

**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**  
**第五次會議記錄**

日期：2013 年 4 月 11 日（星期四）

時間：上午 10 時 10 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
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）
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
李誠慶先生	西貢街渡商會
Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
黃耀華先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
張國平先生	珀麗灣客運有限公司（珀麗灣客運）
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
石華有先生	香港遊樂船會
馬國強先生	香港遊樂船會
連永浩先生	香港警務處
阮榮昌先生	運輸署
張靜妍女士	香港旅遊發展局（旅發局）
邱麗絲女士	康樂及文化事務署（康文署）
李建邦先生	海事處
孫志強先生	海事處
羅立強先生	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**

郭德基先生	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）
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
安民生先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
羅愕瑩先生	財利船廠有限公司（財利船廠）
馬志維先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
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
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）
張溢良先生	西貢遊艇協會
梁錦瑚女士	翠華船務（香港）有限公司（翠華船務）
張志泉先生	港九漁民聯誼會（港九漁民）
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，海事處在上次會議後收集了不少意見，並準備了一份新的文件（會議文件第 3/2013 號，以下簡稱「三

號文件」)去補充上次會議的相關文件(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,三號文件的內容是未來有關海上安全法例的立法框架。有關建議法例的具體內容,與會者可細讀三號文件第五至八段,文件涵蓋建議法例建議、定義、適用範圍及法律責任等問題。

5. 陳卓生先生(海事處)補充,有關法例的細節,海事處將再與律政司商討。

6. Mr. Roger EASTHAM(香港遊艇會)詢問,海事處會否在網頁提供乘客名單的表格,供船公司及旅行社下載。

7. 陳卓生先生(海事處)回應,將會為船公司及旅行社提供乘客名單的表格。事實上,在早前的元旦倒數及煙花匯演活動時,海事處已經有提供相關表格。

8. 李甫文先生(新渡輪)詢問,文件中雖然提及觀賞船上兒童須全程穿上救生衣,但若乘客在航行期間自行脫掉救生衣,船長是否需要負責。

9. 陳卓生先生(海事處)回應,草擬法例時會諮詢律政司意見,並會仔細研究法例的細節。執法人員亦會於行使法例時根據環境證供作出適當的判斷。

10. 石華有先生(香港遊樂船會)提出,若規定兒童全程穿著救生衣,將會對海上活動構成不便。另外,石先生質疑規定兒童在船上必須穿著救生衣,是否基於船隻會發生意外的假設。

11. 陳卓生先生(海事處)回應,有關法例只適用於大型海上活動,而三號文件第六段已就這類活動作定義。立法的目的是確保觀賞船上的兒童在前往大型海上活動的航程期間有穿著救生衣。雖然穿著救生衣有可能構成不便,但陳先生強調有關法例可以保障兒童的安全。

12. 李建邦先生(海事處)補充,海事處鼓勵業界讓兒童甚至有需要的成人在參加其他海上活動時穿上救生衣,以保障乘客的安全。李先生希望業界能夠盡量配合,並向乘客解釋穿著救生衣的原因。

13. 李展濤先生(香港滑水總會)表示,政府應該加強向公眾宣傳,兒童需要全程穿上救生衣。

14. **裴志強先生（電船拖輪商會）**提出，倘若行程並非直接乘觀賞船去看煙花，而是先乘船到南丫島吃海鮮，然後再乘船去看煙花，兒童應該要在首次上船時就穿上救生衣，仰或是待前往看煙花的航程才穿上救生衣。

15. **陳卓生先生（海事處）**回應，未能就所有不同的情況提供答案，但**三號文件**的主旨是兒童在前往觀賞煙花時就需要穿上救生衣。另外，由於在包團參加大型海上活動的情況下，團友有機會中途加入或離開，因此導遊需要掌握實際參加大型海上活動的團員名單。

16. **李建邦先生（海事處）**補充，航程是從第一位乘客上船直到最後一位乘客下船為止，因此**裴先生**提出的情況，應該由南丫島到觀賞煙花一段航程開始前讓兒童穿上救生衣。但若果乘客在上船後不會上岸，例如只是經過青馬大橋然後去觀賞煙花，那兒童就需要在最初上船時穿上救生衣。

