

2000 年 HSC 规则
(国际高速船安全规则, 2000)

2000 年 HSC 规则/修订	生效日期	决议案对守则的修订	豁免
HSC 规则*	01.07.2002		有关豁免条款的详情, 请参阅附件。
2004 修订	01.07.2006	第二章 - 2.2.1 和 附录 1 - 高速船安全证书	-
2006 修订	01.07.2008	第一章 - 1.2.2 (新) - 含有石棉材料的新装置 1.3 - 营运航速 1.4.32 (新) - 《国际海运危险货物规则》(简称《国际危规》)之定义 1.8 - 张贴安全证书 1.9 - 高速船营运限制 1.15 - 每六年复审规则一次 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) - 完整稳性及破舱稳定性计算 第四章 - 4.3, 4.4, 4.6, 4.7, 4.7.14(新), 4.8, 4.8.10 (新) - 舱室布置及逃生措施 第六章 - 6.1.4 (新) - 锚链 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) - 消防训练的详细要求 第八章 - 8.7, 8.9 - 海上撤离系统相关要求(MES) 第十章 - 10.2 - 加油管 第十一章 - 11.3, 11.4 - 警报系统局部改动 第十三章 - 13.8.2 - 电子海图显示与信息系统 第十四章 - 14.15 - 紧急示位无线电浮标(EPIRB) 的全年测试 第十八章 - 18.1 - 营运要求 附录 1 - 设备纪录 (第 3 节 第 16 项 (新), 第 4 节第 7 项(新)) 附录 6, 附录 7, 附录 8 - 稳定性的详细要求 附录 9 - 最高营运航速 附录 10 - 座椅测试 附录 12 (新) - 操作限制的准则	-
2008 修订	01.01.2010	第八章 - 8.2.1.2 & Ch.14 - 14.7.13 - 搜救定位装置	-
	01.01.2011	第七章 - 7.17.1, 注 1 至表 7.17.1, 表 7.17.3 - 对拟装运包装危险货物的货舱的要求	不允许设有危险货物的货舱
2012 修订	01.01.2014	第十四章 - 14.15.10 - 无线电通讯	
2013 修订	01.01.2015	第十八章 - 18.5.4 (新), 18.5.8, 18.5.12 (新) - 操作要求	

**根据《2000年国际高速船安全规则》
适用于跨境航行的香港注册高速船的可豁免条款**

2016年7月1日后建造之跨境航行的香港注册高速船可豁免条文详细列出如下:

一般可豁免条款		
条款	条文	豁免理由
2.6.8.2	<p>两项纵向范围应分开考虑:</p> <p>.1 由每组船壳在水下的可浮容量的最前端点起量, 为长度的 55%; 及</p> <p>.2 按船长度比例, 适用于船舶任何地方的长度, 如船长度等于 50 米或以上, 则等于船长度 50%, 如船长度少于 50 米, 则等于(L/2+10%)。</p>	据我们从现时跨境航行高速船的运作人士所得的经验, 两者之间的距离相对较短, 故两舱标准可以接受为等效。
2.6.11.1	对于全垫升气垫船以外的所有高速船在停止进水和达到平衡状态之后, 最终水线在可能继续进水的任何开口下, 距该开口的水线至少为相应于最坏预计工况且有义波高的50%。	对跨境航行的高速船, 其最大的有义波高约为2m, 如按本条要求, 则最终水线至开口的距离至少为1m, 要求太高, 1994年国际高速船安全规则的要求为300mm。故建议该条维持 300mm 为合适。
2.6.11.2	对于全垫升气垫船, 在停止进水和达到平衡状态之后, 最终水线在可能继续进水的任何开口下, 距该开口的水线至少为相应于最坏预计工况且有义波高的25%。	对跨境航行的高速船, 其最大的有义波高约为2m, 如按本条要求, 则最终水线至开口的距离至少为500mm, 要求太高, 1994年国际高速船安全规则的要求为300mm。故建议该条维持 300mm 为合适。
7.4.4.3	在公共处所、起居处所、服务处所、控制站、走廊和梯道内, 围板的天花板、镶板或衬板通的空隙, 应用紧密安装的其间距不大于十四米的挡风条分隔之。	只有单一公共处所之A类高速船不需安装挡风条于该处所。故运作于跨境航行的高速船而核准载客量超过450名, 如只有单一公共处所亦可豁免安装挡风板于公共处所。
7.7.3.2.1	所有高速船如使用气体作为灭火之用, 则气体的数量必须足够两组独立之排放设施。第二组的排放设施所保障之处所必须为手动并于保障范围以外开关。	高速船运行于香港水域时, 所需救援到达现场时间十分之短。SOLAS亦没有规定必须设有第二组气体排放设施。固定灭火装置的气体数量可向单一排放设施提供足够所需气体。
7.9.2	防火控制图的副本或包括此图的手册, 应永久地存放在甲板室以外具有永久标记的水密套内, 供岸上消防人员参考。	由于跨境航行的高速船的设计和布置十分简单和开放, 救援者所需抵达现场的时间可在一小时之内。而岸上消防人员并不一定需要防火控制图的副本来了解它们的结构。

