

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
第七次會議記錄

日期：2013 年 7 月 12 日（星期五）

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
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）
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）
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
胡永新先生	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）
Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
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）
祁理權先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
范強先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
張志泉先生	港九漁民聯誼會（港九漁民）
胡家信先生	華南拖船有限公司（華南拖船）
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）
陳志明先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
李展濤先生	香港滑水總會
張有光先生	發達行
李誠慶先生	西貢街渡商會

張國平先生	珀麗灣客運有限公司（珀麗灣客運）
張寶昌先生	香港水上電單車協會（水上電單車）
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）
關錦榮先生	消防處
梁嗣宏先生	消防處
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

因事缺席者

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）
張溢良先生	西貢遊艇協會
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
蕭炳榮先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
梁錦瑚女士	翠華船務（香港）有限公司（翠華船務）
吳一鳴先生	黃金海岸遊艇會（黃金海岸）
石華有先生	香港遊樂船會
馬國強先生	香港遊樂船會
張靜妍女士	香港旅遊發展局（旅發局）
劉國霖醫生	遊艇營運

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. Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）提出對上次會議紀錄的第二十七段作出修改。修訂後的會議紀錄將於稍後時間分發予所有與會者。

3. 會上並沒有其他委員提出修訂建議。

III. 討論事項

1. 海上交通管制及安全措施

4. **陳卓生先生（海事處）**表示，海事處已於較早前分發會議文件第 4／2013 號予所有與會者。這份文件是會議文件第 3／2013 號的修訂版。在草擬新的文件時，海事處已經諮詢律政司的意見，而這次會議亦特別邀請了水警及消防處的代表參與討論及發表意見。**陳先生**然後交由**孫志強先生（海事處）**向與會者介紹文件內容。

5. **孫志強先生（海事處）**向與會者簡單解釋會議文件第 4／2013 號的第二至五段，並指出所有新修訂的字眼，已使用斜體標示。

6. **張國偉先生（新渡輪）**表示，根據 2004 年一次立法會會議時環境運輸及工務局的動議，由於公共小巴司機須留意路面情況，因而有實際困難監察所有乘客是否全程均佩戴安全帶。同樣地，船長由於不能在航行中離開駕駛室作檢查，故此亦有實際困難監察兒童乘客是否全程均穿著救生衣。

7. **陳卓生先生（海事處）**回應，海事處不評論路面上的情況，但船上除了船長以外，應該還有其他船員協助。船長應該有能力按照事情的先後緩急，作出合理的判斷，與船員合力處理。而且，海事處強調立法建議亦有容許船長為自己作出合理辯解。

8. **孫志強先生（海事處）**強調船長對船隻及乘客的安全有最終的責任。由於船長需要同時處理船上不同工作，因此有船員幫忙。監察兒童乘客是否全程均穿著救生衣的工作，可以交由船員負責。船長應視乎實際情況所需，與船東商討，調配足夠人手應付。

9. **張國偉先生（新渡輪）**表示，希望透過會議的討論，修改海事處提出的立法建議。**張先生**表示，在陸上交通的情況，司機的責任較少，而對比海上交通的情況，船長的責任則較多。**張先生**希望在制訂海上交通的法律時，能夠與陸上交通的法律取得平衡。

10. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**表示，對船長的法律責任表示關注，但亦認同能夠協助救援工作和改善兒童在船上的安全是好事。**Mr. EASTHAM**就以下四點表示關注：第一，如果有關立法建議適用於所有第 IV 類船隻，船長未必能夠預先將乘客名單交予海事處，因為私人遊樂船一般只是用作遊樂用途，乘客都只是隨意上船，要符合有關要求將會非常困難；因此，預先提交乘客名單的要求應該只適用於第 I 類船隻及出租的遊樂船。第二，**Mr. EASTHAM**對會議文件第 4／2013 號英文版中第 2(i)段的字眼有所保留，認為不應該說 “A child ... must be donned with a lifejacket ...”，而是應該說 “A child ... must don / be wearing a lifejacket ...”。第三，**Mr. EASTHAM**表示有關立法建議可能有漏洞，因為海事

