

本地船隻檢驗工作小組委員會 第九次會議紀錄

會議日期：2011年9月20日
時間：上午10時正
地點：海港政府大樓24樓會議室A

主席：	黃志堅先生	總經理/本地船舶安全部
委員：	梁榮輝先生	高級驗船主任/本地船舶安全組
	吳卓龍處長 (未能出席)	廣東漁業船舶檢驗局
	胡卓主任	廣東海事局船舶檢驗處
	黃容根議員	漁業界
	郭德基先生	渡輪營運
	張大基先生	渡輪船隻營運
	黃耀華先生	觀光船隻營運
	黃耀勤先生 (由鄭清裕先生暫代)	貨船營運
	陳志明先生	船舶建造及維修業
	蔡雄先生 (由陳基先生暫代)	船舶建造及維修業
	藍振雄先生 (由陳晃先生暫代)	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 (未能出席)	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
	甘迪潮先生	特許機構
列席：	溫子傑先生	港九電船拖輪商會理事長
	郭錦通先生	港九電船拖輪商會永遠會長
	陳國樑先生	東義造船業總商會
	郭志航先生	海上遊覽業聯會主席
	姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會總務
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. 主席歡迎廣東海事局船舶檢驗處胡卓主任、各委員及業界派出代表出席是次會議。
2. 處方表示原任委員已於2011年7月20日獲確認再度被委任，任期為兩年。

II. 通過 2011 年 1 月 18 日會議紀錄

3. 關於 2011 年 1 月 18 日第八次會議紀錄，各委員沒有提出修改建議，該份會議紀錄獲確認作實，並會上載海事處網頁。

III. 續議事項

專責組檢討本地船隻定期驗船項目及週期的最新進展

4. 處方滙報有關專責組已在 2011 年 3 月 1 日進行第四輪會議，並進一步從各地海事機構、船級社及輪機製造商等多方面蒐集資料進行分析。
5. 業界表示有關檢討應加速進行，並因應休漁期的延長，同時檢討漁船的檢驗周期及項目。處方表示漁船會跟其它類別本地船隻一併進行檢討。第 I, II 及 III 類別船隻的檢討工作，處方將會透過不同渠道繼續蒐集意見及進行探討分析，並期望相關的工作守則於 2012 年完成修訂。
6. 處方表示專責組第五輪會議將於 10 月下旬舉行。

修訂『工作守則 - 第 IV 類別船隻安全標準』

7. 第 IV 類別船隻的檢驗週期及檢驗項目的檢討工作已大致完成，修訂的《工作守則 - 第 IV 類別船隻安全標準》已於四月及五月份發各委員及業界進行諮詢，及於八月呈交本地船舶諮詢委員會並獲得通過。該守則待海事處處長最後審批及刊憲後將正式實施。

驗船證明書延期安排

8. 處方於上次會議及會後收到業界的意見，經詳細考慮及檢討後，現已維持舊有安排，即驗船證明書延期 3 個月後下一次續期所發證書的有效期維持為 12 個月。有關事件亦得到完滿解決。

IV. 討論事項

船隻行走鹽田水域需要的配員及裝載安全

9. 處方簡介 1997 年回歸前後有關香港水域的變更範圍。關於鹽田水域，在回歸前是界定為香港水域。但在回歸後，這水域在國內是屬

於海區水域，但香港把有關水域訂為內河航限水域。

10. 回歸前，鹽田水域可用香港水域的配員，而回歸後，則需有內河水域的配員，即要求有一名船長及一名助理船長。但處方在考慮到歷史因素及實際的情況，認為一些水域可減少配員。因此在有關船隻驗船證明書的條件或限制上，註有『如船隻行走香港水域或香港鄰近港口，包括澳門、珠海、大鵬灣之深圳鹽田、后海灣之深圳蛇口，可減除一名助理船長之要求。』
11. 因應深圳海事局在 2010 年 9 月提出的關注，就本地船舶在冬季航行這些水域時，經常發生意外，有關當局建議檢討本地船舶的冬季乾舷。然而，處方在研究後，考慮到本地船舶的乾舷與載重線不同，並沒有冬夏季乾舷的分別。但處方在會上再次提醒業界，船隻在這些水域運作時，需特別注意裝載安全，貨物須緊緊及固定在船上、並須留意天氣變化及作適當安全措施，以避免意外發生。

