海安会 MSC.499(105)决议
(2022 年 4 月 28 日通过)

《2000 年国际高速船安全规则》（2000 年 HSC 规则）修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第28(b)条，

注意到MSC.97(73)决议通过的《国际高速船安全规则》（2000年HSC规则），根据《1974年国际海上人命安全公约》（“公约”）第X章的规定已成为强制性要求，

还注意到公约第VIII(b)条和第X/1.2条关于2000年HSC规则的修正程序，

在其第105届会议上**审议**了按公约第VIII(b)(i)条提出和分发的2000年HSC规则修正案，

1. 按公约第VIII(b)(iv)条规定，**通过**2000年HSC规则的修正案，其文本载于本决议附件；

2. 按公约第VIII(b)(vi)(2)(bb)条规定，**决定**该修正案于2023年7月1日应视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的本公约缔约国政府或拥有商船合计吨位数不少于世界商船总吨数50%的缔约国政府通报其反对该修正案；

3. **提请**公约各缔约国政府注意，按公约第VIII(b)(vii)(2)条规定，该修正案在按上述2被接受后，应于2024年1月1日生效；

4. **要求**秘书长按公约第VIII(b)(v)条规定，将核准无误的本决议及其附件中的修正案文本的副本分发给公约所有缔约国政府；

5. **还要求**秘书长将本决议及其附件的副本分发给非公约缔约国的本组织成员。

附件

《2000 年国际高速船安全规则》（2000 年 HSC 规则）修正案

第 8 章
救生设备与装置

1　8.2.1、8.2.1.1 和 8.2.1.2 由如下替代：

“8.2.1　[保留*]

---

* 双向甚高频无线电话设备和搜救定位装置的规定见第 14 章。为避免对现有段落重新编号，8.2.1 予以留空。”

第 14 章
无线电通信

2　第 14 章（无线电通信）的文本由如下替代：

“14.1　适用范围

14.1.1　除另有明文规定外，本章适用于 1.3.1 和 1.3.2 规定的所有船舶。

14.1.2　本章不适用于在北美洲五大湖及其东至加拿大魁北克省蒙特利尔的圣拉姆伯特船闸下游出口处为止的相连水域和支流航行的船舶，而这些船舶在其他情况下应适用本章。[1]

14.1.3　本章的规定不应妨碍遇险的任何船舶、救生艇筏或人员使用任何方法以引起注意、表明其位置并获得援助。

---

[1] 此类船舶为安全目的而受有关无线电的特殊要求约束，这些要求载于加拿大与美利坚合众国的有关协议内。

14.2　术语和定义

14.2.1　就本章而言：

.1 **AIS-SART** 系指能在 AIS 专用频率（161.975 MHz (A1S1)和 162.025 MHz (A1S2)）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，除非当船舶接收能力由于自身通信被削弱或阻塞时，或当设备处于定期维护或检查时，而引起短暂间隔。

.4 **数字选择呼叫（DSC）**系指使用数码，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 频带上工作的能将遇险警报通过卫星发送至救援协调中心和发送现场定位信号的应答器。

.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**指执行 14.5 规定的功能的系统。

.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。这些标识是船舶呼号、海上移动业务识别码（MMSI）、EPIRB 十六进制识别码、认可的移动卫星业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 **海上安全信息（MSI）**[2]系指向船舶播发的航行和气象警报、气象预报和与安全有关的其他紧急信息。

.11 **雷达 SART** 系指在 9.2-9.5 GHz 频带中的雷达频率上工作的搜救应答器。

.12 **《无线电规则》**系指对任何给定时间实施的《国际电信章程和公约》进行补充的《无线电规则》。

.13 **认可的移动卫星业务**系指通过卫星系统工作并经本组织认可，在 GMDSS 中使用的任何业务。

.14 **在 406 MHz 上的卫星业务**系指通过覆盖全球的卫星系统设计用于探测在 406.0-406.1 MHz 频带上发送的 EPIRB 的业务。

.15 **A1 海区**系指至少由一个具有连续 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，该区域可由各缔约国政府规定。[3]

.16 **A2 海区**系指除 A1 海区以外，至少由一个具有连续 DSC 报警能力的中频（MF）海岸电台的无线电话所覆盖的区域，该区域可由各缔约国政府规定。[3]

.17 **A3 海区**系指除 A1 和 A2 海区以外，由具有连续报警能力的由船载船舶地面站支持的认可的移动卫星业务所覆盖的区域。

.18 **A4 海区**系指 A1、A2 和 A3 海区以外的区域。

14.2.2 本章所使用的并在《无线电规则》和可能经修订的《1979 年国际海上搜索与救助公约》中已定义的所有其他术语和缩写语，具有与该规则和 SAR 公约所定义的相同含义。

