

在第 3 部下所修訂的條款一覽表

(草案第 38 至 52 條)

項目序號	在草案中的條款序號	在立法會 CB(2)1550/07 -08(01)號文件中的頁碼	載有 令執行當局“信納”或“滿意”的草擬方式的相關條款	修訂的影響
36.	38	0044	<p><u>《商船(安全)(貨船構造及檢驗)(1984 年 9 月 1 日之前建造的船舶)規例》(第 369 章，附屬法例 R)</u></p> <p>50. 機械、鍋爐及電力裝設</p> <p>(1) 須就一切重要功能，包括壓力、溫度及液位，設置<u>達致核證當局滿意程度的</u>自動控制系統及警報系統。該控制系統須能以必需的自動布置而使到主要推進機械及其輔助設備在操作方面所需的服務得以確保。</p>	<p>船舶的船東或船長不會因船舶沒有依據第 50(1)條而達致核證當局*滿意程度，以致被裁定違反規例，除非控方證明 –</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，核證當局已向該船東或船長指明須如何為施行第 50(1)條而達致核證當局滿意程度；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡核證當局以確定須如何為施行第 50(1)條而達致核</p>

			<p>證當局滿意程度，亦未獲核證當局確定須如何為施行該條而達致該程度。</p> <p>* “核證當局”指海事處處長或任何獲處長授權的人。</p>
37.	39	0045	<p><u>《商船(安全)(貨船構造及檢驗)(1984年9月1日或之後建造的船舶)規例》(第369章，附屬法例S)</u></p> <p>3A. 雙層底</p> <p>(3) 如按照本條須在船舶上裝設雙層底，則雙層底的深度須令核證當局感到滿意，而內底須以保護船底至艙底彎位的方式延續至船舶的兩舷。</p> <p>5. 水密甲板、圍壁通道、隧道、箱形龍骨及通風器的建造及測試</p> <p>(1) 在每艘船舶上，水密甲板、圍壁通道、隧道、箱形龍骨及通風器，須與相應水平的水密艙壁具有相同的強度。使該等水密甲板、圍壁通道、隧道、箱形龍骨及通風器成為水密所用的方法，以及關閉其開口所採用的布置，均須令核證當局感到滿意。水密通風器及圍壁通道的水密部分至少須高達乾舷甲板。</p>

		<p>22. 油類及氣體燃料裝設</p> <p>(2) 在每艘使用油類或氣體燃料的船舶上，貯存、分配和使用該燃料的布置，須在顧及使用該燃料可能引致的火警及爆炸危險下，使船舶和船舶上的人的安全能得到保障。該等布置至少須符合以下條文—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 載有加熱燃油而壓力超逾 1.8 巴(表壓)的燃油系統須處於有照明的地點，以使任何欠妥之處及洩漏能容易觀察到。如符合本段規定並不切實可行，則核證當局可准許有其他布置； (b) 油類燃料艙須為船舶結構的一部分，並須位於 A 類機艙外面。如油類燃料艙(雙層底液艙除外)有需要位於與 A 類機艙毗連的地方或位於 A 類機艙內，則其立側至少有一側須與機艙邊界相接，並(如切實可行的話)須與雙層底液艙有一條共同邊界。與機艙共有的艙邊界的面積須保持最小。位於 A 類機艙邊界內的任何油類燃料艙不得載有閃點低於攝氏 60 度的燃料。如符合本段規定並不切實可行，則核證當局可准許有其他布置； (c) 如有需要，則每個油類燃料艙均須設置承滴盤或槽溝以接收從該艙洩漏的任何油類； (d) 油類燃料艙不得直接位於鍋爐或其他受熱面上； 	<p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡核證當局以確定須如何為施行第 3A(3)或 5(1)條而令核證當局感到滿意、或為施行第 22(2)(k)條而達核證當局滿意的程度，或為施行第 39(1)條而令核證當局滿意，亦未獲核證當局確定須如何為施行第 3A(3)或 5(1)條而令其感到滿意，或為施行第 22(2)(k)條而達該程度，或為施行第 39(1)條而令其滿意。</p> <p>* “核證當局”指海事處處長或任何獲處長授權的人。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 52(1)(f)或(2)條的規定而達處長*滿意的程度，或因船舶不符合第 52(5)條的規定而達處長滿</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> (e) 不得在船首尖艙內運載油類燃料； (f) 須設置設施，將燃油中的水清除。該等設施包括在日用櫃、沉澱櫃，以及在切實可行範圍內其他油類燃料艙安裝排水閥。如以排水閥除水並不切實可行，則須在推進機械的供應管路裝置水分分離器； (g) 須設置承滴盤或槽溝及屏隔，以防止在壓力下由任何泵、過濾器或加熱器洩漏的油類燃料與鍋爐或其他受熱面接觸； (h) 與任何不屬雙層底液艙的燃油貯存櫃、沉澱櫃或日用櫃連接的每條喉管，如受損毀時喉管內的內載物會排出而造成火警危險，則該等喉管須安裝閥門或旋塞。該等閥或旋塞須穩固在喉管所連接的櫃上，並能從該櫃所處的艙間外面可隨時接觸的位置關閉；但如屬連接該等櫃的輸入管，則可用同樣地穩固在櫃上的防逆閥取代。如屬有軸隧或管隧貫通的燃油深艙，則除了穩固在深艙上的閥門或旋塞外，亦可在一條或多於一條隧道外面的一條或多於一條管路上，另加安裝一個或多於一個閥門，使一旦失火時能加以控制； (i) (i) 如屬非 1992 年後建造的船舶：須設置安全而有效率的設施，以確定任何油類燃料艙內所載油類燃料的數 	<p>意程度，而被裁定違反有關規例，除非控方證明 –</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該船舶不符合有關規定前，處長已向該船東或船長指明須如何為施行第 52(1)(f) 或(2) 條而達處長滿意的程度，或為施行第 52(5) 條而達處長滿意程度；或 (b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 52(1)(f) 或(2) 條而達處長滿意的程度，或為施行第 52(5) 條而達處長滿意程度，亦未獲處長確定須如何為施行有關條文而達該程度。
--	--	---	--

