

1994 年 HSC 规则
(国际高速船安全规则, 1994)

1994 年 HSC 规则/修订	生效日期	决议案对守则的修订	豁免
HSC 规则	01.01.1996		有关豁免条款的详情, 请参阅附件。
2001 修订	01.01.2003	第一章/ 1.3.3.1 & 1.3.3.5, 第十三章及高速船安全证书设备纪录	-
2004 修订	01.07.2006	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 第八章 - 8.9.7.2 (新) - 海上撤离系统 (MES)的检修间隔期 8.9.1.2 (新) 和 8.9.1.3 (新) - 救生设备认可程序 8.9.10 (新) - 释放装置的定期检修 8.9.11 (新) - 新颖救生设备或布置 8.9.12 (新) - 救生筏检修间隔期的延长 第十三章 - 13.14.2 (新) - ECDIS (电子海图显示与信息系统) 第十四章 - 14.1 -无线电通讯设备 附录 1 - 14 (新) - 高速船安全证书表格 附录 7 - 1.4.1 - 重新编号	-
2008 修订	01.01.2010	第八章 - 8.2.1.2 & 第十四章 - 14.6.1.3 - 搜救定位装置	-
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《1994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**

跨境航行的香港注册高速船，可分为三个种类，即是双体船、喷射飞翼船和双体喷射水翼船。大部分这些客轮都是在《1994国际高速船安全规则》生效前建造。由于客轮的建造时期和地点不同，且依据不同的规则建造，故《1994国际高速船安全规则》中的可豁免条款清单可划分成两组列出。

第一组清单适用于在1999年3月1日前建造的高速客船。第二组清单适用于在1999年3月1日至2016年7月1日期间建造的高速客船。这两种船舶的可豁免条款详细列出如下：

第一组清单：适用于在1999年3月1日前建造的高速船		
通用可被豁免条款		
条款	条文	豁免理由
2.9	设计水线的标志和记录。 设计水线应清晰标注在船中部外侧，并应记载在高速船安全证明书上，该水线应采用符号H来识别。	现存的高速船，已符合了国际公约之载重线及客船隔舱载重线之标志在船中部外侧，因此，无需再标注设计水线及符号H在船中部外侧。
2.14.1	在不超过五年的定期间隔，对所有客船应进行空船重量检验，以核查空船排水量重心纵向位置有无任何变化。与应有稳性数据相比较，只要发现或预见空船排水量的偏差超过2%，或重心纵向位置的偏差超过1%L，则该客船应重做倾斜试验。	由于这类船舶已受到行政机关的适当监管，重量和稳性变化不大。每五年的空船重量检验应可予以放宽。
4.4.1	高速船上公共处所和船员的位置和设计，应使船舶在设计碰撞条件下旅客和船员不会受伤，为此，这些处所不应位于距船体有效梁顶前端的下列范围内： $V^2/(20g_{coll})$ m 式中：V和 g_{coll} 的定义见4.3.3， g_{coll} 不得取小于三，亦不必取大于十二。	因4.3计算 g_{coll} 的程序出现问题，现不应考虑使用此程序计算船体有效梁顶前端的距离。
7.4.4.3	在起居处所、服务处所、控制站、走廊和梯道内，围板的天花板、镶板或衬板背通的空隙，应用紧密安装的其间距不大于十四米的挡风条分隔之。	因在起居处所、服务处所、控制站、走廊和梯道简单和开放，围闭的天花板、镶板或衬板背通的空隙不需采用挡风条的设计。

7.7.5	<p>对用气体作为灭火剂的船舶，气体的量应足以提供两次独立的施放。第二次施放应只能在被保护处所的外部进行人工施放。若该处所装有第二套固定灭火设施，则不要求上述第二次施放。</p>	<p>在香港邻近操作的船舶，救援人员到达的时间很短。SOLAS亦不需要第二次施放。所以固定灭火设施的气体量一次已足够。</p>
7.9.2	<p>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。</p>	<p>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。</p>
7.9.3.3	<p>较多失火危险区和梯道环围限界面上的防火门应符合下述要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 门应为自闭型，能在关闭方向相反倾斜至3.5°时关闭，且当船处于平浮状态时，应具有一个大致统一的关闭率不大于40s也不小于10s。 2. 遥控滑动或动力操作的门应设有警报装置，门在开始移动前至少5s但不大于10s时发出声响且持续到门完全关闭为止。在关闭过程中碰到物体能再次开启的门设计，应使再次开启后足以产生至少0.75m但不必大于1m的无阻通道。 3. 所有的门应能连续有人控制站进行遥控和自动释放，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兵应损坏时使门自动关闭。释放开关应具有开一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招。 4. 供应动力操作门的就地蓄电池电源应位于门的附近，且能用就地控制至少使用全开和全关10次。 	<p>由于跨境航行的高速船的设计和布置十分简单和开放，手动式门已足够，因此，应予豁免。</p>

