**中华人民共和国船舶技术法规**

MSA 20\*\*年 第\*\*号 公告



**《珠江水域至香港特别行政区高速客船**

**法定检验技术规则》**

**2024年修改通报**

（征求意见稿）

**20**\*\***年**\***月**\***日发布**

**20**\*\***年**\***月**\***日实施**

**经中华人民共和国交通运输部批准**

**中华人民共和国海事局发布**



**目 录**

**目 录**

[第1章 通则 1](#_Toc25554)

[附录1 高速船安全证书的送审图纸目录 1](#_Toc14124)

[第2章 浮力、稳性与分舱 2](#_Toc25517)

[第8章 救生设备与装置 4](#_Toc19565)

[第9章 轮机 4](#_Toc24985)

[第10章 辅机系统 4](#_Toc9531)

[第14章 无线电通信 6](#_Toc15504)

[第15章 操纵室布置 7](#_Toc19667)

[第18章 营运要求 7](#_Toc25209)

[第20章 信号设备 11](#_Toc12971)

[第21章 防污染 11](#_Toc8534)

第1章 通则

原1.4.3 改为：

“ 1.4.3 船舶吨位应按本局~~《国际航行海船法定检验技术规则》第2篇~~《吨位丈量规则（2022）》第2篇第2章的丈量方法进行计算。”

原1.6.1（1）① 中引用的脚注内容修改为“参见本局《内河船舶法定检验技术规则（2019）》第2篇~~2.8.4、2.8.5、2.8.6~~2.1.8.1~2.1.8.3条。”

原1.6.1（1）② 中引用的脚注内容修改为“参见本局《内河船舶法定检验技术规则（2019）》第2篇~~2.8.7、2.8.8~~2.1.8.4、2.1.8.5条。”

新增1.6.1（30）如下：

“（30） 故障模式和影响分析（FMEA）：系指按本局《国际航行海船法定检验技术规则（2014）》附则2（2000年国际高速船安全规则）附录4核查船舶的系统和设备，以确定任何在合理的范围内可能发生的故障或不适当的操作是否会导致危险的或灾难性的后果。”

附录1 高速船安全证书的送审图纸目录

原1.1（36）改为：

“（36）~~船舶操作手册(包括撤离程序)~~撤离时间计算与撤离分析(如适用时)；”

新增1.1（37）、（38）如下：

“（37）船舶在波浪中航行时的限速曲线图；

（38）高速船操作手册(备查)。”

原1.1(37)~(45)依次改为1.1(39)~(47)。

第2章 浮力、稳性与分舱

原2.9.1第一句改为“设计水线应~~清晰地和永久性地标注在船的外侧，位于下述载重线标志的旁边~~由下述的载重线标志清晰、永久地标示在船的外侧。”

第8章 救生设备与装置

8.5.1.3中的脚注内容修改为“参见~~经MSC.82(70)决议修正的由国际海事组织以A.760(18)决议通过的与救生设备和装置有关标志~~国际海事组织A.1116(30)决议通过的《逃生路线标识和设备位置标记》。”

第9章 轮机

将原条文号“9.1.5”改为“9.1.6”，后续条款编号顺延，并新增9.1.5如下：

“9.1.5 应提供措施，以便在没有外部帮助的情况下，确保机械装置能从“瘫船”状态投入运转。”

第10章 辅机系统

原10.3.5修改为：

“10.3.5 在多体高速船的每一片体或每艘单体高速船上设置舱底水总管时，应符合下列规定；作为替代，也可以按10.3.13和10.3.14中的要求予以满足：

（1）至少应设有2台舱底泵，其中1台可为机带泵；

（2）舱底泵应是动力驱动的泵，~~可以是固定式的，也可以是可携式的。对于排量小于1.5m~~~~3~~~~/h的舱底泵允许采用手摇泵~~且至少一台应是固定式的；

（3）每台舱底泵应能使流经所需的舱底水总管的水流速度不小于2m/s；为此，其排量Q不应小于按下式计算的值：

m3/h

式中：*d*——舱底水总管内径，mm，按10.3.6所述公式计算。

（4）舱底水管系应布置成至少有1台动力舱底泵在高速船被要求承受的所有浸水条件下可以使用。可采取下列方法之一予以满足：

① 所要求的舱底水泵之一应为一台有应急动力源的可靠的潜水泵；或

② 各舱底水泵及其动力源应分布在高速船的全长范围内，浸水时至少在未破损的舱室内有1台泵能供使用。

（5）连接舱底水抽吸系统的分配阀箱、旋塞和阀的布置，应确保在任一舱室浸水时，所设的舱底水泵之一可以工作。另外，一台泵或其与舱底水总管的连接管损坏，不应使舱底水系统失去作用。在除了主舱底水抽吸系统之外，还设有一个应急舱底水抽吸系统时，则应急系统应独立于主系统，且应布置成在任一舱室处于10.3.3规定的浸水条件下都有1台泵可以工作；在这种情况下，仅应急系统运行需要的阀应能在基准面以上进行操作；

