

本地船隻檢驗工作小組委員會
第一次會議紀錄

會議日期： 2007 年 11 月 23 日
時間： 上午 10 時正
地點： 海港政府大樓 24 樓
會議室 A

主席：	蘇平治先生	總經理/本地船舶安全部
委員：	陳銘佑先生	高級驗船主任/本地船舶安全組
	何鐵先生	廣東海事局
	陳一平先生	廣東漁業船舶檢驗局
	黃容根議員 (由彭華根先生暫代)	漁業界
	郭德基先生	渡輪營運
	許招賢先生 (因事未能出席)	渡輪船隻營運
	黃耀華先生	觀光船隻營運
	黃東生先生 (由陳燦明先生暫代)	船舶建造及維修業
	蔡雄先生	船舶建造及維修業
	藍振雄先生	船舶建造及維修業
	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	譚務本先生	驗船／顧問機構
	池德輝先生	驗船／顧問機構
	余錦昌先生	特許驗船師
	李國偉先生	特許機構
秘書：	譚潤盛先生	高級驗船督察/本地船舶安全組

I. 開會辭

1. 主席首先歡迎所有委員出席本“地船隻檢驗工作小組委員會”(下稱“小組委員會”)首次會議。

II. 討論事項

小組委員會功能

2. 處方簡單介紹小組委員會職權範圍：

按照本地船隻諮詢委員會的指示，就關乎下列範疇的事宜向海事處處長提出意見：

- A. 本地船隻的檢驗／检查工作及其有效管制／監察；以及
- B. 不斷完善／更新相關工作守則。

小組委員的角色及會議程序

3. 處方表示各委員之委任主要考慮的因素是其代表性及對業界之貢獻，再經「本地船隻諮詢委員會」通過而作出邀請，成為小組委員，並適時檢討其委任。各委員若因事未能出席會議而改為委派代表出席，需預早通知本會秘書以作安排。若委員辭任，須以書面形式通知本會秘書，新委員的委任，將由本地船隻諮詢委員會決定。

利益申報

4. 處方指出會議事項與個人利益有所衝突時，與會者須自覺地在會議前作口頭或書面申報利益，並在討論有關事項時，選擇予以避席、不表達意見或於申報後，由處方決定是否接受其意見。

III. 船隻檢驗工作守則及指引

5. 處方表示第 I, II 及 III 類船隻檢驗工作守則，及第 IV 類船隻檢驗工作守則，經長時間工作，最後版本於去年十二月制訂，其間處方不斷收集各方意見，以完善有關工作守則。處方表示歡迎業界以口頭或書面形式提供不同意見。有關意見經考慮並採納後，將收錄在修訂版本的工作守則內。
6. 渡輪營運業界表示在內地申請驗船及有關安排間中遇上困難，廣東海事局回覆會留意有關驗船程序及安排，並表示委聘手續是必須的。業界則表示由檢

驗機構及特許驗船師驗船靈活性較好。

檢驗工作及要求

7. 漁業界於會上提出早前 23 艘鋼質漁船申請本地牌照事宜，廣東漁業船舶檢驗局表示屬於漁檢的工作已完成，處方則表示有關工作會由本地船隻安全組同事跟進。
8. 多位與會代表均表示對取得船隻圖則作驗船用途一事感到困難，詢問可否向香港海事處索取，經多方討論後，認為關乎版權問題，在未有共識前，仍維持現有做法。處方表示有關事項，可容後再議。
9. 多位與會業界代表反映雖有十一名位特許驗船師，但真正投入驗船工作的不多，現階段不能滿足業界需要，業界強烈表示，在特許驗船師全面接手預期的外放工作前，如果海事處繼續削減人手，不但加重員工工作量，亦對業界造成負面影響。
10. 處方表示自新例實施後，少於 10% 工作由特許驗船師及檢驗機構執行，處方正考慮對特許驗船師的資格要求作出修訂，包括擴闊特許驗船師資格，接受其他非註冊專業工程師人士為特許驗船師，如航海驗船師及持等同學歷和經驗的行內人士等。此事將納入未來會議討論事項，再作詳細討論。
11. 渡輪營運業界再次重申在特許驗船師全面接手驗船工作前，香港海事處不應削減人手。特許驗船師代表亦同意在特許驗船師全面接手授權驗船工作前，海事處不應削減人手，以應付業界需要及避免影響業界運作。處方表示會與業界加強溝通，並會向各方搜集更多資料，於日後供業界參考及討論。
12. 船舶建造及維修業界提出有關遊樂船的指引、規範及檢驗問題，處方答覆經本地船隻諮詢委員同意，由明年一月二日起，會對超過 150 噸、載客 60 人以上、屬創新設計(如玻璃底)等遊樂船，都需要由海事處審圖、檢驗及簽發「驗船證明書」。如遊樂船載客量少於 60 人及作出租用途，須由特許驗船師進行圖則審批、檢驗及簽發「檢查證明書」。

