

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
第三次會議記錄

日期：2012 年 12 月 28 日（星期五）

時間：下午 2 時 30 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）
黃可任先生	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	香港油蔴地小輪船有限公司（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）
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
范強先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
李誠慶先生	西貢街渡商會
Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
張寶昌先生	香港水上電單車協會（水上電單車）
張新明先生	白沙灣遊艇會
黃耀華先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
郭志航先生	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）
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
李善昌先生	香港警務處
阮榮昌先生	運輸署
邱麗絲女士	康樂及文化事務署（康文署）
李建邦先生	海事處
羅立強先生	海事處

黎英強先生 海事處
侯鎮邦先生（秘書） 海事處

列席者

陳孟富先生 運輸及房屋局

因事缺席者

Mr. Roger EASTHAM 香港遊艇會
李展濤先生 香港滑水總會
黎海平先生 海港運輸業總工會（海港運輸業）
張溢良先生 西貢遊艇協會
陳志明先生 香港船廠有限公司（香港船廠）
張志泉先生 港九漁民聯誼會（港九漁民）
吳一鳴先生 黃金海岸遊艇會（黃金海岸）
劉國霖醫生 遊艇營運
Mr. Alan REID 白沙灣遊艇會
黃錦桂先生 愉景灣交通服務有限公司
張有光先生 發達行

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。

II. 通過上次會議紀錄

2. 由於會上並沒有委員提出修訂建議，上次會議記錄獲得通過。

III. 討論事項

1. 海上交通管制及安全措施

3. 陳卓生先生（海事處）表示，有關海上交通管制措施，海事處已於上次會議後與業界及有關政府部門商討，並會按照上次會議所述的新安排將維港逐步解封。在新安排下，解封時限制區西面封鎖線會以大約五節速度向東面移動，預料可以減少過往因兩條封鎖線同時解封而產生對頭船相遇的情況。海事處亦希望這個安排可以盡快疏導離島的載客船隻。另外，為了讓市民及業界了解旨在加強觀賞船隻安全的新安全措施，政府已將早前製作好的宣傳單張及海報分發予業

界，並由 2012 年 12 月 21 日開始，於電視及電台播放宣傳短片及聲帶。海事處亦會於大型節慶前夕再次提醒市民有關安排，希望以上的宣傳工作對業界執行新措施時會有所幫助。如乘客對新措施有不了解的地方，業界可以建議市民撥電 2385 2791-2 向海事處海港巡邏組查詢。另外，**陳先生**亦特別要求業界提醒船長或操作船隻的人士不應在酒後駕駛船隻。

4. **李建邦先生（海事處）**補充，海事處已發出海事處佈告 2012 年第 173 號（即**會議文件第 4/2012 號**）並將佈告上載到海事處網頁，佈告詳細解釋有關新年除夕倒數活動的海上交通管制措施。海事處將於除夕當日劃分兩個指定水域為觀賞區，而觀賞區僅供觀賞船隻進入，預計觀賞區將足以容納當日的觀光船隻。位於尖沙咀及中環一帶的登岸梯級將於倒數活動期間封閉，以配合岸上的人潮管制。海事處亦會在當日加強巡查觀賞船是否確實遵守安全措施，特別是兒童是否已穿著救生衣，以及船上是否備有乘客及船員名單。**李先生**希望措施能夠回應社會對海上安全的訴求。

5. **李善昌先生（香港警務處）**指出，從上次會議記錄中注意到各委員對船隻超速非常關心，因此水警將會於活動期間加強反超速行動，確保船隻遵守維多利亞港的速度限制。另外，**李先生**亦鼓勵船長應該要考慮清楚離開匯演控制區域後的回程路線。

6. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**回應，業界會盡量配合有關新安排。

7. **陳卓生先生（海事處）**感謝業界合作，並表示若與會者同意收到海事處發出的海事處佈告，便會把與會者加入佈告的分發名單中。由於會上沒有任何人士表示不願意收到佈告，秘書將於會後以電郵或傳真方式發放佈告予所有與會者。

2. 檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度

第一點：探討短期海事課程和在職證明項目

8. **黎英強先生（海事處）**向與會者介紹**會議文件第 5/2012 號**。**黎先生**表示，由於報考本地船隻船長三級證明書的人士（下文簡稱「考生」）只須提供相關工作證明而無須接受系統性的培訓，因此海事處建議考生須修畢一個 70 小時的海事課程。課程不設考試，修讀課程的時間可計算在考生所需的一年在職服務年資內。另外，僱主亦須為考生提供**會議文件第 5/2012 號**中列出的八個基本在職培訓項目。

9. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，於船上工作的人士如要修讀課程，將會面對很大困難，尤其是當他們要出海工作的時候，未必能夠抽空上課。
10. **黎英強先生（海事處）**回應，有關課程可以按照學員的情況，提供不同的授課時間，例如課程可以是為期十天，每天七小時；或者為期二十晚，每堂三個半小時。鑒於過往考生可能缺乏航海經驗，而且未有系統化的學習，課程將確保將來的考生具備一定的專業和航行知識。
11. **伍兆緣先生（港九小輪）**表示，由於 70 小時的課程頗長，而且行業尚未解決船員工作時間的安排，船員未必能夠抽身參加課程。
12. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，海事處於之前的會議曾表示無意提高考試門檻，而現時卻要加入海事課程，似乎與早前的意見不符。
13. **王世發先生（海事處）**回應，海事課程在之前的兩次會議中均有討論，並不是新加入的議題。海事課程和在職培訓的目的，是希望透過系統性的培訓令考生具備一定的專業水平，特別是在航行駕駛態度、安全意識及危機處理能力這三方面的知識。如**會議文件第 5/2012 號**所示，2011 年三級證明書考試僅四成多合格率，考生的水平差異頗大。**王先生**強調，計劃中的海事課程並沒有加長考生所需的一年在職服務年資，而且各項細節（包括課程時間）可以繼續商討。**王先生**希望業界能夠同意考生在參加三級證明書考試前必須參加這個海事課程。
14. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，現時業界對員工的培訓已經頗為嚴格。**郭先生**亦指出造成早前意外的，乃是具豐富經驗的船長，而非初入行的船長；並提醒與會者現時的討論並未聚焦在提高駕駛態度及安全意識等方面。
15. **張國偉先生（新渡輪）**詢問，考生在考試的哪一個部分表現欠佳。另外，他希望知道考取船長證明書的合格率低，是否因為考生的學歷低。
16. **程岸麗女士（海港運輸業）**就課程提出多個問題：海事課程是否包含實際駕駛操作測試及雷達訓練？雷達訓練是否包含在海事學院的證書課程內？海事課程是否包含實習操舵的訓練？海事課程的長短能否調整，例如考生的一年在職服務年資可否由十個月的海事課程和兩個月的在職服務組成？
17. **王世發先生（海事處）**回應，考生可以在一年在職服務期間的任何時間參加海事課程，課程不設考試或實習。有關課程的內容與師資方面，將會由海事處制定和監管，確保提供的課程有系統且達到一定水平。至於考生的學歷水平，由於海事處沒有用學歷將考生分類，故此未有這方面的資料

18. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**詢問，是否可以在下次會議提供 2012 年申請報考各級船長證明書的人次與合格率。
19. **伍兆緣先生（港九小輪）**詢問海事課程包含甚麼內容。
20. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，現時考試並沒有實際駕駛操作測試，故此學員一般已經在考試前作準備，吸收了足夠的理論知識。至於 70 小時的海事課程，在海上工作的人士（包括駕駛遊艇的人士）很難抽空參加。**姜先生**亦希望這個海事課程能夠列為持續進修基金課程。
21. **程岸麗女士（海港運輸業）**贊成將這個海事課程列為持續進修基金課程，並認為可考慮將課程交由職業訓練局負責教授。
22. **郭志航先生（海上遊覽業）**建議，海事處應該參考建造業訓練局的做法，為新加入海事行業的人士提供一定的薪金津貼；**郭先生**亦表示現時海事行業有太多規限。
23. **王世發先生（海事處）**感謝與會者提供意見，並總結與會者同意考生應修畢一個海事課程和提供在職培訓證明。至於課程時間的長短及課程內容等可在往後會議再作總結。就 2012 年申請報考各級船長證明書的人次與合格率數據，可以在下次會議提供。

第二點：探討船長持續進修的方向

24. **王世發先生（海事處）**向與會者介紹**會議文件第 6/2012 號**，希望為本地載客船的船長安排持續進修的機會，以提高和保持其專業及航行知識水平。這個安排包含以下三個重點：要求船長（一）每 5 年有 3 年由僱主證明的駕駛載客船隻的服務年資；（二）在以上同一個 5 年內有 2 次參與由僱主舉辦的公司內部培訓；和（三）在以上同一個 5 年內每年都有參與由海事訓練學院或工會、商會舉辦的「一天本地船舶船長複修課程」，並持有參與課程的證書；複修課程的內容包括海上避碰、緊急應變措施、海上救生和安全航行意識等。
25. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**詢問，以上的持續進修安排適用於哪些船隻。
26. **王世發先生（海事處）**回應，持續進修安排適用於所有本地載客船隻。
27. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，躉船及拖船並非載客船隻，但有時候會接載少量乘客，因此關注持續進修安排是否適用於躉船及拖船。