（6）在10.3.3和10.3.5（5）中所述的所有能从基准面以上操作的旋塞和阀，应在操作地点设置带有明显标识的控制装置，此外，还应设有表明阀启闭状态的指示装置。”

第14章 无线电通信

原14.2.1改为：

“14.2.1 就本章而言：

1. AIS-SART：系指在AIS专用频率（161.975 MHz (AIS1)和162.025 MHz (AIS2)）上工作的自动识别系统搜救应答器。
2. 驾驶室对驾驶室的通信：系指在船舶通常驾驶位置进行的船舶之间的安全无线电通信。
3. 连续无线电值班：系指有关的无线电和监听值班不应中断。当船舶接收能力由于自身通信被削弱或阻塞，或当设备处于定期维护或检查时，连续无线电值班可短暂中断。
4. 数字选择呼叫（DSC）：系指应用数字编码，使一个无线电台与另一个电台或一组电台建立联系和传递信息，并符合国际电信联盟无线电通信部（ITR-U）有关建议案的一种技术。
5. 应急无线电示位标（EPIRB）：系指在406.0~406.1 MHz频带上工作，能通过卫星将遇险警报发送至救援协调中心，也能发送现场定位信号的发射器。
6. 一般无线电通信：系指除遇险、紧急和安全信息通信以外的通信。
7. 全球海上遇险和安全系统（GMDSS）：系指实施本局《国际航行海船法定检验技术规则（2014）》第4篇第4章4.1.1条规定功能的系统。
8. GMDSS识别码：系指可发送的用于唯一识别船舶或其相关救助艇和救生艇筏的信息。这些识别信息是船舶呼号、海上移动服务识别码（MMSI）、EPIRB十六进制识别码、经认可的移动卫星服务识别码和设备序列号。
9. 定位：系指发现遇险的船舶、航空器、救生艇筏或人员。

(10) 雷达SART：系指在9.2~9.5 GHz频带雷达频率上工作的搜救应答器。

(11) 无线电规则：系指对任何指定时间实施的国际电信章程和公约进行补充的《无线电规则》。

(12) 在406 MHz上的卫星服务：系指通过具有全球可用性的卫星系统运行的服务，其服务被设计用于探测在406.0~406.1 MHz频段内传输的EPIRB信号。

(13) A1海区：系指由至少一个具有连续DSC报警能力的甚高频（VHF）海岸电台的无线电话所覆盖的区域[[1]](#footnote-1)。

~~14.2.1 本章涉及的定义如下：~~

~~（1）驾驶台对驾驶台通信：系指从船舶通常的驾驶位置进行的船舶之间的安全通信。~~

~~（2）连续值班：系指有关的无线电值班不应中断。除非当船舶接收能力由于自身通信被减弱或阻塞时，或当设备处于定期维修或检查时，而引起简短间隔。~~

~~（3）数字选择性呼叫（DSC）：系指使用数码使一无线电台与另一电台或一组电台建立联系和传递信息，并符合国际电信联盟无线电通信部（ITU-R）有关建议案的一种技术。~~

~~（4）一般无线电通信：系指通过无线电进行的除遇险、紧急和安全通信以外的业务和公共通信。~~

~~（5）全球海上遇险和安全系统标识：系指可由船舶设备发送并用于识别船只的海上移动业务识别码、船舶呼号、Inmarsat识别码和系列号识别码。~~

~~（6）定位：系指发现遇险的船舶、航空器、海上设施或人员。~~

~~（7）无线电规则：系指在任何时候生效的最新国际电信公约附件或视为附件的无线电规则。~~

~~（8）A1海区：系指至少由一个具有连续DSC报警能力的甚高频（VHF）岸台的无线电话所覆盖的区域~~。”

原14.3.2 （5） 改为：

“（5）如适用，清楚地标明供无线电装置操作员使用的GMDSS识别码~~清楚地标明呼号、船台识别码及其他适于无线电装置使用的代码~~。”

原14.3.5和14.3.6改为：

“14.3.5 ~~当按下遇险控制板上的按钮时，应能连续和自动地将船舶位置信息传送至初始遇险报警动用的所有相关无线电通信设备~~如果EPIRB用作发送遇险警报的第二种措施，且不能被遇险控制板遥控，则应可在驾驶室指挥位置附近安装一个附加的卫星应急无线电示位标。