處很難處理並非直接前往大型海上活動船隻的情況。第四，**Mr. EASTHAM** 希望在法例生效後，海事處能夠清晰界定那些活動是大型海上活動；海事處可以考慮利用海事處佈告定義大型海上活動。

11. **陳卓生先生（海事處）**就 **Mr. EASTHAM** 提出的四點作出回應。第一，海事處並不同意豁免私人遊樂船，因為法例應該適用於所有同一類別的船隻。第二，**陳先生**感謝他提出有關用字的意見，海事處亦會繼續與律政司商討法律細節。第三，有關法例只適用於正直接前往大型海上活動的船隻。第四，**陳先生**表示會考慮 **Mr. EASTHAM** 的建議，利用海事處佈告或其他方法清楚界定大型海上活動，並強調根據會議文件第 4/2013 號，大型海上活動必須包括封閉香港水域的某個範圍進行的活動。

12. **張有光先生（發達行）**對兒童全程必須穿著救生衣這項要求表示關注。由於觀賞煙花活動的航程有可能包括其它活動（例如自助餐），**張先生**擔心有關要求會對乘客構成不便。另外，即使旅行社或船長預先把乘客名單交予海事處，實際登上船隻的乘客可能與已提交名單上的乘客不完全一樣，令旅行社或船長難以符合海事處的要求。因此，**張先生**認為現時的立法建議在執行上有困難，海事處不應強硬推行。**張先生**建議要求遊樂船只須在船上備存乘客名單。

13. **陳卓生先生（海事處）**回應，明白業界面因各項新措施而承受的壓力，並感謝業界非常配合海事處的工作。**陳先生**認同乘客名單的準確性和遞交名單的方法都是值得探討的問題。海事處願意聆聽委員的意見，並希望立法後能為乘客的安全提供更大的保障。

14. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，出租船隻未必能夠符合預先提交乘客名單的要求。**郭先生**建議考慮只要求船長遞交總乘客人數。

15. **張國偉先生（新渡輪）**表示，公眾碼頭現時並無傳真機或海事處的辦事處，供船長提交乘客名單，亦擔心繁忙時段無法成功遞交名單。

16. **郭德基先生（電船拖輪商會）**認為需要探討如何把乘客名單交予海事處，並建議海事處在每個碼頭都派員負責收集名單。

17. **姜紹輝先生（水上漁民）**建議，船長可以在確認船上人數、性別、小童數量後，透過短訊或對講機，把資料交予海事處。**姜先生**亦指出，面對載客過千的大型渡輪，要花上很多時間確認乘客資料，在實際執行上有困難。

18. **關錦榮先生（消防處）**回應，一旦發生多艘船隻碰撞的意外，一份準確的乘客名單，可供搜救人員確認乘客身份，對搜救行動有很大幫助。

19. **張國偉先生（新渡輪）**表示，曾注意到在過往搜救行動中，注意到消防及水警出現協調問題，兩方掌握的乘客人數不一致。
20. **關錦榮先生（消防處）**回應，如果只掌握乘客人數，容易出現多方掌握的乘客數字不吻合的情況；如能同時掌握乘客人數和姓名，則仍然可以利用姓名以對照和進一步引申以獲得相關的資料，否則實在難以稽考。若能夠盡量掌握待救人士的基本資料，對搜救工作有很大的幫助。
21. **張國偉先生（新渡輪）**認為海上活動的主辦單位亦有責任向海事處提供乘客名單。另外，**張先生**詢問是否可以考慮在乘客登船時拍下照片，以作為記錄乘客資料之用。
22. **陳卓生先生（海事處）**回應，如果業界對遞交乘客名單的方式有顧慮，海事處可以在科技上作出配合。而未得乘客同意拍攝照片，可能牽涉乘客的私隱問題。**陳先生**亦強調，如果有乘客蓄意向船長提供虛假資料，那位乘客將要負刑事責任。
23. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，明白收集乘客資料的目的是為了協助搜救工作，而且在發生海上意外時，乘客的家屬會顯得十分焦慮，希望能盡早取得更多有關家屬的消息。
24. **陳卓生先生（海事處）**表示，理解家屬的焦慮，並重申如果有一份準確的乘客名單，就能夠令搜救工作更順利進行。
25. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**指出，多位與會者都表示，對能否提供一份完全準確的名單有所保留。他認為簡單、直接了當地要求船長提交乘客人數，比設立一套複雜而又容易出錯的系統更可取。
26. **祁理權先生（海上遊覽業）**表示，可以考慮要求船長只向海事處報告乘客人數，然後把乘客名單存放在船上一個防水的容器內。
27. **關錦榮先生（消防處）**回應，理解乘客名單雖然未必絕對準確，但掌握一定資料始終對搜救工作有幫助。如果消防能夠掌握更多資料，就可以妥善計劃搜救工作，將資源投放在有意義的工作上。**關先生**相信把乘客名單副本交予海事處，在現今技術上是可行的。
28. **陳卓生先生（海事處）**回應，希望會員能夠先同意有必要向海事處提交名單；至於提交名單的方式，則可以繼續探討。

