

第十章 紧急程序

10.1 火警发生时应采取的行动

10.1.1 在船上发生火警的风险不会完全消除，但只要负责任地遵守本章的忠告，火灾的危害即可大为减少。

10.1.2 应依照本章第 10.2 节所述定期进行演习，确保熟习灭火程序和保养灭火设施。往取灭火装备的通道应经常保持通畅，而紧急逃生出口和走廊也不应被堵塞。

10.1.3 一般而言，火警在起始的数分钟最易被扑灭，所以行动必须迅速而正确。

10.1.4 发生火警时，应立即发出警报及通知驾驶台。若船舶正在港内停泊，应通知当地的消防局。若有可能，应以最就手而适合的工具（例如适用的手提灭火器）将火扑灭或控制火势，或在厨房因油脂或食油着火时将火闷熄。

10.1.5 船舶应备有多款手提灭火器，以应付各类火警。如属燃油或电器着火，切勿使用喷水式的灭火器。

10.1.6 应将失火区域的通风口关上，减少空气流通，从而阻止火势蔓延。如有燃油管道输送燃油至火场或受到火警威胁，应即予阻断。如情况许可，应将附近的易燃物品移开。

10.1.7 若现场充满烟雾，未配备呼吸器的船员应立即撤离；如有必要，应手膝着地缓慢前行，因为靠近甲板地面的空气比较清新。

10.1.8 将火扑灭后，须提防死灰复燃。

10.1.9 如无配戴呼吸器，船员切勿返回曾发生火警而未有充份通风的船舱内。

1999 年商船
(召集、培训
及决定支持
制度) 规例
SI 1999 第
2722 号

海上指引第
71(M) 号及
商船通告第
1579 号

10.2 召集与演练

10.2.1 根据商船规例，应定期举行召集与演习。本节及下一节的指引须与有关的商船通告（包括商船通告、海上指引及海上信息）所载的数据与指引一并阅读。

10.2.2 召集及演习，旨在令船员在可能危害到海上人命安全的突发情况下，作出熟练的反应并井然有序。演习要认真，并尽可能近似现实中的紧急情况。若船舶的设备或船上的人手有变动，召集的安排也要相应更改。

1986 年商船
(召集训练)
规例 - SI
1986 第
1071 号第
5(2)、(3)及
(8)条

10.2.3 应变部署表应在开船前就张贴在当眼处。另外，如第 IIA 类与第 III 类船舶作国际间航行，更须向每一位船员派发紧急事项指示（例如以卡片形式派发，或钉在个别船员的卧铺或床位上）。这些指示应列明各人应报到的召集站、救生艇筏所在位置、所有紧急讯号，以及听到这些讯号时应采取的行动。

规例第 8(4)
条：规例第
12(2) 及
12(3)条

10.2.4 假如有超过 25%的船员在过去一个月内没有在船上参加过弃船演习及消防演习，则船舶在离开港口后 24 小时内必须进行该等演习。船员上船工作后，应尽快（在两星期内）学习使用包括救生艇筏在内的船上救生设备。船员在上船后亦应尽快熟习他们于紧急状况下的职务、各种警报讯号的含意、救生艇筏所在位置，以及所有救生与消防设备的位置。

10.2.5 船上全体船员在召集 / 集合时都应穿上救生衣，并系结妥当。在登艇演习及将艇只降落水面时，仍应穿着救生衣。但在其它情况下，如果救生衣妨碍演习的进行或会构成负累，可由船长酌情决定脱去，但仍须放在可随时可取用的地方。

10.2.6 紧急演习应编排在不同的时段举行，以便每位船员都可以抽空参加。

10.2.7 在演习及检阅时发现的任何缺失或不足，要尽快改正。

10.3 消防演练

10.3.1 船员各司其职、通力合作，即可加快救火行动的效率。消防演习须与第一阶段的弃船演习同时进行。消防组应在指定的地点集合。机房船员应开动机舱内的消防泵，检查消防总管是否达到全压力。装置于机舱外的应急备用泵亦要同时开动。全体船员均须懂得如何开动及操作应急备用泵。