17. **陳卓生先生（海事處）**總結，希望與會者不會過分擔心法律責任問題，因為海事處將會與律政司研究，確保法律條文清晰。由於全球有不少海上活動都要求參加者需要穿上救生衣，海事處希望透過加強宣傳，提高市民的安全意識及警覺性。如果有關立法問題有新進展，海事處將於下次會議向與會者匯報。

## **2. 檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度**

**第一點：本地海事課程和在職培訓證明**

**第二點：船長持續進修的「一天本地船舶船長複修課程」**

18. **王世發先生（海事處）**表示，就有關與會者同意對本地船隻船長二級和三級證明書考試的內容調整，即加強對航行態度、航行安全意識及危機處理意識的考試題目，海事處已經完成對考試系統的修改，稍後在取得本地船隻諮詢委員會的通過後將會落實新考試系統，但在落實前會再向業界通報。而有關與會者同意的本地海事課程及在職培訓證明的安排（詳情可參閱**會議文件第 5/2012 號**），稍後亦會提交本地船隻諮詢委員會通過。

19. 另外，**王世發先生（海事處）**表示，就與會者表示支持的「一天本地船舶船長複修課程」，有關建議將會提交本地船隻諮詢委員會通過。

20. **姜紹輝先生（水上漁民）**詢問，報讀本地海事課程，是否需要海上工作經驗。另外，倘若考取本地船隻船長三級證明書的人士於一年內轉到其他公司工作，考生的在職培訓證明應該如何處理。

21. **王世發先生（海事處）**回應，考生可以在相關的在職服務期內任何時間完成本地海事課程。就有關在職培訓證明方面，考生應保管自己的服務記錄，即使於在職服務期內轉到其他公司，其已完成的在職培訓記錄亦能夠得到確認。
22. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，希望海事處預計需要參加一天複修課程的人數和課程將會開設的班級數目，以確保滿足業界要求。
23. **王世發先生（海事處）**表示，目前海事訓練學院和海員工會已表示有興趣舉辦一天複修課程。由於船長只須每三年參加一次一天複修課程，而現有資料顯示兩個機構能夠提供足夠的班級供船長報讀。另外，船長若在修訂有關條例規定期間已經修畢該課程，其修讀課程的記錄亦會獲得承認。
24. **姜紹輝先生（水上漁民）**詢問，海事處會否考慮開辦一天複修課程。
25. **王世發先生（海事處）**回應，由於海事處並非訓練學院，因此無法像海事訓練學院般提供足夠的師資、場地和儀器去開辦課程。
26. **陳孟富先生（運輸及房屋局）**表示，政府不應該在要求考生報讀一天複修課程的同時開辦相關課程，因為這樣可能構成利益衝突。

### **第三點：探討實際駕駛操作測試的要求**

27. **王世發先生（海事處）**向與會者簡述此項議題的最新進展。海事處於 3 月 22 日參觀職業訓練局的多媒體部門並與部門人員探討模擬駕駛操作系統的設計和應用。據海事處了解，學員在參加模擬駕駛操作評估前，會先接受為期數天的課程，以熟習如何使用模擬駕駛操作系統。課程會以小班教學模式，每班大概有三至五人左右。學員在完成課程後就可以進行操作評估。海事處會繼續與該部門探討模擬駕駛操作系統的細節和所需費用。**王先生**詢問與會者有任何意見。
28. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，期望系統能夠確實評估船長的能力，特別是新加入海事行業的船長。**姜先生**亦希望系統能夠涵蓋香港各個港灣。**姜先生**期望政府能夠為業界提供更多資源，和多諮詢業界意見。
29. **王世發先生（海事處）**表示，模擬駕駛操作系統將會包括經常有船隻使用的香港海面，而海事處亦樂意聆聽業界的意見。**王先生**再次強調，推出模擬駕駛操作評估的原因，並非因為質疑船長的駕駛能力，而是希望確保他們具備面對海面各種變化所須的應變能力。