IV. 商船防止空氣污染規例簡化措施要求

13. 處方介紹簡化措施的要求(文件見附錄 A)。對幾艘大於 400 總噸的漁船，經

用工作守則新計算下，總噸都少於 400，海事處會發出文件證明給船東，該文件需保留在船上。少於 400 總噸的船隻，不需持有防止空氣污染證書。至於大於 400 總噸的遊樂船，海事處會繼續跟進。

V 其他事項

14. 特許驗船師代表表示驗船授權制度的成功，有賴海事處、特許驗船師及業界三方面的合作和溝通，他期望與海事處作更多的經驗交流，並表示特許驗船師會主動聯絡業界，增加驗船數量。特許驗船師不活躍於授權驗船工作，原因是生意難找及部份特許驗船師為非全職人士。處方表示會協助業界加強溝通工作，排除障礙。
15. 特許驗船師代表表示出租遊樂船業界曾提出對檢驗的十三個項目的困難，可能影響特許驗船師對遊樂船的檢驗數量，處方回覆，除一項外，其餘各項已在七月的一次活動上通知船東及特許驗船師等同的解決辦法，若有需要海事處可於一星期內，以書面再次向業界發出該十三個項目的技術共識（註：有關信件已於 11 月 23 日下午發予所有特許驗船師）。處方表示業界若要求在同一時段檢驗多艘遊樂船，海事處同事樂意提供協助。

VI. 下次開會日期

16. 議事完畢，會議於上午 11 時 45 分結束，下次會議日期容後通知。

《商船(防止空氣污染)規例》簡化措施 簡佈會

1. 香港特別行政區 海事處
本地船舶安全組

2. 《國際海上防止污染公約附則 VI》
防止空氣污染
2005 年 5 月 19 日全球生效
涵括所有類型船隻(亦包括漁船及遊艇)

3. 《附則 VI》的主要要求：

消耗臭氧物質

禁止故意排放消耗臭氧物質，其中包括哈龍和氟氯烴 (CFCs)。此外，所有船上均禁止使用含有消耗臭氧物質的新裝置。但含有氫化氯氟烴 (HCFCs) 的新裝置仍可在 2020 年 1 月 1 日前允許使用

4. 燃油含硫量 (SO_x) 及燃油質數

在全球，船上使用的燃油含硫量的上限為 4.5% m/m，此外亦限制船舶廢氣中排放的硫氧化物 (SO_x) 含量。在指定的「SO_x 排放控制區」，在這些區內，除非船上裝有廢氣濾清系統 (或使用其他技術方法) 限制 SO_x 的排放，否則船上使用的燃油含硫量不得超過 1.5% m/m

燃油質數須符合《附則 VI》的特定要求，燃油樣本須在船上保存三年

5. 氮氧化物 (NO_x) 排放

輸出功率大於 130 千瓦的柴油機(不包括應急用途的柴油機)所排放的氮氧化物 (NO_x) 含量須控制在下列限值

- 6.

