

《商船(安全)(遇險訊號及避碰)規例》(第 369 章, 附屬法例 N) (《規例》)

相關修正

編號	規則/附件	舊條文	修正後的條文	說明
一、 根據 2001 年第 A.910(22)號決議修正《規例》附表				
1.	第 3 條(a)款	“船隻”、“船”(vessel)一詞, 包括用作或能夠用作水上運輸工具的各種水上航行器, 包括非排水航行器和水上飛機	“船隻”、“船”(vessel)一詞, 包括用作或能夠用作水上運輸工具的各種水上航行器, 包括非排水航行器、WIG 船和水上飛機	在船隻定義中加入 WIG 船
	第 3 條(m)款	無	“表面效應(WIG)船”一詞系指在主要作業模式時通過利用表面效應作用接近表面飛行的多模式船舶	新增加 WIG 船的定義
2.	第 8 條(a)款	如環境許可, 任何避碰行動均須是果斷的、及時的並妥為注意運用良好的船藝	採取的任何避碰行動均應符合本部分的條款並且, 在情況允許時, 應是明確的, 在充裕的時間裏作出並充分考慮到遵守良好的航海術	新規則強調避碰行動應符合該部分避碰規則的條款
3.	第 18 條.(f)款	無	(i) WIG 船在起飛、着陸和接近表面飛行時應避開所有其它船舶和避免妨礙它們的航行; (ii) 在水面上運行時, WIG 船應按機動船遵守本部分的規則	新增加對 WIG 船的要求
4.	第 23 條(c)款	無	WIG 船應僅在起飛、着陸和接近表面飛行時在本條第(a)款規定的號燈外顯示一盞高亮度環繞頻閃紅燈。	新增加對 WIG 船的額外號燈要求
5.	第 31 條	任何水上飛機陳示特性和位置符合本部條文訂明的號燈或號型, 如並不切實可行, 則該水上飛機須陳示特性和位置盡可能相類的號燈和號型	任何水上飛機或 WIG 船陳示特性和位置符合本部條文訂明的號燈或號型, 如並不切實可行, 則該水上飛機或 WIG 船須陳示特性和位置盡可能相類的號燈和號型	允許 WIG 船盡可能顯示規則所要求的號燈或號型

編號	規則/附件	舊條文	修正後的條文	說明
6.	第 33 條 (a)款	長度為 12 米或大於 12 米的船隻，須配備一個號笛和一個號鐘；長度為 100 米或大於 100 米的船隻，則另須配有一面號鑼，號鑼的音調和聲音不能與號鐘混淆。號笛、號鐘和號鑼須符合本規則附件 III 的規格。號鐘或號鑼或兩者，可由與其有相同聲音特性的其他設備代替，但須總是可手動鳴放訂明的聲號	長度等於或大於 12 米的船舶應配有號笛，長度等於或大於 20 米的船舶除號笛外還應配有一只號鐘，長度等於或大於 100 米的船舶應另外配有其音調和聲音不會與號鐘混淆的號鑼。號笛、號鐘和號鑼應符合本規則附件 III 的規定。號鐘或號鑼或兩者可由具有相同聲音和特性的其它設備代替，但應總能手動發出規定的聲號	新規則不再要求長度在 12 至 20 米之間的船隻配備號鐘
7.	第 35 條 (i)款	無	長度等於或大於 12 米但小於 20 米的船舶不必發送本條第 (g)和(h)款規定的鐘號。但是，如果不發送的話，船舶應有間隔時間不超過 2 分鐘的某種其它有效聲號	因應第 33 條(a)款的修正，取消對於長度在 12 至 20 米之間的船隻關於鐘號的強制要求，可由其它有效聲號替代
8.	附件 I 第 13 節	高速艇筏 長度與寬度比例小於 3.0 的高速艇筏的桅燈，可安置於相應於艇筏寬度而低於本附件第 2(a)(i)段訂明的高度上，但由舷燈和桅燈形成的等腰三角形的基角，在側視時須不小於 27 度	高速艇筏* (a)高速艇筏的桅燈，可安置於相應於艇筏寬度而低於本附件第 2(a)(i)段訂明的高度上，但由舷燈和桅燈形成的等腰三角形的基角，在側視時須不小於 27 度。 (b)對於長度等於或大於 50 米的高速艇筏，可以修正本附件 2(a)(ii)款規定的前桅和主桅燈之間的 4.5 米的垂直距離，但該距離不應小於從以下公式中求得的值： $y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$ 式中： y 是主桅燈在前桅燈以上的高度，以米計；	新增高速艇筏的定義； (a)款的修正將以前僅適用於長度與寬度比例小於 3.0 的高速艇筏的桅燈特別安排（有條件豁免第 2(a)(i)段的要求）擴展到適用於所有高速艇筏； 新增加的(b)款允許長度等於或大於 50 米的高速艇筏的

