

中华人民共和国船舶技术法规

MSA 2026 年 第 18 号 公告



国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

2026 年 9 月 16 日公布

2026 年 10 月 1 日起施行



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公布

总 目 录

第 1 篇 检验与发证

第 4 篇 船舶安全

第 5 篇 船舶防污染、能效及压载水管理

第 6 篇 船员舱室设备

附则

附则 1 国际散装谷物安全运输规则

附则 2 2000 年国际高速船安全规则

附则 6 国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则

附则 11 1994 年国际高速船安全规则

附则 13 国际极地水域航行船舶规则（极地规则）

附则 14 使用气体或其他低闪点燃料船舶国际安全规则
（IGF 规则）

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

第 1 篇 检验与发证

目 录

第1章 一般规定	1
2 检验机构	1
3 检验依据	1
4 法定证书	1
5 船舶检验	2
附录 船上要求配备的证书和文件	4
第3章 货船设备安全证书的检验	24
2 初次检验/建造检验	24
3 年度检验	28
第4章 货船构造安全证书的检验	31
2 初次检验/建造检验	31
3 年度检验	35
第6章 货船无线电安全证书的检验	39
2 初次检验/建造检验	39
3 周期检验	42
第7章 国际载重线证书或国际载重线免除证书的检验	43
2 初次检验/建造检验	43
3 年度检验	43
第8章 国际防止油污证书的检验	44
2 初次检验/建造检验	44
3 年度检验	44
第9章 国际防止生活污水污染证书的检验	45
3 换证检验	45
第10章 国际防止散装运输有毒液体物质污染证书的检验	46
3 年度检验	46
第11章 国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书的检验	47
2 初次检验/建造检验	47
3 年度检验	47
第12章 国际散装运输液化气体适装证书或散装运输液化气体适装证书的检验	49
2 初次检验/建造检验	49
3 年度检验	49
4 中间检验	50
第13章 客船安全证书的检验	51
2 初次检验/建造检验	51
3 换证检验	62
第18章 国际防止空气污染证书的检验	70
2 初次检验/建造检验	70
3 年度检验	70

第 23 章 国际压载水管理证书的检验	71
2 初次检验/建造检验	71
3 年度检验	71
第 24 章 极地船舶证书的检验	72
3 年度检验	72
第 25 章 工业人员安全证书的检验	73
第 1 节 通则	73
第 2 节 初次检验/建造检验	73
第 3 节 年度检验	76
第 4 节 中间检验	78
第 5 节 周期检验	78
第 6 节 换证检验	78

第1章 一般规定

2 检验机构

新增2.1.4和2.1.5如下：

“2.1.4 虽然极地规则无具体要求，如果船舶在极地水域运营且检验表明船舶或其设备的状况在实质上与极地船舶证书所载内容不符，或会危及船舶或船上人员，或会对海洋环境造成不当的危害威胁，因而船舶不适于在极地水域航行时，则本局验船师或授权的组织仍应以2.1.3的要求为准。极地船舶证书的有效性不影响其他证书的有效性。”

2.1.5 虽然IP规则无具体要求，如果船舶载运12名以上工业人员且检验表明船舶或其设备的状况在实质上与工业人员安全证书所载内容不符，或会危及船舶或船上人员，或会对海洋环境造成不当的危害威胁，因而船舶不适于载运12名以上工业人员时，则本局验船师或授权的组织仍应以2.1.3的要求为准。工业人员安全证书的有效性不影响其他证书的有效性。”

3 检验依据

新增 3.3.1 (3) ⑱、⑲、⑳如下：

“⑱ 国际海运危险货物规则（IMDG 规则）；
⑲ 核能商船安全规则（A.491(XII)）；
⑳ 国际载运工业人员船舶安全规则（IP规则）。”

新增 3.3.1 (9) 如下：

“（9）近海供应船散装运输和装卸有毒有害液体物质规则（OSV 化学品规则）（A.1122(30)）”

原 3.3.2 (8) 改为如下：

“（8）《近海供应船散装运输和装卸有害有毒液体物质规则》—（OSV化学品规则）—
—(A.1122(30))—近海供应船散装运输和装卸有限数量有毒有害液体物质指南（A.673(16)）；”

4 法定证书

原 4.1.1 (27)、(28) 改为如下，并新增 (29) ~ (31)：

“（27）有害物质清单符合证明—(如申请)；
（28）国际能效证书；
（29）国际压载水管理证书；
（30）极地船舶证书；
（31）工业人员安全证书。”

原 4.1.2 改为如下：

“4.1.2 客船安全证书、货船设备安全证书、货船无线电安全证书、极地船舶证书、工业人员安全证书等均应附有设备记录。”

5 船舶检验

新增5.6、5.7如下，原5.6改为5.8：

“5.6 拟载运 12 名以上工业人员的船舶（高速船除外）的检验”

5.6.1 根据本法规第 4 篇第 15 章第 3.1、第 4.1 和第 5.1 条，IP 规则是一份独立的文件，为拟载运 12 名以上工业人员的船舶，对本法规第 4 篇第 2-1 章、第 2-2 章和第 3 章的条文进行修改或补充。根据本法规附则 15（IP 规则）第 I 部分第 3.5 条，对于高速船以外的船舶，IP 规则的要求应按本篇第 2 章第 2 节（根据适合情况）在相关证书的协调系统中进行检验，但不形成单独的检验种类。

5.6.2 应将工业人员安全证书视为拟载运 12 名以上工业人员的船舶的 SOLAS 证书^①的附加证书，且当船舶不载运 12 名以上工业人员时其他证书的有效性不受其影响。

5.6.3 尽管没有专门针对工业人员安全证书的检验种类，本篇第 25 章中的下列检验种类适用，并包括专门针对工业人员安全证书的检验项目：

（1）初次检验应结合货船构造安全及设备安全初次检验，确认与IP规则第I至第IV部分相关项目的检验范围；

（2）年度检验应结合货船构造安全及设备安全年度检验，确认与IP规则第I至第IV部分相关项目的检验范围；

（3）中间检验应结合货船构造安全中间检验，确认与IP规则第I至第IV部分相关项目的检验范围；

（4）定期检验应结合货船设备安全定期检验，确认与IP规则第I至第IV部分相关项目的检验范围；和

（5）换证检验应结合货船构造安全及设备安全换证检验，确认与IP规则第I至第IV部分相关项目的检验范围。

5.6.4 对于向货船签发的工业人员安全证书，其年度检验、中间检验和定期检验的签署，应分别确认已满意地完成 5.6.3（2）、5.6.3（3）和 5.6.3（4）中所述的相应检验范围。

5.6.5 在完成 SOLAS 证书的相关检验以及与 IP 规则相关的检验项目之后，应在工业人员安全证书签发/签署之前签署相关 SOLAS 证书。

5.6.6 如工业人员安全证书已失效或已过期一段时间且其他证书保持有效，本局认为适当时，可要求检验仅涉及相关 SOLAS 证书检验项目之外的检验项目以恢复工业人员安全证书的有效性；相关 SOLAS 证书的有效期限应保持不变。

5.7 远程检验

5.7.1 远程检验系指在验船师未实际登船参与的情况下，检查船体结构、机械部件和系统以及船舶设备，和/或收集船舶符合适用要求的信息和证据的检验方法。如验船师未登船，检查和试验由适任船员和/或认可服务供应方的有资质技术人员，在验船师的远程监督和指示下，通过双向音频和视频通信或其他认可的通信手段进行，并使验船师满意。