		<p>量。凡在任何艙間內可能因有溢出物而致產生燃點危險，則測深管的終端不得位於該等艙間內。測深管的終端，尤其不得位於客艙或船員艙內。其他用以確定油類燃料數量的設施是可容許的，但在該設施發生故障時或在櫃滿溢時不得容許油類燃料釋出；</p> <p>(ii) 如屬 1992 年後建造的船舶：須設置安全而有效率的設施，以確定任何油類燃料艙內所載油類燃料的數量。凡在任何艙間內可能因有溢出物而致產生燃點危險，則測深管的終端不得位於該等艙間內。測深管的終端，尤其不得位於客艙或船員艙內。測深管的終端通常不得位於機艙內。但如核證當局認為該後述的規定並不切實可行，則可容許測深管的終端位於機艙內，條件是符合以下所有規定—</p> <p>(A) 另須設置油位表，使到在該表發生故障或櫃滿溢時並不容許燃油釋出至艙間內。不得使用圓柱形量液玻璃管。核證當局可准許在油位表與燃料艙之間使用具有平玻璃和自動閉合閥的油位表；</p>	
--	--	--	--

		<p>(B) 測深管的終端須遠離有燃點危險之處，除非採取預防措施，例如安裝有效的擋板，以防止油類燃料經測深管終端溢出而與燃點源接觸；及</p> <p>(C) 測深管的終端須安裝自動關閉堵截器件，並在斷流器件以下安裝小直徑自動關閉控制旋塞，以確定在開啓斷流器件前是沒有油類燃料的。須作出安排，以確保經過控制旋塞的溢出油類並不涉及燃點危險。代替測深管以確定燃油數量的其他設施亦可容許，但須符合(A)次小分節的規定。如上所設置的油位表須維持於適當狀態，以確保在服務時持續準確地運作；</p> <p>(j) 須作出安排，以防止在燃油艙、燃油注入管或燃油系統任何部分出現超壓情況。空氣管、溢流管及卸壓閥須向一處不會因油類或油蒸氣出現而致有火警或爆炸危險的位置排放；</p> <p>(k) 每條燃油管須用鋼或其他適合物料製造，但某些位置如得核證當局信納有需要使用軟喉管，則可使用軟喉管；該等軟喉管及其附裝</p>	
--	--	--	--

		<p>件的建造須達核證當局滿意的程度；</p> <p>(l) 在每艘爲了船舶的推進或安全而在引擎或鍋爐使用油類或氣體燃料的船舶上，貯存、分配和使用燃料的布置，須使在船舶服務中相當可能遇到的一切情況下能維持引擎的有效運作；</p> <p>(m) 供應蒸汽以推動船舶的鍋爐，其所採用的每個燃油裝設，須包括不少於兩台燃油機組。</p> <p>39. 機械、鍋爐及電力裝設</p> <p>(1) 須就一切重要功能，包括壓力、溫度及液位，設置令核證當局滿意的自動控制系統及警報系統。該控制系統須能以必要的自動布置而使到主要推進機械及其輔助設備在操作方面所需的服務得以確保。</p> <p>52. 逃生途徑</p> <p>(1) 在每艘船舶上，樓梯及梯道的布置，須使到能提供方便的逃生途徑從所有起居艙、服務艙及通常有船員工作的其他艙間通往救生艇登乘甲板。尤須符合以下條文—</p> <p>(a) 各層起居間均須設置至少兩條彼此遠隔、由每個或每組受限制的艙間通出的逃生途徑；</p> <p>(b) 在最低層的開敞甲板之下，須以樓梯作爲逃生途徑，但其中一道該等樓梯可以圍壁直立梯取代</p>	
--	--	---	--

		<p>(c) 在最低層開啟甲板之上，須以樓梯或通往開啟甲板的門或兼用兩者作為逃生途徑；</p> <p>(d) 在顧及艙間的性質及位置以及通常可能在該處起居或工作的人數後，可在例外情況下免設其中一條逃生途徑；</p> <p>(e) 盡頭走廊的長度不得多於 7 米。盡頭走廊指僅有一條逃生路線的走廊或走廊部分；</p> <p>(f) 逃生途徑的闊度及連貫性，須達處長滿意的程度；</p> <p>(g) 如無線電站沒有直接通往開啟甲板的通路，則須設置兩條起自該站通出的逃生途徑；處長可准許以大小足夠的開啟式窗戶或舷窗作為其中一條逃生途徑。</p> <p>(2) 在所有擬用作運載汽車(汽車的油缸內備有燃料供其本身推進用者)而通常有船員工作的貨艙內，通往開啟甲板的逃生路線的數目及位置須達處長滿意的程度，但在任何情況下不得少於兩條，而且須彼此盡量遠隔。</p> <p>(5) 須從不屬 A 類機艙的機艙處，在顧及該艙間的性質及位置以及通常在該艙間內工作的人數的情況下，設置達處長滿意程度的逃生路線。</p>	
38.	40	0046 <u>《商船(安全)(防火)(1980 年 5 月 25 日之前建造的船舶)規例》(第 369 章，附屬法例 W)</u>	船舶的船東或船長不會因船舶不符合附表 1 第(2)(a)(i)段而達致處長*滿意的程度，或不符合表 1 第

