

第十章 緊急程序

10.1 火警發生時應採取的行動

10.1.1 在船上發生火警的風險不會完全消除，但只要負責任地遵守本章的忠告，火災的危害即可大為減少。

10.1.2 應依照本章第 10.2 節所述定期進行演習，確保熟習滅火程序和保養滅火設施。往取滅火裝備的通道應經常保持通暢，而緊急逃生出口和走廊也不應被堵塞。

10.1.3 一般而言，火警在起始的數分鐘最易被撲滅，所以行動必須迅速而正確。

10.1.4 發生火警時，應立即發出警報及通知駕駛台。若船舶正在港內停泊，應通知當地的消防局。若有可能，應以最就手而適合的工具（例如適用的手提滅火器）將火撲滅或控制火勢，或在廚房因油脂或食油著火時將火悶熄。

10.1.5 船舶應備有多款手提滅火器，以應付各類火警。如屬燃油或電器著火，切勿使用噴水式的滅火器。

10.1.6 應將失火區域的通風口關上，減少空氣流通，從而阻止火勢蔓延。如有燃油管道輸送燃油至火場或受到火警威脅，應即予阻斷。如情況許可，應將附近的易燃物品移開。

10.1.7 若現場充滿煙霧，未配備呼吸器的船員應立即撤離；如有必要，應手膝著地緩慢前行，因為靠近甲板地面的空氣比較清新。

10.1.8 將火撲滅後，須提防死灰復燃。

10.1.9 如無配戴呼吸器，船員切勿返回曾發生火警而未有充份通風的船艙內。

10.2 召集與演練

*1999 年商船
(召集、培訓
及決定支援
制度) 規例
SI 1999 第
2722 號*

*海上指引第
71(M) 號及
商船通告第
1579 號*

10.2.1 根據商船規例，應定期舉行召集與演習。本節及下一節的指引須與有關的商船通告（包括商船通告、海上指引及海上資訊）所載的資料與指引一併閱讀。

10.2.2 召集及演習，旨在令船員在可能危害到海上人命安全的突發情況下，作出熟練的反應並井然有序。演習要認真，並盡可能近似現實中的緊急情況。若船舶的設備或船上的人手有變動，召集的安排也要相應更改。

*1986 年商船
(召集訓練)
規例 - SI
1986 第
1071 號 第
5(2)、(3)及
(8)條*

10.2.3 應變部署表應在開船前就張貼在當眼處。另外，如第 IIA 類與第 III 類船舶作國際間航行，更須向每一位船員派發緊急事項指示（例如以卡片形式派發，或釘在個別船員的臥鋪或床位上）。這些指示應列明各人應報到的召集站、救生艇筏所在位置、所有緊急訊號，以及聽到這些訊號時應採取的行動。

規例第 8(4)
條；規例第
12(2) 及
12(3)條

10.2.4 假如有超過 25%的船員在過去一個月內沒有在船上參加過棄船演習及消防演習，則船舶在離開港口後 24 小時內必須進行該等演習。船員上船工作後，應盡快（在兩星期內）學習使用包括救生艇筏在內的船上救生設備。船員在上船後亦應盡快熟習他們於緊急狀況下的職務、各種警報訊號的含意、救生艇筏所在位置，以及所有救生與消防設備的位置。

10.2.5 船上全體船員在召集／集合時都應穿上救生衣，並繫結妥當。在登艇演習及將艇隻降落水面時，仍應穿著救生衣。但在其他情況下，如果救生衣妨礙演習的進行或會構成負累，可由船長酌情決定脫去，但仍須放在可隨手可取用的地方。

10.2.6 緊急演習應編排在不同的時段舉行，以便每位船員都可以抽空參加。

10.2.7 在演習及檢閱時發現的任何缺失或不足，要盡快改正。

10.3 消防演練

10.3.1 船員各司其職、通力合作，即可加快救火行動的效率。消防演習須與第一階段的棄船演習同時進行。消防組應在指定的地點集合。機房船員應開動機艙內的消防泵，檢查消防總管是否達到全壓力。裝置於機艙外的應急備用泵亦要同時開動。全體船員均須懂得如何開動及操作應急備用泵。

