

实施专家所提供的考虑、2012 年 10 月 1 日南丫岛附近撞船事故调查委员会(COI) 建议

及 10 项改善措施计划表

(优先种类 - 紧要的)

项目 I : CoI 专家 Captain Pryke

项目 II : CoI 专家 Dr. Neville A Armstrong

项目 III : CoI 报告

项目 IV : 海事处 10 项改善措施

(2013 年 7 月 17 日)

优先种类 - 紧要的

指措施应最优先实施及不涉及法例修改

咨询及实施计划表(计划表)

A: 会在 2013 年 9 月修订相关工作守则, 新修订的工作守则公布六个月后实施。

B: 会在 2013 年 9 月修订相关工作守则。新修订的工作守则公布后一年实施。

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
I	Captain Pryke 所提议对提高本地载客船的安全管理的 14 项建议简述予考虑		
	(8) 所有载客超过 100 人的船只在黑夜时间及能见度较低时, 驾驶台除船长外, 须加派一名瞭望员当值, 而高速船则在任何时间都须有一名瞭望员在驾驶台当值。	2006 年版 COP, 第 XII 章将会修改以加上所有载客超过 100 人的船只在黑夜时间及能见度较低时, 驾驶台除船长外, 须加派一名瞭望员当值, 而高速船则在任何时间都须有一名瞭望员在驾驶台当值。 所有负责瞭望工作的海员须至少每五年进行一次视力测试。瞭望员的视力标准 - 见附件。	B
	(9) 规定所有载客超过 100 人的载客船只必须备存应变部署表, 让每名船员知悉发生紧急事故时其须执行的职务。	2006 年版 COP, 第 II 章, 第 6 节将会修改为规定所有载客超过 100 人的载客船只必须备存应变部署表, 让每名船员知悉发生紧急事故时其须执行的职务。	A
II	Dr. Neville A Armstrong 在其专家报告内(第 2 部分)对于船只安全及监管的 59 项考虑		

项目	建议	实施	优先种类-紧要的
	<p><u>水密舱壁及进出口</u></p> <p>第 19 项考虑: 现时规范已涵概了在于设计时间及验船阶段所需的水密门需求。</p> <p>(a) 提议有铰链的水密门须有最多 800mm 宽及其门坎位于不多于干舷甲板 2.5m 以下及每一门边须写上“此门须常关及紧闭”。在任何一个船体只能有一个有铰链门(在双体船上,每个船体只有一个门),有铰链门须安排向前推除非门设在艙舱及高风险的地方而需要向舱内开入。</p>	<p>2006 年版 COP, 第 IIIA 章, 第 2.6 节会修改以加上:</p> <p>(i) 有铰链水密门的尺寸需符合船只设计;</p> <p>(ii) 永久标志以提醒注意该水密门应常关及紧闭;</p> <p>(iii) 水密门打开的方向(向外);</p> <p>(iv) 水密门需有警报指示设于驾驶室;</p> <p>(v) 水密门的快速关闭器需设计合适的开关速度 (适用于新船)。</p>	<p>A</p>

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
	<p>(b) 建议有铰链的水密门应配有门扣及快速关闭器使能够在门所位于的舱壁两面都可控制的。当船只在正常状态下，水密门的完全关闭速度不多于 90 秒。所有有铰链水密门应设有其在关闭或开趟时状态的显示器，显示器需设于驾驶室，而有声音的警报须设于门的两面。</p>		
III	CoI 报告(468 段)的第 VI 部分内所列的 13 项建议去防止事件的再发生		
	<p>(5) 所有容许装载多过 100 客的船只： (i) 在昏暗的时刻及能见度低时，除船长外，应在驾驶室设有一名瞭望员及高</p>	<p>建议与 Captain Pryke 在以上项目 I(8)及 I(9)所述相同。</p>	<p>B</p>

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
	<p>速船应长时设有一名瞭望员。</p> <p>(ii) 应有船员职责部署表, 让每名船员知悉其在紧急时的职责。</p>		A
	<p>(7) 海事处应:</p> <p>(i) 修改验船证明书的型式并陈述最低的法定要求及取代使用“X”为规定的数量。</p> <p>(ii) 要求船东在船上的每件救生衣上印有船名。</p> <p>(iii) 修改现时查核救生衣的方法并确定救生衣储存容易拿取的位置及它们是实际在船上。</p>	<p>海事处会实施(i) 和(iii)</p> <p>2006 年版 COP, 第 VII 章将会加入第 15 节:</p> <p>15. 第 I 类别船只的救生衣</p> <p>15.1 第 I 类别船只的救生衣须符合以下要求:</p> <p>(a) 在船上的每件救生衣上印有船名或拥有权证明书编号。</p>	<p>A</p> <p>A</p>

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
	<p>(iv) 要求船东提供足够指示指示救生衣位置。</p> <p>(v) 要求示范如何穿着救生衣(船员或图片展示)；如可能，安装录像机以便播出安全简介及示范用途，及</p> <p>(vi) 要求船东及营运者在乘客上落的码头用录像机广播或用宣传海报示范如何穿着救生衣。</p>	<p>(b) 提供足够救生衣位置指示。</p> <p>(c) 示范(船员或图片展示)如何穿着救生衣，使用其他救生设备及在紧急情况下的逃生步骤。而所有装载多过[100]客的船只，另须安装录像播放器以便播放以上示范及安全简介，及</p> <p>(d) 在乘客上落的码头用录像播放器广播或用宣传海报示范如何穿着救生衣(只限于有供乘客上落的指定码头的营运者)。</p> <p>2006年版 COP 附件 U-5 第一节 “在载客航行之前，船主须向所有乘员简报救生衣、救生浮具及救生圈的使用方法与安放位置，及在紧急情况下的逃生步骤。” 将被取消。</p>	

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
	(12) 海事处需要求水密门装置警报并设于驾驶室内以显示该门是开或关的情况及有适当标示。	此建议与 Dr. Neville A Armstrong 在以上项目 II(x)所述相同。	A
IV	海事处的 10 项改善措施		
	7. 检讨本地渡轮和小轮的最低安全人手编配水平	<p>2006 年版 COP 第 XII 章将会修改以加入：</p> <p>为确保人手编配水平适当，尤其须有足够人手处理紧急情况，渡轮和小轮的最低安全人手编配水平，在厘定有关水平时考虑以下两点：</p> <p>(i) 在厘定渡轮或小轮的最低安全船员人数时，除了应付一般紧急情况外，亦必须考虑应付在其他特定紧急情况（包括撞船、触礁、火警、弃船）所需人手；以及</p>	B

项目	建议	实施	优先种类-紧 要的
		<p>(ii) 载客超过 100 人的船只，在夜间或有雾的天气情况下，应在人手编制中调配一名船员协助船长进行瞭望工作。见项目 I(8) 瞭望员的视力要求。</p> <p>(厘定渡轮或小轮的最低安全船员人数时，可参考载于海事处网页本地船只检验工作小组委员会 2013 年 5 月 30 日(第十八次会议)会议文件 5/2013 号 “渡轮及小轮最低安全船员人数” 。)</p>	