---

[2] 参见《海上安全信息（MSI）IMO/IHO/WMO 联合手册》（经修订的 MSC.1/Circ.1310 通函）。

[3] 参见《关于全球海上遇险和安全系统（GMDSS）无线电业务的规定》（MSC.509(105)决议）。

14.3 免除

14.3.1 虽然缔约国政府认为不背离本章的要求是极其必要的，但主管机关可准予个别船舶部分地或有条件地免除 14.7 至 14.11 的要求，只要：

.1 此类船舶符合 14.5 的功能要求；和

.2 主管机关已考虑到这些免除对所有船舶安全业务总体有效性的影响。

14.3.2 按 14.3.1 所准予的免除，仅适用于下列情况：

.1 如果影响安全的条件致使完全执行 14.7 至 14.11 为不合理或不必要时；或

.2 在例外情况下，船舶在其配备所依据的海区或多个海区外进行单次航行。

14.3.3 各主管机关应向本组织报告按 14.3.1 和 14.3.2 准予的所有免除并阐明准予免除的理由。[4]

---

[4] 应通过本组织的全球综合航运信息系统（GISIS）报告免除，参见《按 1974 年 SOLAS 公约及其修正案签发免除证书》（经修订的 SLS.14/Circ.115 通函）。

14.4 GMDSS 识别码

14.4.1 本节适用于在所有航线上航行的所有船舶。

14.4.2 各缔约国政府承担义务确保做出适当安排以登记 GMDSS 识别码，并使救助协调中心全天 24 h 能获得这些识别码。如适合，缔约国政府应向保存这些识别码登记的国际组织（比如 ITU 海上移动接入和检索系统（MARS））通报所授予的识别码。

14.5 功能要求[5]

14.5.1 每艘船舶在海上时均应能：

.1 执行下述 GMDSS 功能：

.1 由至少两台分开的和独立的装置发送船对岸遇险警报，且每台装置应使用不同的无线电通信业务；

.2 接收岸对船遇险警报转发；

.3 发送和接收船对船遇险警报；

.4 发送和接收搜救协调通信；

.5 发送和接收现场通信；

.6 发送和接收定位信号；[6]

.7 接收 MSI；[7]

.8 发送和接收紧急和安全通信；和

.9 发送和接收驾驶室对驾驶室的通信；和

.2 发送和接收一般无线电通信。

---

[5] 应注意船舶执行 GMDSS 功能应使用《避免误发遇险警报指南》（MSC.514(105)决议）。

[6] 另参见 13.5 和 13.15（视情况）。

[7] 应注意船舶在港口时可能有必要接收某些海上安全信息。

14.6 无线电装置

14.6.1 每艘船舶应设有在其整个预定航程中均能符合 14.5 所述功能要求的无线电装置；除非按 14.3 已免除外，所有无线电装置应能符合 14.7 的要求以及 14.8、14.9、14.10 或 14.11 的要求（视预定航程所通过的海区或多个海区而定）。

14.6.2 每台无线电装置应：

.1 位于机械、电气或其他干扰源的有害干扰不会影响其正常使用的位置，确保电磁兼容性，避免与其他设备和系统产生有害的相互干扰；

.2 位于能最大程度确保安全和可操作的位置；

.3 防止受水、极端温度和其他不利环境条件的有害影响；

.4 配备独立于主电源和应急电源的可靠的、永久布置的电气照明，为操纵无线电装置的无线电控制台提供足够照明；和

.5 清楚地标明供无线电装置操作员使用的 GMDSS 识别码，如适用。

14.6.3 航行安全所需的 VHF 无线电话频道控制器，应设在驾驶室指挥位置附近，可供立即使用，必要时，应具有能从驾驶室两翼进行无线电通信的设施，此要求可由手提式 VHF 设备予以满足。

14.6.4 在客船上，遇险控制板应安装在指挥位置，该控制板应：

.1 可以设有一个单独按钮，当按下这个按钮时，船上所有具有遇险警报功能的无线电装置启动遇险警报，或为每一装置各设一个按钮；

.2 无论单按钮或多个按钮被按下时，均有清晰的视觉显示；和

.3 设有防止 14.6.4.1 和 14.6.4.2 所述的单按钮或多个按钮误操作的设施。

14.6.5 在客船上，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。

14.6.6 对于客船，遇险报警板应安装在指挥位置，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业务接收到该遇险警报；和

