

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)763/13-14號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 特別會議紀要

日 期：2013年9月17日(星期二)
時 間：下午2時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：林健鋒議員, GBS, JP (主席)
鍾國斌議員 (副主席)
梁君彥議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
謝偉俊議員, JP
田北俊議員, GBS, JP
易志明議員
姚思榮議員
郭榮鏗議員
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
鄧家彪議員

缺席委員：梁家驩議員
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
胡志偉議員, MH
陳恒鑾議員
張華峰議員, JP
葛珮帆議員, JP

出席公職人員：議程第I項

運輸及房屋局
副秘書長(運輸)5
陳煥兒女士

海事處處長
廖漢波先生

海事處副處長
童漢明先生

海事處副處長(特別職務)
林雪麗女士

應邀出席者：議程第I項

個人身份

離島區議會議員
鄭官穩先生

香港船東會

執行董事
包榮先生

創建香港

行政總裁
司馬文先生

香港商船高級船員協會

副會長
余志明船長

香港海事科技學會

副理事長
老榮信先生

個人身份

離島區議會議員
黃福根先生

香港船廠有限公司

副廠長
陳志明先生

海事訓練學院

經理
楊沛強先生

香港航海學校

校董會主席
趙不求先生

西貢遊艇協會

會長
張溢良先生

小輪業職工會

理事長
程岸麗小姐

香港海員工會

主席
李志偉先生

香港專業教育學院

海事科技高級文憑課程主任
周日明船長

香港工程師學會 – 輪機暨造船學
界別顧問小組

主席
司徒家成先生

香港機動漁船船東協進會

名譽顧問
張錦義先生

香港遊艇會

海事服務經理
羅東海先生

香港滑水總會

名譽秘書
李展濤先生

個人身份

油尖旺區議會議員
孔昭華先生

香港聯合船塢集團有限公司

海事經理
周文博先生

珊瑚海船務有限公司

董事長
李觀帶先生

載客船關注小組

主席
溫子傑先生

新世界第一渡輪服務有限公司

營運經理
張國偉先生

坪洲街渡有限公司

董事
黃漢權先生

香港貨船業總商會有限公司

理事長
黃耀勤先生

港九電船拖輪商會有限公司

永遠會長
郭德基先生

海上遊覽業聯會

會長
張有光先生

天星小輪有限公司

總經理
梁德興先生

富裕小輪有限公司

董事
陳錦洪先生

愉景灣航運服務有限公司

船舶營運經理
源湧瀟先生

香港仔小輪有限公司

總經理
姜紹輝先生

大基海事有限公司

董事
張大基先生

富達船務運輸有限公司

董事
陳惠超先生

永業船務運輸有限公司

董事
周志堂先生

海譽物流有限公司

董事
吳家維先生

日昇船廠有限公司

董事
梁日昇先生

萬豐遊艇廠有限公司

董事
李志昌先生

個人身份

西貢區議會議員
李家良先生

香港漁民團體聯會

副主席
梁廣熔先生

香港航運界聯席會議

會員
何立基先生

海運學會

會員
曾超銘先生

鍾錫熙長洲安老院

副主席
何麗安先生

中國船級社香港分社

副總經理
黃立帆先生

國際漁業聯盟

主席
楊潤光先生

個人身份

本地船隻諮詢委員會委員
(海員團體)
蕭炳榮先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)5
羅英偉先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)5
胡瑞勤先生

議會事務助理(1)5
粘靜萍女士

經辦人／部門

I. 提升海上安全及載客船隻安全的措施

不出席會議的個別人士提交的意見書

(立法會CB(1)1771/12-13(08)號文件) —— 南區區議會議員楊默博士提交的意見書

立法會CB(1)1811/12-13(18)號文件 —— 東區區議會議員楊位醒先生提交的意見書)
(在會議席上提交，其後於2013年9月18日以電郵方式發出)

先前發出的其他相關文件

(立法會CB(1)1522/ — 政府當局提供有關
12-13(01)號文件 《2012年10月1日南
丫島附近撞船事故
調查委員會報告》
跟進工作的最新情
況的文件

立法會CB(1)1522/ — 立法會秘書處擬備
12-13(02)號文件 有關《2012年10月
1日南丫島附近撞
船事故調查委員會
報告》跟進工作的
文件(最新背景資料
簡介)

