多的關注，建議政府檢討考試制度，但切勿矯枉過正。另外，**張先生**建議在現行二級牌照考試加入實習試。
41. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，一般來說擁有二級船長牌照的人已經有頗豐富的經驗，擔心修訂考試制度會影響業界發展，並建議政府對症下藥，集中改善船長的駕駛態度，並加強對違規船長的罰則。
42. **范強先生（海港運輸業）**表示，海事訓練學院並未能為船長提供足夠的課程，而市面提供的課程選擇與時數都比較少，給予學員的靈活性低，而且課程的價錢亦昂貴。現時，海港運輸業總工會已為船長安排三十六小時的訓練課程，價錢亦較市面的課程便宜，但似乎對船長來說課程選擇仍然不足。**范先生**希望海事處可以制訂明確的訓練制度和提供更多有關船長訓練的資料。
43. **王世發先生（海事處）**總結，感謝業界提供的寶貴意見，並再次強調建議的措施是以本地載客船隻的船長和出租遊樂船隻的操作人員為主。**王先生**希望透過訂立明確的方向，推出改善措施以加強現行的考試制度，提昇航行安全的水平。**王先生**再次強調海事處並沒有意思去破壞現行考試制度。從會議中的意見顯示，業界並沒有反對提高現時船長對航行安全的意識與危機處理的認識。透過完善考試制度，海事處希望鼓勵船長持續進修，給予他們不斷溫故知新的機會，藉以保持其專業水平。另一方面，海事處會繼續研究是否需要為快速船作定義並設立特別類型的考牌制度，亦會研究是否需要船長作實習考試，以確保船長有足夠能力駕駛快速船。由於海事處未必有足夠資源應付大量船長的實習考試，因此會考慮應用模擬駕駛系統，但亦瞭解部分船長未必習慣使用這種系統，因此仍然會聽取不同意見，尋求適合的改善方案。而與會者亦有提出由僱主證明船長的航行表現，提供增進海上航行知識的課程等不同意見。另外，**王先生**提醒與會者如果

政府需要加強對違規船長的罰則，則有必要考慮修例。**王先生**表示，希望與會者能提供更多意見，並期望在明年二月達成初步共識。

3. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式

44. **王世發先生（海事處）**就第三項議程作簡介，表示需要檢討本地載客船隻的船員值班和作息安排，詳見會議文件第3/2012號第3段。首先要探討的問題是船員是否得到足夠的休息。有關船員的作息安排現時並未有明確規則，而按照勞工條例，目前亦沒有訂立最高或最低工時。參考港澳航線的工作安排，船長日間工作不多於11小時，每月工作不超過240小時，航班中間有休息時間，而船員駕駛夜間航線時一般只會來回港澳兩次。在早前的本地船隻諮詢委員會會議，業界曾反映船長沒有吃午飯或如廁的時間。**王先生**希望透過會議討論，就船員的作息安排訂立業界標準。另外，亦希望訂立渡輪加班安排的守則。

45. **張國偉先生（新渡輪）**表示，由於運輸行業已經被分拆，業界缺乏足夠資源作調配，因此鼓勵由運輸署介入，協助解決問題，以改善加班與人手的安排。

46. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，船員航行與當值時間有著不同的配搭，較難為業界訂立劃一的標準。

47. **王世發先生（海事處）**回應，運輸署負責發牌，而由於運輸署今日並沒有出席會議，海事處無法代表運輸署回應問題。按照現時資料顯示，海事處理解船員的工作安排一般是上班一天再休息一天，而其中上班時間並非連續不斷地工作24小時。

48. **李甫文先生（新渡輪）**表示，現行上班一天再休息一天的安排是業界常規，而海員亦對此安排表示滿意，但希望了解海事處是否對這項議題有既定立場。

49. **王世發先生（海事處）**回應，知道工會對作息安排持不同意見，部分海員對現行制度滿意，而部分則對此制度有不滿。現時可以考慮的角度包括航次安排、編更時間，和船員是否善用非航行時間休息。為進一步了解適合本地船員的工作時間安排，**王先生**鼓勵與會者提供其它國家船員工作時間的資料。

50. **張溢良先生（西貢遊艇協會）**表示，業界普遍接受上班一天再休息一天的安排，而這個安排亦運作良好。現時重點在於釋除公眾疑慮，確保公眾了解船員應該有足夠的時間休息。

51. **張國偉先生（新渡輪）**表示，有關工會公佈的各種調查結果，由於工會未必有全面諮詢所有會員，因此對部分調查結果的代表性存疑。

52. 郭德基先生（電船拖輪商會）表示，期望工會與資方可以達成共識。郭先生並不贊成採用工作 8 小時再休息 16 小時的方案，因為現行上班一天再休息一天的方案行之有效。

53. 溫子傑先生（電船拖輪商會）指，船員應該可以妥善管理當值時間，分配午飯、上廁所與休息的時間。

54. Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）詢問勞工處在海員工時這項議題上扮演甚麼角色。Mr. EASTHAM 理解政府未必能就這個議題的每一項細節立法，建議海事處為業界提供指引。

55. 王世發先生（海事處）認同無法就每一項細節立法；並表示據他的了解，勞工處就各行業的工時安排，一般會尊重個別行業的習慣。王先生最後作總結，再次感謝與會者提供的寶貴意見，並表示海事處會保持開放的態度去接受業界的建議。往後的會議會繼續就此議題討論，在定出業界認同的標準後，還需要業界自律，切實執行。

III. 下次會議日期

56. 下次會議日期定於 2012 年 11 月 29 日（星期四），上午十時正，於中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室內進行。

IV. 散會時間

57. 會議於下午一時十分結束。