

本地船隻諮詢委員會 第 9 次會議記錄

日期：2011 年 3 月 30 日（星期三）
時間：上午 10 時 30 分
地點：海港政府大樓 24 樓會議室 A

出席者

主席：	廖漢波先生	海事處副處長
委員：	譚務本先生	造船業代表
	陸北鴻先生	海員訓練機構代表
	黎海平先生	海員團體代表
	王妙生先生	貨船經營人代表
	郭德基先生	小輪及觀光船隻經營人代表
	翟國樑先生	渡輪船隻經營人代表
	曾紀威先生	內河貨運經營人代表
	盧浩然先生	駕艇遊樂者代表
	黃容根議員，S.B.S.，J.P.	漁業代表
	黃志堅先生	海事處總經理／本地船舶安全
	畢理源先生	海事處總經理／港務
秘書：	陳淑芬女士	海事處行政主任（委員會及總務）

列席者

李善昌先生 (代徐偉雄先生出席)	香港警務處代表
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會
黃耀勤先生	香港貨船業總商會
何志盛博士	香港小輪（集團）有限公司
郭志航先生	海上遊覽業聯會
黃耀華先生	海上遊覽業聯會
李誠慶先生	西貢街渡商會
胡家信先生	香港船務職員協會
陳和柏先生	香港鴨脷洲機器同業公會
郭志雲先生	港九電船拖輪商會有限公司

馬國強先生
石華有先生
何志輝先生
張志平先生
余錦昌先生
譚榮光先生
馮華興先生
譚廣文先生

香港遊樂船會
香港遊樂船會
西貢遊艇協會
西貢遊艇協會
特許驗船師
特許驗船師
特許驗船師
特許驗船師

因事缺席者

朗愛民先生
羅愕瑩先生
何沛玲小姐

船舶檢驗業代表
船舶建造及維修業代表
海事保險業代表

提交文件

會議文件第 2/2011 號 孫志強先生 海事處高級海事主任／危險貨物及檢控
會議文件第 3/2011 號 梁榮輝先生 海事處高級驗船主任／本地船舶安全

I. 開會辭

1. 主席歡迎所有與會者出席會議。他特別歡迎首次出席會議的新任委員曾紀威先生，以及代徐偉雄先生出席會議的李善昌先生。
2. 他亦歡迎以下首次以觀察員身分列席會議的人士：
 - 陳和柏先生；
 - 海上遊覽業聯會、香港遊樂船會和西貢遊艇協會的代表及數名特許驗船師；

以及以下兩名將於會上提交會議文件的海事處人員：

- 孫志強先生；
- 梁榮輝先生。

II. 通過上兩次會議記錄

3. 第 8 次會議已於 2010 年 6 月 24 日舉行，特別會議則於 2010 年 8 月 26 日舉行。該兩次會議的記錄已按土木工程拓展署和路政署的建議修訂作修改，並已重新分發給委員傳閱以供通過。該兩次會議的記錄無須再作修訂，獲得通過。

III. 續議事項

會議文件第 14/2009 號 – “檢討空氣質素指標”

4. 主席謂，環境保護署（環保署）表示天星小輪有限公司使用超低硫柴油的試驗已於 2010 年 7 月完成，該署仍在分析試驗所得數據，預計可於 2011 年第二季取得結果。王妙生先生欲知當局會否公布結果，主席回應謂，環保署會公布結果，並會就任何使用超低硫柴油的擬議安排再次徵詢業界的意見。

會議文件第 1/2010 號 – “中環灣仔繞道（主幹道） – 銅鑼灣避風塘受影響船隻的搬遷安排”