主席致歡迎辭

主席歡迎各團體代表／個別人士及政府當局出席會議。他表示，事務委員會希望藉是次會議聽取公眾人士就提高海上安全和載客船隻安全的措施發表意見。秘書處已把至今接獲的意見書送交委員參閱。每名團體代表／個別人士均會有3分鐘時間陳述意見。他提醒各團體代表／個別人士，他們在會議席上向事務委員會發言時，並不享有《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所提供的保障及豁免，而其意見書亦不受該條例的保障。

團體代表／個別人士口頭陳述意見

2. 共有44名團體代表／個別人士陳述意見。他們提出的主要關注事項摘要載於**附錄**。

政府當局的回應

3. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，當局認同增加人手及專業培訓對支援航運和空運業界的發展十分重要。有見及此，財政司司長在2013-2014年度《財政預算案》中建議投放1億元成立海運及空運人才培訓基金。政府當局正與業界探討利用部分撥款，為本地航運業開辦專業及技術培

訓課程，並擬於2013年年底向立法會申請有關撥款。政府當局現正討論從多方面進行培訓工作——

- (a) 增加職前課程的學額：政府當局正與職業訓練局(下稱"職訓局")商討，把23周初級全能海員課程的學額由60個增至80個；
- (b) 加強在職船長和船員的培訓：政府當局會與業界合作，增加認可培訓課程的數目，以協助在職從業員參加相關考試，從而提高他們的技能和資歷；及
- (c) 鼓勵更多新人入行：政府當局正諮詢職訓局及其他相關機構的意見，以期合作發展新計劃，吸引青年人接受相關技術訓練，並於完成訓練後投身航運業。

4. 對於就海事處缺乏資源或會影響該處運作所表達的關注，運輸及房屋局副秘書長(運輸)5表示，運輸及房屋局一直與海事處合力爭取該處所需的資源，以便該處有效執行職務。

5. 海事處處長感謝各團體代表／個別人士出席會議發表意見。他表示，自2012年10月1日在南丫島附近發生撞船事故(下稱"撞船事故")後，處方聯同業界設立的各個工作小組，在過去10個月先後舉行至少20次會議，討論落實各項短、中、長期改善措施的計劃，包括該等措施的技術可行性和相關安排。處方除規定所有船舶營運者須立即加強安全措施外，亦研究有何方法可提高載客船隻的安全，例如提高船長及船員的受訓水平、提高安全設備的要求、提供作息安排的指引、加強宣傳和推廣工作、跟進提高第三者風險保險保額的建議，以及探討設立海上交通意外援助基金的可行性。

6. 海事處處長感謝業界支持下述建議：在大型海上活動進行期間加強安全措施；為船長提供複修課程；及規定申領船長3級執照的人士須在考試前修讀相關海事課程。他表示，該等措施即將實

施。就各團體代表／個別人士在會議上提出的關注事項，海事處處長的回應如下——

第一階段實施的改善措施

- (a) 瞭望員當值的規定：所有載客超過100人的船隻在黑夜時間和能見度較低時，駕駛台除船長外，須加派一名瞭望員當值，而高速船隻則在任何時間均須有一名瞭望員在駕駛台當值。此規定是業界普遍採用的既定做法；
- (b) 瞭望員的法律責任：作為一艘船的總負責人及指揮該船航行的人，船長要對該船發生的一切事故負責；
- (c) 瞭望員的資歷：瞭望員主要獲派協助船長監察海上情況，出任該職位者無須具有專業證書。不過，如有需要，海事處會協助有關培訓機構提供相關培訓；
- (d) 視力測試：所有負責瞭望工作的海員須至少每5年進行一次視力測試，以確保能有效執行職務；
- (e) 應變部署表：應至少每兩個月舉行一次緊急事故演習。海事處會向業界提供應變部署表範本，以方便業界遵行有關規定；
- (f) 人手編配要求：應提供人手編配表，以確保人手安排具透明度和恰當。最終的人手安排須透過舉行演習活動予以確立；
- (g) 每件救生衣須印上船名：此舉旨在防止有人濫用救生衣作救生以外的用途；
- (h) 水密門須裝設警報器：此規定不應影響業界，因為現時只有兩艘船隻尚未裝設警報器；