.3 可与 14.6.4 所述的遇险控制板合并。

14.7　无线电设备：通则

14.7.1　每艘船舶应设有：

.1　1 台为遇险、紧急和安全通信目的能发送和接收的 VHF 无线电装置：

.1 在 156.525 MHz（70 频道）频率上的 DSC。其应能从船舶通常驾驶的位置，在 70 频道上启动遇险警报的发送；和

.2 在 156.300 MHz（6 频道）、156.650 MHz（13 频道）和 156.800 MHz（16 频道）频率上的无线电话；

.2　1 台能在 VHF-70 频道上保持连续 DSC 值班的无线电装置，该装置可与 14.7.1.1.1 所要求的功能分开或相结合；

.3　1 台雷达 SART 或 AIS-SART，该装置：

.1 其存放应便于使用；和

.2 可以是针对救生艇筏 14.7.2.1 要求的其中 1 台；

.4　能在船舶航行全程接收 MSI 和搜救相关信息的接收器；[8]

.5　1 台 EPIRB[9]，该示位标应：

.1 安装于可易于到达的位置；

.2 可随时由人工释放并能由一人携入救生艇筏；

.3 当船舶沉没时，能自由漂浮，并能在漂浮时自动启动发送；和

.4 能人工启动发送；和

.6　1 台能发送和接收一般无线电通信在 156 MHz 和 174 MHz 频带之间的工作频率上工作的无线电装置。该要求可由 14.7.1.1 所要求的设备增加此性能予以满足。

14.7.2　每艘高速客船和每艘 500 总吨及以上的高速货船应至少配备：

.1　在船舶每舷 1 台雷达 SART 或 AIS-SART；和

.2　3 台双向 VHF 无线电话设备。

14.7.3　14.7.2.1 要求的雷达 SART 或 AIS-SART 的存放位置应使其能快速放置于任何救生艇筏中。或者，1 台雷达 SART 或 AIS-SART 应存放在每只救生艇筏中。

14.7.4　每艘客船都应设有从船舶通常驾驶的位置使用航空频率 121.5 MHz 和 123.1 MHz 进行以搜救为目的的双向现场无线电通信的设备。这些设备可以是便携式的。

---

[8] 参见《全球海上遇险和安全系统（GMDSS）中要求的海上安全信息和搜救相关信息接收导则》（MSC.1/Circ.1645 通函）。

[9] 参见《搜救寻位能力》（A.616(15)决议）。

14.8　无线电设备：A1 海区

14.8.1　除满足 14.7 的要求外，航行于 A1 海区的每艘船舶还应设有 1 台无线电装置，该装置能从船舶通常驾驶的位置启动发送船对岸遇险警报，且能：

.1　通过在 406 MHz 频率上工作的卫星业务工作；或

.2　在 MF 频带上使用 DSC 工作（如果船舶航行于配备 DSC 的 MF 海岸电台所覆盖的区域内）；或

.3　在高频（HF）频带上使用 DSC 工作；或

.4　通过认可的移动卫星业务船舶地面站工作。

14.8.2　14.8.1.1 的要求可通过下列方式予以满足：

.1 将第 14.7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在船舶通常驾驶的位置，但在紧急情况下仍可脱离船舶自由漂浮；或

.2 将第 14.7.1.5 条要求的 EPIRB 安装在船舶的其他位置，条件是该 EPIRB 能从船舶通常驾驶的位置遥控启动；或

.3 在船舶通常驾驶的位置安装第二台 EPIRB。

14.9 无线电设备：A2 海区

14.1 在 A2 海区内航行的每艘船舶，除满足 14.7 的要求外，还应设有：

.1 1 台能在下述频率上为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的 MF 无线电装置：

.1 在 2,187.5 kHz 率上使用 DSC；和

.2 在 2,182 kHz 频率上使用无线电话；

.2 1 台能在 2,187.5 kHz 频率上保持连续 DSC 值班的无线电装置，该装置可与 14.9.1.1 所要求的功能分开或相结合；和

.3 通过除 MF 以外的无线电业务启动发送船对岸遇险警报的辅助装置，该发送可：

.1 通过在 406 MHz 频带上工作的卫星业务进行；或

.2 在 HF 频带上使用 DSC；或

.3 通过认可的移动卫星业务船舶地面站。

14.9.2 14.9.1.1 和 14.9.1.3 所要求的无线电装置应能从船舶通常驾驶的位置启动发送遇险警报。

14.9.3 14.9.1.3.1 的要求可通过下列方式予以满足：

.1 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶通常驾驶的位置，但在紧急情况下仍可脱离船舶自由漂浮；或

.2 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶的其他位置，条件是该 EPIRB 能从船舶通常驾驶的位置遥控启动；或

.3 在船舶通常驾驶的位置安装第二台 EPIRB。

14.9.4 此外，船舶还应能使用下列设备发送和接收一般无线电通信：

.1 1 台在 1,605 ~ 4,000 kHz 或 4,000 ~ 27,500 kHz 频率内工作的无线电装置。此要求可由 14.9.1.1 所要求的设备增加该性能予以满足；或

