



规范文件  
R009CN01-2025

中国船级社

# 远洋渔船建造规范

变更通告

**2025年第1次**

2026年1月1日生效

北京

# 目 录

第 1 篇 船体.....	1
第 3 章 舾 装.....	1-1
第 1 节 舵.....	1-1
第 2 篇 轮机装置.....	2
第 1 章 通 则.....	2-1
第 1 节 一般规定.....	2-1
第 2 章 泵和管系的一般规定.....	2-2
第 2 节 碳钢和低合金钢.....	2-2
第 3 节 铜和铜合金.....	2-3
第 5 章 柴油机.....	2-4
第 3 节 主要固定件.....	2-4
第 3 篇 电气装置.....	3
第 2 章 电气系统与装置.....	3-1
第 12 节 蓄电池组.....	3-1
第 13 节 电 缆.....	3-1
第 5 篇 控制、监测、报警和安全系统.....	5
第 1 章 通 则.....	5-1
第 6 节 驾驶室遥控.....	5-1
第 7 节 机器处所集中控制室有人值班的自动化要求.....	5-3
第 8 节 周期无人值班机器处所.....	5-4



中国船级社

# 远洋渔船建造规范

变更通告

2025年第1次

第1篇 船体

## 第3章 舾 装

### 第1节 舵

#### 3.1.1 一般要求

##### 3.1.1.2 设计考虑

(3) 通海的舵杆围阱，应在最深的装载水线结构吃水处（无纵倾）水线之上安装有密封装置或填料函，以防止海水进入舵机舱，导致舵承处的润滑剂被冲走。若舵杆围阱的顶部低于结构吃水处（无纵倾）处水线，应设有两个分开的水密密封/填料函。



中国船级社

# 远洋渔船建造规范

变更通告

2025年第1次

第2篇 轮机装置

# 第1章 通则

## 第1节 一般规定

### 1.1.6 倒车功率

1.1.6.1 ~~为保证渔船在任何正常情况下具有足够的机动性和安全可靠的控制性，主推进系统应能倒车运转，并能使渔船从最大的服务航速开始倒车制动到静止。主推进机械应能以70%正车额定转速倒车自由航行。~~为确保在所有正常情况下对渔船的适当控制，渔船应具有足够的后退能力，所要求的最小倒车功率应由设计者确定，且不应超过推进装置所设计的最大允许倒车功率(MPAP)。倒车试验应按照 ISO 19019:2005 第 5.4 节的规定进行。

1.1.6.2 ~~对~~具有换向离合装置、可调螺距螺旋桨（简称可调桨）或电力推进装置的主推进系统，以 MPAP 倒车运转时不应使推进机械装置过载。

1.1.6.3 ~~主推进系统应经试验验证倒车响应特性。倒车试验至少覆盖推进系统整个操纵范围并应~~从所有控制位置上实施。船厂应提供试验大纲，该试验大纲应经验船师同意。试验大纲还应包括制造商的特殊操作特性规定（如有）。

~~1.1.6.4 推进装置的倒车特性，包括可调桨的桨叶螺距控制系统，应在试航中验证与记录。~~

## 第 2 章 泵和管系的一般规定

### 第 2 节 碳钢和低合金钢

#### 2.2.2 管壁厚度的计算

2.2.2.5 在本章 2.2.2.1 中所述最小壁厚 $\delta$ 未考虑制造负公差。当有制造负公差时，管子的壁厚 $\delta_m$ 不应小于按下式计算之值：

$$\delta_m = \frac{\delta}{1 - \frac{a}{100}} \quad \text{mm}$$

$$\delta_m = \frac{\delta}{1 - \frac{|a|}{100}} \quad \text{mm}$$

式中： $\delta$ ——最小计算壁厚，mm，见本章 2.2.2.1 的规定；

$a$ ——制造负公差与管子公称壁厚之比的百分数；正公差时  $a$  取为 0。

2.2.2.6 当由本章 2.2.2.1 至 2.2.2.5 所述公式计算所得的最小壁厚小于表 2.2.2.6 所列的数值时，则应采用表列相应的标准管的最小公称壁厚。

