

本地船只咨询委员会

就《商船(本地船只)条例》附属法例及《工作守则 - 第 I、II 及 III 类别船只安全标准》作出杂项修订

目的

本文件载述有关海事处建议就《商船(本地船只)条例》附属法例及《工作守则 - 第 I、II 及 III 类别船只安全标准》(《工作守则》)作出的杂项修订。

背景

2. 2012 年 10 月 1 日南丫岛附近撞船事故调查委员会(调查委员会)委任的专家证人 Dr Neville Anthony Armstrong 在其向调查委员会提交的《第二部份专家报告》(《Dr Armstrong 专家报告》)¹中,就现行本地船只海上安全的规管提出数十项改善建议。其中涉及较大影响或改动的建议会另案专题咨询业界,其余改善建议会陆续以杂项修订形式跟进。

“图则”的释义

3. 《商船(本地船只)(安全及检验)规例》(第 548 章,附属法例 G)第 7(4)条规定,在规例第 3 部中,除文意另有所指外,“图则”(plan)包括绘图、详图、简图及计算数据。Dr Armstrong 指出,“图则”一词亦出现于第 3 部以外的条文,建议将第 7(4)条的规定转移至第 2 条以使有关释义适用于规例全部条文。²

4. 海事处会就 Dr Armstrong 的建议咨询律政司意见,并视乎律政司的意见就《商船(本地船只)(安全及检验)规例》中“图则”一词的释义拟备相关法例修订建议。

¹ Dr Neville Anthony Armstrong,《Expert Report (Part 2)》,2013 年 3 月 5 日,載於 www.coi-lamma.gov.hk/pdf/docs/Expert_Report_Part2_prepared_by_Dr_Armstrong.pdf (只有英文版)。

² 《Dr Armstrong 專家報告》,第 B-1 段,建議 23。

以主引擎推动的消防泵

5. 《商船(本地船只)(安全及检验)规例》附表 4 第 1 部第 2(1)(a)(i)条规定，凡附表 4 规定任何本地船只须设置用动力操作的消防泵，则该等消防泵须以该船只的主引擎以外的方法驱动。这规定与附表 4 第 2 部表 1 注(5)、表 3 注(6)及表 6 注(3)所规定“消防泵如可轻易地与推进引擎接合，则可由该引擎推动”不符。Dr Armstrong建议纠正这不符之处。³

6. 视乎律政司的意见，海事处建议修订《商船(本地船只)(安全及检验)规例》附表 4 第 1 部第 2(1)(a)(i)条，澄清有关消防泵须以船只的主引擎以外的方法驱动，但另有条文规定者则不在此限。如船只符合附表 4 第 2 部表 1 注(5)、表 3 注(6)及表 6 注(3)的规定，消防泵可由推进引擎推动。

闪点度数

7. 《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 81 条规定，除另有规定外，第I类别船只、第II类别船只或第III类别船只不得装设使用闪点不超过 61° C(闭杯测试)的油类燃料的引擎。Dr Armstrong指出，《国际海上人命安全公约》⁴和国际标准化组织⁵所要求的闪点标准是 60° C，而非 61° C，建议相应微调现行有关规定以跟从国际标准。⁶

8. 海事处认同 Dr Armstrong 的建议，建议将《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 81 条有关闪点的规定由 61° C 微调为 60° C，并同时因应《国际海运危险货物守则》将《商船(本地船只)(安全及检验)规例》附表 3 第 2 部表 4、附表 4 第 2 部表 6 注(2)，以及《商船(本地船只)(一般)规例》(第 548 章，附属法例 F)第 37(2)条，有关闪点的规定由 61° C 微调为 60° C。《工作守则 - 第 I、II 及 III 类别船只安全标准》相关条文亦会相应修订。