5.7.2 在相关方无法控制的特殊情况下，如自然灾害、战争、疫情、罢工、骚乱、犯罪或突然的法律变更，尽管各方已采取一切合理步骤进行检验，但仍无法进行现场检验时，可考虑使用远程检验代替登船检验，作为表明船舶状况的替代证据，前提是本局进行个案评估并批准，以及后续登轮检验时验证和核实远程检验结果，以便进行：

（1）公约和规则允许的展期；

（2）定期、年度和中间检验；和

① 系指依据SOLAS公约签发给船舶的一系列法定证书的统称。

(3) 验证以往检验中发现的不会危及船舶或船上人员，也不会对海洋环境造成不当危害威胁的缺陷得到纠正。

5.7.3 在 IMO 制定远程检验的评估和应用相关的导则之前，个案评估应至少考虑如下因素：

(1) 船型和船龄、船舶和公司的安全和合规记录（包括PSC检查表现）；

(2) 使用远程方法的证明文件，例如5.7.2所述的造成验船师无法实际登船参与的特殊情况；

(3) 远程检验的范围，考虑那些可远程验证符合适用要求（包括适用的性能标准）的检验项目，以达到与登船检验同等的安全水平。无法远程验证的检验项目应通过现场检验进行检查；

(4) 本局授权的组织应与本局协商，以审查和接受本局授权组织的远程检验程序，并获得有关远程检验的实施、报告和通过登船检验验证、核实远程检验的指示；

(5) 进行远程检验时对设备的要求以及设备的可用性，比如使用信息和通信技术（ICT），以及在检验过程中强制使用双向音频和视频或者其他能在必要时保证信息机密性、安全性以及数据保护的替代沟通方式；

(6) 明确参与各方的角色和责任，特别是参与船舶检查和测试以收集和提供船舶状况以及符合适用要求的证据的人员责任，并充分考虑适当的安排以解决涉及人员的公正性和责任问题。在这方面，现行的关于本局、本局授权的组织和船东之间检验的法律责任制度将不会改变；

(7) 船上实际参与检验活动人员的培训和进行远程检验的验船师的任何额外资质；

(8) 向验船师提供信息和证据（如音频和视频记录、照片记录、船长和/或船员的陈述、航海日志、服务供方的报告等），以确认检验范围和适用要求（包括适用的性能标准）的符合性；和

(9) 报告要求以及船舶状态的信息透明度，需说明检验是远程进行还是现场实地进行的。

5.7.4 在正常情况下，应遵循下列规定：

(1) 初次检验和换证检验，除证书、记录簿、操作手册和其他须知等文件/数据检查外，不应远程进行；和

(2) 除初次检验和换证检验以外的检验，如能确保与验船师实际登船参与的现场检验同等的安全水平，对指定的检验项目，可考虑使用远程检验。在任何情况下，定期检验、年度检验和中间检验不应完全被远程活动所取代。”

原附录改为如下：

“附录 船上要求配备的证书和文件”

（注：船上需要携带的所有证书必须有效，如相关国际公约或文书有要求时，应以其范本一致的格式进行编制）

编号	内容	参照
1	适用公约的所有船舶	
	国际吨位证书（1969） 对按国际吨位公约丈量了总吨位和净吨位的每艘船舶，应签发《国际吨位证书》（1969）。	1969 年国际吨位公约，第 7 条
	国际载重线证书 视具体情况，按《1966 年国际载重线公约》或经 1988 年议定书修订的该公约检验并勘划的每艘船舶，应根据该公约的规定签发《国际载重线证书》。	1966 年国际载重线公约，第 16 条； 1988 年国际载重线公约议定书，第 16 条
	国际载重线免除证书 对根据并按国际载重线公约第 6 条或经 1988 年议定书修订的该公约的规定准予免除的任何船舶，应签发《国际载重线免除证书》。	1966 年国际载重线公约，第 16 条； 1988 年国际载重线公约议定书，第 16 条
	免除证书^① 根据并按 1974 年 SOLAS 公约的规定，当船舶准予某项免除时，除上述证书（SOLAS 公约规定的证书）外，还应签发一份《免除证书》。	1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 公约议定书，第 I 章第 12 条
	涂层技术案卷 涂层技术案卷包含涂装于所有类型船舶的专用海水压载舱和船长 150m 及以上的散货船双舷侧处所以及原油油船货油舱的涂层系统的技术条件，船厂和船东的涂装工作记录，涂层系统的详细标准，工作说明书，检查，维护保养和修理报告，应在船舶整个生命周期保存在船上并予以维护。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 3-2 条和第 II-1 章第 3-11 条； 经 MSC.341(91)决议和 MSC.1/Circ.1381 通函修正的 MSC.215(82)决议； 经 MSC.1/Circ.1381 通函修订并经 MSC.342(91)决议修正的 MSC.288(87)决议
	应急拖带程序 所有船舶应配备一份船舶特有的应急拖带程序。船上应携带此类程序供应急情况下使用，程序应根据国际海事组织制定的指南编写。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 3-4 条； MSC.1/Circ.1255 通函
	建造图纸 对 2007 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，船上应保存一套建造完工图纸和表明任何后续结构改装的其他图纸。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 3-7 条； MSC.1/Circ.1135 通函
	船舶建造案卷	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1

① SLS.14/Circ.115通函附件1、附件2和附件3述及免除证书的签发。

	船长为 150 m 及以上的下列油船和在货物处所内具有单层甲板、顶边舱和底边舱的船长为 150 m 及以上的下列散货船，不包括矿砂船和兼装船，包含特定信息的船舶建造档案应保存在船上： .1 2016 年 7 月 1 日或以后签订建造合同； .2 无建造合同，2017 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段；或 .3 2020 年 7 月 1 日或以后交船。 为了便于安全操作、维护保养、检验、修理和应急措施，船舶应携带一份包含规则和指南所要求资料的船舶建造案卷，并在该船的整个生命周期予以适时更新，	章第 3-10 条； MSC.1/Circ.1343 通函
	噪声检验报告 适用于 1600 总吨及以上的新船，不包括动力支承船、高速船、渔船、铺管驳船、起重驳、移动式海上钻井平台、非商业用游艇、军舰和军用运输船、非机械推进船舶、打桩船和挖泥船。 船舶应始终携有一份噪声检验报告并可供船员使用。 对于现有船舶，参见“其他非强制性证书和文件-噪声检验报告”（A.468(XII)决议）	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 3-12 条； 噪声规则第 4.3 条
	稳性资料和装载资料 所有客船不论其大小和所有船长为 24 m 及以上的货船，应在完工后进行倾斜试验并确定其稳性要素。应向船长提供令主管机关满意的稳性资料，其中必需的资料使船长能在各种营运工况下以迅速而简便的方式得到关于船舶稳性的准确指导，以在破损后维持所要求的完整稳性和破损稳性。对于 2010 年 1 月 1 日以后建造的船舶，SOLAS 公约第 II-1 章第 5-1 条要求的完整和破损稳性资料应作为综合数据提交，并包括整个操作范围的吃水和纵倾信息。船舶也应携带载重线公约议定书第 10 条要求的与船舶强度相关的稳性资料和装载资料，并已经主管机关批准。对于散货船，散货船手册中所需资料可包括在稳性资料中。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 5 条和第 5-1 条； 1966 年国际载重线公约，第 10 条； 1988 年国际载重线公约议定书，第 10 条
	破损控制图和手册 在客船和货船上应有永久展示的控制图，该图清晰地标明各层甲板及各货舱的水密舱室限界面、限界上带有关闭装置的开口及其所有控制装置的位置，以及扶正由于浸水产生的横倾的装置。应为船上高级船员提供包含上述资料的小册子。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 19 条； 经 MSC.1/Circ.1570 通函修正的 MSC.1/Circ.1245 通函
	操纵手册 船上应备有试航时的停车滑行时间、船舶首向和航行距离的记录，以及为确定多螺旋桨船舶在一个或	1974 年 SOLAS 公约第 II-1 章第 28 条

