

# 游艇“一艇双证”检验要求

游艇产业是我国经济在长期高速发展后出现的一个新兴产业。为进一步促进国内制造游艇的出口，中国船级社（CCS）提出了“一艇双证”的检验型式，即经过 CCS 检验通过后的游艇可同时签发欧盟游艇认证证书（CE 证书）和国内游艇型式检验证书。

这将有利于游艇制造厂扩大销售范围（涵盖内销和外销），节省认证时间，甚至降低认证或检验成本。本文将从总体要求、船体要求和机电要求三个部分，结合欧盟游艇认证（以 CE 认证）和国内游艇检验各自的特点和要求，对“一艇双证”检验的具体实施给出建议。

## 总体要求

### 检验性质

我国海事主管机关规定：对游艇的检验和发证属于法定检验范畴，必须由法定检验机构来实施；《游艇适航证书》作为一种国内法定检验证书，具有高度的严肃性和法律强制性。

法定检验来源于国家对船舶航行安全和保护海洋环境不可推卸的责任。法定检验的重点是涉及人命及财产安全、水域环境不受污染的基本要求。中国船级社（CCS）作为我国唯一的船舶入级检验机构，同时也是最大的国内法定检验机构，为国内游艇产业的快速、健康发展提供巨大的技术支持和技术保障。

欧盟游艇指令（RCD）旨在协调欧盟各成员国法律、消除贸易壁垒、实现游艇自由贸易和流通。欧盟游艇通过第三方认证的手段进行安全管理，认证机构不局限于船级社，但必须是指定机构。CCS 希腊公司即将正式成为上述指定机构。

此外，RCD 强调了制造商、进口商的主体责任，明确了各自的职责。制造商将产品投入市场时，应确保产品的设计和生​​产满足要求。进口商只能将符合规定的产品投放到欧盟市场。

总之，国内游艇检验属法定检验，受我国海事主管机关的授权和监管；CE 认证属第三方认证检验。二者的检验性质截然不同，“一艇双证”须分别满足各自的要求。

## 2 适用范围

国内游艇检验适用于中国籍的艇长（ $L_{II}$ ）为 5m 至 24m 以下的游艇（包括帆船），但不包括充气式游艇及体育运动艇，对艇长（ $L_{II}$ ）为 5m 以下的游艇可参照执行；以及中国籍的艇长 24m 及以上但小于 90m 的机动游艇，不包括帆船及体育运动艇。其中，“游艇”系指仅限于游艇所有人自身用于游览观光、休闲娱乐等活动的具备机械推进动力装置的船舶。此外，对乘员超过 12 人的游艇，应满

足中华人民共和国海事局对客船的法定检验技术要求，不属于国内游艇检验的范畴。

CE 认证在设计 and 施工方面适用于游艇、部分完成的艇、个人艇及 RCD 指令中的五大类组件；在废气排放方面适用于发动机；噪声排放方面适用于游艇、个人艇、发动机。其中，“游艇”指根据 ISO-8666 艇长在 2.5m 至 24m 之间以体育和休闲为目的的任何型式的任何艇，无论何种推进方式。

综上，“一艇双证”可适用于艇长在 2.5m 至 24m 之间、游艇所有人自身用于游览观光、休闲娱乐等活动的任何型式的任何艇（下文仅针对此类艇进行讨论）。如乘员人数需超过 12 人，国内游艇检验时须限制为 12 人，并在相关图纸资料中分别标示清楚，国内游艇证书及 CE 证书中也应分别标示乘员人数。

### 3 检验模式或类别

国内游艇检验中，每艘游艇的检验种类分为：初次检验（包括新建游艇建造检验和现有游艇初次检验）、换证检验和附加检验。同时，针对系列艇可申请游艇型式检验（先经过 CCS 游艇厂评估）。此外，针对已持有国内游艇型式检验证书的后续艇或产品艇，也有相应的检验项目，应每条艇进行检验。

RCD 指令包括 8 种模式，CE 认证时，须根据游艇的型式和设计类别及艇长，可选择 Aa, B+C, B+D, B+E, B+F, G 或 H 模式。此外，针对已建造完成的艇，可申请建造后评估（PCA）。除 B+F 模式，NB 组织基本不介入后续艇或产品艇的检验，仅 D/E 模式体系审核时会结合一条产品艇的检验。

其中，G 模式类似国内新建游艇的单船检验，B 模式类似国内游艇型式检验，D、E、H 模式（分别参考 ISO9003、9002、9001 的要求）类似国内游艇厂评估，PCA 类似现有游艇初次检验。

“一艇双证”拟主要针对同时申请 B 模式和国内游艇型式检验的首制艇或原型艇。对于同时申请 G 模式和国内游艇型式检验，或 B 模式和国内新建游艇的单船检验，可参照执行。对于同时申请 Aa 模式和国内游艇型式检验的首制艇或原型艇，因 Aa 模式仅包括对稳性和噪声排放的要求，且稳性方面可与国内游艇的相关要求等效，故可视为在国内游艇型式检验的基础上增加对噪声排放的检验即可。

此外，因申请国内游艇型式检验须经过 CCS 游艇厂评估，而 CE 认证中对游艇厂生产规程和质量体系的认证属自愿的（可申请 C/D/E/F），故建议游艇厂“一艇双证”检验时申请 B+D / B+E 模式。

