

1994 年 HSC 規則

(國際高速船安全規則, 1994)

1994 年 HSC 規則/修訂	生效日期	決議案對守則的修訂	豁免
HSC 規則	01.01.1996		有關豁免條款的詳情，請參閱附件。
2001 修訂	01.01.2003	第一章 – 1.3.3.1 & 1.3.3.5, 第十三章及高速船安全證書設備紀錄	-
2004 修訂	01.07.2006	附錄 1 – 高速船安全證書	
2006 修訂	01.07.2008	第一章 – 1.2.2 (新) – 含有石棉材料的新裝置 第八章 – 8.9.7.2 (新) – 海上撇離系統 (MES) 的檢修間隔期 8.9.1.2 (新) 和 8.9.1.3 (新) – 救生設備認可程式 8.9.10 (新) – 釋放裝置的定期檢修 8.9.11 (新) – 新穎救生設備或佈置 8.9.12 (新) – 救生筏檢修間隔期的延長 第十三章 – 13.14.2 (新) – ECDIS (電子海圖顯示與資訊系統) 第十四章 – 14.1 – 無線電通訊設備 附錄 1 – 14 (新) – 高速船安全證書表格 附錄 7 – 1.4.1 – 重新編號	-
2008 修訂	01.01.2010	第八章 – 8.2.1.2 & 第十四章 – 14.6.1.3 - 搜救定位裝置	-
2013 修訂	01.01.2015	第十八章 – 18.5.4 (新), 18.5.8, 18.5.12 (新) – 操作要求	

**根據《國際高速船安全規則》適用於跨境航行的  
香港註冊高速船的可豁免條款**

跨境航行的香港註冊高速船，可分為三個種類，即是雙體船、噴射飛翼船和雙體噴射水翼船。大部分這些客輪都是在《國際高速船安全規則》生效前建造。由於客輪的建造時期和地點不同，且依據不同的規則建造，故《國際高速船安全規則》中的可豁免條款清單可劃分成兩組列出。

第一組清單適用於在1999年3月1日前建造的高速客船。第二組清單適用於在1999年3月1日至2016年7月1日期間建造的高速客船。這兩種船舶的可豁免條款詳細列出如下：

<b>第一組清單：適用於在1999年3月1日前建造的高速船</b>		
<b>通用可被豁免條款</b>		
<b>條款</b>	<b>條文</b>	<b>豁免理由</b>
2.9	設計水線的標誌和記錄。 設計水線應清晰標注在船中部外側，並應記載在高速船安全證明書上，該水線應採用符號H來識別。	現存的高速船，已符合了國際公約之載重線及客船隔艙載重線之標誌在船中部外側，因此，無需再標注設計水線及符號H在船中部外側。
2.14.1	在不超過五年的定期間隔，對所有客船應進行空船重量檢驗，以核查空船排水量重心縱向位置有無任何變化。與應可有穩性資料相比較，只要發現或預見空船排水量的偏差超過 2%，或重心縱向位置的偏差超過 1%L，則該客船應重做傾斜試驗。	由於這類船舶已受到行政機關的適當監管，重量和穩性變化不大。每五年的空船重量檢驗應可予以放寬。
4.4.1	高速船上公共處所和船員的位置和設計，應使船舶在設計碰撞條件下旅客和船員不會受傷，為此，這些處所不應位於距船體有效梁頂前端的下列範圍內： $V^2/(20g_{coll})$ m 式中：V和 $g_{coll}$ 的定義見4.3.3， $g_{coll}$ 不得取小於三，亦不必取大於十二。	因4.3計算 $g_{coll}$ 的程式出現問題，現不應考慮使用此程式計算船體有效梁頂前端的距離。
7.4.4.3	在起居處所、服務處所、控制站、走廊和梯道內，圍板的天花板、鑲板或襯板背通的空隙，應用緊密安裝的其間距不大於十四米的擋風條分隔之。	因在起居處所、服務處所、控制站、走廊和梯道簡單和開放，圍閉的天花板、鑲板或襯板背通的空隙不需採用擋風條的設計。