		<p>48. 需要惰性氣體系統的液貨船</p> <p>(1) 除第(2A)及(3)款另有規定外，每艘載重量 20000 公噸或以上並屬第 VII(T)類的液貨船，如建造或改造為並用作運載閉杯魚塘不超逾攝氏 60 度且雷德蒸氣壓力低於大氣壓力的原油及石油產品，以及具相類火警危險的其他液體，則該液貨船須設置符合附表 1 的規定的惰性氣體系統。</p> <p>附表 1 惰性氣體系統：標準規定</p> <p>(2) (a) (i) 惰性氣體系統須在設計、建造及測試方面達致處長滿意的程度。在設計及操作方面，須使到並須維持液貨艙(包括污水艙)內的空氣時刻非易燃，但當該等艙須清除氣體時除外；及</p> <p>(s) (i) 須設置聲響與視覺警報器，以顯示—</p> <ul style="list-style-type: none"> (A) (f)(i)節所提述的廢氣洗滌器的水壓或水流率處於低位； (B) (f)(i)節所提述的廢氣洗滌器的水位處於高位； (C) (o)節所提述的氣體溫度處於高位； (D) (g)節所提述的任何惰性氣體鼓風機失靈； (E) (p)(i)(B)節所提述的含氧量以體積計超逾 8%； 	<p>(2)(s)(vii)段而令處長滿意，而被裁定違反第 48(1)條的規定，除非控方證明 –</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長已向該船東或船長指明須如何為施行附表 1 第(2)(a)(i)段而達致處長滿意的程度，或為施行附表 1 第(2)(s)(vii)段而令處長滿意；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行附表 1 第(2)(a)(i)段而達致處長滿意的程度，或為施行附表 1 第(2)(s)(vii)段而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行附表 1 第(2)(a)(i)段而達該程度，或為施行附表 1 第(2)(s)(vii)段而令其滿意。</p>
--	--	--	---

		<p>(F) (i)節及(p)(i)節所各別提述的氣體調節閥的自動控制系統的動力供應中斷及顯示器的動力供應中斷；</p> <p>(G) (j)(i)節所提述的水封的水位處於低位；</p> <p>(H) (p)(i)(A)節所提述的氣體壓力當低於 100 毫米水尺時；此氣體壓力的警報布置須確保油類／散貨兩用船的污水艙內的壓力時刻均能受到監察；及</p> <p>(I) (p)(i)(A)節所提述的氣體壓力處於高位；</p> <p>(ii) 在已安裝氣體發生器的系統，須按照第(i)(A)、(i)(C)及(i)(E)至(i)(I)分節的規定設置聲響與視覺警報器，並須另加設置警報器以顯示—</p> <ul style="list-style-type: none"> (A) 燃油供應不足； (B) 氣體發生器的動力供應中斷；及 (C) 氣體發生器的自動控制系統的動力供應中斷； <p>(iii) 須作出布置，使第(i)(A)、(i)(B)或(i)(C)分節所述的壓力、流率、水位或溫度達到系統設計極限時，惰性氣體鼓風機及氣體調節閥的自動關閉器即行操作；</p>	<p>* “處長”指海事處處長。</p>
--	--	---	----------------------

		<p>(iv) 須作出布置，使(g)節所提述的惰性氣體鼓風機失靈時，氣體調節閥的自動關閉器即行操作；</p> <p>(v) 就第(i)(E)分節而言，當惰性氣體的含氧量超逾 8%時，須立即採取行動，以降低含氧量。除非氣體的素質改善，否則須暫停所有艙內的操作，以免空氣被抽進艙內，並須關閉(j)(viii)節所提述的隔離閥；</p> <p>(vi) 第(i)(E)、(i)(F)或(i)(H)分節所規定的警報器須安裝於機艙及貨物控制室內(如有設置的話)，但在該情況下均須將該等警報器安裝於負責船員能即時接收到警報的位置；</p> <p>(vii) 就第(i)(G)分節所述的水封而言，就貯水量時刻保持充足，和保持布置的完整性，容許在氣流停止時自動形成水封而作出的布置，須令處長滿意。顯示水封的水位處於低位的聲響與視覺警報器，須在沒有惰性氣體供應時操作；</p> <p>(viii) 須設置與第(i)(H)分節所規定的警報器無關連的聲響警報系統，或設置貨泵的自動關閉器，當惰性氣體總喉管內的壓力達到系統設計低壓極限時，該警報系</p>	
--	--	--	--

