

**本地船只咨询委员会**  
**将本地高速渡轮的要求**  
**由 1994 年高速船规则过渡到 2000 年高速船规则**

## 目的

本文件旨在载述有关海事处建议，就《工作守则--第I类别船只安全标准》（简称《工作守则》）对于本地船只-高速船的设计和建造的要求作出修订。

## 背景

2. 随着香港海事工程及大型基建项目的展开，本地船东陆续建造新的载客船以应付所需，当中有不少船只是根据船级社高速船规范建造的。现行《工作守则》第XI章对适用于以高速船<sup>1</sup>规范设计和建造的船只的要求建基于《1994 HSC Code》的标准，已制订多年且远远落后于国际规范。

3. 此外，政府在2019年发表的施政报告中所提出的船只资助计划(Vessel Subsidy Scheme (VSS))，在往后约十年间将分两阶段为11条离岛渡轮航线全面更新船队以提升服务质素和推动环保。这批船只包括载客量由200人至1000人、其中大部份船只只会达到符合“高速船”的定义。鉴于此等船只载运大量乘客并以高速航行，由各政府部门组成的工作小组决定，符合“高速船”定义的船只须参照世界各地现行高速客船规格标准建造，亦即须符合《2000 HSC Code》<sup>2</sup>的标准。

---

<sup>1</sup> 按《商船(本地船只)(一般)规例》(香港法例第548F章)第9(8)项内所指等同《国际高速船安全守则》(HSC Code)的“高速船”的定义：船只在最大营运重量状态，以核定的最大持续推进功率工作时的最大静水船速  $V \geq 3.7 \nabla^{0.1667}$  (m/s)。

<sup>2</sup> 2000 HSC Code 已经在国际上广泛应用于2002年7月1日之后建造的高速船。

4. 在顾及船只和乘客安全及不阻碍行业发展的前提下，海事处认为《工作守则》第XI章的内容须因应行业的发展而作出修订。海事处在参考香港商船公告编号24/2018就根据《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<sup>3</sup>，并考虑到香港水域船只运作环境后，认为某些不适用于本地船只的远程航行等设备的要求可加入到豁免条款内，从而总结出表列在附件1中适用于该批本地渡輪和将来的新領牌高速客船的可豁免条款项目，并作出下述建议。

## 建 议

5. 海事处建议对于将来新建成或首次申请領牌的高速客船适用的标准如下：

- (1) 凡首次申请領牌，正常船只营运速度等同或大于20节及载客人數多于200人的高速船须全面符合《2000 HSC Code》的规范设计和建造，但可豁免附件1中列出的条款项目；
- (2) 对于船龄超逾15年，不論载客人數及速度而首次申请領牌的高速客船，鉴于其他海事管理当局已厘定此類船只为较高风险及须退役的船只，海事处在作出风险评估后建议此類船只须符合《2000 HSC Code》的建造标准，但附件1所列条款的项目可获豁免；此等船只亦须在营运中保持入级本处认可的船级社。

## 修订工作守则

6. 按上文第5段的建议，海事处修订《工作守则》第XI章和加入附件AB(即上文提及的附件1)。请参阅附件2。

## 咨 询

7. 上文第6段建议的《工作守则》修订内容经与业界在2019年讨论；并获第I及第II类别船只小组委员会在2021年5月31日的会议上通过，同意将有关建议提交本地船只咨询委员会讨论。

---

<sup>注3</sup> 可用下述连结到网址参阅文件：<https://www.mardep.gov.hk/hk/msnote/pdf/msin1824c.pdf>。