28. **王世發先生（海事處）**表示，持續進修安排僅適用於第 I 類別船隻。
29. **范強先生（海港運輸業）**詢問，有關「每 5 年有 3 年由僱主證明的駕駛載客船隻的服務年資」的要求，可否用強積金供款記錄作證明。
30. **郭志航先生（海上遊覽業）**詢問，如未能符合「每 5 年有 3 年由僱主證明的駕駛載客船隻的服務年資」的要求，會否影響船長證明書的效力。
31. **黎英強先生（海事處）**表示，除了「每 5 年有 3 年由僱主證明的駕駛載客船隻的服務年資」的要求外，亦可以考慮用另一種機制，例如由船公司為一些長時間沒有駕駛船隻的船長提供訓練。這些安排可以在會議上討論。
32. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，香港目前已經有很高的航行標準，如果再增加上述要求，對行業負擔很重，亦對 2007 年檢討過的考試制度構成影響。**郭先生**表示能夠接受溫故知新的訴求，但認為首兩點的安排會將行業的門檻提高。
33. **李誠慶先生（西貢街渡商會）**表示，部分提供街渡服務的公司只由東主一人組成，因此是否須由僱主證明自己的服務年資。另外，**李先生**詢問進修要求會否只限適用於載客數量達 60 人以上的船隻。
34. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，職業訓練局雖然有為船長提供複修課程，但報名人數太多，經常滿額。**溫先生**亦表示對是次會議提出的首兩點安排有所保留。
35. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，原則上同意為船長提供持續進修的機會，但若強制須為船長提供訓練，改變現行機制，則會表示反對。
36. **王世發先生（海事處）**總結，與會者對本地載客船船長長須持續進修的安排表示同意。持續進修不設考試，亦不會令船長因一段長時間沒有駕駛船隻而被收回船長證明書。至於與會者提出的兩點意見，包括一人街渡公司和處理船長長時間沒有駕駛船隻的問題，海事處會再參詳有關安排。

第三點：探討實際駕駛操作測試的要求

37. **黎英強先生（海事處）**向與會者介紹**會議文件第 7/2012 號**。現時，持有本地船隻船長證明書和遊樂船隻操作人證明書的人士無須通過實際駕駛操作測試（下文簡稱「操作測試」），便已可駕駛載客船隻。因此，海事處建議（一）

須由持有船長一級證明書的船長駕駛的本地載客船隻；以及（二）須由持有遊樂船隻一級操作人證明書駕駛的出租遊艇，其船長和操作人均應接受操作測試。

38. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，擔心這些測試會涉及相當多船長，當中出租遊艇操作人更可以是數以千計。另外，**郭先生**亦對有關操作測試的詳細安排與相關培訓表示關注。

39. **王世發先生（海事處）**回應，由於須參加操作測試的人士眾多，會考慮用模擬駕駛系統的形式進行。至於有關操作測試的細節，可以在會議上討論。

40. **黃耀華先生（海上遊覽業）**指，現時出租遊艇發生事故的比率很低，而且出租遊艇操作人一般大約 50 至 55 歲，模擬駕駛系統操作測試對他們未必適合，因此建議海事處可考慮用一天的課程代替。

41. **伍兆緣先生（港九小輪）**詢問舉行操作測試的目的。

42. **王世發先生（海事處）**回應，對船長或操作人日常的航行有信心，但擔心部分船長欠缺接觸大霧、大雨等特殊情況的經驗，因此有必要安排操作測試。

43. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**質疑，是否仍然有需要繼續提高行業的標準，並表示推行各項措施有矮化本地船長之嫌。

44. **陳孟富先生（運輸及房屋局）**強調，必須將私人駕駛船隻與船長駕駛載客船隻的情況分清楚。政府能夠理解業界對提高行業標準的壓力，但面對科技的進步，業界亦可以考慮更新現有標準。如果業界遇上財政或時間方面的困難，政府亦會考慮酌情處理或提供協助。

45. **張國偉先生（新渡輪）**表示，操作測試未必適用於所有船隻，例如境內外的船隻都會遇上不同的情況，因此操作測試有需要按照船長操作的船隻類型及情況作出調整。

46. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，現時很多措施（例如在駕駛室增設錄影系統）都無助於改善海上安全。

47. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，不同船隻會遇上不同的情況，因此模擬駕駛系統很難將個別船隻的情況模擬出來，而部分船長及操作人亦未必適合參加模擬駕駛系統操作測試。現時在海面出現的意外有時候是由部分缺乏經驗的私人遊艇操作人造成。