10.3.2 消防组应由指定的集合点出发，带同斧头、灯具及呼吸器等紧急装备，前往经选定的模拟火警场地。每次火警演练的模拟场地均应不同，以熟练在不同情况下处理各类火警，演练场地须遍及船员舱、机舱、物料室、厨房、货舱及其它极易引起火警的地方。

10.3.3 火警演习应尽量逼真，用上足够数目的灭火喉，期间亦须开喉测试，先用机舱水泵供应的水，再单独用应急备用泵所供给的水。

10.3.4 在可行范围内，演习应包括实地测试通风扇、油泵及油缸阀门的遥控速停装置、关闭各通风口，以及适当关上电器装置等。

10.3.5 固定灭火装置应在可行情况下试用。

10.3.6 演练时应预备手提灭火器作示范用，并应有不同类别的灭火器，因应不同种类的火灾。演练时应由一名消防组成员操作一个或多个灭火器，每次演习均应有不同成员轮流参与。灭火器用后在放回原位前，应先充填好，或在示范时备有足够的后备灭火器。

10.3.7 消防组成员均须戴上呼吸器，各成员亦应轮流试用。搜索及救援演习应在船上不同

1998 年商船
(客船、第 I
类、第 II(A)
类架构船)规
例 - SI
1998 第
2514 号

地点进行。呼吸器在存放前应先行清洁，检验过证实性能良好。独立式呼吸器的气筒应予充气，或备有足够的后备气筒供示范用。

10.3.8 除了法定的检查外，所有在演习时没有使用的消防器具、防火及水密门和其它关闭装置、火警探测及警报系统等，都应在演习时或演习完成后立刻检查。

商船通告第
1722(M+F)
号

10.4 使用救生艇筏的演习

10.4.1 安排演习时应参考有关的海上信息，亦应考虑到当时的天气状况。

10.4.2 参加救生筏或救生艇演练的船员，集合时应穿上保暖外衣及系妥救生衣。

10.4.3 如有可能，应检视艇筏的放下装置及制动件，检查并确保所有活动部件已有妥善润滑。

10.4.4 使用机动装置放出吊艇架或将艇筏收回船上时，所有船员都必须远离机器中的活动部件。

10.4.5 机动救生艇上的引擎必须要开动，并测试前俾或倒俾。小心不要令引擎和推进轴的尾轴的轴封填函盖过热。所有船员都要熟悉开动引擎的程序。

10.4.6 手动机械推进装置，也应予检验和进行同样的测试。

10.4.7 无线电救生设备应作检验和测试，并指导船员如何使用。

10.4.8 船上如设有喷水装置，也应遵照救生艇制造商的指引测试。

1999年商船
(召集、培训
及决定支持
制度)规例—
SI 1999 第
2722号 第
10(6)条

10.4.9 在港内进行演练时，应尽可能把所有救生艇解开，吊出舷外。每艘救生艇每三个月要下水操作最少一次。若不具备作救生艇自身重力降落演习的情况下，可容许将该艇降下水面，但每六个月须最少有一次将救生艇作自身重力降落的演习。不过，若能安排不超过六个月作一模拟的自身重力降落的演习，则这项演习可放宽至每十二个月一次。

规例第
10(7)条

10.4.10 在载有救助快艇 / 救助艇(本身并非救生艇)的情况下，也应在合理可行的情况下每个月落水操作一次。两次演习相距不得超过三个月。

10.4.11 若具有安全离合扣的装置，在收回艇只前、安放妥当后及在落水前应当小心，确定那些吊钩已经扣妥。

10.4.12 船上若载有以吊艇架降落水中的救生筏，则包括充气在内的船上训练，每四个月须进行最少一次。应小心确定吊钩已正确扣上，方可把救生筏挂上去。救生筏在放进水中之前，切勿扳上解扣装置。若该充气筏是船上的法定设施而并非专为训练而设，**一定要**在认可的维修站内重新封装。

