

本地船隻檢驗工作小組委員會 第十次會議紀錄

會議日期：2012年2月23日(星期四)
時間：上午10時正
地點：海港政府大樓24樓會議室A

主席：	梁榮輝先生	海事處總經理/本地船舶安全部
委員：	王永泉先生	海事處署理高級驗船主任/本地船舶安全組
	王沛仕處長	廣東海事局船舶檢驗處
	劉凱軍局長	廣東漁業船舶檢驗局
	曹劍球先生	廣東漁業船舶檢驗局
	郭德基先生	渡輪營運
	陳志明先生	船舶建造及維修業
	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
	池德輝先生	驗船/顧問機構
	黃耀勤先生	貨船營運
	余錦昌先生	特許驗船師

列席：溫子傑先生 港九電船拖輪商會理事長

秘書：黃鑑清先生 海事處高級驗船督察/本地船舶安全組

因事缺席者：

黃容根議員	漁業界
張大基先生	渡輪船隻營運
黃耀華先生	觀光船隻營運
蔡雄先生	(由陳基先生代表) 船舶建造及維修業
藍振雄先生	船舶建造及維修業
吳國榮先生	驗船/顧問機構
甘迪潮先生	特許機構

I 開會辭

- 主席歡迎廣東海事局船舶檢驗處王沛仕處長、廣東漁業船舶檢驗局劉凱軍局長和曹劍球先生、各委員及業界代表出席是次會議。處方希望業界借這個平台繼續反映意見，交流溝通，以優化本地船隻檢驗的工作。
- 處方介紹新委員吳國榮先生，吳先生是填補譚務本先生的空缺，屬於驗船顧問機構界別。今次會議有港九電船拖輪商會理事長溫子傑先生列席。

II 通過2011年9月20日第九次會議紀錄

- 2011年9月20日的第八次會議紀錄，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. 處方正在進行檢討本地船隻檢驗週期和項目。於2009年成立相關的專責工作小組已開了五次會議，期間已參考包括國內、英國及澳洲的海事機構的檢驗制度。資料顯示本地船隻檢驗週期和項目與英國及澳洲相若。現時本地船隻檢驗週期為1-2-4 (1-年度檢驗, 2-中驗, 4-大驗)，而國內週期一般為1-3-6 (1-年度檢驗, 3-中驗, 6-大驗)，但會視乎其船齡增長調整週期。

5. 主席表示2011年10月舉行的第五次檢討本地船隻驗船週期專責工作小組會議建議，就本地船隻在現有驗船機制下，進行評估船體及輪機等的實質狀況，以協助工作小組考慮及為檢討驗船週期工作作出建議。評估的策略，在船體方面主要是由驗船師檢查銹蝕和板厚狀況，而在輪機方面則包括由船東和船廠/機器廠提供磨損情度等資料。工作小組預期用一年時間收集現有本地船隻實況數據，其後進行分析及為評估作出結論。

6. 處方提出討論若研究將檢驗週期由1-2-4改為1-3-6，第3年的中驗或須要加強檢驗項目，這可能包括量度船體板厚及為輪機折起盤頭檢查等。業界意見對第3年中驗量度板厚有保留，因為由經驗所得，就算是船齡較大的船隻一般船體板厚是沒有問題。至於若要求中驗時折起盤頭檢查，技術上是可行，然而業界提出可否視乎船齡才決定第3年應否折起盤頭。業界認為因為船體的結構材料都比以前優良，如果船齡較新，檢驗週期1-3-6跟1-2-4檢驗項目應該相同；反之船齡較舊，第3年可以折起盤頭檢查。業界亦提出可否考慮將輪機和船體在週期中分開檢驗。處方認為第3年應否起盤頭檢查和船齡未必有關係，如舊船亦可以換新主機。同時，亦不應將主機檢查和船隻上排分階段進行，以免令船東的船隻停航時間增長。