7.9.3.3	<p>较多失火危险区和梯道环围限界上的防火间应符合下述要求：</p> <p>.1 门应为自闭型，能在关闭方向相反倾斜3.5°时关闭。绞链式防火门关闭时间太约不多于40秒而不少10秒，由开始移动且船处于平浮状态时起计。滑动式防火门统一关闭时间约不多于0.2米/秒而不少于0.1米/秒，且船处于平浮状态。</p> <p>.2 遥控滑动或动力操作的门应设有报警装置，且发出不少于5秒但不多于10秒声响，时间由持续人手操作操控站控制开门之后至门完全关闭为止起计。自动重开的门在接触到物体后应在不多于1米距离重开，并由该物体起计。</p> <p>.3 所有的门应能连续有人控制站进行遥控释放，或同时或分组地进行，并也可以从门的两边单独释放。在连续有人控制站的防火控制板上应具有每扇遥控门是否关闭的指示。释放机关装置的设计应在控制系统和中央电源供应损坏时使门自动关闭。释放开关应有具有开—关功能以防止系统自动复位。不允许使用在控制站无法释放的背扣。</p> <p>.4 由连续有人控制站遥控的门应可由门两边就地控制重开。就地重开后，门应可再次自动关闭。</p> <p>.5 供应动力操作门的就地蓄电池电源应位于门的附近，当控制系统或中央电源供应损坏时，能用就地控制至少用全开和全关10次。</p> <p>.6 由于控制系统或中央电源供应损坏而令一门受损，其余的门不应受损而不能运作。</p> <p>.7 为了防火完整性而有必要装插销的双页门，应装有当系统脱开后自动动作的插锁。</p> <p>.8 直接通往特种处所的动力门和自动关闭的门不必装有.2和.3中要求的报警和遥控释放机关装置。</p> <p>.9 就地控制系统组件应位于可到达位置以便维修和调校。</p> <p>.10 动力门应装置认可控制系统，该系统应在</p>	<p>由于跨境航行的高速船的计计和布置十分简单和开放，手动式门已足够。因此，应可豁免。</p>
---------	--	---