14.3.6 ~~遇险报警控制板应安装在指挥位置。该控制板应提供船上收到的任何遇险警报的声光显示。并且还应显示通过哪个无线电设备收到该遇险报警~~应在指挥位置安装遇险报警板，该报警板：

（1）应能对任何遇险警报或船上收到的警报发出视觉和听觉指示；

（2）应指示出通过何种无线电通信服务接收到该遇险警报；

（3）可与14.3.4所述的遇险控制板合并。”

原14.4.1（4）第一段改为：

“（4）1台卫星应急无线电示位标（EPIRB）[[2]](#footnote-2)，该示位标应：”

新增14.5.2如下：

“14.5.2 每艘船舶在海上时，应在船舶通常驾驶位置在VHF 16频道上保持连续守听值班。”

第15章 操纵室布置

原 15.3.1 中尾句“任何其他方式”新增脚注“参见IMO [MSC.1/Circ.1350/Rev.1](http://expert.ccs.org.cn/expert/browseTech.do?techTreeId=89920&treeCode=root.00000.00021.00013.00005.00178&lang=cn&type=start&page=refer&cnenempty=true&fullsearch=true&q=1350)通函。”

第18章 营运要求

原 18.1.1 与 18.1.2 改为：

“18.1.1 船上应持有“高速船安全证书”、第1章1.9所述证书、~~“~~~~高速客船操作安全证书”~~《安全营运承诺书》（复印件或副本）， 以及船舶操作手册、航线运行手册、培训手册和船舶维修及保养手册等技术文件。

18.1.2 船舶不应故意在~~“高速客船操作安全证书”~~《安全营运承诺书》、 第1章1.9所述证书以及“高速船安全证书”或有关文件规定的最坏设想条件和各种限制范围外的情况下营运。”

新增18.2.2、18.2.3、 18.2.4、18.2.5 如下：

“18.2.2 船舶操作手册

高速船操作手册至少应包括下列资料：

(1) 船舶的主要要素：标明能完全描述船舶特征的船舶主要参数；

(2) 船舶及其设备的说明；

(3) 核查浮力舱完整性的程序；

(4) 紧急情况下，关于浮力、稳性和分舱相关细节的应用：保持各舱室的水密完整性或风雨密完整性的程序，包括考虑破损稳性时的水密界限；

(5) 破损控制程序：以图解形式清晰标明各层甲板及货舱的水密舱室的界限，界限上的开口及其关闭装置和控制位置，以及扶正由于浸水产生的横倾的装置，以为高级船员提供指导；

