

**本地船隻諮詢委員會轄下的  
第 I 及第 II 類別船隻小組委員會  
第二次會議記錄**

會議日期： 2018 年 6 月 19 日（星期二）  
時間： 下午 2 時 30 分至下午 5 時 30 分  
地點： 海港政府大樓 24 樓 海事處會議室 A

主席： 鄧慶江先生 海事處 總經理／本地船舶安全

委員： 陳錦標先生 第 I 類別船隻代表渡輪船隻營運  
張國偉先生 第 I 類別船隻代表渡輪船隻營運  
溫子傑先生 第 I 類別船隻代表小輪及觀光船隻營運  
胡家信先生 第 II 類別船隻代表拖船營運  
李劍峰先生 第 II 類別船隻代表拖船及躉船營運  
黃耀勤先生 第 II 類別船隻代表貨船營運  
陳 晃先生 船舶建造及維修代表  
羅崇爽女士 船舶建造及維修代表  
甘迪潮先生 特許機構代表  
何國柱先生 特許機構代表  
任廣誠先生 特許機構代表  
譚志勇先生 特許驗船師  
何永康先生 海事處 助理處長(特別職務)  
陳思賢先生 海事處 高級驗船主任／本地船舶安全  
李國平先生 海事處 合約驗船主任／本地船舶安全

列席： 梁志仁先生 港九電船拖輪商會副理事長  
裴志強先生 港九電船拖輪商會秘書  
張妙能女士 第 II 類別船隻代表油船營運

秘書： 林文琪女士 海事處 行政主任

因事缺席者： 彭偉明先生 第 II 類別船隻代表油船營運  
范 強先生 第 II 類別船隻代表貨艇工人

## **I. 開會辭**

1. **主席** 歡迎各與會者出席第 I 及第 II 類別船隻小組委員會第二次會議。

## II. 通過上次會議記錄

2. 主席表示，會前未有收到任何修訂建議，上次會議紀錄獲得通過。

## III. 商議事項

### (1) 固定壓載物檢驗要求(會議文件第 1/2018 號)

3. 主席簡介會議文件第1/2018號有關固定壓載物檢驗要求。現時，工作守則第II章內有將「固定壓載物-數量及位置確定」列明為檢驗項目。然而工作守則未有對固定壓載物的材質、檢驗週期、船東聲明內容等作出較詳細的敘述，以致前線檢驗人員和業界對於檢驗標準的理解不同，延誤檢驗時間。為此，處方有意訂立一套雙方可接受的標準，透過修改工作守則<sup>1</sup>以優化固定壓載物的檢驗安排。有關的修正案主要涵蓋三個部分，包括統一檢驗間隔期及檢驗方式、提交固定壓載物的分佈位置紀錄、以及規範固定壓載物的形狀、材質及標記。
4. 就新建船隻方面，處方要求船隻須要提交有關「固定壓載物」船東聲明(Owner Declaration of Permanent Ballast)(附件Y)，內容須包括固定壓載物的分佈圖、位置、數量、材質、個別重量、序號標記和相關照片。照片須清楚展示壓載物放置處的不同情況：包括(a)壓載物放置前的船體結構;(b)已放置50%壓載物時的情況;(c)已放置100%壓載物時的情況;及(d)用以固定壓載物的裝設。檢查人員亦會檢驗船體底部，並抽樣核實固定壓載物的外觀、標記、重量等，以確保船體結構及穩性安全。
5. 在新修訂落實後，現有船隻可享有六個月的寬限期(以政府公告日期為始)。在首次大排時，現有船隻須通過甲類檢查。當中非入級的船隻須在其滿8年船齡及之後每4年大排時進行，而入級的船隻則須在其滿10年船齡及之後每次特別檢驗時進行。隨著大排的檢驗週期，甲類檢查及乙類檢查會交替進行，間隔期分別為每4年一次（非入級船）及每5年一次（入級船）。而大排以外的檢驗年度則只須提交聲明書。
6. 甲類檢查範圍包括提交有關「固定壓載物」船東聲明(附件Y)及照片，船東須清空100%壓載物以讓檢查人員檢驗船體底部。若檢驗結果未達要求，檢驗人員會要求船隻進行維修至複檢滿意。若船體材質損耗已超過工作守則所列明的蝕耗上限的四分之三水平，檢驗人員會要求船隻更換該損耗部分，如不能更換，將須要每年重檢有關部分。
7. 乙類檢驗方面，船東或其代理人須提交有關「固定壓載物」船東聲明(附件Y)及照片。照片須清楚展示已移出壓載物後及顯露所遮蔽船體底部不少於25%的面積，及已放置100%壓載物時的情況。船東在檢驗前須移出壓載物，讓檢驗人員檢查不少於所遮蔽船體底部25%的面積，並抽樣最少10%的壓載物檢驗