中期和較長期措施

- (i) 安裝船舶自動識別系統、雷達和甚高頻無線電：此建議的目的並非要與遠洋輪船所須符合的設備和培訓標準看齊，而是要利用該等技術的優勢提高航海安全。海事處會繼續與業界討論有關裝置；
- (j) 船長的實際駕駛操作測試：此措施旨在提供模擬環境，讓船長在不同的緊急情況進行演練，從而提高他們處理緊急事故的能力；
- (k) 作息安排：為釋除公眾對船長及船員因工作時間長而導致身心疲累的顧慮，有需要制訂作息安排的指引。至於業界擔心作息安排可能會引起勞資糾紛，海事處會顧及業界在這方面的憂慮，並繼續與業界進行磋商，以期提高有關安排的靈活性；

其他關注事項

- (l) 為推行有關措施增加所需的人手：涉及增聘船員及進行培訓的措施，將於新修訂的工作守則公布後1年實施，以便船舶營運者有充裕時間作好所需準備；
- (m) 為業界提供的培訓不足：海事處會與相關培訓機構進行聯繫，以協助該等機構提供培訓課程。處方亦會考慮接受認可培訓課程頒發的結業證書，藉以豁免要達到船長職級所需的部分工作經驗，從而增加海員的晉升機會。此外，處方會協助業界推出宣傳活動，以吸引青年人加入航運業；
- (n) 新建第II類別船隻須為小童提供救生衣：鑒於小童獲准登上第II類別船隻，此規定實屬必要；

- (o) 個人健康證明書：海事處認同《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》(下稱"《調查委員會報告》")的建議，載客船舶的船長每5年須接受僱主提供的體格檢查；及
- (p) 安全管理系統：一如《調查委員會報告》所建議，海事處認為，載客超過100人的船隻的營運者須實施安全管理系統。處方會提供有關範本，以便有關各方參閱和遵行有關規定。

討論

安裝船舶自動識別系統的建議

7. 易志明議員申報他是天星小輪有限公司的董事。由於業界認為安裝船舶自動識別系統的建議或會影響船長的工作效率，他促請政府當局考慮業界就有關建議的影響所表達的意見和關注。

8. 海事處處長表示，處方建議安裝船舶自動識別系統時，已參考海外經驗，並發現在與香港相若航行環境作業的船隻普遍裝有此系統。裝設船舶自動識別系統的船隻能讓其他船隻(包括遠洋輪船)檢測到其航行情況，在有需要時及早作出避碰行動。至於裝設甚高頻無線電，則可讓船隻於緊急情況時向航行監察中心及鄰近船隻尋求協助，以及與前來處理海上緊急情況的政府船隻(包括水警和滅火輪)對話和通報情況。

9. 鄧家彪議員申報他是離島區議會議員。鄧議員指出，由2007至2012年，屬於第IV類別船隻的出租遊樂船數目增加5倍，而且海上運輸服務亦尚未完全滿足服務需求。他認為，業界有很大的發展空間，現在的問題在於政府能否夥拍業界，共同推展有效的安全措施以挽回公眾對本地船隻的信心。

改善措施的推行時間表

10. 易志明議員指出，即使當局於新修訂的工作守則公布後1年才會實施涉及增聘船員及培訓的措施，業界仍然十分擔心能否在限期屆滿前落實該等措施，因為業界嚴重缺乏人力資源。他促請政府當局推展該等措施時審慎行事，不然，船舶營運者可能會因而結業，其實有船舶營運者已表示會結業。鄧家彪議員亦提出類似意見。他認為，如船舶營運者未能在新修訂的工作守則公布後1年符合有關規定，當局應給予他們多些時間。當局可考慮分階段實施第一階段措施，以讓船舶營運者有更多時間作出所需準備。他亦認為當局應在切實可行的範圍內，盡快推展有關設立海上交通意外援助基金的建議。

11. 海事處處長解釋，由於須與業界就擬議措施作進一步討論，故此海事處最早可望於2013年10月而非原定的2013年9月進行有關工作守則的修訂工作。處方會邀請業界就分階段實施該等措施的建議進行討論，並會在需要時，向他們提供適當協助。至於設立海上交通意外援助基金的建議，處方已聘請顧問公司進行研究。有關研究預料在2013年年底完成。處方會在適當時候徵詢業界對研究結果的意見。

