

本地船隻諮詢委員會 第 13 次會議記錄

日期：2013 年 4 月 16 日（星期二）

時間：下午 2 時 30 分

地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

主席：	童漢明先生	海事處副處長
委員：	司徒法先生	船舶建造及維修業代表
	吳國榮先生	造船業代表
	黃立帆先生	船舶檢驗業代表
	溫子傑先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	張國偉先生	渡輪船隻經營人代表
	盧浩然先生	駕艇遊樂者代表
	樊樹榮先生	內河貨運經營人代表
	梁榮輝先生	海事處總經理／本地船舶安全
	陳卓生先生	海事處總經理／港務
秘書：	陳瑞茵女士	海事處高級行政主任（人事及總務）

列席者

郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司永遠會長
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
黃耀勤先生	香港貨船業總商會
左宜安先生	香港油蔴地小輪船有限公司
彭華根先生	香港漁民互助社
李志強先生	海上遊覽業聯會
范強先生	小輪業職工會
胡家信先生	香港船務職員協會
裴志強先生	港九電船拖輪商會有限公司
陳玉蓮女士	香港領港會
連永浩先生	香港警務處
（代李善昌先生出席）	
王世發先生	海事處總經理／船舶註冊及海員事務
梁雅文女士	海事處行政主任（人事）

因事缺席者

陸北鴻先生	海員訓練機構
何沛玲女士	海事保險業
何俊賢議員	漁業
陳樹華先生	香港鳴洲機器同業公會
萬國清先生	載貨船隻營運代表
蕭炳榮先生	海員團體代表

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議，並感謝以下新委員加入本地船隻諮詢委員會：

司徒法先生；
吳國榮先生；
黃立帆先生；以及
張國偉先生。

II. 通過上次會議記錄

2. 第 12 次會議已於 2012 年 10 月 26 日舉行，會議記錄已先後於 2012 年 11 月和 12 月分發給委員傳閱以供通過。該份會議記錄無須再作修訂，獲得通過。

III. 通過會議文件第 4/2013 號

3. 王世發先生扼要重述，本委員會在 2012 年 10 月 26 日舉行的第 12 次會議上，決定成立“第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會”（“小組委員會”），以制訂促進本地船隻及航行安全的措施。他報告，小組委員會經進行會議，同意請本委員會委員通過載於會議文件第 4/2013 號的三項措施。該三項措施為檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度而制訂，詳情如下：

(i) 調整現行考試內容比重

- (a) 王世發先生闡釋，本地船隻船長二級和三級證明書考試會增加航行駕駛態度、安全意識及危機處理方面題目所佔的比重。為此，相關的考試電腦程式已作相應修訂，待措施獲委員通過，便可按計劃於今年 6 月實施。
- (b) 主席補充，制訂這項措施是有見於發生了多宗撞船事故，反映有必要提高船員的安全意識和危機處理能力。他藉機感謝渡輪公司自願將演習次數由每年一次增加至每兩個月一次。由於委員並無其他意見，主席作總結並宣布**本地船隻諮詢委員會通過第一項措施**。

(ii) 海事預備課程和在職培訓項目證明

- (a) 王世發先生表示，現時準備考取船長三級證明書的人士無須接受任何有系統的訓練，僅須證明具備所需船上工作經驗。由於欠缺有系統的訓練，不同船長的水平或有極大差異。因此，為確保準備考取船長三級證明書的人士具備一定的專業和航行知識水平，小組委員會同意考生必須修畢由海事訓練學院或工會、商會舉辦為期一周的海事預備課程，而修畢課程的時間可計算在其考試前所需的船上服務年資內。此外，考生亦須在船長督導下完成基本在職培訓項目，並由僱主證明。據律政司所示，這項措施並不涉及法例修訂，但本地合格證明書考試規則的相關規定須作修訂，因此措施待委員通過後可於 2014 年 1 月實行。
- (b) 就吳國榮先生有關編配四名船員的最低安全人手編配要求的提問，梁榮輝先生回應謂，當中兩名船員須為持證船員，如船長及輪機操作員，其餘二人無須持任何資格證明，但應具備船上工作經驗。主席補充，僱主須確保船員接受合適的培訓。
- (c) 主席感謝小組委員會委員對措施的支持。他相信有系統的訓練有助提高船長三級證明書考試的及格率和船員的安全意識，並呼籲各委員支持措施。