	失火时能运作，且符合防火测试程序规则。该系统应符合下列要求: .1 该系统能于温度至少200℃情况之下运作至少60分钟，动力由电源提供; .2 供应电源至其他未受火警影响的门不应受到影响。 .3 当温度达200℃时，该系统应能自动与主电源隔离且能保持门紧闭达至少945℃。	
7.13.1	固定式喷水器系统	A类高速船不需要装置固定式喷水器系统。故跨境航行且核准装载超过450名乘客的高速船采用了阻燃材料或不燃材料，其设计和布置十分简单，更设有探火系统以探测火源。加上救援者所需抵达现场的时间在一小时内，因此，此类船舶不需配备固定式喷水器系统。
8.2.1.2	每艘载客高速船应在每边配备至少一台雷达应答器。这类雷达应答器的性能应不低于国际海事组织采纳的标准。	由于跨境航行的高速船行走的航线都是在比较遮蔽的水域，而救援者所需抵达现场的时间在一小时内。因此，一台雷达应答器在任何吨位的高速客船已足够。
8.2.3.2	船舶应至少配备十二枝符合救生设备规则第3.1段要求火箭降落伞火焰讯号，并应将其存放在操纵室或附近。	由于救援者所需抵达现场的时间在一小时内及航行于航线上的班次频密，不需太多的火箭降落伞火焰讯号。六个已很足够。
8.3.8	应为每个应变部署表中被指派为操作救助艇或将乘客登乘救生艇筏的海上撤离系统的人员配备一件救生服或抗暴露服。如果船舶固定在温暖气候航区航行，则经主管机关批准，可免配上述救生服或抗暴露服。	船舶固定在温暖气候航区航行，可免配救生服和抗暴露服。
8.6.2	救生艇筏的存放应使在船上其存放位置或附近位置处能解除系绳装置，并在控制室及附近位置上也可解除。	若属于第 8.6.4 条的情况，即提供自动充气的救生筏是不切实际，(例如救生筏是与海上撤离系统关联的，该布置须满足第 4.8.1 船舶撤离所需时间)，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	如没有配备吊艇架降落的救生筏，为了避免人员登乘救生艇时进入水中，应该置海上撤离系统或等效的撤离设备。该海上撤离系统或等效的撤离设备应在各种操纵状态下，能使人员登乘到救生筏上，并且在船舶遭到损坏后，只要各种浸水程度未超出第二章规定的范围时也能登乘。	由于跨境航行的高速船各逃生出口都配有梯子，避免了人员登乘救生艇时进入水中。更由于香港气候温暖，救援者所需抵达现场的时间在一小时内及航行于航线上的班次频密，乘客及人员会得到迅速的协助。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装置在船舶可以操纵以及纵倾和横倾时所有未损坏及规定损坏的条件下是有用的，则水线与指定登乘位置间的干舷应不大于1.5米。主管机关可以人员直接登上救生筏的装置进行认可。	由于跨境航行的高速船各逃生出口都配有梯子，这些船在超过三号风球时，将会停航。更在实际操作情况下达到4.8.1的撤离时间要求。在众多逃生出口中，一些出口是没法达到水线与指定登乘位置间的干舷应不大于1.5米的要求。因此，这要求应免除。
8.8	抛绳设备	由于跨境航行的高速船行走的航线都是在比较遮蔽的水域，而救援者所需达现场时间在一小时内。因此，抛绳设备可以豁免。
8.10.1.4	应至少配备一艘用于援救水上人员的救助艇。当船舶载客450名以上时，应在每舷至少配备一艘这样的救助艇。	由于跨境航行的高速船行走的航线都是在比较遮蔽的水域，而救援者所需达现场时间在一小时内。因此，救助艇的配备应可免除。
8.10.2	鉴于航区的遮蔽特性，以及营运区域的气候条件，主管机关可以允许使用敞开两面可用气胀式救生筏，该救生筏应符合附录11关于A型筏可以替代符合救生设备规则第4.2或4.3段的要求。	鉴于航区的遮蔽特性及所设定航线水路平静，所以敞开两面可用气胀式救生筏装载人数可增加20%。因此，此例可放宽。
12.2.9	核准载客超过450名的高速船，每部份的主汇流管道连同其附属发电机应放置在分隔的舱室。	由于跨境航行的高速船行走的航线都是在比较遮蔽的水域，且具备足够备用电源以应付紧急服务所需，而救援者所需达现场时间在一小时内，因此，每个汇流管道及发电机应放置在分隔舱室的要求可以不需要。
12.7.3	A型高速船- 提供5小时备用应急电源为下述事项： 所有紧急照明；航行灯；广播系统；无线电设备；主要电动仪器/控制船舶推进、火警钟及侦测系统 提供4小时备用应急电源为下述间歇性操作： 白昼讯号灯及船舶号笛 为“失控灯”提供12小时电源	由于救援者所需抵达现场的时间在一小时内及航行于航线上的班次频密，因此，此条文可宽免。为所有事项和为“失控灯”的应急电源可减少至分别为2小时及3小时。
12.7.4	B型高速船- 提供12小时备用应急电源为下述事项： 所有紧急照明；航行灯；广播系统；无线电设备；主要电动仪器/控制船舶推进、火警钟及侦测系统 提供4小时备用应急电源为下述间歇性操作：	由于救援者所需抵达现场的时间在一小时内及航行于航线上的班次频密，因此，此条文可宽免。为所有事项和为“失控灯”的应急电源可减少至分别为2小时及3小时。

