

## 本地船隻檢驗工作小組委員會

### 第三十次會議記錄

會議日期： 2016年6月6日（星期一）  
時間： 上午10時正 至 下午1時15分  
地點： 海港政府大樓24樓 海事處會議室A

主席： 楊布光先生 海事處總經理／本地船舶安全

委員： 郭德基先生 渡輪船隻營運  
梁德興先生 渡輪船隻營運  
黃銳昌先生 渡輪船隻營運  
黃耀華先生 觀光船隻營運  
陳志明先生 船舶建造及維修業  
池德輝先生 驗船／顧問機構  
張偉明先生 貨船營運  
司徒顯先生 油輪營運

列席：

梁永釗先生 運輸署 運輸主任／渡輪策劃1  
何啟旋先生 海事處 驗船主任／本地船舶安全  
李國平先生 海事處 專案統籌主任／本地船舶安全  
陸漢英先生 海事處 驗船督察／本地船舶安全  
梁德榮先生 驗船／顧問機構 (列席代表)  
何夥勝先生 油輪營運 (列席代表)  
溫子傑先生 港九電船拖輪商會  
裴志強先生 港九電船拖輪商會  
陳漢耀先生 港九小輪控股有限公司  
王志明先生 港九小輪控股有限公司  
岑健偉先生 珀麗灣客運有限公司  
李志強先生 海上遊覽業聯會  
黃恩明先生 海上遊覽業聯會  
陳錦標先生 愉景灣交通服務有限公司  
譚珩鋒先生 富裕小輪有限公司  
范 強先生 小輪業職工會  
楊玉宏先生 窖西洲賽馬會公眾高爾夫球場

秘書： 林文琪小姐 海事處行政主任／船舶事務及航運政策科(1)

因事缺席者：	趙國文先生	廣東海事局
	王漢高副局長	廣東漁業船舶檢驗局
	何俊賢議員	漁業界
	張大基先生	渡輪船隻營運
	陳基先生	船舶建造及維修業
	羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
	藍振雄先生	船舶建造及維修業
	余錦昌先生	特許驗船師
	甘迪潮先生	特許機構
	黃漢權先生	港九電船拖輪商會
	梁錦瑚女士	翠華船務（香港）有限公司
	郭志航先生	海上遊覽業聯會
	陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
	黃玉麟先生	香港電燈有限公司
	陳國梁先生	廣發隆船廠

## I. 開會辭

主席歡迎各委員及其他與會人士出席是次會議。

## II. 確認 2016 年 5 月 5 日第二十九次會議紀錄

- 2016 年 5 月 5 日第二十九次會議記錄已于會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。
- 裴志強先生查詢，就上次會議紀錄第 9 至 21 段討論的第 IA 類(>60 人)載客船的主機、齒輪箱和尾軸等檢驗間隔期延長方案，處方是否會修改工作守則。主席回應，各委員已于上次小組會議上通過有關議案，將會提交至本地船舶諮詢委員會作商議，通過後會將有關修訂納入工作守則。
- 主席另重申，就上次會議紀錄第 3 段，處方考慮到油污對環境的影響，因此暫不實行有關消防泵在偶爾情況下用作轉駁或抽泵燃油的建議。
- 經主席確認作實，委員一致通過上次會議記錄，會議記錄文本將會上載至海事處網頁。

### III. 討論事項

#### (i) 建議放置在第 II 類別船隻上的救生衣毋須配備救生衣燈

6. 主席簡介會議文件第 4/2016 號，因應現行工作守則的要求，在內河航區內作業的第 II 類別船隻的救生衣則須配備救生衣燈。
7. 他續指，由於業界曾向處方反映，內河航區內環境多屬內陸水道，水面情況並不會比香港水域惡劣，故要求重新審視在香港水域外但仍限於內河航區運作的船隻有否必要為放置的救生衣配備救生衣燈。就內河航區作業的非客船，處方參考過澳大利亞和紐西蘭的海上安全規則，兩者均毋須配備救生衣燈。有見及此，處方認為放置在第 II 類別船隻上的救生衣可以毋須配備救生衣燈。
8. 郭得基先生指，第 II 類別船隻較多時間進行近岸作業，因此贊成有關措施。其他委員均支持建議。
9. 主席表示，會提交至本地船舶諮詢委員會討論，如獲通過後會修改工作守則。