12. 姚思榮議員詢問，海事處在制訂任何會影響業界營運的措施及規則前，有否設立諮詢機制以聽取相關團體(例如船舶營運者及相關公司)的意見。

13. 海事處處長表示，本地船隻諮詢委員會及其轄下的小組委員會會定期與業界代表會晤，討論影響本地船隻的海事活動。

處理不符規定的情況

14. 姚思榮議員從勞氏船級社審核報告所述的一宗個案中得悉，一名特許驗船師在過去兩年曾收到8次警告並獲通知其進行驗船時有"嚴重的缺點"，但海事處未有就此個案採取進一步行動。他認

為極有需要制訂機制，以供處理不符規定的情況，確保驗船工作的水平。

15. 海事處處長表示，一個由4名成員(包括兩名海事處人員)組成的委員會已向有關特許驗船師提出紀律研訊。如有關特許驗船師有嚴重疏忽職守的行為，有關授權會被暫時撤回甚或撤銷。

16. 主席總結時對撞船事故的死難者表示哀悼，並對傷者致以慰問。他促請政府當局關注業界在推行新措施時可能面對的困難，例如人手方面的影響、營運成本的增加，以及所需的訓練。他亦要求政府當局繼續與業界磋商實施時間表，並與有關機構合作，提供更多培訓課程，為業界提供更多所需的人手，特別是技術人員。

II. 其他事項

17. 議事完畢，會議於下午5時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年1月21日

經濟發展事務委員會

2013年9月17日(星期二)下午2時30分
舉行的特別會議

提升海上安全及載客船隻安全的措施

團體代表／個別人士陳述的意見和關注事項摘要

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
1.	離島區議會議員鄭官穩先生 [立法會 CB(1)1811/12-13(02) 號文件]	鄭先生認為，大部分本地船隻已安裝避碰雷達和甚高頻無線電，其運作證實有效。船舶自動識別系統(下稱"自動識別系統")只能達到監察航行情況和意外後調查的目的，並會加重船長的工作量。若政府強制要求安裝該系統，應提供相關的資助。此外，政府當局應檢討現行工作守則有關提供固定坐位的規定，因為裝設固定坐位會減少乘客之間的空間，以致引起尷尬甚至爭執。
2.	香港船東會	該團體普遍支持政府當局提高海上安全和載客船隻安全的建議措施，但關注到實施該等措施可能帶來的影響，例如增加營運和培訓成本，以及本地海員供應短缺問題。該團體認為不應直接引用海外的港口規例，而應根據香港的獨特情況，制訂適用於香港的港口規例。
3.	創建香港 [立法會 CB(1)1771/12-13(01) 及 CB(1)1811/12-13(03) 號文件]	該團體認為，海事處資源嚴重短缺，從油麻地的海港巡邏組及驗船區營運設施不足可見一斑。此外，為應付海事活動主要為工業服務轉為康樂用途的趨勢，該團體認為有需要提供足夠泊位、登岸和保養設施。海事處亦應獲授權代表海事業界，肩負領導海事活動的責任。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
4.	香港商船高級船員協會 [立法會 CB(1)1811/12-13(04) 號文件]	該團體察悉，有關兩艘涉事船隻相撞前發現對方的時間，海事處的雷達航迹圖與《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》(下稱"《調查委員會報告》")的雷達航迹圖所顯示的時間各不相同。該團體認為，政府當局應照顧業界的關注，例如本地的海事教育未能追上全球的發展、作息安排、背景光(會減少視距範圍或與其他非航行燈引起混亂)及航道的寬度(以減低交通密度和擠塞情況)。
5.	香港海事科技學會 [立法會 CB(1)1771/12-13(02) 號文件]	<p>該團體對海事處建議的措施表達下述意見——</p> <p>第一階段實施的改善措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 視力測試應至少每兩年進行一次； ▪ 應定期進行簡單演習；及 ▪ 水密門須裝設警報器並連接至駕駛室。 <p>中期和較長期措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 應聘請專業人員評估破損穩性和水密分艙設計要求； ▪ 應就自動識別系統運作出現問題的個案施以限制及／或懲罰； ▪ 應實施獎勵計劃，鼓勵業界為現職／新入職船長舉辦培訓／複修課程；及 ▪ 船員應有足夠休息時間。 <p>獨立的審計覆核及基準參照調查：</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 有關破損穩性標準的研究亦可檢視是否有需要在夜間或惡劣天氣期間訂定速度限制； ▪ 應監控海事處在圖則審批、驗船及調查方面的工作水平； ▪ 應向海事處發放足夠資源以進行所需的改善工作；及 ▪ 海事處應嚴格執行安全規例。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
6.	離島區議會議員黃福根先生	黃先生認為，海事處在2012年10月1日南丫島附近撞船事故(下稱"撞船事故")後實施的措施嚴重影響業界(尤其是街渡)的運作。部分街渡已停止服務，對離島居民的交通服務造成影響。他認為政府當局應適當修訂有關措施，利便業界營運。
7.	香港船廠有限公司	該團體認為，業界普遍明白需要改善載客船隻的安全，以減低海事意外的機會。然而，業界對建議措施的影響(例如人手和設備、營運和培訓成本上升及可能對經營環境帶來的壓力)表示關注。政府當局應投入資源，協助業界實施安全措施。
8.	海事訓練學院	該團體認為，按照過往經驗，船長需要頗長時間才能熟習使用模擬駕駛系統進行實際駕駛操作評核，因此該系統應只作為培訓用途。至於裝設自動識別系統的建議，雖然裝設自動識別系統的船隻能讓其他船隻檢測到其航行情況，但對減低撞船機會並無幫助。裝設過多系統只會給予船長過多資料，加重其負擔，甚或會妨礙其工作。
9.	香港航海學校	該團體認為，業界缺乏完善的招聘、薪酬、培訓和晉升機制，因此一直未能吸引新血。為應付人手短缺和青黃不接問題，政府當局除繼續與職業訓練局(下稱"職訓局")合作提供培訓課程外，亦應與業界和非牟利教育機構合作設立本地海員培訓中心，培訓海員填補人手空缺。為了吸引新血投身業界，而更重要是挽留人才，政府當局應全面檢討業界的薪酬、晉升和就業前景及工時水平。
10.	西貢遊艇協會	該團體認為業界運作行之有效，撞船事故的成因或基於兩名涉事船長的專業操守。關於提高海上安全的新措施，政府當局在實施該等措施前應尋求業界共識。政府當局亦應尋求方法鼓勵船長和海員進修，協助他們趕上先進的海事科

