

臨時本地船隻諮詢委員會

國際海事組織第二十二次大會通過 《1972 年國際海上避碰規則》修正案

目 的

1. 本文件旨在諮詢委員對下文第 3 段所述香港商船規例的修訂建議。修例建議旨在把新國際要求付諸實行。

背 景

2. 2001 年 11 月 29 日，國際海事組織(IMO)第二十二次大會以第 A.910(22)號決議通過《1972 年國際海上避碰規則》修正案。修正案定於 2003 年 11 月 29 日起全球生效，現附載於本文件，以便參考。

修訂現行法例

3. 《1972 年國際海上避碰規則公約》適用於香港註冊船舶和香港水域內任何船隻，藉着《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(第 369N 章)付諸實行。經 IMO 第 A.464(XII)號、第 A.626(15)號、第 A.678(16)號和第 A.736(18)號決議修正的《1972 年國際海上避碰規則》第 3 條、第 8 條、第 18 條、第 23 條、第 31 條、第 33 條、第 35 條、附件 I 和附件 III 受到影響，《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(第 369N 章)附表收錄整套避碰規則。

實施國際要求

4. 《1972 年國際海上避碰規則公約》適用於香港，實施全球生效的任何公約修正案，是我們應有責任所在。由於本文件第 3 段所述的條文即將生效，所以我們得與國際要求保持一致，把這些修正案付諸實行。為着把這些修正案在香港付諸實行，我們要修訂本文件第 3 段所指的現行法例。

諮 詢

5. 請委員就我們建議對香港註冊船舶和香港水域內任何船隻實施國際要求發表意見。

文件提交

6. 海事處署理高級驗船主任李耀光先生會講解這份文件。

海事處技術政策部航運政策科

2002 年 7 月

第 A.910(22)號決議
2001 年 11 月 29 日通過
(議程第 14 項)

《1972 年國際海上避碰規則》修正案

大會，

憶及《1972 年國際海上避碰規則公約》(下稱“該公約”)關於該規則修正案的第 VI 條，

審議了海上安全委員會第七十三次會議通過的、按照公約第 VI 條第 2 款傳送給所有締約當事國的《1972 年國際海上避碰規則公約》修正案和海上安全委員會對修正案生效的建議，

1. 按照該公約第 VI 條第 3 款通過本決議附件所載的修正案；
2. 按照該公約第 VI 條第 4 款決定，除非在 2002 年 5 月 29 日以前有多於三分之一的締約當事國反對修正案，否則修正案在 2003 年 11 月 29 日生效；
3. 要求秘書長遵照該公約第 VI 條第 3 款將本決議傳送給所有締約當事國供接受；
4. 請各締約當事國在 2002 年 5 月 29 日以前提交對修正案的反對，此後修正案會視為得到接受，按照本決議的決定生效。

附 件

《1972 年國際海上避碰規則》修正案

1 第 3 條：(a)款修正如下：

“(a) “船舶”一詞，包括用作或能夠用作水上運輸工具的各种水上航行器，包括非排水航行器、地效船和水上飛機。”

增加新的(m)款如下：

“(m) “地效船”一詞，指多式艇筏，主要運作方式為利用地面效應原理貼近海面飛行。”

2 第 8 條：(a)款修正如下：

“(a) 如情況許可，任何避碰行動應按本部分的條款進行，並應是果斷的、及時的並充分注意運用良好的船藝。”

3 第 18 條：增加新的(f)款如下：

“(f)(i) 地效船在起飛、着陸和貼近水面飛行時應遠離所有其他船舶，避免妨礙其航行。

(ii) 地效船在水面上航行時應如機動船般遵守本部分的條款。”

4 第 23 條：增加新的(c)款如下，下款編號相應修正：

“(c) 地效船在起飛、着陸和貼近水面飛行時，除了顯示本條(a)款所訂明的燈以外，還應顯示一盞高亮度的環照紅色閃光燈。”