	几个螺旋桨失效时的航行和操纵能力所做试验的结果，以供船长或指定人员使用。	
	替代设计和布置的评估 如适用，船上应携有一份经主管机关批准的指明替代设计和布置符合本条要求的文件副本。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 55.4.2 条，第 II-2 章第 17.4.2 条和第 III 章第 38.4.2 条
	维护保养计划 维护保养计划应包括关于第 II-2 章第 14.2.2 条要求的防火系统和灭火系统及设备的必要信息。对于液货船，参见第 II-2 章第 14.4 条的附加要求。 对于载客超过 36 人的客船，维护保养计划应包括 SOLAS 公约第 II-2 章第 14.3 条要求的低位照明和公共广播系统。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 14.2.2 条，第 14.3 条和第 14.4 条
	船上培训和演习记录 应按第 III 章第 19.3 条和第 19.5 条的规定进行消防演习并作记录。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 15.2.2.5 条
	消防安全培训手册 培训手册应用船舶的工作语言写成，并应在每一船员餐厅和娱乐室或在每一船员居住舱室内配备一份培训手册。手册应包含第 II-2 章第 15.2.3.4 条要求的须知和资料。这些资料的一部分可以用视听辅助教材形式提供，用以替代手册。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 15.2.3 条
	防火控制图/小册子 总布置图应永久展示以指导高级船员，图上应清楚地标明每层甲板的控制站、各防火分区连同探火和失火报警系统及灭火设备等的细节。作为替代，经主管机关决定，上述细节可列入一份小册子，每位高级船员人手一份，另有一份副本应始终放于船上易于到达的地方，以供随时取用。控制图和小册子应保持更新；任何改动应尽可能随时记录。应在甲板室外面有明显标志的风雨密盒中永久存放 1 套防火控制图的副本或一份含有防火控制图的小册子，供岸上消防人员使用。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 15.2.4 条和第 15.3.2 条
	消防安全操作手册 消防安全操作手册应包含与消防安全有关的船舶安全操作和货物装卸操作的必需信息和须知。该手册应用船舶的工作语言写成，并应在每一船员餐厅和娱乐室或在每一船员居住舱室配备。该手册可与第 II-2 章第 15.2.3 条要求的消防安全培训手册合并。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 16.2 条
	直升机设施操作手册 每一直升机设施应备有一份操作手册，包括一份对安全预防措施、程序和设备要求的说明和一份检查清单。此手册可作为船舶应急响应程序的一部分。	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 18.8.1 条
	对现有救生艇安装更换释放和回收系统的验收声明 对所有船舶，在不迟于 2014 年 7 月 1 日以后首次计	1974 年 SOLAS 公约，第 III 章第 1.5 条；

	划入干坞时,但不迟于 2019 年 7 月 1 日,不符合 LSA 规则第 4.4.7.6.4 条至第 4.4.7.6.6 条要求的救生艇承载释放装置应更换为符合规则的设备。	LSA 规则,第 4.4.7.6 条; 经 MSC.1/Circ.1584 通函修正的 MSC.1/Circ.1392 通函和 Corr.1
	应变部署表和应变须知 所有船舶应配备应变部署表和应变须知,其应符合第 37 条要求并应在全船各显著部位展示,包括驾驶室、机舱和船员起居处所。如为客船,这些须知应使用船旗国要求的一种或数种语言以及英文写成。	1974 年 SOLAS 公约,第 III 章第 8 条和第 37 条
	船舶特定的营救落水人员的计划和程序 所有船舶应备有特定的营救落水人员的计划和程序。2014 年 7 月 1 日以前建造的船舶应在 2014 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验或设备安全换证检验(取较早者)之前符合本要求。 符合第 III 章第 26.4 条要求的客滚船应视为符合本要求。 计划和程序应视为 ISM 规则第 8 条要求的应急部署计划的一部分。	1974 年 SOLAS 公约,第 III 章第 17-1 条; MSC.346(91)决议; MSC.1/Circ.1447 通函
	培训手册 培训手册可分成若干分册,应包含关于船上所配备的救生设备和最佳救生方法的须知和资料,文字应易于理解,如有可能应配以图解说明。这些资料的任何部分都可以用视听辅助教材形式提供,用以替代该手册。	1974 年 SOLAS 公约,第 III 章第 35 条
	无线电记录 应保存一份使主管机关满意并符合《无线电规则》要求的无线电记录(例如电台日志),该记录应记载对于海上人命安全显然具有重要性的与无线电通信业务有关的所有遇险事故。	1974 年 SOLAS 公约,第 IV 章第 17 条
	最低安全配员证书 公约第 I 章所适用的每艘船舶,均应配备一份主管机关颁发的相应的安全配员证明或等效文件,作为最低安全配员的凭证。	1974 年 SOLAS 公约,第 V 章第 14.2 条
	航行数据记录仪系统-符合证书 航行数据记录仪系统,包括所有传感器,应经年度性能试验。试验应由认可的试验或检修机构进行,以验证所记录数据的精度、持续时间和可恢复性。此外,还应进行试验和检查,以确定所有防护外罩和辅助定位装置的适用性。船上应保留一份由试验机构颁发的载明符合日期和适用性能标准的符合证书的副本。	1974 年 SOLAS 公约,第 V 章第 18.8 条
	AIS 试验报告 自动识别系统(AIS)应由认可的验船师或认可的试验或检修机构进行年度试验。船上应保留一份该试	1974 年 SOLAS 公约,第 V 章第 18.9 条; MSC.1/Circ.1252 通函

