

2001 年第 109 號法律公告

《2001 年商船 (安全) (客船構造及檢驗) (1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶) (修訂) 規例》

(根據《商船 (安全) 條例》(第 369 章)

第 107 條訂立)

1. 生效日期

本規例自 2001 年 7 月 13 日起實施。

2. 釋義及適用範圍

《商船 (安全) (客船構造及檢驗) (1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶) 規例》(第 369 章, 附屬法例) 第 1(2) 條現予修訂, 加入——

" "指揮位置" (conning position) 指操縱船舶航行時所處的位置;

"操舵位置" (steering position) 指操控船舶的航行方向時所處的位置;"。

3. 傾斜及穩定性資料

第 9A(3) 條現予修訂, 在首次出現的 "空載重" 之後加入 "量"。

4. 客船水密艙壁的開口

第 15A(8)(a)(vi) 條現予修訂, 廢除 "信" 而代以 "訊"。

5. 水密門: 訊號及通訊

第 17(2) 條現予修訂, 廢除 "信" 而代以 "訊"。

6. 應急電源和過渡電源及應急配電板:

第 I、II 及 II(A) 類船舶

第 46(7)(e) 條現予修訂, 廢除 "信" 而代以 "訊"。

7. 電力服務的應急電力供應:

第 I、II 及 IIA 類船舶

第 48(1)(b) 及 (c)(iv) 條現予修訂, 廢除所有 "信" 而代以 "訊"。

8. 觸電、火警及其他危險的一般預防措施

第 52 條現予修訂——

(a) 在第 (1)(a) 款中, 廢除兩度出現的 "55" 而代以 "50";

(b) 在第 (3) 款中, 廢除 "55" 而代以 "50"。

9. 油類燃料裝設: (鍋爐及機械)

第 64 條現予修訂——

(a) 在第 (6) 及 (19) 款中, 廢除在所有 "閥" 之後的 "門";

(b) 在第 (25) 款中, 廢除 "存櫃" 而代以 "存艙"。

10. 逃生途徑

第 76(2)(ca) 條現予修訂, 廢除在 "直達" 之前的 "途徑"。

11. 加入第 VIB 部

現加入——

"第 VIB 部

航行駕駛台的能見度

80F. 航行駕駛台的能見度

(1) 除第 (3) 款另有規定外，每艘在 1998 年 7 月 1 日或之後建造而長度不少於 45 米的船舶，須符合以下的規定——

(a) 不論在任何吃水、吃水差以及艙面貨物放置的情況下，從指揮位置外望，在船首正前方以及船首左右各 10° 的幅度以內，但在距離船首兩艘船舶的長度或 500 米（以較短者為準）的範圍以外的海面視野須不受遮擋；

(b) 在舵手室以外並在橫梁之前，任何由貨物、貨物機或其他障礙物所造成的受遮擋視界，如阻礙從指揮位置外望的海面視野，則該受遮擋視界不得超逾 10° ，而各個受遮擋視界合計的總弧度則不得超逾 20° 。在各個受遮擋視界之間的無遮擋視界至少須有 5° ；並且在 (a) 段所描述的視野中，每個個別的受遮擋視界均不得超逾 5° ；

(c) 從指揮位置起計的視線的水平線視域的範圍至少須達 225° 的弧度，即從正前方至船舶的左右舷的橫梁之後不少於 22.5° ；

(d) 從每一邊駕駛台翼舷起計的視線的水平線視域的範圍至少須達 225° 的弧度，即由船首另一邊至正前方至少須有 45° ，連同在船舶的同一邊由正前方至船尾正後方的 180° ；

(e) 從主要操舵位置起計的視線的水平線視域的範圍，須為從船舶正前方向左右延展至少達 60° 的弧度；

(f) 船舷須能從駕駛台翼舷看見；

(g) 位於駕駛台上方的航行駕駛台前窗的下緣須盡量降低。在任何情況下，該下緣均不得阻礙本條所描述的前向視野；

(h) 當船舶在大浪的海面上縱搖航行時，假設一個處於指揮位置的人的視平距離駕駛台甲板的高度為 1 800 毫米，則航行駕駛台前窗的上緣須不遮擋其前向的水平線視野。處長如信納 1 800 毫米的視平高度屬不合理且並不切實可行，則他可容許將該高度減低，但不能低於 1 600 毫米；

(i) 窗戶須符合以下的規定——

(i) 航行駕駛台窗戶之間的窗框須盡量減少，並不得設於任何工作站的正前方；

(ii) 為防反射，駕駛台前窗須傾斜，即從頂部外傾以形成一個不小於 10° 但又不超逾 25° 的角度；

(iii) 不得安裝極化和染色玻璃窗；及

(iv) 在所有時間（不論在任何天氣情況下），航行駕駛台最少須有兩個前窗可提供無遮擋的視野；此外，視乎駕駛台的結構而定，還須有額外數量的窗戶以提供無遮擋的視野。

(2) 每艘在 1998 年 7 月 1 日之前建造而長度不少於 45 米的船舶，須在切實可行範圍內符合第 (1)(a) 及 (b) 款的規定。但在遵守該等規定時，無須作出結構性改動，亦無須裝設附加設備。

(3) 凡處長認為一艘在 1998 年 7 月 1 日或之後建造而長度不少於 45 米且屬非常規設計的船舶，並不符合第 (1) 款的規定，則該船舶的船東及船長須就該船舶提供安排，以達致令處長

滿意的能見度水平。"。

12. 罰則

第 86(1) 條現予修訂，廢除 "80E" 而代以 "80F"。

13. 損毀狀況下的穩定性

附表 3 現予修訂，在第 3 部的第 3 段中——

(a) 在第 (1)(a) 節中，廢除分號而代以 "，而該範圍可減少到至少有 10 度，但在該復原力臂曲線下的面積如屬 (b) 分節所指明者，則須按以下比例增加：

15

範圍

範圍是以度數計算；"

(b) 在第 (1)(c) 節中，廢除 "第 (1)(a) 節指明" 而代以 "正值穩定性的"。

經濟局局長

李淑儀

2001 年 5 月 29 日

註 釋

本規例修訂《商船（安全）（客船構造及檢驗）（1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶）規例》（第 369 章，附屬法例），使其符合《1974 年國際海上人命安全公約》的新條文，並且對該規例的中文文本作出若干雜項修訂。