

2000 年 HSC 規則
(國際高速船安全規則, 2000)

2000 年 HSC 規則/修訂	生效日期	決議案對守則的修訂	豁免
HSC 規則*	01.07.2002		有關豁免條款的詳情，請參閱附件。
2004 修訂	01.07.2006	第二章 - 2.2.1 和 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 1.3 - 營運航速 1.4.32 (新) - 《國際海運危險貨物規則》(簡稱《國際危規》)之定義 1.8 - 張貼安全證書 1.9 - 高速船營運限制 1.15 - 每六年複審規則一次 第二章 - 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6, 2.6.8 (新), 2.7, 2.7.2 (新), 2.10.1.7 至 2.10.1.10 (新), 2.12.3 (新) - 完整穩性及破艙穩定性計算 第四章 - 4.3, 4.4, 4.6, 4.7, 4.7.14(新), 4.8, 4.8.10 (新) - 艙室佈置及逃生措施 第六章 - 6.1.4 (新) - 錨鏈 第七章 - 7.3, 7.3.2 (新), 7.3.4 至 7.3.6(新), 7.4, 7.4.1.4 (新), 7.4.3.5 (新), 7.4.4.2 (新), 7.5, 7.6, 7.7, 7.8, 7.8.1.2 (新), 7.8.6.2 (新), 7.10, 7.11, 7.13, 7.17, 7.17.3.1.5 (新), 7.17.3.1.6 (新) - 消防訓練的詳細要求 第八章 - 8.7, 8.9 - 海上撤離系統相關要求(MES) 第十章 - 10.2 - 加油管 第十一章 - 11.3, 11.4 - 警報系統局部改動 第十三章 - 13.8.2 - 電子海圖顯示與信息系統 第十四章 - 14.15 - 緊急示位無線電浮標(EPIRB) 的全年測試 第十八章 - 18.1 - 營運要求 附錄 1 - 設備紀錄 (第 3 節 第 16 項 (新), 第 4 節第 7 項(新)) 附錄 6, 附錄 7, 附錄 8 - 穩定性的詳細要求 附錄 9 - 最高營運航速 附錄 10 - 座椅測試 附錄 12 (新) - 操作限制的準則	-
2008 修訂	01.01.2010	第八章 - 8.2.1.2 & Ch.14 - 14.7.13 - 搜救定位裝置	-
	01.01.2011	第七章 - 7.17.1, 注 1 至表 7.17.1, 表 7.17.3 - 對擬裝運包裝危險貨物的貨艙的要求	不允許設有危險貨物的貨艙
2012 修訂	01.01.2014	第十四章 - 14.15.10 - 無線電通訊	
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《2000年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**

2016年7月1日後建造之跨境航行的香港註冊高速船可豁免條文詳細列出如下:

一般可豁免條款		
條款	條文	豁免理由
2.6.8.2	兩項縱向範圍應分開考慮: .1 由每組船殼在水下的可浮容量的最前端點起量, 為長度的 55%; 及 .2 按船長度比例, 適用於船舶任何地方的長度, 如船長度等於 50 米或以上, 則等於船長度 50%, 如船長度少於 50 米, 則等於(L/2+10%)。	據我們從現時跨境航行高速船的運作人士所得的經驗, 兩者之間的距離相對較短, 故兩艙標準可以接受為等效。
2.6.11.1	對於全墊升氣墊船以外的所有高速船在停止進水和達到平衡狀態之後, 最終水線在可能繼續進水的任何開口下, 距該開口的水線至少為相應於最壞預計工況且有義波高的50%。	對跨境航行的高速船, 其最大的有義波高約為2m, 如按本條要求, 則最終水線至開口的距離至少為1m, 要求太高, 1994年國際高速船安全規則的要求為300mm。故建議該條維持 300mm 為合適。
2.6.11.2	對於全墊升氣墊船, 在停止進水和達到平衡狀態之後, 最終水線在可能繼續進水的任何開口下, 距該開口的水線至少為相應於最壞預計工況且有義波高的25%。	對跨境航行的高速船, 其最大的有義波高約為2m, 如按本條要求, 則最終水線至開口的距離至少為500mm, 要求太高, 1994年國際高速船安全規則的要求為300mm。故建議該條維持 300mm 為合適。
7.4.4.3	在公共處所、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。	只有單一公共處所之A類高速船不需安裝擋風條於該處所。故運作於跨境航行的高速船而核准載客量超過450名, 如只有單一公共處所亦可豁免安裝擋風板於公共處所。
7.7.3.2.1	所有高速船如使用氣體作為滅火之用, 則氣體的數量必須足夠兩組獨立之排放設施。第二組的排放設施所保障之處所必須為手動並於保障範圍以外開關。	高速船運行於香港水域時, 所需救援到達現場時間十分之短。SOLAS亦沒有規定必須設有第二組氣體排放設施。固定滅火裝置的氣體數量可向單一排放設施提供足夠所需氣體。
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布置十分簡單和開放, 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了解它們的結構。
7.9.3.3	較多失火危險區和梯道環圍限界上的防火間	由於跨境航行的高速船的計計和布置十分簡單

