

## 本地船只咨询委员会 本地安全管理制度

### 目的

本文件旨在就适用于本地船舶的拟议本地安全管理制度，征询委员的意见。实施本地安全管理制度的目标是藉协助船舶营运商管理和营运船舶，以加强安全文化。

### 背景

2. 安全管理制度是船舶营运商用作确保船舶、乘客和船员安全的系统化运作制度。该制度有助营运商识别、评估和管理海上作业固有的潜在风险和危险，并在机构内培养「安全第一」的文化，以免发生意外。

3. 海事处的最新数据显示，过去 10 年（即 2013 年至 2023 年），合共录得 366 宗海上事故，当中只有 39 宗（约 10%）涉及设备、机械或火灾。约 90% 的意外主因涉及航行和操作失误，充分反映人为错误是意外的主要肇因。这突显出有迫切需要采取针对这些人为因素的措施，以加强海上安全。

4. 2012 年 10 月 1 日南丫岛附近发生撞船事故后，《撞船事故调查委员会报告》建议专门针对载客量超过 100 人的客船实施安全管理制度。有关建议旨在提升本地船舶的安全措施，并透过完备管理以及坚持强调安全文化和不断改进来减低日后发生意外的风险。

5. 海事处透过引入本地安全管理制度，推广更佳作业模式以减少人为错误，并务求堵塞这些漏洞，从而保障海事业界。

### 参照国际惯例

6. 由国际海事组织制定并根据《国际海上人命安全公约》实施的《国际安全管理规则》为远洋轮船订下重要的安全标准。《国际安全管理规则》是因应自由企业先驱号海难而制定，当中强调操作失误是导致海上事故的主因。此关键事故足证有效的营运管理对维护海上安全极为重要。

7. 最重要的是，《国际安全管理规则》强调需要建立深厚的安全文化，以及不断改善海上作业。其重点是旨在确保安全守则海上作业的每一环中深度融合，并不断改进以有效应对新挑战。

8. 研究显示，英国、澳洲、中国、美国和加拿大等多个海事机关均认同营运安全的重要，并选择性地纳入《国际安全管理规则》中符合其当地独特营运情况的若干元素，以及应用到本地船舶上。

9. 考虑到上述因素，本地安全管理制度主要根据《国际安全管理规则》而制定，并采用务实的方式，以切合香港独特的本地需求。

#### **拟议的本地安全管理制度**

10. 本地安全管理制度旨在加强海上安全，减少海上伤亡，以及推动行业持续进步。为达到上述目标，本地安全管理制度致力透过教育推广安全文化，并提升各船舶营运商的领导能力。这种双管齐下的方式是本地安全管理制度的基石，确保各项安全守则在日常海上作业得以深度融合并不断改进。

11. 本地安全管理制度包括以下五大元素：

a. **安全政策**

营运商高层管理人员应发布明确的安全政策，为所属机构的安全承诺奠定基础，并对各级人员的安全期望和责任作出规定，以确保人员优先考虑安全事宜。有关政策为船员和岸上管理人员的行为和决策提供指引，以推动积极的安全文化。

b. **确保船员胜任工作的机制**

称职且训练有素的船员对船舶的安全运作至为重要。在本地安全管理制度下，透过核实资历及确保人员已接受适当培训，可确保所有人员均能安全有效地履行职责，以降低由人为错误引起的意外风险，并提高运作效率。

- c. 船舶操作程序  
在正常及特殊情况下，统一标准的操作程序为日常操作提供清晰的指示。这些程序有助维持一致及可靠的操作，从而减少由误解或错误做法所引致的事故，同时亦可作为培训和工作表现评核的参考指标，使新员工更有效地适应安全操作。
- d. 船舶紧急程序  
明确的紧急程序对有效处理事故并尽可能减少其影响至关重要。这些程序让船员和有关各方做好准备以应对紧急情况，确保他们迅速并一致地采取行动，以期减低对生命和财产构成的风险。按照这些程序而设计的定期演习，可强化船员的相关技能，并加强他们处理现实生活突发事件的应变能力。
- e. 评估本地安全管理制度有效性的机制  
持续作出改善是有效安全管理的基石。透过定期评估本地安全管理制度的有效性，机构能识别需要改进的地方、从事故中学习并适应操作或法规的改变，不但有助维持高度安全标准，亦会增加海上作业的应变能力和可持续性。

### **本地安全管理制度的实施**

12. 根据拟议的制度，船舶营运商将为每艘船舶制定适用的本地安全管理制度。本地安全管理制度所包含的功能要求，应与上文第 11 段详述的五项要素相符，营运商亦应制定本本地安全管理制度手册以记录相关要求。海事处将提供手册范本予船舶营运商参考，并协助各营运商草拟本地安全管理制度手册。在实施本地安全管理制度前，船舶营运商必须先向海事处提交有关文件以作审阅。附件 1 载有本地安全管理制度手册范本，以供参考。