#### (ii) 運載危險品貨物的駁船 (Dumb Lighter) 定期檢驗要求

10. 主席簡介會議文件第 5/2016 號。駁船屬於第 IIB 類別非自航式船隻，通常運載乾貨。根據現行工作守則的規定，駁船在進行定期檢驗時，只需要完成第二章表 2 最後一欄列出的檢驗項目，而毋須就第 IIA 類危險品貨物運輸船的要求進行檢驗。
11. 考慮到安全問題，處方認為所有運載危險品貨物的船隻均應接受嚴格的安全檢驗，駁船亦不能例外。因此建議自 2016 年 8 月 1 日起，運載危險品貨物的駁船應按照第 IIA 類危險品貨物運輸船的要求進行定期檢驗。
12. 黃恩明先生指，第 IIA 類危險品貨物運輸船的檢驗程式繁複，希望處方可以簡化手續。
13. 池德輝先生表示，如要採取第 IIA 類危險品貨物運輸船的檢驗要求，會增加很多檢驗項目，並須要為錨機、錨鏈、消防泵等設備作檢驗，而亦須要提交副機的檢驗報告。由於部份專案要求打開設備機件檢驗內部結構，若分開數

天進行，會造成不便，他認為應簡化程式。

14. 陸漢英先生回應，新增要求包括提交副機檢驗報告、檢驗錨機內部結構及錨鏈、進行油櫃壓力測試等。船東在上排時可與處方提前預約進行檢驗，以便同一時間完成所有檢驗，從而提高效率。
15. 郭德基先生及郭志航先生均指，拆開錨機和齒輪箱工序繁複，拆開之後再裝嵌很困難，甚至要更換零件。
16. 主席查詢錨機的保養及檢驗，他續問錨機上是否有檢查門(inspection door)供日常檢驗。池德輝先生指，一般錨機不設檢查門。
17. 郭德基先生表示，若錨機或錨煉運作不暢順，會發出特別的聲響，甚至不能開動，因此很容易識別。郭志航先生亦提議，處方可考慮以功能測試(functional test)代替拆開檢驗內部結構。郭德基先生又建議，可考慮將錨機吊高從底部觀察內部結構，這樣可避免拆開錨機。主席回應，對比功能測試，檢查內部結構應該較為全面和可靠。
18. 陸漢英先生建議，如船隻在四年大檢時曾拆開錨機進行詳細檢驗，並向處方提交相片及檢驗紀錄，處方可考慮接納有關的證明，不須再度拆開錨機檢驗內部結構。
19. 溫子傑先生提議處方應收集有關錨機在運載危險品貨物時發生意外的資料，若涉及的意外不多，他質疑是否有需要檢查錨機內部結構。郭德基先生指，錨機在每次航行時的運作時數不足半小時，有別於主機及副機，損耗相對較少。
20. 主席響應，針對錨機故障的海上意外雖然不算頻密，不過一旦發生，後果可能相當嚴重。他舉例，倘若錨機出現故障，在緊急情況下不能起錨或下錨，有可能對船隻和船員造成很大的危害。鑒於業界對錨機檢驗要求尚未達成共識，處方會記錄各委員的意見，及後跟進。
21. 池德輝先生查詢第 548G 章有否規定船隻必須安排合資格的人員操作甚高頻(VHF)無線電及消防員裝備。他擔心運載危險品躉船上的船員缺乏相關的資格，會造成危險，發生意外時或會影響保險索償，故建議處方應加強相關的培訓。

22. 陸漢英先生指，目前第 548G 章對於 VHF 無線電及消防員裝備只列出一般性的要求，並沒有就第 IIA 類或第 IIB 類貨物運輸船分類，亦沒有訂明操作人員的資格。王志明先生指，由於裝置 VHF 無線電須要向通訊事務管理局辦公室(通訊局)申請，因此操作人員必須擁有相關牌照，局方才會考慮批准，然而政府未有提供相關的培訓課程。
23. 溫子傑先生指，處方應給予操作人員充分時間考取牌照，他認為應考慮暫不執行有關政策。岑健偉先生亦認同，處方在推行政策前應要確保有足夠的培訓給予業界人士。
24. 主席表示，目前裝有 VHF 無線電的內河船共有約十多艘，有關法例已沿用多年，行內操作人員應已備有相關的資格。就消防員裝備培訓，現時坊間有舉辦相關培訓課程，船公司可自行安排員工報讀。就 VHF 無線電培訓課程，處方會搜集相關的資料，下次再作報告。他總結，除錨機內部檢驗、VHF 無線電及消防員裝備的培訓外，委員對於建議未有其他意見。