7.7.5	對用氣體作為滅火劑的船舶，氣體的量應足以提供兩次獨立的施放。第二次施放應只能在被保護處所的外部進行人工施放。若該處所裝有第二套固定滅火設施，則不要求上述第二次施放。	在香港鄰近操作的船舶，救援人員到達的時間很短。 <b>SOLAS</b> 亦不需要第二次施放。所以固定滅火設施的氣體量一次已足夠。
7.9.2	防火控制圖的副本或包括此圖的手冊，應永久地存放在甲板室以外具有永久標記的水密套內，供岸上消防人員參考。	由於跨境航行的高速船的設計和佈置十分簡單和開放，救援者所需抵達現場的時間可在一小時之內。而岸上消防人員並不一定需要防火控制圖的副本來瞭解它們的結構。
7.9.3.3	<p>較多失火危險區和梯道環圍限界面上的防火門應符合下述要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 門應為自閉型，能在關閉方向相反傾斜至3.5°時關閉，且當船處於平浮狀態時，應具有一個大致統一的關閉率不大於40s也不小於10s。</li> <li>2. 遙控滑動或動力操作的門應設有警報裝置，門在開始移動前至少5s但不大於10s時發出聲響且持續到門完全關閉為止。在關閉過程中碰到物體能再次開啟的門設計，應使再次開啟後足以產生至少0.75m 但不必大於1m的無阻通道。</li> <li>3. 所有的門應能連續有人控制站進行遙控和自動釋放，或同時或分組地進行，並也可以從門的兩邊單獨釋放。在連續有人控制站的防火控制板上應具有每扇遙控門是否關閉的指示。釋放機關裝置的設計應在控制系統和中央電源兵應損壞時使門自動關閉。釋放開關應具有開一關功能以防止系統自動復位。不允許使用在控制站無法釋放的背招。</li> </ol>	由於跨境航行的高速船的設計和佈置十分簡單和開放，手動式門已足夠，因此，應予豁免。

	<p>4. 供應動力操作門的就地蓄電池電源應位於門的附近，且能用就地控制至少使用全關和全開10次。</p> <p>5. 為了防火完整性而有必要裝插鎖的雙頁門，應裝有當系統脫開後自動動作的插鎖。</p> <p>6. 直接通往特種處所的動力門和自動關閉的門不必裝有.2和.3中要求的報警和遙控釋放機關裝置。</p>	
7.13	固定式噴水器系統	由於跨境航行的高速船都採用了阻燃材料或不燃材料，其設計和佈置十分簡單和開放，更設有探火系統以探測火源，加上救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，此類船舶不需配備固定式噴水器系統。
8.2.1.2	任何噸位的高速客船和500總噸及以上的高速貨船的每舷應至少配備雷達應答器，這類雷達應答器的性能應不低於國際海事組織認可的標準，雷達應答器應存放在能迅速移到任何一個救生艇筏都應放置一具雷達應答器。	由於跨境航行的高速船行走的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，一台雷達應答器在任何噸位的高速客船已足夠。
8.2.3.2	船舶應至少配備十二枝符合SOLAS第三章三十五條要求的火箭降落傘火焰訊號，並應將其存放在操縱室或其附近。	由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，不需太多的火箭降落傘火焰訊號。六枝已很足夠。
8.3.8	應為每個應變部署表中被指派為操作救助艇或將乘客登乘救生艇筏的海上撤離系統的人員配備一件救生服或抗暴露服。如果船舶固定在溫暖氣候航區航行，則經管機批准，可免配上述救生服或抗暴露服。	船舶固定在溫暖氣候航區航行，可免配救生服和抗暴露服。

8.7.4	如沒有配備吊艇架降落的救生筏，為了避免人員登乘救生艇時進入水中，應該置海上撤離系統或等效的撤離設備。該海上撤離系統或等效的撤離設備應在各種操縱狀態下，能使人員登乘到救生筏上，並且在船舶遭到損壞後，只要各種浸水程度未超出第二章規定的範圍時也能登乘。	由於跨境航行的高速船各逃生出口都配有金屬梯子，避免了人員登乘救生艇時進入水中。更由於香港氣候溫暖，救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，乘客及人員會得到迅速的協助。因此，可免配吊艇架降落的救生筏。
8.7.5	只要救生筏和救助艇的登乘位置在船舶可以操縱以及縱傾和橫傾時所有未損壞及規定損壞的條件下是有用的，則水線與指定登乘位置間的幹舷應不大於1.5米。主管機關可以對人員直接登上救生筏的裝置進行認可。	由於跨境航行的高速船各逃生出口都配有金屬梯子，這些船在超過三號風球時，將會停航。更在實際操作情況下達到4.8.1的撤離時間要求。在眾多逃生出口中，一些出口是沒法達到水線與指定登乘位置間的幹舷應不大於1.5米的要求。因此，這要求應免除。
8.8	拋繩設備	由於跨境航行的高速船行走的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，拋繩設備可以豁免。
8.10.1.4	應至少配備一艘用於援救水上人員的救助艇，當船舶載客逾450名以上時，應在每舷至少配備一艘這樣的救助艇。	由於跨境航行的高速船行走的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，救助艇應可免除。
8.10.2	鑒於航區的遮蔽特性，以及營運區域的氣候條件，主管機關可以允許使用敞開兩面可用氣脹式救生筏，該救生筏應符合附錄十關於A型筏可以替代符合SOLAS第三章三十九條或四十條規定的救生筏的要求。	鑒於航區的遮蔽特性及所設定航線水路平靜，所以敞開兩面可用氣脹式救生筏裝載人數可增加20%。因此，此例可放寬。

