

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
第四次會議記錄

日期：2013 年 3 月 1 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）
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
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）
盧子康先生	愉景灣交通服務有限公司（愉景灣交通）
陳錦標先生	愉景灣交通服務有限公司（愉景灣交通）
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
安民生先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
祁理權先生	香港雙體船會
李誠慶先生	西貢街渡商會
Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
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
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）
陳志明先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
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）
梁錦瑚女士	翠華船務（香港）有限公司（翠華船務）
張國平先生	珀麗灣客運有限公司（珀麗灣客運）
連永浩先生	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）
陳漢斌先生	海事處
孫志強先生	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

伍兆緣先生	港九小輪控股有限公司（港九小輪）
羅愕瑩先生	財利船廠有限公司（財利船廠）
Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
李展濤先生	香港滑水總會
張溢良先生	西貢遊艇協會
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
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，有關海上安全措施，海事處已準備一份文件，題目為「擬議立法規定於煙花匯演及其他大型海上活動中船上小童須全程著上救生衣及船長須備存乘客和船員名單」（即會議文件第 2/2013 號）。陳先生交由孫志強先生（海事處）負責向與會者講述有關文件。

4. **孫志強先生（海事處）**表示，2012年10月1日的海難事件造成多人死傷及引起公眾關注。在事件發生後，發現遇難的小童沒有著上救生衣，而且由於沒有乘客和船員名單，令核實船上人數及拯救工作倍添困難。雖然現時已成立調查委員會展開研訊，但由於研訊需時，海事處現正考慮立法規定第I類別及第IV類別船隻於煙花匯演及其他大型海上活動期間，船上所有小童須全程著上救生衣，而船長則須備存乘客和船員名單，以保障乘客安全。
5. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**詢問小童的定義，並提出不同年紀的小童有著不同的身形，船上是否需要準備不同大小的救生衣。
6. **陳卓生先生（海事處）**回應，按照新年倒數及煙花匯演的經驗，初步考慮將小童定義為年齡12歲以下人士。有關小童救生衣的問題，據理解，市面上有專為小童而設的救生衣。由於海事處仍在研究立法細節，待取得進一步的資料後會再跟與會者商議。
7. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**對立法表示贊成，但認為要仔細考慮推行有關法例時可能遇到的問題，例如小童救生衣的穿著方法。
8. **郭志航先生（海上遊覽業）**詢問有關法例適用於哪些水域，並且是否限定小童需要全程穿著救生衣，包括大型海上活動以外的時間。倘若兒童需要在船上全程穿著救生衣，會對業界構成影響。
9. **陳卓生先生（海事處）**回應，在制訂法律時會考慮與會者的意見。根據近日執法人員觀察，乘客一般會在熱門登岸梯級主動為小童穿上救生衣。而由於早前海難事件時，遇事船隻仍然未抵達煙花活動海域，因此立法時需要確保兒童並不會待到達海上活動範圍內才穿上救生衣，而是在前往海上活動期間已經讓兒童穿上救生衣。至於有關法律責任方面的問題，可以繼續討論。
10. **姜紹輝先生（水上漁民）**提出，首先需要定義甚麼是大型海上活動，亦要考慮法例將適用於哪些船隻，例如法例是否適用於所有活動範圍附近的船隻。另外，亦要考慮倘若在意外中遺失乘客和船員名單，應該如何處理。
11. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，需要確定提供乘客和船員名單責任誰屬並諮詢旅遊業代表的意見。另外，**程女士**詢問，倘若沒有人能夠提供乘客名單，船長是否能夠拒絕開船。
12. **李甫文先生（新渡輪）**表示，船長雖然有能力點算名單裏的人數是否與船上人數相符，但無法確認船上人士的身份，以驗證名單上的乘客姓名是否準確。

13. **張國偉先生（新渡輪）**指出，必須清楚釐定在導遊無法提供準確乘客名單的情況下責任誰屬。**張先生**亦關注兒童在船上自行或由家長脫掉救生衣時所衍生的權責問題。