10.4.13 在使用救生艇的绞车时,手柄亦会随同转动,在使用制动器将艇放下或用机动设备将它升起之前,应先将手柄移去。若无法移去手柄,则船员切勿走近。

10.4.14 将救生快艇 / 救生艇或救生筏放下水时,艇上的船员应穿上救生衣并坐稳,手放在艇舷内,以免被船边压伤。船员坐在完全密封的救生艇内,应系妥安全带。当救生艇升回船上时,应只有负责操作的船员留在艇上。

10.4.15 演习期间,应在登艇处备好救生圈和救生索。

10.4.16 救生艇筏降到水中后,船员应练习用桨或机动装置操作艇筏。密封式救生艇上如装有喷水装置,亦应开动。

10.4.17 当救生艇在水中而需上钩或解钩时,海员的手指应远离吊环,特别是在有浪的时候。

10.4.18 当用重力式吊艇架以机动方式将救生艇筏收回前,应先行检查限位开关及其它相关装置的操作情况。

10.4.19 用以收回救生筏的手提吊升装置,应具备有离合器或附加的反扭力装置。操作前应先检查这装置。如果没有上述装置,就要用人手吊升救生艇筏。

10.4.20 船上如有救生筏,应指导船员如何将筏放下水和操作,也应详细解释登筏的方法,以及筏上所配置的设施和物品。

10.4.21 船上存放的救生器材必须达到法定数量。如果把救生筏用作演练会令设施数目减至低于法定数量，则应有备用的救生筏。

10.5 在危险场地进行演习和救援

10.5.1 法例规定船上应每两个月进行一次演练，模拟将受伤不支的人员从危险场地拯救出来。每次演习都要记录在航海日志上。有大量船员更换时，就应尽快安排演习。

10.5.2 对当场晕倒者所采取的拯救行动，必须按个别船舶的设计而预早安排。此外，亦要计划好应如何分配人手接替或支持那些首先进入场地的人员。

10.5.3 定期演习旨在验证船舶的救援计划在不同的艰难境况下是否可行。演习场地要安全，为了运作的方便，场地至少要没有危险，但又要是能提供逼真的救援情景。

10.5.4 若有迹象显示场地内有人因空气质素关系而感到不适，场外人员应立即响起警报。在有增援之前，在任何情况下，驻守场地入口的人员切勿尝试进入场地内。未有戴上呼吸器、配备救生带，以及在可行情况下使用救生索，不得参与救援工作。