	验报告的副本，并应符合 MSC.1/Circ.1252 通函附件所载的标准格式。	
	海图和航海出版物 用于预定航程的海图和航海出版物（电子海图显示和信息系统（ECDIS）可视为满足此海图配备要求）应充足并保持更新。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 19.2.1.4 条和第 27 条
	LRIT 符合性测试报告 在符合性测试合格后，主管机关或代表主管机关进行符合性测试的 ASP 应签发一份符合性测试报告，该报告应与 MSC.1/Circ.1307 通函附录 2 所载的范本一致。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 19-1 条； MSC.1/Circ.1307 通函
	国际信号规则 and IAMSAR 手册第 III 卷 需配备无线电装置的所有船舶应备有《国际信号规则》。所有船舶均应备有一份最新的《国际航空和海上搜寻救助(IAMSAR)手册》第 III 卷。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 21 条
	供引航员登离船使用的引航员软梯记录 应使用标签或其他永久性标记清晰地标识供引航员登离船使用的所有引航员软梯，从而能为检验、检查和保持记录识别每个装置。船上对于所标识的软梯投入使用和进行任何修理的日期应保留一份记录。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 23.2.4 条
	航行活动的记录 对所有从事国际航行的船舶，船上应保留一份有关航行活动和事件的记录，包括演习和开航前检查。如果船舶的航海日志中未记载这种信息，则应以主管机关认可的其他形式作记录。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 26 条和第 28.1 条
	货物系固手册 在整个航程中，除散装固体和液体货物以外的所有货物、货物单元和货物运输单元，应按主管机关认可的《货物系固手册》进行装载、积载和系固。对于具有第 II-2 章第 3.41 条定义的滚装处所的船舶，应在离开泊位之前按《货物系固手册》完成所有这些货物、货物单元和货物运输单元的系固。载运除固体和液体散货外的各种货物的所有类型的船舶均需备有《货物系固手册》，该手册的编制标准至少等效于国际海事组织制定的指南。	1974 年 SOLAS 公约，第 VI 章第 5.6 条和第 VII 章第 5 条； MSC.1/Circ.1353/Rev.2 通函
	物质安全数据单(MSDS) 载运经 1978 年议定书修订的《1973 年国际防止船舶造成污染公约》附则 I 第 1 条中定义的油类或燃油的船舶，应在装载散装货油或加装燃油前，按国际海事组织制定的建议案备有物质安全数据单。	1974 年 SOLAS 公约，第 VI 章第 5-1 条； MSC.286(86)决议
	安全管理证书 主管机关或主管机关认可的组织应为每艘船舶签发《安全管理证书》。在签发《安全管理证书》前，	1974 年 SOLAS 公约，第 IX 章第 4 条； ISM 规则，第 13 条

	主管机关或其认可的组织应验证该公司及其船上管理体系按经认可的的安全管理体系进行运营。	
	符合证明 应为符合 ISM 规则要求的每一公司签发符合证明。船上应保存一份该证明的副本。	1974 年 SOLAS 公约, 第 IX 章第 4 条; ISM 规则, 第 13 条
	连续概要记录 (CSR) 公约第 I 章所适用的每艘船舶应予签发《连续概要记录》。《连续概要记录》旨在就其中所记录的信息在船上提供一份船舶历史记录。	1974 年 SOLAS 公约, 第 XI-1 章第 5 条
	船舶保安计划和相关记录 对每艘船舶, 船上应备有一份经主管机关批准的船舶保安计划。该计划应对 ISPS 规则 A 部分中定义的三个保安等级作出规定。船上应至少按主管机关规定的最低期限保存船舶保安计划所涉及的下列活动的记录: .1 培训和演习; .2 保安威胁和保安事件; .3 保安状况受到破坏; .4 保安等级的改变; .5 与诸如对船舶或对船舶所在或曾停留港口设施的特定威胁等船舶直接保安状况有关的通信; .6 保安活动的内部审核和评审; .7 船舶保安评估的定期评审; .8 船舶保安计划的定期评审; .9 该计划任何修正案的执行; 和 .10 船上配备的任何保安设备的维护保养、校准和测试, 包括船舶保安警报系统的测试。	1974 年 SOLAS 公约, 第 XI-2 章第 9 条; ISPS 规则, A 部分第 9 条和第 10 条
	国际船舶保安证书 (ISSC) 或临时国际船舶保安证书 主管机关或其认可的组织应为每艘船舶签发《国际船舶保安证书》(ISSC) 以验证船舶符合 SOLAS 公约第 XI-2 章和 ISPS 规则 A 部分的海上保安规定。《临时国际船舶保安证书》可按 ISPS 规则 A 部分第 19.4 条签发。	1974 年 SOLAS 公约, 第 XI-2 章第 9.1.1 条; ISPS 规则, A 部分第 19 条和附录
	无人非自航 (UNSP) 驳船免除证书 MARPOL 公约附则 I 第 1.40 条, MARPOL 公约附则 IV 第 1.16 条和 MARPOL 公约附则 VI 第 2.1.32 条中定义的无人非自航 (UNSP) 驳船可准予免除 MARPOL 公约附则 I, 附则 IV 和附则 VI 的检验和发证要求。因此, 主管机关应使用 MARPOL 公约附则 I, 附则 IV 和附则 VI 附录中所附的格式签发 UNSP 驳船免除证书, 并虑及《对无人非自航 (UNSP) 驳船免除 MARPOL 公约下某些检验和发证要求的指南》(MEPC.1/Circ.892 通函)。	MARPOL 公约, 附则 I 第 3.7 条和第 9.2 条; MARPOL 公约, 附则 IV 第 3.2 条和第 7.2 条; MARPOL 公约, 附则 VI 第 3.4 条和第 8.4 条; MEPC.1/Circ.892 通函

	注：经 MEPC.330(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 I 和附则 IV 修正案以及经 MEPC.328(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 VI 修正案将于 2022 年 11 月 1 日生效。	
	国际防止油污证书 对驶往 MARPOL 公约其他缔约国管辖范围内的港口或近海装卸站的 150 总吨及以上的任何油船以及 400 总吨及以上的任何其他船舶，经按 MARPOL 公约附则 I 第 6 条的规定检验后，应签发《国际防止油污证书》。该证书附有相应的《非油船船舶构造和设备记录》（格式 A）或《油船船舶构造和设备记录》（格式 B）。	MARPOL 公约，附则 I 第 7 条
	油类记录簿 每艘 150 总吨及以上的油船以及每艘 400 总吨及以上的非油船船舶，均应备有一份《油类记录簿》第 I 部分（机器处所作业）。每艘 150 总吨及以上的油船，还应备有一份《油类记录簿》第 II 部分（货物/压载作业）。	MARPOL 公约，附则 I 第 17 条和第 36 条
	船上油污应急计划 每艘 150 总吨及以上的油船以及每艘 400 总吨及以上的非油船船舶，均应在船上备有一份经主管机关批准的船上油污应急计划。	MARPOL 公约，附则 I 第 37 条； 经 MEPC.86(44)决议修正的 MEPC.54(32)决议
	国际防止生活污水污染证书 对要求符合 MARPOL 公约附则 IV 的规定并驶往其他缔约国管辖范围内的港口或近海装卸站的任何船舶，经按该附则 IV 第 4 条的规定进行初次或换证检验后，应签发《国际防止生活污水污染证书》。	MARPOL 公约，附则 IV 第 5 条； MEPC/Circ.408 通函
	生活污水排放速率批准文件 来自除客船外在所有区域内的船舶和在特殊区域外的客船的储存于集污舱内的未经处理的生活污水应以主管机关根据国际海事组织制定的标准认可的适度速率进行排放。	MARPOL 公约，附则 IV 第 11.1.1 条； MEPC.157(55)决议
	垃圾管理计划 每艘 100 总吨及以上的船舶和每艘核准载运 15 名或以上人员的船舶以及固定或浮动平台，均应备有一份船员应遵守的垃圾管理计划。	MARPOL 公约， 附则 V 第 10.2 条； MEPC.220(63)决议
	垃圾记录簿 对驶往其他缔约国管辖范围内的港口或近海装卸站的每艘 100 总吨及以上的船舶和每艘核准载运 15 名或以上人员的船舶，以及所有固定和浮动平台，船上均应备有一份垃圾记录簿。	MARPOL 公约，附则 V 第 10.3 条
	SOx 排放符合证书和废气清洗（EGC）系统技术手册 对于按照 MARPOL 公约附则 VI 第 4 条安装 EGC 系	MARPOL 公约，附则 VI 第 4 条； MEPC.259(68)决议

