

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會議
第十六次會議紀錄

日期：2015 年 6 月 25 日（星期四）

時間：上午 10 時正

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）

李耀光先生（主席）	海事處
左宜安先生	香港油蔴地小輪船有限公司
梁瑞堅先生	天星小輪有限公司
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司
李甫文先生	新世界第一渡輪服務有限公司
黃錦桂先生	愉景灣航運服務有限公司
陳錦標先生	愉景灣航運服務有限公司
魏子民先生	愉景灣航運服務有限公司
張國平先生	珀麗灣客運有限公司
李志偉先生	香港海員工會
馬志維先生	香港船廠有限公司
陳志明先生	香港船廠有限公司
胡家信先生	華南拖船有限公司
范 強先生	海港運輸業總工會
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司
Mr. Kevin LEWIS	香港仔遊艇會
劉偉基先生	香港仔遊艇會
張寶鋁先生	香港水上電單車協會
李展濤先生	香港滑水總會
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
李志強先生	海上遊覽業聯會
李詠姿女士	海上遊覽業聯會
麥馨文女士	翠華船務(香港)有限公司
連永浩先生	警務處
張日東先生	警務處
阮榮昌先生	運輸署
邱麗絲女士	康樂及文化事務署

鄧慶江先生	海事處
孫志強先生	海事處
鄧光輝先生	海事處
伍毅榮先生	海事處
史強先生	海事處
林文琪小姐(秘書)	海事處

缺席致歉者

曾啟亮先生	愉景灣航運服務有限公司
安民生先生	愉景灣航運服務有限公司
溫子傑先生	港九電船拖輪商會有限公司
黃漢權先生	港九電船拖輪商會有限公司
郭志航先生	海上遊覽業聯會

I. 開會辭

主席歡迎業界人士出席是次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 主席宣佈上次會議記錄獲得通過。

III. 討論事項

(i) 防止船舶垃圾污染 (參考文件: 2015年第74號法律公告)

3. 主席邀請史強先生就 2015 年第 74 號法律公告《商船(防止廢物污染)規例》作出報告。
4. 史強先生報告,為施行《國際防止船舶造成污染公約》附則 V 有關防止船舶垃圾污染的最新規定,現行的《商船(防止廢物污染)規例》(第 413 章,附屬法例 J)將由新規例《商船(防止廢物污染)規例》(第 413 章,附屬法例 O)所取代。第 413 章附屬法例 O 由 2015 年 7 月 1 日起實施,適用於在香港水域內的船舶和不論位於任何地方的香港註冊船舶。他特別提及三個事項:

- (一) 總長度12米或以上的船舶，須在船上展示一塊廢物排放公告牌（公告牌），通知船員和乘客有關廢物排放的規定。公告牌範本將會放在海事處網站上供各位參考。
 - (二) 若船舶噸位為100總噸或以上，或經核證為運載15人或以上，須在船上備有一份廢物管理計劃。廢物管理計劃範本將會放在海事處網站上供各位參考。
 - (三) 若船舶噸位為400總噸或以上並經核證為運載少於15人，或噸位為400總噸或以上、經核證為運載15人或以上，以及航行為時超過1小時的航程，須在船上備有廢物紀錄簿，記錄船上處理的廢物。每次把廢物排放入海或排放至接收設施，均須記錄在廢物紀錄簿內。業界可於網上經政府書店訂購廢物紀錄簿。
5. 他續說，為確保業界有足夠時間適應及作出相應的安排，新法例將設有三個月寬限期，該段期間將不會作出檢控。若發現船舶未有遵守有關規定，處方或會因應情況作出口頭/書面警告。
 6. 張國偉先生提出，一般而言，營運渡輪靠岸的時間很短，較難每次填寫廢物紀錄簿，他查詢該類船隻是否可獲豁免。他又指，渡輪公司會委託承辦商進行廢物處理，承辦商可提供有關紀錄，可否以此取替廢物紀錄簿。
 7. 梁瑞堅先生認為，就填寫廢物紀錄簿方面，水手在船隻靠岸的時候需要兼顧不同的工作，而且要馬上預備回航，或許未能抽空每次填寫廢物處理紀錄。
 8. 伍毅榮先生回應，若渡輪為 400 總噸或以上、經核證為運載 15 人或以上，以及航行為時超過 1 小時，方須填寫廢物紀錄簿。按現時情況，大部份本地渡輪的航行時間均少於 1 小時，因此不受影響。
 9. 張國偉先生建議，在發出海事通告後，處方在處理船舶牌照時，應為申請人士提供一份通告副本，以讓他們了解新規定的詳細內容。姜紹輝先生指，新修訂亦有可能涉及漁船，他希望政府可向漁會作出適當的宣傳。主席表示，會聯絡有關組別作跟進。