螺纹管的壁厚，应量至螺纹根部。

钢管最小公称壁厚 (mm)

表 2.2.2.6

外径 $D$	一般用管 ①②	与船体结构有关的 舱柜的空气管、溢流 管和测量管②③	舱底、压载水 管和一般海水 管①②③	通过压载舱和燃油舱的舱底水管、空 气管、溢流管和测量管。通过燃油舱 的压载管和通过压载舱的燃油管①②③
10.2~12 13.5~ <del>17.2</del> <u>19.3</u> 20	1.6 1.8 2.0			
21.3~25 26.9~33.7 38~44.5	2.0 2.0 2.0	4.5	3.2 3.2 3.6	6.3
48.3 51~63.5 70	2.3 2.3 2.6	4.5 4.5 4.5	3.6 4.0 4.0	6.3 6.3 6.3
76.1~82.5 88.9~108 114.3~127	2.6 2.9 3.2	4.5 4.5 4.5	4.5 4.5 4.5	6.3 7.1 8.0
133~139.7 152.4~168.3 177.8	3.6 4.0 4.5	4.5 4.5 5.0	4.5 4.5 5.0	8.0 8.8 8.8
193.7 219.1 244.5~ <del>298</del> <u>273</u>	4.5 4.5 5.0	5.4 5.9 6.3	5.4 5.9 6.3	8.8 8.8 8.8

<u>298.5~368</u> <u>406.4~457.2</u>	<u>5.6</u> <u>6.3</u>	<u>6.3</u> <u>6.3</u>	<u>6.3</u> <u>6.3</u>	<u>8.8</u> <u>8.8</u>
--	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

- 注：① 通过深舱的舱底水管和压载水管的最小壁厚应另行考虑。  
 ② 管子直径较大时，其壁厚应另行考虑。  
 ③ 具有有效防腐蚀措施的管子，其最小壁厚可以适当减薄，但减薄最多不超过 1mm。

### 第 3 节 铜和铜合金

#### 2.3.2 管壁厚度计算

2.3.2.4 本章 2.3.2.1 所述最小壁厚  $\delta$  并未考虑制造负公差。当考虑制造负公差修正时，管子的壁厚  $\delta_m$  不应小于按下式计算之值：

$$\delta_m = \frac{\delta}{1 - \frac{a}{100}} \quad \text{mm}$$
~~$$\delta_m = \frac{\delta}{1 - \frac{a}{100}} \quad \text{mm}$$~~

$$\delta_m = \frac{\delta}{1 - \frac{|a|}{100}} \quad \text{mm}$$

式中： $\delta$ ——最小计算壁厚，mm，见本章 2.3.2.1 的规定；

$a$ ——制造负公差与管子公称壁厚之比的百分数；正公差时  $a$  取为 0。

## 第 5 章 柴油机

### 第 3 节 主要固定件

#### 5.3.6 曲轴箱油雾探测及报警装置

5.3.6.1 对于功率大于或等于 2250kW 或者缸径大于 300mm 的柴油机，应安装经认可的曲轴箱油雾探测及报警装置（或柴油机轴承温度监测器或等效装置）。