---

<sup>1</sup> 處方建議分別在第 I 類別船隻工作守則第 II 章內加入表 5-1 備註\*2、表 7-1 備註\*10、表 7-2 備註\*16，以及修改表 7-3 備註\*9 及第 II 類別船隻工作守則第 II 章內加入表 5-1 備註\*12、表 7-1 備註\*11、表 7-2 備註\*17，以及修改表 7-3 備註\*10。

其外觀、標記、重量等，以確保船體結構及穩性安全。

8. 溫子傑先生指出，若船隻檢驗結果未達要求，按建議視乎材質損耗規定須要修理後再進行複檢。他擔心前線檢查人員的接納標準各有不同，易引起爭議及延誤檢驗時間，增加船東營運成本。他又指，船隻在進行乙類檢查時，須要檢查不少於所遮蔽船體底部25%的面積。由於搬移壓載物的工序須要動員人手，因此須要提早通知船東以便調配船員。若檢查人員在檢驗時才提出要求搬移壓載物，船東或未能適時作出安排。
9. 主席回應，處方會將可接受的標準列載於工作守則內，視乎其船體底部損傷面積、銹蝕程度、保護塗層狀況等客觀因素，以決定是否須要安排船隻進行複檢。有需要時，船隻或須進行內部測量，及向處方提交測厚報告。
10. 陳晃先生查詢，抽查所遮蔽船體底部25%的面積是否以整艘船隻或每個獨立船艙而定。主席表示，檢查人員會抽查每個獨立船艙25%的面積。溫子傑先生又查詢，就乙類檢查方面，處方會檢查所遮蔽船體底部25%面積內10%的壓載物，或是整艘船隻內10%的壓載物。主席表示，抽樣檢查會涵蓋所遮蔽船體底部25%面積內10%的壓載物。
11. 陳思賢先生補充，負責的檢查人員會根據專業判斷決定抽查的位置(即所遮蔽船體底部25%的面積)，並會預早告知船東檢查的部分，以便他們安排人手搬移壓載物。由於損毀及侵蝕的位置大多數出現於船尾，為免業界與前線檢查人員對於選定檢驗的船底位置出現爭議，他建議將乙類檢查的範圍統一訂定為船尾25%的面積。
12. 譚志勇先生查詢，抽樣檢查10%的壓載物是否由船廠負責，再經由特許驗船師(Authorized Surveyor)核實。主席回覆，特許驗船師的職責會在其工作安排內列明。
13. 張國偉先生認為六個月的寬限期不足夠。船東一方面要安排人手搬移壓載物，同時要為所有壓載物印上標記，因此應予以加長寬限期至十二個月。他提醒，處方在考慮實施有關政策前，應確保有足夠的前線人手執行檢驗。船東首次為固定壓載物印製標記及量度重量時，已需要清空100%壓載物，他建議處方應藉此機會檢驗船體底部整體面積，及後每4年或5年檢驗所遮蔽船體底部25%面積。
14. 溫子傑先生同意張先生的建議，認為有關方法可減少船東及前線檢查人員的分歧。胡家信先生亦贊成建議，並提出可依據壓載物的編號順序檢驗。
15. 黃耀勤先生指出，聲明書上要求船東或其代理人提交固定壓載物的分佈圖及位置等資料，因此有須要參考船圖。對於購買二手船的船東而言，他們未必擁有原本的船圖，故較難填寫詳細資料。溫子傑先生亦認為，聲明書上所列出的項目部分需要根據原本的船圖填寫，如重心位置，對二手船隻而言，或未能提供有關資料。譚志勇先生補充，重心位置的資料通常會載列於船隻穩性計算書內。陳晃先生指出，聲明書上要求船東填寫壓載物的肋位號，他查