.2 1 台认可的移动卫星业务船舶地面站。

14.10 无线电设备：A3 海区

14.10.1 在 A3 海区内航行的每艘船舶，除满足 14.7 的要求外，还应设有：

.1 1 台认可的移动卫星业务船舶地面站，其能：

.1 发送和接收遇险、紧急和安全通信；

.2 启动发送并接收遇险优先呼叫；和

.3 保持岸对船遇险警报转发的值班，包括对特别定义的地理区域的遇险警报的值班；

.2 1 台能在下述频率上为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的 MF 无线电装置：

.1 在 2,187.5 kHz 频率上使用 DSC；和

.2 在 2,182 kHz 频率上使用无线电话；

.3 1 台能在 2,187.5 kHz 频率上保持连续 DSC 值班的无线电装置，该装置可与 14.10.1.2 所要求的功能分开或相结合；和

.4 通过下述无线电业务启动发送船对岸遇险警报的无线电辅助装置，该发送可：

.1 通过在 406 MHz 频率上工作的卫星业务进行；或

.2 在 HF 频带上使用 DSC；或

.3 通过增加 1 台船舶地面站提供的任何认可的移动卫星业务进行。

14.10.2 在 14.10.1.1、14.10.1.2 和 14.10.1.4 中所规定的无线电装置应能从船舶通常驾驶的位置启动发送遇险警报。

14.10.3 14.10.1.4.1 的要求可通过下列方式予以满足：

.1 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶通常驾驶的位置，但在紧急情况下仍可脱离船舶自由漂浮；或

.2 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶的其他位置，条件是该 EPIRB 能从船舶通常驾驶的位置遥控启动；或

.3 在船舶通常驾驶的位置安装第二台 EPIRB。

14.10.4 此外，船舶应能通过下列方式发送和接收一般无线电通信：

.1 1 台认可的移动卫星业务船舶地面站；或

.2 在 1,605 ~ 4,000 kHz 和 4,000 ~ 27,500 kHz 频带内的工作频率上工作的无线电装置。

14.10.5 14.10.4.1 和 14.10.4.2 的要求可由 14.10.1.1 或 14.10.1.2 所要求的设备分别增加该性能予以满足。

14.11 无线电设备：A4 海区

14.11.1 在 A4 海区内航行的每艘船舶，除满足 14.7 的要求外，还应设有：

.1 1 台能在 1,605 ~ 4,000 kHz 和 4,000 ~ 27,500 kHz 频带内的所有遇险、紧急和安全频率上，为遇险、紧急和安全通信目的进行发送和接收的中/高频（MF/HF）无线电装置：

.1 使用 DSC；和

.2 使用无线电话；

.2 能在 2,187.5 kHz、8,414.5 kHz 频率上以及至少在 DSC 频率 4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz 或 16,804.5 kHz 中的一个频率上保持 DSC 值班的设备；在任何时候，应能选择这些为遇险、紧急和安全通信目的 DSC 频率中的任一频率。该设备可以与 14.1.1 所要求的装置分开或与其合为一体；和

.3 通过在 406 MHz 的卫星业务启动发送船对岸遇险警报的辅助装置。

14.11.2 此外，船舶应能通过在 1,605 ~ 4,000 kHz 和 4,000 ~ 27,500 kHz 频带内的工作频率上工作的无线电装置进行发送和接收一般无线电通信。此要求可由 14.11.1.1 所要求的设备增加该性能予以满足。

14.11.3 在 14.11.1.1 和 14.11.1.3 中所规定的无线电装置应能从船舶通常驾驶的位置启动发送遇险警报。

14.11.4 14.11.1.1.3 的要求可通过下列方式予以满足：

.1 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶通常驾驶的位置，但在紧急情况下仍可脱离船舶自由漂浮；或

.2 将 14.7.1.5 要求的 EPIRB 安装在船舶的其他位置，条件是该 EPIRB 能从船舶通常驾驶的位置遥控启动；或

.3 在船舶通常驾驶的位置安装第二台 EPIRB。

14.12 值班

14.12.1 为遇险、紧急和安全通信目的，每艘船舶在海上时：

.1 应在 VHF 的 DSC 70 频道保持连续无线电值班；

.2 根据 14.9.1.2 或 14.10.1.3 的要求，如该船安装有 MF 无线电装置，应在 DSC 频率 2,187.5 kHz 上保持连续值班；

.3 根据 14.11.1.2 的要求，如该船安装有 MF/HF 无线电装置，在 DSC 频率 2,187.5 kHz 和 8,414.5 kHz 频率上以及至少在 DSC 频率 4,207.5 kHz、6,312 kHz、12,577 kHz 或 16,804.5 kHz 中的一个频率上保持连续值班，视一天中的时间和船舶所在的地理位置而定。可用扫描接收机保持该值班；和