5. 主席表示路政署因應委員於第 8 次會議上提出的要求，檢討了第 XIII 行繫泊浮泡的布置，以回應船東對颱風襲港期間船隻安全所表達的關注。該署完成檢討後，已把第 XIII 行每個泊位的寬度增加 500 毫米，藉此在船隻之間預留更多空間，以進一步減少颱風襲港期間船隻碰撞的機會。基於上述實施的措施，該署沒有進一步跟進在其他避風設施（如長洲及大潭）內為第 XIII 行船隻設置繫泊浮泡的建議。
6. 至於主幹道工程項目的進度，主席說路政署表示主幹道銅鑼灣避風塘段隧道工程的建造合約已於 2010 年 9 月 27 日生效。銅鑼灣避風塘私人繫泊區內的遊樂船隻已於 2010 年 10 月遷往香港仔南避風塘及其他避風塘。銅鑼灣避風塘內其他船隻將會分三個階段遷置，以配合主幹道隧道工程的施工程序。第一階段遷置工作已於 2010 年 12 月初完成，第二及第三階段的遷置工作則分別計劃在 2012 年年初和 2013 年年底進行。
7. 姜紹輝先生認為香港仔南避風塘內的繫泊浮泡已相當密集，每個泊位的寬度只增加 500 毫米，未必能夠解決問題。由於該項措施實施以來未有颱風襲港，因此暫時無法評估繫泊於香港仔南避風塘船隻的安全狀況。他建議如颱風襲港後有問題出現，海事處可聯絡路政署以作跟進。主席

說，若發現有任何實質問題，海事處會與路政署進一步研究。

8. 盧浩然先生說避風塘繫泊浮泡數目不足，當局應致力處理這個問題。主席說根據最近進行的避風塘面積需求評估，現有避風塘足以應付本地船隻對避風泊位的需求。雖然如此，海事處會監察情況，並與有關團體聯繫，以研究可在有需要時採取什麼改善措施。

會議文件第 4/2010 號 – “啓德發展計劃 – 啓德明渠進口道及觀塘避風塘的改善工程（第一期）”

9. 主席謂，土木工程拓展署已發信向各漁民協會介紹啓德明渠發展計劃工程項目，並已於 2010 年 10 月 28 日舉行簡介會。至於工程進度，土木工程拓展署表示現正評審標書，預計工程會於 2011 年下半年動工。有關硝酸鈣對船隻輪機冷卻系統的影響，土木工程拓展署解釋，鈣離子本身不會產生化學反應，因此不會把合金中的鋁或銅置換出來。硝酸鹽要產生還原反應，才會令機械零件的金屬氧化。在這種氧化還原反應中，硝酸鹽的還原反應會在低酸鹼值的酸性環境發生。然而，避風塘內的海水酸鹼值由 7.4 至 8 不等，基本上屬鹼性，而且擬議生物除污工程也不會大幅改變海水的酸鹼值。由此可見，硝酸鈣應不會與鋁／銅合金直接產生氧化還原反應。
10. 何志盛博士及譚務本先生擔心硝酸鈣可能會依附在船隻輪機冷卻系統的表面，影響冷卻系統的效能。他們認為土木工程拓展署的解釋未能釋除憂慮。委員會經商議後，同意邀請土木工程拓展署派員出席下次會議以闡釋上述問題。

IV. 新議事項

會議文件第 2/2011 號 – “建立一套更有效管理本地領牌船隻載運危險貨物機制的建議”

11. 孫志強先生向委員提交載述擬議更有效管理機制的文件，並作詳細講解。委員獲邀對擬議機制發表意見。
12. 黃耀勤先生表示，他們難以即時申報危險貨物的更改，有關情況已於 2010 年 12 月舉行的危險貨物操作座談會中提及。因此，他建議有關公司指派一名 24 小時緊急事故聯絡人，以便海事處、消防處或水警可與該聯絡人核實危險貨物的最新資料。