13. 此外，船舶营运商须指派一名安全协调员负责处理本地安全管理制度事宜。该名协调员负责监督本地安全管理制度的实施情况，并使用海事处提供的检查清单进行年度自我评估。评估所得结果须在船舶的年度检验期间提交。

14. 在本地安全管理制度下营运的船舶，其验船证明书上会有相应的注释。承诺遵守本地安全管理制度的营运商会获得正式认可，并会获发认可证书，证明他们致力提升香港航运业的安全和营运水平。

### **对其他管理制度的认可**

15. 海事处认同现时有多个备受认可的管理制度，并会承认其他等同本地安全管理制度标准的制度。如采用的制度符合上文第 11 段详述的五项要素所需的功能要求，例如国际安全管理、油轮管理自我评估和 ISO 9001 检定证书等，会被视为等同于在本地安全管理制度下运作。

### **海事处的角色和支持**

16. 海事处致力支持船舶营运商落实和执行本地安全管理制度，包括：

- a. 协助草拟文件：协助公司草拟和修改有关本地安全管理制度的文件，以符合监管标准和营运需要。
- b. 举办教育研讨会：定期举办研讨会，向船舶营运商介绍有关安全守则、新法规和有效管理策略的最新信息。
- c. 制定切合需要的分析工具：创建风险评估和根本原因分析的范本，以助营运商识别和应对营运风险。
- d. 提供实地协助：为安全协调员提供適切建议，以提升他们管理安全程序和解决实际问题的能力，并会借鉴从本地安全管理制度评估收集到的意见。
- e. 发布安全公告：定期发布最新信息，与业界分享新的安全措施、近期检查结果以及海事安全方面出现的问题。

### **实施本地安全管理制度的时间表**

17. 海事处明白业界需要时间适应系统化安全管理制度，因此会采用务实和分阶段的方式推行本地安全管理制度。

18. 在首阶段，本地安全管理制度将于 2024 年第三季开始实施，供业界自愿遵从。初始阶段将特别针对载客量超过 100 人的渡轮和小轮以及运油船的船东／营运商。自愿遵从

阶段的持续时间将取决于具体船舶类型，以及船东／营运商就融合和遵从本地安全管理制度标准的准备情况。

19. 在第二阶段，待本地安全管理制度在首阶段的实施已趋成熟并行之有效，海事处便会把采用本地安全管理制度提升为强制性要求。这项要求特别适用于载客量超过 100 人的所有客船。

20. 在第三阶段，继初步成功推行后，本地安全管理制度计划可扩展至所有本地船舶，以提升本港船舶业的安全和降低海事风险。采纳计划与否属自愿性质，以推动本地船队广泛融合安全管理守则。

21. 建立正面积极的安全文化是持续过程，需要公司内部和业界的承诺、沟通和合作。以分阶段方式推行计划有助业界逐步适应本地安全管理制度，确保所有持份者在每个推行阶段均有充分准备。

#### 公众咨询

22. 海事处已充分咨询首阶段推行计划的目标船舶营运商，并举行简报会。参与咨询者包括港九电船拖轮商会和不同公司。业界对采用制度的反应正面，至今已有至少四间公司承诺会采用本地安全管理制度。

#### 未来路向

23. 海事处将于 2024 年第三季开始推行首阶段的本地安全管理制度。

海事处

本地船舶及考试科

2024 年 6 月

# 本地船舶安全管理系統

(LSM)

管理手冊

樣本-初版

(僅供參考)

二零二四年 四月

# 目錄

目錄.....	1
第一章 質量管理系統政策.....	2
第二章 資格機制.....	3
2.1 資格核實.....	3
2.2 責任.....	3
2.3 培訓.....	3
第三章 船舶操作程序.....	5
3.1 航前準備程序.....	5
3.2 低能見度下航行.....	7
3.3 新入職船員的入職培訓.....	7
3.4 安全繫泊.....	10
第四章 緊急事故應變計畫.....	11
4.1 撞船事故.....	11
4.2 客艙火警.....	12
4.3 機艙火警.....	12
4.4 墮海事故.....	13
4.5 擱淺事故.....	13
4.6 棄船.....	14
4.7 協助救傷.....	14
4.8 通訊訊息.....	15
4.9 緊急聯絡人/電話號碼 .....	16
4.10 緊急應變演習.....	17
第五章 本地安全管理系統統查核.....	18
5.1 本地船舶安全管理系統(LSM)安全統籌人 .....	18
5.2 危險評估.....	18
5.3 事故報告與調查.....	20
5.4 改善本地安全管理.....	22