29. **張國偉先生（新渡輪）**詢問，有關兒童救生衣的定義，應該依據國際海事組織制定的國際海上人命安全公約的定義（即救生衣可承受的身高和體重上限作定義），抑或根據兒童的年齡決定合適的救生衣。

30. **陳卓生先生（海事處）**回應，立法建議只提出小童必須穿著救生衣，而救生衣的定義將交由海事處的本地船舶安全組決定。

31. **張國偉先生（新渡輪）**表示，若未能為兒童救生衣設下清晰的標準，而導致兒童在穿上不稱身、不適合的救生衣後因意外受傷或死亡，就難以決定由哪一方承擔責任。

32. 多位與會者同時表示，對能否提供一份完全準確的名單有所保留，如果海事處只要求船長提交乘客人數，將會是比較直接了當的做法。在多翻討論後，與會者同意船上應備存一份準確的名單，海事處人員則可在上船檢查時要求查閱，並索取名單的副本，而無須預先將名單向海事處提交。

33. **陳卓生先生（海事處）**回應，將會把有關兒童救生衣的議題向本地船隻檢驗工作小組委員會反映。**陳先生**總結，在聆聽與會者的意見後，會仔細考慮立法建議的細節。

2. 本地考試綱要、證書及考試制度

34. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，現時的考試制度，不設複核試卷，亦無法讓不合格的考生知道自己在考試中哪一個部分表現欠佳。

35. **張國偉先生（新渡輪）**建議把考試分成不同部分，然後讓考生知道自己在哪一個部分表現欠佳。

36. **王世發先生（海事處）**會與考試組人員研究與會者的意見是否可行。

3. 實際駕駛操作評估

37. **王世發先生（海事處）**表示，於六月初已為與會者安排參觀海事處訓練中心的模擬駕駛系統，並就在本地船長或操作人考試引入實際駕駛操作評估一事，詢問與會者的意見。