13. 孫志強先生表示，修改擬議機制時，已考慮在座談會收集到的意見。他明白業界的難處，故此擬議機制已設有若干彈性安排。舉例而言，公司如確有困難，可利用電話作臨時通報，也可於指定時間過後申報資料、更改資料或補回尚未提供的資料。海事處會繼續與業界緊密聯繫，如有關各方在通報過程中遇到實際困難，會向他們提供協助。至於指派 24 小時緊急事故聯絡人的建議，他表示海事處的資料庫已存有貨船經營人的緊急聯絡電話號碼。
14. 王妙生先生表示，可提供危險貨物的名稱和類別，但難以提供有關貨物數量的資料，因船公司未必會向他們提供相關資料。孫志強先生強調，一旦發生意外，掌握危險貨物數量的資料對能否有效調配資源十分重要。王先生建議，海事處應提供協助，向船公司解釋貨船經營人需要此等資料以符合通報規定。孫先生謂，危險貨物小組會與有困難者進一步研究可給予哪方面的支援。
15. 黃容根議員認為，現今海上交通繁忙，擬議機制對確保港口安全和保障航運界利益十分重要，因此支持在 2012 年實施有關機制。他鼓勵海事處與業界緊密合作，盡快落實機制，避免不必要的延誤。
16. 王妙生先生建議，有鑑於業界難以提供有關危險貨物數量的資料，海事處應與他們舉行會議，進一步商討有關細節。畢理源先生回應，海事處會知會各船公司有關擬議安排，並會請他們合作，向貨船經營人提供所需資料。
17. 何志盛博士同意實施擬議機制屬方向正確的做法。他認為貨主亦有責任提供危險貨物的正確資料，故此亦應獲知會有關擬議安排。他並指出，就香港小輪提供的汽車渡輪定期航班服務而言，或有若干技術困難須作進一步考慮，例如無法在運載危險貨物的貨車到達渡輪碼頭前掌握有關資料，以及無法確定渡輪回程時氣缸內尚餘多少石油氣。他建議海事處與香港小輪舉行會議，進一步商討有關細節。

[會後補註：香港小輪與海事處已於 2011 年 4 月 8 日舉行會議，商討小輪公司關注的事項。]

18. 畢理源先生表示，明白業界的實際困難，祈望各有關方面在切實可行範圍內盡力申報有關危險貨物的數量（見相關會議文件附件一所載表格的備註“*”），因為該等資料對處理涉及危險貨物的緊急情況非常重要。海事處會繼續與香港小輪商討其定期航班服務所面對的困難。

19. 委員會經商討後，同意實施擬議機制，並建議海事處與各有關方面繼續交換意見，以修改機制的細節。海事處會於 2011 年年底向業界及各有關方面講解機制的最終安排。

會議文件第 3/2011 號 – “第 IV 類別船隻（運載 60 人或以下的出租遊艇）的檢驗安排及規定”

20. 梁榮輝先生詳細講解會議文件。他特別提到，在 2010 年 5 月 26 日舉行的本地船隻諮詢委員會本地船隻檢驗工作小組委員會會議上，與會者支持有關廣東海事局參與本地遊樂船隻檢驗工作的建議。廣東海事局在 2010 年 12 月 15 日與海事處商定檢驗安排和準備工作後，同意有關建議。待委員通過建議後，海事處會把廣東海事局進行委託檢驗的現有範圍擴至包括本地遊樂船隻。委員對此沒有意見，建議獲得通過。
21. 關於第 IV 類別船隻（運載 60 人或以下的出租遊艇）的檢驗規定，梁榮輝先生解釋，根據《工作守則－第 IV 類別船隻安全標準》，水上檢驗須每年進行一次，上排檢驗則須兩年進行一次。為簡化有關規定，海事處准許總長度在八米以下的開敞式玻璃纖維船由船東／船廠進行上排檢驗，維修記錄經特許驗船師確認後，船隻可獲發“檢查證明書”。然而，船隻總長度如為八米或以上，則仍須由特許驗船師進行上排檢驗。海事處於 2010 年 1 月允許約 100 艘遊樂船隻延長上排檢驗限期一年，以便船東有更多時間與船廠安排檢驗事宜。由於很多船隻的上排檢驗期限將至，是次會議希望能協助業界了解驗船規定，並就業界因實施上排檢驗規定而可能面對的困難收集意見。
22. 馬國強先生稱，他們安排船隻一年上排兩次。他詢問，船底檢驗是否必須在四／五月到期前完成，可否容許於一年內完成。梁榮輝先生答謂，有關規定要求上排檢驗每兩年進行一次，業界可按船隻的上排時間表和檢查證明書屆滿日期，靈活安排上排檢驗的時間。
23. 石華有先生說，他有大約 40 艘船隻尚未安排進行船底檢驗，因此未能獲發檢查證明書，而沒有檢查證明書將不能為出租船隻的牌照續期。他要求海事處給予更多時間讓他們安排船底檢驗。
24. 張志平先生同意有需要進行船底檢驗以策安全，但相關安排的詳情須再作討論。他表示，由於西貢只有兩家船廠，加上每艘船隻上排可能需時兩天左右，因此他為所屬協會的眾多船隻安排船底檢驗時遇到困難。