## 第一章 質量管理系統政策

在[公司名稱]，我們致力確保海上安全，防止人員傷亡和財產損失，全面實施“安全政策”，以“杜絕一切海難事故及人員傷亡”為目標。

為達致上述目標，公司管理層承諾：

1. 實施安全管理體系
2. 提供資源培訓員工
3. 制訂安全操作程序
4. 實施風險管理系統避免意外事故
5. 針對已確認的風險制定防範措施
6. 不斷提高船員對緊急事故的準備
7. 監督並確保船員按照體系文件規定執行職務
8. 定期進行內部評核，持續改進船舶安全管理績效

(高級管理人員 簽署)

(日期)

## 第二章 資格機制

### 2.1 資格核實

每位船員的資格（證書和執照）要求會根據其職級進行釐定，並於<船員證書檢查表>記錄每份證書及執照的有效性。由本地安全管理系統(LSM)的安全統籌人負責定期檢查與更新該表。

### 2.2 責任

每位船員有責任配合管理層執行公司訂下的安全政策及措施，確保個人及其他船員的工作安全與健康。

### 2.3 培訓

新入職船員初次上船前應接受由本地安全管理系統(LSM)安全統籌人指導的職前培訓。完成職前培訓後，新入職船員方可被安排上船並進行船上熟習訓練。在熟習訓練完成前，新入職船員不得接受工作或被分配任何職責。職前培訓及熟習訓練內容參閱第 3.3 章。

### 船員證書檢查表

	船員姓名/職級	本地合格證明書	體檢證書	海事甚高頻無線電 話操作證明書 (OFCA)	職前培訓	船上操作培訓	備註
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							

## 第三章 船舶操作程序

### 3.1 航前準備程序

開航前，船長應：

1. 向船員進行簡報並發出重要指令(若有)；確保完成開航前檢查。
2. 確保船舶有足夠數量、合資格且健康的船員來履行職務。
3. 檢查<緊急應變演習記錄>，並根據<緊急應變演習計畫>安排適當的演習。
4. 閱讀天氣報告並考慮天氣因素對船舶的影響，必要時諮詢公司/營運主管。
5. 確認各船員已進行<開航前檢查>，並確保所有設備、機械、設施處於良好的狀態。

#### 開航前檢查

船長應於駕駛室進行下列檢查：

1. 通信設備
  - i) 與船員和輪機操作員測試對講機
  - ii) 測試 VHF 設備
  - iii) 測試駕駛室/機艙通信
  - iv) 測試廣播系統
2. 導航設備
  - i) 測試雷達、電羅經、電子海圖、自動識別系統(AIS)
  - ii) 測試號笛、航行燈、失控燈及其控制面板
  - iii) 檢查水撥
3. 操縱台
  - i) 測試舵機
  - ii) 測試主機、波箱及發電機
4. 其他
  - i) 檢查火警探測及失火警報系統控制面板
  - ii) 檢查各類儀表指示燈/面板燈
  - iii) 檢查駕駛室內滅火器具存放妥當並可供使用。

輪機操作員應於機艙進行以下檢查：

1. 通信設備
  - i) 與船長和船員測試對講機
  - ii) 測試機艙/駕駛室通信
2. 一般檢查
  - i) 檢查輪機室內無漏油、漏水情況
  - ii) 檢查燃油日用櫃液位
  - iii) 檢查電池狀況
  - iv) 確認主機、輔機的燃油系統及冷卻水系統相關閥門已開啓
3. 主機及輔機
  - i) 檢查主機及輔機油槽液位及冷卻液液位
  - ii) 與船長溝通，測試主機及發電機並檢查所有溫度計和壓力表
4. 電力系統
  - i) 檢查主配電板儀表及接地故障指示器
5. 舵機
  - i) 檢查液壓油箱液位
  - ii) 檢查舵機狀況
6. 其他
  - i) 確保輪機室及其他機艙火警探測裝置及滅火器具存放妥當並可供使用

船員應進行以下檢查：

1. 通信設備
  - i) 與船長和輪機員測試對講機
  - ii) 檢查乘客空間內廣播系統
2. 乘客空間一般檢查
  - i) 目視檢查船體（水線以上）
  - ii) 檢查乘客空間內的所有設備
  - iii) 檢查所有逃生通道無障礙物
  - iv) 檢查各區域是否有鬆脫的物體
  - v) 檢查所有照明和緊急照明
  - vi) 檢查所有窗、艙口蓋、通風檔板、**防火閘**、通風管、風雨密門、水密門狀況良好
  - vii) 檢查所有艙均無進水跡象
  - viii) 目視檢查所有滅火器具及救生設備存放妥當並可供使用
  - ix) 檢查淡水櫃液位
3. 甲板設備
  - i) 檢查錨機