### 4 证书的有效性及其有效期

国内游艇适航证书应每两年（第三次换证之后）或三年换证检验；国内游艇型式检验证书有效期 5 年。

当发生下列情况之一时，游艇型式检验证书自动失效：

① 证书所载游艇型式进行重新设计；

②生产方式发生变化;

③管理组织发生重大变化。

CE 认证中, 仅模式 D、E、H 证书有效期四年, 其他模式的证书均无有效期。但如欧盟游艇指令有更新 (2016 年新 RCD 指令生效), 所有模式证书均应换发。此外, RCD 指令规定一个型式的产品可以涵盖多个版本, 只要各版本的不同之处不影响产品的安全和性能方面的要求。

就证书的有效性及其有效期上, 国内游艇检验和 CE 认证截然不同, “一艇双证” 须分别满足各自的要求。但鉴于国内游艇和欧盟游艇在“同一型式”的认定上均没有明确的解释, CCS “申请 CE 认证工作组” 已草拟了“关于型式的统一解释”, 待总部批复后拟同时用于国内游艇和 CE 认证。

## 5 游艇设计类别

国内游艇依据距岸距离和最小设计有义波高分为 I、II、III、IV、V 五类, 如下:

游艇设计类别	I	II	III	IV	V
距岸距离 (n mile)	>200	≤ 200	≤ 20	≤ 10	≤ 5
最小设计有义波高 (m)	6	4	2	1	0.5

其中, 游艇实际航行水域的有义波高不应超过其设计有义波高。

欧盟游艇根据风级和有义波高分为 A、B、C、D 四类, 如下:

游艇设计类别	A	B	C	D
风级 (蒲氏风级)	8	6-8 (含)	4-6 (含)	≤ 4
有义波高 ( $H_{1/3}$ , m)	4	2-4 (含)	0.3-2 (含)	≤ 0.3

“一艇双证” 检验时须分别依据上述两表, 确定相应的设计类别, 二者的关联如下:

国内游艇检验	CE 游艇认证
I	A'
II	
III	B
IV	C'

V	
	D

(\*可根据艇的实际情况或客户需求转换成国内游艇的设计类别)

## 6 主要参数及其他

国内游艇法规、规范中对主要参数的定义多参照我社沿海小船或高速船规范；欧盟游艇对主要参数的定义依据 ISO8666。二者有相同之处，如水线长  $L_{WL}$ 、艇长  $L_{II}$ ；也有类似之处，如艇宽  $B=B_{II}$ ，型深  $D=$ 艇舳深度  $D_{LWL/2}$ ；大部分参数的定义是不同的，如吃水、干舷、甲板艇等。“一艇双证”检验时，需在相关图纸资料中分别标示出按国内游艇和 ISO8666 定义的主要参数。

就送审图纸资料的范围，国内游艇法规、规范中有明确的要求，须按要求执行；RCD 指令中没有明确规定，CCS 希腊公司在 CE 认证申请书中附带了送审图纸清单，供申请方填写。二者有部分送审内容的要求是类似的。如客户申请“一艇双证”，可在国内游艇送审范围要求的基础上，增加 CE 认证需额外送审的内容。

就送审图纸的图面信息，尽管国内游艇法规、规范中无明确规定，但国内游艇检验参考了商船的检验模式，因此国内游艇检验要求送审图纸的图面信息丰富、准确，表达完整，便于验船师在审图阶段审核图纸是否满足法规、规范的要求。CE 认证对送审图纸的图面信息无明确要求，据悉业界 CE 送审图纸一般为示意图，仅标识部分信息，图面信息表达相对不完整。二者的区别原因在于，国内游艇检验是“双重把关”，审图是第一关，在纸面上基本完成对船舶的全面检验，现场检验是第二关，主要是检查按图施工，对实船进行全面检验；CE 认证中没有专门的“审图”一说，即使图纸上表达不清楚，实船检验满足标准即可，审图与现场检验过一关即可。“一艇双证”检验时，送审方应按国内游艇检验的要求，图面信息应表达准确、完整。此外，为便于国内外艇主使用，送审图纸资料应中英文对照。

就送审图纸资料审批的形式，国内游艇参照商船的检验模式，以审图意见书的形式退审相关图纸资料，在意见书中提出具体审图意见，并要求送审方答复审图意见。这方面，RCD 指令中没有明确规定，据悉大部分 NB 组织采用无意见退审的形式，经过与送审方的反复沟通，批准最终版的无意见图纸。CCS 希腊公司也采用无意见退审的形式，在签发 CE 证书的同时签发图纸批准通知单。鉴于上述两种做法“大相径庭”，“一艇双证”拟将二者有机结合，暨先按国内游艇检验的做法，以审图意见书的形式分批次退审送审图纸资料，并要求送审方及时答复审图意见、修改相关图纸资料，待艇即将完工发证时，送审完整的完工版图纸资料，最终无意见退审并签发图纸批准通知单（仅 CE 认证）。

就船舶标识号方面的要求，国内游艇按我国游艇管理规定需每条艇向海事主管部门申请船舶识别号（同商船）；CE 认证时，需就每个艇型设置一个艇体识

别号，取号规则及相关要求依据 ISO10087。“一艇双证”检验时，须分别依据国内游艇和 CE 认证的要求执行。（来源：中国船检）