12.7.3.1	<p>以下處所的五小時應急照明：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 救生設備的存放處；</li> <li>.2 所有脫險通道處，如走廊、梯道，居和服務處所的出口登乘地點等；</li> <li>.3 公共處所內；</li> <li>.4 機器處所內和主應急發電處所及其控制站；</li> <li>.5 控制站內；</li> <li>.6 消防員裝備的存放處；和</li> <li>.7 操舵裝置處。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。應急照明可由五小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.2	<p>供以下設備五小時用電量：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 主航行燈，失控燈除外；</li> <li>.2 在撤離時用於通知旅客和船員的船內電器通訊設備；</li> <li>.3 探火和通用報警系統以及手動火焰報警器；和</li> <li>.4 滅火系統的遙控裝置(若為電動時)。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規定應予豁免。主航行燈、撤離時用的電器通訊設備、探火和通用報警系統及手動火焰報警器和電動滅火系統的遙控裝置可由五小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.3	<p>以下設備四小時的間斷供電：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 白晝訊號燈，若本身無貯電池組獨立供電者；和</li> <li>.2 船舶號笛 (若為電動時)。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。無獨立供電貯電池白晝訊號燈和電動船舶號笛可由四小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.4	<p>供下列設備五小時用電量：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 按14.12.2所列的船舶無線電設備以及其他負載；和</li> <li>.2 推進機器所必需的電力儀表和控制裝置，若這些設備無替換電源時。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此條文應豁免。船舶無線電設備和無替換電源的電力儀表和控制裝置可由五小時改為兩小時以足夠應用。</p>
12.7.3.5	<p>為失控燈供電十二小時。</p>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。失控燈可由十二小時改為三小時已足夠應用。</p>

13.5.2	<p>大於或等於500總噸的船舶或經證明可以載客450人以上的船舶，應至少配備兩台雷達。</p> <p>若環境條件要求時，在小於500總噸的船舶或經證明可以載客少於或等於450人的船舶，應安裝第二台雷達。</p>	<p>高速客船載客多於450人也不需兩台雷達。因雷達的多少是取決於雷達損壞後船舶和乘客所要面對的危險。因此，此規條應作適度的豁免。高速客船載客少於450人，壹台雷達已足夠。如高速客船載客多於450人，壹台雷達加壹個顯視器已足夠應付來往珠江三角洲及香港這樣短的航線。</p>
13.9.1	<p>船舶至少應配備一個適當的探照燈，並應便於在操縱台進行控制。</p>	<p>由於部分行走區內的高速客船只在日間作業，因此，在日間作業之高速客船的探照燈配備，應可予以免除。</p>
14.6.1.4	<p>如果船舶航行在任何具有國際NAVTEX業務的區域，一台能接收國際NAVTEX業務廣播的接收機。</p>	<p>由於跨境航行的高速船的航線很短，天氣報告可以碼頭得到。因此，NAVTEX機可以免除。</p>
14.6.1.5	<p>如果船舶航行在任何INMARSAT覆蓋的區域內，而該區域又未能提供國際NAVTEX業務，一台接收來自INMARSAT加強群呼系統的海上安全訊息的無線電設備。但是，如果船舶僅航行在使用HF直接印字電報提供海上安全訊息業務的區域，而該船已配備了能接收這種業務的設備，則可免除本款要求。</p>	<p>理由同上。</p>
14.6.1.6	<p>一台衛星緊急無線電示位標(衛星EPIRB)，且應考慮到14.7.3的規定。該示位標應該：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 能通過在406MHz頻帶上工作的極軌道衛星業務發送遇險警報。或者，如果船舶僅航行在INMARSAT所覆蓋的區域，通過在1.6GHz頻帶工作的INMARSAT靜止衛星業務發送遇險警報；</li> <li>.2 存放在易於接近的位置；</li> </ol>	<p>由於跨境航行的高速船的航線很短，而來往上述航線的高速船已配備了DSC及GPS的設備，滿足了衛星EPIRB發放遇險警報訊號及船舶位置的功能。因此，衛星EPIRB應可免除。</p>