#### 第四點：探討快速船類型級別證書的要求

30. 王世發先生（海事處）報告，海事處正邀請一間國際船級社為快速船的定义作獨立研究，並會在下次會議時繼續向與會者報告進展。

#### 3. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式

31. 王世發先生（海事處）首先強調，這項議題並不涉及社會上就標準工時立法的討論。總結過去幾個月會議的討論結果，與會者普遍同意船員「工作一天、休息一天」的上班模式應有一套作息和膳食時間安排的指引，使本地海事行業可以訂立一套看得見的行規，以釋除公眾對船員在工作上有可能出現過度疲勞的憂慮。根據與會者提供的資料，船員平均有三分鐘的用膳時間，而每日累積的執勤時間亦一般不超過 13 小時 30 分鐘，故此資料與海事處建議的指引頗為接近，反映建議指引可以實行。為方便討論，王先生再重述一次海事處建議的指引，即：（1）連續航行執勤 6 小時後應有 30 分鐘小休時段；（2）每 24 小時總累積執勤時間應以 13 小時為上限；和（3）船員應該有最少 40 分鐘的用膳時間，用膳時間可被視為小休時段。王先生指出，以上所述的指引，初步只適用於持牌渡輪，在運作暢順後再考慮延伸到小輪。

32. 李甫文先生（新渡輪）表示，船公司一向會跟隨船隻班次為員工安排用膳時間。倘若海事處規定船員用膳時間為最少 40 分鐘，船公司有可能需要把船隻泊岸，確保員工有足夠時間吃飯，但是目前碼頭並未有足夠泊位供船公司使用。另外，李先生以新渡輪的一條航線為例，該航線每一小時一班船，船程約 35 分鐘，因此員工有 25 分鐘的吃飯時間。按照這個例子，如果規定船員用膳時間為最少 40 分鐘，該航線就無法維持一小時一班船。但是，若果運輸署能夠調整下一份渡輪營運牌照的要求，將班次數目下調，那船公司就能夠符合最少 40 分鐘用膳時間的規定。

33. 王世發先生（海事處）回應，按照李甫文先生（新渡輪）意見，船公司現時應該有能力符合海事處建議的指引中首兩項要求。

34. 張國平先生（珀麗灣客運）表示，珀麗灣客運應該能夠符合海事處提出的指引，唯船員在非航行時間仍然要觀察海面有沒有暗湧，所以擔心總累積執勤時間會超過 13 小時。

35. 黃可任先生（港九小輪）亦表示擔心碼頭沒有足夠泊位供船隻停靠以方便船員用膳。

36. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，「工作一天、休息一天」是業界自然形成的上班模式，因為船員按照這種上班模式每月只需工作 15 天，對船員而言非常吸引。**溫先生**指因為行業的需要，船員的作息時間很難計算，但船員一般都懂得妥善為自己安排休息時間。

37. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，船員選擇海事行業，是基於缺乏技能和選擇其它工作的機會，而現時行內已甚少有新人加入。**程女士**指海事處不須改變船員「工作一天、休息一天」的上班模式，但海事處提出的指引都是能夠實現的，這指引能夠改善行業的工作情況，有助吸引更多新人入行。

38. **王世發先生（海事處）**回應，船公司可以彈性處理用膳時間，安排員工在不同時段吃飯，以舒緩碼頭泊位緊張問題。而有關「總累積執勤時間應以 13 小時為上限」的建議，與船公司現時的安排非常相近，因此應該能夠實行，但**王先生**認同船公司在處理突發情況時須有作出彈性安排的空間。**王先生**指出，指引亦有助有意入行的人士了解行業的工作模式和標準，令他們明白行業對員工有提供基本的保障。指引亦可令公眾知道船長不會在過度疲勞的情況下駕駛船隻，有助減低公眾疑慮。有關船隻班次的問題，**王先生**建議船公司因應指引的需要，與運輸署商討，並考慮如何處理較繁忙日子的加班問題。

39. **阮榮昌先生（運輸署）**表示，有關渡輪服務的牌照安排並不屬於是次會議討論範圍，但運輸署會繼續與各渡輪營辦商保持緊密聯絡，了解有關海上安全規管措施對渡輪服務營運成本的具體影響。

40. **王世發先生（海事處）**表示，有關指引將不會影響現行牌照，但會視乎律政司的意見，有關指引或會成為下次的發牌條件。

41. **李甫文先生（新渡輪）**詢問，用膳的定義是不是指一天三餐（早餐、午餐及晚餐）。**李先生**擔心定下指引後，船公司很難彈性處理員工的吃飯時間。

42. **王世發先生（海事處）**回應，船公司可以與員工商討定義。

43. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，希望各船公司能夠給予員工休息的機會，好好保護公司重要的人力資產。

#### IV. 下次會議日期

44. 下次會議定於 2013 年 5 月 23 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

45. 會議於下午 12 時 15 分結束。