对于低速柴油机，当探测到油雾浓度高时发出报警并降低转速。

对于中高速柴油机，当探测到油雾浓度高时发出报警并自动停车。

注 1：高速柴油机的等效装置参考 UI SC133。

注 2：发动机轴承温度监测器或等效设备的定义如下：

① 对于十字头发动机，“发动机轴承”至少包括轴颈和连杆轴承以及十字头轴承。

② 对于筒状发动机，只有在监测所有轴承（包括活塞销轴承）的温度时，才能接受“发动机轴承温度监测器”作为油雾探测器的替代品。

③ “等效装置”还涵盖适用于发动机的其他措施，包括排除曲轴箱爆炸风险的特定设计，但须证明其必要性。

④ 可接受的“温度监测器或等效设备”的示例如下：

a 有关轴承的温度监测系统

b 轴承出油口温度监控系统

c 飞溅油温监测系统

d 适用于发动机的其他措施，包括排除曲轴箱爆炸风险的特定设计，但须证明其必要性。

5.3.6.2 应按照柴油机设计者和制造商的说明安装油雾探测及报警装置，说明书应包含下列细节：

(1) 油雾探测及报警装置总体布置图，标明柴油机曲轴箱内油雾采样点的位置、管路或电缆布置以及和油雾探测器连接的管路尺寸；

~~(2) 证明采样点位置和采样抽取率（如适用）合理的研究依据，并应考虑曲轴箱内的布置、几何形状、预测油雾积聚的曲轴箱内空气等因素；~~

(2) 制造商的维护和测试手册；

(3) 柴油机型式试验或营运试验时，柴油机保护系统试验布置中有关油雾探测及报警装置的资料。

5.3.6.11 应按照本章表 5.1.13.1(19)及如下要求提交油雾探测及报警布置资料供审批：

(1) 油雾探测器制造商应提交用以证明曲轴箱及本章 5.3.4.2(4) 中提到的分隔空间内的油雾探测器选点布置及提取率（如适用）有效性的研究文件；

(2) 可在运行中的发动机上进行油雾入口测试以替代研究证明文件。应由发动机设计方、油雾探测器制造商及 CCS 共同商定测试条件。选定的测试用发动机应能覆盖指定范围的发动机类型和配置，以证明油雾探测器的设计安排有效。应使用 CCS《钢质海船入级规范》第 3 篇第 9 章附录 8 中描述的油雾发生器以实现可重复和可比较测试。

5.3.6.1~~2~~ 当安装在试验台和船上时，油雾探测设备应和探测器一起进行试验，测试系统工作正常，测试布置应提交 CCS 批准。

5.3.6.1~~2~~3 当设有连续油雾探测/监视的布置时，采样频率和时间应尽实际可能缩短。

5.3.6.1~~2~~4 当采用替代方法以避免油雾积聚，从而导致曲轴箱存在潜在爆炸状况时，该替代方法的下列详细资料应提交批准：

(1) 柴油机详细资料，包括：型号、功率、转速、冲程、缸径和曲轴箱容积；

(2) 防止曲轴箱内部形成潜在爆炸状况的布置详细资料，如轴承温度监控、溅油温度、曲轴箱压力监视、通风布置等；

(3) 证明该布置能有效防止造成潜在爆炸条件的依据，包括实际运行经验的详细资料；

(4) 操作、维护及试验说明。

5.3.6.14~~5~~ 当拟采用向曲轴箱内通入惰性气体的方法，以降低曲轴箱潜在的爆炸危险时，该布置的详细资料应提交批准。

5.3.6.1~~5~~6 曲轴油雾探测及报警装置的型式试验应符合 CCS《钢质海船入级规范》第 3 篇第 9 章附录 8 的有关规定。



中国船级社

# 远洋渔船建造规范

变更通告

2025年第1次

第3篇 电气装置

## 第2章 电气系统与装置

### 第12节 蓄电池组

#### 2.12.5 通风<sup>1</sup>

2.12.5.5 安装透气型蓄电池组的专用舱室、箱和柜，如蓄电池组的总充电功率大于2kW，则应设有机械通风装置~~。~~，排风量  $Q$  应不小于：

##### (1) 透气型蓄电池

$$Q = 0.11In \quad \text{m}^3/\text{h}$$

式中： $I$ ——产生气体期间的最大充电电流，但不小于充电设备能够输出的最大充电电流的25%，A；

$n$ ——串联的蓄电池数量，只。

##### (2) 阀控密封型蓄电池

排风量可减少至2.12.5.5(1)规定排风量的25%

2.12.5.6 除本节2.12.5.4和2.12.5.5规定的通风量计算方法以外，根据蓄电池的实际应用情况，也可接受采用其他工业标准<sup>2</sup>计算通风量。

