

**根據《2000年國際高速船安全規則》
適用於本地高速船的可豁免條款**

條款	條文	MSIN No. 24/2018	額外要求與理由 (*對已根據 MSIN 24/2018條款豁免的項目)
2.6.9.2.1	<p>兩項縱向範圍應分開考慮:</p> <p>.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</p> <p>.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%)。</p>	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，據我們從現時本地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。
2.6.12.1	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%。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，對本地船，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1000mm，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。
2.6.12.2	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%。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，對本地船，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。
7.4.4.4	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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，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。
7.7.3.3.1	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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港本地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半小時之內。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	<p>較多失火危險區和梯道環圍限界上的防火間應符合下述要求：</p> <p>.1門應為自閉型，能在關閉方向相反傾斜3.5o時關閉。絞鏈式防火門關閉時間太約不多於40秒而不少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>	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港本地船的設計和布置十分簡單和開放，手動式門已足夠。因此，應可豁免。
	<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秒聲响，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>	是	
	<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—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>	是	
	<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>	是	
	<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>	是	

	.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。	是	
	.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。	是	
	.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。	是	
	.9就地控制系統組件應位於可到達位置以便維修和調校。	是	
	.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。該系統應符合下列要求： .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； .2 供應電源至其他未受火警影響的門應不應受到影響。 .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。	是	
7.10.1.1 & 7.10.1.2	對設有乘客艙間與服務艙間之甲板，按其所有乘客艙間與服務艙間之總長度，或該等甲板如多於一層時，按如此之最大總長度者，每80m或其零數應配備2套消防員裝具與2套個人裝備，每副呼吸器，應備一具符合7.8.4.1要求之水霧噴射器。		對於在數分鐘之內即可提供消防服務的本地水域，消防員裝具和設備的要求是不切實際，並且不期望船員能處理較大的船上火災。因此，該要求應可豁免。
7.13.1	固定式噴水器系統	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，A類高速船不需要裝置固定式噴水器系統。故核准裝載超過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半小時內，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。		一台雷達應答器已於MSIN No. 24-2018被豁免，考慮到香港水域內的船隻航行於航線上的班次頻密且靠近海岸，本地高速船可豁免另一個雷達應答器。
8.2.3.1	所有船舶應在操作室永久配備一盞白晝信號燈，該信號燈不依靠船舶之主電力電源。		依靠此設備在香港水域內進行通訊是不切實際的。此外，該設備是對國際航行船隻的要求。因此，應可豁免。
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段要求的火箭降落傘火焰信號，並應將其存放在操縱室或附近。		六枝火箭降落傘火焰信號已於MSIN No. 24-2018被豁免，考慮到香港水域內的船隻航行於航線上的班次頻密且沿岸航行，本地高速船應可豁免其餘六枝火箭降落傘火焰信號。

8.3.1	配有自發煙霧信號的救生圈		香港水域內的船隻運作區域航行頻密且靠近海岸，應可豁免配備自發煙霧信號的救生圈。取而代之的是應配備連有至少為30米長的漂浮救生索的救生圈。
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撇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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，本地船舶固定在溫暖氣候航區航行，應可豁免配備救生服和抗暴露服。而且船舶運作於遮蔽和繁忙水域，半小時內可獲得外界救援。
8.7.8	B類客船救助艇的吊架或起重機應有2組動力供應，各自在獨立的機艙。		條款8.10.1.4 對於救助艇的要求已於MSIN No. 24-2018 被豁免。因此，不需要救難艇的下水設施。
8.8	拋繩設備	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於本地船舶運作於遮蔽和繁忙水域，救援者可在半小時之內抵達現場。因此可豁免拋繩設備。
8.10.1.2	此外，另應配備足以容納不少於核定容載總人數10%之救生艇筏；		由於僅在香港水域內運作的本地高速船在實際運行條件下應滿足條款4.8.1中的撇離時間要求。救援者可在半小時之內抵達現場，而且航行於航線上的班次頻密，乘客和船員可快速得到幫助。在8.10.1.1處設置的救生筏和滑道以及船上提供的救生圈已經足夠。因此，應可豁免。
8.10.1.3	應配備在任何一艘救生艇筏掉失或不能使用時，能容納船上核定容載所有人員之救生艇筏；		由於本地高速船僅在香港水域內航行，航行於較為遮蔽的水域內，氣候條件溫和，海上撇離系統已經提供了敞露式充氣救生筏。因此，應可豁免。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於本地船舶運作於遮蔽和繁忙水域，救援者可在半小時之內抵達現場。因此，救助艇的配備應可豁免。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於本地船舶運作於遮蔽的水域，而且備用電源可提供緊急服務，直至救援者抵達現場(半小時之內)。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： 白晝信號燈及船舶號笛 為“失控燈”提供12小時電源	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於航行於航線上的班次頻密，救援者可在半小時之內抵達現場。因此，此條文可豁免。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： 白晝信號燈及船舶號笛	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於救援者所需抵達現場的時間在半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。
13.2.6	貨船與載客超過100人之客船除了應配備13.2.1所要求之羅經外，另應配備一適於船舶之速度與運動特性及航行區域之電羅經。		本地的高速船隻在香港水域有固定的航線，泊位和時間表，而且路線很短和沿岸航行。因此，可以放寬至安裝GPS衛星羅盤經或類似設備的要求。
13.3.1	應配備測量速度和航程的裝置	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，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，因香港水域的高速船的航線很短、較接近陸地及沿途有航行標記。
13.4.1	非兩棲船應裝有回聲測深儀使當船舶處於排水狀態時，能指示具有足夠精確度之水深值。		考慮到本地船隻以固定路線航行，並且香港水域海圖描繪出本地船隻在所有航行區域的水深。因此，應可豁免。
13.7.1	總噸位500及以上之船舶應裝設迴旋率指示器。總噸位500以下之船舶若依照附錄9之測試顯示其迴旋速率超過安全水準1時應裝設迴旋率指示器。		考慮到本地船隻在靠近海岸的固定路線航行，本地船隻的轉向情況可容易地參閱其他導航裝置。因此，應可豁免。
13.8.1	船舶應備有海圖及航行出版物以計劃及顯示船舶預定航程之路線以及描繪與監視整個航程之船位；電子海圖顯示及資訊系統(ECDIS)可接受為符合本節攜帶海圖之要求。		本地的高速船隻在香港水域有固定的航線，泊位和時間表，而且路線很短和沿岸航行。可以放寬至安裝海圖標繪儀或類似產品的要求。
13.8.2	高速船應裝設電子海圖(ECDIS)		本地的高速船隻在香港水域有固定的航線，泊位和時間表，而且路線很短和沿岸航行。因此，應可豁免。
13.8.3	若以電子措施使部份或全部滿足13.8.1節之功能要求者，應設有備用設施符合該功能要求。		本地的高速船隻在香港水域有固定的航線，泊位和時間表，而且路線很短和沿岸航行。因此，應可豁免。
13.9.2	船舶應配備及維持一手提白晝信號燈，並於操作艙區隨時可供使用。		參閱8.2.3.1
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。		香港水域設有燈塔及導航燈以提供安全導航。本地的高速船隻在香港水域有固定的航線，泊位和時間表，而且路線很短和沿岸航行，並帶有閃爍的背景光限制了夜視設備的正常功能。另一方面，由於香港水域交通繁忙，船長忙於目視觀察以確保安全航行。因此，在香港水域中不需要夜視設備。本地高速船應可豁免該要求。