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
		<p>技。此外，由於康樂用途船隻的數目持續增加，當局若能合理限制此類用途船隻的發牌數目，可減低海事意外的機會。</p>
11.	小輪業職工會	<p>對於政府當局建議的安全措施，該團體支持作息安排和在夜間及能見度較低時，駕駛台除船長外須加派一名瞭望員當值的規定，但應清楚界定瞭望員在意外發生時的法律責任。然而，該團體對船長須接受實際駕駛操作測試的建議表示有所保留，因為此舉會增加考試費用，而有關費用須由應考者全數負擔。</p> <p>政府當局應制訂措施加強對船長及海員的培訓，包括於利便的場地開辦新課程、提供培訓津貼、推出類似「強化建造業人力訓練計劃」的計劃以吸引新血加入和為他們提供資助，以及呼籲業界僱主向海事訓練學院畢業生提供就業機會和津貼。</p>
12.	香港海員工會	<p>該團體支持在夜間及能見度較低時，駕駛台須加派一名瞭望員當值的規定，但要求政府當局清楚說明瞭望員所需的資歷／經驗。當局亦應提供展示應變部署表和通知有關安排的詳情。該團體認為，自動識別系統對防止海上事故作用不大，反而會增加船長在航程期間的工作量。此外，有關培訓和考試的建議不應過快實施，以盡量減少對現職從業員的生計造成即時影響。</p>
13.	香港專業教育學院	<p>該團體認為，政府當局應參考國際海事組織頒布的《海員培訓、發證和值班標準國際公約》馬尼拉修正案，以訂定適用於香港情況的標準和慣例。當局亦應額外注入資源監察海上交通及培訓海員，並與業界就工時達成共識。有關高速船隻運作方面，當局亦須加強規管甚或加強相關檢控，因為該等船隻的速度和數目對維多利亞港的交通構成壓力。</p>