2.12.5.6<sup>7</sup> 蓄电池室、箱、柜不应采用轴流式机械通风装置，但防爆型装置除外。采用其他型式的机械通风装置时，应有防止通风叶片偶然与机壳发生摩擦产生火花的措施。

2.12.5.7<sup>8</sup> 除通风口外，蓄电池室的其他开孔均应作有效封闭，以防止爆炸性气体进入邻近舱室。

~~2.12.5.8 装有透气型蓄电池组的室、箱和柜通风装置的排气量  $Q$  应不小于：~~

$$Q = 0.11In \quad \text{m}^3/\text{h}$$

~~式中： $I$ ——产生气体期间的最大充电电流，但不小于充电设备能够输出的最大充电电流的25%，A；~~

~~$n$ ——蓄电池数量，只。~~

~~2.12.5.9 装有阀控密封型蓄电池的室、箱和柜的排气量可减少至本篇2.12.5.8规定排气量的25%。~~

### 第13节 电 缆

#### 2.13.3 保护层的选择

2.13.3.3 所有电缆和电气设备的外接线至少应为滞阻燃型。当采用符合IEC 332-1号出版物《电缆在火焰条件下的试验第一篇—单根垂直敷设绝缘电线或电缆》规定的滞燃特性的电缆，一般应采用通过接受标准<sup>3</sup>规定的成束阻燃试验的电缆，如采用通过接受标准<sup>4</sup>规定的单根阻燃试验的电缆，并需成束敷设时，则应采取限制火焰沿电缆束蔓延的措施（见本篇2.13.9.11的要求）。需在失火状态下工作的设备电缆，包括其供电电缆，如穿过较大失火危险处所<sup>5</sup>，应布置成任一处所内失火不会影响到其他处所内设备的工作。可采取下列的任何

<sup>1</sup> 本条修订适用于2026年7月1日及以后签订建造合同的渔船。

<sup>2</sup> 例如 IEC 62485-2:2010 第 7.2 和 7.3，或 IEC 62040-1:2017 附录 CC 第 CC.2。

<sup>3</sup> 参见 IEC 60332-3-22 出版物《电缆在火焰条件下的试验第 3-22 部分：成束电线或电缆的垂直火焰蔓延试验-A 类》或与其等效标准。

<sup>4</sup> 参见 IEC 60332-1-2 出版物《电缆和光缆在火焰条件下的试验第 1-2 部分：单根绝缘电线或电缆的垂直火焰蔓延试验—1kW 标称预混合型火焰程序》或与其等效标准。

<sup>5</sup> 较大失火危险处所系指下列处所：

一种措施来满足上述要求：

(1) 在较大失火危险处所采用耐火电缆，其安装和连续敷设应保持防火完整性，如图 2.13.3.3(1) 所示；

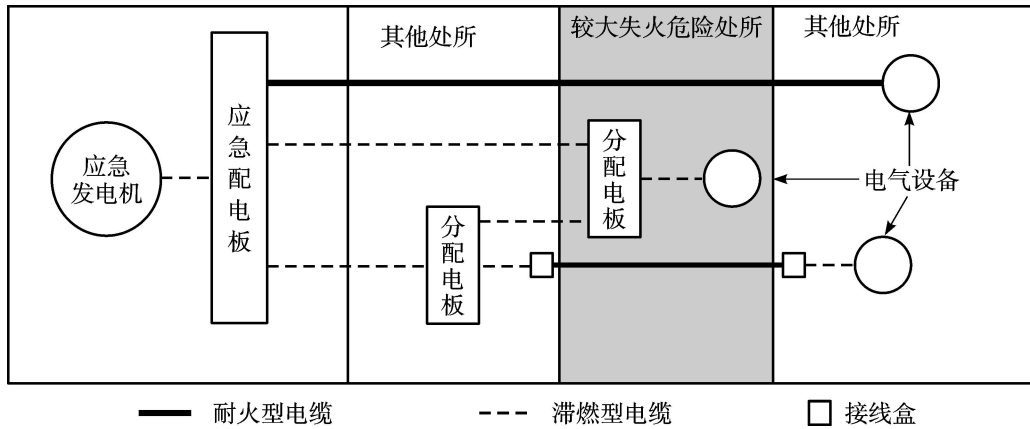


图 2.13.3.3(1) 需在失火状态下工作的设备的电缆

(2) 至少为双环路/辐射型配电，且其电缆是远离敷设的，并且在失火状态下环路/辐射型配电中至少一路能保持工作。

### 2.13.5 连续工作制的电流定额

电缆连续工作时的电流定额(基准环境温度 45°C)(A)