.4 根据 14.10.1.1 的要求，如该船安装有认可的移动卫星业务船舶地面站，应对卫星岸对船的遇险警报转发保持连续值班。

14.12.2 每艘船舶在海上时，应在向该船航行区域发布海上安全信息的相应频率上，对 MSI 和搜救相关信息的播发保持无线电值班。

14.12.3 每艘船舶在海上时，如实际可行，应在船舶通常驾驶的位置保持连续守听值班：

.1 在 VHF 16 频道上；和

.2 船舶航行海域用于紧急和安全通信的其他适当频率。

14.13 电源

14.13.1 船舶在海上时，应始终可获得足够的电源供无线电装置工作，并对作为无线电装置的 1 个或多个备用电源组成部分的蓄电池进行充电。

14.13.2 每艘船舶应配备一个或多个备用电源，当船舶主电源和应急电源故障时，向无线电装置供电，以便进行遇险、紧急和安全通信。该一个或多个备用电源应能同时操作 14.7.1.1 所要求的 VHF 无线电装置和，如适合，根据船舶航行的海区而定，14.9.1.1 或 14.10.1.2 条所要求的 MF 无线电装置或 14.11.1.1 所要求的 MF／HF 无线电装置、14.10.1.1 所要求的船舶地面站以及 14.13.5 和 14.13.8 所述的任何附加负载，其供电时间至少为：

.1 对于船舶配有的应急电源，如其完全符合 12.3 和 12.7 或 12.8 所有相关规定（包括向无线电装置供电），1 h；和

.2 对于船舶配有的应急电源，如其不完全符合 12.3 和 12.7 或 12.8 所有相关规定（包括向无线电装置供电），6 h。

1 个或多个备用电源不必同时向各自独立的 HF 和 MF 无线电装置供电。

14.13.3 1 个或多个备用电源应独立于船舶推进动力及船舶电力系统。

14.13.4 除 VHF 无线电装置以外，当 14.13.2 所提及的 2 个或 2 个以上其他无线电装置能同 1 个或多个备用电源相连时，应能在 14.13.2.1 或 14.13.2.2（视何者适用）所规定的时间内，同时向 VHF 无线电装置和下述装置供电：

.1 能同时与 1 个或多个备用电源相连的所有其他无线电装置；或

.2 如果其他无线电装置中仅 1 台能同时和 VHF 无线电装置一起与 1 个或多个备用电源相连，则应取其他无线电装置中耗电最大的 1 台。

14.13.5 1 个或多个备用电源可用于向 14.6.2.4 所要求的电气照明供电。

14.13.6 如一备用电源是由 1 个或多个可充电的蓄电池组成，则：

.1 应设有对这些蓄电池自动充电的装置，该装置应能在 10 h 内通过充电使蓄电池达到最小容量要求；和

.2 应按不超过 12 个月的间隔期，使用适当的方法 [10] 对不在海上的船舶检查蓄电池或蓄电池组的容量。

14.13.7 作为备用电源的蓄电池的位置和安装应确保：

.1 最有效的使用；

.2 合理的寿命；

.3 合理的安全；

.4 不论充电与否，蓄电池的温度保持在出厂说明书规定的温度范围内；和

.5 在任何气候条件下，充足电的蓄电池至少达到所要求的最少工作小时数。

14.13.8 如果需要将船舶的导航或其他设备的信息连续输入到本章要求的无线电装置（包括14.18 中所述的导航接收装置）中以确保其适当的性能，应具有能确保在船舶主电源或应急电源发生故障时继续提供此类信息的措施。

[10] 检查蓄电池容量的一种方法是，用正常工作电流和时间对蓄电池彻底放电和充电。在任何时候都可对充电情况进行评定，但当船舶在海上时，该评定应在不大量放电的情况下进行。

14.14 性能标准

14.14.1 本章适用的所有设备应为主管机关认可的型式。这些设备所符合的相应性能标准应不低于本组织通过的性能标准。[11]

[11] 参见本组织通过的以下性能标准：

一般要求

.1 《作为全球海上遇险和安全系统（GMDSS）组成部分的船载无线电设备和电子导航设备一般要求》（A.694(17)决议）;

.2 《船载航行显示器有关航行信息显示的性能标准》（经修正的 MSC.191(79)决议）;