- ii) 檢查繫泊纜繩
- iii) 檢查舷梯
- 4. 其他
  - i) 確保開航前已斷開岸電電纜和供水管

完成<開航前檢查>後，輪機操作員和船員必須向船長報告檢查結果。如果發現任何缺陷，應立即報告船長並嘗試維修。如該缺陷或損壞影響船舶的適航性，船長應通知公司/營運主管考慮延遲或取消航程。

### 3.2 低能見度下航行

當船舶因霧、霾、暴風雨等原因需要在能見度較差的情況下航行時，應及時、有效地採取符合碰撞規則的措施以確保船舶安全。

船隻在有限能見度的水域中或其附近航行時，船長應考慮以下程序：

1. 減速並依海況以安全速度謹慎行駛；
2. 按碰撞規則開啟航行燈、每隔不超過兩分鐘相繼鳴放一長聲；
3. 增派人手以確保適當的瞭望，小心聆聽他船發出的霧號；
4. 留意輔助儀器如雷達、測深機等；
5. 預備船錨作緊急停船之用；
6. 隨時監聽船隻航行監察中心(VTC) 甚高頻提供的海上交通狀況；
7. 遠離主要航道，並在安全位置拋錨錨泊直至能見度改善才繼續航程；
8. 通知公司/營運主管並作乘客廣播公佈目前的情況及可能延誤甚至返程的情況。

### 3.3 新入職船員的入職培訓

新入職船員初次上船前應接受由安全統籌人指導的職前培訓，內容包括：

1. 公司政策
2. 本地安全管理
3. 船岸通信
4. 緊急應變程序
5. 船舶操作程序
6. 事故/報告程序

完成職前培訓後，新入職船員將被安排上船並進行船上熟習訓練。

進行船上熟習訓練時，向所有船員介紹的內容應包括：

1. 船舶總體佈置
2. 所有入口、出口、艙口蓋、水密門、以及舷梯的使用
3. 各種救生設備的位置及使用方法
4. 緊急警報按鈕及各滅火器具的位置及使用方法
5. 通風急停裝置、通風管/檔板、**防火閘**、防火門、燃油切斷閥的位置和應用
6. 固定滅火系統的位置與操作程序
7. 棄船、墮海事故、火災的指定集合地點及其訊號
8. 棄船、墮海事故、火災及其他緊急狀況的程序和職責分配
9. 內部通訊方式及廣播系統
10. 艙底水、壓載水、燃油及淡水系統的液位深測位置
11. 繫泊程序與安全繫泊守則
12. 緊急操舵切換程序

進行船上熟習訓練時，對新加入的船長的駕駛室熟習訓練應包括：

1. 駕駛室總體佈置
2. **主機、波箱及舵機控制**
3. 速度/距離記錄
4. **雷達、磁羅經、電羅經**
5. **天氣傳真**
6. 自動識別系統(AIS)、電子海圖及航行記錄儀
7. 水潑和號笛控制
8. 航行燈、失控燈及其控制面板
9. 甲板、舷側、乘客空間和駕駛室照明控制面板
10. GMDSS 設備，包括**甚高頻(VHF)設備**
11. 海圖和航海刊物
12. 各類警報指示燈
13. 火警探測及失火警報系統控制面板

進行船上熟習訓練時，對新加入的輪機操作員的輪機室熟習訓練應包括：

1. 機艙佈置
2. 機艙設備的位置及應用
3. 主機和發電機的遙距及本地控制
4. 艙底水及消防系統
5. 燃油和潤滑油的加油和輸送系統
6. 機艙監控及警報系統
7. 電力系統
8. 火警探測及失火警報系統控制面板

完成培訓後，培訓人員應填寫<新船員培訓記錄>並交由安全統籌人存檔；

新船員培訓記錄			
姓名：		職位：	
職前培訓 1. 公司政策 2. 本地安全管理系統 3. 船岸通訊 3. 緊急應變程序 4. 船舶操作程序 5. 事故/報告程序			
培訓日期:		培訓人員:	
船上熟習訓練 1. 船舶總體佈置 2. 逃生路線 3. 消防及救生設備的應用 4. 船上通訊及乘客廣播設備的應用 5. 船舶操作相關設備及應用 6. 導航相關設備及應用（如適用） 7. 輪機相關設備及應用（如適用） 8. 船上緊急信號及崗位 9. 緊急聯絡人聯絡資訊			
培訓日期:		培訓人員:	