表 2.13.5.1

绝缘	热固性复合物			硅橡胶和矿物绝缘		
	90°C			95°C		
导体最高工作温度						
mm <sup>2</sup>	单芯	双芯	三芯或四芯	单芯	双芯	三芯或四芯
1	1618	1415	1113	20	17	14
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

① A 类机器处所和其他设置有推进装置、锅炉、燃油装置、内燃机、发电机和冷藏机（使用易燃液体）的机器处所；

② 装有燃油处理设备或其他易燃物质的处所；

③ 厨房和装有烹调设备的配膳间。



中国船级社

# 远洋渔船建造规范

变更通告

2025 年第 1 次

第 5 篇 控制、监测、报警和安全系统

# 第1章 通则

## 第6节 驾驶室遥控

### 1.6.3 自动化监测项目表

设有驾驶室遥控主推进装置渔船的自动化监视项目表

表 1.6.3.1

项 目	就地控制站（室）		安全系 统动作 类别	驾驶室控 制站报警 方式	备 注
	显示	极限 报警			
1	2	3	4	5	6
1 主柴油机					
1.1 燃油系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.2 滑油系统					
滑油进主轴承和推力轴 承压力	压力	低	c	Y	十字头式柴油机应设置该项目
			b	$G_b$	
		过低	a	$G_a$	
滑油进十字头轴承压 力	压力	低	c	<del>Y</del>	如十字头式柴油机设置单独滑油系 统，则应满足本项要求
			b	$G_b$	
		过低	a	$G_a$	
滑油进凸轮轴压力	压力	低	c	Y	
		过低	a	$G_a$	
滑油进凸轮轴温度	温度	高	—	Y	
*滑油过滤器的前后压差	压力	大	—	Y	
滑油进机温度	温度	高	—	Y	
推力块轴承温度或轴承 滑油出口温度	温度	高	b	$G_b$	十字头式柴油机应设置该项目
		过高	a	$G_a$	
曲轴箱油雾浓度（或主轴 承、曲轴轴承、十字头轴 承温度或上述轴承滑油 出口温度或其他等效装 置）	—	高	b	$G_b$	适用于十字头式低速柴油机
*曲轴箱油雾浓度（或主 轴承、曲轴轴承温度或上 述轴承滑油出口温度或 其他等效装置）	—	高	a	$G_a$	适用于中、高速柴油机；对于每一柴 油机上的油雾浓度探测器，如其具有 两个能够触发报警和停车动作的独 立输出接口，则该探测器视为满足报 警与停车互相独立的要求

项 目	就地控制站（室）		安全系 统动作 类别	驾驶室控 制站报警 方式	备 注
	显示	极限 报警			
1	2	3	4	5	6
气缸滑油注油器出油量 （每一装置）	—	小	b	G <sub>b</sub>	对筒形活塞式柴油机，如发动机安全 操作需要，则应满足本要求
滑油循环油柜油位	—	低	—	Y	十字头式柴油机应设置该项目；如十 字头式柴油机安装有独立滑油系统 时（如对凸轮轴、摇臂等），则其各 滑油柜均要求设置独立的油位报警
共轨伺服油压力	—	低	—	Y	
1.3 涡轮增压器系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.4 活塞冷却系统（十字头式柴油机应设置该项目）					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.5 海水冷却系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.6 气缸淡水冷却系统					
气缸冷却水进机压力或 流量	压力 或流 量	低	c	Y	对十字头式柴油机仅要求气缸冷却 水进机压力项目
		过低	b	G <sub>b</sub>	
气缸冷却水出口温度（每 缸）或气缸冷却水出口温 度（总管）	温度	高	b	G <sub>b</sub>	该项目对于十字头式柴油机，如所有 气缸套的冷却采用的是一个未设单 独截止阀的公用冷却腔，则应满足本 要求； 对于筒形活塞式柴油机，仅对气缸冷 却水出口温度（总管设置）要求报警 和减速，且应 <u>分别设置互为两个</u> 独立 的传感器
主机冷却水系统的油污 染	—	污染时	—	—	十字头式柴油机应设置该项目；如主 机的冷却水用于冷却燃油和滑油热 交换器，则应满足本要求
冷却水膨胀箱水位	—	低	—	Y	
.....	.....	.....	.....	.....	.....

