

本地船隻檢驗工作小組委員會
第二十九次會議記錄

會議日期： 2016年5月5日（星期四）
時間： 下午2時30分 至 下午5時正
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： 張大基先生 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
陳 基先生 船舶建造及維修業
藍振雄先生 船舶建造及維修業
梁德榮先生 驗船／顧問機構（代表池德輝先生）
張偉明先生 貨船營運
司徒顯先生 油輪營運
余錦昌先生 特許驗船師
甘迪潮先生 特許機構

列席： 梁永釗先生 運輸署 運輸主任／渡輪策劃 1
蔡志全先生 海事處 高級驗船主任／策劃及訓練
鄧慶江先生 海事處 高級驗船主任／本地船舶安全
李榮宗先生 海事處 高級驗船主任(特別職務)
黎英強先生 海事處 總海運政策主任
陸漢英先生 海事處 驗船督察／本地船舶安全
黃耀勤先生 香港貨船業總商會
溫子傑先生 港九電船拖輪商會
黃漢權先生 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
鄭照輝先生 港九小輪控股有限公司
岑健偉先生 珀麗灣客運有限公司
郭志航先生 海上遊覽業聯會
陳錦標先生 愉景灣交通服務有限公司

陳錦洪先生	富裕小輪有限公司
譚珩鋒先生	富裕小輪有限公司
范強先生	小輪業職工會
蕭炳榮先生	小輪業職工會
黃玉麟先生	香港電燈有限公司
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
郭德基先生	渡輪船隻營運
羅愕瑩先生	船舶建造及維修業
麥馨文女士	翠華船務（香港）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
陳國樑先生	廣發隆船廠
池德輝先生	驗船／顧問機構

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 2015 年 10 月 22 日第二十八次會議紀錄

- 2015 年 10 月 22 日第二十八次會議記錄已於會前向各委員、業界代表及持份者傳閱。
- 鄧慶江先生補充，就上次會議紀錄中第 5 段所提及，消防泵如在偶爾情況下會用作轉駁或抽泵燃油，建議須設有適當的轉換裝置。處方在考慮過實際情況後，認為暫不會實行有關建議，直至另行通告。
- 就上次會議紀錄中第 12 段，鄭照輝先生查詢有關救生衣存放要求的定案。鄧慶江先生回應，一般而言，新規定將要求以容易撕開的透明膠袋存放救生衣，工作守則內的修訂已向有關的業界人士傳閱及收取意見，並會於 2016 年 5 月 9 日刊憲。

5. 鄧慶江先生指，就上次會議紀錄中第 13 段所提及，本地船隻須在主機上印製海事處編發的識別號碼，具體安排可參照海事處佈告 2016 年第 28 號《本地領牌第 I 類別船隻輪機標記制度》。
6. 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) 本地船隻實施《商船(防止空氣污染)規例》

7. 蔡志全先生簡介會議文件第 1/2016 號，文件載述有關 2016 年 7 月 1 日開始生效的《商船(防止空氣污染)規例》(第 413 章，附屬法例 P)，該法例旨在收緊空氣污染物排放的管制。具體措施包括禁止蓄意釋放消耗臭氧物質、管制釋放氮氧化物、減低燃油的含硫量、規範船上進行焚化程序及監管燃油質量。
8. 黃銳昌先生查詢有關釋放消耗臭氧物質的規定。蔡志全先生回應，新規定要求 400 總噸或以上的本地船隻如有安裝含消耗臭氧物質的系統及設備，須備存一份該等系統及設備的清單。另外，若本地船隻的可重新充注系統內含有消耗臭氧物質，須以《消耗臭氧物質記錄簿》保存一份操作記錄。清單及操作記錄的樣本已列載於海事處佈告 2016 年第 39 號，詳情可參照海事處網站。

(註：蔡志全先生於下午 2 時 50 分先行離開。)

(ii) 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

9. 主席簡介會議文件第 2/2016 號，按現行工作守則第 II 章定期驗船的要求，第 IA 類 (>60 人)載客船的主機、齒輪箱和尾軸等檢驗間隔期為每兩年一次。業界曾向處方反映，大多數製造商建議主機的大修間隔期多於兩年，而齒輪箱和尾軸等零件少有嚴重損耗，故建議處方考慮將檢驗間隔期延長。因應業界的訴求，處方檢討過船上主要機器維修週期的資料後，認為船東在符合既定的條件下，可申請將檢驗間隔期由現行每兩年一次，延長 12 個月至三年一次。
10. 根據建議，船東可就三類情況的其中一項為主機及齒輪箱作出延期申請，包