.3 《驾驶室警报管理性能标准》（MSC.302(87)决议）；

VHF 设备

.4 《具备语音通信和数字选择呼叫功能的船载 VHF 无线电装置性能标准》（MSC.511(105)决议）；

.5 《救生艇筏便携式双向甚高频无线电话装置性能标准》（MSC.515(105)决议）；

.6 《现场（航空）双向便携式 VHF 无线电话设备性能标准》（经修正的 MSC.80(70)决议附件 1）；

MF 和 HF 设备

.7 《使用高频窄带直印发布和协调海上安全信息的系统性能标准》（MSC.507(105)决议）；

.8 《具备语音通信、数字选择呼叫和接收海上安全信息及搜救相关信息功能的船载 MF 和 MF/HF 无线电装置性能标准》（MSC.512(105)决议）；

.9 《接收海上安全信息和搜救相关信息的 MF（NAVTEX）和 HF 性能标准》（MSC.508(105)决议）；

船舶地面站和增强型群呼（EGC）设备

.10 《具备传输和接收直印通信功能的 Inmarsat-C 船舶地面站性能标准》（MSC.513(105)决议）；

.11 《经修订的增强型群呼（EGC）设备性能标准》（经修正的 MSC.306(87)决议）；

.12 《GMDSS 中使用的船舶地面站性能标准》（MSC.434(98)决议）；

综合无线电通信系统

.13 《用于全球海上遇险与安全系统（GMDSS）的船载综合通信系统（ICS）性能标准》（MSC.517(105)决议）；

应急无线电示位标

.14 《应急无线电设备自浮释放和启动装置性能标准》（A.662(16)决议）；

.15 《在 406 MHz 频率上工作的自浮式应急无线电示位标(EPIRB)性能标准》（MSC.471(101)决议）；

搜救雷达应答器

.16 《搜救雷达应答器性能标准》（MSC.510(105)决议）；和

.17 《供搜救作业使用的救生艇筏搜救 AIS 应答器(AIS-SART)性能标准的建议案》（MSC.246(83)决议）。

14.15 维护要求

14.15.1 设备的设计应使主要部件能易于更换而无需仔细地重新校准或调整。

14.15.2 如适合，设备的构造和安装应易于进行检查和船上维护。

14.15.3　应备有足够的资料以能对设备进行正确的操作和维护，并考虑到本组织的建议案。[12]

14.15.4　应备有足够的工具和备件以能对设备进行维护。

14.15.5　主管机关应确保本章要求的无线电设备可予以维护，以确保 14.5 规定的功能要求的有效性，并达到对这些设备所建议的性能标准。

14.15.6　航行于 A1 或 A2 海区的船舶，应使用可能经主管机关认可的方法，如双套设备、岸基维护或海上电子维护能力，或其组合，以确保功能要求的有效性。

14.15.7　航行于 A3 或 A4 海区的船舶，应使用可能经主管机关认可的至少二种组合方法，如双套设备、岸基维护或海上电子维护能力，以确保功能要求的有效性。

14.15.8　但是，对于只在可获得充分的无线电装置岸基维护设施的港口间营运的船舶，并且在两个港口间的航程不超过 6 h，主管机关可免除船舶使用至少两种维护方法的要求。 对于该船舶，应至少使用一种维护方法。

14.15.9　在应采取一切合理的步骤使设备保持有效的工作状态，以确保符合 14.5 规定的所有功能要求的情况下，只要船舶能实施所有的遇险、紧急和安全功能，则第 14.5.1.2 条所要求的用于提供一般无线电通信的设备发生故障时不应视为该船舶不适航，或作为使船舶滞留在不易提供维修设施的港口的理由。

14.15.10　EPIRB 应：

.1 每年在船上[13]或一个经认可的试验站按以下规定的间隔期进行全方位操作效用试验，着重检查操作频率发射、编码和登记：

.1 客船在《高速船安全证书》期满日之前 3 个月内；和

.2 货船在《高速船安全证书》期满日之前 3 个月内或周年日前后 3 个月内；和

.2 按不超过 5 年的间隔期在经认可的岸基维护站进行维护。[14]

---

[12] 参见《关于作为全球海上遇险和安全系统组成部分的船载无线电设备和电子导航设备一般要求的建议案》（A.694(17)决议）、《所有船舶电气和电子设备电磁兼容性（EMC）的一般要求》（A.813(19)决议）和《IMO 对 GMDSS 设备性能标准有关要求的澄清》（MSC/Circ.862 通函）。

[13] 参见《应急无线电示位标（EPIRB）年度测试指南》（MSC.1/Circ.1040/Rev.2 通函）和《避免误发遇险警报指南》（MSC.514(105)决议）。