### 3.4 安全繫泊

#### 繫泊準備

1. 在航前準備程序中，船長於航前簡報應向相關船員解釋預訂的停泊計畫，包括泊位詳情、使用的纜繩數量、纜繩上岸的順序和纜繩引線和仔細解釋潛在危險區域或反彈區域；
2. 開航前檢查時，船員應測試對講機並仔細檢查船上繫泊纜繩及繫纜柱狀況。任何缺陷都應報告給船長，以便船長作合適安排；
3. 在繫泊作業前，船員應確保繫泊區域照明良好、清潔、無漏油，以防止滑倒或絆倒。船員還應確保該區域沒有任何可能迫使船員進入反彈區域的障礙物。

#### 靠泊碼頭

在一般情況下，船頭應頂風及頂流(逆風逆流)靠泊碼頭以較容易操舵及制停船舶。裝有右轉單螺旋槳的船舶，由於倒車時螺旋槳所產生橫推力(船尾推向左)，所以左舷靠泊比右舷靠泊較容易。船隻頂風及頂流(逆風逆流)靠泊碼頭時，最好先繫上頭纜，然後繫上其他纜繩，作用是若船在靠泊其間突然失去動力，可避免船隻溜後碰撞他船。

#### 繫泊浮筒

船頭應頂風及頂流(逆風逆流)慢速駛向浮筒，並將船頭調較至指向其他繫泊於浮筒船隻的相同方向，站在船頭的船員須用手勢指示浮筒所在的位置及距離，如到達適當位置及距離，需使用後車將船制定，跟著將繫纜繫於船頭的纜樁上。

#### 錨泊

船隻需要錨泊時，

1. 需確保錨地不會受強風或急流影響；
2. 附近船隻不能過擠，確保有足夠旋轉空間；
3. 確保錨鍊有 5-6 倍水深長度；
4. 選擇抓著力強的海床如軟泥、泥沙等，斜度不宜太大；
5. 確保水底下沒有何障礙物如沉船殘骸、電纜、水管等。

船舶停泊期間，所有繫泊纜繩必須定期檢查，以確保在潮汐的所有階段都保持所需的纜繩張力。繩索還應定期被檢查是否有任何損壞或磨損的跡象，特別是在繩索引出船外或與繫泊設備及其配件接觸的任何區域。

## 第四章 緊急事故應變計畫

為提高船員應對危機的反應及執行能力，本公司為不同事故制定緊急應變計畫。當船隻發生撞船、火警、人員墜海、觸礁或任何情況需要棄船時，船員應執行本緊急應變計畫，以減少事故對乘客、船員及公司財產帶來的影響。

### 4.1 撞船事故

若發生撞船事故，船長應：

- 1 停車(需要時可慢前車以防兩船脫離而增加入水及下沉的危險)
- 2 響七短一長的緊急信號知會附近船隻及船員
- 3 向公司/營運主管和海事處通報事故發生的時間和船隻的位置，並妥善記錄事件
- 4 向乘客廣播並讓他們保持冷靜
- 5 通知乘客穿上救生衣並等待進一步指示
- 6 安排船員檢查船體是否受到損壞或進水，有無漏油狀況
- 7 安排船員檢查油櫃油位，確認有否進水或漏油狀況
- 8 查詢船上是否有乘客或船員受傷，並視情況進行急救處理
- 9 如發現船隻有輕微入水，安排船員使用緊急水泵進行清理
- 10 如果船隻有沉沒危險，需考慮棄船
- 11 傳遞求救資訊並尋求協助
- 12 召集乘客安排疏散
- 13 若本船沒有立即危險，則向另一艘涉事船隻提供援助並記錄其資訊：
  - i) 船舶名稱
  - ii) 船長姓名
  - iii) 船舶國籍及登記港
  - iv) 船東或代理人姓名及聯絡電話
  - v) 船上人數
  - vi) 船上受傷人員
  - vii) 船上貨物狀況
  - viii) 船舶的損壞狀況
- 14 遇事後應 24 小時內以書面向海事處作詳細報告

## 4.2 客艙火警

若乘客艙發生火災，船長應：

- 1 響火警鐘及緊急信號，指示輪機長及船員利用便攜式滅火器、消防泵及船上適當的設備進行滅火
- 2 將船隻停靠在安全地點或遠離其他船隻
- 3 向公司/營運主管、海事處及消防處通報事故發生的時間和船隻位置，並在需要時要求援助
- 4 向乘客廣播並讓他們保持冷靜，通知乘客穿上救生衣並等待指示
- 5 如果乘客安全受到威脅，將他們轉移到安全區域
- 6 當火勢失控時，須採取棄船行動。指導船員準備好船上所有逃生設備，並在離船前檢查所有乘客是否穿上救生衣
- 7 召集乘客安排疏散
- 8 遇事後應 24 小時內以書面向海事處作詳細報告