詢如何標示縱向壓艙物(Longitudinal Ballast)的位置。陳思賢先生回應，縱向壓艙物可用隔檔(Bulkhead)的距離作標示。

16. 陳思賢先生回應，處方正就原本船圖的版權問題尋求律政司的意見，在者之前，本地船舶安全組會向船東或其代理人提供協助填寫固定壓載物聲明書。主席提出，考慮到各委員的意見，若二手船隻並沒有原本的圖紙，他認為可接受填寫壓載物與肋位或隔檔的距離，或已獲認可的壓載物分佈圖(Approved Ballast Plan)，以代替重心位置，而新船則須提交處方指定的附件Y。

17. 張國偉先生建議，處方應列提交照片證明的規格，如大小尺寸、像素、格式等。主席回覆，會將有關的規格列明於工作守則當中。

18. 陳晃先生指出，壓載物放置處的濕度較高，普通的油漆染料容易受到侵蝕，於壓載物上印製編號及重量標記或未能長久保存。他建議處方應與業界研究可行的標記方法。甘迪潮先生指出，每件壓載物的重量或有不同，若處方須為每件壓載物進行檢驗及核實個別重量，則要確保標記可以在濕度高的環境下妥善保存。會議上眾委員提出過不同的標記方法，例如採用相同顏色標示同一系列的壓載物，或用刻鑄形式標示個別壓載物的重量等。由於席間未能即時達成共識，主席按各委員要求，在建議方案落實後的三個月內雙方進行研究及測試，從而決定雙方接受的標記方案。

19. 譚志勇先生查詢，新修訂的檢驗範圍會否包括永久性壓載物(Permanent Ballast)。陳思賢先生回應，若所涉及的船底位置發現有損毀及侵蝕的現象，檢查人員有可能要求船東移除有關物件。溫子傑先生補充，根據做法，處方可以接受以雙底船殼(Double Bottom)的結構以分隔固定壓載物和永久性壓載物，然而所涉及的船底結構均須通過測厚檢驗。

20. 黃耀勤先生指出，依照現行的檢驗制度，船隻每兩年須要進行船殼檢驗，他查詢屆時會否需要檢查壓載物。陳思賢先生回應，在新修訂落實後，壓載物的檢驗只會在甲類或乙類檢查時進行（即每4年一次或5年一次），而非上排的檢驗年度則須提交聲明書。

21. 溫子傑先生提出，如船隻已完成打沙(sand blasting)，處方會否考慮延長其檢驗間隔期。何國柱先生表示，打沙可改善船體底部的保養，不過其耐用程度須視乎打沙物料的質素。甘迪潮先生亦表示，打沙的效果取決於不同的因素，如船體底部表面的情況、打沙物料的選材等。若船體底部的表面情況太惡劣，有機會需要整體進行打磨，成本效益或未如預期。主席回應，鑑於打沙後仍需要檢視船體底部的結構安全，因此認為每4年或5年檢驗船體底部25%的面積做法尚為合理。如船體底部實際情況理想，可個別申請延長檢驗間隔期。