	引擎額定轉速 n 〔每分鐘曲軸轉速(rpm)〕	允許的 NO _x 最大排放量 (g/kWh)
(i)	n < 130	17
(ii)	130 ≤ n < 2000	45 n ^{-0.2}
(iii)	n ≥ 2000	9.8

7. 揮發性有機化合物

主管機關可以在其港口和碼頭實施揮發性有機化合物排放管制

8. 焚化爐

對船上焚化爐及焚燒物質加以規管，例如

- (a) 若焚燒聚氯乙烯，必須為國際海事組織(IMO) 認可型號；
- (b) 操作程序有嚴格要求，操作手冊須備存於船上；
- (c) 操作焚化爐的人須經特定培訓…等。

9. 《國際防止空氣污染證書》

凡總噸在 400 或以上的自航船

需簽發《國際防止空氣污染證書》

輸出功率大於 130 千瓦的柴油機亦須另外領有《柴油機國際防止空氣污染證書》及「技術檔案」

10. 香港立法

2007 年 7 月 6 日

《商船(防止空氣污染)規例》刊登憲報

http://www.gld.gov.hk/cgi-bin/gld/egazette/gazettefiles.cgi?lang=c&year=2007&month=7&day=6&vol=11&no=27&gn=149&header=1&part=0&df=1&nt=s2&newfile=1&acurrentpage=12&agree=1&gaz_type=ls2

香港法例第 413 章附屬規例

進入立法程序

預計 2008 年第二季生效

11. 《商船(防止空氣污染)規例》適用於公約船隻的要求與《附則 VI》完全相同。對於只營運於非國際航線的當地船隻，海事處在不影響《附則 VI》的原則下，與地方當局(例如廣東海事局) 協商後制訂統一的簡化措施。

12. 廣東海事局與香港海事處訂立的措施

考慮到往來粵港的非公約船之航線屬特殊航線

廣東海事局與香港海事處磋商

訂立以下措施以簡化要求

措施亦適用於其他省份及澳門營運到香港的船隻

13. 消耗臭氧物質

「消耗臭氧物質的管理指引」範本[附錄 I]

由管理公司蓋章

張貼在船上顯眼位置

若有任何處理過消耗臭氧物質系統，必須清楚紀錄並妥為保存(在船上)

14. 燃油含硫量及燃油數質

400 總噸以下船舶不須保留加油紀錄

400 總噸或以上船舶須在船上保留一年加油紀錄

不論總噸，若燃油為重油，須要在船上保留樣本直至有關燃油已耗盡，但在任何情況下，重油樣本須保留至燃油交付該船舶當日後起計的一年的期間屆滿為止。

但在適當的條件／情況下，可向主管機關申請免除此要求

15. 氮氧化物 (NO_x) 排放

氮氧化物排放的要求不適用於「現有船隻」或「現有柴油機」

16. 氮氧化物 (NO_x) 排放

「現有船隻」定義

- (a) (i) 在《規例》生效前已領有安全證明書或牌照並營運粵港航線 或
- (ii) 在《規例》生效前 12 個月內已知會主管當局及已安放龍骨，並將會營運粵港航線的船隻 及

17.

- (b) 在《規例》生效後，上述(i) 或(ii) 的船隻沒有進行下列任何一項改裝：
- (甲) 船隻的長度、寬度或深度與牌照不一致；
- (乙) 替換柴油機時，換入的柴油機輸出功率比安全證明書上的柴油機輸出功率多於 10%；
- (丙) 推進軸系或船尾軸管的材料、構件尺寸或設計的詳情與已審批的圖則不符；
- (丁) 船隻類別、類型或分類改變