另设附表载列有关救生装置以外的图则

³ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-17 段，建議 37。

⁴ 《國際海上人命安全公約》第 II-2 章。

⁵ 國際標準化組織 ISO 8217:2010 標準。

⁶ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-31 段，建議 52。

9. 《商船(本地船只)(安全及检验)规例》附表 3 规定船只所需配备的救生装置。附表 3 第 1 部第 3 条规定，载有某些数据的图则须时刻存放于船只上，当中包括与救生装置无关的图则，例如有关灭火器具、号灯和声号、船只的稳定性的数据。Dr Armstrong 建议将与救生装置无关的图则从附表 3 移至新的附表另行规定有关要求。⁷

10. 海事处会就 Dr Armstrong 的建议咨询律政司意见，并视乎律政司的意见拟备相关法例修订建议，在《商船(本地船只)(安全及检验)规例》加入新的附表。

“限界线(margin line)”的释义

11. 《工作守则》附件F第 2 部第 3(d)段及第 3 部第 9(b)段提述“限界线”一词，但《工作守则》或《商船(本地船只)条例》(第 548 章)或其附属法例均没有“限界线”的释义。Dr Armstrong 建议在《工作守则》中增订“限界线”的释义。⁸

12. 海事处建议在《工作守则》第 I 章第 3 节“释义”中增订“限界线”的释义为“在船舷舱壁甲板的上表面之下至少 76 毫米处所绘划的线”。

稳性计算书的批核

13. 《工作守则》第IV章第 6.1 节要求，每艘船在作倾斜试验或空载重试验后，须呈交稳性计算书批核。Dr Armstrong 指出，第 6.1 节并没有清晰指明稳性计算书是由谁批核。⁹ 海事处建议修订第 6.1 节，澄清稳性计算书须向《工作守则》第II章第 5 节第A8 项所指明的有关当局、人士或机构呈交以作批核。

更正对《国际高速船安全规则》条文的提述

14. 根据《工作守则》第XI章第 3.1 节，破舱稳性应符合《国际高速船安全规则》第 2.6 节、第 2.13 节和附件 7(第 1.5 段除外)的相关规定。Dr Armstrong 指出，“附件 7(第 1.5 段除外)”应

⁷ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-13 段，建議 33。

⁸ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 A-30、31 段，建議 14。

⁹ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-35 段，建議 56。

为“附件 7 第 2 节”。¹⁰ 海事处建议正如 Dr Armstrong 所指作出更正。

“特许机构(authorized organization)”的释义

15. 《工作守则》多处提及“特许机构”，但未为这一词作释义。Dr Armstrong 认为，“特许机构”是否指船级社并不清晰，建议在《工作守则》中增订“特许机构”的释义。海事处接纳 Dr Armstrong 的建议，建议在《工作守则》第 I 章第 3 节“释义”中增订“特许机构”的释义为“根据《商船(安全)条例》(第 369 章)第 8 条获批准的机构”。

须在发出证明书等之前批准的图则

16. 根据《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 9(1)(f)及(i)条，在本地船只获发出检查证明书或验船证明书之前，须提交本地船只的稳定性图则，以及燃油、机械、轴系及电力系统图则审批。Dr Armstrong 认为第 9(1)(f)条不清晰，未有指明“稳定性”是指完整稳性、破舱稳性还是两者皆是，建议应予以澄清；而第 9(1)(i)条则包含了太多不同系统，建议应逐一拆分细列。¹¹

17. 海事处认为，《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 9(1)条要求提交审批的图则其实已详列于《工作守则》第 II 章第 5 节。海事处建议，修订《工作守则》第 II 章第 5 节，标明第 5 节是旨在列出根据《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 9(1)条所须呈交的图则及资料。

“入级船只”与“非入级船只”

18. 《工作守则》第 II 章第 4 节列明，对于入级船级社的船只，有关图则和资料需提交相关船级社审批。Dr Armstrong 认为，有关条文并没有清楚界定何谓“入级船级社的船只”，以及甚么船只才可向船级社提交数据审批。¹² 海事处建议，澄清“入级船级社的船只”为以某船级社标准建造的船只、获该船级社发出的入级证书，并继续维持入级船级社。如船只一经转作非入级船级社的船只，有关船只须从此跟从适用于非入级特许机构的船

