

本地船只咨询委员会

本地船只检验工作小组委员会

香港第 I 类别本地船只
的座椅支承及固定装置标准

目 的

本文件载述为跟进《2012 年 10 月 1 日南丫岛附近撞船事故调查委员会报告》（调查委员会报告）的建议而将于香港第 I 类别本地船只采用的座椅支承及固定装置标准。

背 景

2. 调查委员会报告提出的建议之一是修订《工作守则—第 I、II 及 III 类别船只安全标准》（工作守则），订明用以衡量甲板座椅固定装置是否稳妥的实际数值或标准，而该数值或标准除应考虑正常航程的负荷外，亦应计及发生海上事故时船尾异常倾斜的情况（见第 468(9) 段）。

第 I 类别本地船只座椅支承及固定装置的建议标准

3. 海事处已就适合本地船只的座椅安排进行研究，并建议对新建船只加入以下规定：

3.1 所有乘客座椅（连同其支承及甲板固定装置）应设计至最少能承受朝船只下列方向施加的静力：

- (a) 向前：2.25kN；
- (b) 向后：1.5kN；
- (c) 横向：1.5kN。

3.2 座椅应由座垫框架、座椅垫和椅背组成。作用于座椅上向前的或向后的力应水平地作用于座垫以上350毫米处的椅背上。作用于座椅上横向的力应水平地作用于座椅垫处。若一套座椅由几个座位组成，则这些力在试验时应均匀地作用于每个座位上。

3.3 当力作用到一张座椅上时，应考虑到船上座椅的朝向。例如，座椅朝向侧边，则船上横向力应作用于座椅的前后；船上向前的力应作用于座椅的横向。

3.4 用于测试的每一套座椅，应使用类似于在船上将其固定在甲板结构上的方式固定在支承结构上，虽然某一刚性支承结构可用于这些测试，但最好采用具有与船上支承结构一样强度和刚度的支承结构。

3.5 第3.1(a)、(b)和(c)段所述的力应通过一半径为80毫米，宽度至少等于座椅宽的圆柱表面作用于座椅，该表面应至少配有一个力传感器，以测出作用的力。

3.6 符合下列条件的乘客座椅视为可以接受：

- (a) 在受到第3.1(a)至(c)段所述的力作用下，在力作用点测得的永久性位移不超过400毫米；
- (b) 测试期间，座椅所有部件、座椅底座或其他附件均未完全脱落；
- (c) 即使一个或多个固定装置部分松脱，座椅仍能系固；
- (d) 在整个测试期间，所有锁紧系统一直锁紧。在测试过后，调整和锁紧系统无须可以运作；以及
- (e) 座椅乘客可能触及的硬质部件，须做成半径至少为5毫米的曲面。

3.7 座椅静力测试报告须提交海事处备存。

4. 现时使用玻璃纤维强化塑料建造甲板的船只，须使用穿过甲板的螺栓和螺栓母固定乘客座椅。

5. 现有渡轮如符合以下条件，或可获准在第三层甲板设置可移动的乘客座椅：

(i) 船速不超过 15 节；

(ii) 船体总长度不少于 59 米；

(iii) 可移动的乘客座椅的数目不超过 24；

(iv) 可移动的乘客座椅的重量不超过 5 公斤。

未来路向

6. 海事处计划于2014年向本地船只咨询委员会提议通过建议的座椅支承及固定装置标准。工作守则稍后须予修订，以实施新标准。

征询意见

7. 请委员就本文件第3至5段所载有关座椅支承及固定装置的建议标准提出意见。

海事处

2013 年 12 月