25. 黃志堅先生回應石華有先生有關船底檢驗要求的查詢時答謂，遊樂船隻的詳細驗船要求載於本地船隻諮詢委員會第 IV 類別船隻小組委員會在 2007 年 11 月 9 日會議上討論的會議文件，該文件已分發予各有關方面作參考之用。此外，特許驗船師已獲發相關指引，且應具備進行船底檢驗所需的專業技能和知識。
26. 姜紹輝先生表示，他曾與海事處討論規定木貨艇和雜類船隻進行船底檢驗的詳細安排，最終通過溝通解決了一些問題。他認為遊樂船隻業界也可向海事處反映遇到的困難，相信問題可通過進一步磋商解決。
27. 郭德基先生表示，雖然他同意海事處須顧及業界面對的困難，但基於安全考慮，當局有必要為實施上排檢驗的規定設下最後期限（如四至六個月後）。他建議業界與海事處加強溝通以盡快解決問題。
28. 委員會經商議後贊同有需要每兩年進行一次上排檢驗，以確保遊樂船隻安全。不過，考慮到業界所面對的困難，在實施上排檢驗的規定時將有以下一次過的特殊安排：
- (a) 進行水上檢驗後可獲發短期檢查證明書；以及
 - (b) 於上述證明書加設條款，規定必須在 2011 年 10 月 1 日前進行上排檢驗。

V. 其他事項

香港船廠是否足夠的問題

29. 姜紹輝先生表示，鑑於當局向各類船隻實施有關船底檢驗的規定，香港應設有足夠船廠以應付業界不斷增加的需求。他建議海事處請相關決策局／部門留意船廠用地的供應，研究船廠用地是否足夠。主席表示海事處明白業界的需要，並會對興建船廠的建議（如有）給予支持。然而，興建船廠屬私人投資，在自由市場體制下，政府不能在有關事宜上施加影響。
30. 姜紹輝先生建議海事處協助維修木質船隻的船廠改作維修玻璃纖維船的船廠。譚務本先生表示，應仔細考慮當中所涉及的技术問題，例如維修玻璃纖維船的船廠須裝設溫度和濕度控制設施。黃志堅先生回應時指出，改建船廠所須符合的要求需要時間才能定出，有關問題可於本地船隻檢驗工作小組委員會會議上再作討論。

本地船隻牌照費

31. 黃耀勤先生表示，他從 2011 年 3 月 8 日發出的海事處佈告得悉，港口設施和燈標費將會調低。他建議海事處同樣調低本地船隻牌照費，為經營成本現正不斷上升的業界提供協助。主席指出，牌照費及其他服務收費均是按悉數收回成本的原則徵收。當局會定期檢討收費，若收費高於按悉數收回成本原則計算的水平，有關費用將予調低，反之亦然。
32. 余錦昌先生表示，政府應更重視航運業，而鑑於政府有財政盈餘，他建議當局推出費用寬減措施協助業界。主席指出，航運業是香港經濟的重要支柱，因此海事處會繼續反映業界關注的問題，並讓其他政府決策局／部門意識到航運業的重要性。

躉船檢驗

33. 梁榮輝先生回應譚榮光先生有關躉船檢驗的查詢時指出，中國船級社並不在特許驗船師名單上，故只可進行部分驗船工作，其餘（包括最後檢查）須由海事處進行。

小組委員會成員事宜

34. 秘書指出，本地船隻諮詢委員會全部六個小組委員會的成員名單均須由委員通過。現屆成員名單是在 2007 年 7 月通過，其後於 2009 年 7 月稍經修訂。會上建議再度委任現屆成員兩年，任期至 2013 年 7 月結束。秘書會請各小組委員會的秘書確定現屆成員是否願意留任，其後會把擬議成員名單交予委員傳閱，以供審批。

VI. 下次開會日期

35. 議事完畢，會議於下午 12 時 45 分結束。下次會議日期容後公布。