48. **李甫文先生（新渡輪）**表示，澳門採納船隻類型級別考試後發生了多次事故，故此訂立船隻類型級別考試未必對業界有幫助。

49. **王世發先生（海事處）**表示，模擬駕駛系統操作測試僅限本港水域，並不適用於跨境船隻，而操作測試亦不是關於船隻的操作性能或船隻類型級別，而是集中在船長平常較少接觸到的特殊情況。**王先生**強調並非質疑船長駕駛能力，而是希望測試和加強船長的現實應變能力。

50. **姜紹輝先生（水上漁民）**提出，可以考慮讓所有與會者嘗試操作模擬駕駛系統，再讓與會者作出決定。

51. **王世發先生（海事處）**表示，會研究是否可能讓所有與會者參觀模擬駕駛系統。

第四點：探討快速船類型級別證書的要求

52. **王世發先生（海事處）**向與會者介紹**會議文件第 8/2012 號**。由於近年快速船隻的數量持續增加，因此有必要確保船長對所駕駛的快速船具備應有的操控和緊急應變能力。現時有需要定出快速船的定義，並決定是否有需要設立類型級別證書。

53. **郭德基先生（電船拖輪商會）**詢問，除了文件所提及的兩種定義方法，若以每小時高於 20 海里的船速為快速船定義的基準，有多少艘船隻的船長未具備類型級別證書。

54. **王世發先生（海事處）**回應，若按每小時高於 20 海里作定義，則約有 24 艘。現時沒有快速船的定義，因此採用不同的公式將得到不同的答案。

55. **伍兆緣先生（港九小輪）**未有收到公式，因此暫時無法決定哪個定義比較合適。

56. **張國偉先生（新渡輪）**表示，類型級別證書對船長是比較高的要求，因此有需要為持有類型級別證書的船長安排身體檢查。

57. **王世發先生（海事處）**回應，會於會後將高速船定義的國際公式發給與會者，讓與會者可以對自身公司的船隻作計算。

58. 胡家信先生（華南拖船）表示，有必要研究如何提高海事行業的人職人數，如繼續提高行業的要求，對行業缺乏新人的情況沒有幫助。

59. 王世發先生（海事處）回應，這項議題並不是由這個會議討論。

3. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式

60. 王世發先生（海事處）向與會者介紹會議文件第 9/2012 號。文件的列表總結了業界普遍採納的船員工作模式和船員的作息安排。為確保船員在當值時有充分休息以避免過度疲勞，海事處建議（一）連續航行執勤時間應設有上限；（二）累積航行執勤時間應設有上限；以及（三）應設有最基本的用膳時間。王先生邀請與會者就此議題表達意見。

61. 郭德基先生（電船拖輪商會）詢問，船員的作息安排是否與最高工時的討論有關。

62. 王世發先生（海事處）表示，船員的作息安排與最高工時無關，而船員作息安排應確保船員在當值時有充分休息，避免過勞。

63. 張國偉先生（新渡輪）對設立有關上限表示重視，因為船公司亦非常關注公眾的海上安全。不過現時碼頭泊位緊張，持牌渡輪只有一個泊位，導致船員無法泊岸休息。張先生建議政府增加泊岸設施，否則如按照會議文件設定上限，船公司只能減少航班的加班次數。

64. 程岸麗女士（海港運輸業）表示關注船員的作息安排，亦對設定上限的安排表示贊成。

65. 姜紹輝先生（水上漁民）提出，可以考慮輸入外地船員或者由政府補貼船公司的可能性。

66. 王世發先生（海事處）回應，現時只須就早前談及的三個範圍設定標準。以新加坡的情況為例，船員的持續航行執勤時間以 6 小時為上限。

67. 張國偉先生（新渡輪）表示，如果設定限制時能夠給予船公司彈性，那是可以接受的；否則，如果硬性規定持續航行執勤時間不得超過 6 小時，便會對船公司構成壓力，因為現時船公司的人手不足。

68. 王世發先生（海事處）要求與會者研究海事處三個建議的可接受範圍和需要有多大的彈性。

69. 張國偉先生（新渡輪）表示，在政府提出一個標準後，業界可以跟從政府訂立的標準，但這些標準有可能對票價構成影響，到時候便要考慮市民的承擔能力。

70. 王世發先生（海事處）總結，希望與會者能夠仔細考慮應該訂立怎樣的標準範圍，並於下次會議繼續討論。

IV. 下次會議日期

71. 委員一致表示手頭工作很忙，希望下次會議安排在農曆新年後舉行。下次會議定於 2013 年 2 月 21 日（星期四）下午兩時半，於中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室進行。

V. 散會時間

72. 會議於下午 5 時 18 分結束。