

本地船只咨询委员会  
本地船只检验工作小组委员会

就《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《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》)<sup>1</sup>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。

### “**限界线(margin line)**”的释义

3. 《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。<sup>2</sup>

4. 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”。

---

<sup>1</sup> Dr Neville Anthony Armstrong, 《Expert Report (Part 2)》, 2013 年 3 月 5 日, 载于 [www.coi-lamma.gov.hk/pdf/docs/Expert\\_Report\\_Part2\\_prepared\\_by\\_Dr\\_Armstrong.pdf](http://www.coi-lamma.gov.hk/pdf/docs/Expert_Report_Part2_prepared_by_Dr_Armstrong.pdf) (只有英文版)。

<sup>2</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》, 第 A-30、31 段, 建议 14。

## 稳性计算书的批核

5. 《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。<sup>3</sup> 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《高速船安全守则》条文的提述

6. 根据《工作守则》第 XI 章第 3.1 节，破舱稳性应符合《高速船安全守则》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)”应为“附件 7 第 2 节”。<sup>4</sup> 海事处建议正如 Dr Armstrong 所指作出更正。

## “特许机构(authorized organization)”的释义

7. 《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

8. 根据《商船(本地船只)(安全及检验)规例》(第 548G 章)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。<sup>5</sup>

9. 海事处认为，《商船(本地船只)(安全及检验)规例》第 9(1)

---

<sup>3</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-35 段，建议 56。

<sup>4</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-37 段，建议 58。

<sup>5</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-2、3 段，建议 24、25。

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”

10. 《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。<sup>6</sup> 海事处建议，澄清“入级船级社的船只”为以海事处认可船级社标准建造的船只，并获发船级社的证书，并澄清只有继续维持入级海事处认可船级社的船只才可向船级社提交资料审批，而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船级社的船只的审批方法。

### “非入级船只”的称谓

11. 《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”)。<sup>7</sup> 海事处建议将《工作守则》中所提及的“not classed vessel”澄清为非入级海事处认可船级社的船只(英文版“not classed with a classification society recognized by the Marine Department”)。

### 提交图则及资料

12. 《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”。<sup>8</sup> 海事处同意，并建议作出上述修订。

---

<sup>6</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-9 至 B-11 段，建议 31。

<sup>7</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-8 段，建议 30。

<sup>8</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-12 段，建议 32。

## 《工作守则》第 II 章第 7 节表 1

13. 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”。<sup>9</sup> 海事处同意，并建议作出上述修订。

14. Dr Armstrong 认为，《工作守则》第 II 章第 7 节表 1 第 A12 项“航行灯座位位置 - 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”。<sup>10</sup> 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

15. 《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。<sup>11</sup> 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，包括逃生标示、禁止吸烟标示、穿着救生衣指示、逃生布置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

16. 《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”。<sup>12</sup> 海事处同意，并建议作出上述更正。

## 船上改装

17. 《工作守则》第 IV 章第 9 节列出船只进行改装前须向海事

---

<sup>9</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-25 段，建议 45。

<sup>10</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-26 段，建议 46。

<sup>11</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-27 段，建议 47、48。

<sup>12</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-28 段，建议 49。

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 the impact of modification on damage stability or watertight sub-division and floodable length，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不良影响，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。”<sup>13</sup> 海事处同意，并建议作出上述修订。

### 冗余应急供电

18. 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 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最深载重线”。<sup>14</sup> 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

19. 《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。<sup>15</sup> 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。

---

<sup>13</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 A-20 段，建议 7。

<sup>14</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 A-26 至 A-29 段，建议 12、13。

<sup>15</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-36 段，建议 57。

## 备存船上的图则

20. 《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”。<sup>16</sup> 海事处同意，并建议作出上述修订。

## 机房通风管的挡火闸

21. 《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 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。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 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

22. 《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。<sup>17</sup> 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。

## 未来路向

23. 视乎小组委员会的意见，海事处会如上文所述跟进各项杂

---

<sup>16</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-23 段，建议 43。

<sup>17</sup> 《Dr Armstrong 專家報告》，第 B-33 段，建议 54。

项修订建议，并征求本地船只咨询委员会的支持，然后于适当时候修订《工作守则》。

## 征询意见

24. 请委员就上文各项杂项修订建议提出意见。

海事处  
2014年8月