22. 主席總結會議的討論結果：

- 首次上排的船隻均須進行甲類檢查(即檢驗所遮蔽船體底部100%的面積)。在首次甲類檢查後，非入級船隻及入級船隻將分別每4年一次及每5年一次進行乙類檢查(即檢驗所遮蔽船體底部靠近船尾25%的面積)。隨著大排

的檢驗週期，甲類檢查及乙類檢查會交替進行。而大排以外的檢驗年度則只須提交聲明書。

- 委員會基本上同意以耐用的物料為所有壓載物製訂標記。由於會議上暫時未有統一的標記定案，在方案落實後的三個月內雙方進行研究及測試，從而決定雙方接受的標記方案。
- 工作守則內會詳細列明船東以及檢驗人員的負責事項，特許驗船師的職責則會在其工作安排內列明
- 就船東或其代理人所需提交的照片規格，處方會清楚列明於工作守則內。
- 就填寫聲明書方面，二手船隻如未能提供圖紙，處方可接受船東或其代理人以壓載物與肋位或隔檔的距離資料，或已獲認可的壓載物分佈圖 (Approved Ballast Plan)，以代替重心位置資料。而新船則須提交處方指定的附件Y。
- 由刊登政府公告日開始，新修訂的寬限期為十二個月。

23. 主席宣佈會議文件第1/2018號獲得通過，本地船舶安全組人員會處理跟進事項。

#### IV. 其他事項

##### (1) 海事處前線檢驗人員的檢驗標準

24. 黃耀勤先生指出，處方前線檢驗人員的檢驗標準過於嚴苛，部分甚至超出工作守則的規定。他於會議前向秘書處提交信函，內容就著四項檢驗安排提出意見，撮要如下：

- (i) 前線檢驗人員在覆檢時要求打開甲板上的水密蓋進艙檢查，並在船上進行電路測試，有關的檢驗項目已超出覆檢範圍。
- (ii) 前線檢驗人員要求船隻移走多於法定數目的備用救生設備，而該規定未有法例依據。
- (iii) 工作守則內列明船隻在從事拖曳他船超過200米時須裝設黑色菱形體訊號（為尺碼1.2米長）。同時，工作守則亦限制躉船拖纜的長度不能超過100米。有前線檢驗人員曾要求躉船裝設黑色菱形體，他認為做法不合理。他指出，第II類別船隻的營運代表在過往的本地船隻檢驗工作小組委員會（包括2016年10月12日第35次會議及2016年11月24日第38次會議）曾討論過有關規定，而該兩次會議對裝設黑色菱形體訊號均未有取得共識，唯處方於2017年年底已將新規定引入工作守則當中。
- (iv) 曾有運載危險品的躉船的驗船個案，前線檢驗人員對於救生筏的類型。運載危險品的躉船屬於非自航駁船，限於內河航行。工作守則只要求該類船隻配備獲當局承認或特許機構認可的手提式救生筏，而有前線檢驗人員曾要求該類船隻備有B類救生筏。