	<p>5. 为了防火完整性而有必要装插锁的双页门，应装有当系统脱开后自动动作的插锁。</p> <p>6. 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>	
7.13	固定式喷水器系统	由于跨境航行的高速船都采用了阻燃材料或不燃材料，其设计和布置十分简单和开放，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	任何吨位的高速客船和500总吨及以上的高速货船的每舷应至少配备雷达应答器，这类雷达应答器的性能应不低于国际海事组织认可的标准，雷达应答器应存放在能迅速移到任何一个救生艇筏都应放置一具雷达应答器。	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SOLAS第三章三十五条要求的火箭降落伞火焰讯号，并应将其存放在操纵室或其附近。	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。六枝已很足够。
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，则经管机批准，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	由于跨境航行的高速船各逃生出口都配有金属梯子，避免了人员登乘救

	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。	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位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。主管机关可以对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金属梯子,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,而救援者所需抵达现场的时间在一小时内。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,当船舶载客逾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,而救援者所需抵达现场的时间在一小时内。因此,救助艇应可免除。
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十关于A型筏可以替代符合SOLAS第三章三十九条或四十条规定的救生筏的要求。	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。
12.7.3.1	以下处所的五小时应急照明: .1 救生设备的存放处; .2 所有脱险通道处,如走廊、梯道,居和服务处所的出口登乘地点等; .3 公共处所内; .4 机器处所内和主应急发电处所及其控制站; .5 控制站内; .6 消防员装备的存放处; 和	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,此规条应豁免。应急照明可由五小时改为两小时已足够应用。

	.7 操舵装置处。	
12.7.3.2	供以下设备五小时用电量： .1 主航行灯，失控灯除外； .2 在撤离时用于通知旅客和船员的船内电器通讯设备； .3 探火和通用报警系统以及手动火焰报警器；和 .4 灭火系统的遥控装置（若为电动时）。	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，此规定应予豁免。主航行灯、撤离时用的电器通讯设备、探火和通用报警系统及手动火焰报警器和电动灭火系统的遥控装置可由五小时改为两小时已足够应用。
12.7.3.3	以下设备四小时的间断供电： .1 白昼讯号灯，若本身无贮电池组独立供电者；和 .2 船舶号笛（若为电动时）。	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，此规条应豁免。无独立供电贮电池白昼讯号灯和电动船舶号笛可由四小时改为两小时已足够应用。
12.7.3.4	供下列设备五小时用电量： .1 按14.12.2所列的船舶无线电设备以及其他负载；和 .2 推进机器所必需的电力仪表和控制装置，若这些设备无替换电源时。	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，此条文应豁免。船舶无线电设备和无替换电源的电力仪表和控制装置可由五小时改为两小时以足够应用。
12.7.3.5	为失控灯供电十二小时。	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，此规条应豁免。失控灯可由十二小时改为三小时已足够应用。
13.5.2	大于或等于500总吨的船舶或经证明可以载客450人以上的船舶，应至少配备两台雷达。 若环境条件要求时，在小于500总吨的船舶或经证明可以载客少于或等于450人的船舶，应安装第二台雷达。	高速客船载客多于450人也不需两台雷达。因雷达的多少是取决于雷达损坏后船舶和乘客所要面对的危险。因此，此规条应作适度的豁免。高速客船载客少于450人，壹台雷达已足够。如高速客船载客多于450人，壹台雷达加壹个显示器已足够应付来往珠江三角洲及香港这样短的航线。
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。	由于部分行走区内的高速客船只在日间作业，因此，在日间作业之高

