

海安会 MSC.1/Circ.1537/Rev.2 通函
(2023 年 7 月 14 日)

2008 年 IS 规则的统一解释

1 海上安全委员会在其第 96 届会议(2016 年 5 月 11 日至 20 日)上, 为了便于全球性和一致性地实施《2008 年国际完整稳性规则》(2008 年 IS 规则) 的要求, 批准了由船舶设计和构造分委会在其第 3 次会议上制定的 2008 年 IS 规则的统一解释(MSC.1/Circ.1537 通函)。

2 海上安全委员会在其第 101 届会议(2019 年 6 月 5 日至 14 日)上, 批准了船舶设计和构造分委会在其第 6 次会议上制定的 MSC.1/Circ.1537 通函的修正案, 其包括第 2.3 节(突风与横摇衡准(气象衡准)) 和第 3.4.2 节(对计算装载情况的假定) 的统一解释的修订。

3 海上安全委员会在其第 107 届会议(2023 年 5 月 31 日至 6 月 9 日)上, 批准了船舶设计和构造分委会在其第 9 次会议上制定的 MSC.1/Circ.1537/Rev.1 通函的修正案, 以澄清整个 2008 年完整稳性规则适用的特定进水点的解释的适用范围。经修正的统一解释文本载于附件。

4 提请各成员国政府应用所附的统一解释并使所有相关方注意该统一解释。

5 本通函替代 MSC.1/Circ.1537/Rev.1 通函。

附件

2008 年 IS 规则的统一解释

引言

2.23 术语“空船”的定义

1 船上固定式灭火系统灭火介质的重量(如：淡水、CO₂、化学干粉、泡沫液等)应包括在空船重量和空船状态中。

A 部分—强制性衡准

2.1 一般要求

2 应用 Φ 时，不能关闭或无法风雨密关闭的开口包括：为保持船舶有效营运，基于操作原因必须保持开启从而向机舱、应急发电机室或闭式滚装处所和车辆处所（如果稳性计算中计入浮力或保护通向下方的开口）提供空气的（符合1966年国际载重线公约第19(4)条）的通风筒。如一些闭式滚装处所和车辆处所的通风筒从技术角度不能处理为无保护的开口，主管机关可允许提供等效安全水平的替代布置。

B 部分—对某些类型船舶的建议和附加指南

第1章 总则

3 应用 Φ_f 时，不能关闭或无法风雨密关闭的开口包括：为保持船舶有效营运，基于操作原因必须保持开启从而向机舱、应急发电机室或闭式滚装处所和车辆处所（如果稳性计算中计入浮力或保护通向下方的开口）提供空气的（符合1966年国际载重线公约第19(4)条）的通风筒。如一些闭式滚装处所和车辆处所的通风筒从技术角度不能处理为无保护的开口，主管机关可允许提供等效安全水平的替代布置。

3.4.2 对计算装载情况的假定

4 对于勘划了热带载重线的液货船而言，应假定船舶按以下要求装载：

- .1 至热带载重线处的满载出港工况和相应的到港装载情况；
- .2 所有货舱货物均匀分布；和
- .3 海水密度为 1.025 t/m³。