			統或該自動關閉器即行操作。	
39.	42	0052	<p><u>《商船(安全)(消防裝置)(1980年5月25日或之後但1984年9月1日之前建造的船舶)規例》(第369章，附屬法例X)</u></p> <p>11. 消防巡邏、失火警報與火警探測系統</p> <p>(1) (a) 在每艘屬第 I 類的船舶上，須維持有效率的巡邏系統，以迅速探測任何火警的發生。任何特種艙如並非在航程的全部時間採用持續的消防值班以維持巡邏，則須在該特種艙內設置符合附表 12 的規定的自動火警探測系統。</p> <p>(b) 在每艘屬第 I 類的船舶上，在客艙、船員艙及特種艙內各處須安裝手動的失火警報器，使消防巡邏隊能即時向航行駕駛台或消防控制站發出警報。手動的警報器須設於每個特種艙各出口的毗鄰位置。</p> <p>(c) 每名消防巡邏員均須受訓練，以熟習船舶的布置，以及他可能被要求使用的任何設備的位置及操作方法。</p> <p>附表 12 自動失火警報與火警探測系統</p> <p>(13) 在貨艙內，系統須符合以下的附加規定—</p> <p>(a) 探測器須按獨立的區間分組，一個區間不得</p>	<p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合附表 12 第(13)(b)段的規定而令處長*滿意，而被裁定違反第 11(a)條，除非控方證明 –</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長已向該船東或船長指明須如何為施行附表 12 第(13)(b)段而令處長滿意；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行附表 12 第(13)(b)段而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行該段而令其滿意。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 51(2)(a)(i)、51A(1)(a)或 51B(1)(a)條的規定而達致處長*</p>

		<p>覆蓋多於一個貨艙。每個區間不得設有多於 100 個探測器。</p> <p>(b) 探測器的類型、數目及間距，須令處長在考慮過通風狀況以及在裝設探測器的艙間內存在的其他因素後滿意。</p> <p>51. 惰性氣體系統：標準規定</p> <p>(2) (a) (i) 惰性氣體系統須在設計、建造及測試方面達致處長滿意的程度。在設計及操作方面須使到並須維持液貨艙(包括污水艙)內的空氣時刻非易燃，但當該等艙須清除氣體時除外；</p> <p>(ii) 如惰性氣體系統不能符合上述所列明的操作規定，且經船東或船長評定進行修理屬不切實可行，則卸貨、減壓載及所需的液貨艙清潔須在符合“惰性氣體系統指南”所載的“緊急程序”下，方可恢復進行；</p> <p>(s) (i) 須設置聲響與視覺警報器，以顯示—</p> <p>(A) (f)(i)段所提述的廢氣洗滌器的水壓或水流率處於低位；</p> <p>(B) (f)(i)段所提述的廢氣洗滌器的水位處於高位；</p> <p>(C) (o)段所提述的氣體溫度處於高</p>	<p>滿意的程度，或因不符合第 51(2)(s)(vii)、51A(12)、51B(12)(a) 或 75 條的規定令處長滿意，而被裁定違反有關規例，除非控方證明—</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長已向該船東或船長指明須如何為施行第 51(2)(a)(i)、51A(1)(a)或 51B(1)(a)條而達致處長滿意的程度，或為施行第 51(2)(s)(vii)、51A(12)、51B(12)(a)或 75 條而令處長滿意；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 51(2)(a)(i)、51A(1)(a)或 51B(1)(a)條而達致處長滿意的程度，或為施行第 51(2)(s)(vii)、51A(12)、</p>
--	--	---	---

		<p>位；</p> <p>(D) (g)段所提述的任何惰性氣體鼓風機失靈；</p> <p>(E) (p)(i)(B)段所提述的含氧量以體積計超逾 8%；</p> <p>(F) (i)段及(p)(i)段所各別提述的氣體調節閥的自動控制系統的動力供應中斷及顯示器的動力供應中斷；</p> <p>(G) (j)(i)段所提述的水封的水位處於低位；</p> <p>(H) (p)(i)(A)段所提述的氣體壓力低於 100 毫米水尺；此氣體壓力的警報布置須確保油類／散貨兩用船的污水艙內的壓力時刻均能受到監察；及</p> <p>(I) (p)(i)(A)段所提述的氣體壓力處於高位；</p> <p>(ii) 在已安裝氣體發生器的系統，須按照第(i)(A)、(C)及(E)至(I)節的規定設置聲響與視覺警報器，並須另加設置警報器以顯示—</p> <p>(A) 燃油供應不足；</p> <p>(B) 氣體發生器的動力供應中斷；</p> <p>(C) 氣體發生器的自動控制系統的動</p>	<p>51B(12)(a)或 75 條而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行第 51(2)(a)(i)、51A(1)(a)或 51B(1)(a)條而達致該程度，或為施行第 51(2)(s)(vii)、51A(12)、51B(12)(a)或 75 條而令其滿意。</p> <p>* “處長”指海事處處長。</p>
--	--	--	--

		<p>力供應中斷；</p> <p>(iii) 須作出布置，使第(i)(A)、(B)及(C)節所述方面達到系統設計極限時，惰性氣體鼓風機及氣體調節閥的自動關閉器即行操作；</p> <p>(iv) 須作出布置，使(g)段所提述的惰性氣體鼓風機失靈時，氣體調節閥的自動關閉器即行操作；</p> <p>(v) 就第(i)(E)節而言，當惰性氣體的含氧量超逾 8%時，須立即採取行動，以降低含氧量。除非氣體的素質改善，否則須暫停所有艙內的操作，以免空氣被抽進艙內，並須關閉(j)(viii)段所提述的隔離閥；</p> <p>(vi) 第(i)(E)、(F)及(H)節所規定的警報器須安裝於機艙及貨物控制室內(如有設置的話)，但在任何情況下須將該等警報器安裝於負責船員能即時接收到警報的位置；</p> <p>(vii) 就第(i)(G)節所提述的水封而言，就貯水量時刻保持充足，以使在氣流停止時自動形成水封而作出的布置，須令處長滿意。顯示水封的水位處於低位的聲響與視覺警報器，須在沒有惰性氣體供應時</p>	
--	--	--	--

