

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
第五次會議記錄

會議日期： 2021年5月31日（星期一）
時間： 下午2時30分至下午4時40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

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
李誠慶先生 第 I 類別船隻代表街渡船隻營運
李耀傑先生 第 II 類別船隻代表拖船營運
范強先生 第 II 類別船隻代表貨艇工人
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
甘迪潮先生 特許機構代表
蘇詠華先生 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
劉人先生 海事處 高級驗船主任／本地船舶安全
李建輝先生 海事處 高級海事主任／牌照及關務
卓坤鍵先生 海事處 高級海事主任／海港巡邏組

列席： 黃寶榮先生 香港海面石油商會(代表彭偉明先生)
吳泰聲先生 香港中流作業商會有限公司(代表李劍峰先生)
裴志強先生 港九電船拖輪商會
黃希雯小姐 港九電船拖輪商會
楊玉宏先生 窖西洲賽馬會公眾哥爾夫球場

秘書： 黃靜恒先生 海事處 驗船主任／本地船舶安全

缺席： 彭偉明先生 第 II 類別船隻代表油船營運
李劍峰先生 第 II 類別船隻代表拖船及躉船營運
羅崇爽女士 船舶建造及維修代表

I. 開會辭

1. 主席歡迎各與會者及列席人士出席第I及第II類別船隻小組委員會第五次會議。

II. 通過上次會議記錄

2. 主席指上次會議記錄的擬稿已於會前向各委員傳閱，他邀請各委員提出有需要修改的地方。
3. 主席表示，會上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) 第I及第II類別船隻入級船級社(特許機構)的檢驗及發證安排(會議文件第01/2021號)

4. 主席邀請劉人先生簡介會議文件第01/2021號。
5. 劉人先生報告會議文件第01/2021號。海事處將進一步優化授權特許機構檢驗本地船隻的工作安排，使入級特許機構的第I和第II類別的船隻按其入級特許機構的檢驗程序和項目進行檢驗的安排與相關法定要求有效銜接。本地船隻的入級安排可進一步提升本地船舶的安全水準及讓船東更靈活地安排船隻檢驗以配合營運需要。非入級船隻則須沿用現有的檢驗安排。
6. 劉人先生續指入級船隻的船級社檢驗期要求，海事處提到發出的驗船證明書有效期會有所調整以便緊密配合船級社的檢驗窗口期，初步建議設定在為期5年的檢驗週期當中的第1次的驗船證明書期限為15個月，第2、3、4次的驗船證明書期限為12個月，而最後第5次的驗船證明書期限為9個月。
7. 主席補充檢驗證書的發放，如船隻屬非入級船隻，所有安排不變，而入級船隻的證書有效期及船級社的檢驗窗口期(survey window)安排，會於日後發放海事通告詳細說明。
8. 張國偉先生提問新的檢驗週期第4年的檢驗週期如只有9個月，由於渡輪一般沒有足夠後備船隻，香港亦未必有足夠船排配套給予上排。由12個月變成9個月的檢驗，船隻可能不能上排，影響牌照不能運作，可能影響渡輪服務的提供。張國偉先生續詢入級船隻檢驗30個月(2.5年)及60個月(5年)安排上不能和現行的檢驗週期配合。主席回應入級船隻的檢驗實質執行時間可在週期的檢驗窗口期供船東調整，不會影響渡輪服的提供。而在會議文件第01/2021號內附件1所示的部份，檢驗項目為期30個月(2.5年)及60個月(5年)的安排，船東須在5年的檢驗週期內執行2次，執行週期按入級船級社要求，以(B)(1)項乘客人數≤60的船體—外部(包括船底)檢驗間隔期2.5年為例，

檢查安排可按船級社的入塢檢驗週期執行。張國偉先生所提問的第 30 個月(2.5 年) 檢驗亦可安排於週年檢驗當中執行。只要檢查間隔期不超過 36 個月(檢驗窗口期不適用)，而其中一次須在入級證書到期前 15 個月內進行便可。以上安排讓船東可更靈活及彈性於檢驗週期內安排檢驗。