10.6 协助救伤

10.6.1 在船上，任何人都可能会遇上有人受伤，故每个人都应懂得最基本的急救法、安置

昏迷伤者的方法，及如何作人工呼吸。在更具资格人士前来增援之前，这些行动可以拯救生命。

· 发现伤者的船员应先确定自己的处境没有危险。

· 有需要时，应将伤者移离危险威胁，或将危险威胁移离伤者。**但如果身处密闭场地，有关救援行动见下文。**

· **若只有一名伤者昏迷**（不论有多少人受伤）

— 立即为昏迷者施以基本救治；

— 跟着召唤救援。

· **若昏迷的伤者超过一人**

— 先召唤救援；

— 再施以适当救治，优先救治已停止呼吸或心跳已停顿的伤者。

· **若昏迷的伤者身处密闭场所：**

— 船员若不是受过训练并奉召到场的拯救组成员，**切勿**进入密闭场所。

— 召唤救援及通知船长。

— 场所内的空气情况须被假定为不安全，拯救组在戴上呼吸器之前不得进入。

— 立即给伤者戴上呼吸器或复苏器。

— 除非伤者的伤势严重，须先予救治，才可将他移离现场，不然，应尽快将伤者移到密闭场所以外最安全的地方。

10.6.2 若必须将伤者移离舱口，应采用当时最有效的方法，但若情况许可，应将所有通道口打开，并使用下述的设施：

- (a) 人手操作的吊架，系稳在通道口上；
- (b) 笼子或担架，下面系以操控绳。

10.6.3 若伤者曾暴露在有害的化学品之下，应安静休息，观察最少廿四小时，以防出现并发症。

10.7 危险品

10.7.1 泄漏危险品的紧急处理方法已记载在《IMO 医疗急救指引》和《IMO 运载危险品船舶紧急程序》(EmS)内。两份刊物都有独立发行本，并已合并于《国际航海危险货品守则》(IMDG 守则)内。

概论

10.7.2 应采取哪种紧急行动，须视乎物品的存放地点，以及该物品是气体、液体或固体而定。要处理因可燃气体或可燃液体引发的事故，应先移走所有致火源（例如明火、没有护罩的灯泡、电动工具等）。

10.7.3 搬运包装妥当的危险品时，无须穿戴保护衣物。但若包装已损坏，包装内的物品可能已经泄漏或漏出。在此情况下，紧急组要对付的可能是具腐蚀性或易燃的固体、液体或气体。若有烟雾冒出，可能是来自漏出的物质，或该漏出物质与其它东西混合，起化学作用时所生成。紧急人员必须戴上护目镜，若发现有致命的尘埃，更须使用呼吸保护器，若该物质明显有毒，就应戴上自给式呼吸器。

漏出物

10.7.4 要清除甲板上的漏出的化学品，一般是用大量的水向舷外清洗；若化学品与水接触会起危险的化学作用时，则不可用水清洗。是否可将危险品在舷外弃置，应由船长作判断，而判断的准则是，船员的安全较海洋受到污染更重要。若该泄漏或漏出的物质、物件或材料按 IMDG 守则列为「**污染海洋物质**」，而船上又有地方可以安全储放，则应先收集起来，日后再安全弃置。液体应用吸湿剂收集。

10.7.5 以吸湿剂收集的漏出物可放在胶袋或其它容器内，储放在安全的地方，然后运往岸上弃置。将这些用吸湿剂收集的漏出物存放在甲板下未必万无一失，进入存放这些漏出物的密闭场所时须格外留神。

10.7.6 处理高腐蚀性的漏出物后，应仔细检查船身结构有没有受到损害。

火警

10.7.7 在海上因危险品所致的火灾，一般最好用水来扑灭，但应先参看相关 EmS 的附表。

10.7.8 在可行情况下，应先将最接近火的危险品移走。热力有可能令物质起化学变化或物理变化，影响到包装的完整性，导致包装破裂而令里面的物品四散，所以包装品的冷却，有助减少危险。若危险品是聚合物，应小心处理，因为即使外来的热力消散，物质的反应仍会持续一段时间。

10.7.9 若事故在甲板下发生，最好的灭火方法是先关上舱盖，隔绝所有通风，再启动固定灭火装置。关上舱盖时，或火熄灭后，有需要进入场地时，应戴上自给式呼吸器。

10.7.10 对于某些与水接触会产生剧烈反应的物质，只可使用干式化学灭火器。若船上有适用的粉状惰性物料，同样可以用来救火。除外，是用大量的水；虽然会与该物质起反应，但对火也有冷却的作用。

10.7.11 虽然 EmS 建议不要使用泡沫，但特殊的泡沫则不在此限。

10.7.12 若危险货品很可能会受火灾波及，一般适用于多种危险货品的灭火建议是将之投弃下海，但若船上已满载或近乎满载货柜令致这个做法不可行，就要采取一切可行的措施防止火势蔓延至这些货柜。如果预防措施无效，火势仍然蔓延至这些货柜，就该紧记，货柜里的物品有可能会发生剧烈爆炸，船员必须撤离。