		<p>操作；</p> <p>(viii) 與第(i)(H)節所規定的警報器無關連的聲響警報系統，或設置貨泵的自動關閉器，其布置須使惰性氣體總喉管內的壓力達到系統設計低壓極限時，該警報系統或該自動關閉器即行操作；</p> <p>51A. 惰性氣體系統：對化學品液貨船的替代規定</p> <p>(1) (a) 每個按照第 46(1A)(a)條規定而安裝的惰性氣體系統，須在設計、建造及測試方面<u>達致處長滿意的程度</u>，並須符合本條的以下規定。</p> <p>(b) 在本條中對液貨艙的描述，包括對裝載殘餘貨物的污水艙的描述。</p> <p>(12) 用於第(2)款所規定的使空液艙起惰性作用的布置，或用於該款所規定的驅除或清除空液艙內氣體的布置，<u>須令處長滿意</u>，並須令積聚在艙的內部結構構件所形成的氣囊內的煙蒸氣減至最少，而且—</p> <p>(a) 在個別液貨艙的排氣管(如有安裝的話)，須在切實可行範圍內盡量設於遠離惰性氣體空氣進口的位置，並須符合《商船(安全)(貨船構造及檢驗)(1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶)規例》(第 369 章，附屬法例)第 12(5)(c)條的規定。該等排氣管的進氣口可設於甲板水平或在艙底之上不多於 1 米之處；</p>	
--	--	---	--

		<p>(b) (a)段所提述的排氣管的橫截面面積，須使任何 3 個艙在同時獲供應惰性氣體時，能維持至少每秒 20 米的出氣速度。該等排氣管的出氣口須延伸至甲板水平之上不少於 2 米之處。當處長按照第(3)款的規定准許某系統設計成只向 1 個或同時向 2 個艙供應氣體時，排氣管的大小須使該等排氣管的出氣速度能維持在每秒 20 米；</p> <p>(c) (b)段所提述的每個出氣口須安裝適合的堵截布置。</p> <p>51B. 惰性氣體系統：對運載原油或石油產品的化學品液貨船的替代規定</p> <p>(1) (a) 每個按照第 46(1A)(b)條的規定而安裝的惰性氣體系統，須在設計、建造及測試方面達致處長滿意的程度，並須符合本條的以下規定。</p> <p>(b) 在本條中對液貨艙的提述，包括對裝載油類殘餘物的污水艙的提述。</p> <p>(12) (a) 用於第(2)款所規定的使空液艙起惰性作用的布置，或用於該款所規定的驅除或清除空液艙內氣體的布置，須令處長滿意，並須令積聚在艙的內部結構構件所形成的氣囊的內的易燃蒸氣減至最少。</p> <p>(b) 當處長按照第(3)款的規定准許某系統設計</p>	
--	--	--	--

			<p>成只向一個或同時向 2 個艙供應氣體時，排氣管的大小須使該等排氣管的出氣速度能維持在每秒 20 米。</p> <p>75. 不屬本規例所規定的固定式滅火裝設 凡在任何船舶上設置不屬本規例所規定的固定式滅火裝設，該裝設須令處長滿意。</p>	
40.	44	0055	<p><u>《商船(安全)(防火)(1984 年 9 月 1 日或之後建造的船舶)規例》(第 369 章，附屬法例 Y)</u></p> <p>49. 對液貨艙的保護</p> <p>(3) (a) 每個按照本條而設置的惰性氣體系統須在設計、建造及測試方面達致處長滿意的程度。在設計及操作方面亦須使到並須維持液貨艙(包括污水艙)內的空氣時刻非易燃，但當該等液艙須清除氣體時除外。</p> <p>(b) 如惰性氣體系統不能符合上述所列明的操作規定，且經評定進行修理屬不切實可行，則排放貨物、減壓載及所需的液艙清潔須在符合惰性氣體系統指南所載的“緊急程序”下，方可恢復進行。</p> <p>(8) 凡擬運載呈現特殊火警危險的液體貨物(第(2)款所描述的液體貨物除外)，須設置適合所運載的貨物的滅火設</p>	<p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 49(8)、75A(3)、91A(3)、112A(3)或 128A(3)條的規定而令處長滿意，或不符合第 125(1)(f)或(5)或 142(1)(f)或(4)條而達致處長滿意的程度，而被裁定罪，除非控方證明—</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長*已向該船東或船長指明須如何為施行第 49(8)、75A(3)、91A(3)、112A(3)或 128A(3)條而令處長滿意，或為施行第 125(1)(f)或(5)或 142(1)(f)或(4)條而達致處長滿意的程度；或</p>

		<p>施或系統，並令處長滿意。</p> <p>66. 不屬本規例所規定的固定式滅火系統</p> <p>凡在任何船舶上設置不屬本規例所規定的固定式滅火系統，該系統須令處長滿意，並須裝設於受該等系統所保護的一個或多於一個艙間的外面，其布置須使所保護的一個或多於一個艙間即使失火亦不會令任何該等系統失靈。</p> <p>75A. 直升機起落甲板</p> <p>(3) 如在直升機起落甲板之下的艙間具有高度火警危險，則隔熱標準須令處長滿意。</p> <p>91A. 直升機起落甲板</p> <p>(3) 如在直升機起落甲板之下的艙間具有高度火警危險，則隔熱標準須令處長滿意。</p> <p>112A. 直升機起落甲板</p> <p>(3) 如在直升機起落甲板之下的艙間具有高度火警危險，則隔熱標準須令處長滿意。</p> <p>125. 逃生途徑</p> <p>(1) 在每艘船舶上，樓梯及梯道的布置，須使到能提供方便的逃生途徑，從所有起居艙、服務艙及通常有船員工作的其他艙間通往救生艇及救生筏登乘甲板。尤須符合以下</p>	<p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 49(8)、75A(3)、91A(3)、112A(3)或 128A(3)條而令處長滿意，或為施行第 125(1)(f)或(5)或 142(1)(f)或(4)條而達致處長滿意的程度，亦未獲處長確定須如何為施行第 49(8)、75A(3)、91A(3)、112A(3)或 128A(3)條而令其滿意，或為施行第 125(1)(f)或(5)或 142(1)(f)或(4)條而達致該程度。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 49(3)(a)或 125(2)條的規定而達致處長滿意的程度，或因船舶不符合第 66 條的規定而令處長滿意以致，而被裁定有罪，除非控方證明—</p>
--	--	--	---