		速客船的探照灯配备，应可予以免除。
13.10.1	若工作状态需要提供夜视增强设备，则应配备夜视仪。	若高速船舶并不提供夜间运作服务，此要求可豁免。 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。
13.12.1	如可能，船舶应配备自动驾驶仪。	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。
14.6.1.4	如果船舶航行在任何具有国际NAVTEX业务的区域，一台能接收国际NAVTEX业务广播的接收机。	由于跨境航行的高速船的航线很短，天气报告可以码头得到。因此，NAVTEX机可以免除。
14.6.1.5	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，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。但是，如果船舶仅航行在使用HF直接印字电报提供海上安全讯息业务的区域，而该船已配备了能接收这种业务的设备，则可免除本款要求。	理由同上。
14.6.1.6	一台卫星紧急无线电示位标(卫星EPIRB)，且应考虑到14.7.3的规定。该示位标应该： .1 能通过在406MHz频带上工作的极轨道卫星业务发送遇险警报。或者，如果船舶仅航行在INMARSAT所覆盖的区域，通过在1.6GHz频带工作的INMARSAT静止卫星业务发送遇险警报； .2 存放在易于接近的位置； .3 易于人工释放和能由一人携入救生艇筏；	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>.4 当船舶沉没时，能自由漂浮并能在浮起时自动启动；和</p> <p>.5 能人力启动。</p>	
14.7.3	<p>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：</p> <p>.1 能在VHF-700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> <p>.2 存放在易于接近的位置；</p> <p>.3 易于人工释放和能由一人携入救生艇筏；</p> <p>.4 当船舶沉没时，能自由漂浮并能在浮起时自动启动；和</p> <p>.5能人力启动。</p>	理由同上。
附录十 2.10.1	<p>充气后其主浮胎的容量(就此而言，不包括横座板，如没有)以m³计时，除以0.096后所得的最大整数。</p>	<p>每人所需浮力可以从0.096 m³减至0.075 m³ 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所订标准有所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，鉴于航程的遮蔽特性，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 10 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 0.075 m³。</p>
附录十 2.10.2	<p>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m³计时，除0.372所得的最大整数。</p>	<p>每人所需浮力可从0.372 m³减至0.304m³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所订标准有所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</p>

		、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 10 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 0.304 m ³ 。
特殊可被豁免条款		
双体船 (catamaran)		
没有相关特殊可被豁免条款		
喷射水翼船 (jetfoil)		
2.6.7.2	破损凡横向范围应为船底的全宽或 7m, 最小者。	现时的喷射水翼船是建造于 1996 年以前。故此，不能符合 HSC Code 的要求。因此，这条款应予以免除。
7.7.1	较大和中等失火危险区域，厕所、梯道、走廊和起居处所，应安装感烟探测器和手动报警按钮。而在机舱内，要加装监察影视机，由驾驶室控制和监察。	现时的喷射水翼船是建造于 1996 年以前。故此，不能符合 HSC Code 的要求。只有固定式探火系统在左右机舱。而其指示器放在驾驶室。故此例应可豁免。
7.7.2.1.1	任何具有手动报警按钮要求的固定探火和失火系统应能在所有时间里立即动作。	理由同上。
7.7.2.2.1	手动报警按钮应遍布起居处所、服务处所和控制站。在每一出口处应安装一个手动报警按钮，在每层甲板走廊的手动报警按钮应易于接近，使走廊中任一点距手动报警按钮处不大于 20m。	理由同上。
7.7.2.2.2	所有梯道、走廊和起居处所的脱险通道应安装感烟探测器。应考虑在通风管内的安装特别用途的感烟探测器。	理由同上。
7.7.2.2.3	除了 2 规定的处所外、对要求设置固定探火和报警系统的每一处所均应至少安装一个符合 7.7.2.1.11 要求的探测器。	理由同上。
7.7.6.1.1	根据主管机关的意见不允许使用本身或在使用条件下，将会影响地球臭氧层和/或所释放有毒气体足以危及人身安全的灭火剂。	香港已不允许使用将会影响地球臭氧层和/或所释放有毒气体足以危及人身安全的灭火剂。但此规定不适用于本备忘录生效以前所建造的船舶。而在公元 2000 年后，所有船舶均禁

		止使用这一类灭火剂。
10.3.6	<p>除了舱底总管的实际内径可以圆整到认可标准最接近的尺寸以外，舱底总管的内径应按照下列公式进行计算：</p> $d = 25_1.68[L(B+D)]^{0.5} \text{ mm}$ <p>式中：</p> <p>d — 舱底总管内径，mm；</p> <p>L — 第一章所定义的高速船船宽；而对多片体高速船，是在设计水线处或设计水线以下的船体宽度，m；</p> <p>D — 至基准面处高速船的型深，m。</p>	喷射水翼船的船身窄小、排水量低，船上安装之舱底总管大小受到限制。但能通过船上实际的测试，满足实际的需求。故此，这条款应可豁免。
水翼双体船 (foilcat)		
12.3.2	<p>应急电源、相联变压设备 (如没有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板应置于第二章所指的损坏的最终状态的水线以上部份，且在此状况下可以工作，并易于到达。</p>	<p>水翼双体船的每一个船体内都装有一台独立发电机。单一船体进水不会妨碍另一船体发电机组提供应急电源。因此，应急电源、相联变压设备 (如没有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板等装置，不需要置于第二章所指的损坏的最终状态的水线以上部位。故此例可以免除。</p>

