

本地船只检验工作小组委员会
第十次会议纪录

会议日期： 2012年2月23日(星期四)
时间： 上午10时正
地点： 海港政府大楼24楼会议室A

主席：	梁荣辉先生	海事处总经理/本地船舶安全部
委员：	王永泉先生	海事处署理高级验船主任/本地船舶安全组
	王沛仕处长	广东海事局船舶检验处
	刘凯军局长	广东渔业船舶检验局
	曹剑球先生	广东渔业船舶检验局
	郭德基先生	渡轮营运
	陈志明先生	船舶建造及维修业
	陈基先生	船舶建造及维修业
	罗愕莹先生	船舶建造及维修业
	池德辉先生	验船/顾问机构
	黄耀勤先生	货船营运
	余锦昌先生	特许验船师

列席： 温子杰先生 港九电船拖轮商会理事长

秘书： 黄鉴清先生 海事处高级验船督察/本地船舶安全组

因事缺席者：

黄容根议员	渔业界
张大基先生	渡轮船只营运
黄耀华先生	观光船只营运
蔡雄先生	(由陈基先生代表) 船舶建造及维修业
蓝振雄先生	船舶建造及维修业
吴国荣先生	验船/顾问机构
甘迪潮先生	特许机构

I 开会辞

1. 主席欢迎广东海事局船舶检验处王沛仕处长、广东渔业船舶检验局刘凯军局长和曹剑球先生、各委员及业界代表出席是次会议。处方希望业界借这个平台继续反映意见，交流沟通，以优化本地船只检验的工作。

2. 处方介绍新委员吴国荣先生，吴先生是填补谭务本先生的空缺，属于验船顾问机构界别。今次会议有港九电船拖轮商会理事长温子杰先生列席。

II 通过2011年9月20日第九次会议纪录

3. 2011年9月20日的第八次会议纪录，各委员没有提出修改建议，该份会议纪录获确认作实，并会上载海事处网页。

III 续议事项

专责组检讨本地船只定期验船项目及周期的最新进展

4. 处方正在进行检讨本地船只检验周期和项目。于2009年成立相关的专责工作小组已开了五次会议，期间已参考包括国内、英国及澳洲的海事机构的检验制度。数据显示本地船只检验周期和项目与英国及澳洲相若。现时本地船只检验周期为1-2-4 (1-年度检验, 2-中验, 4-大验), 而国内周期一般为1-3-6 (1-年度检验, 3-中验, 6-大验), 但会视乎其船龄增长调整周期。

5. 主席表示2011年10月举行的第五次检讨本地船只验船周期专责工作小组会议建议, 就本地船只在现有验船机制下, 进行评估船体及轮机等的实质状况, 以协助工作小组考虑及为检讨验船周期工作作出建议。评估的策略, 在船体方面主要是由验船师检查锈蚀和板厚状况, 而在轮机方面则包括由船东和船厂/机器厂提供磨损情度等数据。工作小组预期用一年时间收集现有本地船只实况数据, 其后进行分析及为评估作出结论。

6. 处方提出讨论若研究将检验周期由1-2-4改为1-3-6, 第3年的中验或须要加强检验项目, 这可能包括量度船体板厚及为轮机拆起盘头检查等。业界意见对第3年中验量度板厚有保留, 因为由经验所得, 就算是船龄较大的船只一般船体板厚是没有问题。至于若要求中验时拆起盘头检查, 技术上是可行, 然而业界提出可否视乎船龄才决定第3年应否拆起盘头。业界认为因为船体的结构材料都比以前优良, 如果船龄较新, 检验周期1-3-6跟1-2-4检验项目应该相同; 反之船龄较旧, 第3年可以拆起盘头检查。业界亦提出可否考虑将轮机和船体在周期中分开检验。处方认为第3年应否起盘头检查和船龄未必有关系, 如旧船亦可以换新主机。同时, 亦不应将主机检查和船上排分阶段进行, 以免令船东的船只停航时间增长。