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
14.	香港工程師學會 —— 輪機暨造船學界別顧問小組	該團體認為，政府當局應就水密門的設計施加更嚴格規定，並與職訓局和大學合作提供培訓課程，以提升現職海員的水平和吸引新血，以及增加特許驗船師的供應，其資格和經驗應與海事處僱用的驗船督察相符。
15.	香港機動漁船船東協進會 [立法會 CB(1)1771/12-13(03)號文件]	該團體認為，撞船事故是因船隻高速航行及涉事船長疏忽所致。為提高對海上交通狀況的警惕，所有航速10節以上的載客船隻應派瞭望員當值。
16.	香港遊艇會 [立法會 CB(1)1771/12-13(04)號文件]	該團體指出，約50%的本地持牌船隻屬第IV類別遊樂船，數目以每年6%的速度增長。為鼓勵發展安全的康樂船艇活動，政府當局應加強教育和培訓工作，例如重印"水上安全"小冊子、檢討本地船隻諮詢委員會轄下第IV類別船隻小組委員會的職權範圍與成效、採納國際標準化組織有關第IV類別遊樂船救生衣的標準、就遊樂船隻操作人證明書的課程及考試提供更具實效的培訓及評估、優先檢討安全繫泊設施的供應情況(尤其關於避風塘不得加設私人繫泊設備的現行政策)和在海事處內設立康樂船艇組。
17.	香港滑水總會	該團體認為，海事處應分階段實施建議的改善措施，使業界有時間籌集資金作出改動和適應轉變。此舉亦可讓政府當局視乎需要就相關措施作出評估和調整。
18.	油尖旺區議會議員孔昭華先生	孔先生提出下述意見 —— <ul style="list-style-type: none"> ▪ 所有載客超過100人的船隻： <ul style="list-style-type: none"> — 對於政府當局建議在能見度較低時駕駛台除船長外須加派一名瞭望員當值的規定，他建議由副船長代替瞭望員，因為在船上難以因應隨時變化的能見度即時加派瞭望員當值；