## 第 7 节 机器处所集中控制室有人值班的自动化要求

### 1.7.8 自动化监测项目表

设有机器处所集中控制室有人值班的渔船的自动化监视项目表

表 1.7.8.1

项 目	机舱集控站（室）		安全系统 动作类别	备 注
	显示	极限报警		
1	2	3	4	5
1 主柴油机				
1.1 燃油系统				
.....	.....	.....	.....	.....
1.2 滑油系统				
滑油进主轴承和推力轴承 压力	压力	低	c	十字头式柴油机应设置该项目
		过低	a	
		低	b	
滑油进十字头轴承压力	压力	低	c	如十字头式柴油机设置单独滑油系统，则应满足本项要求
		过低	a	
		低	b	
滑油进凸轮轴压力	压力	低	c	
		过低	a	
滑油进凸轮轴温度	温度	高	—	
*滑油滤器的前后压差	压力	大	—	
滑油进机温度	温度	高	—	
推力块轴承温度或轴承滑 油出口温度	温度	高	b	十字头式柴油机应设置该项目
		过高	a	
曲轴箱油雾浓度（或主轴 承、曲轴轴承、十字头轴 承温度或上述轴承滑油出 口温度或其他等效装置）	—	高	b	适用于十字头式低速柴油机
*曲轴箱油雾浓度（或主轴 承、曲轴轴承温度或上述 轴承滑油出口温度或其他 等效装置）	—	高	a	适用于中、高速柴油机；对于每一柴 油机上的油雾浓度探测器，如其具有 两个能够触发报警和停车动作的独 立输出接口，则该探测器视为满足报 警与停车互相独立的要求
气缸滑油注油器出油量 （每一装置）	—	小	b	对筒形活塞式柴油机，如发动机安全 操作需要，则应满足本要求
滑油循环油柜油位	—	低	—	十字头式柴油机应设置该项目；如十 字头式柴油机安装有独立滑油系统 时（如对凸轮轴、摇臂等），则其各 滑油柜均要求设置独立的油位报警

项 目	机舱集控站（室）		安全系统 动作类别	备 注
	显示	极限报警		
1	2	3	4	5
共轨伺服油压力	—	低	—	
1.3 涡轮增压器系统				
.....	.....	.....	.....	.....
1.4 活塞冷却系统（十字头式柴油机应设置该项目）				
.....	.....	.....	.....	.....
1.5 海水冷却系统				
.....	.....	.....	.....	.....
1.6 气缸淡水冷却系统				
气缸冷却水进机压力或流量	压力或流量	低	c	对十字头式柴油机仅要求气缸冷却水进机压力项目
		过低	b	
气缸冷却水出口温度（每缸）或气缸冷却水出口温度（总管）	温度	高	b	该项目对于十字头式柴油机，如所有气缸套的冷却采用的是一个未设单独截止阀的公用冷却腔，则应满足本要求； 对于筒形活塞式柴油机，仅对气缸冷却水出口温度（总管设置）要求报警和减速，且应 <b>分别设置互为两个</b> 独立的传感器
主机冷却水系统的油污染	—	污染时	—	十字头式柴油机应设置该项目；如主机的冷却水用于冷却燃油和滑油热交换器，则应满足本要求
冷却水膨胀箱水位	—	低	—	
1.7 起动和控制空气系统				
.....	.....	.....	.....	.....