### (iii) 修訂本地船隻工作守則

25. 主席簡介會議文件第 6/2016 號。第 I、II 及 III 類別船隻安全標準工作守則將重新編寫並分為三冊，以資識別，委員對此均表示同意。主席續報告，是次會議就部份重點專案(即附件一「\*」專案)及委員提出的專案進行討論，及後會將工作守則的所有修訂向各委員傳閱及收集意見。主席邀請李國平先生簡介會議檔附件一工作守則修訂的撮要。

#### a) 第 I、II 及 III 類別船隻工作守則章節 1.4 (會議文件第 6/2016 號 P.3)

26. 李國平先生報告，就閒置超過一年的船隻，處方會要求重新申領牌照船隻進行驗船及審批圖則。若檢驗證書失效超過五年，船隻須要進行全面檢驗及提交圖則。若檢驗證書失效超過一年而不足五年，船隻則須要進行遵循四年一檢的驗船程式。他補充，資料顯示大多數船隻的閒置年期少於五年。
27. 陳耀漢先生詢問，若船隻閒置超過五年，是否須要根據新法例的標準重新檢驗。陸漢英先生指，如涉及改裝，船隻須要提交新船圖。岑健偉先生查詢，若不涉及改裝，是否可按發牌時的規格進行檢驗。
28. 主席回應，處方會將意見整合，及後再進行討論。

**b) 第 II 類別船隻表 7-2 (會議文件第 6/2016 號 P.3)**

29. 李國平先生報告，就第 II 類別船隻表 7-2，裝載危險品躉船的驗船標準修改將跟隨 A 類船隻的標準。主席表示，會議議程(ii)已詳細討論有關建議。

**c) 第 I 類別船隻章節 1.1 (會議文件第 6/2016 號 P.4)**

30. 李國平先生報告，就第 I 類別船隻章節 1.1，就新造船只的破艙穩性計算要求，原有的 100 人分界將建議刪除。換言之，所有運載多於 12 人的船隻均須要提交破艙穩性計算。
31. 裴志強先生查詢，修訂是否只包括新建造的船隻。李國平先生回應，現有船隻如曾進行重大改裝，亦須要符合新規定。楊玉宏先生查詢重大改裝的定義。陸漢英先生指，重大改裝泛指根據第 548G 章《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》進行的改裝。
32. 郭德基先生詢問，在新修訂工作守則發佈前獲批的船隻會否受到影響。主席表示，由於建議仍須得到本地船隻諮詢委員會通過才會生效，在這之前建造的船隻將會按現有機制處理。各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

**d) 第 II 類別船隻章節 1.3(i) (會議文件第 6/2016 號 P.4)**

33. 李國平先生報告，根據新守則，新造浮塢、拖船、挖泥船、起重躉船的完整穩性須遵從國際船級社協會(IACS)或船級社(Classification Societies)的計算方法及要求。各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

**e) 第 I 類別船隻章節 1.4 (會議文件第 6/2016 號 P.4)**

34. 李國平先生報告，處方建議於新造第 I 類別船隻客艙窗裝設可擊碎玻璃，以利逃生。陳錦洪先生查詢是否有需要放置錘子，以便擊碎玻璃。岑健偉先生查詢處方是否採用國際標準訂定可擊碎玻璃的規格。陳耀漢先生詢問，是否所有客艙窗均須裝設可擊碎玻璃。
35. 主席指，處方希望船隻的客艙窗可裝置當四角受擊打時易碎的玻璃，並放置錘子在窗邊，以便擊碎。他邀請各委員就具體的規格提供意見。陳耀漢先生指，在南丫海難後大部份船隻已裝上可擊碎玻璃，大概數目為每三個中有一

