

實施專家所提供的考慮、2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會(COI) 建議

及 10 項改善措施計劃表

(優先種類 - 緊要的)

項目 I : CoI 專家 Captain Pryke

項目 II : CoI 專家 Dr. Neville A Armstrong

項目 III : CoI 報告

項目 IV : 海事處 10 項改善措施

(2013 年 7 月 17 日)

優先種類 - 緊要的

指措施應最優先實施及不涉及法例修改

諮詢及實施計劃表(計劃表)

A: 會在 2013 年 9 月修訂相關工作守則，新修訂的工作守則公布六個月後實施。

B: 會在 2013 年 9 月修訂相關工作守則。新修訂的工作守則公布後一年實施。

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
I	Captain Pryke 所提議對提高本地載客船的安全管理的 14 項建議簡述予考慮		
	(8) 所有載客超過 100 人的船隻在黑夜時間及能見度較低時，駕駛台除船長外，須加派一名瞭望員當值，而高速船則在任何時間都須有一名瞭望員在駕駛台當值。	2006 年版 COP，第 XII 章將會修改以加上所有載客超過 100 人的船隻在黑夜時間及能見度較低時，駕駛台除船長外，須加派一名瞭望員當值，而高速船則在任何時間都須有一名瞭望員在駕駛台當值。 所有負責瞭望工作的海員須至少每五年進行一次視力測試。瞭望員的視力標準 - 見附件。	B
	(9) 規定所有載客超過 100 人的載客船隻必須備存應變部署表，讓每名船員知悉發生緊急事故時其須執行的職務。	2006 年版 COP，第 II 章，第 6 節將會修改為規定所有載客超過 100 人的載客船隻必須備存應變部署表，讓每名船員知悉發生緊急事故時其須執行的職務。	A
II	Dr. Neville A Armstrong 在其專家報告內(第 2 部分)對於船隻安全及監管的 59 項考慮		

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
	<p><u>水密艙壁及進出口</u></p> <p>第 19 項考慮： 現時規範已涵概了在於設計階段及驗船階段所需的水密門需求。</p> <p>(a) 提議有鉸鏈的水密門須有最多 800mm 寬及其門檻位於不多於干舷甲板 2.5m 以下及每一門邊須寫上“此門須常關及緊閉”。在任何一個船體只能有一個有鉸鏈門（在雙體船上，每個船體只有一個門），有鉸鏈門須安排向前推除非門設在艙艙及高風險的地方而需要向艙內開入。</p>	<p>2006 年版 COP，第 IIIA 章，第 2.6 節會修改以加上：</p> <p>(i) 有鉸鏈水密門的尺寸需符合船隻設計；</p> <p>(ii) 永久標誌以提醒注意該水密門應常關及緊閉；</p> <p>(iii) 水密門打開的方向（向外）；</p> <p>(iv) 水密門需有警報指示設於駕駛室；</p> <p>(v) 水密門的快速關閉器需設計合適的開關速度（適用於新船）。</p>	<p>A</p>

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
	<p>(b) 建議有鉸鏈的水密門應配有門扣及快速關閉器使能夠在門所位於的艙壁兩面都可控制的。當船隻在正常狀態下，水密門的完全關閉速度不多於 90 秒。所有有鉸鏈水密門應設有其在關閉或開趟時狀態的顯示器，顯示器需設於駕駛室，而有聲音的警報須設於門的兩面。</p>		
III	CoI 報告(468 段)的第 VI 部分內所列的 13 項建議去防止事件的再發生		
	<p>(5) 所有容許裝載多過 100 客的船隻： (i) 在昏暗的時刻及能見度低時，除船長外，應在駕駛室設有一名瞭望員及高速船應長時設有一</p>	<p>建議與 Captain Pryke 在以上項目 I(8)及 I(9)所述相同。</p>	B

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
	<p>名瞭望員。</p> <p>(ii) 應有船員職責部署表，讓每名船員知悉其在緊急時的職責。</p>		A
	<p>(7) 海事處應：</p> <p>(i) 修改驗船證明書的型式並陳述最低的法定要求及取代使用“X”為規定的數量。</p> <p>(ii) 要求船東在船上的每件救生衣上印有船名。</p> <p>(iii) 修改現時查核救生衣的方法並確定救生衣儲存容易拿取的位置及它們是實際在船上。</p>	<p>海事處會實施(i) 和(iii)</p> <p>2006 年版 COP，第 VII 章將會加入第 15 節：</p> <p>15. 第 I 類別船隻的救生衣</p> <p>15.1 第 I 類別船隻的救生衣須符合以下要求：</p> <p>(a) 在船上的每件救生衣上印有船名或擁有權證明書編號。</p> <p>(b) 提供足夠救生衣位置指示。</p>	<p>A</p> <p>A</p>

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
	<p>(iv) 要求船東提供足夠指示指示救生衣位置。</p> <p>(v) 要求示範如何穿著救生衣(船員或圖片展示)；如可能，安裝錄影機以便播出安全簡介及示範用途，及</p> <p>(vi) 要求船東及營運者在乘客上落的碼頭用錄影機廣播或用宣傳海報示範如何穿著救生衣。</p>	<p>(c) 示範(船員或圖片展示)如何穿著救生衣，使用其他救生設備及在緊急情況下的逃生步驟。而所有裝載多過[100]客的船隻，另須安裝錄影播放機以便播放以上示範及安全簡介，及</p> <p>(d) 在乘客上落的碼頭用錄影播放機廣播或用宣傳海報示範如何穿著救生衣(只限於有供乘客上落的指定碼頭的營運者)。</p> <p>2006年版COP附件U-5第一節“在載客航行之前，船主須向所有乘員簡報救生衣、救生浮具及救生圈的使用方法與安放位置，及在緊急情況下的逃生步驟。”將被取消。</p>	
(12)	海事處需要求水密門裝	此建議與 Dr. Neville A Armstrong 在以上項目	A

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
	置警報並設於駕駛室內以顯示該門是開或關的情況及有適當標示。	II(x)所述相同。	
IV	海事處的 10 項改善措施		
	7. 檢討本地渡輪和小輪的最低安全人手編配水平	<p>2006 年版 COP 第 XII 章將會修改以加入：</p> <p>為確保人手編配水平適當，尤其須有足夠人手處理緊急情況，渡輪和小輪的最低安全人手編配水平，在釐定有關水平時考慮以下兩點：</p> <p>(i) 在釐定渡輪或小輪的最低安全船員人數時，除了應付一般緊急情況外，亦必須考慮應付在其他特定緊急情況（包括撞船、觸礁、火警、棄船）所需人手；以及</p> <p>(ii) 載客超過 100 人的船隻，在夜間或有</p>	B

項目	建議	實施	優先種類-緊要的
		<p>霧的天氣情況下，應在人手編制中調配一名船員協助船長進行瞭望工作。見項目 I(8) 瞭望員的視力要求。</p> <p>(釐定渡輪或小輪的最低安全船員人數時，可參考載於海事處網頁本地船隻檢驗工作小組委員會 2013 年 5 月 30 日(第十八次會議)會議文件 5/2013 號 “渡輪及小輪最低安全船員人數” 。)</p>	