¹⁰ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-37 段，建議 58。

¹¹ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-2、3 段，建議 24、25。

¹² 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-9 至 B-11 段，建議 31。

只的审批方法。

“非入级船只”的称谓

19. 《工作守则》第II章第 4.2 节的英文版提及“not classed vessel”（“非入级船只”）。Dr Armstrong认为，“not classed vessel”容易联想起第I、II、III、IV类别船只(Classess I, II, III and IV vessels), 建议应澄清为非入级船级社船只(英文版“not classed with a classification society”)。¹³ 海事处建议将《工作守则》中所提及的“not classed vessel”澄清为非入级船级社的船只(英文版“not classed with a classification society”)。

提交图则及资料

20. 《工作守则》第II章第 4.2 和 4.3 节要求注有“@”记号的图则和数据需给海事处存案。Dr Armstrong认为，“注有“@”记号”的意思不清晰，建议应澄清为“在第 5 节注有“@”记号”。¹⁴ 海事处同意，并建议作出上述修订。

《工作守则》第 II 章第 7 节表 1

21. Dr Armstrong认为，《工作守则》第II章第 7 节表 1 第A1项“吃水标记 / 载重线 - 核实”中，斜线符号“/”意思不清，可误解为两者属替代核实项目，建议修订为“吃水标记及载重线(如适用) - 核实”。¹⁵ 海事处同意，并建议作出上述修订。

22. Dr Armstrong认为，《工作守则》第II章第 7 节表 1 第A12项“航行灯座位置 - 核实”（“Position of Navigation Light Seating - verification”）中，英文版“Seating”一字意思不清，建议修订为“Position of navigation light location and foundation - verification”。¹⁶ 海事处同意，并建议修订为“航行灯及其灯座位置 - 核实”。

《工作守则》第 II 章第 7 节表 3

¹³ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-8 段，建議 30。

¹⁴ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-12 段，建議 32。

¹⁵ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-25 段，建議 45。

¹⁶ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-26 段，建議 46。

23. 《工作守则》第II章第7节表3列出验船最后检查的项目。Dr Armstrong认为，表3第A&B6项混合必要安全设备和一般船舱设备，建议将两者分开。¹⁷海事处同意，并建议将表3第A&B6项修订为“客舱、船员舱、舱室逃生安排、舷墙和护栏 - 一般检查”，另在表3新加一项为“客舱内的标示，包括逃生出口标示、禁止吸烟标示、穿着救生衣指示、逃生安排图和消防设备布置图 - 一般检查”。

《工作守则》第IIIA章第3.5节英文版勘误

24. 《工作守则》第IIIA章第3.5节英文版提及“...in accordance with the rules of the classification based on...”，中文版为“...依照船级社的规则，根据...”。Dr Armstrong指出，英文版在“classification”后遗漏了“society”。¹⁸海事处同意，并建议作出上述更正。

船上改装

25. 《工作守则》第IV章第9节列出船只进行改装前须向海事处提交的数据和进行的试验。Dr Armstrong认为，船只进行改装前亦应考虑改装对破舱稳性、水密分舱和可浸长度的影响，并建议将第9.1节现行第二句“有关的改装可能须提交稳性估算给本处批准”修订为“改装对完整稳性、破舱稳性和水密分舱布置影响的估算须递交海事处审批”，以及将第9.2节修订为“如果稳性估算发现改装对船只的完整稳性或破舱稳性造成较大影响，船只须进行倾斜试验、空船重量检验或横摇周期试验(视何者属适当而定)。如果水密分舱布置的估算发现改装对船只的抗进水破损能力造成不良影响，船只须增加浮力。”¹⁹海事处同意，并建议作出上述修订。