個，當時已向處方提供有關擊碎客艙窗的模擬片段。黃銳昌先生指出，其公司亦已裝上可擊碎客艙窗，船頭及船尾各有一個。楊玉宏先生指出，由於船頭附近的客艙窗須要承受海浪的衝力，因此不適宜安裝易碎的玻璃。各委員認為，處方應為訂立統一的標準（如玻璃的規格、可擊碎客艙窗的比例及位置等）。

36. 李國平先生回應，由於不同型號的船隻有不同的設計，較難劃一規定可擊碎客艙窗的比例及位置。梁德興先生指，裝置可擊碎客艙窗的目的是為密閉空間提供逃生方法，現時部份船隻的上層為冷氣廂，下層為開放廂，兩層中間有樓梯逃生，不知是否必須安裝可擊碎客艙窗。他認為處方應為密閉空間作出定義。近期泰國曾發生海上意外，肇事船隻倒轉，船艙注滿海水，即使設有可擊碎玻璃的客艙窗，亦無法逃生。
37. 郭德基先生指，當時南丫海難專家意外調查報告建議船隻應安裝可擊碎玻璃的客艙窗，他質疑有關建議是否符合實際運作需要。梁德興先生認為，南丫海難的專家建議在實際情況中未必有利逃生。若國際間亦未有實施類似的政策，在執行時會有一定困難。若此建議為先導計畫，他質疑處方是否有能力訂立安全標準。郭德基先生認為，調查報告的建議未有諮詢業界的專業意見，因此不應馬上推行。
38. 主席總結，各委員對於本修訂未能達成共識，處方會將意見整合，及後再進行討論。

**f) 第 II 類別船隻章節 2.3 (會議文件第 6/2016 號 P.4)**

39. 李國平先生報告，根據檢驗規例附件 4 表 5(1)條件，處方建議加入躉船在內河航限航行時，船東須呈交聲明的要求。
40. 郭德基先生查詢，內地船隻是否須要符合同樣的要求。李國平先生響應，規定只適用於香港牌照躉船在內河航限航行時，而香港海事處對內地船隻另有管制。主席補充，現時香港船隻已有向處方申報的程式，本修訂旨在要求船隻在檢驗時提交書面聲明，以茲證明。
41. 各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

**g) 第 I、II 及 III 類別船隻章節 13.3.2 (會議文件第 6/2016 號 P.4)**

42. 李國平先生報告，新修訂將會闡明新造 A 類船隻船體的結構防火要求，防火的絕緣物料將須要遵循船級社的規格。輪機室介面結構，包括船體、艙壁、支柱及甲板須有防火結構保護，以其自身或因絕緣物料所提供，以能夠保持其所需的耐火 30 分鐘或以上。水線以下船體結構絕緣材料(如有裝設)應向下延伸到輕載水線以下至少 300 毫米處。分隔操舵室及乘客和船員艙的艙壁及甲板均須為氣密構造，以非燃燒性的耐火物料隔熱。
43. 陳漢耀先生認為，若要將水線延伸到至少 300 毫米處，對小型船隻而言未必適合。他詢問處方如何厘訂 300 毫米的標準，並認為處方應列明涉及船隻的體積。李國平先生表示，有關規定是參考大船的準則，有關小型船隻的情況，會在批圖時個別考慮。岑健偉先生認為，處方應先訂立可行的標準，及後再推行政策。
44. 池德輝先生指出，以往有關規定只適用於第 I 類別船隻，修訂後將會延伸至第 II 及 III 類。裴志強先生指出，由於本修訂內容較為專門及複雜，因此建議處方可將所有修訂預先向委員傳閱及研究，再次召開會議進行討論。
45. 主席總結，各委員對於本修訂未能達成共識，處方會將意見整合，及後再進行討論。

***h) 第 II 類別船隻章節 2.2 (會議文件第 6/2016 號 P.5)***

46. 主席報告，本修訂與第 II 類別船隻章節 2.3 類似，根據檢驗規例附件 3 表 4(4)條件加入躉船在內河航限航行時，船東須呈交聲明的要求。
47. 各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

***i) 第 I、II 及 III 類別船隻章節 1.2 (會議文件第 6/2016 號 P.5)***

48. 主席報告，處方建議新造船或更換的航行燈須為本處接受或認可型號，並附有編號的要求。
49. 各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