		<p>條文一</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 各層起居間須設置至少 2 條彼此遠隔、由每個或每組受限制的艙間通出的逃生途徑； (b) 在最低層的開敞甲板之下，須以樓梯作為逃生途徑，但其中一道該等樓梯可以圍壁直立梯取代； (c) 在最低層的開敞甲板之上，須以樓梯或通往開敞甲板的門或兼用兩者作為逃生途徑； (d) 在顧及艙間的性質及位置以及通常可能在該處起居或工作的人數後，可在例外情況下免設其中一條逃生途徑； (e) 罩頭走廊的長度不得多於 7 米；罩頭走廊指僅有一條逃生路線的走廊或走廊部分； (f) 逃生途徑的闊度和連貫性，須達致處長滿意的程度；及 (g) 如無線電室沒有直接通往開敞甲板的通路，則每個無線電室須設置 2 條逃生途徑；處長可准許以大小足夠的開敞式窗戶或舷窗作為其中一條逃生途徑。 <p>(2) 在所有擬用作運載汽車(汽車的油缸內備有燃料供其本身推進用)而通常有船員工作的貨艙內，通往開敞甲板的逃生路線的數目及位置須達致處長滿意的程度，但在任何情況下不得少於 2 條，而且該等逃生路線須彼此盡量遠隔。</p> <p>(5) 從機艙(A 類機艙除外)通出的逃生路線的設置，須</p>	<ul style="list-style-type: none"> (a) 在該船舶不符合有關規定前，處長*已向該船東或船長指明須如何為施行第 49(3)(a)或 125(2)條而達致處長滿意的程度，或為施行第 66 條而令處長滿意；或 (b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 49(3)(a)或 125(2)條而達致處長滿意的程度，或為施行第 66 條而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行第 49(3)(a)或 125(2)條而達致該程度，或為施行第 66 條而令其滿意。
--	--	--	--

		<p>在顧及該艙間的性質及位置以及通常在該艙間內工作的人數的情況下，達致處長滿意的程度。</p> <p>128A. 直升機起落甲板</p> <p>(3) 如在直升機起落甲板之下的艙間具有高度火警危險，則隔熱標準須令處長滿意。</p> <p>142. 逃生途徑</p> <p>(1) 在每艘船舶上，樓梯及梯道的布置，須使到能提供方便的逃生途徑，從所有起居艙、服務艙及通常有船員工作的其他艙間通往救生艇及救生筏登乘甲板。尤須符合以下條文—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 各層起居間須設置至少 2 條彼此遠隔、由每個或每組受限制的艙間通出的逃生途徑； (b) 在最低層的開敞甲板之下，須以樓梯作為逃生途徑，但其中一道該等樓梯可以圍壁直立梯取代； (c) 在最低層的開敞甲板之上，須以樓梯或通往開敞甲板的門或兼用兩者作為逃生途徑； (d) 在顧及艙間的性質及位置以及通常可能在該處起居或工作的人數後，可在例外情況下免設其中一條逃生途徑； (e) 罩頭走廊的長度不得多於 7 米；罩頭走廊指僅有一條逃生路線的走廊或走廊部分； 	
--	--	--	--

			<p>(f) 逃生途徑的闊度和連貫性，須<u>達致處長滿意的程度</u>；</p> <p>(g) 如無線電室沒有直接通往開啟甲板的通路，則每個無線電室須設置 2 條逃生途徑；處長可准許以大小足夠的開啟式窗戶或舷窗作為其中一條逃生途徑。</p> <p>(4) 從機艙(A 類機艙除外)通出的逃生路線的設置，須在顧及該艙間的性質及位置以及通常在該艙間內工作的人數的情況下，<u>達致處長滿意的程度</u>。</p>	
41.	45	0056	<p><u>《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 AM)</u></p> <p>14. 水密艙壁等的開口</p> <p>(1) (a) 本條適用於本規例所適用的每艘香港客船，但 1992 年後建造的船舶除外。</p> <p>(b) 在每艘屬第 I、II 及 II(A)類的船舶上，水密艙壁的開口數目，須減至與該船舶的設計及正常運作相容的最小數目；此等開口並須設有<u>令處長滿意的關閉設施</u>。</p>	<p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 14(1)(b)條而令處長滿意，而被裁定違反第 14(1)(b)條，除非控方證明—</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長已向該船東或船長指明須如何為施行第 14(1)(b)條而令處長滿意；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為</p>