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
		<ul style="list-style-type: none"> － 所有海員須至少每兩年進行一次基本健康檢查和視力測試； － 應定期進行緊急事故演習； ▪ 載客超過12人的渡輪應裝設甚高頻無線電；及 ▪ 政府當局應全面檢討海事訓練學院在支援海員培訓需要方面的效益，並與業界討論，確保遊樂船運作得到充分的保險保障。
19.	香港聯合船塢集團有限公司	該團體認為，政府當局建議的改善措施不應過快實施，避免對業界營運帶來不利影響。
20.	珊瑚海船務有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(05) 號文件]	該團體認為，業界難以執行為船上每個小童配備救生衣的規定，因為每次航程登船的小童數目均有所不同。在撞船事故發生前，船隻獲准配備可彈性調較尺碼以配合成人或小童身形的救生衣；惟撞船事故發生，海事處已禁止船隻配備該類救生衣。該團體認為，海事處應撤回該禁制。
21.	載客船關注小組 [立法會 CB(1)1796/12-13(01) 號文件]	載客船關注小組42間成員公司一致認為香港是安全的港口，現行的規管和設施行之有效。對於建議的改善措施，業界感到龐大壓力和憂慮，部分措施尚未成熟，實施時甚至不會奏效／不可行。政府當局應重點處理業界人手短缺和缺乏專業培訓的問題。
22.	新世界第一渡輪服務有限公司(下稱"新世界渡輪") [立法會 CB(1)1796/12-13(02) 號文件] (只限議員參閱)	該團體關注到當局在撞船事故後要求業界採取的即時措施所帶來的負面影響，例如提供固定座位、縮短牌照可續年期、要求為船上所有小童配備足夠的救生衣和改動作息安排，但當局未能着眼於業界面對的核心問題，即人手嚴重短缺和缺乏專業培訓。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
23.	坪洲街渡有限公司	該團體認為，政府當局未有提供協助和津貼利便街渡服務運作。很多街渡營運者因業務缺乏前景、政策混亂及朝令夕改而被迫放棄牌照，從當局有關提供救生衣的規定可見一斑。
24.	香港貨船業總商會有限公司 [立法會 CB(1)1771/12-13(05) 號文件]	該團體認為，政府當局建議為貨船上的小童配備救生衣並無意義，因為只有年滿18歲及持有相關證書的人士方可獲准登船。鑒於現時已有機制規定船隻須事先向海事處申報運載危險品，當局並無必要規定運載危險品的貨船安裝自動識別系統。
25.	港九電船拖輪商會有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(06) 號文件]	該團體認為，調查委員會委任的兩名專家證人所提出的73項建議大部分只適用於國際水域。政府當局應評估有關建議是否適用於本港水域，並應諮詢業界的意見和給予業界充足時間作準備，然後才實施有關措施。該團體並認為增加業界的資源及培訓將有助提升海上安全。
26.	海上遊覽業聯會 [立法會 CB(1)1811/12-13(07) 號文件]	該團體認為撞船事故屬罕見事件，不應因而否定業界長期以來的海上安全紀錄。政府當局的部分建議措施可令船長遭檢控(例如未能備存乘客名單和未能確保船上所有小童不論何時均穿上救生衣)，因該等規定通常非船長所能控制，而船長在航行安全方面責任重大，有關措施只會加重船長的負擔。
27.	天星小輪有限公司	本地船隻諮詢委員會轄下本地船隻檢驗工作小組委員會於2013年5月30日的會議上就議程項目"檢討對本地載客船隻的最低配員要求"進行討論時，海事處建議在26艘現役船隻增加40名海員。鑒於訓練第I類別船隻的船長最少需要逾5年時間，而目前有逾120個職位空缺自出缺起計逾6個月仍未能填補，該團體認為海事處頗難實施其建議。政府當局不應尋求改變本地載客船隻的最低配員要求，因為現行安排已行之有效。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
28.	富裕小輪有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(08)號文件]	該團體認為，當局對於驗船及船長健康檢查與視力測試方面一直訂有嚴格規定。政府當局現時建議的多項改善措施會令市民誤以為現行安排有重大問題。然而，相關機構於撞船事故後提供的複修培訓課程和研討會則對業界從業員有幫助。
29.	愉景灣航運服務有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(01)號文件]	該團體認為政府當局應採取以下行動：應付人手及培訓短缺的情況；因應改善措施實施後增加的開支，評估服務可持續性及乘客負擔能力；發出實務指引提升安全標準；及提供理據支持其有關作息安排的建議，即讓船員在連續執勤6小時後休息最少30分鐘，以及在一更24小時內的總累積執勤時間應以13小時為上限。
30.	香港仔小輪有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(09)號文件]	該團體認為香港的港口向來安全，既有的規管亦行之有效。政府當局不應因一宗罕見意外而尋求大幅改動，尤其該等措施並沒參考本地專家的意見，且亦不適合香港的情況。以救生衣的建議措施為例，由於現時12歲小童的身高或已超過1.5米，而3至12歲小童的身高差距可能頗大，業界實際上難以配備足夠數目的救生衣照顧不同高度的小童。
31.	大基海事有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(10)號文件]	根據相關國際公約，逾500總噸的遠洋船隻須裝設自動識別系統和避碰雷達。該團體認為該兩套系統均不適用於香港的情況，且其操作需經過大量培訓和安裝其他輔助電子儀器，而本地船隻現時並未裝設該等儀器。本地船隻駕駛室細小，加上缺乏獨立發電機，亦令本地船隻不可能裝設自動識別系統。
32.	富達船務運輸有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(11)號文件]	該團體認為，手提電話網絡覆蓋廣泛而全球定位系統可支援雙向通話，所以手提電話在提升海上安全方面較甚高頻無線電(只容許單向廣播)優勝。政府當局落實裝設甚高頻無線電的規定前，應檢討相關培訓課程及認證模式。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
33.	永業船務運輸有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(12)號文件]	該團體表示，根據有關商會進行的調查顯示，海員關注到當局建議在本地載客船隻駕駛室安裝錄音設備或會侵犯其私隱。以錄音設備記錄海員的對話的效果亦成疑，因為駕駛室的噪音可高達70分貝。至於安裝閉路電視的建議，他們只能接受閉路電視的鏡頭對外拍攝海面情況。
34.	海譽物流有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(13)號文件]	該團體認為，建議的安全管理系統一直用於遠洋船隻，且涉及大量行政、管理和監察工作，對於主要是中小型企業的業界來說，負擔過於沉重。此外，考慮到兩名專家證人就提升海上安全的73項建議主要建基於大型船隻的運作，部分建議甚至超出國際海事組織的規定，該團體認為政府當局應仔細研究該等措施是否適用於本地船隻，以及該等措施對業界的影響。
35.	日昇船廠有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(14)號文件]	該團體認為業界正面對人手短缺、技術人員短缺和老化的問題。現時獲委聘進行多項海上工務工程的承建商所提供的薪酬優厚，導致業界人才流失，進一步加劇人手短缺的問題。人手短缺問題亦導致驗船及保養工作延誤，繼而影響乘客服務。部分營運者須聘用半技術工人從事驗船及保養工作，對海上安全亦有影響。因此，政府當局應集中力量處理人手及培訓短缺等核心問題，以及避免推行尚未成熟的措施，以致產生額外的船舶營運成本，扼殺營運者的生存空間。
36.	萬豐遊艇廠有限公司 [立法會 CB(1)1811/12-13(15)號文件]	該團體認為人手短缺和老化問題是本地海事行業正面對的主要挑戰。現職海員的平均年齡達55歲或以上，以致他們甚難理解新穎而複雜的技術和設備。政府當局除缺乏協助培訓新人外，給予海員的培訓課程亦過於學術性，未能配合海員對驗船及保養船隻方面的實際需要。該團體認為當局急需吸引新血及加強海員培訓，以增加業界的技術人員供應。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
37.	西貢區議會議員李家良先生 [立法會 CB(1)1811/12-13(16) 號文件]	李先生表示，據《調查委員會報告》所披露，增加設備數目和安全措施並沒有相應提高海上安全的水平。海上安全的核心在於船長的在職培訓及他們遵循指引的態度。實施擬議措施可能只會增加船舶營運者的運作成本。政府當局應與業界合作，並加強推廣及培訓力度，以提升船長和海員的工作態度及工作相關知識。當局亦應加強執法，確保相關安全規定得以遵行。
38.	香港漁民團體聯會 [立法會 CB(1)1771/12-13(06) 號文件]	該團體認為現時已有足夠規例規管海上安全。政府當局建議的措施若未經核實有效和適合本地情況，會影響現職從業員的生計。
39.	香港航運界聯席會議(下稱"航運界聯席") [立法會 CB(1)1771/12-13(07) 號文件]	<p>航運界聯席於2013年8月28日會議上收集的意見如下——</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 與會者認為政府當局文件(立法會CB(1)1522/12-13(01)號文件)詳列的第一階段擬議改善措施屬適當和合理； ▪ 自動識別系統可加強船隻之間的溝通，並可對海員產生阻嚇作用及提升他們的安全意識。政府當局應資助船舶營運者安裝和保養自動識別系統； ▪ 獲准載客超過12人的渡輪應規定安裝甚高頻無線電，而獲准載客超過100人的船隻則應安裝自動識別系統、避碰雷達和甚高頻無線電； ▪ 船長應強制接受複修培訓； ▪ 現行有關海上交通管制的巡邏制度應予加強，以應付海上交通增長；及 ▪ 在本地載客船隻上工作的船員應有充分休息時間。
40.	海運學會	該團體認為，由於船長獲賦予的權力有限，若他們因未能確保船上所有小童不論何時均穿上救生衣而負上法律責任，對船長並不公平。此外，政府當局應在大型海上活動舉行期間加強宣傳救生衣對小童的重要性，並增加海事處海港巡邏組的資源以增聘人手及加強海上交通管制。