第二组清单：适用于在1999年3月1日至2016年7月1日期间建造之高速客船		
通用可被豁免条款		
条款	条文	豁免理由
2.9	设计水线的标志和记录。 设计水线应清晰标注在船中部外侧，并应记载在高速船安全证明书上，该水线应采用符号H来识别。	现存的高速船，已符合了国际公约之载重线及客船隔舱载重线之标志在船中部外侧，因此，无需再标注设计水线及符号H在船中部外侧。
2.14.1	在不超过五年的定期间隔，对所有客船应进行空船重量检验，以核查空船排水量重心纵向位置有无任何变化。与应有稳性数据相比较，只要发现或预见空船排水量的偏差超过2%，或重心纵向位置的偏差超过1%L，则该客船应重做倾斜试验。	由于这类船舶已受到行政机关的适当监管，重量和稳性变化不大。每五年的空船重量检验应可予以放宽。
4.4.1	高速船上公共处所和船员的位置和设计，应使船舶在设计碰撞条件下旅客和船员不会受伤，为此，这些处所不应位于距船体有效梁顶前端的下列范围内： $V^2/(20g_{coll})$ m 式中：V和 g_{coll} 的定义见4.3.3， g_{coll} 不得取小于三，亦不必取大于十二。	因4.3计算 g_{coll} 的程序出现问题，现不应考虑使用此程序计算船体有效梁顶前端的距离。
7.4.4.3	在起居处所、服务处所、控制站、走廊和梯道内，围板的天花板、镶板或衬板背通的空隙，应用紧密安装的其间距不大于十四米的挡风条分隔之。	因在起居处所、服务处所、控制站、走廊和梯道简单和开放，围闭的天花板、镶板或衬板背通的空隙不需采用挡风条的设计。
7.7.5	对用气体作为灭火剂的船舶，气体的量应足以提供两次独立的施放。第二次施放应只能在被保护处所的外部进行人工施放。若该处所装有第二套固定灭火设施，则不要求上述第二次施放。	在香港邻近操作的船舶，救援人员到达的时间很短。SOLAS亦不需要第二次施放。所以固定灭火设施的气体量一次已足够。
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面上的防火门应符合下述要求：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 门应为自闭型，能在关闭方向相反倾斜至3.5°时关闭，且当船处于平浮状态时，应具有一个大致统一的关闭率不大于40s也不小于10s。 2. 遥控滑动或动力操作的门应设有警报装置，门在开始移动前至少5s但不大于10s时发出声响且持续到门完全关闭为止。在关闭过程中碰到物体能再次开启的门设计，应使再次开启后足以产生至少0.75m但不必大于1m的无阻通道。 3. 所有的门应能连续有人控制站进行遥控和自动释放，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兵应损坏时使门自动关闭。释放开关应具有开一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招。 4. 供应动力操作门的就地蓄电池电源应位于门的附近，且能用就地控制至少使用全关和全关10次。 5. 为了防火完整性而有必要装插锁的双页门，应装有当系统脱开后自动动作的插锁。 6. 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>由于跨境航行的高速船的设计和布置十分简单和开放，手动式门已足够，因此，应予豁免。</p>
---------	---	---

7.13	固定式喷水器系统	由于跨境航行的高速船都采用了阻燃材料或不燃材料，其设计和布置十分简单和开放，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	任何吨位的高速客船和500总吨及以上的高速货船的每舷应至少配备雷达应答器，这类雷达应答器的性能应不低于国际海事组织认可的标准，雷达应答器应存放在能迅速移到任何一个救生艇筏都应放置一具雷达应答器。	由于跨境航行的高速船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SOLAS第三章三十五条要求的火箭降落伞火焰讯号，并应将其存放在操纵室或其附近。	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。六枝已很足够。
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，则经管机批准，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金属梯子，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位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。主管机关可以对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金属梯子,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,而救援者所需抵达现场的时间在一小时内。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,当船舶载客逾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,而救援者所需抵达现场的时间在一小时内。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十关于A型筏可以替代符合SOLAS第三章三十九条或四十条规定的救生筏的要求。	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。
12.7.3.1	以下处所的五小时应急照明: .1 救生设备的存放处; .2 所有脱险通道处,如走廊、梯道,居和服务处所的出口登乘地点等; .3 公共处所内; .4 机器处所内和主应急发电处所及其控制站; .5 控制站内; .6 消防员装备的存放处;和 .7 操舵装置处。	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繁,因此,此规条应豁免。应急照明可由五小时改为两小时已足够应用。
12.7.3.2	供以下设备五小时用电量: .1 主航行灯,失控灯除外; .2 在撤离时用于通知旅客和船员的船内电器通讯设备; .3 探火和通用报警系统以及手动火焰报警器;和	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繁,因此,此规定应予豁免。主航行灯、撤离时用的电器通讯设备、探火和通用报警系统及手动火焰报警器和电动灭火系统的遥控装置可由五