			<p>施行第 14(1)(b)條而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行該條而令其滿意。</p> <p>* “處長”指海事處處長。</p>
42.	46	0057	<p><u>《商船(安全)(全球海上遇險和安全系統無線電裝設)規例》</u> <u>(第 369 章，附屬法例 AR)</u></p> <p>15. 可使用性和維修方面的規定</p> <p>(3) 每艘船舶上均須提供令處長滿意的足夠資料，使設備能夠妥善操作和獲得妥善維修。</p> <p>(4) 每艘船舶上均須設置令處長滿意的足夠工具及備件，使設備能夠獲得維修，而處長可在商船公告中指明香港船舶上須設置的工具及備件。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 15(3)或(4)條的規定而被裁定有罪，除非控方證明 –</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該船舶不符合有關規定前，處長*已向該船東或船長指明須如何為施行第 15(3)或(4)條而令處長滿意；或 (b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 15(3)或(4)條而令處長滿意，亦未獲處長確定須如何為施行該條而令其滿意。

				* “處長”指海事處處長。
43.	47	0058	<p><u>《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第 374 章，附屬法例 A)</u></p> <p>42. 的士計程錶的構造</p> <p>(2) 每個的士計程錶須經構造以符合下列規定—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 可封蓋至令署長感到滿意； (b) 在車費錶盤上顯示已訂明按時間或距離，或兼按 時間及距離計算出來的車費款額； (c) 在車費錶盤上顯示經訂明由最低車費起累進的附加車費款額；及 (d) 顯示車費及附加車費的數字，高度至少為 10 毫米。 <p>43. 的士計程錶傳動裝置</p> <p>(2) 所有導線及的士計程錶齒輪箱或傳感器的接頭，均須可以封蓋至令署長感到滿意。</p> <p>46. 的士的字牌</p> <p>(2) 第(1)款所提述的字牌，須符合附表 6 第 II 部的條文。</p> <p>附表 6 的士的字牌</p>	<p>任何人不會因有關的士不符合第 46(2)條的規定令署長*感到滿意，而被裁定違反第 121(1)條，除非控方證明—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該的士被如此使用前，署長已向首述的人指明須如何為施行第 42(2)或 43(2)條或附表 6 第 II 部第 3 段而令署長感到滿意；或 (b) 首述的人如此使用或致使或允許他人使用該的士，而在該的士被如此使用前，他未有以書面聯絡署長以確定須如何為施行第 42(2)或 43(2)條或附表 6 第 II 部第 3 段而令署長感到滿意，亦未獲署長確定須如何為施行該條或該段而令其感到滿意。 <p>任何人不會因有關的士不符合第</p>

		<p>3. 除第 46 條的條文另有規定外，每一塊字牌附在車輛上的方式，均須令署長感到滿意。</p>	<p>42(2)(a)或 43(2)條規定而被裁定違反第 121(3)條，除非控方證明—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該的土被如此使用前，署長*已向首述的人指明須如何為施行第 42(2)(a)或 43(2)條而令署長感到滿意；或 (b) 首述的人如此使用或容受或允許他人使用該的土，而在該的土被如此使用前，他未有以書面聯絡署長以確定須如何為施行第 42(2)(a)或 43(2)條而令署長感到滿意，亦未獲署長確定須如何為施行該條而令其感到滿意。
44.	49	<p>0060</p> <p><u>《商船(防止油類污染)規例》(第 413 章，附屬法例 A)</u></p> <p>14. 油類排放監察及控制系統及油性水離析及油類過濾設備</p> <p>(3) 除本條第(4)款另有規定外—</p>	<p>香港船舶的船東或船長不會因該船舶不符合第 14(3)(b)條規定而達到處長滿意的程度，而被裁定違反該條文，除非控方證明 –</p>

		<p>(a) 第(1)及(2)款不適用於專供航駛以下航程的船舶—</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 在特殊區域內的航程；或 (ii) 在香港水域內的航程； <p>但須符合以下各項—</p> <ul style="list-style-type: none"> (A) 處長信納該船裝置有一個集存艙，其容積足以將油性艙底水全部留存在船上； (B) 所有油性艙底水均留存在船上，以待其後排放至接收設施； (C) 處長信納在排放的地方有足夠的接收設施供接收上述油性艙底水； (D) 就該船所發出的國際防油污證書或香港防油污證書有批註，表示該船專供航駛第(i)或(ii)節所指明類型的航程；及 (E) 排放的數量、時間及港口均記錄在油類紀錄簿內；或 <p>(b) 總註冊噸位 400 噸以下的船舶(油輪除外)須在切實可行及合理範圍內配備某些設置(如屬香港船舶，則須達到處長滿意的程度)，以確保將油類或油性混合物貯存在船上和排放至接收設施，或確保將上述混合物在按照第 12 條下排放。</p>	<p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，處長*已向該船東或船長指明須如何為施行第 14(3)(b) 條而達到處長滿意的程度；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海或在香港水域內運作，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行第 14(3)(b) 條而達到處長滿意的程度，亦未獲處長確定須如何為施行該條而達到該程度。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 20(2) 條規定而令核證當局感到滿意，而被裁定違反該條文，除非控方證明 –</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，核證當局*已向該船東或船長指明須如何為施行附表</p>
--	--	---	---