編號	規則/附件	舊條文	修正後的條文	說明						
			<p>a 是前桅燈在營運狀況下在水面以上的高度，以米計；</p> <p>Ψ 是營運狀況下的縱傾角度；</p> <p>C 是各桅燈的橫向間距，以米計。</p> <p>*參看《1994年國際高速船安全規則》和《2000年國際高速船安全規則》</p>	<p>兩桅燈垂直間距在滿足一定條件的前提下，小於附件 I，2(a)(ii)款所規定的最小值</p> <p>以上修正的(a)和(b)款均較以往的相關要求更為寬鬆。</p>						
9.	附件 III 第 1 節(a) 款	<p>該訊號的基本頻率應在 70-700 赫的範圍內。</p> <p>笛號的可聽距離須由可包括基本頻率及／或一個或多於一個更高頻率、在 180-700 赫($\pm 1\%$)的範圍內並具有(c)分節規定的聲壓級的頻率而決定</p>	<p>該訊號的基本頻率應在 70-700 赫的範圍內。笛號的可聽距離須由可包括基本頻率及／或一個或多於一個更高頻率在內的下列頻率決定：對於長度等於或大於 20 米的船舶，在 180-700 赫($\pm 1\%$)的範圍內；或者，對於長度小於 20 米的船舶，在 180-2100 赫($\pm 1\%$)的範圍內並具有(c)分節規定的聲壓級的頻率而決定</p>	<p>新規則允許長度小於 20 米的船隻號笛使用更高的頻率</p>						
	附件 III 第 1 節(c) 款第一段和表格	<p>船隻上裝的號笛，在號笛的最大聲強方向，距其 1 米處，在 180-700 赫($\pm 1\%$)的頻率範圍內的至少一個 1/3 倍頻帶，須具有不小於下表中所列適當數值的聲壓級。</p> <table border="1" data-bbox="414 1125 929 1396"> <tr> <td data-bbox="414 1125 582 1396">船隻長度 (米)</td> <td data-bbox="582 1125 795 1396">1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米²(分貝)</td> <td data-bbox="795 1125 929 1396">可聽距離 (海里)</td> </tr> </table>	船隻長度 (米)	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米 ² (分貝)	可聽距離 (海里)	<p>船隻上裝的號笛，在號笛的最大聲強方向，距其 1 米處，在（對於長度等於或大於 20 米的船舶）180-700 赫($\pm 1\%$)的頻率範圍內或（對於長度小於 20 米的船舶）在 180-2100 赫($\pm 1\%$)的頻率範圍內的至少一個 1/3 倍頻帶，須具有不小於下表中所列適當數值的聲壓級。</p> <table border="1" data-bbox="1019 1173 1646 1412"> <tr> <td data-bbox="1019 1173 1220 1412">船隻長度 (米)</td> <td data-bbox="1220 1173 1456 1412">1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米²(分貝)</td> <td data-bbox="1456 1173 1646 1412">可聽距離 (海里)</td> </tr> </table>	船隻長度 (米)	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米 ² (分貝)	可聽距離 (海里)	<p>新規則對於長度小於 20 米的船隻，若使用較高頻率號笛時，其要求達到的聲壓級可以相應降低</p>
船隻長度 (米)	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米 ² (分貝)	可聽距離 (海里)								
船隻長度 (米)	1/3 倍頻帶聲壓級，距離 1 米，相對於 2×10^{-5} 牛頓/米 ² (分貝)	可聽距離 (海里)								

編號	規則/附件	舊條文			修正後的條文			說明
		200 或大於 200	143	2	200 或大於 200	143	2	<p>*1 當測定頻率在 180-450 赫範圍內時；</p> <p>*2 當測定頻率在 450-800 赫範圍內時；</p> <p>*3 當測定頻率在 800-2100 赫範圍內時。</p>
		75 但小於 200	138	1.5	75 但小於 200	138	1.5	
		20 但小於 75	130	1	20 但小於 75	130	1	
		小於 20	120	0.5	小於 20	120* ¹ 115* ² 111* ³	0.5	
	附件 III 第 2 節(b) 款	號鐘和號鑼須由抗腐蝕物料製成，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 米的船隻，不得小於 300 毫米；對於長度為 12 米或大於 12 米但小於 20 米的船隻，不得小於 200 毫米。 如屬切實可行，建議使用機動鐘錘，以確保證敲力的恆定，但須可用手動操作。鐘錘的質量不得小於號鐘質量的 3%。			號鐘和號鑼須由抗腐蝕物料製成，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 米的船隻，不得小於 300 毫米。如屬切實可行，建議使用機動鐘錘，以確保證敲力的恆定，但須可用手動操作。鐘錘的質量不得小於號鐘質量的 3%。			因應第 33 條(a)款的修正，取消對於長度在 12 至 20 米之間的船隻關於號鐘鐘口的直徑的要求
二、根據 2007 年第 A.910(22)號決議修正《規例》附表								
1.	附件 IV 第	用無線電報或任何其他通訊方法發出由莫爾斯碼			用任何通訊方法發出由莫爾斯碼組... - - - ... (SOS)組成的			取消已不再適用的無線電報