10.3.2 消防組應由指定的集合點出發，帶同斧頭、燈具及呼吸器等緊急裝備，前往經選定的模擬火警場地。每次火警演練的模擬場地均應不同，以熟練在不同情況下處理各類火警，演練場地須遍及船員艙、機艙、物料室、廚房、貨艙及其他極易引起火警的地方。

10.3.3 火警演習應盡量逼真，用上足夠數目的滅火喉，期間亦須開喉測試，先用機艙水泵供應的水，再單獨用應急備用泵所供給的水。

10.3.4 在可行範圍內，演習應包括實地測試通風扇、油泵及油缸閥門的遙控速停裝置、關閉各通風口，以及適當關上電器裝置等。

10.3.5 固定滅火裝置應在可行情況下試用。

10.3.6 演練時應預備手提滅火器作示範用，並應有不同類別的滅火器，因應不同種類的火災。演練時應由一名消防組成員操作一個或多個滅火器，每次演習均應有不同成員輪流參與。滅火器用後在放回原位前，應先充填好，或在示範時備有足夠的後備滅火器。

10.3.7 消防組成員均須戴上呼吸器，各成員亦應輪流試用。搜索及救援演習應在船上不同

地點進行。呼吸器在存放前應先行清潔，檢驗過證實性能良好。獨立式呼吸器的氣筒應予充氣，或備有足夠的後備氣筒供示範用。

1998 年商船
(客船、第 I
類、第 II(A)
類架構船)規
例 - SI
1998 第
2514 號

10.3.8 除了法定的檢查外，所有在演習時沒有使用的消防器具、防火及水密門和其他關閉裝置、火警探測及警報系統等，都應在演習時或演習完成後立刻檢查。

商船通告第
1722(M+F)
號

10.4 使用救生艇筏的演習

10.4.1 安排演習時應參考有關的海上資訊，亦應考慮到當時的天氣狀況。

10.4.2 參加救生筏或救生艇演練的船員，集合時應穿上保暖外衣及繫妥救生衣。

10.4.3 如有可能，應檢視艇筏的放下裝置及制動件，檢查並確保所有活動部件已有妥善潤滑。

10.4.4 使用機動裝置放出吊艇架或將艇筏收回船上時，所有船員都必須遠離機器中的活動部件。

10.4.5 機動救生艇上的引擎必須要開動，並測試前俾或倒俾。小心不要令引擎和推進軸的尾軸的軸封填函蓋過熱。所有船員都要熟悉開動引擎的程序。

10.4.6 手動機械推進裝置，也應予檢驗和進行同樣的測試。

10.4.7 無線電救生設備應作檢驗和測試，並指導船員如何使用。

10.4.8 船上如設有噴水裝置，也應遵照救生艇製造商的指引測試。

1999年商船
(召集、培訓
及決定支援
制度)規例—
SI 1999 第
2722 號
規例 第
10(6)條

10.4.9 在港內進行演練時，應盡可能把所有救生艇解開，吊出舷外。每艘救生艇每三個月要下水操作最少一次。若不具備作救生艇自身重力降落演習的情況下，可容許將該艇降下水面，但每六個月須最少有一次將救生艇作自身重力降落的演習。不過，若能安排不超過六個月作一模擬的自身重力降落的演習，則這項演習可放寬至每十二個月一次。

規例 第
10(7)條

10.4.10 在載有救助快艇／救助艇(本身並非救生艇)的情況下，也應在合理可行的情況下每個月落水操作一次。兩次演習相距不得超過三個月。

10.4.11 若具有安全離合扣的裝置，在收回艇隻前、安放妥當後及在落水前應當小心，確定那些吊鉤已經扣妥。

10.4.12 船上若載有以吊艇架降落水中的救生筏，則包括充氣在內的船上訓練，每四個月須進行最少一次。應小心確定吊鉤已正確扣上，方可把救生筏掛上去。救生筏在放進水中之前，切勿扳上解扣裝置。若該充氣筏是船上的法定設施而並非專為訓練而設，**一定要**在認可的維修站內重新封裝。

