

**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**  
**第九次會議記錄**

日期：2013 年 10 月 17 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
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）
黃漢權先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
鄭照輝先生	港九小輪控股有限公司（港九小輪）
廖彰健先生	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
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）
盧子康先生	愉景灣交通服務有限公司（愉景灣交通）
黃耀華先生	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）
蕭炳榮先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
胡家信先生	華南拖船有限公司（華南拖船）
馬志維先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
羅愕瑩先生	財利船廠有限公司（財利船廠）
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）
李善昌先生	香港警務處
王伯健先生	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
伍立熙先生	海事處
陳漢斌先生	海事處
鄧光輝先生	海事處
侯鎮邦先生（秘書）	海事處

## **因事缺席者**

Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
郭志航先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
陳志明先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
張新明先生	白沙灣遊艇會
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
李展濤先生	香港滑水總會
張寶昌先生	香港水上電單車協會（水上電單車）
石華有先生	香港遊樂船會
張志泉先生	港九漁民聯誼會（港九漁民）
張有光先生	發達行
梁錦瑚女士	翠華船務（香港）有限公司（翠華船務）
劉國霖醫生	遊艇營運
Mr. Robert BLYTHE	黃金海岸遊艇會（黃金海岸）
張溢良先生	西貢遊艇協會
張靜妍女士	香港旅遊發展局（旅發局）

## **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，海事處已就海上交通管制及安全措施立法建議諮詢律政司的意見，並將與會者於上次會議表達的意見轉交律政司。目前律政司已給予海事處初步回覆，唯海事處因需時研究律政司的回覆，稍後海事處會再向與會者匯報。有關誤穿救生衣所引起的法律責任問題，陳先生希望於下次會議能夠向與會者講解最新進展。而有關兒童適用的救生衣標準問題，陳先生邀請

了海事處的高級驗船主任**鄧光輝先生（海事處）**出席是次會議，向與會者提供更多資料。

4. **鄧光輝先生（海事處）**表示，自南丫四號事件後，海事處對兩種救生衣的標準表示認可：第一種是有英治時期的皇冠圖案，經海事處審批過的救生衣，可供成人或兒童使用；另一種則是根據國際海事組織海事安全委員會（IMO Maritime Safety Committee）於1996年的決議案48(66)號中所提及的標準。

5. **張國偉先生（新渡輪）**表示，兒童救生衣的定義應由政府向公眾解釋，讓公眾清楚知道該救生衣是否適合該穿著人士的高度，以及救生衣的承載能力和限制。公眾亦需要了解兒童若穿著不符合其身高或體重的救生衣時，法律責任應由哪一方承擔。

6. **鄧光輝先生（海事處）**回應，之前提及的決議案48(66)號中的標準並非以年齡作標準；而由於現在建議立法中小童的定義為十二歲，海事處仍然需要研究如何制定合適的標準。但目前海事處接受印有皇冠圖案的救生衣。

7. **張國偉先生（新渡輪）**表示，政府必須盡快釐清權責問題，並向公眾交代，讓公眾知道小童應穿著怎樣的救生衣，方為合適的選擇。由於十歲到十二歲的兒童處於發育時期，身形各異，因此兒童救生衣需要兼顧不同種類的體型。

8. **鄧光輝先生（海事處）**回應，部分救生衣有列出該救生衣是否適合該穿著人士的高度，以及救生衣的承載能力。

9. **陳卓生先生（海事處）**回應，首要關注的是兒童安全，而非權責問題。

10. **黃漢權先生（電船拖輪商會）**建議，恢復八十年代時，成人和小童可以共用同一款救生衣的情況。

11. **鄧光輝先生（海事處）**回應，雖然現時海事處接受兩種不同標準的救生衣，但相信很難回到從前共用同一款救生衣的情況。

12. **李甫文先生（新渡輪）**表示，兒童救生衣目前沒有清晰標準，而成人救生衣雖然能夠負擔小童重量，卻又未必適合小童穿著。因此**李先生**認為政府有需要釐定清晰指引，讓小童按照其年齡選擇穿著合適的救生衣。

13. **張國偉先生（新渡輪）**表示，政府應該讓公眾知道，若兒童超過特定高度或重量，則應該穿著成人救生衣。

14. **陳卓生先生（海事處）**回應，贊成小童或成人，都需要穿著適合其身高及體重的救生衣。救生衣需要有足夠的浮力，對穿著者而言亦不應過分不稱身。年齡方面的問題雖然仍可以再作討論，但預計立法建議中對兒童的定義不會再作修改。身型比較高大的兒童，應該穿著成人救生衣。海事處將繼續與律政司討論。

## **2. 檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度**

15. **王世發先生（海事處）**向與會者派發並講解會議文件第 5/2013 號及四份附件。**王先生**建議與會者先認同海事預備課程大綱（附件一），讓大綱可以提交本地船隻諮詢委員會作匯報。