編號	規則/附件	舊條文	修正後的條文	說明
	1 節(d)款	組... - - - ... (SOS)組成的訊號	訊號	發送方式
	附件 IV 第 1 節(1)款	無線電報警報訊號	通過在下列頻道或頻率上發出的數字選擇性呼叫 (DSC) 發出的遇險警戒： (i) 甚高頻第 70 通道，或 (ii) 2187.5 kHz、8414.5 kHz、4207.5 kHz、6312 kHz、12577 kHz 或 16804.5 kHz 頻率上的中頻／高頻	取消已不再適用的無線電報報警訊號。新增 DSC 設備作為發出警報的方式
	附件 IV 第 1 節(m)款	無線電話警報訊號	船舶的 Inmarsat 或其他移動衛星業務提供商的船舶地球站發出的船到岸遇險警戒	取消已不再適用的無線電話報警訊號。新增國際海事衛星或其它衛星設備作為發出警報的方式
2.	附件 IV 第 2 節	除表示遇險和需要協助的目的外，禁止使用或陳示上述任何訊號；禁止使用可能與上述任何訊號混淆的其他訊號	除表示遇險和需要協助的目的外，禁止使用或陳示上述任何訊號；禁止使用可能與上述任何訊號混淆的其他訊號	英文版增加兩個標點符號，並無實質內容改動
3.	附件 IV 第 3 節	須注意《國際訊號規則》的有關部分、《商船搜救手冊》及下列訊號	請注意《國際信號規則》、《國際空中和海上搜救手冊》第 III 卷的有關章節和下列信號	更新有關搜救手冊的書名
三、更新 Cap.369N 第二條內的相關釋義				
1.	2(1)	“國際規則” (International Regulations) 指《1972 年國際海上避碰規則》*經政府間海事協商組織#決議 A464(XII)以及國際海事組織決議 A.626(15)、A.678(16)及 A.736(18)修訂的版本，並在附表列出者	“國際規則” (International Regulations) 指《1972 年國際海上避碰規則》，不包括規則第 39，40 和 41 條，並在附表列出者	更新以反映附表的改正

編號	規則/附件	舊條文	修正後的條文	說明
2.	2(1)	“航海通告” (Notice to Mariners) 和 “商船公告” (Merchant Shipping Notice) 的定義	刪除該兩項定義	該兩項定義在更新后的規則中不再被使用，因此刪除
3.	2(2)	(a) 國際規則內凡提述組織所採納的分道航行制(該規則第 1(d)及 10(a)條所提述者)，即提述航海通告第 17 號所列並在該通告內藉頁旁加 “*” 標記而指明是已獲如此採納的制度，而每個該等制度均在該通告內就該制度而指明的表上詳細示明。 (b) “航海通告第 17 號” 指海員海事公告周年摘要現行本內的航海通告第 17 號，並經由該周年摘要生效後的任何航海通告修訂(該航海通告為海軍海道測量師不時認為有關者)。	國際規則內凡提述組織所採納的分道航行制(該規則第 1(d)及 10(a)條所提述者)，即提述名為《船舶航路》的出版物內所列的分道航行制。該出版物由國際海事組織出版並適時更新	引用參考國際海事組織出版物以取代英國出版物
4.	2(4)	2(4) 國際規則附件 IV 第 3 段中提述《國際訊號規則》，即提述英國政府文書局在聯合王國出版的 International Code of Signals (1969)，Consolidated Edition 1991，而該段中提述《商船搜救手冊》，即提述組織在 1993 年出版的名為 Merchant Ship Search and Rescue Manual 手冊；又該等提述包括提述修訂上述任何一本刊物的文件，而該文件是聯合王國國務大臣不時認為有關，而於商船公告內加以指明的	2(4) 國際規則附件 IV 第 3 段中提述《國際訊號規則》，即提述由國際海事組織出版並更新的同名出版物 2(5) 國際規則附件 IV 第 3 段中提述《國際海空搜救手冊》第三卷，即提述由國際海事組織和國際民航組織出版並更新的同名出版物	更新的規則 2(4)引用參考國際海事組織出版物以取代英國出版物 新增規則 2(5)以更新出版物的名稱及組織