7. 业界提出主机的检修期可否根据主机生产商的型号及按其马力拟订运行时数以制定出主机检修期, 处方认为在本地船只收集准确运行时数有一定的困难, 而车行的报告只能作参考, 况且同一型号的主机也有不同的持续或间断马力, 要制订一套一致的检修期标准可行性不大。

8. 业界提议可否先让第二类别船只如躉船先行检验周期1-3-6。处方认为评估船体及轮机等实质状况未完成前, 由于没有掌握实质的数据, 不应该仓卒调整任何船只检验周期。业界亦提出检验周期改为1-3-5是可研究方案。

9. 主席总结认为船只检验周期若由1-2-4调至1-3-6, 其中验及大验周期因而增加了百分之五十, 这会不会影响安全, 必须详细研究。至于第3年中验要否增加量度板厚, 轮机是否须要把盘头拆开检查, 而船体和轮机应否同步检验等都应该仔细考虑。检验周期由1-2-4调至1-3-6或其它周期, 留待专责小组继续研究可行性。

修订「工作守则 - 第IV类别船只安全标准」

10. 处方报告有关第IV类别船只安全标准的修订《工作守则》草稿, 在咨询第IV类别船只小组委员会委员、检验工作小组委员会委员和相关业界意见及

得到本地船只咨询委员会赞同后，海事处处长已核准修订的《工作守则》。该《工作守则》已在2011年11月11日刊宪，并于11月25日生效。

11. 主席响应特许验船师时表示修订《工作守则》内所述的合资格验船师 (competent surveyor)，根据商船(本地船只)(安全及检验)规例(第548G章)，已包括特许验船师 (authorized surveyor)。

船只进行船只操纵试验时是否需要出示船只操纵试验许可证

12. 处方表示新建造渡轮在香港进行第一次最后检查时而进行操纵试验是须要出示船只操纵试验许可证；及后每年定期检验时最后检查进行的操纵试验则无须船只操纵试验许可证。

IV. 其它事项

13. 处方表示最近有一艘49米长度的沙石趸船，主甲板上设有两舷墙，一边舷墙大约高六米而另一边舷墙大约高2米作为主甲板上的货舱装载沙石用，该船在一航次装载沙石时破舱入水反沉。因应此事故，处方委托哈尔滨工程大学进行装载沙石趸船安全研究。其中研究包括以一条1比25模拟船对浪波作测试，处方署理高级验船主任王永泉先生亦有参加是次试验。根据初步结果，在高舷墙的一边对于有规则或不规则90度及高1.8米、2.0米、2.25米及2.4米和周期6秒的浪波，船上的沙石没有移动及没有进水现象。但在低舷墙的一边，在进行测试有规则90度，高1.5米、1.8米和2.0米的浪波，发觉当浪波高1.8米时，沙石开始入水，而当浪波高2.0米时，水开始完全入舱，但沙石没有移动。这个是初步的结果，要等待哈尔滨工程大学出了报告，处方会研究制订措施，以提高装载沙石趸船的安全。

14. 业界查询第IV类别游乐船的验船统计，处方响应获签发“检查证明书”的游乐船只，资料已上载于海事处网页。业界查询鉴于运行时数少，载乘客超过60人以上私用游乐船轮机是否仍须每两年检验。处方表示根据修订《工作守则》，载乘客超过60人以上游乐船的轮机须每两年检验，这是按照第一类别船只有关标准所订，然而每两年检验的要求，适当时可作检讨。

15. 王沛仕处长反映在广东比较偏远的造船厂和船东对于3000总吨或以上的自航船进入香港海域须有领港员的法例知悉不多，希望海事处能加强宣传。因船只雇用领港员会增加时间和成本，船东会将原先考虑建造仅大于3000总吨的自航船，改建仅低于3000总吨。主席同意将有关事宜转告海事处相关渠道，在粤港日常沟通的平台加强有关信息和宣传。

VI. 下次开会日期

16. 议事完毕，会议于上午12时30分结束，下次会议日期，另行通知。