10.4.13 在使用救生艇的絞車時，手柄亦會隨同轉動，在使用制動器將艇放下或用機動設備將它升起之前，應先將手柄移去。若無法移去手柄，則船員切勿走近。

10.4.14 將救生快艇／救生艇或救生筏放下水時，艇上的船員應穿上救生衣並坐穩，手放在艇舷內，以免被船邊壓傷。船員坐在完全密封的救生艇內，應繫妥安全帶。當救生艇升回船上時，應只有負責操作的船員留在艇上。

10.4.15 演習期間，應在登艇處備好救生圈和救生索。

10.4.16 救生艇筏降到水中後，船員應練習用槳或機動裝置操作艇筏。密封式救生艇上如裝有噴水裝置，亦應開動。

10.4.17 當救生艇在水中而需上鉤或解鉤時，海員的手指應遠離吊環，特別是在有浪的時候。

10.4.18 當用重力式吊艇架以機動方式將救生艇筏收回前，應先行檢查限位開關及其他相關裝置的操作情況。

10.4.19 用以收回救生筏的手提吊升裝置，應備有離合器或附加的反扭力裝置。操作前應先檢查這裝置。如果沒有上述裝置，就要用人手吊升救生艇筏。

10.4.20 船上如有救生筏，應指導船員如何將筏放下水和操作，也應詳細解釋登筏的方法，以及筏上所配置的設施和物品。

10.4.21 船上存放的救生器材必須達到法定數量。如果把救生筏用作演練會令設施數目減至低於法定數量，則應有備用的救生筏。

10.5 在危險場地進行演習和救援

10.5.1 法例規定船上應每兩個月進行一次演練，模擬將受傷不支的人員從危險場地拯救出來。每次演習都要記錄在航海日誌上。有大量船員更換時，就應盡快安排演習。

10.5.2 對當場暈倒者所採取的拯救行動，必須按個別船舶的設計而預早安排。此外，亦要計劃好應如何分配人手接替或支援那些首先進入場地的人員。

10.5.3 定期演習旨在驗證船舶的救援計劃在不同的艱難境況下是否可行。演習場地要安全，為了運作的方便，場地至少要沒有危險，但又要能提供逼真的救援情景。

10.5.4 若有跡象顯示場地內有人因空氣質素關係而感到不適，場外人員應立即響起警報。**在有增援之前，在任何情況下，駐守場地入口的人員切勿嘗試進入場地內。未有戴上呼吸器、配備救生帶，以及在可行情況下使用救生索，不得參與救援工作。**