	统作为替代符合方法以满足 MARPOL 公约附则 VI 第 14 条要求的船舶,船上应备有 SO _x 排放符合证书及 EGC 系统技术手册。按照《2015 年废气清洗系统指南》(MEPC.259(68)决议)的相关规定进行检验后,该证书在 EGC 系统单元的整个生命周期内有效。	
	船舶能效管理计划 (SEEMP) 400 总吨及以上的所有船舶,不包括平台(含 FPSO 和 FSU)和钻井装置,不论其推进方式如何,应在船上保存一份具体的船舶能效管理计划(SEEMP)。该计划可为船舶安全管理体系(SMS)的一部分。 对于 5000 总吨及以上的船舶,SEEMP 应包括一份对将用于收集 MARPOL 公约附则 VI 第 27.1 条要求数据的方法的说明和将用于向船舶主管机关报告数据的程序的说明。 主管机关应确保适用第 27 条的每艘船舶的 SEEMP 符合 MARPOL 公约附则 VI 第 26.2 条。本要求应在按 MARPOL 公约附则 VI 第 27 条收集数据前完成,以确保在船舶的第一个报告周期开始前方法和程序已就绪。应向船舶提供符合确认并保存在船上。 对于属于 MARPOL 公约附则 VI 第 26.3 条规定类别的 5000 总吨及以上的船舶: .1 在 2023 年 1 月 1 日或之前,SEEMP 应包括第 26.3 条中规定的内容,包括计算达到的年度 CII 的方法,要求的年度营运 CII,要求的年度营运 CII 的实施计划以及自我评估和改进程序; .2 对于连续 3 年评为 D 级或评为 E 级的船舶,按照 MARPOL 公约附则 VI 第 28 条,SEEMP 应按照附则第 28.8 条进行审核,包括实现要求的年度营运 CII 的纠正行动计划;和 .3 SEEMP 应经过验证和公司审核,并考虑到国际海事组织将通过的指南。 主管机关须确保适用第 28 条的每艘船舶,SEEMP 符合附则第 26.3.1 条的要求。须在 2023 年 1 月 1 日前完成。应向船舶提供符合确认并保存在船上。 注:经 MEPC.328(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 VI 的修正案将于 2022 年 11 月 1 日生效。	MARPOL 公约,附则 VI 第 5.4.5 条,第 5.4.6 条,第 26 条,第 27 条和第 28 条; MEPC.1/Circ.795/Rev.6 通函; MEPC.1/Circ.876 通函; MEPC.346(78)决议
	国际防止空气污染证书 对 1997 年议定书生效以前建造的船舶,应签发《国际防止空气污染证书》。对任何驶往其他缔约国管辖范围内的港口或近海装卸站的 400 总吨及以上的船舶和驶往 1997 年议定书的其他缔约国主权或管辖水域的平台和钻井装置,应签发《国际防止空气污染证书》。	MARPOL 公约,附则 VI 第 6 条
	国际能效证书	MARPOL 公约,附则 VI 第 6

	对任何驶往其他缔约国管辖范围内的港口或近海装卸站的 400 总吨及以上的船舶，应在其开航前按第 5.4 条规定进行检验后，为其签发《国际能效证书》。	条
	燃油消耗报告和营运碳强度评级符合声明 从 2019 日历年年开始，每艘 5000 总吨及以上的船舶须按照 MARPOL 公约附则 VI 附录 IX 要求的该日历年和随后每一日历年或某一时间段（如适用）的数据。收到按 MARPOL 公约附则 VI 第 27 条报告的数据后，主管机关或经其正式授权的任何组织应确定数据是否已按第 27 条报告，如是，应按 MARPOL 公约附则 VI 第 6 条的规定向船舶签发燃油消耗符合声明。在任何情况下，按照 SEEMP 中的方法，主管机关对符合声明承担全部责任。 2023 日历年年末后且以后每一日历年年末后，每艘 5000 总吨及以上属于 MARPOL 公约附则 VI 第 28 条规定类别的船舶，应使用按照附则第 27 条所收集的数据，计算前一日历年自 1 月 1 日至 12 月 31 日的 12 个月内达到的年度营运 CII，同时考虑到国际海事组织将制定的指南。收到按本附则第 27.3 条报告的数据以及按本附则第 28.2 条的达到的年度营运 CII 后，主管机关或经其正式授权的任何组织应按照 MARPOL 公约附则 VI 第 6 条的规定验证数据并确定船舶的营运碳排放强度等级，按照附则第 6.6.1 条至第 6.6.3 条确定和验证后，自日历年开始后不晚于五个月内，为船舶签发燃油消耗报告和营运碳排放强度评级符合声明。在任何情况下，主管机关对符合声明负有全部责任。 符合声明应按与 MARPOL 公约附则 VI 附录 X 所示样本相一致的格式写成。 注：经 MEPC.328(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 VI 的修正案将于 2022 年 11 月 1 日生效。	MARPOL 公约，附则 VI 第 6 条，第 27 条和第 28 条
	消耗臭氧物质记录簿 对具有含消耗臭氧物质的可重新充注系统且受 MARPOL 公约附则 VI 第 6.1 条约束的每艘船舶，船上应保留一份消耗臭氧物质记录簿。	MARPOL 公约，附则 VI 第 12.6 条
	航海日志或电子记录簿-氮氧化物排放 对于核准为 II 和 III 级或仅核准为 II 级、MARPOL 公约附则 VI 第 13.5.1 条适用的船上安装的船用柴油机，在进入和离开 NOx III 级排放控制区时或在此区域内开/关状态改变时，应将等级和开/关状态连同日期、时间和船舶位置记录在主管机关规定的航海日志或电子记录簿中。	MARPOL 公约，附则 VI 第 13.5.1 条和第 13.5.3 条
	燃油转换程序和航海日志（燃油转换记录）	MARPOL 公约，附则 VI 第