		<p>20. 對設有專用清潔壓載液艙的油輪的規定</p> <p>(2) 專用清潔壓載液艙的安排及操作程序須符合本規例附表 6 的規定。</p> <p>21. 對原油清洗的規定</p> <p>(2) 原油清洗設置及有關設備及安排(包括員工的資歷)均須符合本規例附表 7 所列規定及規格。</p> <p>附表 6 設有專用清潔壓載液艙的油輪的規格</p> <p>4.1.2 在選擇專用清潔壓載液艙方面，須令核證當局對在壓載及載貨情況下的船體應力感到滿意。</p> <p>附表 7 原油清洗系統的設計、操作和控制規格</p> <p>4.2.3 液艙清洗機須架設在每個貨油艙內，其支撐方法須達核證當局感滿意的程度。如液艙清洗機因配合液艙突出的地方而須放置於甲板層以下的地方，則可能需要考慮給予該機及其供應管道額外的支撐。</p> <p>4.2.6 液艙清洗機的數目及位置須達令核證當局滿意的程度。</p> <p>4.4.1 清掃每個貨油艙底部原油的系統，其設計須達令核證當局滿意程度。</p> <p>5.1 從事油輪原油清洗的船舶員工，其訓練要求須達</p>	<p>6 第 4.1.2 段而令核證當局感到滿意；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海或在香港水域內運作，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡核證當局以確定須如何為施行附表 6 第 4.1.2 段而令核證當局感到滿意，亦未獲核證當局確定須如何為施行該段而令其感到滿意。</p> <p>船舶的船東或船長不會因該船舶沒有依據附表 7 第 4.2.3 段而達核證當局感滿意的程度，或因沒有依據附表 7 第 4.2.6 或 7 段而達令核證當局滿意的程度，或因沒有依據附表 7 第 4.4.1 段而達令核證當局滿意程度，而被裁定違反第 21(2)條，除非控方證明 –</p> <p>(a) 在該船舶不符合有關規定前，核證當局*已向該船東或</p>
--	--	---	--

		<p>令處長滿意的程度。</p> <p>7. 操作及設備手冊 操作及設備手冊須達令核證當局滿意的程度和載有以下的資料及操作指示—</p>	<p>船長指明須如何為施行附表 7 第 4.2.3 段而達核證當局感滿意的程度，或為施行附表 7 第 4.2.6 或 7 段而達令核證當局滿意的程度，或為施行附表 7 第 4.4.1 段而達令核證當局滿意程度；或</p> <p>(b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海或在香港水域內運作，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡核證當局以確定須如何為施行附表 7 第 4.2.3 段而達核證當局感滿意的程度，或為施行附表 7 第 4.2.6 或 7 段而達令核證當局滿意的程度，或為施行附表 7 第 4.4.1 段而達令核證當局滿意程度，亦未獲核證當局確定須如何為施行有關規定而達的有關程度。</p>
* “核證當局”指海事處處長或任			

			<p>何獲運輸及房屋局局長授權的人。</p> <p>船舶的船東或船長不會因船舶不符合第 21(2)條規定而達令處長滿意的程度，而被裁定違反有關條文，除非控方證明 –</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該船舶不符合有關規定前，處長*已向該船東或船長指明須如何為施行附表 7 第 5.1 段而達令處長滿意的程度；或 (b) 該船東或船長安排或准許該船舶出海或在香港水域內運作，而在該船舶不符合有關規定前，他未有以書面聯絡處長以確定須如何為施行附表 7 第 5.1 段而達令處長滿意的程度，亦未獲處長確定須如何為施行該段而達該程度。
--	--	--	--

				* “處長”指海事處處長。
45.	50	0075	<p><u>《娛樂特別效果(一般)規例》(第 560 章，附屬法例 A)</u></p> <p>32. 持有貯存所牌照的人須遵從的規定</p> <p>(1) 貯存所牌照的持牌人除須符合貯存所牌照內指明的條件外，還須確保—</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 貯存所及其裝置和設備時刻維持於令監督滿意的良好狀況； (b) 除非獲監督書面准許，否則不得更改或加建貯存所或更改或增添其裝置或設備，以致可能令其在要項上偏離當其時獲監督批准的貯存所的繪圖或圖則或貯存所的裝置或設備； (c) 除非需要進出貯存所，否則貯存所在載有煙火特別效果物料時須穩固地鎖上； (d) 已採取所有適當預防措施，防止— <ul style="list-style-type: none"> (i) 貯存所內發生火警及爆炸； (ii) 未獲授權的人得以進入貯存所； (e) 貯存所及指定範圍(視屬何情況而定)設有監督所規定的滅火設備； (f) 在貯存所載有遇水即可能變為危險的煙火特別效果物料的情況下，已採取所有適當預防措施，防止貯存所內有水；及 (g) 就固定貯存所而言，在監督提出要求下一 	<p>任何人不會被裁定沒有遵從第 32(1)(a)條，除非控方證明 –</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 在該人沒有遵從有關條文前，監督已向該人指明須如何為施行第(1)(a)款而令監督滿意；或 (b) 該人安排或准許使用貯存所、裝置或設備，而在他沒有遵從有關條文前，他未有以書面聯絡監督以確定須如何為施行第(1)(a)款而令監督滿意，亦未獲監督確定須如何為施行該款而令其滿意。 <p>任何人不會被裁定沒有遵從第 (1)(g)(i)款，除非控方證明 –</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) 監督*已在施加要求前，向該人指明須如何為施行第

		<p>(i) 該貯存所裝設有令監督滿意的保安警報系統；</p> <p>(ii) 該貯存所或由該貯存所構成其中一部分的建築物設有有效的避雷針。</p>	<p>(1)(g)(i)款而令監督滿意，或已在施加要求後，在切實可行範圍內盡快向該人作出該項指明；或</p> <p>(b) 在該要求向該人施加後，他安排或准許使用貯存所，而他未有以書面聯絡監督以確定須如何為施行第(1)(g)(i)款而令監督滿意，亦未獲監督確定須如何為施行該款而令其滿意。</p> <p>* “監督”指娛樂特別效果發牌監督。</p>
--	--	--	--