## 4.3 機艙火警

若船上機艙發生火警，船長應：

- 1 響火警鐘及緊急信號
- 2 如情況許可，將船隻停靠在安全地點或遠離其他船隻
- 3 停止引擎、切斷電源。指導輪機長及船員關閉燃油供應閥，指示輪機長及船員利用便攜式滅火器、消防泵及船上適當的設備進行滅火
- 4 向公司/營運主管、海事處及消防處通報事故發生的時間和船隻位置，並在需要時要求援助
- 5 向乘客廣播並讓他們保持冷靜，通知乘客穿上救生衣並等待進一步指示
- 6 如果乘客安全受到威脅，將他們轉移到安全區域
- 7 若情況變壞，需清點船員人數，並確保機艙內無人滯留。關閉機艙門及相關通風裝置熄滅火源，如有可能同時進行機艙櫃面冷卻
- 8 如果火勢失控，須採取棄船行動。指導船員準備好船上所有逃生設備，並在離船前檢查所有乘客是否穿上救生衣
- 9 召集乘客安排疏散
- 10 遇事後應 24 小時內以書面向海事處作詳細報告

#### 4.4 墮海事故

若發生船上有人墮海，船長應：

- 1 轉舵(墮海者從左舷墮海轉左舵，墮海者從右舷墮海轉右舵)
- 2 拋出附有自亮燈的救生圈到落水人士的位置，需要時使用探照燈
- 3 指派瞭望員協助尋找落水人士的位置
- 4 調頭及展示 O 旗或施放三長信號
- 5 駛往下風位置並視察四周交通情況，小心地救起落水人士
- 6 施行適當應急措施及向公司/營運主管、海事處及消防處通報事故發生的時間和船隻位置

#### 4.5 擱淺事故

若發生船隻擱淺，船長應：

- 1 關閉主機和發電機
- 2 響七短一長的緊急信號知會附近船隻及船員
- 3 向公司/營運主管和海事部門通報事故發生的時間和位置，並妥善記錄重大事件，視乎情況要求援助
- 4 施放擱淺信號(日間:三個黑球；夜間:兩盞環紅燈懸掛同一垂直線上及錨燈)
- 5 向乘客廣播並讓他們保持冷靜
- 6 通知乘客穿上救生衣
- 7 安排船員檢查船舶損壞狀況及是否有漏油狀況
- 8 安排船員檢查油櫃油位，確認有否進水或漏油狀況
- 9 觀察四周並留意海面狀況
- 10 查詢船上是否乘客/船員有受傷，若需要提供急救處理
- 11 若船隻出現輕微入水，安排船員使用緊急水泵進行清理
- 12 防止船隻漂向岸邊
- 13 透過鳴笛和展示燈光訊號吸引附近船隻尋求幫助
- 14 留意潮汐變化
- 15 如船隻有沉沒危險，應棄船。指導船員準備好船上所有逃生設備，並在離船前檢查乘客是否穿上救生衣
- 16 遇事後應 24 小時內以書面向海事處作詳細報告

## 4.6 棄船

當需要棄船時，船長應：

- 1 發出緊急信號並通知公司/營運主管和海事處船隻疏散的時間和位置
- 2 通知所有船員穿上救生衣
- 3 確保主機、所有機械和燃油供應管路已關閉
- 4 通知乘客穿上救生衣並留在座位上，指示船員協助乘客、嬰兒及小童穿上救生衣
- 5 指示船員到船隻疏散點施放救生圈
- 6 向船員及乘客宣布棄船
- 7 指示船員協助乘客撤離並留在駕駛台監督疏散
- 8 檢查客艙、房間和各層甲板確認無遺留乘客和船員後撤離
- 9 遇事後應 24 小時內以書面向海事處作詳細報告

## 4.7 協助救傷

如果船上的乘客/船員感到不適，船長應：

1. 為病人安排一個遠離人群的合適場所
2. 向公司/營運主管和海事部門通報事件發生的時間和船隻的位置，並妥善記錄事件。若需要要求公司/營運主管代安排救護車服務
3. 查詢船上是否有醫療人員並向其請求協助
4. 登記病人個人資料及查詢病歷(若適用)
5. 檢查病人的呼吸、脈搏、體溫
6. 協助病人保持體溫並提供急救服務（若適用）
7. 確認船隻到達碼頭時間和救護車服務