(註：史強先生於 10 時 30 分先行離席。所有與會者均已在會議上取得 2015 年第 74 號法律公告的副本，有關文件亦在會議後透過電郵發放至所有委員。)

(ii) 模擬駕駛操作評估（會議文件第 3/2015 號）

10. 主席介紹會議文件第 3/2015 號，並邀請委員發表意見。
11. 李志偉先生認為，若要將模擬駕駛的元素加入船長三級課程當中，對初入行人士而言程度太深，反而加入雷達操作及應用更為合適。同樣，一天復修課程的整體教學時數已需要八個小時，若再加上一至兩個小時模擬駕駛教學，學員較難深入理解當中的理論。

12. 張國偉先生建議，加入模擬駕駛的訓練時，應以實習為主，如加入危機處理個案演習，供學員應用及分析，由導師從旁指導。
13. 主席表示，危機處理個案演習將會包涵在模擬駕駛操作評估課程之中。而在船長三級課程及一天復修課程內，模擬駕駛的部份只為輔助教學，目的是提供機會予學員作初步認識。
14. 李志偉先生續指，現時船長三級課程的教學內容已經十分密集，對初入行的學員而言，模擬駕駛實在過於艱深。以模擬器材輔助教學，若要確保教學質素，師生比例不宜太高。他續指，大多數報讀船長三級課程的學員並不需要駕駛客船，因此學習模擬器材操作的實際作用不大。主席回應，就船長三級課程內模擬駕駛的教學內容，可在稍後一步再作調整。本會議文件主要旨在建議以模擬裝置進行評估，對象主要為考取船長一級資格以操作長度超過 24 米或總長度超過 26.4 米的第 I 類別船隻，以及考取遊樂船隻操作人一級證明書以操作總長度超過 15 米的出租遊樂船隻的學員。
15. 姜紹輝先生指出，模擬駕駛與實際駕駛的情況大不相同，即使加入船長三級課程的實際作用亦不大。他認為口試形式更具效能，唯需要投放的人力資源亦相對較多。對於運用模擬駕駛器材輔助教學，他表示支持，若能讓學員自己選擇合適的評估方式，則更具效能。
16. 胡家信先生指出，就船長三級課程，礙於成本的考慮，除指定培訓機構外，其他機構一般不會備有模擬駕駛儀器。他查詢，學員是否必須報讀指定培訓機構的課程，方可獲得當局承認。
17. 伍毅榮先生回應，現時有兩個獲處方承認的培訓機構，學員必須通過指定機構舉辦的認可課程，方可符合參加船長三級證明書考試的要求。
18. 李志偉先生引述會議文件第 4 段，當中提及「*海事處會著手在船長三級證明書的海事預備課程及本地載客船隻船長的一天復修課程加入模擬實際駕駛元素*」，他建議應加入雷達教學。主席回應，模擬實際駕駛元素內已包含雷達教學。胡家信先生認為，由於船長三級證明書的學員只為初行人士，教學程度不宜太深，因此應將該句更改為「*加入模擬實際駕駛基本元素*」。主席及其他委員一致同意有關修訂。就模擬駕駛操作評估議題第 3/2015 號文件，在會議後將遞交本地船隻諮詢委員會通過。
19. 姜紹輝先生建議，就課程內容及往後的細節安排，無須於會議上討論，培訓機構應自行與處方協商。

(iii) 船長定期體格檢驗 (會議文件第 4/2015 號)