	<p>.3 易於人工釋放和能由一人攜入救生艇筏；</p> <p>.4 當船舶沉沒時，能自由漂浮並能在浮起時自動啟動；和</p> <p>.5 能人力啟動。</p>	
14.7.3	<p>僅航行在A<sub>1</sub>海區的船舶可以配備一隻EPIRB以代替所要求的衛星EPIRB。該EPIRB應能：</p> <p>.1 能在VHF-700頻道上使用DSC發送遇險警報，並通過在9GHz頻帶上工作的雷達應答器提供定位；</p> <p>.2 存放在易於接近的位置；</p> <p>.3 易於人工釋放和能由一人攜入救生艇筏；</p> <p>.4 當船舶沉沒時，能自由漂浮並能在浮起時自動啟動；和</p> <p>.5 能人力啟動。</p>	理由同上。
附錄十 2.10.1	<p>充氣後其主浮胎的容量(就此而言，不包括橫座板，如沒有)以m<sup>3</sup>計時，除以0.096 後所得的最大整數。</p>	<p>每人所需浮力可以從0.096 m<sup>3</sup>減至0.075 m<sup>3</sup> 的建議原載於DE36工作小組 DE37/5 的報告中。但因考慮到救生筏在製造上不應和SOLAS所訂標準有所不同而使建議不被接納。由於跨境航行的高速船的航線很短，救援者所需抵達現場的時間在一小時內，航行於航線上的班次頻密，鑒於航程的遮蔽特性，所設定航線水路平靜及在實際操作情況下能安全地容納降低每人所需浮力後而計算出的總人數。因此，根據附錄 10 所製造的開敞式兩面可用救生筏在計算能容納的總人數時可採用 0.075 m<sup>3</sup>。</p>



<p>附錄十 2.10.2</p>	<p>開敞式兩面可用救生筏測量浮胎的最內邊的內水準橫剖面面積（可包括一個或多個橫座板在內，如沒有），以<math>m^3</math>計時，除 0.372 所得的最大整數。</p>	<p>每人所需浮力可從 <math>0.372 m^3</math>減至 <math>0.304m^3</math> 的建議原載於 DE36 工作小組 DE37/5 的報告中。但因考慮到救生筏在製造上不應和 SOLAS所訂標準有所不同而使建議不被接納。由於跨境航行的高速船的航線很短、救援者所需抵達現場的時間在一小時內、航行於航線上的班次頻密、鑒於航區內的遮蔽性、所設定航線水路平靜及在實際操作情況下能安全地容納降低每人所需浮力後而計算出的總人數。因此，根據附錄 10 所製造的開敞式兩面可用救生筏在計算能容納的總人數時可採用 <math>0.304 m^3</math>。</p>
<p><b>特殊可被豁免條款</b></p>		
<p><b>雙體船 (catamaran)</b></p>		
<p>沒有相關特殊可被豁免條款</p>		
<p><b>噴射水翼船 (jetfoil)</b></p>		
<p>2.6.7.2</p>	<p>破損凡橫向範圍應為船底的全寬或 7m，最小者。</p>	<p>現時的噴射水翼船是建造於 1996 年以前。故此，不能符合 HSC Code 的要求。因此，這條款應予以免除。</p>
<p>7.7.1</p>	<p>較大和中等失火危險區域，廁所、梯道、走廊和弓起居處所，應安裝感煙探測器和手動報警按鈕。而在機艙內，要加裝監察影視機，由駕駛室控制和監察。</p>	<p>現時的噴射水翼船是建造於 1996 年以前。故此，不能符合 HSC Code 的要求。只有固定式探火系統在左右機艙。而其指示器放在駕駛室。故此例應可豁免。</p>
<p>7.7.2.1.1</p>	<p>任何具有手動報警按鈕要求的固定探火和失火系統應能在所有時間裡立即動作。</p>	<p>理由同上。</p>
<p>7.7.2.2.1</p>	<p>手動報警按鈕應遍佈起居處所、服務處所和控制站。在每一出口處應安裝一個手動報警按鈕，在每層甲板走廊的手動報警按鈕應易於接近，使走廊中任一點距手動報警按鈕處不大於 20m。</p>	<p>理由同上。</p>