18. 氮氧化物 (NO_x) 排放

「現有柴油機」定義

在「現有船隻」上運作的柴油機(主機或輔機) 或按主管當局制度已登記的備用柴油機

19. 「現有柴油機」登記措施只適用於《規例》生效前已領牌照的本地船隻，而該本地船隻為

- (a) 400 總噸以下的自航船隻；或

- (b) 任何噸位的非自航船隻。
20. 《規例》生效日期當日及之後，海事處將會停止接受任何「現有柴油機登記聲明書」
21. 船上已裝置的每部柴油機(大於 130 千瓦並不用作應急用途)，只可登記一部相同牌子、型號、轉向及功率的備用柴油機
22. 「現有柴油機」登記聲明書[附錄 II 及 III]
填寫登記聲明書時，船隻已裝置的柴油機；
已備有的備用柴油機 (須連同「聲明書」附上相關文件、紀錄、單據等；及能清晰顯示整部柴油機及其牌子、型號及編號的相片) ；
23. 真確無訛；
須承担一切相關的法律責任；
同意海事處進行核實及應海事處要求提供其他相關文件；
同意安排海事處人員進行核實檢查或視察
24. 揮發性有機化合物
因為香港所涉及的揮發性有機化合物數量很少，所以現階段無須實施排放管制
25. 焚化爐
船上若裝有符合國際海事組織(IMO)規格的焚化爐並遵從有關的操作要求才可在香港水域內使用
禁止使用不符合 IMO 規格的焚化爐
26. 檢驗及檢驗證書上的加簽
在《規例》生效後，來香港營運的沿海/內河船舶必須接受其領牌或註冊所屬的海事監管機構在定期驗船期間作符合要求的有關檢查
而第一次的檢查必須在《規例》生效後一年內進行
沿海/內河船舶檢驗滿意後，有關海事監管機關會在檢驗證書(例如「船舶檢驗證書」)上關於《規例》的要求進行加簽
香港本地領牌船隻檢驗滿意後，由海事處在「驗船證明書」上關於《規例》的要求進行加簽
27. 檢驗項目
確定船隻的檢驗證書或「驗船證明書」上關於《規例》的項目已加簽
核實船上獲氮氧化物排放豁免的柴油機(「現有柴油機」)資料

28. 確定已在船上顯眼位置張貼「消耗臭氧物質的管理指引」及存有相關記錄(如有的話)。

除 2020 年 1 月 1 日前允許含有氯化氟氫(HCFCs) 的新裝置外，確定船上沒有含可消耗臭氧物質的新裝置

29. 船上是否有焚化爐？焚化爐是否符合 IMO 規格？

如焚化爐已符合 IMO 規格，操作有否遵從相關要求？

30. 檢查加油記錄單

400 總噸以下船舶不須保留加油紀錄

400 總噸或以上船舶須在船上保留一年加油紀錄

不論總噸，若燃油為重油，須要在船上保留樣本直至有關燃油已耗盡，但在任何情況下，重油樣本須保留至燃油交付該船舶當日後起計的一年的期間屆滿為止

31. 《香港防止空氣污染證書》

香港本地船隻「現有船隻」要求

凡總噸在 400 或以上的自航船

於《規例》生效後第一次計畫進塢檢驗、或《規例》生效後的一周年，以較早為準

需簽發《香港防止空氣污染證書》

32. 香港海事處 本地船舶安全組

防止空氣污染事宜

查詢 電話：(852) 2852 4430、 2852 4431、 2852 4591

傳真：(852) 2542 4679

電郵：lvs1@mardep.gov.hk、 lvs2@mardep.gov.hk

33. 多謝各位

問答時間

範本

《商船(防止空氣污染)規例》(第 413 章附屬法例) 對訪香港內地沿海/內河船隻 消耗臭氧物質的管理指引

1. **消耗臭氧物質**是指《1987 年蒙特利爾議定書》所定義的受控物質，例如
 - 哈龍 (Halon (1211, 1301, 2402 或 114B2 及其它))
 - 氯氟烴 (CFCs (Freon-11, -12, -113, -114 和 -115 等))
 - 氫化氯氟烴 (HCFCs (-22, 141b 和 142b 等等))。

2. **新裝備**
 - 2.1. 在所有船上都禁止使用含有消耗臭氧物質的新裝備，包括新的固定式及攜帶型滅火裝置，隔熱物或其他材料。但不包括《商船(防止空氣污染)規例》生效以前安裝的系統、設備、隔熱或其他材料的修理或充加，或對攜帶型滅火裝置的充加。
 - 2.2. 但允許含有氫化氯氟烴 (HCFCs) 的新裝置在 2020 年 1 月 1 日前使用。相關新裝備的設置工作須由認可公司執行。