編號	團體／個別人士名稱	主要意見和關注事項
41.	鍾錫熙長洲安老院 [立法會 CB(1)1811/12-13(17) 號文件]	該團體要求新世界渡輪在高速船的輪椅座位附近預留兩個座位供殘疾長者的照顧員優先使用，讓長者隨時得到照顧，並在普通船的低層同樣劃出位置供殘疾人士和照顧員使用。該團體亦建議提供後備應急照明燈，以及在高速船第一排座位裝設安全帶，以盡量減低意外時的傷亡，並指定一名海員在意外發生時擔任總指揮，負責發放最新消息和應急措施。
42.	中國船級社香港分社	該團體認為在能見度較低時駕駛台除船長外加派一名瞭望員當值的規定合理。為提升海上安全，船舶營運者需建立更佳制度，以遵循人手管理和船員人數的規定。政府當局應汲取撞船事故的教訓，按照國際海事組織《國際海上人命安全公約》第33條清楚界定船隻前往協助其他遇險船隻的一般責任。
43.	國際漁業聯盟	該團體認為海事處的驗船工作較內地和部分其他東南亞國家嚴謹，因此要海事處負上撞船事故的責任並不適當。香港旅遊發展局於2012年4月13日在南丫島舉辦海上活動時未有跟隨傳統拜祭神明，或許是引致撞船事故的原因。局方因此應受到指責。
44.	本地船隻諮詢委員會(海員團體)成員蕭炳榮先生	蕭先生認為，最新海事科技的使用說明及指引普遍只備有英文本，因此當局應就使用該等科技提供更多培訓。此外，他認為安裝閉路電視的建議對提升海上安全並無幫助。