	使用不符合 MARPOL 公约附则 VI 第 14.3 条规定燃油进入或离开排放控制区域的船舶，应携有一份书面程序表明燃油转换如何完成。在其进入排放控制区域之前完成燃油转换作业或离开该区域后开始燃油转换作业时，应将每一燃油舱中的低硫燃油的容积以及日期、时间及船舶位置记入主管机关规定的航海日志或电子记录簿。	14.6 条
	制造厂的焚烧炉操作手册 按 MARPOL 公约附则 VI 第 16.6.1 条要求安装的焚烧炉应配备一份制造厂的操作手册，其应与焚烧炉装置一起存放。	MARPOL 公约，附则 VI 第 16.7 条
	燃油交付单和代表样品 燃油交付单和交付燃油的代表样品应按 MARPOL 公约附则 VI 第 18.6 条和第 18.8.1 条要求保存在船上。	MARPOL 公约，附则 VI 第 18.6 条和第 18.8.1 条
	能效设计指数（EEDI）技术案卷 适用于 MARPOL 公约附则 VI 第 22.1 条中规定的船舶和类别。 EEDI 技术案卷包含计算达到的 EEDI 所必需的信息，并说明计算过程。 注：经 MEPC.328(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 VI 的修正案将于 2022 年 11 月 1 日生效。	MARPOL 公约，附则 VI 第 22 条
	EEXI 技术案卷 适用于 MARPOL 公约附则 VI 第 23.1 条中规定的船舶和类别。 EEXI 技术案卷包含计算达到的 EEXI 所必需的信息，并说明计算过程。 注：经 MEPC.328(76)决议通过的 MARPOL 公约附则 VI 的修正案将于 2022 年 11 月 1 日生效。	MARPOL 公约， 附则 VI 第 23 条
	技术案卷 每一安装船上的船用柴油机均应备有一份技术案卷。该技术案卷应由发动机发证申请方编制并经主管机关认可，并需随发动机的整个船上使用寿命期。技术案卷应包括 2008 年 NO _x 技术规则的 2.4.1 中所述的资料。	2008 年 NO _x 技术规则，第 2.3.4 条
	发动机参数记录簿 如使用符合 2008 年 NO _x 技术规则 6.2 的发动机参数检查方法验证符合性，对发动机在其前期发证后进行的任何调整或改装均应完整记入发动机参数记录簿或电子记录簿。	2008 年 NO _x 技术规则，第 2.3.7 和 6.2.2.7.1 条
	船长、高级船员或普通船员证书 对满足 1978 年 STCW 公约和 STCW 规则规定的工作、年龄、健康、培训、资格和考试要求并使主管机关满意的申请者，应签发船长、高级船员或普通船员证书。证书的格式见 STCW 规则第 A-I/2 节。证	1978 年 STCW 公约，第 VI 条， 第 I/2 条； STCW 规则，第 A-I/2 条； 1995 年 STCW-F 第 6 条，规则 第 3 条

	书的正本必须保存在持证者工作的船上。 对在远洋渔船上工作的渔船人员，应按照 1995 年 STCW-F 公约的规定签发证书。证书的格式见公约附录 1,2 和 3。	
	每天休息时间记录 船上应保留海员每天休息时间的记录。	STCW 规则第 A-VIII/1 条； IMO/ILO《海员船上工作安排的制定和海员工作时间或休息时间记录格式指南》
	国际防污底系统证书 对 400 总吨及以上从事国际航行的船舶（固定或浮动平台、FSU 和 FPSO 除外），应在检查和检验后签发《国际防污底系统证书》以及《防污底系统记录》。	2001 年 AFS 公约，附则 4 第 2(1)条
	防污底系统声明 对船长 24 m 或以上但小于 400 总吨的从事国际航行的船舶（固定或浮动平台、FSU 和 FPSO 除外），船上应携有船东或船东授权的代理机构签署的声明。此类声明应附有相应的单证（例如涂料收据或承包人发票）或包含适当的背书。	2001 年 AFS 公约，附则 4 第 5(1)条
	国际压载水管理证书 对于 2004 年 BWM 公约适用的 400 总吨及以上的船舶，不包括浮动平台、浮式储存装置（FSU）和浮式生产、储存和卸油装置（FPSO），在成功完成按第 E-1 条进行的检验后，应向其颁发证书。	2004 年 BWM 公约，第 E-2 条
	压载水管理计划 每一船舶均应在船上携带并实施压载水管理计划。此种计划应由主管机关批准并考虑到国际海事组织制定的指南。	2004 年 BWM 公约，第 B-1 条； 经 MEPC.306(73)决议修正的 MEPC.127(53)决议 MEPC.370(80)决议
	压载水记录簿 每一船舶均应在船上备有至少载有公约附录 II 规定信息的压载水记录簿。该记录簿可以是一种电子记录系统，或可以被合并到其它记录簿或系统中。压载水记录簿的记录事项应在完成最后一项记录后保留在船上至少两年；此后应在至少三年的期限内由公司控制。	2004 年 BWM 公约，第 B-2 条 经 MEPC.306(73)决议修正的 MEPC.127(53)决议 MEPC.370(80)决议
	压载水管理系统（BWMS）证书的型式认可 设有压载水管理系统的船舶应在船上备有一份型式认可证书的副本以供船上检查。如果型式认可证书的签发是基于另一主管机关的认可，应参考该型式认可证书。	BWMS 规则（MEPC.300(72)决议）； MEPC.125(53)决议； MEPC.174(58)决议； MEPC.279(70)决议
	关于燃油油污损害民事赔偿责任的保险或其他财务担保的证书 对每艘大于 1,000 总吨的船舶，在缔约国的有关主管当局确定该船已符合第 7 条第 1 款的要求后，应向其签发一份证书，证明按照本公约的规定维持的保	2001 年燃油公约，第 7 条

	险或其他财务担保有效。对于在缔约国登记的船舶，该证书应由该船舶登记国的有关主管当局签发或核准；对于没在缔约国登记的船舶，该证书可由任一缔约国的有关主管当局签发或核准。缔约国可授权某机构或其认可的组织签发第 7 条第 2 款中的证书。该强制保险证书的格式应符合公约附件所载的范本。	
	关于移除残骸赔偿责任的保险或其他财务担保的证书 对每艘 300 总吨及以上的船舶，在船舶登记国有关主管当局确定该船已符合第 12.1 的要求后，应向其签发一份证书，证明按照本公约的规定维持的保险或其他财务担保有效。对于在缔约国登记的船舶，该证书应由该船舶登记国的有关主管当局签发或核准；对于不在缔约国登记的船舶，该证书可由任一缔约国的有关主管当局签发或核准。该强制保险证书的格式应符合公约附件所载的范本。	2007 年内罗毕国际船舶残骸清除公约，第 12 条
2	除上述第 1 节所列证书外，客船还应携有：	
	客船安全证书 对客船经检查和检验并符合 1974 年 SOLAS 公约第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第 IV 章和第 V 章要求以及其他有关要求之后，应签发《客船安全证书》。应永久附有一份《客船安全证书的设备记录（格式 P）》。	1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	船长决策支持系统 所有客船，应在驾驶室设有一个处理紧急情况的决策支持系统。	1974 年 SOLAS 公约，第 III 章第 29 条
	搜救合作计划 适用公约第 I 章的客船应备有在紧急情况下与相应搜救机构合作的计划。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 7.3 条
	操作限制清单 适用公约第 I 章的客船，船上应保存一份该船所有操作限制的清单，清单中应包括对 SOLAS 任何一条规则的免除、航区限制、天气限制、海况限制、许用负荷限制、纵倾限制、航速限制以及其他任何限制，不论这些限制是由主管机关强制规定还是在设计或建造阶段就已制定。	1974 年 SOLAS 公约，第 V 章第 30 条
	特种业务客船安全证书， 特种业务客船舱室证书 根据《1971 年特种业务客船协定》的规定签发的《特种业务客船安全证书》。 《特种业务客船舱室证书》应根据《1973 年特种业务客船舱室要求议定书》的规定签发。	STP 71，第 5 条 SSTP 73，第 5 条
	关于乘客死亡和人身伤害赔偿责任的保险或其他财	经 2002 年 PAL 议定书修订的