7.7.2.2.2	所有梯道、走廊和起居處所的脫險通道應安裝感煙探測器。應考慮在通風管內的安裝特別用途的感煙探測器。	理由同上。
7.7.2.2.3	除了.2規定的處所外、對要求設置固定探火和報警系統的每一處所均應至少安裝一個符合7.7.2.1.11要求的探測器。	理由同上。
7.7.6.1.1	根據主管機關的意見不允許使用本身或在使用條件下，將會影響地球臭氣層和/或所釋放有毒氣體足以危及人身安全的滅火劑。	香港已不允許使用將會影響地球臭氣層和/或所釋放有毒氣體足以危及人身安全的滅火劑。但此規定不適用於本備忘錄生效以前所建造的船舶。而在公元2000年後，所有船舶均禁止使用這一類滅火劑。
10.3.6	除了艙底總管的實際內徑可以圓整到認可標準最接近的尺寸以外，艙底總管的內徑應按照下列公式進行計算： $d = 25 \cdot 1.68 [L(B+D)]^{0.5} \text{ mm}$ 式中： d - 艙底總管內徑，mm； L - 第一章所定義的高速船船寬；而對多片體高速船，是在設計水線處或設計水線以下的船體寬度，m； D - 至基準面處高速船的型深，m。	噴射水翼船的船身窄小、排水量低，船上安裝之艙底總管大小受到限制。但能通過船上實際的測試，滿足實際的需求。故此，這條款應可豁免。
<b>水翼雙體船 (foilcat)</b>		
12.3.2	應急電源、相聯變壓設備(如沒有)、臨時應急電源、應急配電板和應急照明配電板應置於第二章所指的損壞的最終狀態的水線以上部份，且在此狀況下可以工作，並易於到達。	水翼雙體船的每一個船體內都裝有一台獨立發電機。單一船體進水不會妨礙另一船體發電機組提供應急電源。因此，應急電源、相聯變壓設備(如沒有)、臨時應急電源、應急配電板和應急照明配電板等裝置，不需要置於第二章所指的損壞的最終狀態的水線以上部位。故此例可以免除。

第二組清單：適用於在1999年3月1日至2016年7月1日期間建造之高速客船		
通用可被豁免條款		
條款	條文	豁免理由
2.9	設計水線的標誌和記錄。 設計水線應清晰標注在船中部外側，並應記載在高速船安全證明書上，該水線應採用符號 <b>H</b> 來識別。	現存的高速船，已符合了國際公約之載重線及客船隔艙載重線之標誌在船中部外側，因此，無需再標注設計水線及符號 <b>H</b> 在船中部外側。
2.14.1	在不超過五年的定期間隔，對所有客船應進行空船重量檢驗，以核查空船排水量重心縱向位置有無任何變化。與應可有穩性資料相比較，只要發現或預見空船排水量的偏差超過 2%，或重心縱向位置的偏差超過 1%L，則該客船應重做傾斜試驗。	由於這類船舶已受到行政機關的適當監管，重量和穩性變化不大。每五年的空船重量檢驗應可予以放寬。
4.4.1	高速船上公共處所和船員的位置和設計，應使船舶在設計碰撞條件下旅客和船員不會受傷，為此，這些處所不應位於距船體有效梁頂前端的下列範圍內： $V^2/(20_{g_{coll}}) m$ 式中： <b>V</b> 和 $g_{coll}$ 的定義見 4.3.3， $g_{coll}$ 不得取小於三，亦不必取大於十二。	因 4.3 計算 $g_{coll}$ 的程式出現問題，現不應考慮使用此程式計算船體有效梁頂前端的距離。
7.4.4.3	在起居處所、服務處所、控制站、走廊和梯道內，圍板的天花板、鑲板或襯板背通的空隙，應用緊密安裝的其間距不大於十四米的擋風條分隔之。	因在起居處所、服務處所、控制站、走廊和梯道簡單和開放，圍閉的天花板、鑲板或襯板背通的空隙不需採用擋風條的設計。
7.7.5	對用氣體作為滅火劑的船舶，氣體的量應足以提供兩次獨立的施放。第二次施放應只能在被保護處所的外部進行人工施放。若該處所裝有第二套固定滅火設施，則不要求上述第二次施放。	在香港鄰近操作的船舶，救援人員到達的時間很短。 <b>SOLAS</b> 亦不需要第二次施放。所以固定滅火設施的氣體量一次已足夠。