38. **郭志航先生（海上遊覽業）**表示，這次參觀是一個良好的體驗，但擔心操作評估要求太高，影響合格率。

39. **李甫文先生（新渡輪）**表示，海事處訓練中心主要為公務人員提供訓練，並建議訓練中心應該開放予其它業界團體使用。
40. **王世發先生（海事處）**表示，目前預計需要參加實際駕駛操作評估的人士，只包括將來要換取本地船隻船長一級證明書而駕駛本地載客船隻的船長，以及持有遊樂船隻一級操作人證明書而駕駛出租遊艇的操作人。在進行評估前，船長或操作人都會參加一個介乎兩至四天的課程，熟悉模擬駕駛系統的運作。海事處現正與職業訓練局討論模擬駕駛系統的細節。
41. **張國偉先生（新渡輪）**表示，如果只要求駕駛本地載客船隻、持有本地船隻一級證明書船長參加實際駕駛操作評估，而駕駛運載貨物船隻的船長則無須參加評估，將會構成不公平的現象。
42. **王世發先生（海事處）**回應，之前有關實際駕駛操作評估的討論一直集中在載客船隻船長，故應貫徹討論的方向。
43. **張國偉先生（新渡輪）**表示，陸上專營巴士公司會自行訓練司機，因此能夠妥善調配人手；但船長參加考試卻有可能不合格，而且船長亦無法知道自己考試不合格的原因。船長考試亦令船公司無法肯定是否有足夠船長應付服務需要。**張先生**亦詢問模擬駕駛系統的評估有甚麼作用，因航空公司只會把模擬駕駛系統用作個案分析用途，因此他表示模擬駕駛系統同樣應用作個案分析，而非考試用途。
44. **王世發先生（海事處）**回應，由於海事處現時沒有足夠人員應付實際駕駛測試，因此使用模擬駕駛系統是一個可行的方法。**王先生**強調使用模擬駕駛系統，並非為了測試船長是否懂得駕駛船隻，而是評估船長在應付突發情況下的應變能力。
45. **范強先生（海港運輸業）**表示，由於不同船公司所使用的船隻不同，操作方式亦有別，因此模擬駕駛系統未必與船長實際駕駛的船隻使用相同的操作方式。
46. **王世發先生（海事處）**再次強調，有關評估的重點是船長如何應對突發事件，而非船隻的類型級別和操作方式。
47. **祁理權先生（海上遊覽業）**表示，似乎海事處訓練中心模擬駕駛系統的費用頗為高昂，擔心有關評估的收費對船長構成壓力。

48. 郭志航先生(海上遊覽業)表示,希望海事處能夠提供評估的計劃藍圖,讓業界能夠知道落實評估的進度。

49. 李建華先生(新渡輪)詢問,評估會否應用海上避碰規則。

50. 王世發先生(海事處)回應,海事處正繼續與職業訓練局磋商建立模擬駕駛系統,故現時未能提供計劃的藍圖和評估費用等資料。但模擬駕駛系統必定會應用到海上避碰規則,而海事處亦會適時知會業界落實系統和評估的進度。

4. 探討快速船類型級別證書的要求

51. 王世發先生(海事處)報告,由於就快速船的定義正進行顧問研究的方案,建議暫時擱置這項議題的討論,直至議題有新的發展。

5. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式

52. 王世發先生(海事處)表示,海事處已於早前會議提出三項有關船員作息安排的指引。指引會首先在渡輪落實,其後會再考慮是否擴展到小輪。據知,運輸署正與某些渡輪營運者磋商新合約,亦會討論航線和航班資料,預計營運者會有足夠時間與運輸署討論如何落實海事處就船員作息安排所提出的指引。

53. 張國偉先生(新渡輪)詢問,有關指引是否有豁免範圍,例如在大型節日或暑假期間是否可以放寬限制。

54. 郭德基先生(電船拖輪商會)詢問,指引是否只適用於渡輪的船員。郭先生建議先觀察套用指引後渡輪的運作,再決定是否把指引應用到小輪的船員上。

55. 王世發先生(海事處)回應,現階段只建議把指引應用在渡輪的船員上,而小輪船員的作息安排則會視乎渡輪的船員在應用指引後的情況再作磋商。

56. 伍兆緣先生(港九小輪)表示,現時業界人手不足,因此建議海事處給予業界彈性,設定一個合理作息安排的範圍,而非硬性設定一個標準。

57. 李甫文先生(新渡輪)表示,現時業界已經有一套行之有效的彈性作息安排。

58. 王世發先生(海事處)回應,強調指引並非即時執行,而是希望業界在與運輸署商討新合約時,研究如何讓航班安排配合指引。如果業界現時已經應用

彈性作息安排，王先生希望業界可以向海事處提供此類安排的資料以作參考之用。王先生亦表示與會者可就作息安排應否採用一個範圍抑或一個劃一標準作討論。

59. 伍兆緣先生（港九小輪）表示，營運者希望可以在本會議外先與船員工會討論指引，因為業界擔心指引一旦落實，就不能輕易改變。

60. 王世發先生（海事處）回應，歡迎營運者與船員討論，亦歡迎業界提出其它方案。此外，海事處亦會提供新加坡船員作息的標準予業界作參考。

IV. 下次會議日期

61. 下次會議定於 2013 年 8 月 22 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

62. 會議於下午 12 時 45 分結束。