(6) 机器系统的说明及操作；

(7) 辅机系统的说明及操作；

(8) 遥控与报警系统的说明及操作；

(9) 电气设备的说明及操作；

（10）装载程序及限制，包括最大营运重量、重心位置和载荷分配，包括根据操作限制或损坏情况而要求的货物或汽车系固布置和程序；

(11) 探火与灭火设备的说明及操作；

(12) 结构防火布置图；

(13) 无线电通信设备与航行设备的说明及操作；

（14）按第17章规定的有关船舶操纵资料；

（15）最大允许拖航速度及拖航载荷（适用时）；

（16）进干坞或起吊的程序，包括各种限制；

（17）本手册还应特别提供有关章中清楚规定的下述资料：

① 指示应急情况或危及安全的故障报警方式与应采取的对策(包括对船舶与机器操作方面的事后限制)；

② 撤离程序；

③ 操纵限制，包括最坏预期条件；

④ 安全操作要求的所有机器参数的限制值。

机器或系统故障的数据资料，应考虑在船舶设计期间制订的任何“故障模式与影响分析”（FEMA）报告中的结果。

18.2.3 航线运行手册

高速船航线运行手册至少应包括下列资料：

（1） 撤离程序；

（2） 操纵限制，包括最坏预期条件；

（3） 在（2）的限制条件内，船舶的操纵程序；

（4） 在可预见的偶然事件中，用于主要及辅助救援的应变计划的诸要素，包括用于每一事件的岸基设施和活动；

（5） 获得气象资料的措施；

（6） 指定“基地港”；

（7） 指定作出取消或延迟航班决定的责任人员；

（8） 规定船员编制、职责和资格；

（9） 对船员工作时间的限制；

（10）停靠港码头的安全设施；

（11）交通管制措施和限制，如适用时；

（12） 特定航线情况或有关定位，夜间和视线受限制情况的操作，包括使用雷达或其他电子助航设备；

（13） 在船舶与岸台，基地港电台，应急服务站和其他船舶之间的通信联系，包括使用的电台频率和保持的守听值班。

18.2.4 船舶维修及保养手册

维修及保养手册至少应包括下列资料：

（1）船舶安全营运所要求的所有船舶结构、机构装置和所有安装的设备与系统的详细说明和示图；

（2）与保养有关的所有充注液体和结构材料的规格和数量；

（3）以机械参数、振动及液体消耗量等量化数据直观表明主机的操作限制；

（4）结构或主机部件损耗限制，包括要求按日期或运行时间换新的部件的寿命；

（5）有关拆装主辅机械、传动装置、推进装置、垫升装置和柔性结构部件程序的详细说明，包括应采取的任何安全预防措施或要求的专用设备；

（6）机器或系统部件更换后或故障诊断时应遵循的试验程序；

（7）船舶起吊或进坞程序，包括重量或状态的限制；

（8）关于船舶的浮态和确定重心纵向位置(LCG)的程序；

（9）当船舶可能需拆卸运输时，应提供有关拆卸、运输和装配的说明；

（10）检修计划表，无论是包括在保养手册内还是单独出版，应详细说明为保持船舶及其机器和系统的安全操作所要求的定期和维护操作;

（11）如部分机械有计划保养系统时，其有关项目应包括在该手册中。

18.2.5 培训手册

培训手册至少应包括下列资料：

（1）救生衣和救生服的穿法（如适用）；

（2） 在指定场所集合；

（3） 救生艇筏与救助艇的登乘、降落和离开（如适用）；

（4） 从救生艇筏内降落自身艇筏的方法（如适用）；

（5） 与降落装置脱开；

（6） 在降落区域内实施保护装置的使用与方法（如适用）；

（7） 降落区域的照明；

（8） 所有救生设备的使用、应急维修；

（9） 所有探测装置的使用；

（10）借助图例，使用无线电救生设备；

（11） 海锚使用；

（12） 发动机和附件的使用；

（13） 救生艇筏和救助艇的回收，包括存放和系固（如适用）；

（14） 暴露的危险和对保温服的需要；

（15） 救生艇筏设施的最佳使用；

（16） 获救的方法，包括使用直升飞机救助设备、岸上救生设施和船上抛绳设备等；

（17） 在应急部署表和应变须知中所包含的所有其他职责；

（18） 防火与灭火器具及系统的使用须知；

（19） 消防员装备的使用指南（如适用）；

（20） 防火有关的警告和通讯设施的使用；

（21） 检查船体损坏的方法；

（22） 破损控制设施和系统的使用，包括水密门和舱底泵的操作；

（23） 紧急情况下对乘客的控制与通信。”

第20章 信号设备

新增20.1.2如下：

“20.1.2 高速客船在航时，应显示黄色闪光灯。”

第21章 防污染

原21.4.1 改为：

“21.4.1 《国际航行海船法定检验技术规则》第５篇第７章II第~~３.２~~1条由下述文字替代:

第1条 防污底系统控制要求

（1） 任何船舶不~~得~~应在船壳上或外部构件或表面上涂有含有机锡化合物的防污漆。对在2017年9月1日以前施涂的含有作为~~生物杀虫剂~~杀生物剂的有机锡化合物的防污底系统，应予以清除，或者用密封涂层将不符合要求的防污底系统予以封闭，以防止此类化合物的渗出。

（2） 任何船舶不应在船壳上或外部构件或表面上涂有西布曲尼（CAS号：28159-98-0）的防污漆。对于【2025年1月1日】以前施涂的含有作为杀生物剂的西布曲尼的防污底系统[[3]](#footnote-3)，应在防污底系统下一次计划更新时，但不迟于船舶最后一次应用含西布曲尼的防污底系统后的60个月，予以清除，或者用密封涂层将不符合要求的防污底系统予以封闭，以防止此类化合物的渗出。”

1. 参见《关于全球海上遇险和安全系统（GMDSS）无线电服务的规定》（MSC.509(105)决议）。 [↑](#footnote-ref-1)
2. 该示位标可以采用北斗应急无线电示位标，但应在满足如下所有条件后才可配备：

   1. 完全建成完善的支持北斗应急无线电示位标的岸基控制和搜救网络；
   2. 北斗应急无线电示位标应满足《国内航行海船法定检验技术规则（2020）》第4篇第4章附录 4 的要求，并经船舶检验机构认可、检验和发证。

   [↑](#footnote-ref-2)
3. 不包括以前应用过含西布曲尼的防污底系统但在2025年1月1日或以前已被符合AFS公约及其修正案规定的防污底系统覆盖的船舶。 [↑](#footnote-ref-3)