7.9.2	<p>防火控制圖的副本或包括此圖的手冊，應永久地存放在甲板室以外具有永久標記的水密套內，供岸上消防人員參考。</p>	<p>由於跨境航行的高速船的設計和佈置十分簡單和開放，救援者所需抵達現場的時間可在一小時之內。而岸上消防人員並不一定需要防火控制圖的副本來瞭解它們的結構。</p>
7.9.3.3	<p>較多失火危險區和梯道環圍限界面上的防火門應符合下述要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 門應為自閉型，能在關閉方向相反傾斜至3.5°時關閉，且當船處於平浮狀態時，應具有一個大致統一的關閉率不大於 40s 也不小於10s。</li> <li>2. 遙控滑動或動力操作的門應設有警報裝置，門在開始移動前至少5s 但不大於10s時發出聲響且持續到門完全關閉為止。在關閉過程中碰到物體能再次開啟的門設計，應使再次開啟後足以產生至少0.75m 但不必大於 1m 的無阻通道。</li> <li>3. 所有的門應能連續有人控制站進行遙控和自動釋放，或同時或分組地進行，並也可以從門的兩邊單獨釋放。在連續有人控制站的防火控制板上應具有每扇遙控門是否關閉的指示。釋放機關裝置的設計應在控制系統和中央電源兵應損壞時使門自動關閉。釋放開關應具有開一關功能以防止系統自動復位。不允許使用在控制站無法釋放的背招。</li> <li>4. 供應動力操作門的就地蓄電池電源應位於門的附近，且能用就地控制至少使用全關和全關10次。</li> </ol>	<p>由於跨境航行的高速船的設計和佈置十分簡單和開放，手動式門已足夠，因此，應予豁免。</p>

	<p>5. 為了防火完整性而有必要裝插鎖的雙頁門，應裝有當系統脫開後自動動作的插鎖。</p> <p>6. 直接通往特種處所的動力門和自動關閉的門不必裝有.2和.3中要求的報警和遙控釋放機關裝置。</p>	
7.13	固定式噴水器系統	由於跨境航行的高速船都採用了阻燃材料或不燃材料，其設計和佈置十分簡單和開放，更設有探火系統以探測火源，加上救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，此類船舶不需配備固定式噴水器系統。
8.2.1.2	任何噸位的高速客船和 500 總噸及以上的高速貨船的每舷應至少配備雷達應答器，這類雷達應答器的性能應不低於國際海事組織認可的標準，雷達應答器應存放在能迅速移到任何一個救生艇筏都應放置一具雷達應答器。	由於跨境航行的高速船的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，一台雷達應答器在任何噸位的高速客船已足夠。
8.2.3.2	船舶應至少配備十二枝符合SOLAS第三章三十五條要求的火箭降落傘火焰訊號，並應將其存放在操縱室或其附近。	由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，不需太多的火箭降落傘火焰訊號。六枝已很足夠。
8.3.8	應為每個應變部署表中被指派為操作救助艇或將乘客登乘救生艇筏的海上撤離系統的人員配備一件救生服或抗暴露服。如果船舶固定在溫暖氣候航區航行，則經管機批准，可免配上述救生服或抗暴露服。	船舶固定在溫暖氣候航區航行，可免配救生服和抗暴露服。