	务担保的证书 对每艘核准载客大于 12 人的船舶，在缔约国的有关主管当局确定该船已符合第 4bis 条第 1 款的要求后，应签发一份证书，证明按照本公约的规定维持的保险或其他财务担保有效。对于在缔约国登记的船舶，该证书应由该船舶登记国的有关主管当局签发或核准；对于不在缔约国登记的船舶，该证书可由任一缔约国的有关主管当局签发或核准。缔约国可授权某机构或其认可的组织签发证书。证书的格式应符合公约附件所载的范本。 按照 A.988(24)决议，建议各国尽早有保留地批准雅典议定书，保有权利使签发和接受的保险证书附有在签发证书时按保险市场状况所可能需要的特殊例外和限制，例如生化条款和与恐怖主义有关的条款（第 2758 号通知书）。	1974 年 PAL，第 4bis 条； A.988(24)决议； 第 2758 号通知书
3	除上述第 1 节所列证书外，货船还应携有：	
	货船构造安全证书 对 500 总吨及以上的货船，经检验满足 1974 年 SOLAS 公约第 I/10 条所述关于货船检验的要求，并符合除关于灭火设备和防火控制图要求以外的第 II-1 章和第 II-2 章适用的要求，应签发《货船构造安全证书》。	1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	货船设备安全证书 对 500 总吨及以上的货船，经检验符合 1974 年 SOLAS 公约第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章和第 V 章以及公约任何其他有关要求，应签发《货船设备安全证书》。应永久附有一份《货船设备安全证书的设备记录（格式 E）》。	1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	货船无线电安全证书 对安装无线电装置（包括用于救生设备上的无线电装置）的 300 总吨及以上的货船，经检验符合 1974 年 SOLAS 公约第 IV 章以及公约任何其他有关要求，应签发《货船无线电安全证书》。应永久附有一份《货船无线电安全证书的设备记录（格式 R）》。	经 GMDSS 修正案修正的 1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	货船安全证书 对经检验符合经 1988 年议定书修订的 1974 年 SOLAS 公约第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第 IV 章和第 V 章以及公约其他有关要求的货船，可签发《货船安全证书》，以代替货船构造安全证书、货船设备安全证书和货船无线电安全证书。应永久附有一份《货船安全证书的设备记录（格式 C）》。	1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	船舶结构通道手册 本条适用于 2006 年 1 月 1 日或以后建造的 500 总吨及以上的油船，和第 IX 章第 1 条定义的 20,000 总吨	1974 年 SOLAS 公约，第 II-1 章第 3-6 条

	及以上的散货船。船上用于全面检查、近观检查和测厚用的通道，应在经主管机关批准的船舶结构通道手册中说明。船上应保留一份最新版本的船舶结构通道手册。	
	货物资料 托运人应在装货前向船长或其代表提供关于该货物的相应资料，此类资料以书面形式确认。在散货船中，上述资料应包括货物密度。	1974 年 SOLAS 公约，第 VI 章第 2 条和第 XII 章第 10 条； MSC/Circ.663 通函
	散货船手册 为使船长能防止船体结构中产生过大应力，装卸固体散装货物的船舶应配备一份 SOLAS 公约第 VI 章第 7.2 条所述的手册。该手册应由主管机关或其代表签署以表明其符合 SOLAS 公约第 XII 章第 4、5、6 和 7 条的适用要求。可不专设一份手册，而将所需资料纳入完整稳性手册。	1974 年 SOLAS 公约，第 VI 章第 7 条和第 XII 章第 8 条； BLU 规则
	谷物运输的批准文件和谷物装载手册 对每艘按《国际散装谷物安全运输规则》的规定装载的船舶，应签发一份批准文件。该文件应随同或包括在所提供的谷物装载手册之内，以使船长能满足该规则的稳性要求。	1974 年 SOLAS 公约第 VI 章第 9 条； 谷物规则第 3 节
	加强检验报告案卷 散货船和油船应具有一份符合 2011 年 ESP 规则附件 A/附件 B 的 A 部分/B 部分中 6.2 和 6.3 规定的检验报告案卷和支持性文件。	1974 年 SOLAS 公约，第 XI-1 章第 2 条； 2011 年 ESP 规则（经修正的 A.1049(27)决议）
	专用清洁压载舱操作手册 每艘在 1982 年 6 月 1 日或以前交船的载重量为 40,000 吨及以上的采用专用清洁压载舱的成品油油船，均应备有一份详细说明该系统并列有操作程序的《专用清洁压载舱操作手册》，该手册应使主管机关满意，并应包括 MARPOL 附则 I 第 18 条第 8.2 款所述技术条件中所列的全部资料。如果进行影响该专用清洁压载舱系统的变更，则该操作手册应作相应的修订。	MARPOL 附则 I，第 18.8 条； A.495(XII)决议
	状况评估计划（CAS）符合证明，CAS 最终报告和审核记录 对每艘根据状况评估计划（CAS）的要求进行检验并查明符合要求的油船，主管机关应签发符合证明。此外，经主管机关审核以签发符合证明的 CAS 最终报告的副本以及相关的审核记录的副本，应随符合证明一起存放船上。	MARPOL 公约附则 I，第 20 条和第 21 条； 经 MEPC.99(48)决议修正的 MEPC.94(46)决议； MEPC.112(50)决议； MEPC.131(53)决议； MEPC.155(55) 决 议 和 MEPC.236(65)决议
	分舱和稳性资料 应按认可的格式，向适用 MARPOL 公约附则 I 第 28 条的每艘油船提供为确保符合本条各项规定所需的	MARPOL 公约附则 I，第 28 条

	有关货油装载和分布的资料以及有关船舶符合本条规定的破舱稳性衡准能力的资料。	
	最近一次压载航行的排油监控系统记录 根据 MARPOL 公约附则 I 第 3 条第 4 款和第 5 款的规定, 每艘 150 总吨及以上的油船应装有一个经主管机关认可的排油监控系统。该系统应装有一个记录器, 以提供每海里排放升数和总排放量或含油量和排放率的连续记录。该记录应能鉴别时间和日期, 并应至少保存 3 年。	MARPOL 公约附则 I, 第 31 条
	排油监控 (ODMC) 操作手册 每艘设有排油监控系统的油船应具备有符合主管机关批准的操作手册的系统操作说明书。	MARPOL 公约附则 I, 第 31 条; A.496(XII)决议; 经 MEPC.24(22) 决议修正的 A.586(14)决议; 经 MEPC.240(65)决议修正的 MEPC.108(49)决议
	原油洗舱操作与设备手册(COW 手册) 每艘采用原油洗舱系统的油船, 均应备有一份详细说明该系统及设备并规定操作程序的《操作与设备手册》。该手册应使主管机关满意, 并应包括 MARPOL 公约附则 I 第 35 条所述技术条件中所列的全部资料。	MARPOL 公约附则 I, 第 35 条; MEPC.81(43)决议
	STS 作业计划和 STS 作业记录 从事 STS 作业的任何油船应不迟于 2011 年 1 月 1 日或以后进行的船舶第一次年度、中间或换证检验之日, 在船上携有一份规定如何进行 STS 作业的计划 (STS 作业计划)。每艘油船的 STS 作业计划应经主管机关认可。STS 作业计划应使用船上的工作语言写成。 STS 作业记录应在船上留存三年, 并随时可供检查。	MARPOL 公约附则 I, 第 41 条
	挥发性有机化合物 (VOC) 管理计划 对适用 MARPOL 公约附则 VI 第 15.1 条载运原油的液货船, 船上应备有一份 VOC 管理计划并予以执行。	MARPOL 公约附则 VI, 第 15.6 条
	稳性仪的认可文件 所有适用 IBC、IGC、BCH 和 GC 规则的船舶, 应在 2016 年 1 月 1 日或以后但不迟于 2021 年 1 月 1 日的初次计划换证检验时配备经主管机关认可的、能进行完整和破损稳性的符合性验证的稳性仪, 并考虑到国际海事组织建议的性能标准。主管机关应签发一份稳性仪的认可文件。	IBC 规则, 第 2.2.6 条; IGC 规则, 第 2.2.6 条; BCH 规则, 第 2.2.1.2 条; GC 规则, 第 2.2.4 条; 2008 年 IS 规则; MSC.1/Circ.1229; MSC.1/Circ.1461
	关于油污损害民事赔偿责任的保险或其他财务担保的证书 对每艘载运 2,000 吨以上散装货油的船舶, 均应签发一份证明其保险或其他财务担保有效的证书。该证	1969 年 CLC 公约, 第 VII 条