3. **現有裝備**
 - 3.1. 船上所有含有消耗臭氧物質的系統或設備的維護、檢修、修理或處置過程中，禁止消耗臭氧的物質的任何故意排放。須回收的含有消耗臭氧物質，必須回收到認可的接收設施中。
 - 3.2. 對消耗臭氧物質的系統或設備須進行定期洩漏測試，確保消耗臭氧物質沒有洩漏。
 - 3.3. 如有懷疑洩漏情況，須立刻按程式彙報並儘快進行維修，維修內容須記錄在該裝備紀錄中。

4. **紀錄**
 - 4.1. 船上建立所有含有消耗臭氧物質的系統及設備的個別裝備紀錄，包括保養維護、檢修、修理、處置、氣體充加、回收及洩漏測試等等的紀錄。
 - 4.2. 所有紀錄(如有)必須妥善管理及保存。

5. **遵從守則**
固定式及攜帶型滅火裝置，冷凍及空調系統：
為防止故意釋放消耗臭氧物質的行為，相關工作人員須遵從以下守則：
 - 5.1. 運作期間：
 - (a) 定期進行系統及備用瓶試漏檢查；
 - (b) 關於冷凍及空調系統，確定冷卻水系統及高壓關機運作正常；
 - (c) 進行任何系統維修前，先確定維修港口有消耗臭氧物質回收設施；
 - 5.2. 系統拆卸：拆卸前，系統中的含有消耗臭氧物質須收集及移離船上，並送交回收站處理。