8.7.4	如沒有配備吊艇架降落的救生筏，為了避免人員登乘救生艇時進入水中，應該置海上撤離系統或等效的撤離設備。該海上撤離系統或等效的撤離設備應在各種操縱狀態下，能使人員登乘到救生筏上，並且在船舶遭到損壞後，只要各種浸水程度未超出第二章規定的範圍時也能登乘。	由於跨境航行的高速船各逃生出口都配有金屬梯子，避免了人員登乘救生艇時進入水中。更由於香港氣候溫暖，救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，乘客及人員會得到迅速的協助。因此，可免配吊艇架降落的救生筏。
8.7.5	只要救生筏和救助艇的登乘位置在船舶可以操縱以及縱傾和橫傾時所有未損壞及規定損壞的條件下是有用的，則水線與指定登乘位置間的幹舷應不大於1.5米。主管機關可以對人員直接登上救生筏的裝置進行認可。	由於跨境航行的高速船各逃生出口都配有金屬梯子，這些船在超過三號風球時，將會停航。更在實際操作情況下達到4.8.1的撤離時間要求。在眾多逃生出口中，一些出口是沒法達到水線與指定登乘位置間的幹舷應不大於1.5米的要求。因此，這要求應免除。
8.8	拋繩設備	由於跨境航行的高速船行走的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，拋繩設備可以豁免。
8.10.1.4	應至少配備一艘用於援救水上人員的救助艇，當船舶載客逾450名以上時，應在每舷至少配備一艘這樣的救助艇。	由於跨境航行的高速船行走的航線都是在比較遮蔽的水域，而救援者所需抵達現場的時間在一小時內。因此，救助艇的配備應可免除。
8.10.2	鑒於航區的遮蔽特性，以及營運區域的氣候條件，主管機關可以允許使用敞開兩面可用氣脹式救生筏，該救生筏應符合附錄十關於 A 型筏可以替代符合SOLAS第三章三十九條或四十條規定的救生筏的要求。	鑒於航區的遮蔽特性及所設定航線水路平靜，所以敞開兩面可用氣脹式救生筏裝載人數可增加 20%。因此，此例可放寬。

12.7.3.1	<p>以下處所的五小時應急照明：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 救生設備的存放處；</li> <li>.2 所有脫險通道處，如走廊、梯道，居和服務處所的出口登乘地點等；</li> <li>.3 公共處所內；</li> <li>.4 機器處所內和主應急發電處所及其控制站；</li> <li>.5 控制站內；</li> <li>.6 消防員裝備的存放處；和</li> <li>.7 操舵裝置處。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。應急照明可由五小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.2	<p>供以下設備五小時用電量：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 主航行燈，失控燈除外；</li> <li>.2 在撤離時用於通知旅客和船員的船內電器通訊設備；</li> <li>.3 探火和通用報警系統以及手動火焰報警器；和</li> <li>.4 滅火系統的遙控裝置(若為電動時)。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規定應予豁免。主航行燈、撤離時用的電器通訊設備、探火和通用報警系統及手動火焰報警器和電動滅火系統的遙控裝置可由五小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.3	<p>以下設備四小時的間斷供電：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 白晝訊號燈，若本身無貯電池組獨立供電者；和</li> <li>.2 船舶號笛(若為電動時)。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。無獨立供電貯電池白晝訊號燈和電動船舶號笛可由四小時改為兩小時已足夠應用。</p>
12.7.3.4	<p>供下列設備五小時用電量：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 按14.12.2所列的船舶無線電設備以及其他負載；和</li> <li>.2 推進機器所必需的電力儀表和控制裝置，若這些設備無替換電源時。</li> </ol>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此條文應豁免。船舶無線電設備和無替換電源的電力儀表和控制裝置可由五小時改為兩小時以足夠應用。</p>
12.7.3.5	<p>為失控燈供電十二小時。</p>	<p>由於救援者所需抵達現場的時間在一小時內及航行於航線上的班次頻密，因此，此規條應豁免。失控燈可由十二小時改為三小時已足夠應用。</p>

13.5.2	<p>大於或等於500總噸的船舶或經證明可以載客450人以上的船舶，應至少配備兩台雷達。</p> <p>若環境條件要求時，在小於500總噸的船舶或經證明可以載客少於或等於450人的船舶，應安裝第二台雷達。</p>	<p>高速客船載客多於450人也不需兩台雷達。因雷達的多少是取決於雷達損壞後船舶和乘客所要面對的危險。因此，此規條應作適度的豁免。高速客船載客少於450人，壹台雷達已足夠。如高速客船載客多於450人，壹台雷達加壹個顯視器已足夠應付這樣短航線的跨境高速船。</p>
13.9.1	<p>船舶至少應配備一個適當的探照燈，並應便於在操縱台進行控制。</p>	<p>由於部分行走區內的高速客船只在日間作業，因此，在日間作業之高速客船的探照燈配備，應可予以免除。</p>
14.6.1.4	<p>如果船舶航行在任何具有國際NAVTEX業務的區域，一台能接收國際NAVTEX業務廣播的接收機。</p>	<p>由於跨境航行的高速船的航線很短，天氣報告可以碼頭得到。因此，NAVTEX機可以免除。</p>
14.6.1.5	<p>如果船舶航行在任何INMARSAT覆蓋的區域內，而該區域又未能提供國際NAVTEX業務，一台接收來自INMARSAT加強群呼系統的海上安全訊息的無線電設備。但是，如果船舶僅航行在使用HF直接印字電報提供海上安全訊息業務的區域，而該船已配備了能接收這種業務的設備，則可免除本款要求。</p>	<p>理由同上。</p>
14.6.1.6	<p>一台衛星緊急無線電示位標(衛星EPIRB)，且應考慮到 14.7.3 的規定。該示位標應該：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 能通過在406MHz頻帶上工作的極軌道衛星業務發送遇險警報。或者，如果船舶僅航行在INMARSAT所覆蓋的區域，通過在1.6GHz頻帶工作的INMARSAT靜止衛星業務發送遇險警報；</li> <li>.2 存放在易於接近的位置；</li> <li>.3 易於人工釋放和能由一人攜入救生艇筏；</li> <li>.4 當船舶沉沒時，能自由漂浮並能在浮起時自動啟動；和</li> <li>.5 能人力啟動。</li> </ol>	<p>由於跨境航行的高速船的航線很短，而來往上述航線的高速船已配備了DSC及GPS的設備，滿足了衛星EPIRB發放遇險警報訊號及船舶位置的功能。因此，衛星EPIRB應可免除。</p>