## 4.8 通訊訊息

### 4.8.1 船員與船上其他人員之間的內部通訊方式

- 船舶配備船上手機/對講機，用於作業時船員間的內部通訊
- 船舶配備廣播系統 (P.A.) 作為船上船員和乘客之間的內部通訊。船長可以使用 P.A.於航行期間或緊急情況下向乘客提供安全資訊

### 4.8.2 尋求外部資源援助的外部通訊方式

- 船上設有甚高頻無線電話站。操作時，船長應持續監聽適當的 VHF 頻道。如需尋求外部資源的協助，請透過 VHF 無線電話或行動電話 (2233 7801) 聯絡船舶交通中心 (呼號：Mardep)。船隻航行監察中心 (MD VTC) 24 小時監察船隻交通。若發生緊急情況，請酌情透過 VHF 無線電話發送 DSC 遇險警報。
- VTC 負責監控其雷達網路範圍內的所有活動，以實現港口服務的順利運行
- 船上也配備手機，用於與外界及公司溝通

### 4.8.3 與海事處海上救援協調中心 (MRCC) 的通訊方式

- MRCC 全天 24 小時運作。它配備了先進的 GMDSS，包括 DSC 系統和高功率船用 VHF。DSC 系統可以接收船舶 DSC 產生的求救訊號。
- 在海上緊急情況下，船長可透過 DSC 遇險警報或手機 2233 7999 聯繫 MRCC 請求援助。

### 4.8.4 香港特別行政區各政府部門提供的緊急服務

- 水警 (MARPOL) - 水警在香港水域範圍內巡邏，並向 MRCC 提供支援。可提供搜救、離島緊急疏散、船舶故障須護航等緊急服務
- 消防處 (FSD) - 消防處可在香港水域內所有地區提供消防服務

#### 4.9 緊急聯絡人/電話號碼

公司/部門	電話號碼	備注
公司聯絡人		24 小時
公司第二聯絡人		若未能聯絡公司聯絡人
海事處船隻航行監察中心		VHF channel X
海事處海上救援協調中心		VHF channel X
水警		
消防處		

#### 4.10 緊急應變演習

船長應按 <年度緊急應變演習計劃> 安排合適時間與船員進行緊急應變演習。船員須瞭解自己在緊急事故應變計畫中各種緊急狀況下的角色和責任，並熟習相關程序和流程。

年度緊急應變演習計劃 - 年份 _____													
緊急應變演習		月份											
演習號碼	演習種類	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	撞船事故												
2	客艙火警												
3	機艙火警												
4	墮海事故												
5	擱淺事故												
6	棄船												

完成演習後，船長需與船員進行總結，討論演習結果及改善事項，以協助安全統籌人持續改善緊急應變計畫。

## 第五章 本地安全管理系統統查核

### 5.1 本地船舶安全管理系統(LSM)安全統籌人

安全統籌人由公司營運商任命並負責以下事項：

- 實施並監控本地安全系統；
- 依需要對船舶運作進行定期查核；
- 進行**危險**評估以防止意外和未遂事故（第 5.2 節）；
- 調查事故（意外和未遂事件）的原因並採取行動防止再次發生（第 5.3 節）；
- 進行分析和審查/引入程序；及
- 進行本地安全系統自我評估（第 5.4 節）。

### 5.2 **危險評估**

「危險」是指任何可能造成傷害的狀態、行為或情況。公司應透過識別潛在危險並提供安全的船上環境來防止事故（意外和未遂事件）發生。步驟如下：

1. 尋找危險；
2. 找出造成危險的可能原因；
3. 採取措施防止事故發生；及
4. 不時審視步驟 1 至 3。

## 危險評估

危險評估					
	危險	地點	可能原因	防止措施	備註
例子一	火警	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 機艙</li> <li>● 駕駛室</li> <li>● 客艙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 燃油洩漏</li> <li>● 在可燃物料附近進行高溫作業</li> <li>● 電氣故障</li> <li>● 吸煙</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定期檢查及保養</li> <li>● 維持整潔環境</li> <li>● 確保電力設備安裝及保養妥當</li> <li>● 船上禁止吸煙</li> </ul>	
例子二	高空墜下	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 任何地點</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 不安全 / 不當使用梯子、舷梯等設備</li> <li>● 光滑的地面</li> <li>● 缺乏認識</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 定期維護設備</li> <li>● 妥善整理地方</li> <li>● 使用適當的墜落保護系統，如護欄</li> <li>● 訓練人員正確使用梯子、高架平台等</li> </ul>	
例子三	窒息	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 密閉空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 缺乏氧氣</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 進入空間前和進入空間時提供足夠的通風</li> <li>● 由合格人員進行氣體檢查</li> <li>● 進入空間時攜帶氣體探測器</li> </ul>	
例子四	中暑	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 任何地點</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 在炎熱及潮濕的環境工作</li> <li>● 劇烈體力消耗</li> <li>● 水分不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 確保適當的通風</li> <li>● 提供定期休息</li> <li>● 確保足夠的補充水分</li> </ul>	
例子五	舉起重物時受傷	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 任何地點</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 不良姿勢</li> <li>● 滑倒、絆倒、跌倒</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 使用起重設備</li> <li>● 保持工作區域清潔、無雜物</li> <li>● 為船員提供正確起重技術的培訓</li> </ul>	
填寫人員：				日期：	