10.6 協助救傷

10.6.1 在船上，任何人都可能會遇上有人受傷，故每個人都應懂得最基本的急救法、安置

昏迷傷者的方法，及如何作人工呼吸。在更具資格人士前來增援之前，這些行動可以拯救生命。

- 發現傷者的船員應先確定自己的處境沒有危險。

- 有需要時，應將傷者移離危險威脅，或將危險威脅移離傷者。**但如果身處密閉場地，有關救援行動見下文。**

- **若只有一名傷者昏迷**（不論有多少人受傷）

- 立即為昏迷者施以基本救治；

- 跟著召喚救援。

- **若昏迷的傷者超過一人**

- 先召喚救援；

- 再施以適當救治，優先救治已停止呼吸或心跳已停頓的傷者。

- **若昏迷的傷者身處密閉場所：**

- 船員若不是受過訓練並奉召到場的拯救組成員，**切勿**進入密閉場所。

- 召喚救援及通知船長。

- 場所內的空氣情況須被假定為不安全，拯救組在戴上呼吸器之前不得進入。

- 立即給傷者戴上呼吸器或復甦器。

- 除非傷者的傷勢嚴重，須先予救治，才可將他移離現場，不然，應盡快將傷者移到密閉場所以外最安全的地方。

10.6.2 若必須將傷者移離艙口，應採用當時最有效的方法，但若情況許可，應將所有通道口打開，並使用下述的設施：

- (a) 人手操作的吊架，繫穩在通道口上；
- (b) 籠子或擔架，下面繫以操控繩。

10.6.3 若傷者曾暴露在有害的化學品之下，應安靜休息，觀察最少廿四小時，以防出現併發症。

10.7 危險品

10.7.1 洩漏危險品的緊急處理方法已記載在《IMO 醫療急救指引》和《IMO 運載危險品船舶緊急程序》(EmS)內。兩份刊物都有獨立發行本，並已合併在《國際航海危險貨品守則》(IMDG 守則)內。

概論

10.7.2 應採取哪種緊急行動，須視乎物品的存放地點，以及該物品是氣體、液體或固體而定。要處理因可燃氣體或可燃液體引發的事故，應先移走所有致火源（例如明火、沒有護罩的燈泡、電動手工具等）。

10.7.3 搬運包裝妥當的危險品時，無須穿戴保護衣物。但若包裝已損壞，包裝內的物品可能已經洩漏或漏出。在此情況下，緊急組要對付的可能是具腐蝕性或易燃的固體、液體或氣體。若有煙霧冒出，可能是來自漏出的物質，或該漏出物質與其他東西混合，起化學作用時所生成。緊急人員必須戴上護目鏡，若發現有致命的塵埃，更須使用呼吸保護器，若該物質明顯有毒，就應戴上自給式呼吸器。

漏出物

10.7.4 要清除甲板上的漏出的化學品，一般是用大量的水向舷外清洗；若化學品與水接觸會起危險的化學作用時，則不可用水清洗。是否可將危險品在舷外棄置，應由船長作判斷，而判斷的準則是，船員的安全較海洋受到污染更重要。若該洩漏或漏出的物質、物件或材料按 IMDG 守則列為「**污染海洋物質**」，而船上又有地方可以安全儲放，則應先收集起來，日後再安全棄置。液體應用吸濕劑收集。

10.7.5 以吸濕劑收集的漏出物可放在膠袋或其他容器內，儲放在安全的地方，然後運往岸上棄置。將這些用吸濕劑收集的漏出物存放在甲板下未必萬無一失，進入存放這些漏出物的密閉場所時須格外留神。

10.7.6 處理高腐蝕性的漏出物後，應仔細檢查船身結構有沒有受到損害。

火警

10.7.7 在海上因危險品所致的火災，一般最好用水來撲滅，但應先參看相關 EmS 的附表。

10.7.8 在可行情況下，應先將最接近火的危險品移走。熱力有可能令物質起化學變化或物理變化，影響到包裝的完整性，導致包裝破裂而令裡面的物品四散，所以包裝品的冷卻，有助減少危險。若危險品是聚合物，應小心處理，因為即使外來的熱力消散，物質的反應仍會持續一段長時間。

10.7.9 若事故在甲板下發生，最好的滅火方法是先關上艙蓋，隔絕所有通風，再啓動固定滅火裝置。關上艙蓋時，或火熄滅後，有需要進入場地時，應戴上自給式呼吸器。

10.7.10 對於某些與水接觸會產生劇烈反應的物質，只可使用乾式化學滅火器。若船上有適用的粉狀惰性物料，同樣可以用來救火。除外，是用大量的水；雖然會與該物質起反應，但對火也有冷卻的作用。

10.7.11 雖然 EmS 建議不要使用泡沫，但特殊的泡沫則不在此限。

10.7.12 若危險貨品很可能會受火災波及，一般適用於多種危險貨品的滅火建議是將之投棄下海，但若船上已滿載或近乎滿載貨櫃令致這個做法不可行，就要採取一切可行的措施防止火勢蔓延至這些貨櫃。如果預防措施無效，火勢仍然蔓延至這些貨櫃，就該緊記，貨櫃裡的物品有可能會發生劇烈爆炸，船員必須撤離。