安裝超過所須或非規定設備的安全標準

12. 處方表示船上設備安裝數量若超過所須時，有關設備須按標準進行檢驗，例如滅火或救生設備超過所須數量，多出的滅火或救生設備須按標準進行檢驗。若船上安裝有非規定設備，處方建議該設備亦須符合規定標準。如船東對遵從建議標準有實在困難，在此情況下其他等同設備標準是可考慮接受。

船廠改作維修玻璃纖維船的問題

13. 業界提出由於時代變遷，建造木船的需求日漸減少，而對建造玻璃纖維船的需求卻日漸增加，建議處方協助有關船廠轉型。處方表示本地有不少船廠可以建造小型的玻璃纖維船隻，如 P4 類漁船，但對大型的玻璃纖維漁船或船隻，有關船廠需要增加大量土地，需作大量投資以添置及改善廠房設施，並需聘請或再培訓有關技術人才，處方對建議有所保留。有部份業界認為，香港在土地、工資、技術、材料、廠房等等的高成本因素下，現造船行業在港經營是十分困難。

乘客空間噪音 85 分貝(A)聲級的限制

14. 處方表示現行法例規定所有第 I 類別 A 類的渡輪及小輪(但不包括街渡)，主機在全速操作時，客艙噪音水平不應超過 85 分貝(A)，

有業界提出現行陸上及空中交通工具並沒有乘客空間噪音的限制，渡輪及小輪的規定是否過於嚴格，要求處方放寬或取消有關限制。處方表示已諮詢各方不同意見，以及參考國際海事組織的現行準則及國內現行的要求、考慮乘客及船員的反饋和噪音投訴個案等因素，認為渡輪及小輪 85 分貝(A) 的限制是合理的。然而，處方會制定清晰指引，使執行噪音丈量檢驗達到一致標準。

15. 對於客艙外的噪音水平及噪音對周邊環境的影響，是由其他相關部門處理及管制。
16. 廣東海事局船舶檢驗處胡主任於會上簡介了國內對船舶噪音限制的現行標準，有關標準包括航程時間與相對噪音限制的要求，如不超過 4 小時的航程，乘客空間噪音會限制在 80 分貝(A)以下；對超過 4 小時的航程，乘客空間噪音會限制在 78 分貝(A)以下。除船上乘客空間外，船舶周邊 25 米外的噪音，會限制在 65 分貝(A)以下。

入級船級社船隻在領取本地牌照後而即取消入級的事宜

17. 有業界查詢船舶建造時為入級船隻，於取得驗船證明書後，取消入級的安排。處方表示這些船隻無須再次入圖則審批，但該些船隻於取消入級時即要由處方指定檢驗人員進行特別檢驗，以保持驗船證明書的有效連貫性。若船隻持有船級社發出的國際載重證明書、國際噸位證書、國際防止油類污染證書、國際防止空氣污染證書等各類證書時，當取消入級時，該船隻另須再次由處方審批圖則及計算書，經檢驗滿意後，才發出相關證明書。

V. 其他事項

18. 有業界查詢若船隻進行船隻操縱試驗時是否需要出示船隻操縱試驗許可證。處方表示根據《工作守則-第 I、II 及 III 類別船隻安全標準》第二章內表 3 註釋*8 的規定：“渡輪船隻進行操縱試驗時，船東需出示有效船隻操縱試驗許可證。”處方認為新造船隻是須要持有操縱試驗許可證，但會研究許可證是否適用於已領牌照渡輪船隻。

VI. 下次開會日期

19. 議事完畢，會議於上午 12 時 15 分結束，下次會議日期，容後通知。