## 5.3 事故報告與調查

### 5.3.1 意外

發生意外時，船長應依本手冊第四章的規定向公司緊急聯絡人及機構報告。

處理事故後，船長/安全統籌人須調查意外成因，擬訂及執行防止意外再次發生的措施，並填寫 <事故報告表>。

安全統籌人對船舶進行定期查核時須檢視該等措施的執行成果，並用於改善第 5.2 節的評估。

### 5.3.2 未遂事件

公司鼓勵報告未遂事故，以保持和提高安全意識。

未遂事件可以定義為未發生意外的危險情況。

船上發生未遂事件時，船長/安全統籌人須調查事件成因，擬訂及執行防止未遂事故再次發生的措施並填寫 <事故報告表>。

安全統籌人對船舶進行定期查核時須檢視該等措施的執行成果，並用於改善第 5.2 節的評估。

## 事故報告表

船隻名稱：		事故日期及時間：	
擁有權證明書號碼：		地點：	
事故性質	意外 / 未遂事件		
事故描述	(可參閱 M.O. 822)		
事故成因			
預防措施			
填寫人員：		日期：	
預防措施核實人員：		核實日期：	

## 5.4 改善本地安全管理

為了提高本地安全管理系統的性能和效益，安全統籌人須定期對本地安全管理系統進行自我評估。

### 5.4.1 自我評估

安全統籌人須定期於船舶運作進行查核並使用<本地安全管理自我評估表>進行自我評估，填寫查核結果及擬定改善措施，並於下次的定期查核檢視該改善措施的實行及有效性。

安全統籌人須每年使用<本地船舶安全管理自我評估表>進行最少一次自我評估，並於更新驗船證明書前遞交海事處品質管理組。

### 5.4.2 本地安全管理的改進

為持續提高本地安全系統的效益，安全統籌人須：

1. 定期檢討第 5.2 節中對各危險所制定的防止措施；
2. 定期對船舶進行查核，以確認<事故報告表>中的預防措施及<本地安全管理自我評估表>中的改善措施已有效執行；
3. 根據海事處建議對本地安全管理手冊持續進行修訂。

## 本地安全管理自我評估表

公司名稱：	評估日期：	
船隻名稱：	擁有權證明書號碼：	
<b><u>1. 安全政策</u></b>		
Y / P / N*		
1.1	制定並實施安全政策	
1.2	所有員工已知悉公司安全政策	
1.3	船上已張貼公司安全政策	
<b><u>2. 資格檢視機制</u></b>		
Y / P / N*		
2.1	船員持有有效的證書及執照	
2.2	新船員已接受入職培訓和船上熟習訓練	
2.3	已更新船員證書檢查表、新船員入職培訓和船上熟習訓練	
<b><u>3. 船舶操作程序</u></b>		
Y / P / N*		
3.1	制定船舶運作程序，當中可能包括： <ul style="list-style-type: none"> <li style="color: red;">● 航前準備程序</li> <li>● 低能見度下航行</li> <li style="color: red;">● 新船員的人職培訓</li> <li>● 安全繫泊</li> </ul>	
<b><u>4. 緊急程序</u></b>		
Y / P / N*		
4.1	制定緊急情況程序，其中可能包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>● 撞船</li> <li>● 客艙火警</li> <li>● 機艙火警</li> <li>● 人員墮海</li> <li>● 擱淺</li> <li>● 棄船</li> </ul>	
4.2	按計劃進行的緊急應變演習	
4.3	緊急聯絡表已備存在船上	

<u>5. 本地安全管理系統評估</u>		Y / P / N*
5.1	制定事故調查程序，包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>● 事故報告，包括意外及未遂事件</li> <li>● 成因調查</li> <li>● 採取的預防措施</li> </ul>	
5.2	有效進行危險評估及執行防止措施	
5.3	確認改善措施已有效執行	
<p>* Y – 表示完全符合本地安全管理系統  P – 表示部份符合本地安全管理系統  N – 表示不符合本地安全管理系統</p>		
<p>可改進事項：</p>		
<p>改善措施：</p>		
<p>安全統籌人姓名及簽署：</p>		
<p>日期：</p>		