5 第 31 條修正如下：

“水上飛機或地效船在不能顯示其特性和位置符合本部分條款規定的號燈或號型時，則應顯示其特性和位置盡可能類似的號燈和號型。”

6 第 33 條：(a)款修正如下：

“(a) 長度為 12 米或大於 12 米的船舶，應配備一個號笛；長度為 20 米或大於 20 米的船舶，除了號笛以外，另應配有一個號鐘；長度為 100 米或大於 100 米的船舶，另應配有一面號鑼。號鑼的音調和聲音不能與號鐘混淆。號笛、號鐘和號鑼應符合本規則附件 III 中的規格。號鐘或號鑼，或這兩者，可由與其有相同聲音特性的其他設備代替，但應總是可以用手動鳴放規定的聲號。”

7 第 35 條：增加新的(i)款如下，下款編號相應修正：

“(i) 長度為 12 米或大於 12 米但少於 20 米的船舶，不要求鳴放本條(g)款和(h)款規定的鐘號，但如果不這樣做，則應每隔不超過 2 分鐘鳴放其他有效聲號。”

8 附件 I 第 13 節修正如下：

“13. 高速船”

- (a) 高速船的桅燈可置於相應於船寬度、低於本附件第 2(a)(i)款規定的高度上，但由舷燈和桅燈形成的三角形的基角，在側視時不應少於 27°。
- (b) 本附件 2(a)(ii)款要求，在長度為 50 米或大於 50 米的高速船上，前桅燈與主桅燈的垂向間距離為 4.5 米，只要該距離不少於以下公式算出的數值，則可修改：

$$y = \frac{(a+17\Psi)C}{1000} + 2$$

- 其中： y 主桅燈高出前桅燈的高度，以米為單位；
a 在航行狀態，前桅燈高出水面的高度，以米為單位；
在航行狀態，縱傾度數；
C 桅燈的水平間距離，以米為單位。

9 附件 III

第 1 條 — 號笛：(a)款修正如下：

“(a) 頻率和可聽距離

該信號的基本頻率應在 70-700 赫茲的範圍內。應由包括基本頻率和(或)一個或多個更高頻率、在 180-700 赫茲(+/-1%)(用於長度為 20 米或大於 20 米的船舶)，或在 180-2100 赫茲(+/-%)(用於長度少於 20 米的船舶)的

參照〈1994 年高速船規則〉和〈2000 年高速船規則〉

範圍內，並具有下述第 1 條(c)款中規定的聲壓級的那些頻率來確定笛號的可聽距離。”

(c) 款修正如下：

“(c) 聲號的聲強和可聽距離

船上裝的號笛，在號笛的最大聲強方向上，距其 1 米處，在 180-700 赫茲(+/-1%)(用於長度為 20 米或大於 20 米的船舶)，或在 180-2100 赫茲(+/-%) (用於長度少於 20 米的船舶)的頻率範圍內的至少一個 1/3 倍頻帶中，應有一個不少於下表中所列相應數值的聲壓級。”

船舶長度 米	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米， 相對於 2×10^{-5} 牛/米 ² 分貝	可聽距離 海里
200 或大於 200	143	2
75 或大於 75 但少於 200	138	1.5
20 或大於 20 但少於 75	130	1
少於 20	120 ^{*1}	0.5
	115 ^{*2}	
	111 ^{*3}	

*1 當測定頻率在 180-450 赫茲的範圍內

*2 當測定頻率在 450-800 赫茲的範圍內

*3 當測定頻率在 800-2100 赫茲的範圍內

第 2 條 — 號鐘或號鑼：(b)款修正如下：

“(b) 構造

號鐘和號鑼應由抗腐蝕金屬製成，設計成能發出清晰音調。鐘口的直徑，對於長度為 20 米或大於 20 米的船舶，不應少於 300 毫米。可行時，建議使用機動鐘錘，保證敲力的恒定，但應可用手動操作。鐘錘的質量不應少於號鐘質量的 3%。”