14. **郭德基先生（電船拖輪商會）**詢問，有關法律是否只適用於第 I 類別及第 IV 類別船隻，並且是否包括私人遊艇。

15. **陳卓生先生（海事處）**感謝與會者提供的意見。**陳先生**回應，有關法律適用於第 I 類別及第 IV 類別船隻，包括私人遊艇。有關兒童救生衣的問題，將交由另一個工作小組處理。有關備存乘客名單的立法問題，海事處曾經與香港旅遊發展局及香港旅遊業議會討論。香港旅遊業議會對立法表示贊成，並且提出如果法律獲得通過，可以透過簡介會向其會員講解法律。由於兩個機構都無法派代表出席是次會議，海事處將於稍後再與兩個機構討論，並會繼續邀請兩個機構代表出席本會議。**陳先生**亦打算將是次會議紀錄交予香港旅遊發展局及香港旅遊業議會作參考。另外，海事處在收集更多意見後，會再跟律政司商討細節。

16. **孫志強先生（海事處）**補充，導遊應該有能力配合有關安排，為船長提供乘客名單。有關法律具體如何實施，海事處會繼續研究。

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

17. **王世發先生（海事處）**報告，2012 年報考本地船隻船長三級證明書的人數共 212 人，合格率 32%。**王先生**感謝業界支持政府為報考三級證明書人士（以下簡稱「考生」）推行海事預備課程及在職培訓項目的計劃，並表示海事訓練學院及香港海員工會均有興趣舉辦有關課程。

18. **姜紹輝先生（水上漁民）**要求**王世發先生（海事處）**向與會者再次講述海事預備課程及在職培訓的內容。

19. **王世發先生（海事處）**在會上向與會者再次講述課程及在職培訓內容（詳情可參閱**會議文件第 5/2012 號**），並強調考生可以在一年在職服務期間任何時間報讀課程。

20. **姜紹輝先生（水上漁民）**希望課程地點能夠方便考生，課程不會只在較偏遠的海事訓練學院舉辦。另一方面，**姜先生**亦希望課程能有妥善安排，確保有足夠班別去容納考生。

21. 王世發先生（海事處）回應，有關課程的時數、詳細內容、上課模式等，將於定下具體方案後再向與會者通報。由於與會者未有再發表意見，王先生建議討論下一個議題。

第二點：探討船長持續進修的方向

22. 王世發先生（海事處）報告，感謝與會者支持船長持續進修的安排。有關「一天本地船舶船長複修課程」，海事處已經與職業訓練局之海事服務業訓練委員會轄下本地船舶船員培訓工作小組討論，初步建議船長需要每三年參加一次課程。課程將為船長提供溫故知新的機會，不設考試。海事處將於稍後與海事訓練學院及香港海員工會討論每年應開辦多少班複修課程。有關課程的細節將於定下具體方案後再向與會者通報。

第三點：探討實際駕駛操作測試的要求

23. 王世發先生（海事處）報告，海事處建議（一）本地載客船隻須由持有本地船隻船長一級證明書的人士駕駛；以及（二）本地出租遊艇須由持有遊樂船隻一級操作人證明書的人士駕駛；該等人士均應接受實際駕駛操作測試（下文簡稱「操作測試」）。由於預計需要參加操作測試的人士眾多，建議採用模擬駕駛系統的形式進行。預計船長及操作人在接受操作測試前，均有機會接受模擬駕駛系統的操作教學及熟習系統操作。海事處正與學術單位討論，研究如何設計模擬駕駛系統，在取得更多資料後會向與會者匯報。

24. 張國偉先生（新渡輪）表示，操作測試可能適合作為考取牌照的途徑，但未必適合用作測試船長的經驗。張先生擔心模擬駕駛系統未必能夠切實模擬駕駛船隻時的現實環境和情況。

25. 王世發先生（海事處）表示，要建立模擬駕駛系統，預計將需要為系統拍攝影片。由於系統集中測試船長及操作人面對本港海面情況的應變能力，與海事訓練學院現有的遠洋船模擬系統不同。