<p>應符合下述要求：</p> <p>.1 門應為自閉型，能在關閉方向相反傾斜3.5°時關閉。絞鏈式防火門關閉時間太約不多於40秒而不少於10秒，由開始移動且船處於平浮狀態時起計。滑動式防火門統一關閉時間約不多於0.2米/秒而不少於0.1米/秒，且船處於平浮狀態。</p> <p>.2 遙控滑動或動力操作的門應設有報警裝置，且發出不少於5秒但不多於10秒聲響，時間由持續人手操作操控站控制開門之後至門完全關閉為止起計。自動重開的門在接觸到物體後應在不多於1米距離重開，並由該物體起計。</p> <p>.3 所有的門應能連續有人控制站進行遙控釋放，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供應損壞時使門自動關閉。釋放開關應有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扣。</p> <p>.4 由連續有人控制站遙控的門應可由門兩邊就地控制重開。就地重開後，門應可再次自動關閉。</p> <p>.5 供應動力操作門的就地蓄電池電源應位於門的附近，當控制系統或中央電源供應損壞時，能用就地控制至少用全開和全關10次。</p> <p>.6 由於控制系統或中央電源供應損壞而令一門受損，其餘的門不應受損而不能運作。</p> <p>.7 為了防火完整性而有必要裝插銷的雙頁門，應裝有當系統脫開後自動動作的插鎖。</p> <p>.8 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> <p>.9 就地控制系統組件應位於可到達位置以便維修和調校。</p> <p>.10 動力門應裝置認可控制系統，該系統應在失火時能運作，且符合防火測試程序規則。該</p>	<p>和開放，手動式門已足夠。因此，應可豁免。</p>
--	-----------------------------

	<p>系統應符合下列要求:</p> <p>.1 該系統能於溫度至少200°C 情況之下運作至少60分鐘，動力由電源提供；</p> <p>.2 供應電源至其他未受火警影響的門應不應受到影響。</p> <p>.3 當溫度達200°C時，該系統應能自動與主電源隔離且能保持門緊閉達至最少945°C。</p>	
7.13.1	固定式噴水器系統	A類高速船不需要裝置固定式噴水器系統。故跨境航行且核准裝載超過450名乘客的高速船採用了阻燃材料或不燃材料，其設計和布置十分簡單，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	每艘載客高速船應在每邊配備至少一台雷達應答器。這類雷達應答器的性能應不低於國際海事組織採納的標準。	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救生設備規則第3.1段要求火箭降落傘火焰訊號，並應將其存放在操縱室或附近。	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。六個已很足夠。
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，則經主管機關批准，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。
8.6.2	救生艇筏的存放應使在船上其存放位置或附近位置處能解除繫繩裝置，并在控制室及附近位置上也可解除。	若屬於第 8.6.4 條的情況，即提供自動充氣的救生筏是不切實際，(例如救生筏是與海上撤離系統關聯的，該佈置須滿足第 4.8.1 船舶撤離所需時間)，救生艇筏在控制室或附近位置上也可解除的要求可以豁免。
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裝置在船舶可以	由於跨境航行的高速船各逃生出口都配有梯子