16. **張國偉先生（新渡輪）**表示需要更多時間研究這份會議文件。**張先生**建議海事處發行一本手冊，詳列各項船長培訓及課程資料，手冊性質應與道路安全手冊相似。

17. **王世發先生（海事處）**表示，與會者已於較早前會議同意舉辦一個專門為準備考取本地船隻船長三級證明書的人士而設的海事預備課程。課程需時 50 小時，而與會者對此安排亦已於較早前會議表示同意。有關**張國偉先生（新渡輪）**的建議，海事處認為海事訓練學院和海員工會在教學時會提供課程資料。

18. **張國偉先生（新渡輪）**表示，海事處並未將有關考試的燈號圖紙、各種情景資料和參考資料，交予業界作參考。

19. **王世發先生（海事處）**表示，海事訓練學院和海員工會除了需要向海事處提供課程資料以外，亦應向學員提供教材。再者，海事處亦會審視教學質素。

20. **黃漢權先生（電船拖輪商會）**詢問，曾參加海事訓練學院的三十天課程的船員，是否可獲豁免參加海事預備課程。**黃先生**希望海事預備課程的內容不會與海事訓練學院的三十天課程內容重疊。

21. **王世發先生（海事處）**回應，海事處並未有監察所有坊間提供課程，船員可以按需要報讀不同課程。**王先生**理解業界希望有更多新血加入海事行業，但仍然需要確保船員具備基礎知識。

22. **黃漢權先生（電船拖輪商會）**表示，由於海事訓練學院的三十天課程已獲得海事處承認，而且課程包含會議文件第 5/2013 號附件一所列的各項內容，因此詢問是否仍有需要要求已參加海事訓練學院課程的船員，再次額外參加五十小時的海事預備課程。

23. 溫子傑先生（電船拖輪商會）詢問，海事預備課程的五十課時，能否計算在考取本地船隻船長三級證明書所要求的一年在職服務年資內。
24. 王世發先生（海事處）回應，雖然海事訓練學院提供的課程課時較長，但亦涵蓋海事預備課程的內容，因此海事處認可該課程。就溫先生的提問，王先生表示於早前會議時已確立海事預備課程的課時將會納入船員的在職服務年資內。
25. 蕭炳榮先生（海港運輸業）表示，部分於海事訓練學院接受培訓的學員，似乎對船隻環境仍然非常陌生。
26. 王世發先生（海事處）回應，參加海事訓練學院課程的船員已擁有一定的海事知識，但還需要有在職培訓以累積經驗。
27. 溫子傑先生（電船拖輪商會）詢問，能否讓海事預備課程的五十小時，取代考取本地船隻船長三級證明書所要求的一年在職服務年資期。
28. 王世發先生（海事處）回應，海事處需要慎重考慮能否讓海事預備課程的課時完全取代一年在職服務年資期，但海事處目前只傾向把五十小時課時納入服務年資期內，以縮短服務年資的要求。
29. 黃漢權先生（電船拖輪商會）建議，可先讓完成海事預備課程的船員取得一個臨時的本地船隻船長三級證明書；待船員取得一年在職服務年資期後，再向海事處申請一張永久的本地船隻船長三級證明書。
30. 王世發先生（海事處）表示，希望在落實本地船隻船長三級證明書的海事預備課程、在職培訓和考試三項安排時，船員在符合全部三項要求後則可獲發牌照，而三項要求完成的先後次序可以作彈性安排。
31. 黃漢權先生（電船拖輪商會）提出，可以考慮先為持有本地船隻船長二級證明書的船長發放一張臨時的一級證明書，容許船長駕駛遊艇，直到船長符合所有一級證明書的要求，獲發牌照後，方可駕駛載客商業船隻。
32. 張國偉先生（新渡輪）表示，行業仍然面對嚴峻的人手短缺問題，因此必須盡快補充行業人手。
33. 王世發先生（海事處）回應，預計將於下次會議提供更多資料，但希望與會者能夠認同會議文件第 5/2013 號的內容。

34. **張國偉先生（新渡輪）**表示，對文件內容需要時間研讀，目前他只能對文件的整體方向表示認同。

35. **王世發先生（海事處）**就其他事項匯報：有關落實實際駕駛模擬操作評估的進度，海事處目前正與職業訓練局繼續研究，待有新進展時會再向與會者匯報。有關訂立快速船定義的安排，海事處準備邀請獨立顧問公司作研究，研究的內容會包括與擁有快速船的船公司舉行工作坊。

### **3. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式**

36. **王世發先生（海事處）**重申，有關船員工作時數的建議，只適用於本地持有運輸署渡輪牌照的載客船隻，並採用「工作一天、休息一天」上班模式的員工（包括港九小輪、新渡輪、愉景灣交通和珀麗灣客運的船長及船員，不包括天星小輪船長及船員）。**王先生**表示，理解船公司需要研究船隻班次、人手調配等問題，亦理解船隻不能在載客期間停止航行。因此，如果有與會者提出需要彈性處理作息安排，海事處會作慎重考慮。**王先生**指出業界可隨時向海事處提出意見，歡迎業界於會議以外的時間來信，進行磋商。