9. 甘迪潮先生指出船級社檢驗要求為五年內需完成 2 次進塢檢驗，而 2 次進塢檢驗的期間相隔不可超過 36 個月。他指入級的本地船隻在檢驗安排上和船級社的檢驗並沒有不匹配的地方。
10. 張國偉先生查問船隻的檢驗期間是以 12+2 個月或 12+3 個月作計算。主席回應兩個檢驗是並行的。如船隻是入級船隻，船隻須符合船級社的 5 年檢驗週期。如船隻並非入級，須符合現有的 4 年檢驗週期。
11. 張國偉先生對本地新造客船的入級安排表示歡迎，本地船隻的檢驗週期需和船級社的檢驗週期要求配合。主席回應入級船隻的檢驗週期將更便利船東，為船隻的檢驗提供更多的彈性。
12. 溫子傑先生提問現行的 2 年及 4 年週期，是否理解為於入級後變成 2.5 年及 5 年週期。主席表示理解正確，但船隻須維持入級。入級船的檢驗安排是參照國際間其他海事主管機關(Administration)的慣常做法，入級船隻的檢驗要求亦是國際認可，檢驗須按照船級社週期進行。主席提出會於日後會另為 2.5 年的中間檢驗作補充說明。
13. 譚志勇先生提問 2.5 年的中間檢驗是否有檢驗窗口期 (survey window) 要求。劉人先生回應如檢驗項目屬於船級社所定義的中間檢驗項目，則相對的檢驗窗口期可適用。船東可安排中間檢驗在第 2 年或第 3 年的週年檢驗同期進行。
14. 李耀傑先生對入級安排表示歡迎。他提問會議文件第 01/2021 號附件 1 的表 7-2.1 的檢驗要求 C1/C2/C3/C4 等的檢驗週期是按 2.5 年、5 年或機械製造商的要求，是否可於檢驗要求註明為”或”，因為有機械製造商已允許機械可於 50,000 小時運作後才作維修。
15. 甘迪潮先生回應國際運行的遠洋船機械須於 5 年期間內檢驗，有的機械製造商已允許如機械能符合機械製造商所訂明的要求，機械不用一定需要拆解。船級社是參照製造商要求及建議進行檢驗。拆解檢驗的要求不可一概而論，因為機械的運行時間取決於船隻運行時間。他續指船級社亦可按船東要求，於 5 年期間的任何時間作拆解檢驗。船隻機械的運行時間亦會每年提交船級社作紀錄及監督。
16. 任廣誠先生指出船級社每個機械及項目都有檢驗時間要求，船級社會按機械製造商所訂明的要求作檢驗。
17. 蘇詠華先生表示各船級社做法沒有大分別，機器檢查週期一般為 5 年，同樣會參照機械製造商的要求，但機械不需拆解的前題是需要符合機械製造商的條件。

18. 溫子傑先生分享公司第 II 類入級船隊的經驗。他指現時維修主要參照機械製造商的技術要求，船級社會亦會進行監督及提醒。入級船隻於檢驗安排上比較靈活及接近實際使用情況，更符合環保及經濟效益，而且不影響船隻安全。
19. 主席指出以往船隻機械需於 5 年內拆解 2 次，隨著現代機械的科技進步，如機械運行時間未到拆解的要求而又符合機械製造商不須拆解的條件，機械拆解檢驗可於 5 年期間內延遲 1 次。
20. 甘迪潮先生表示船隻機械拆解須因應機械實際使用情況。他舉例如機械很少運行而且運行時數低，但不代表機器運作良好。有很多條件需要符合，船級社驗船師亦需根據現實情況決定是否需作拆解檢驗。比較理想的情況是船東須確保機械平時運作及保養良好，機械符合機械製造商制定的不需拆解要求，機械運行時間紀錄亦需遞交船級社監督及由船級社驗船師現場判斷是否需拆解檢驗。
21. 主席總結 I 類船及 II 類船於載客上有所分別，如一刀切單以船隻機械運轉時數來定 5 年為期及不需拆解，決定過於草率。在綜合與會各船級社代表意見後，採納需適時檢視機械運作參數及船東的維修保養來決定機械是否需作拆解檢驗。現階段須保留船隻機械 5 年要拆解 2 次的要求，而機械拆解檢驗可於 5 年期間內，如運轉時數及維修保養條件滿足後可延遲 1 次。

(2) 本地高速船的設計和建造標準(會議文件第 02/2021 號)

22. 主席邀請劉人先生講解會議文件第 02/2021 號。
23. 劉人先生報告會議文件第 02/2021 號。第 I 類別船隻高速船須同時滿足 1.) 按 HSC Code 定義為高速船 2.) 正常營運速度大於等於 20 節 及 3.) 載客人數多於 200 人。
24. 劉人先生續報首次申請領牌的船隻須全面符合《2000 HSC Code》的規範設計和建造，但可豁免條款的項目(參閱文件附件 2 列表)除外。
25. 劉人先生報告若船隻首次領牌時船齡超逾 15 年，不論載客人數及速度，除了要符合文件項目(2)要求外，該船隻並須在營運中維持入級認可船級社。
26. 主席補充就 2019 施政報告已提出為 11 條渡輪航線的船隻全面更新船隊的要求，考慮到《HSC 2000 CODE》亦已經在國際上廣泛應用於 2002 年 7 月 1 日之後建造的高速船。在評估香港水域實際運作狀況及參照香港商船資訊 24/2018 號，根據《國際高速船安全規則》適用於跨境航行的香港註冊高速船的可豁免條款後，因此再加入適用於香港水域額外可豁免條款，經整合後適用於香港水域的《HSC 2000 CODE》豁免條件隨文件附件 2 供委員參考。
27. 主席續指出海事處已和有關業界在本地高速船的設計和建造標準自 2019 年的 4/2019 號文件已進行討論，經數輪磋商後原以在載客 100 人及航速大於等於 20 節的第 I 類客船加入《HSC 1994 CODE》部份的規定。應對此文件的建議，按 4/2019 號文件磋商後的修訂要求已附於文件的附件 1，本來的要求將維持，只是載客的人數上有所更改，其原載客多於 100 人的分