25. 就著黃耀勤先生的提問，處方代表以及各委員的討論如下：

- (i) **陳思賢先生**回覆，為確保船隻安全，海事處委托特許驗船師為本地船隻進行檢驗的同時，也會隨機抽選船隻進行審核檢驗(審驗)以監督他們的工作質量。基本上審核範圍會預先訂定，然而若前線檢驗人員質疑船隻安全航行能力(seaworthiness)，亦有可能擴大審核範圍。打開甲板上的水密蓋進行檢查是抽樣檢查最後檢驗須檢項目「水密/風雨密關閉裝置」屬合理的要求，用意是確保船隻的水密性安全裝設有效運作。就電路測試方面，處方會接受合資格電機師簽發的測試報告，除非電器裝置有明顯損壞;否則前線審驗人員不會要求在船上再次進行測試。
- (ii) **陳思賢先生**回覆，就備用救生設備的檢驗，前線檢驗人員會按照圖紙上列明的項目進行檢驗。若船上儲存後備的救生設備(如救生衣及滅火器具);船東應將該等後備救生設備放在貯存室中，同時亦應避免貼有救生設備的標示，以免造成誤會。由於此等後備救生設備並未有登記在圖紙上，該些設備將不在前線檢驗人員的檢驗範圍內，船東則必須確保此等後備救生衣及滅火器具處於可用的良好狀況。**甘迪潮先生**指出，部分船隻由於空間有限，會將正式和後備的救生設備放置同一個房間貯存。為免誤會，他亦認同應清楚標示正式救生設備，並將後備的用具分開存放。**張國偉先生**建議處方應刊登海事通知會業界。**胡家信先生**指出，部分載客船隻會按國際海上人命安全公約(SOLAS)的標準建造，當中的安全標準較本地法例第548章的要求為高。然而此類船隻除了在本港水域航行外，亦會在外港水運作，受到其他港口國監督。他查詢處方驗船時會否依據本地法例執行檢驗。**主席**回應，若船隻根據較高的國際標準配備救生或防火設備，而該些設備已納入圖紙，處方的驗船督察會依照國際標準作檢驗。如該設備已超出本地法例第548章的要求，且獲船級社認可，處方會信納船級社發出的證書。
- (iii) **李國平先生**回覆，就拖船裝設黑色菱形體的規定，是參考自國際海上避碰規則(International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS))。該標準亦適用於本地船隻，因此會納入本地船隻的工作守則中。**譚志勇先生**引述，國際間訂定黑色菱形體所標示的訊號為死船(Dead Ship)，因此被拖航的船隻須配備有關訊號，以茲識別。**陳思賢先生**補充，「從事拖曳他船超過200米」的距離是由拖船的船尾至被拖航船隻的船尾。有關的長度與拖纜的長度沒有抵觸。**黃耀勤先生**認為，在落實新安排及刊登公告前，處方應透過本地船隻檢驗工作小組委員會通知業界，以確保各界清楚有關安排。

[會後備註:就**黃耀勤先生**提及有關躉船拖纜長度不能超過100米的規定，本地船舶安全組在會議後作出跟進，發現**黃先生**所指的限制並非沿自工作守則的內容，而是載列在海事處佈告1997年第93號「拖帶與駁運作業安全總則」中的建議。該建議主要是針對在維多利亞港內狹窄的航道航行的船隻。據了解，業界在維港以外水域及內河水域航行時，均有機會把拖纜長度延伸以提升拖曳效率，因此不排除拖船船尾至被拖航船隻船尾的距離會超過200米。根據《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》國際規則第24條(e)被拖曳船隻或物體，除本條(g)段所述者外，所涉及的

船隻須陳示：(iii)當拖曳長度超過 200 米時，船隻必須裝設一個黑色菱形體訊號(1200mm(高) x 600mm)在最易見處。因此本處要求躉船裝設黑色菱形體訊號(尺碼為 1.2 米(高)x0.6 米(闊))是合適的。]

- (iv) 陳思賢先生回覆，黃耀勤先生所引述的個別個案，按現行第II類別船隻工作守則第VII章2.1(b)，非自航駁船在內河水域航行須配備獲當局承認或特許機構認可的手提式救生筏，運載危險品的船隻屬第II類別船隻中的“危險品運輸船”類型，而非“非自航駁船”類型(參考第548D章附表1)，在2017年2月版的第II類船隻工作守則已列明其他種類船隻當中包括危險品運輸船在內河航限航行須配備SOLAS B類救生筏。

## (2) 浮橋的穩性標準

26. 譚志勇先生指出，國際海事組織(International Maritime Organization)對於浮橋(Pontoon)的穩性計算有設立個別的標準，他查詢本地船舶的工作守則會否效法。
27. 李國平先生回覆，現時第II類別船隻工作守則第IV章1.5已有列明個別船型的等效乾舷與穩性規定。

## V. 下次開會日期

28. 議事完畢，會議於下午5時30分結束。下次會議日期另行通知。

海事處  
2018年8月