- (d) 盧浩然先生問謂，是項措施是否適用於私人遊樂船隻的操作人。王世發先生回應，只有參加船長證明書考試的人士方會受措施規限。范強先生問謂，因應首項改善措施而修訂的考試綱要會否對考生構成莫大障礙。王世發先生回應謂，有關措施對考生的影響不大，因考試的形式不變，而試題仍以隨機方式選取，只是航行駕駛態度、安全意識及危機處理能力方面的題目所佔比例有所增加。
- (e) 范強先生進一步詢問有關第二項改善措施的海事課程的詳情，並欲知重考生可否獲得豁免。他希望海事處為考生填寫在職培訓項目記錄時，能充分顧及具漁業背景的船長的情況。王世發先生答謂，有關海事預備課程並非嶄新的培訓項目，其內容與海事訓練學院於 2007 年及之前提供的課程類似。他進一步解說，新措施由 2015 年 1 月起實施，現時參加考試的考生不受新措施影響。他建議多次應考仍不及格的考生宜考慮報讀海事課程，但不會就其決定作出評論。王世發先生表示，有關在職培訓項目記錄的格式簡約，各委員無須擔心。
- (f) 主席作總結，**第二項措施獲本地船隻諮詢委員會通過。**

(iii) 本地載客船隻船長的持續進修安排

- (a) 王世發先生報告，為確保本地第 I 類別載客船隻的船長時刻保持其專業和航行知識水平，小組委員會同意相關船長每三年必須參與一項由海事訓練學院或工會、商會舉辦的“一天本地船舶船長複修課程”。該一天複修課程曾於 2012 年 12 月某三天舉辦，反應良好。據律政司所示，由於措施涉及法例修訂，故待委員通過措施後，會在明年初鼓勵船公司以自願形式盡早安排船長參與課程，以免船長在法例實施後才紛紛趕緊報讀。自願參與期間的上課記錄會被認可。
- (b) 主席指出，經驗豐富的船長亦曾涉及意外事故，因此複修課程有助持續促進航行安全。
- (c) 姜紹輝先生對第二項措施實施後，有關人士於報考時須提供一年服務年資證明表示關注。主席回應，海事處會製備統一表格，以方便辦理有關程序。姜紹輝先生欲知有關聘用尚未參與複修課程的船長的特別安排。主席答謂，有關詳情會交由小組委員會討論。

- (d) 溫子傑先生對船長宜於何時參加複修課程表示關注，故詢問有關實施第三項措施的時間表。王世發先生答謂，由於措施涉及法例修訂，並須獲運輸及房屋局批准方可推行，因此現時尚未有具體的時間表，但他透露有關課程的費用屬合理水平。
- (e) 各委員對是項建議措施一致贊同。主席確認，**第三項措施獲本地船隻諮詢委員會通過**。