船名： _____ 公司印章： _____

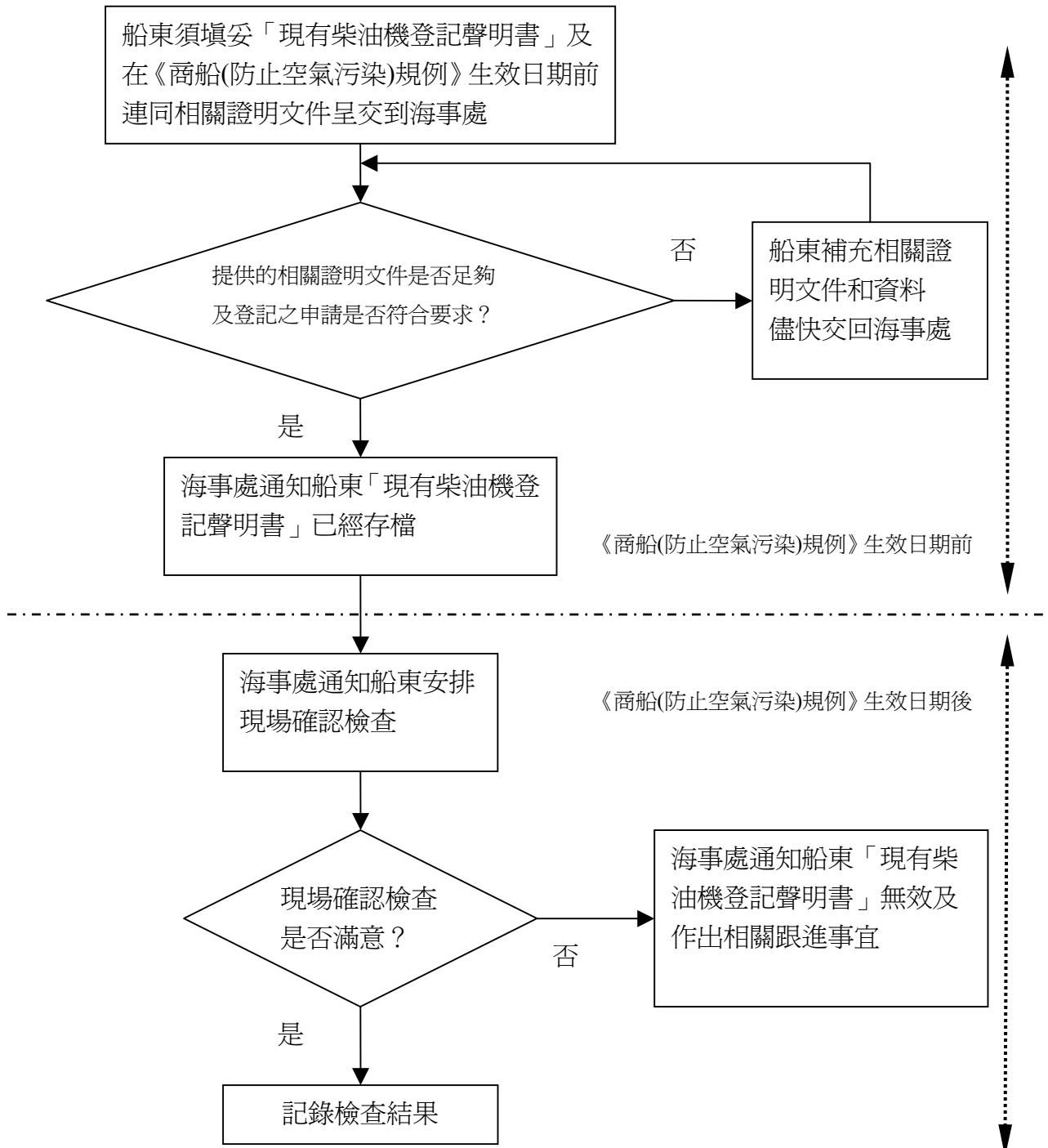
「現有柴油機」登記程序

附錄 II

此「現有柴油機」登記措施只適用於《商船(防止空氣污染)規例》生效日期前已領牌照的本地船隻，而該本地船隻為

- (a) 400 總噸以下的自航船隻；或
- (b) 任何噸位的非自航船隻。

1. 《商船(防止空氣污染)規例》生效日期當日及以後日子，海事處將會停止接受任何「現有柴油機登記聲明書」；
2. 船上已裝置的每部柴油機(大於 130 千瓦而並不用作應急用途)，只可登記一部相同牌子、型號及功率的備用柴油機；
3. 船東如想為其擁有的船隻申請「現有柴油機」登記(包括已安裝及備用柴油機，須按以下程序向海事處申請辦理登記手續，查詢電話：2852 4444、傳真：2542 4679：



「現有柴油機」登記聲明書

1. 本地領牌船隻基本資料如下：

船隻擁有權證明書號碼 _____ 船東名稱 _____
 船隻名稱 _____ 類別 _____ 類型 _____ 分類 _____

2. 本人現申報上述船隻，

(a) 填寫此登記聲明書時，船隻已裝置下表列出的柴油機(大於 130 千瓦)：

項目	牌子	型號	編號	功率(千瓦)	轉速(轉/分鐘)
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					

(b) 已備有下表列出的備用柴油機(大於 130 千瓦)(須連同「聲明書」附上相關文件、紀錄、單據等；及能清晰顯示整部柴油機及其牌子、型號及編號的相片)：

項目	牌子	型號	編號	功率(千瓦)	轉速 (轉/分鐘)	購買 日期	存放於(船廠、 機器廠、貨倉)	船廠、機器廠、貨 倉等地址、聯絡人 及電話
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								

3. 船東(姓名) _____ 聯絡電話或傳真號碼 _____
-
- 地址 _____

謹以至誠鄭重聲明如下：

- 一. 本人乃是上述船隻的船東；
- 二. 本「聲明書」所提供的一切資料真確無訛；
- 三. 本人明白在任何情況下於本「聲明書」上作出虛假陳述，須承担一切相關的法律責任；及
- 四. 本人同意海事處人員就以上資料進行核實及應海事處要求提供其他相關文件，並將會配合及安排海事處人員進行核實檢查或視察。

船東簽署： _____ 日期： _____