8. 海事处将继续与业界研究、商讨对于航速小于20节、航速大于及等于20节、载客人數等同或小于200人的高速船的标准，达成结论后再提交本委员会讨论。

### **未来路向**

9. 请委员就本文建议发表意见。如获委员支持，海事处将刊宪通告《工作守则》的实施日期。

海事处

本地船舶安全组

**2021年6月**

《第 I 类别船只安全标准工作守则》节录

附件 AB

**根据《2000年国际高速船安全规则》  
适用于本地高速船的可豁免条款**

条款	规定	豁免条件
2.6.9.2.1 .1 和.2	在易受擦伤范围内船底破损之程度: 两项纵向范围应分开考虑	在易受擦伤范围内船底破损程度,其纵向范围按2.6.10.2.1考虑
2.6.12.1	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的最终水线至任何开口的距离至少为相应于最坏预计工况情况时有义波高的50%	最终水线至任何开口的距离至少为300mm
2.6.12.2	对于全垫升气垫船,在停止进水和达到平衡状态之后的最终水线至任何开口的距离至少为相应于最坏预计工况情况时有义波高的25%	最终水线至任何开口的距离至少为300mm
7.4.4.4	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,应安装间距不大于十四米的挡风条分隔	只设单一的公共处所
7.7.3.3.1	灭火气体的数量必须足够提供两次独立之释放。第二次之释放必须为手动并于被保护范围以外启动	固定灭火装置的气体数量可足够一次释放
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	--
7.9.3.3 .1 至.10	对于较多失火危险区和梯道环围限界上的防火门的要求	相关防火门的设计和布置须为简单和开放的手动式门
7.10.1, 7.10.1.1 & .2	关于消防员装具、个人装备和水雾喷射器的要求。	--
7.13	固定式喷水器系统	--
8.2.1.2	雷达应答器	--
8.2.3.1	白昼信号灯	--
8.2.3.2	火箭降落伞火焰信号(12枝)	--
8.3.1	配有自发烟雾信号的救生圈	配备连有至少为30 米长的漂浮救生索的救生圈

条款	规定	豁免条件
8.3.8	救生服或抗暴露服	--
8.7.8	B类客船救助艇的吊架或起重机应有2组动力供应	--
8.8	抛绳设备	--
8.10.1.2	另配备足以容纳不少于核定装载总人数10%之救生艇筏	按8.10.1.1配备开敞式充气救生筏连滑道；及按《检验规例》配备救生圈
8.10.1.3	配备能容纳船上核定所有人员之救生艇筏；即使在任何一舷在按2.6.7.1而确定之纵向破损程度范围内的救生艇筏掉落或不能使用时	配备核定装载总人数100%之开敞式充气救生筏
8.10.1.4	救助艇	--
12.2.9	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	为紧急服务提供足够的备用电源
12.7.3	A型高速船 提供下述时间的备用应急电源： 5小时 - 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； 4小时 - 白昼信号灯及船舶号笛； 12小时 - “失控灯”	为“失控灯”提供3小时、所有其他事项提供2小时的应急电源
12.7.4	B型高速船 提供下述时间的备用应急电源： 12小时 - 所有紧急照明、航行灯、“失控灯”、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； 4小时 - 白昼信号灯及船舶号笛；	为“失控灯”提供3小时、所有其他事项提供2小时的应急电源
13.2.6	载客超过100人之客船另配备一台电罗经	可安装GPS卫星罗经或类似设备
13.3.1	配备测量速度和航程的装置	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测量速度的装置。 不需测量航程的装置。
13.4.1	回声测深仪	--
13.7.1	回旋率指示器	--

条款	规定	豁免条件
13.8.1	海图及航行出版物或电子海图显示及信息系统 (ECDIS)	可安装海图标绘仪或类似产品
13.8.2	电子海图(ECDIS)	--
13.8.3	满足部份或全部13.8.1节功能之电子装置的备用措施	--
13.9.2	手提白昼信号灯	--
13.10.1	若工作状态需要，提供夜视增强设备	--
13.11.3	为应急操舵位置提供可见罗经读数之装置。	应急操舵位置应配有舵角指示器和对讲系统以便与操舵室沟通
13.12.1	自动操舵仪(自动导航设备)	--
13.14	全封闭式驾驶台应备有声音接收系统	--
13.15.2	远距识别与追踪系统	--
13.16	航行数据记录器	--
14.7.1.4	可接收国际 NAVTEX 广播的接收器	--
14.7.1.5	可接收INMARSAT加强群呼系统的海上安全讯息的无线电设备	--
14.7.1.6	卫星无线电示位标(卫星 EPIRB)	配备DSC及GPS设备
14.7.2	采用航空频道121.5MHz和123.1MHz搜救用之现场双向通讯设备	--
14.8.3	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的无线电示位标	配备DSC及GPS设备
Chapter 14	除右列以外的无线电通讯设备	按14.7.1条款配备 - .1 一套甚高频(VHF)无线电设备，能够发送及接收下列电讯： 1.1 156.525 MHz 频率 (CH70) 之数字选择呼叫 (DSC)；其应可自船舶通常操船位置启动 CH70发送遇险警报；及 .1.2 156.300MHz 频率 (CH6)、156.650MHz 频率 (CH13)及 156.800MHz 频率 (CH16)之无线电话；
18.2.5.3	乘客的姓名及性别记录	--