IV. 就十項促進本地載客船隻及航行安全的改善措施匯報最新進展

(i) 檢討及加強適用於船長資格考核的本地考試綱要、證書及考試制度（實際駕駛操作測試和快速船類型級別證書）

實際駕駛操作測試

- (a) 王世發先生報告，引入實際駕駛操作測試後，任何人“由船長二級證明書轉為一級證明書持有人，以操作總長度超過 26.4 米的本地載客船隻（渡輪及小輪）”，以及“由遊樂船隻操作人二級證明書轉為一級證明書持有人，以操作總長度超過 15 米的出租遊樂船隻”，均須接受“測試”。測試會利用模擬駕駛系統進行，只有“新持有人”須在措施生效後接受測試。他表示，本地海事業界認為由於測試利用模擬駕駛系統進行，對不熟悉電腦器材的考生可能會構成問題，而測試費亦會對營辦商構成負擔。他又報告，曾在 2013 年 3 月與職業訓練局（職訓局）舉行會議，討論以模擬駕駛系統進行測試事宜，發現模擬駕駛課程因器材所限，每班學員人數最多為四至五人，無法同時讓 30 人上課，而學員須至少兩至三日才能完成課程。他補充說，雙方很快會再次舉行會議，屆時職訓局會提出建議。
- (b) 主席清楚闡明，“新持有人”是指在“測試”推行後取得船長二級證明書的人士。為減輕“測試”對業界的影響，推行時會為現有證明書持有人設有過渡期。他提到政府船隊的模擬駕駛系統時進一步表示，該系統可測試船長在實際情況下的反應，而以模擬駕駛系統進行測試的費用會較使用真船為低。因此，他呼籲委員支持此項措施。
- (c) 郭德基先生要求讓業界人士試用海事處訓練中心的模擬駕駛系統，主席回應謂，他認為建議可取，有助業界掌握新措施的重點。陳卓生先生會協助安排業界人士造訪海事處訓練中心。

- (d) 司徒法先生欲知現時持有各級別證明書的船長人數和本地船隻數目，以便得悉受影響船員人數，並衡量措施會帶來多大程度的影響，吳國榮先生亦提出同樣查詢。王世發先生估計，在 65 歲或以下的船員中，現時約有 15 000 名船長本地合格證明書持有人和 10 000 名輪機操作員本地合格證明書持有人，但他強調有關數字僅為粗略估計，因未知當中有多少人仍然留在業內。他補充說，為確定業內人士的數目，曾與工會和商會磋商以作評估，但工會和商會只能提供會員數目，而該等數字並非直接與業內人士的實際數目掛鈎（不同組織的會員有所重疊，且並非所有會員均仍然留在業內），故未能得出結論。
- (e) 主席提出，或可通過職訓局海事服務業訓練委員會持續進行的人力調查掌握實際人手數字。王世發先生回應時表示，雖然有關調查相當全面，但最新一份調查最快要到 2013 年 6 月才會完成，而由於有部分公司拒絕提供相關資料，調查結果會受到局限。然而，他認為該項調查或可提供與實際情況較接近的數字以供參考。
- (f) 主席就實際駕駛操作測試此項目作總結，繼而請王世發先生展開下一項措施的討論。

快速船類型級別證書

- (g) 王世發先生向委員簡介此項措施的目的，指措施旨在讓本地載客快速船的船長具備所駕駛船隻類型的類型級別證書。他報告說，由於小組委員會的討論指“快速船”的定義關乎本地海事業界，海事處會請國際船級社作研究，就香港水域內運作的船隻何謂“快速”給予意見。
- (h) 主席指目前接觸的國際船級社曾協助澳洲進行類似評估。

(ii) 檢討船員工作時數、休息和用膳時間以訂立指引

- (a) 王世發先生解釋，此措施旨在就本地載客船隻（第 I 類別船隻）的船員工作和休息時數訂下指引。有關船員一般按“一天當值、一天休班”的模式工作。此措施包括以下三方面：
- (1) 船員連續航行執勤時間應以六小時為上限，其後應有最少 30 分鐘休息時間；

- (2) 在一班 24 小時內的總累積執勤時間應以 13 小時為上限；以及
- (3) 船員每次用膳時間應最少有 40 分鐘。

他闡釋時表示，建議先在渡輪實施此項措施，以迅速回應公眾的憂慮和關注，然後於適當時間再研究是否對小輪實施此項措施。他又表示，渡輪服務營辦商關注船隻班次和泊位安排，海事處會就該等事宜與渡輪業再作商討。他補充說，有關是否把此項措施納入渡輪發牌條件以便推行一事，現正徵詢律政司的意見。

- (b) 主席表示，巴士公司和香港鐵路（港鐵）已在這方面訂有類似指引，日後落實詳細安排時可資參考。
- (c) 郭德基先生欲知措施是否為標準工時政策開路，王世發先生回應時強調，該措施的最終目的是讓船員有足夠休息，從而提高航行安全水平，與標準工時政策是兩回事。
- (d) 張國偉先生同意措施對航行安全有裨益，但表示近年有多項重要基建工程上馬，與渡輪業激烈爭奪人力資源，令行業因人手短缺問題加劇而正面臨重大困難。他以過去就巴士司機實施的工作和休息時間安排指引為例，指出推行新措施便須增加人手，故人手短缺對在航運業落實新措施會構成重大問題。他希望有更多資源可注入本地航運業界，使萎縮的行業得以持續發展。主席認同人手短缺確實是個嚴肅的問題，須要航運業界着力處理。