37. **廖彰健先生（港九小輪）**表示，有關作息安排需要船上和碼頭的員工互相配合。

38. **張國平先生（珀麗灣客運）**表示，即使是沒有載客的時候，船員仍然在當值，需要操控船隻。

39. **黃漢權先生（電船拖輪商會）**詢問，如果保持船隻引擎啟動，船員按照建議休息，海事處能否接受。部分乘客可能對未能預先登上船隻表示不滿，因為碼頭未設有空調系統。倘若真的需要改變作息安排，海事處可以考慮將「工作一天、休息一天」上班模式改成每天分兩更，每更 12 小時。分成兩更對乘客來說會更安全，因為意外一般在晚上發生。

40. **王世發先生（海事處）**回應，無意改變「工作一天、休息一天」上班模式。

41. **張國偉先生（新渡輪）**表示，如果要採用海事處建議的作息安排，船公司會面對人力資源問題。

42. **李甫文先生（新渡輪）**表示，按照船公司與運輸署討論後獲發的營運牌照，船員上岸後休息才能算作休息時間。如果碼頭能夠提供泊位讓船隻停泊，員工就能夠上岸休息。

43. **黃漢權先生（電船拖輪商會）**表示，如果船公司需要增聘人手，所增加的成本將以船票加價的方式轉嫁消費者。
44. **范強先生（海港運輸業）**表示，若上班模式改為每天分兩更，每更 12 小時，計算船員回家的路程，船員每天就需要每天工作 16 - 17 小時。
45. **王世發先生（海事處）**再次強調，除非業界與工會同意，海事處無意改變目前「工作一天、休息一天」上班模式。
46. **廖彰健先生（港九小輪）**指出，海事處雖然表示能夠接受彈性作息安排，但未有表明可以接受怎樣的安排。例如，船員每天應該有多少次吃飯時間；船員每天下午四點到八點的高峰時段工作，又應該在高峰時段前或後吃飯，海事處都沒有清楚解釋。
47. **張國偉先生（新渡輪）**表示，如果載客量低的時段，船公司相信能夠應付海事處建議的作息安排，雖然來往主要離島的服務仍然可能受到影響。但面對假日龐大的客量需求，船公司就很難符合建議的作息安排。
48. **李甫文先生（新渡輪）**表示，在每天下午四點到八點的高峰時段，如果讓船員有四十分鐘的吃飯時間，將會對服務構成影響。如果船員輪流吃飯，每一天整個船隊的吃飯時間將會非常長，因為可能需要幾個小時才能完成一個循環。由於服務需要，船隊無法暫停服務，讓所有船員吃飯。
49. **李先生**繼而表示，往來香港、澳門的高速船在午飯時間，會縮減班次，方便船員吃飯。
50. **張國偉先生（新渡輪）**表示，如果不增加人手，船公司很難滿足建議的作息安排。
51. **張國平先生（珀麗灣客運）**表示，如果船員在非航行時間進行的部分工作仍然算作工作時間而非休息時間，船公司將很難確保船員能否符合建議的休息時間。為行業制定更多的要求，將會令船公司難以符合要求。
52. **王伯健先生（運輸署）**表示，已經收到海事處提出的新觀點，有關（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 小時為上限的兩項安排，可以考慮只適用於航速超過 15 海哩的渡輪。運輸署會等候海事處對有關安排提供進一步意見。

53. 溫子傑先生（電船拖輪商會）表示，目前建議的作息安排只適用於「工作一天、休息一天」上班模式的員工。倘若有船公司為避免採用建議的作息安排，而改變上班模式，海事處會如何應對。

54. 王世發先生（海事處）表示，目前只會根據行業的現況，提出有關建議。

55. 溫子傑先生（電船拖輪商會）表示，面對行業嚴峻的人手問題，倘若採納建議的作息安排，將引致僱主和僱員發生摩擦，因此建議保留現有的作息安排。

56. 范強先生（海港運輸業）表示，現時新入職的船員有額外津貼，作為入職的基本工資。船員普遍希望僱主能夠給予更多空間讓船員參加考試。由於船員的文化水平不高，因此希望僱主能夠在船員考獲牌照後給予獎金。有關以模擬駕駛作雷達訓練的系統，目前已經找到供應商，每台系統造價約幾百萬，而預計每一班最多只能容納十二名學員。

57. 王世發先生（海事處）為會議作總結，鼓勵與會者在下次會議提供更多寶貴意見。

#### IV. 下次會議日期

58. 下次會議定於 2013 年 12 月 5 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

59. 會議於下午 11 時 55 分結束。