

规范文件  
R001CN02-2024



中国船级社

# 钢质海船入级规范

变更通告

**2024 第2次**

2024年7月1日生效

北京

# 总目录

第 01 篇 入级规则

第 02 篇 船 体

# 《钢质海船入级规范》变更通告

## 第 1 篇

# 目 录

<b>第 2 章 入级范围与条件</b> .....	<b>1</b>
第 2 节 入级规范 .....	1
附录 1 海船附加标志一览表 .....	1

## 第2章 入级范围与条件

### 第2节 入级规范

#### 2.2.7 新技术应用认可

2.2.7.1 对于在规范和相关公认标准中缺乏具体技术要求及相关衡准的新技术产品及相关技术方案的认可，参照 CCS《新技术应用认可指南》。

### 附录1 海船附加标志一览表

特殊性能附加标志 <sup>①</sup>		表 E
附加标志	说明	技术要求 <sup>②</sup>
SGISC(X)	<p>国际航行海船满足本规范第2篇第1章第9节1.9.6条给出的第二代完整稳性衡准的有关要求可授予本标志。“X”表示衡准各子要素的一个或多个附加标志，子要素规定如下：</p> <p>PR<sub>N</sub>：参数横摇失效模式附加标志；            PL<sub>N</sub>：纯稳性丧失失效模式附加标志；            EA<sub>N</sub>：过度加速度失效模式附加标志；            DS<sub>N</sub>：瘫船失效模式附加标志；            SRB<sub>N</sub>：骑浪/横甩失效模式附加标志。</p> <p>其中：N=1，表示所有装载工况均满足第一层薄弱性衡准；N=2，表示所有装载工况均满足第二层薄弱性衡准；N=M，表示存在无法满足薄弱性衡准的装载情况，且已制定提供给船长的船舶波浪中稳性信息。</p> <p>注：满足《2008年国际完整稳性规则》中A部分第2章要求的船舶，视为自动满足瘫船失效模式第一层薄弱性衡准。</p> <p>授予方式举例：—  <del>SGISC-(PL<sub>2</sub>,DS<sub>2</sub>)</del>  <del>SGISC-(PR<sub>2</sub>,EA<sub>1</sub>,DS<sub>1</sub>)</del>  <del>SGISC-(PR<sub>2</sub>,PL<sub>2</sub>,EA<sub>2</sub>,DS<sub>2</sub>,SRB<sub>1</sub>)</del></p>	本规范第2篇第1章第9节1.9.6条
EVA	<p>简化撤离分析</p> <p>基于简化撤离分析方法评估脱险通道设计、撤离布置及撤离性能的船舶。</p>	《客船人员撤离分析应用指南》
EVA(Adv)	<p>高级撤离分析</p> <p>基于高级撤离分析方法评估脱险通道设计、撤离布置及撤离性能的船舶。</p>	

<sup>①</sup> 符合《小型海船入级规范》规定的高速船，将在“船舶类型”附加标志后增加后缀（HSC）。

<sup>②</sup> 表中所列出的技术要求是授予该附加标志需满足的基本要求，如涉及船型其他的特殊情况，CCS将结合船舶具体情况予以特殊考虑。

特殊设备和系统附加标志

表 G

附加标志	说 明		技术要求
Hybrid	混合动力系统	设有多种能量源(不含风帆)可同时作为主推进动力,且未采用锂离子电池和能量型超级电容器作为推进动力的船舶,可授予该附加标志。	《混合动力船舶检验指南》 《船舶应用混合动力系统指南》
DP-N(CB/CR)	闭环动力定位系统	安装有动力定位系统的船舶或海工设施,授予该附加标志,其中 N 为 2 或者 3; CB 和 CR 的含义如下: CB—母排直线连接; CR—母排环状连接; CB, CR 只选其一。	《闭环动力定位系统检验指南》
DP-N(CBV/CBNV)	基于闭合母排的动力定位系统	安装有动力定位系统的船舶或海工设施,授予该附加标志,其中 N 为 2 或 3。 CBV 和 CBNV 的含义如下: CBV—闭合母排实船见证; CBNV—闭合母排不需要实船见证; CBV, CBNV 只选其一。	《基于闭合母排的动力定位系统指南》

# 《钢质海船入级规范》变更通告

## 第 2 篇

# 目 录

第1章 通 则 .....	1
第9节 完整稳性 .....	1

# 第 1 章 通 则

## 第 9 节 完整稳性

### 1.9.1 一般规定

1.9.1.5 如申请 SGISC (X) 附加标志, 应符合本节 1.9.6 的规定。其中, X 表示一个或多个后缀标志, 其含义如下:

PR<sub>N</sub>——参数横摇失效模式;

PL<sub>N</sub>——纯稳性丧失失效模式;

EA<sub>N</sub>——过度加速度失效模式;

DS<sub>N</sub>——瘫船失效模式;

SRB<sub>N</sub>——骑浪/横甩失效模式。

其中: N=1, 表示所有装载工况均满足第一层薄弱性衡准; N=2, 表示所有装载工况均满足第二层薄弱性衡准; N=M, 表示存在无法满足薄弱性衡准的装载情况, 且已制定提供给船长的船舶波浪中稳性信息。

### 1.9.6 第二代完整稳性要求

1.9.6.1 船舶应满足 CCS《船舶第二代完整稳性衡准评估指南》的有关要求 IMO-~~MSC.1/Circ.1627~~通函中相应失效模式的薄弱性衡准。其中, 满足《2008年国际完整稳性规则》中 A 部分第 2 章要求的船舶, 视为自动满足瘫船失效模式第一层薄弱性衡准。