(iii) 擬議立法規定於煙花匯演及其他大型海上活動中船上兒童須全程穿上救生衣及船上須備存乘客和船員名單

- (a) 陳卓生先生概括指出，小組委員會同意應規定於煙花匯演及其他大型海上活動進行期間，觀賞船上的兒童須全程穿上救生衣及船上須備存乘客和船員名單。他特別指出，措施包括以下四項規定：
 - (1) 觀賞船上所有兒童須全程穿上救生衣；
 - (2) 觀賞船上必須備存載有所需資料的乘客和船員名單；
 - (3) 為施行上述第(2)項規定，乘客必須向觀賞船的船長提供所需資料，否則有關乘客即屬犯罪，一經定罪，可處罰款；以及

- (4) 為施行上述第(2)項規定，導遊必須向觀賞船的船長提供由其照顧的旅客中有意登上觀賞船觀賞大型海上活動者的所需資料。

他補充，有關的立法建議已提交律政司，現正等候律政司提供意見。

- (b) 主席感謝委員對過去兩次大型海上活動的安排給予大力支持，並迅速作出配合，使有關安排贏得傳媒和公眾的正面評價。

(iv) 在船隻駕駛室安裝監察設備

- (a) 梁榮輝先生說，原來的建議是在載客量超過 100 人的載客快速船駕駛室安裝閉路電視，以記錄船隻的操作和航行情況，此舉可望協助提高船員在船隻航行期間的安全意識。然而，由於業界主要擔心船員私隱會受侵犯，因而持強烈意見，海事處其後建議在載客量超過 100 人的載客船隻駕駛室安裝錄音器，記錄駕駛室內的通話內容，以助監察船員的表現。他呼籲本委員會委員支持有關建議。
- (b) 溫子傑先生指曾數度與業界討論上述措施，並表示要爭取其支持頗為困難。他希望在作出決定前可以有更多時間進行討論。范強先生認為，鑒於許多大型船公司已配備有關設備，此建議似乎無助於預防意外發生。
- (c) 主席注意到，在大部分海上意外中，人為因素佔肇因的八成，但他同意在實施建議前應與業界進行更多討論。

(v) 檢討本地渡輪和小輪的最低安全人手編配水平

- (a) 梁榮輝先生表示，建議檢討本地渡輪和小輪的最低安全人手編配水平，是為確保在應付日常運作以至處理緊急情況及執行瞭望工作方面的人手均編配得宜。在釐定本地渡輪和小輪的最低安全人手編配水平時，除考慮船隻層數和乘客人數這兩項因素外，還會考慮以下兩點：
- (1) 應付緊急情況（撞船、觸礁、火警、棄船）所需人手；以及
 - (2) 在夜間或有霧的天氣情況下，應在人手編制中調配一名船員協助船長進行瞭望工作。

他表示本委員會轄下的本地船隻檢驗工作小組委員會已有共識，同意按上述準則檢討人手編配水平。

- (b) 主席感謝委員在此事上的努力，並促請委員多走一步，在其後的會議訂立一個為各方所接納的方案。

(vi) 促進海上安全的長遠宣傳及教育策略

- (a) 梁榮輝先生表示，為持續宣傳海上安全，海事處將定期舉辦研討會。研討會的對象為兩類人士：

- (1) 公眾：與有關民政事務處合作，在離島、西貢或南區為公眾每六個月舉辦一次安全研討會。海事處將邀請兒童出席，並會請渡輪／小輪營辦商合辦或參與研討會；以及
- (2) 船員：海事處船舶註冊及海員事務部會為商會、船員工會、渡輪／小輪／街渡營辦商及其船長和船員每年舉辦一次安全研討會。