条款	规定	豁免条件
附件 11 2.10	<p>开敞式两面可用救生筏准许装载人数应等于下列之较少者：</p> <p>.1 主浮胎充气后，其体积(m<sup>3</sup>)除以0.096所得之最大整数；或</p> <p>.2 开敞式两面可用救生筏内部，测至浮胎的最内边的内水平横剖面面积(m<sup>2</sup>)除以0.372而所得之最大整数</p>	<p>可装载人数应以下列之较少者确定：</p> <p>1) 主浮胎充气后，其体积(m<sup>3</sup>)除以0.075所得之最大整数；或</p> <p>2) 开敞式两面可用救生筏内部横剖面面积(m<sup>2</sup>)除以0.304所得之最大整数</p>

(Class I Vessel)

## 第 XI 章

## 高速船

## A 部 一般规定

## 1 释义

"动力承托船只 (DSC)" 指能够在水面或水面以上航行，而符合下述任何一项特性的船只：

- (a) 船只的全部或显著大部份的重量，不是由水的浮力，而是通过一种运行模式得到承托的船只；
- (b) 船只航速因子  $v / \sqrt{gL}$  等于或超逾 0.9。式中 "v" 为最高航速(米/秒)，"L" 为水线长度(米)，g 为重力加速度(米/秒<sup>2</sup>)；

"高速船(HSC)" 指最高航速(v)可达相等于或超逾—

$3.7 \nabla^{0.1667}$  (米/秒)；或

$7.19 \nabla^{0.1667}$  (海浬/小时)

的船只 ( $\nabla$  为船只的最大营运重量的排水体积(米<sup>3</sup>))；

"最高航速 (v)" 指船只在最大营运重量状态时，以最大持续推进功率在静水中航行所能达到的航速；

"最大营运重量" 指船只在达到其预定的运行模式时允许的最大总重量(公吨)；

"《2000 HSC Code》" 指由国际海事组织海上安全委员会藉 MSC. 97(73) 决议通过并由该组织不时修订的《国际高速船安全规则》(International Code of Safety for High Speed Craft)。

## 2 适用范围

2.1 本章规范适用于祇在香港水域范围内营运的动力承托船和高速船的新船只<sup>注1</sup>。

2.2 任何高速船须按其载客量和最高航速符合下述规定；及本工作守则其他章节与船只构造相关的适用规定：

- (a) 正常营运速度大于等于 20 节；载客多于 200 人的新建造新船须全面符合《2000 HSC Code》的规范设计和建造，但可豁免条款的项目(参阅附件 AB 列表)除外；
- (b) 首次领牌的现有船只(即《检验规例》第 2 条释义中的“新船只”)不论载客人数及速度均须满足《2000 HSC Code》的要求；但可豁免条款的项目(参阅附件 AB 列表)除外。

<sup>注1</sup> 适用于在《检验规例》第 2 条“新船只”的释义中，对于《检验规例》“生效日期”的提述，以“2021 年 xx 月 xx 日”替代的船只。

表)除外；

(c) 上文(b)项所列船只如船龄超逾15年除了符合(b)项所列要求外并须在营运中入级认可船级社。

(d) 上文(a)~(c)项以外的高速船，须符合附件XX的规定。

2.3 对于动力承托船只的构造会作特别考虑。

确定是否高速船例子：

最高航速公式  $v=3.7\Delta^{0.1667}$

船只最大营运重量 (公吨)	临界航速 (海浬/小时)
10	10.51
20	11.80
30	12.62
40	13.24
50	13.75
70	14.54
100	15.43

如果一艘重量47.5公吨的船，航速达到13.63(海浬/小时)就是高速船