26. 黃耀華先生（海上遊覽業）建議通知西貢區的遊艇業代表如海事處有意引進操作測試，因為西貢區有合共 200 隻出租遊艇。

27. 程岸麗女士（海港運輸業）對有關測試的考試費用表示關注。

28. 王世發先生（海事處）回應，操作測試考試費用現時沒有具體資料，相信要有待模擬駕駛系統的磋商結果才可有所決定。

29. **張國偉先生（新渡輪）**表示，希望政府能夠為海事行業提供更多資源。
30. **姜紹輝先生（水上漁民）**希望水上運輸業能夠與陸上運輸業得到同樣的尊重，並期望政府為水上運輸業提供各類課程及測試的同時，能夠將同樣的做法搬到陸上運輸業。另外，陸上運輸業設有扣分制，政府亦可以考慮把扣分制作為其中一個改善海上安全的方案，供與會者考慮，取代三年一次的船長複修課程。
31. **陳孟富先生（運輸及房屋局）**感謝與會者給予的意見，並提醒倘若把陸上的扣分制套用到海上運輸業，將可能對行業構成衝擊。
32. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，一直以來的討論似乎都是因為單一事件引起，並質疑倘若發生新的事件，是否需要因而制訂新的法律。

第四點：探討快速船類型級別證書的要求

（秘書備註：主席提出將此議題延遲到議程第三項「船長與船員工時、工作條件及輪值模式」之後討論。由於沒有與會者反對，「探討快速船類型級別證書的要求」順延到會議末段討論。）

33. **王世發先生（海事處）**詢問各船公司按照國際高速船的計算定義，是否已掌握自身船隊所擁有的高速船的數目。
34. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，不清楚高速船的計算方法。
35. **王世發先生（海事處）**回應，與會者亦可考慮以船隻航速每小時高於 20 海里並載客超過 100 人作為本地快速船的定義。
36. **李甫文先生（新渡輪）**詢問，按照定義並非高速船的船隻，是否應定義為屬動力承托的航行器船隻（DSC）。
37. **王世發先生（海事處）**回應，在對快速船的定義有定案後，該類船隻會被納入為類型級別證書船隻。
38. **梁錦瑚女士（翠華船務）**表示，翠華船務並沒有符合有關定義的高速船。
39. **黃可任先生（港九小輪）**表示，高速船及動力支撐船非常相似，港九小輪有部份船隻備有黃色閃燈，不清楚這些黃色閃燈是否與船隻定義有關。

40. 郭志航先生（海上遊覽業）提出，定義船隻時是否需要考慮船隻是用甚麼物料製造。

41. 黃可任先生（港九小輪）表示，公司的驗船部將與王世發先生（海事處）聯絡，再作詳細討論。

42. 張國平先生（珀麗灣客運）表示，過往公司並沒有高速船，但根據是次會議提出的定義，則公司所有船隻皆為高速船。

43. 王世發先生（海事處）表示，會與各船公司聯絡，交換資料。

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）延續上次會議有關船員作息安排的討論，表示建議船員在連續航行執勤 6 小時後應有休息時間，而每 24 小時總累積航行執勤時間應以 13 小時為上限。海員亦應該有最少 40 分鐘的吃飯時間。因應船公司的運作需要，以上要求可以彈性執行。另外，根據過往海事意外死因庭的判詞，法官亦建議連續航行執勤 6 小時後應有休息時間。

45. 張國偉先生（新渡輪）詢問，王世發先生（海事處）所述的船員作息安排屬於指引性質抑或法例規定。倘若海事處規定船公司必須讓船員連續航行執勤 6 小時後有休息時間，將對船公司的人手構成壓力。張先生以巴士的情況為例，巴士司機的作息安排僅屬指引，而運輸署亦會在特殊情況或節日，給予巴士公司彈性處理員工的作息安排。因此，張先生希望知道海事處會否給予船公司同樣的彈性。