13.11.3	具有應急操舵位置之船舶應備有為應急操舵位置提供可見羅經讀數之裝置。		應急操舵位置應配有舵角指示器和對講系統以便與操舵室溝通。因此，應可豁免。
13.12.1	船舶應配備自動操舵儀(自動導航設備)。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，在香港水域的航線佈置複雜及繁忙，自動操舵儀(自動駕駛儀)對在該區域操作的本地船提供很少幫助，並且不會影響本地船船舶的安全，因此自動操舵儀的裝置可以豁免。
13.14	聲音接收系統 當船舶之駕駛台為全封閉式及除非主管機關決定，否則應備有聲音接收系統或其他措施，使得航行當值船副可聽到聲音信號及判別其方向。		考慮到噪音滋擾、駕駛室的可開趟門/窗、需要安裝的雷達，船舶應備有自動識別系統(AIS)和甚高頻(VHF)無線電設備的要求。聲音接收系統應可豁免。
13.15.2	遠距識別與追蹤系統		通常，遠距識別與追蹤系統適用於遠洋船。參照香港水域內的高速船隻的運作區域，該要求應可豁免。
13.16	航行資料記錄器		2016年4月的海事處制度改革督導委員會的最終報告顯示，安裝遠洋船舶必須配備的航行數據記錄儀，對本地船隻並不實際，亦過於繁複。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港水域的高速船的航線很短，可從碼頭獲得天氣報告。因此，NAVTEX接收機可豁免。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港水域的高速船的航線很短，天氣報告可從碼頭得到。因此，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。
14.7.1.6	船舶應配備一台衛星緊無線電示位標(衛星EPIRB)	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港水域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，應可豁免。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港水域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應可豁免。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同，由於香港水域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的要求應可豁免。

章節14	除了上述5項(包括條款14.7.1.4、14.7.1.5、14.7.1.6、14.7.2和14.8.3)之外,第14章中的所有其他要求(如MSC No.24/2018)也被豁免,例如數位選擇呼叫(DSC)編碼器、數位選擇呼叫守聽接收機、國際行動衛星組織(Inmarsat)船舶地球電台、強化群呼(EGC)接收機、甚高頻應急指位無線電示標(VHF EPIRB)等(不包括條款14.7.1.1的特高頻(VHF)無線電設備)		通常,本章中的其他要求適用於遠洋船隻。由於香港水域的本地高速船的航線很短和沿岸航行,並且船隻可以透過特高頻(VHF)無線電設備隨時與VTC溝通。因此,第14章中的這些要求可以豁免。
18.2.5.3	所在乘客的姓名及性別應記錄以作搜救之用	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同,由於香港水域的高速船的航線很短(少於1小時),根據18.2.5.5段,如船舶航程需2小時或以下,主管機關可豁免是項要求。
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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同,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。由於香港水域的高速船的航線很短、救援者所需抵達現場的時間在半小時內、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。	是	*與MSIN24-2018中所述的原因相同,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。由於香港水域的高速船的航線很短、救援人員所需抵達現場的時間在半小時內、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 。