## 第 8 节 周期无人值班机器处所

### 1.8.12 自动化监视项目表

设有周期无人值班机器处所渔船的自动化监视项目表

表 1.8.12.1

项 目	机舱集控站（室）		安全系 统动 作类 别	驾驶室控 制站报 警方 式	备 注
	显示	极 限 报 警			
1	2	3	4	5	6
1 主柴油机					
1.1 燃油系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....

项 目	机舱集控站(室)		安全系 统动作 类别	驾驶室控 制站报警 方式	备 注
	显示	极限 报警			
1	2	3	4	5	6
1.2 滑油系统					
滑油进主轴承和推力轴 承压压力	压力	低	c	R	十字头式柴油机应设置该项目
			b	$G_b$	
		过低	a	$G_a$	
滑油进十字头轴承压力	压力	低	c	R	如十字头式柴油机设置单独滑油系统， 则应满足本项要求
			b	$G_b$	
		过低	a	$G_a$	
滑油进凸轮轴压力	压力	低	c	R	
		过低	a	$G_a$	
滑油进凸轮轴温度	温度	高	—	Y	
*滑油过滤器的前后压差	压力	大	—	Y	
滑油进机温度	温度	高	—	Y	
推力块轴承温度或轴承 滑油出口温度	温度	高	b	$G_b$	十字头式柴油机应设置该项目
		过高	a	$G_a$	
曲轴箱油雾浓度(或主轴 承、曲轴轴承、十字头轴 承温度或上述轴承滑油 出口温度或其他等效装 置)	—	高	b	$G_b$	适用于十字头式低速柴油机
*曲轴箱油雾浓度(或主 轴承、曲轴轴承温度或上 述轴承滑油出口温度或 其他等效装置)	—	高	a	$G_a$	适用于中、高速柴油机；对于每一柴油 机上的油雾浓度探测器，如其具有两个 能够触发报警和停车动作的独立输出 接口，则该探测器视为满足报警与停车 互相独立的要求
气缸滑油注油器出油量 (每一装置)	—	小	b	$G_b$	对筒形活塞式柴油机，如发动机安全操 作需要，则应满足本要求
滑油循环油柜油位	—	低	—	Y	十字头式柴油机应设置该项目；如十字 头式柴油机安装有独立滑油系统时(如 对凸轮轴、摇臂等)，则其各滑油柜均 要求设置独立的油位报警
共轨伺服油压力	—	低	—	Y	
1.3 涡轮增压器系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.4 活寒冷却系统(十字头式柴油机应设置该项目)					
.....	.....	.....	.....	.....	.....

项 目	机舱集控站(室)		安全系 统动作 类别	驾驶室控 制站报警 方式	备 注
	显示	极限 报警			
1	2	3	4	5	6
1.5 海水冷却系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....
1.6 气缸淡水冷却系统					
气缸冷却水进机压力或 流量	压力或 流量	低	c	Y	对十字头式柴油机仅要求气缸冷却水 进机压力项目
		过低	b	G <sub>b</sub>	
气缸冷却水出口温度(每 缸)或气缸冷却水出口温 度(总管)	温度	高	b	G <sub>b</sub>	该项目对于十字头式柴油机,如所有气 缸套的冷却采用的是一个未设单独截 止阀的公用冷却腔,则应满足本要求; 对于筒形活塞式柴油机,仅对气缸冷却 水出口温度(总管设置)要求报警和减 速,且应 <b>分别</b> 设置 <b>互为两个</b> 独立的传感 器
主机冷却水系统的油污 染	—	污染时	—	—	十字头式柴油机应设置该项目;如主机 的冷却水用于冷却燃油和滑油热交换 器,则应满足本要求
冷却水膨胀箱水位	—	低	—	Y	
1.7 起动和控制空气系统					
.....	.....	.....	.....	.....	.....