[14] 参见《应急无线电示位标（EPIRB）岸基维护指南》（MSC.1/Circ.1039/Rev.1 通函）。

14.16　无线电人员

14.16.1　每艘船舶应配有主管机关满意的、能胜任遇险、紧急和安全通信的人员。[15]这些人员应持有《无线电规则》中规定的相应证书。在遇险时，应指定其中一人担负起通信的主要职责。

14.16.2　客船上，应指派至少一名按 14.16.1 要求的有资格的人员，在遇险时只执行通信责任。

---

[15] 参见 STCW 规则第 IV 章第 B-IV/2 节。

14.17　无线电记录

应在船上保存一份使主管机关满意并符合《无线电规则》要求的无线电记录，该记录应记载对于海上人命安全显然具有重要性的与无线电通信业务有关的所有遇险事故。

14.18　船位更新

14.18.1　适用本章的船舶，其船上备有的能在遇险警报时自动报告船位的所有双向通信设备，均应自动从内部或外部导航接收装置获得该信息。[16]

14.18.2　如果内部或外部导航接收装置发生故障，则船舶在航行中的位置以及船位确定的时间应按不超过 4 h 的间隔期手动更新，以便随时可由该设备发送。

---

[22] 船位自动更新的要求参见（MSC.511(105)、MSC.512(105)和 MSC.513(105)决议）。”

附录

高速船安全证书设备记录格式

高速船安全证书

3　附录 1 中高速船安全证书和设备记录的现有格式由如下内容替代：

“高速船安全证书和设备记录格式

高速船安全证书

本证书应附有设备记录

（公章）　　(国名）

本证书由 _____（国家全名）政府授权_____（主管机关授权的个人或组织的全名）按《2000年国际高速船安全规则》(MSC.97(73)决议)的规定签发。

船舶资料①
船名：_____
建造厂号和船体编号：_____
船舶编号或呼号：_____
IMO编号②
船籍港：_____
总吨位：_____
核准船舶营运的海区（14.2.1）③
设计水线相应于相应于纵浮心标准线以下的高度_____以及首吃水_____尾吃水_____标志处的吃水
纵浮心标准线的上缘_____最上层甲板边缘以下 mm)④(龙骨底线以上 mm）④
类别:　　A类客船/B类客船/货船④
船舶类型：全垫升气垫船/水面效应船/水翼船/单体/多体/其他（给出具体类型）④
安放龙骨或处于类似建造阶段的日期，或重大改建开始的日期：

_____

兹证明：
1　上述船舶业经依照《2000年国际高速船安全规则》的适用规定进行了相应的检验。
2　检验表明，该船的结构、设备、附件、无线电站装置和材料及其状况等各方面均良好，且该船符合上述规则的有关规定。
3　救生设备仅供总人数_____人用，计有：
4　按本规则1.11规定，该船的下列等效已被批准：
章节_____等效布置_____

① 船舶资料也可在表格中横向排列。
② 按照本组织 A.1117(30)决议通过的《国际海事组织船舶识别号体系》。
③ 对于核准在 A3 海区营运的船舶，在括号内标明认可的移动卫星业务。
④ 不适用者划去。

本证书有效期至_____止[①]。
本证书基于的检验完成日期：（年/ 月/ 日）_____
签发于_____
（证书签发地点）

_____ _____
（签发日期） （经授权发证的官员签字）
（发证主管当局盖章或钢印）

定期检验的签署

兹证明业已按本规则 1.5 的要求对该船进行了检验，查明该船符合本规则的有关要求。

定期检验： 签字：_____
(经授权的官员签字)
地点：_____
日期：_____

（主管当局盖章或钢印）

定期检验： 签字：_____
(经授权的官员签字)
地点：_____
日期：_____
（主管当局盖章或钢印）

定期检验： 签字：_____
(经授权的官员签字)
地点：_____
日期：_____
（主管当局盖章或钢印）

定期检验： 签字：_____
(经授权的官员签字)
地点：_____
日期：_____
（主管当局盖章或钢印）

在适用本规则1.8.8情况下，有效期少于5年的证书展期签署

该船符合本规则的有关要求，本证书根据1.8.8应视为有效，有效期限至：_____止。

签字：_____
(经授权的官员签字)
地点：_____
日期：_____
（主管当局盖章或钢印）

① 填入主管机关根据规则 1.8.4 规定的失效日期。该日期如未根据规则 1.8.12.1 予以修正，其日、月相当于规则 1.4.3 定义的周年日。

已完成换证检验和本规则1.8.9适用时的签署

该船符合本规则的有关要求，本证书根据1.8.9应视为有效，有效期限至：_____止。

签字：_____

(经授权的官员签字)

地点：_____

日期：_____

（主管当局盖章或钢印）

在适用本规则1.8.10情况下，将证书有效期展期至驶抵进行检验的港口的签署

本证书根据1.8.10应视为有效，有效期限至：_____ 止。

签字：_____

(经授权的官员签字)