	白昼讯号灯及船舶号笛	
13.3.1	应配备测量速度和航程的装置	<p>对非排水型船只来说，传统船速仪是不适宜采用。以不低于国际海事组织决议第A.824(18) 号的标准的差动全球定位系统 (DGPS) 来量度速度可被接纳为等效。</p> <p>不需要备有单独设备来量度航程，因跨境航行的高速船的航程相对较短、较接近陆地及沿途有航行标记。</p>
13.9.1	船舶至少应配备一个适当的探照灯，并应便于在操纵台进行控制。	<p>由于部份行走区内的高速客船只在日间作业。因此，在日间业之高速客船的探照灯配备，应可予以免除。</p>
13.10.1	若工作状态需要提供夜视增强设备，则应提供夜视仪。	<p>若高速船舶并不提供夜间运作服务，此要求可豁免。</p> <p>夜间服务定义为在介乎日落后30分钟与日出前30分钟的一段时间内。</p>
13.12.1	如可能，船舶应配备自动操舵仪（自动驾驶仪）	<p>在珠三角水域的航线布置复杂及繁忙，自动操舵仪(自动驾驶仪)对在该区域操作的高速船提供很少帮助，并且不会影响高速船舶的安全，因此自动操舵仪的装置可以豁免。</p>
14.7.1.4	如船舶在国际NAVTEX业务提供服务的区域内航行，则需配备一台可接收该广播的接收器。	<p>由于跨境航行的高速船的航线很短，天气报告可从码头得到。因此，NAVTEX接收机可免除。</p>
14.7.1.5	如果船舶航行在任何INMARSAT覆盖的区域内，而该区域又未能提供国际NAVTEX业务，则该船须配备一台接收来自INMARSAT加强群呼系统的海上安全讯息的无线电设备。	<p>理由同上</p>
14.7.1.6	船舶应配备一台卫星紧无线电示位标(卫星EPIRB)	<p>由于跨境航行的高速船的航线很短，而来往上述航线的高速船已配备了DSC及GPS的设备。满足了卫星EPIRB发放遇险警报讯号及船舶位置的功能。因此，卫星EPIRB应可免除。</p>
14.7.2	每艘高速客船应配备一台现场双向通讯设备作搜救之用，且采用航空频道121.5MHz和123.1MHz，频道以船舶经常航行的航线取决。	<p>由于跨境航行的高速船的航线很短和沿岸船行，且岸上无线电已覆盖搜救讯号，故配备航空频带手提式收发机的要求可被免除。</p>
14.8.3	仅航行在A1海区的船舶可以配备一只EPIRB以代替所要求的卫星EPIRB，该EPIRB应能在VHF-70频道上使用DSC发送遇险警报，并通过在9Ghz频带上工作的雷达应答器提供定位。	<p>由于跨境航行的高速船的航线很短，且行走该航线的高速船已配备了DSC和GPS装置。此等装置已满足了卫星EPIRB发送遇险警报及船舶定位讯号的功能，故配备EPIRB的要求可免除。</p>

18.2.5.3	所在乘客的姓名及性别应记录以作搜救之用	由于跨境航行的高速船的航线很短(少于2小时), 根据18.2.5.5段, 如船舶航程需2小时或以下, 主管机关可免除是项要求。
附录 11 2.10.1	充气后其主浮胎的容量(就此而言, 不包括座板, 如没有)以m ³ 计时, 除以0.096后所得的最大整数。	每人所需浮力可从0.096m ³ 减至0.075m ³ 的建议原载于DE36 工作小组DE37/5的报告中。但因考虑到救生筏在制造上不应和SOLAS 所订标准有不同而使建议不被接纳。由于跨境航行的高速船的航线很短、救援者所需抵达现场的时间在一小时内、航行于航线上的班次频密、鉴于航区内的遮蔽性、所设定航线水路平静及在实际操作情况下能安全地容纳降低每人所需浮力后而计算出的总人数。因此, 根据附录11所制造的开敞式两面可用救生筏在计算能容纳的总人数时可采用0.075m ³ 。
附录 11 2.10.2	开敞式两面可用救生筏测量浮胎的最内边的内水平横剖面面积(可包括一个或多个横座板在内, 如没有)以m ³ 计时, 除0.372所得的最大整数。	每人所需浮力可从0.372m ³ 减至0.304m ³ 的建议原载于DE36 工作小组DE37/5的报告中。但因考虑到救生筏在制造上不应和SOLAS 所订标准有不同而使建议不被接纳。由于跨境航行的高速船的航线很短、救援者所需抵达现场的时间在一小时内、航行于航线上的班次频密、鉴于航区内的遮蔽性、所设定航线水路平静及在实际操作情况下能安全地容纳降低每人所需浮力后而计算出的总人数。因此, 根据附录11所制造的开敞式两面可用救生筏在计算能容纳的总人数时可采用0.304m ³ 。