	.4 灭火系统的遥控装置 (若为电动时)。 。	小时改为两小时已足够应用。
12.7.3.3	以下设备四小时的间断供电： .1 白昼讯号灯，若本身无贮电池组独立供电者；和 .2 船舶号笛 (若为电动时)。	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繁，因此，此规条应豁免。无独立供电贮电池白昼讯号灯和电动船舶号笛可由四小时改为两小时已足够应用。
12.7.3.4	供下列设备五小时用电量： .1 按14.12.2所列的船舶无线电设备以及其他负载；和 .2 推进机器所必需的电力仪表和控制装置，若这些设备无替换电源时。	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繁，因此，此条文应豁免。船舶无线电设备和无替换电源的电力仪表和控制装置可由五小时改为两小时以足够应用。
12.7.3.5	为失控灯供电十二小时。	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繁，因此，此规条应豁免。失控灯可由十二小时改为三小时已足够应用。
13.5.2	大于或等于500总吨的船舶或经证明可以载客450人以上的船舶，应至少配备两台雷达。 若环境条件要求时，在小于500总吨的船舶或经证明可以载客少于或等于450人的船舶，应安装第二台雷达。	高速客船载客多于450人也不需两台雷达。因雷达的多少是取决于雷达损坏后船舶和乘客所要面对的危险。因此，此规条应作适度的豁免。高速客船载客少于450人，壹台雷达已足够。如高速客船载客多于450人，壹台雷达加壹个显示器已足够应付这样短航线的跨境高速船。
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。	由于部分行走区内的高速客船只在日间作业，因此，在日间作业之高速客船的探照灯配备，应可予以免除。
13.10.1	若工作状态需要提供夜视增强设备，则应配备夜视仪。	若高速船舶并不提供夜间运作服务，此要求可豁免。 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。
13.12.1	如可能，船舶应配备自动驾驶仪。	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。
14.6.1.4	如果船舶航行在任何具有国际NAVTEX业务的区域，一台能接收国际NAVTEX业务广播的接收机。	由于跨境航行的高速船的航线很短，天气报告可以码头得到。因此，NAVTEX机可以免除。
14.6.1.5	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，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。但是，如果船舶仅航行在使用HF直接印字电报提供海上安全讯息业务的区域，而该船已配备了能接收这种业务的设备，则可免除本款要求。	理由同上。
14.6.1.6	<p>一台卫星紧急无线电信标(卫星EPIRB)，且应考虑到14.7.3的规定。该示位标应该：</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 能通过在406MHz频带上工作的极轨道卫星业务发送遇险警报。或者，如果船舶仅航行在INMARSAT所覆盖的区域，通过在1.6GHz频带工作的INMARSAT静止卫星业务发送遇险警报； .2 存放在易于接近的位置； .3 易于人工释放和能由一人携入救生艇筏； .4 当船舶沉没时，能自由漂浮并能在浮起时自动启动；和 .5 能人力启动。 	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。
14.7.3	<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 能在VHF-700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； .2 存放在易于接近的位置； .3 易于人工释放和能由一人携入救生艇筏； 	理由同上。

	.4 当船舶淹没时，能自由漂浮并能在浮起时自动启动；和 .5能人力启动。	
附录十 2.10.1	充气后其主浮胎的容量(就此而言，不包括横座板，如没有)以m ³ 计时，除以0.096后所得的最大整数。	每人所需浮力可以从0.096 m ³ 减至0.075 m 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所订标准有所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，鉴于航程的遮蔽特性，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 10 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 0.075 m ³ 。
附录十 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0.372 m 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所订标准有所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 10 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 0.304 m ³ 。
特殊可被豁免条款		
双体船 (catamaran)		
没有相关特殊可被豁免条款		
喷射水翼船 (jetfoil)		
没有相关特殊可被豁免条款		

水翼双体船 (foilcat)		
12.3.2	<p>应急电源、相联变压设备 (如没有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板应置于第二章所指的损坏的最终状态的水线以上部份，且在此状况下可以工作，并易于到达。</p>	<p>水翼双体船的每一个船体内都装有一台独立发电机。单一船体进水不会妨碍另一船体发电机组提供应急电源。因此，应急电源、相联变压设备 (如没有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板等装置，不需要置于第二章所指的损坏的最终状态的水线以上部位。故此例可以免除。</p>