

中华人民共和国船舶技术法规

MSA 2025 年 第 5 号 公告

珠江水域至香港特别行政区高速客船 检验技术规则

2025 年修改通报

2025 年 2 月 7 日发布

2025 年 3 月 1 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

第 1 章 通则	1
附录 1 高速船安全证书的送审图纸目录	1
第 2 章 浮力、稳性与分舱	1
第 5 章 方向控制系统	2
第 7 章 消防	2
第 8 章 救生设备与装置	2
第 9 章 轮机	2
第 10 章 辅机系统	2
第 14 章 无线电通信	4
第 18 章 营运要求	5
第 20 章 信号设备	5
第 21 章 防污染	5

第 1 章 通则

原1.4.3 改为：

“1.4.3 船舶吨位应按本局《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2.1.8.1~2.1.8.3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2.1.8.4、2.1.8.5条。”

新增1.6.1(30) 如下，并将原序号1.6.1(30) 修改为1.6.1(31)：

“(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。”

新增1.6.1(32) 如下：

“(32) 瘫船状态：系指由于缺少动力，致使主推进装置、锅炉和辅机不能运转的状态。”

附录 1 高速船安全证书的送审图纸目录

原1.1(36) 改为：

“(36) 撤离时间计算与撤离分析(如适用时)；”

新增 1.1(37) 如下：

“(37) 高速船操作手册(备查)。”

原1.1(37)~(45) 依次改为1.1(38)~(46)。

原附录 1 的 1.3(9)、(10) 中删除“主机传令钟”。

第 2 章 浮力、稳性与分舱

原2.9.1第一句改为“设计水线应由下述的载重线标志清晰、永久地标示在船的外侧。”

第5章 方向控制系统

删除5.4.1中的最后一句。

第7章 消防

7.6.6中的最后一句改为“所有的挡火闸或挡烟闸也应能从持续有人值班的控制室进行遥控关闭。”

第8章 救生设备与装置

8.5.1(3)中的脚注内容修改为“参见国际海事组织 A.1116(30)决议通过的《脱险通道标志和设备位置标识》。”

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：

- (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，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：

$$Q = 5.66 d^2 \times 10^{-3} \quad \text{m}^3/\text{h}$$

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。

如未设舱底水总管时，上述要求可按 10.3.13 和 10.3.14 予以替代。”

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 (ITU-R) 有关建议书的一种技术。
- (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。”

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。”

原14.3.5和14.3.6改为：

“14.3.5 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 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)^①，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 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、《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《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。”

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。该灯应装设在最显眼易见处。”

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 1 条由下述文字替代：

第 1 条 防污底系统控制要求

^① 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：

- a. 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；
- b. 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。

（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含西布曲尼(CAS号:28159-98-0)的防污漆。对于2025年3月1日以前施涂的含西布曲尼的防污底系统^①，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，以防止含西布曲尼物质的渗出。”

^① 不包括以前应用过含西布曲尼的防污底系统但在2025年3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。