括(A1)主機和齒輪箱的運行時間於檢驗到期時仍未達到製造商或其他資料所顯示建議的大修間隔時間；(A2)主機和齒輪箱在檢驗到期前 24 個月內曾完成大修；或(A3)主機和齒輪箱在檢驗到期前 24 個月內曾被全新更換。

11. 若船東能夠提供上次尾軸、螺旋槳、舵和舵桿的檢驗和維修記錄，並通過處方在年檢時進行的目視檢驗和運行試驗，有關檢驗項目可與主機及齒輪箱一併申請延長檢驗間隔期 12 個月。
12. 黃漢權先生表示，就主機及齒輪箱的檢驗延期，即使船隻在檢驗後兩年內曾進行大修，他認為與其提交有關期間大修的結果及證明，船東可選擇根據原本的檢驗結果申請延期 12 個月，這樣比較方便。陸漢英先生回應，若船東欲因應(A1)類情況而作出延期申請，他們須提供過往最少 24 個月維修和保養記錄，包括上次大修日期及報告，故此船東有責任向處方提供相關文件。
13. 黃漢權先生續指，根據(A2)類的申請，處方理應已存有上一次驗船的報告及紀錄，他查詢為何要船東自行提交相關的資料。主席回應，(A2)類所提及的大修是指在檢驗間隔期內因意外、故障或特別事故由其他維修商進行的維修，因此須要船東提供有關資料。
14. 岑健偉先生提出，由於主機及齒輪箱會遮蓋船體內部份組件，因此在考慮主機及齒輪箱的延期申請時，該些組件應同時獲得豁免檢驗，以貫徹整個簡化程序。鄧慶江先生回應，處方支持有關安排，會議文件第 5 及 6 段有提及上述的情況。但如有需要，船東應盡力配合完成檢驗相關組件。
15. 郭志航先生指出，就(A1)類別(b)項「船東須向本處提交製造商或其他就大修間隔時間的資料」，對於個別規模較小的船公司要提交有關證明文件較為困難，由於資源有限及員工的教育程度不高，部分文件或已遺失。他續指，部分船隻每日的航行時數只有 2 至 3 個小時，因此要經長時間才會達到製造商建議的大修時限。主席回應，船東可聯絡製造商索取有關資料。對於主機和齒輪箱的運行時間，處方須要船東簽署聲名作出申報，及後會按製造商所訂立的大修間隔期限考慮有關申請。此外，有不少委員認為，就(A1)類別的(b)及(c)項，處方應盡力協助提供有關的資料。他們表示希望處方可提供申請資料範本，供業界參考。
16. 溫子傑先生查詢可否考慮豁免(A1)類別的(e)及(g)項。岑健偉先生指出，(A2)類別(b)(ii)項要求船東提供照片，他認為照片亦未必能清楚顯示個別部件的狀況，參考價值不大。主席回應，(A1)類別(e)項要求根據運行時間提供估算，船東不須額外提供資料，因此應該不會造成很大的困難。而(A1)類別(g)項為

新增要求，處方會考慮刪除或修訂該項目要求。他又指，照片可輔助批審申請，處方會根據檢驗及維修報告了解詳情。

17. 岑健偉先生表示，船隻的主機與齒輪箱較少同時發生故障，他認為處方應接受兩者分開申請。陳漢耀先生亦指，兩邊的主機也較少同時發生故障，因此可考慮分開處理。
18. 溫子傑先生指出，一般而言，大多數製造商會建議在大修前進行中修或小修，他詢問處方會否按製造商建議的整體維修程序（包括大修、中修及小修）考慮延期申請。他續查詢，業界在申請延期時是否需要一併提供中修及小修的紀錄。主席回應，延期申請時主要關注大修的情況，但也參考中修和小修的紀錄。他補充，明白到業界一直希望處方考慮檢驗間隔期由兩年延長至四年，因此處方現嘗試推行本措施，讓業界可以在維修機器方面建立基本安全管理制度及透過遞交相關的證明文件和紀錄，從而減省簡化檢驗程序。若政策行之有效，處方屆時會再度檢討放寬方法。
19. 黃漢權先生建議，長遠而言，處方在制定第 IA 類別（即載客超過 60 人）的船隻的檢驗程序時，應考慮參照載客量 60 人以下船隻的政策。他認為該政策沿用超過十年，已取得業界的認同，並能夠充分保障船隻的安全。另外，延期方案中所要求提交的資料文件繁複，他希望處方可提供一份表格及樣本，協助業界準備申請。
20. 陳漢耀先生詢問處方會否訂立時間表審視及檢討措施的成效。主席回應，處方希望透過延期方案收集更多資料，包括機件運行時間數據，繼而會研究是否可將檢驗間隔期由兩年推至四年。
21. 主席總結，會議文件獲得委員會通過。就當中的執行細節，會留待本地船隻諮詢委員會繼續討論。