14.7.3	<p>僅航行在A<sub>1</sub>海區的船舶可以配備一隻EPIRB以代替所要求的衛星EPIRB。該EPIRB應能：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 能在 VHF-700 頻道上使用 DSC 發送遇險警報，並通過在 9GHz 頻帶上工作的雷達應答器提供定位；</li> <li>.2 存放在易於接近的位置；</li> <li>.3 易於人工釋放和能由一人攜入救生艇筏；</li> <li>.4 當船舶沉沒時，能自由漂浮並能在浮起時自動啟動；和</li> <li>.5 能人力啟動。</li> </ol>	理由同上。
附錄十 2.10.1	充氣後其主浮胎的容量(就此而言，不包括橫座板，如沒有)以 m <sup>3</sup> 計時，除以0.096 後所得的最大整數。	每人所需浮力可以從0.096 m <sup>3</sup> 減至0.075 m <sup>3</sup> 的建議原載於DE36工作小組 DE37/5 的報告中。但因考慮到救生筏在製造上不應和SOLAS所訂標準有所不同而使建議不被接納。由於跨境航行的高速船的航線很短，救援者所需抵達現場的時間在一小時內，航行於航線上的班次頻密，鑒於航程的遮蔽特性，所設定航線水路平靜及在實際操作情況下能安全地容納降低每人所需浮力後而計算出的總人數。因此，根據附錄 10 所製造的開敞式兩面可用救生筏在計算能容納的總人數時可採用 0.075 m <sup>3</sup> 。
附錄十 2.10.2	開敞式兩面可用救生筏測量浮胎的最內邊的內水準橫剖面面積（可包括一個或多個橫座板在內，如沒有），以m <sup>3</sup> 計時，除 0.372 所得的最大整數。	每人所需浮力可從0.372m <sup>3</sup> 減至0.304m <sup>3</sup> 的建議原載於DE36工作小組 DE37/5 的報告中。但因考慮到救生筏在製造上不應和SOLAS所訂標準有所不同而使建議不被接納。由於跨境航行的高速船的航線很短、救援者所需抵達現場的時間在一小時內、航行於航線上的班次頻密、鑒於航區內的遮蔽性、所設定

		航線水路平靜及在實際操作情況下能安全地容納降低每人所需浮力後而計算出的總人數。因此，根據附錄 10 所製造的開敞式兩面可用救生筏在計算能容納的總人數時可採用0.304 m <sup>3</sup> 。
<b>特殊可被豁免條款</b>		
<b>雙體船 (catamaran)</b>		
沒有相關特殊可被豁免條款		
<b>噴射水翼船 (jetfoil)</b>		
沒有相關特殊可被豁免條款		
<b>水翼雙體船 (foilcat)</b>		
12.3.2	應急電源、相聯變壓設備 (如沒有)、臨時應急電源、應急配電板和應急照明配電板應置於第二章所指的損壞的最終狀態的水線以上部份，且在此狀況下可以工作，並易於到達。	水翼雙體船的每一個船體內都裝有一台獨立發電機。單一船體進水不會妨礙另一船體發電機組提供應急電源。因此，應急電源、相聯變壓設備 (如沒有)、臨時應急電源、應急配電板和應急照明配電板等裝置，不需要置於第二章所指的損壞的最終狀態的水線以上部位。故此例可以免除。