7. 業界提出主機的檢修期可否根據主機生產商的型號及按其馬力擬訂運行時數以制定出主機檢修期，處方認為在本地船隻收集準確運行時數有一定的困難，而車行的報告只能作參考，況且同一型號的主機也有不同的持續或間斷馬力，要制訂一套一致的檢修期標準可行性不大。

8. 業界提議可否先讓第二類別船隻如躉船先行檢驗週期1-3-6。處方認為評估船體及輪機等實質狀況未完成前，由於沒有掌握實質的數據，不應該倉卒調整任何船隻檢驗週期。業界亦提出檢驗週期改為1-3-5是可研究方案。

9. 主席總結認為船隻檢驗週期若由1-2-4調至1-3-6，其中驗及大驗週期因而增加了百分之五十，這會否影響安全，必須詳細研究。至於第3年中驗要否增加量度板厚，輪機是否須要把盤頭拆開檢查，而船體和輪機應否同步檢驗等都應該仔細考慮。檢驗週期由1-2-4調至1-3-6或其他週期，留待專責小組繼續研究可行性。

修訂『工作守則 - 第IV類別船隻安全標準』

10. 處方報告有關第IV類別船隻安全標準的修訂《工作守則》草稿，在諮詢第IV類別船隻小組委員會委員、檢驗工作小組委員會委員和相關業界意見及

得到本地船隻諮詢委員會贊同後，海事處處長已核准修訂的《工作守則》。該《工作守則》已在2011年11月11日刊憲，並於11月25日生效。

11. 主席回應特許驗船師時表示修訂《工作守則》內所述的合資格驗船師 (competent surveyor)，根據商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例(第548G章)，已包括特許驗船師 (authorized surveyor)。

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

12. 處方表示新建造渡輪在香港進行第一次最後檢查時而進行操縱試驗是須要出示船隻操縱試驗許可證；及後每年定期檢驗時最後檢查進行的操縱試驗則無須船隻操縱試驗許可證。

IV. 其他事項

13. 處方表示最近有一艘49米長度的沙石躉船，主甲板上設有兩舷牆，一邊舷牆大約高六米而另一邊舷牆大約高2米作為主甲板上的貨艙裝載沙石用，該船在一航次裝載沙石時破艙入水反沉。因應此事故，處方委託哈爾濱工程大學進行裝載沙石躉船安全研究。其中研究包括以一條1比25模擬船對浪波作測試，處方署理高級驗船主任王永泉先生亦有參加是次試驗。根據初步結果，在高舷牆的一邊對於有規則或不規則90度及高1.8米、2.0米、2.25米及2.4米和週期6秒的浪波，船上的沙石沒有移動及沒有進水現象。但在低舷牆的一邊，在進行測試有規則90度，高1.5米、1.8米和2.0米的浪波，發覺當浪波高1.8米時，沙石開始入水，而當浪波高2.0米時，水開始完全入艙，但沙石沒有移動。這個是初步的結果，要等待哈爾濱工程大學出了報告，處方會研究制訂措施，以提高裝載沙石躉船的安全。

14. 業界查詢第IV類別遊樂船的驗船統計，處方回應獲簽發“檢查證明書”的遊樂船隻，資料已上載於海事處網頁。業界查詢鑑於運行時數少，載乘客超過60人以上私用遊樂船輪機是否仍須每兩年檢驗。處方表示根據修訂《工作守則》，載乘客超過60人以上遊樂船的輪機須每兩年檢驗，這是按照第一類別船隻有關標準所訂，然而每兩年檢驗的要求，適當時可作檢討。

15. 王沛仕處長反映在廣東比較偏遠的造船廠和船東對於3000總噸或以上的自航船進入香港海域須有領港員的法例知悉不多，希望海事處能加強宣傳。因船隻僱用領港員會增加時間和成本，船東會將原先考慮建造僅大於3000總噸的自航船，改建僅低於3000總噸。主席同意將有關事宜轉告海事處相關渠道，在粵港日常溝通的平台加強有關信息和宣傳。

VI. 下次開會日期

16. 議事完畢，會議於上午12時30分結束，下次會議日期，另行通知。