20. **主席**介紹會議文件第 4/2015 號，並邀請委員發表意見。
21. **張國偉先生**查詢，對於新規定，處方會否設置寬限期，預期會有多少名船長須要定期進行體格檢驗。他指出，若寬限期不足，業內大批人士將會在同一時間前往醫療機構進行體格檢驗，這樣有可能導致檢驗成本上漲。
22. **主席**表示，落實體格檢驗建議涉及修訂有關法例，預計最快須在明年初才能生效。在建議實施前，處方鼓勵船公司盡早安排船長參與體格檢驗，以避免擠擁情況，在法例生效前所進行的體格檢驗合格結果亦視為有效。
23. **張國偉先生**表示，渡輪公司會安排新入職人員進行體格檢驗。他認同員工應在六十五歲時再進行體格檢驗，然而，往後體格檢驗的頻次則應視乎合約的長度而定。他希望處方可因應業界的實際情況，提供兩至三年的寬限期。**主席**回應，處方會因應涉及定期體格檢驗的船長人數，再考慮是否應設置寬限期。
24. **姜紹輝先生**查詢每年考獲船長牌照人員的數目，他對未來業界的人手情況表示憂慮。**伍毅榮先生**回應，學員須完成指定培訓課程及考試，方可獲授船長三級證明書。運房局自 2004 年起開設航海訓練獎勵計劃，吸引年輕一代投身航運業，並累積航海經驗。**范強先生**補充，航海訓練獎勵計劃對於新入行人士有一定的吸引力，截至六月底，共有 65 人完成三級船長課程，預計於年底可達 100 人。
25. **張國偉先生**指出，除了由渡輪公司推薦的學員外，大多數人在取得三級船長證明書均不會投身渡輪業。業界人手老化問題十分嚴重，船長人數不足，部分航線更面臨停辦的考驗。處方在投放資源支援培訓外，亦應積極研究如何鼓勵新人入行。
26. **魏子民先生**認為，現時不少學員運用政府資源參加培訓，而在取得資格後未有投身本地渡輪行業。他質疑有關的人士有機會已投身工資較高的遊樂船行業。他續指，這樣會造成資源浪費，政府應設法挽留人才。
27. **范強先生**回應，運房局開設的航海訓練獎勵計劃有嚴格的限制，投身遊樂船行業的人士將不能申請有關資助。根據局方的研究，渡輪業的初入職薪酬較低，相對較難吸引年輕人入行。因此局方為有關人士提供每月\$1,500 的在職津貼，為期最多一年，當申請人成功考取本地船長／輪機操作員三級證明書後更可獲 12,000 元的資助金額，以協助業界挽留人才。他又表示，為鼓勵其他界別的人士投身本地渡輪業，海港運輸業總工會近來與大埔漁民協會一同舉辦培訓，小輪業職工會及海員工會亦有在不同的渠道進行招募及推廣。預期在八月期間會增加宣傳，嘗試招募中學畢業生投身行業。

28. 主席表示處方十分重視業界的缺人情況，並會繼續優化現有的機制及措施。姜紹輝先生建議，為釋放市場上的人力資源，處方可考慮設立機制，讓持有遊樂船牌照的人士可考取三級船長證明書。同時，處方應積極檢討現時的考試制度，提升考試內容的實用性。
29. 麥馨文女士查詢，會議文件所列出的檢查項目包括(a)至(f)，業界是否可因應情況增加項目。主席回應，業界可因應情況增加檢驗項目。
30. 張國偉先生查詢，處方會否在推行初期向業界提供資助，安排船員進行體格檢驗。范強先生指，運輸署在相關法例實施時，推行初期亦有資助司機進行體格檢驗。主席回覆，現階段處方並未有計劃資助船員進行體格檢驗，但不排除日後視乎業界需要再作研究及考慮。就船長定期體格檢驗(會議文件第 4/2015 號)，在會議後將遞交本地船隻諮詢委員會通過。

IV. 其他事項

(i) 第 I 類別船隻船員的值班和作息安排

31. 主席指出，由於該議題較為繁複，因此會成立工作小組個別跟進，屆時會邀請渡輪公司及渡輪界從業員一同參與討論。

(ii) 船舶自動識別系統 (AIS)

32. 鄧光輝先生報告，本地船隻安裝 AIS 的資助計劃將於明年 1 月 31 日截止，現時處方只收到十多份申請，他鼓勵業界積極參與。
33. 麥馨文女士指出，AIS 安裝的過程較為複雜，在安裝系統後，須要向處方申報並由督察檢查，才可申請資助，故建議處方將有關的期限延長。她又指，涉及的檢查費用須由業界承擔，因此問及可否安排一名督察同時檢查多於一艘船的 AIS，以節省成本。
34. 鄧光輝先生建議，船公司可考慮在年檢時一同檢查新裝置的 AIS。然而，每艘船的檢查乃屬於獨立工作，即使為同一名督察負責，收費會因應船隻的數目而定。
35. 裴志強先生指出，部分船隻在安裝 AIS 前已完成年檢，因此或需要延至明年安裝。他建議可透過商會統籌中央檢查，減少檢查的開支。
36. 主席表示會將業界的意見紀錄在案，再作考慮。

V. 下次會議日期

37. 下次會議日期及時間待定。

VI. 散會時間

38. 會議於上午 11 時 30 分結束。

海事處

2015 年 7 月