	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干舷應不大於1.5米。主管機關可以人員直接登上救生筏的裝置進行認可。	，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干舷應不大於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，而救援者所需達現場時間在一小時內。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，而救援者所需達現場時間在一小時內。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11關於A型筏可以替代符合救生設備規則第4.2或4.3段的要求。	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。
12.2.9	核准載客超過450名的高速船，每部份的主匯流管道連同其附屬發電機應放置在分隔的艙室。	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，且具備足夠備用電源以應付緊急服務所需，而救援者所需達現場時間在一小時內，因此，每個匯流管道及發電機應放置在分隔艙室的要求可以不需要。
12.7.3	A型高速船- 提供5小時備用應急電源為下述事項： 所有緊急照明；航行燈；廣播系統；無線電設備；主要電動儀器/控制船舶推進、火警鐘及偵測系統 提供4小時備用應急電源為下述間歇性操作： 白晝訊號燈及船舶號笛 為“失控燈”提供12小時電源	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，此條文可寬免。為所有事項和為“失控燈”的應急電源可減少至分別為2小時及3小時。
12.7.4	B型高速船- 提供12小時備用應急電源為下述事項： 所有緊急照明；航行燈；廣播系統；無線電設備；主要電動儀器/控制船舶推進、火警鐘及偵測系統 提供4小時備用應急電源為下述間歇性操作： 白晝訊號燈及船舶號笛	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，此條文可寬免。為所有事項和為“失控燈”的應急電源可減少至分別為2小時及3小時。

13.3.1	應配備測量速度和航程的裝置	對非排水型船隻來說，傳統船速儀是不適宜採用。以不低於國際海事組織決議第A.824(18)號的標準的差動全球定位系統 (DGPS) 來量度速度可被接納為等效。 不需要備有單獨設備來量度航程，因跨境航行的高速船的航程相對較短、較接近陸地及沿途有航行標記。
13.9.1	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。	由於部份行走區內的高速客船只在日間作業。因此，在日間業之高速客船的探照燈配備，應可予以免除。
13.10.1	若工作狀態需要提供夜視增強設備，則應提供夜視儀。	若高速船舶並不提供夜間運作服務，此要求可豁免。 夜間服務定義為在介乎日落後30分鐘與日出前30分鐘的一段時間內。
13.12.1	如可能，船舶應配備自動操舵儀 (自動駕駛儀)	在珠三角水域的航線佈置複雜及繁忙，自動操舵儀(自動駕駛儀)對在該區域操作的高速船提供很少幫助，並且不會影響高速船舶的安全，因此自動操舵儀的裝置可以豁免。
14.7.1.4	如船舶在國際NAVTEX業務提供服務的區域內航行，則需配備一台可接收該廣播的接收器。	由於跨境航行的高速船的航線很短，天氣報告可從碼頭得到。因此，NAVTEX接收機可免除。
14.7.1.5	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，則該船須配備一台接收來自INMARSAT加強群呼系統的海上安全訊息的無線電設備。	理由同上
14.7.1.6	船舶應配備一台衛星緊急無線電示位標(衛星EPIRB)	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。
14.7.2	每艘高速客船應配備一台現場雙向通訊設備作搜救之用，且採用航空頻道121.5MHz和123.1MHz，頻道以船舶經常航行的航線取決。	由於跨境航行的高速船的航線很短和沿岸航行，且岸上無線電已覆蓋搜救訊號，故配備航空頻帶手提式收發機的要求可被免除。
14.8.3	僅航行在A1海區的船舶可以配備一只EPIRB以代替所要求的衛星EPIRB，該EPIRB應能在VHF-70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。	由於跨境航行的高速船的航線很短，且行走該航線的高速船已配備了DSC和GPS裝置。此等裝置已滿足了衛星EPIRB發送遇險警報及船舶定位訊號的功能，故配備EPIRB的要求可免除。
18.2.5.3	所在乘客的姓名及性別應記錄以作搜救之用	由於跨境航行的高速船的航線很短(少於2小時)

		，根據18.2.5.5段，如船舶航程需2小時或以下，主管機關可免除是項要求。
附錄 11 2.10.1	充氣後其主浮胎的容量(就此而言，不包括座板，如沒有)以m ³ 計時，除以0.096後所得的最大整數。	每人所需浮力可從0.096m ³ 減至0.075m ³ 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11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0.075m ³ 。
附錄 11 2.10.2	開敞式兩面可用救生筏測量浮胎的最內邊的內水平橫剖面面積(可包括一個或多個橫座板在內，如沒有)以m ³ 計時，除0.372所得的最大整數。	每人所需浮力可從0.372m ³ 減至0.304m ³ 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11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0.304m ³ 。