冗余应急供电

26. Dr Armstrong认为，应急供电的电源应与主供电分开，以防止在主机舱进水或火警时停止电力供应，并指出《工作守则》第II章第7节表3和第IIIA章第21节没有要求redundancy of

¹⁷ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-27 段，建議 47、48。

¹⁸ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-28 段，建議 49。

¹⁹ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 A-20 段，建議 7。

emergency electrical power。Dr Armstrong建议，在《工作守则》第II章第 7 节表 3 新加一项“应急供电的电源应在主机舱外和水在线 - 核实”，以及第IIIA章第 21 节新加条文“应急供电的电源不能低于满载水线”。²⁰ 海事处同意，并建议作出上述修订，而有关修订只适用于修订生效后的新船只。

结构方面的防火

27. 《工作守则》第VI章第 13.5.2 节规定，须予隔热至“A-60”标准的上层建筑物及甲板室的外部界面只可用钢建造。Dr Armstrong认为，由于《工作守则》第 VI 章 13.5.3 节内的表 1 及 2 中并无要求上层建筑物及甲板室的外部界面须予隔热至“A-60”标准，故此《工作守则》第 VI 章 13.5.2 节内的要求“须予隔热至“A-60”标准的上层建筑物及甲板室的外部界面只可用钢建造”或会引起误解。²¹ 海事处建议，剔除第 13.5.2 节，因为第 13.5.1(d) 节已详述上层建筑物及甲板室的外部的隔热要求。另外，《国际海上人命安全公约》准许隔热至“A-60”标准的隔板可以钢或其他同等物料建造，所以《工作守则》没有必要要求隔热至“A-60”标准的隔板必须是钢结构。

备存船上的图则

28. 《工作守则》第II章第 6 节要求在船上备存某些图则。Dr Armstrong认为，这些图则应为最新的图则，特别当船只曾作改动(例如座位布置和灭火器具或救生装置的位置)。Dr Armstrong建议，在第II章第 6 节加入以下要求：“第I、II及III 类别船只(不包括木质渔船和舢舨)在更改或改装而引致座位安排、救生或灭火器具配置上改变时，船上的有关图则和文件须修改或反映有关改变”。²² 海事处同意，并建议作出上述修订。海事处亦建议新要求适用于引致逃生路线改变的更改或改装。

机房通风管的挡火闸

29. 《工作守则》第IIIA章第 10.2 节要求，通风管应装有挡火闸或其他形式的关闭设备，而挡火闸应有装置指示其开关位置，英文版为“The ventilator should be fitted with damper or other

²⁰ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 A-26 至 A-29 段，建議 12、13。

²¹ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-36 段，建議 57。

²² 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-23 段，建議 43。

means of closing. The fire damper, if fitted, should be provided with indicator showing its open or close position.” Dr Armstrong认为，英文版后一句中“if fitted”的用语与前句的意思有不清晰之处。²³ 海事建议将第 10.2 节英文版最后一句修订为“*For a ventilator fitted with a fire damper, an indicator shall be provided to show whether the damper is in the open or close position.*”，而中文版对应修订为“凡通风管安装有挡火闸，须有装置指示挡火闸是处于开或关的位置”

应急切断电源的设施

30. 《工作守则》第 IIIA 章第 21.6 节要求，机房或货舱的通风机，燃油输送泵及其他类同油泵须能够在其所在的舱间外设有应急切断电源的设施。Dr Armstrong 指出，《工作守则》第 VI 章第 10.1(a) 节亦有类似要求。²⁴ 为免生疑问，海事处建议在第 VI 章第 10.1(a) 节标明该要求并不影响第 IIIA 章第 21.6 节的要求，船只须同时符合两者要求。

本地船只检验工作小组委员会

31. 本地船只检验工作小组委员会在 2014 年 5 月 22 日及 8 月 29 日的会议上同意将上述各项杂项修订建议提交本委员会讨论。

未来路向

32. 视乎委员的意见，海事处会如上文所述跟进各项杂项修订建议，并于适当时候向立法会提交法例修订及修订《工作守则》。

征询意见

33. 请委员就上文各项杂项修订建议提出意见。

海事处

2014 年 10 月

²³ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-29 段，建議 50。

²⁴ 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-33 段，建議 54。