***j) 第 II 類別船隻章節 6.1 注(會議文件第 6/2016 號 P.5)***

50. 李國平先生報告，新修訂將會加入國際海運危險品準則(IMDG Code)的規定，

列明不可在甲板下裝載的危險品的種類，包括有毒易燃氣體、遇水易放出易燃氣體的物質及有機過氧化。

51. 郭德基先生查詢可否將危險品放置艙內。李國平先生響應，規定列明不可於放置於甲板下。經委員討論後，主席總結，由於委員或需時研究涉及危險品的涵蓋範圍，暫未有定案，及後會再進行討論。

**k) 第 I、II 及 III 類別船隻附件 A (會議檔第 6/2016 號 P.5)**

52. 主席報告，現時處方認可船級社的適用規範多年未有更新，因此會將有關的改動加入附件 A。

53. 池德輝先生查詢處方與認可船級社新合約的籌備進度，會否將美國船級社對內河船的定義加入附件 A。主席回應，處方正就合約擬稿諮詢律政司意見，已進入最後階段，簽訂後會作出公佈。有關美國船級社內河船規範的適用等資料，李國平先生會在會議後與池德輝先生跟進。

**l) 第 I 類別船隻附件 F-Pt 1(1)(會議文件第 6/2016 號 P.5)**

54. 李國平先生報告，就載運超過 400 乘客或在維港外運作，或有載運非固定座椅乘客的新造小輪和渡輪船隻，在修訂後須要符合二艙破損的標準。

55. 各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

**m) 第 IV 類船隻章節 IV 第 5 項(會議文件第 6/2016 號 P.7)**

56. 李國平先生報告，建議加入橡皮艇(inflatable boat)須符合 ISO 標準的要求。陳志明先生指出，海事處曾批出較 ISO 標準為低載運人員數目。

57. 主席響應，陳志明先生所提及的個案是按製造商標準建造的橡皮艇及載運人員數目提出申請，而非 ISO 標準，因此載運人員數目未獲全數批准。各委員對於本修訂未有結論，及後再進行討論。

**n) 第 IV 類船隻章節 VII 第 1.2 項(會議文件第 6/2016 號 P.7)**

58. 主席報告，此項修訂與第 I、II 及 III 類別船隻章節 1.2 相同。

59. 各委員一致通過，建議將會轉交本地船隻諮詢委員會。

***o) 第 II 類別船隻附件 I-8 (會議文件 P.6)***

60. 裴志強先生希望處方解釋登岸平臺檢驗指引的修訂內容。李國平先生報告，處方會訂定登岸浮躉(landing pontoon)及登岸平臺(landing platform)的定義及檢驗指引。李志強先生指出，處方並不容許遊艇會在近岸設置登岸平臺，而水警亦有相類的設施。他建議應考慮給予該類設施發牌，以便規管。

61. 主席表示，處方會考慮各委員的意見，適當時會向委員傳閱詳細資料。

***p) 第 II 類別船隻章節 1.1 (會議文件 P.4)***

62. 池德輝先生查詢有關加入交通船及工作船的完整穩性計算要求的修訂。

63. 李國平先生回應，有關修訂旨在將最新的法例要求加入工作守則之中。池德輝先生指出，現時第 548G 章未有訂定工作船的定義。

64. 主席表示會在會後搜集相關資料，及後會再進行討論。

65. 各委員均認為需要更多時間研究工作守則的內容，暫時不會通過所有建議。主席表示會將所有修訂內容向所有委員傳閱，並給予充分時間收集意見。

#### **IV. 其他事項**

**(i) 續牌兩個月的檢驗程式**

66. 黃銳昌先生指，現時船隻在年檢後申請續牌兩個月仍需要檢驗船隻內部結構，而申請續牌十二個月則毋須進行有關檢驗。他認為處方應檢討並豁免有關要求。主席回應，會研究有關的情況，再作跟進。

**(ii) 小型雙體船牌照**

67. 陳錦標先生查詢小型雙體船申領牌照的安排。主席表示正就小型雙體船的短期牌照徵詢律政司意見，及後會就個別申請作出考慮。

## V. 下次開會日期

68. 議事完畢，會議于下午 1 時 15 分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2016 年 7 月