地点：_____

日期：_____

(主管当局盖章或钢印)

在适用本规则1.8.12情况下，周年日提前的签署

根据本规则1.8.12，新的周年日为：_____ 。

签字：_____

(经授权的官员签字)

地点：_____

日期：_____

（主管当局盖章或钢印）

根据本规则1.8.12，新的周年日为：_____。

签字：_____

(经授权的官员签字)

地点：_____

日期：_____

（主管当局盖章或钢印）

高速船安全证书的设备记录

本记录应永久附在高速船安全证书之后。

符合2000年国际高速船安全规则的设备记录

1　船舶资料

船名：_____

建造厂号和船体编号：_____

船舶编号或呼号：_____

IMO编号[①] _____

类别：　　A类客船/B类客船/货船[②]_____

船舶类型：全垫升气垫船/水面效应船/水翼船/单体/多体/其他（给出具体类型）[②]

核准的乘客数：_____

持证无线电装置操作人员的最少定员数：_____

2　救生设备明细表

1　救生设备可供使用的总人数：_____

2　救生艇总数：_____

2.1　救生艇可载总人数：_____

2.2　符合LSA规则4.5的部分封闭救生艇的数量：_____

2.3　符合LSA规则4.6和4.7的全封闭救生艇的数量：_____

2.4　其他救生艇

2.4.1　数量：_____

2.4.2　型式：_____

3　救助艇数量

3.1　计入救生艇总数内的救助艇数量：_____

4　符合LSA规则4.1至4.3，且配备合适的降落装置的救生筏_____

4.1　救生筏数量：_____

4.2　救生筏能容纳的总人数：_____

5　开敞式两面可用救生筏（见本规则附录11）_____

5.1　救生筏数量：_____

5.2　救生筏能容纳的总人数：_____

6　海上撤离系统（MES）的数量：_____

6.1　可经MES撤离的人数：_____

7　救生圈数量：_____

8　救生衣数量：_____

8.1　成人救生衣数量：_____

8.2　儿童救生衣数量：_____

9　救生服

9.1　总数：_____

---

① 按照本组织 A.1117(30)决议通过的《国际海事组织船舶识别号体系》。

② 不适用者划去。

9.2　符合救生衣要求的救生服数量：_____
10　抗暴露服
10.1　总数：_____
10.2　符合救生衣要求的抗暴露服数量：_____

3　航行系统和设备明细表

1.1	磁罗经
1.2	首向传送装置（THD）
1.3	电罗经
2	航速和航程测量装置
3	回声测深仪
4.1	9GHz雷达
4.2	第二雷达装置（3GHz/9GHz）①
4.3	雷达自绘仪/自动跟踪仪①
5	全球卫星导航系统接收装置/地球导航系统/其他定位装置①②
6.1	回转速率指示仪
6.2	舵角指示器/操舵推力方向指示器①
7.1	海图/电子海图显示和信息系统（ECDIS）①
7.2	ECDIS的备份装置
7.3	航海出版物
7.4	航海出版物的备份装置
8	探照灯
9	白昼信号灯
10	夜视设备
11	显示推进系统模式的办法
12	自动操舵仪（自动舵）
13	雷达反射器/其他装置①②
14	声音接收系统
15	自动识别系统（AIS）
16	远程识别和跟踪系统
17	航行数据记录仪（VDR）

① 不适用者划去。
② 如有其它措施，应加以说明。

4　无线电设备明细表

1　　主设备	
1.1　　VHF无线电装置	
1.1.1　DSC编码器	
1.1.2　DSC值班接收机	
1.1.3　无线电话	
1.2　　MF无线电装置	
1.2.1　DSC编码器	
1.2.2　DSC值班接收机	
1.2.3　无线电话	
1.3　　MF/HF无线电装置	
1.3.1　DSC编码器	
1.3.2　DSC值班接收机	
1.3.3　无线电话	
1.4　认可的移动卫星业务船舶地面站	
2　启动发送船对岸遇险警报辅助装置	
3　用于接收MSI和搜救相关信息的设施	
4　EPIRB	
5　双向VHF无线电话设备	
6　雷达SART或AIS-SART	
7　双向现场无线电通信121.5 MHz & 123.1 MHz	

5　用于确保无线电设备有效性的方法（本规则14.15.6，14.15.7和14.15.8）

5.1　双套设备

5.2　岸基维护

5.3　海上维护能力

兹证明：本记录在各方面均正确无误。

签发于 _____

（记录签发地点）

_____　　_____

（签发日期）　　（经授权签发记录的官员签字）

（发证主管当局盖章或钢印）”