他補充，海事處會在船舶經營人的合作下，為參與學校戶外康樂活動的大批兒童乘客預先提供有關海上安全的電子材料（如錄像帶）。

- (b) 主席建議，在向兒童派發宣傳海上安全意識的單張時，應同時提供有關大型海上活動的錄像資料。他欲知渡輪公司會否預先知悉有大批兒童乘搭渡輪。張國偉先生答稱會，並承諾日後會向海事處通報此類活動。主席感謝張先生的積極支持和合作。
- (c) 梁榮輝先生回應裴志強先生關於船上安全標誌貼紙的查詢時表示，採購程序仍在進行，貼紙將於約 4 月底或 5 月初備妥。（會後補註：預計貼紙可於 2013 年 5 月底前備妥並向船東派發）
- (d) 司徒法先生查詢，海事處可會將廢棄船隻改裝成向公眾宣揚安全訊息的教育媒介。姜紹輝先生則詢問部門會否成立一個海上交通諮詢委員會，以聽取更多公眾人士的意見。主席認同上述建議的良好用意。由於建議可能涉及長遠政策，超出本委員會的職權範圍，有關委員可在其他平台／論壇提出，以便作更詳盡的討論。

(vii) 強化海事處與業界的溝通渠道

- (a) 梁榮輝先生講述三項建議措施的要點如下：
- (1) 除檢驗工作小組委員會的委員外，海事處可邀請更多持份者以觀察員或專家顧問身分出席小組委員會日後的會議；
 - (2) 海事處會派員參與業界定期舉行的內部技術會議和安全論壇，以加強溝通；以及
 - (3) 海事處將會與業界人士一同拜訪內地的設備製造商（例如救生設備和其他海事設備製造商等），進行周年考察，以掌握新型產品的最新發展情況，並就有關產品在香港本地領牌船隻上的應用加強與業界溝通。
- (b) 主席詢問委員是否同意在是次會議通過“促進海上安全的長遠宣傳及教育策略”和“強化海事處與業界的溝通渠道”兩項建議措施。委員並無提出其他意見，**本地船隻諮詢委員會通過該兩項措施**，會議至此共通過五項措施。

(viii) 研究要求本地高風險船隻裝設船舶自動識別系統(AIS)

- (a) 陳卓生先生概述議題內容，並作出報告，表示檢驗工作小組委員會的委員對措施有所顧慮，例如不熟悉 AIS 的操作及安裝儀器會構成成本負擔。他表示，海事處會接觸海事訓練學院，安排為業界提供相關的培訓課程，讓船員熟習 AIS 的操作；並考慮設寬限期，讓現有本地船隻經營人有充足時間裝設儀器。他補充謂，有關建議已作修訂，擬於下述四類船隻實施：
- (1) 獲發牌可運載超過 100 名乘客的船隻；
 - (2) 總噸在 300 或以上的自航船；
 - (3) 用作運載危險品或有害及有毒物質的自航船；以及
 - (4) 用作運載危險品或有害及有毒物質的非自航駁船。

檢驗工作小組委員會將於即將舉行的會議上進一步討論是項措施。

- (b) 黃耀勤先生問可曾就措施諮詢貨船業。郭德基先生也提出這個問題，並對用作運載危險品或有害及有毒物質的船隻裝設 AIS 表示同樣關注。陳卓生先生向委員保證，海事處已於 2013 年 2 月 5 日前後與業內人士舉行會議。業界對有關措施不表反對，但對相關的器材規格和時限感到憂慮。他表示，歡迎黃先生和郭先生隨時就該會議的詳情與其聯絡。〔會後補註：上述會議於 2013 年 2 月 5 日舉行。海事處在必要時會再作安排，與黃耀勤先生和郭德基先生所提及的有關團體舉行會議，以爭取支持。〕