界將建議改為多於100人而少於等於200人。而船隻的設建造規格原按《HSC 1994 CODE》部份的規定須以相對《HSC 2000 CODE》的規定為基準，在改動上變化不大，就以上安排聽取各委員意見。

28. 張國偉先生表示對於豁免條件沒有異議及接受。他提問在《HSC 2000 CODE》的規定下，如船隻已在香港領牌及已申請閑置 (laid up)，於重新驗證後，是否可跟《HSC 1994 》的要求。
29. 主席回應取決於船隻閑置時間及該船隻須遵守閑置船隻允許書所訂明的要求。如符合則沿用《HSC 1994 》的要求。如船隻從未領牌，則需符合《HSC 2000 CODE》的規定。
30. 主席提出200人以下而船速度小於20節，及200人以下而船速等於或大於20節，有關要求細則會於日後以4/2019號文件經磋商後的附件1為基礎另發出文件作通知。
31. 各委員對會議文件第02/2021號沒有任何意見。
32. 主席宣布工作守則將會按會議文件第02/2021號附件3作修改。

IV. 其他事項

33. 黃耀勤先生表示商會關注對第 II 類船引入外來船隻進行本地海上工程事宜。他表示一般顧問公司會先諮詢業界及商會本地是否有能進行該海上工程的船隻，以往海事處一般會就外來船隻的申請先和商會溝通。早前商會有會員得悉有本地海上工程(海底電纜工程)會進行招標，事前已和海事處作查詢是否會考慮外來船。海事處回應商會，表示會鼓勵本地船參與海上工程。
34. 黃耀勤先生續指唯商會從來沒有收到任何有關該外來船的諮詢及資料。他引述商會提問整個過程中外來船及顧問公司諮詢了什麼商會及公司。黃耀勤先生表示理解本地船隻有能力處理某些工程，如外來船隻及顧問只詢問一些和海事工程無關的公司，而該公司又表示本地沒有該類船提供。黃耀勤先生表示隨便引入外來船，對本地船隻不公。主席表示需要商會提供多點資料以便相關組別作出適當回答。
35. 黃耀勤先生續提出處方以往安全佈置檢驗大概需時 45 分鐘，個別檢驗需 2 個小時，他舉例如檢查總佈置圖上滅火筒位置亦過於仔細。黃耀勤先生又提問有關第 II 類船的兒童救生衣及救生筏等法例已不適用，現有的總佈置圖是否不需更新及檢驗有關不適用的設備。劉人先生回應以上兩點，表示會作內部檢視，強調所有檢驗均需符合本地法例及工作守則的要求。劉人先生補充有關法例如已不適用，有關的總佈置圖需更新，細則會於日後確認及再通知。
36. 譚志勇先生提問因疫情關係，特許驗船師暫時只能作審圖工作，未能回中國為其他船進行

檢驗，需要由船東邀請國內駐當地船級社進行，查問該類安排是否可常規化。主席表示該常規化安排需經各方同意及磨合，個別案件申請因疫情才作特別考慮。而特許驗船師亦可自行安排代表駐國內驗船。劉人先生回應該安排只作個案處理。

37. 吳泰聲先生提問買賣船隻，是否可直接經海事處取圖紙。船東已是擁有人，情理上應已擁有圖紙。主席回應船東買賣船隻時應留意該買賣是否包含圖紙，船隻的商業買賣應自行確定圖紙是否包含在內。處方從多方考慮，圖紙並不適合直接交予船東，在適當時候會再作討論。處方亦鼓勵船東買賣船隻時包含圖紙清單。
38. 黃耀勤先生指出曾和海事處討論，根據知識產權法，海事處不能直接發放圖紙副本。他提出買賣的船隻可能早於知識產權署及相關法例出現，圖紙可能已漏失及未必有進行產權註冊。買方會儘量取得圖紙，但以前設計沒有圖紙，該安排會阻慢買賣速度。黃耀勤先生詢問海事處是否可提供基本圖紙，如總佈置圖或安全圖等。
39. 主席回應圖紙知識產權並非由海事處管轄。現有船東在核實身份後，如有技術查詢，可向海事處查詢。如查詢只屬圖紙某項的技術查詢，海事處可考慮提供該部份的基本資料。海事處不直接提供基本圖紙，如總佈置圖或安全圖等，船東在購入二手船隻時如未能獲得上手船東提供相關圖紙，則購入船東應考慮要製作相關圖紙。
40. 張國偉先生表示 HSC 新規定對於小型公司影響比較大，可能該船隻建造需受新要求規定。主席重申會議文件所提及的要求適用於 200 客以上，新建造船要求規定、安全及環保考慮均應與時並進，處方亦在多個場合和有關業界作出講解。

V. 議事完畢，會議於下午4時40分結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2021 年 6 月