46. 王世發先生（海事處）回應，首先希望知道上述建議是否可行，和船公司需要多大的彈性。王先生以港澳線為例，船公司每個月會向海事處遞交兩份報告，一份為下一個月的預定人手安排，另一份為過去整個月的實質人手安排。這些報告可以讓海事處審核船公司有否遵守經營許可證內有關值勤表的安排。

47. 張國偉先生（新渡輪）詢問，如果需要執行規定，是否可以容許船公司按運作需要抽起部分航班。張先生亦希望海事處可以考慮特別節日可能構成的加班情況。

48. 李甫文先生（新渡輪）表示，船公司安排加班時需要安排額外的人手並作適當的調配，否則將不會有足夠的地方把船隻泊岸。新渡輪已按照行業需要給予員工足夠輪流吃飯的時間。李先生亦認為海上運輸業員工的作息安排與陸上運輸業的安排應有所不同。

49. **黃可任先生（港九小輪）**指出，船公司一般都希望給予員工足夠的休息時間，但很多時候都面對人手不足的難題。
50. **張國偉先生（新渡輪）**表示，渡輪公司亦希望能夠增聘人手，但行業面對嚴峻的人手短缺問題。
51. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，人手不足可能是因為就業市場的供求問題。如果海事行業沒有良好的工作條件，就很難吸引人加入行業。
52. **張國偉先生（新渡輪）**回應，現時渡輪公司收費不足夠應付日常運作，基本上要靠政府資助才可以維持運作，因此渡輪公司很難滿足有關作息安排的要求。
53. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，行內的小企業面對現時的情況處境更加困難，因為小企業無法加價，而且亦很難吸引到人才。
54. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**建議，可以參考現時國際訂立的標準，例如國際勞工組織制定有關海員的標準。
55. **張國偉先生（新渡輪）**要求主席，計算一下行內有多少空缺，以確定行內人手不足是因為人手不足抑或待遇不吸引。
56. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，人手不足是香港各行業都要面對的問題，並不能在短期內解決，必須透過提供更多培訓機會及增加行業吸引力，以長遠解決問題。
57. **王世發先生（海事處）**希望與會者集中討論本地載客船隻船員的作息問題。有關 **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**提及的國際公約只適用於遠洋船隻，而非本地載客船隻。王先生表示，根據新加坡的勞工法例，船員在連續航行執勤 6 小時後一定有休息時間。
58. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，認同船員需要休息時間，而船員一般都懂得互相配合，爭取休息時間。
59. **王世發先生（海事處）**表示，有關船員作息安排的三點建議應該是可行的，但行內似乎不希望把這些建議變成具體的指引或規定。王先生希望根據會議文件第 9/2012 號的統計資料，訂立一個可行的標準。

60. 程岸麗女士（海港運輸業）指出，有海員對行內情況表示不滿，因為行內的工作時間很長，會對乘客構成危險。因此行業有必要正視問題，討論海員的作息安排。

61. 溫子傑先生（電船拖輪商會）表示，如果硬性規定船公司遵守船員的作息安排，將會打亂行業長久的運作模式。

62. 王世發先生（海事處）表示，如果現時已經有為船員提供 30 分鐘的吃飯時間，新的安排則未必會打亂現有的運作模式。

63. 張國平先生（珀麗灣客運）詢問，會否硬性規定船公司遵守船員作息安排。張先生舉例，若船員已經連續航行執勤 6 小時後，急需同事替換工作，但船隻仍然在海面航行的情況下，應該如何處理。

64. 王世發先生（海事處）回應，現階段未有定案。海事處希望收集更多意見，並在制定有關安排時給予業界足夠空間。

65. 郭志航先生（海上遊覽業）詢問船隻停止航行的時候是否當作休息時間，並指出有必要清楚定下小休長短的標準。

66. 郭德基先生（電船拖輪商會）表示，如果渡輪都需要遵守船員的作息安排，將對行業構成影響。

67. 王世發先生（海事處）表示下次會議會繼續討論此議題。

IV. 下次會議日期

68. 下次會議定於 2013 年 4 月 11 日（星期四）上午十時正，於中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室進行。

V. 散會時間

69. 會議於下午 4 時 58 分結束。