(ix) 檢討法例第 548 章附屬法例 K 有關本地船隻強制第三者風險保險的規定

- (a) 陳卓生先生講解第三者風險保險工作小組（工作小組）討論的三個方案：
- (1) 參照汽車的保額水平，所有本地船隻的保額上限訂定為港幣 1 億元。
 - (2) 把非載客船隻及載客量為 12 人或以下船隻的最高法律責任保額由現時港幣 100 萬元提高至港幣 500 萬元。就載客量為 12 人以上的船隻而言，法律責任保額的計算方法為港幣 56 萬元（《1976 年海事索賠責任限制公約》所訂的現行乘客索賠上限）乘以船隻的載客量，上限為港幣 3 億元。
 - (3) 把非載客船隻及載客量為 12 人或以下船隻的最高法律責任保額由現時港幣 100 萬元提高至港幣 500 萬元。載客量為 12 人以上的船隻會分為 10 個組別。為每一組別訂定最低法律責任保額時，以《1996 年海事索賠責任限制公約》所訂的現行乘客索賠上限每宗 210 萬元為參考基數，乘以假設的最高傷亡人數（乘客數目中位數乘以假設最高傷亡率 20%）。根據是項建議，各組別的最低法律責任保額將介乎港幣 1,500 萬元至 4.7 億元。

對於最低法律責任的保額水平顯著提高，街渡、漁民，內河船隻和遊樂船隻的業界代表提出強烈反對。為釋除代表的疑慮，海事處主動要求香港保險業聯會，按上述方案計算出相關保費的預算升幅，並且邀請工作小組內的業界成員考慮哪個方案／方向較為可取，以便工作小組於 2013 年 4 月 17 日舉行會議時，討論更見成效。

- (b) 主席感謝各委員就有關措施付出寶貴時間和努力。

(x) 設立海事意外傷亡者援助計劃的可行性

- (a) 陳卓生先生表示，海事處會委聘一名顧問研究設立海事意外傷亡者援助基金／計劃的可行性，基金／計劃的性質會與交通意外傷亡援助計劃類似。有關計劃只會向受害人提供緊急經濟援助，不會發放補償金。他補充，4月底或可選定顧問。
- (b) 陳卓生先生並感謝第三者風險保險工作小組眾多委員的支持，在該工作小組於2013年3月12日召開的會議上答應日後與顧問溝通。
- (c) 主席請委員在顧問向其查詢有關建議基金／計劃的資料時與顧問合作。

V. 其他事項

(i) 執行救生衣檢查工作

- 4. 主席告知委員，海事處已發信通知船公司必須在2013年4月15日或之前符合有關配備足夠救生衣的強制性規定。他促請委員向業界轉達信息，呼籲業界人士與海事處聯絡並告知其船隻的所在位置，以便海事處就有關規定迅速執行檢查工作。
- 5. 裴志強先生指其所屬商會的會員過去數日發現有船隻被重複檢查。主席感謝他們的意見，同意應避免重複檢查，以盡量減少對業界造成不便及節省為此而投放的資源。陳卓生先生對於有船隻可能曾被重複檢查致歉，並請委員體諒，指海事處前線人員由於須於短時間內完成所有船隻的檢查，工作時間非常緊迫。

(ii) 通過會議文件第 2/2013 號—《工作守則—本地船隻上密閉空間工作》擬稿

- 6. 梁榮輝先生報告，《工作守則—本地船隻上密閉空間工作》擬稿已於2013年3月4日向委員發出以供通過，發表意見的最後期限為2013年3月26日。他總結時表示，由於沒有收到任何意見，本委員會在是次會議通過該會議文件。待徵詢港口行動事務委員會意見後，工作守則擬稿會提交海事處處長批核，之後再安排藉憲報公告。

(iii) 通過會議文件第 3/2013 號—《工作守則—本地船隻船上貨櫃處理》的修訂

7. 梁榮輝先生也講述《工作守則—本地船隻船上貨櫃處理》的修訂工作，就建議發表意見的最後期限為本會議舉行當日（即 2013 年 4 月 16 日）。有鑒於此，他在會議上詢問委員對標題所述文件是否有意見，但未有收到任何意見。本委員會同意通過該文件，待徵詢港口行動事務委員會意見後，經修訂的工作守則會提交海事處處長批核，之後再安排藉憲報公告。

VI. 下次開會日期

8. 議事完畢，會議於下午 4 時 30 分結束。下次會議日期容後公布。