(iii) 本地船隻(第 I, II, III 及 IV 類)安裝雷達反射器

22. 主席簡介會議文件第 3/2016 號。根據《國際海上人命安全公約》要求，少於 150 總噸的遠洋船舶在實際可行情況下，應設有雷達反射器。因此，處方建議本地船隻必須妥為安裝雷達反射器，並接地以避免受雷電打擊而危及人身安全，相關船隻應在不遲於 2017 年 1 月 31 日，即來年霧季開始前完成雷達反射器的安裝。

23. 黃銳昌先生查詢雷達反射器是否必須距離海面四米高。池德輝先生詢問，雷達反射器的體積是否有特定標準。主席回覆，船東應參考《國際海上人命安全公約》綜合文本(2014)第 V/19.2.1.7 條及國際海事組織的相關要求和指引進行安裝，船東必須確保該雷達反射器妥為安裝並能有效使用。
24. 郭志航先生查詢，處方希望業界可於 2017 年 1 月 31 日前完成安裝，他認為處方事前應確保市場上有足夠的供應。有關的規定主要針對漁船，處方應向該界別進行諮詢。主席表示早前本建議已諮詢第 III 類別船隻小組委員會。
25. 陳基先生對新規定表示支持，不過若然船上沒有船桅，或者雷達反射器高於船身，有機會較難安裝或阻礙視線。有委員詢問有關新規例是否包括水上電單車，主席表示會再作研究。鄭照輝先生建議，處方可考慮為業界提供資助。張大基先生亦支持實行有關措施，他認為除了安裝儀器輔助，亦應為在海上捕魚或進行漁業活動的人士加強教育，提高其安全意識，這樣才會奏效。
26. 主席總結，委員會通過會議文件第 3/2016 號的建議，及後會提交至本地船隻諮詢委員會繼續討論。

IV. 其他事項

(i) 本地船隻實施《防污公約》附則 I 的修正案

27. 黎英強先生報告，新修訂的《商船（防止油類污染）規例》（第 413A 章）將於 2016 年 10 月 1 日起實施。修訂的目的主要為落實《國際防止船舶造成污染公約》附則 I 的最新規定。新法例的詳情可參閱 2016 年第 47 號法律公告。處方已於 2016 年 4 月 29 日為油輪業界召開簡介會，介紹油輪間海上貨油過駁作業方案及安裝穩性儀的要求。
28. 司徒顯先生查詢處方在通過新法例草案時有否諮詢油輪業界。黎英強先生回應，於 2014 年 8 月至 10 月期間，處方已透過本地船隻檢驗工作小組委員會及本地船隻諮詢委員會諮詢業界，油輪業代表當時亦有參與會議，及後於同年 12 月呈交立法會經濟發展事務委員會進行諮詢。主席補充，為確保油輪業界明白及配合執行新法例，處方會於 2016 年 5 月 18 日舉行第二次簡介會。

(ii) 救生衣的識別標誌

29. 張大基先生指，船隻買賣時，船上的救生衣亦會同時轉讓至新船東。不少公

司會將舊標誌改畫成新標誌及號碼，由於塗改的範圍較大，因此有機會遮蓋救生衣的螢光色。他查詢處方可否接受塗改過的救生衣。

30. 主席回應，救生衣的螢光色有反光作用，可以讓搜救人員容易識別。因此，塗改過的救生衣或有機會影響安全。他建議船東應向個別製造商查詢是否符合安全規格後，才可使用。

(iii) 續牌檢驗的要求

31. 黃銳昌先生查詢，船隻在申請續牌兩個月時，是否必須檢驗船艙內部組件，由於續牌時間很短，他認為應簡化程序。陸漢英先生指，現時的本地船隻工作守則和海事條例(第 548 章商船(本地船隻)條例)都沒有申請續牌兩個月的檢驗要求，現時要求續牌兩個月時必須檢驗船艙內部組件和最後檢查是部門行政指令。
32. 黃耀勤先生查詢，處方會否考慮召開獨立的小組會議討論有關驗船的機制及要求。鄧慶江先生回應，有關議題可於本小組委員會內討論。

V. 下次開會日期

33. 議事完畢，會議於下午 5 時正結束。下次會議日期另行通知。

海事處

2016 年 5 月