	书应由该船登记国的有关主管当局在确定该船已符合 CLC 公约第 VII 条 1 的要求之后签发或核准。	
	关于油污损害民事赔偿责任的保险或其他财务担保的证书 对每艘载运 2,000 吨以上散装货油的船舶，在缔约国的有关主管当局确定该船已符合第 VII 条 1 的要求之后，应签发一份证书，证明按 1992 年 CLC 公约的规定维持的保险或其他财务担保有效。对于在缔约国登记的船舶，该证书应由该船登记国的有关主管当局签发；对于不在缔约国登记的船舶，该证书可由任一缔约国的有关主管当局签发或核准。	1992 年 CLC 公约，第 VII 条
4	除上述第 1 节和第 3 节所列证书外，如适用，散装运输有毒液体化学物质物质的船舶还应携有：	
	国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（NLS 证书） 对驶往 MARPOL 公约其他缔约国管辖范围内的港口或装卸站的散装运输有毒液体物质的任何船舶，经按该公约附则 II 第 8 条的规定检验之后，应签发《国际防止散装运输有毒液体物质污染证书》（NLS 证书）。对化学品液货船，分别根据 BCH 规则和 IBC 规则的规定所签发的《散装运输危险化学品适装证书》和《国际散装运输危险化学品适装证书》，应与 NLS 证书具有同等的效力和得到同样的承认。	MARPOL 公约附则 II，第 9 条
	货物记录簿 散装运输有毒液体物质的船舶，均应备有一份符合附则 II 附录 II 规定格式的货物记录簿，不论其是作为船舶正式航海日志的组成部分，还是作为应经主管机关根据国际海事组织制定的指南批准的电子记录簿，或是以其他形式。	MARPOL 公约附则 II，第 15.1 条
	程序和布置手册（P & A 手册） 每艘核准散装运输有毒液体物质的船舶，均应持有一份经主管机关认可的程序和布置手册。	MARPOL 公约附则 II，第 14 条； 经 MEPC.62(35) 决议修正的 MEPC.18(22) 决议
	船上有毒液体物质海洋污染应急计划 每艘 150 总吨及以上核准散装运输有毒液体物质的船舶，均应持有一份经主管机关认可的船上有毒液体物质海洋污染应急计划。	MARPOL 公约附则 II，第 17 条； 经 MEPC.137(53) 决议修正的 MEPC.85(44) 决议
5	除上述第 1 节和第 3 节所列证书外，如适用，化学品液货船还应携有：	
	散装运输危险化学品适装证书 对国际航行化学品液货船，经初次检验或定期检验并符合 BCH 规则的有关要求，应签发《散装运输危险化学品适装证书》，该证书的标准格式见 BCH 规则附录。	BCH 规则，第 1.6 节

	注：按 MARPOL 公约附则 II 的规定，对 1986 年 7 月 1 日以前建造的化学品液货船，该规则是强制性的。	
	国际散装运输危险化学品适装证书 对国际航行化学品液货船，经初次检验或定期检验并符合 IBC 规则的有关要求，应签发《国际散装运输危险化学品适装证书》，该证书的标准格式见 IBC 规则附录。 注：按 1974 年 SOLAS 公约第 VII 章和 MARPOL 公约附则 II 的规定，对 1986 年 7 月 1 日或以后建造的化学品液货船，该规则是强制性的。	IBC 规则，第 1.5 节
6	除上述第 1 节和第 3 节所列证书外，如适用，气体运输船还应携有：	
	散装运输液化气体适装证书 对气体运输船，经初次检验或定期检验并符合 GC 规则的有关要求，应签发《散装运输液化气体适装证书》，该证书的标准格式见 GC 规则附录。	GC 规则，第 1.6 节
	国际散装运输液化气体适装证书 对气体运输船，经初次检验或定期检验并符合 IGC 规则的有关要求，应签发《国际散装运输液化气体适装证书》，该证书的标准格式见 IGC 规则附录。 注：按 1974 年 SOLAS 公约第 VII 章的规定，对 1986 年 7 月 1 日或以后建造的气体运输船，该规则是强制性的。	IGC 规则，第 1.4 节
	货物操作手册 船上应备有经批准的货物操作手册，包括紧急切断装置（ESD）和压力释放阀（PRV）应急隔离操作的相关程序。	IGC 规则，第 18.2.1 条和第 18.10.3.4 条
7	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，高速船还应携有：	
	高速船安全证书 对高速船，在初次检验或换证检验完成后并符合 1994 年 HSC 规则或 2000 年 HSC 规则的要求，应签发相应的《高速船安全证书》。	1974 年 SOLAS 公约，第 X 章第 3 条； 1994 年 HSC 规则，第 1.8 节； 2000 年 HSC 规则，第 1.8 节
	高速船营运许可证 对符合 1994 年 HSC 规则或 2000 年 HSC 规则 1.2.2 至 1.2.7 要求的高速船，应颁发相应的《高速船营运许可证》。	1994 年 HSC 规则，第 1.9 节； 2000 年 HSC 规则，第 1.9 节
8	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，载运危险货物的船舶还应携有：	
	对载运危险货物船舶特殊要求的符合证明 主管机关应为船舶提供一份适当的证明，作为其构造和设备符合 1974 年 SOLAS 公约第 II-2/19 条要求的证据。除固体散装危险货物外，对于被确定为第	1974 年 SOLAS 公约，第 II-2 章第 19.4 条

	6.2 和 7 类的货物和数量有限的危险货物，不要求危险货物证书。	
9	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，载运包装危险货物的船舶还应携有：	
	运输信息 与包装危险货物运输相关的信息和集装箱/车辆装箱证书应符合 IMDG 规则的相关规定，并可供港口国当局指定的人员或组织使用。	1974 年 SOLAS 公约，第 VII 章第 4.1 条
	危险货物舱单或积载图 每艘载运包装危险货物的船舶应具有一份特别清单或舱单，按 IMDG 规则的分类列出船上危险货物及其位置。每艘载运固体散装危险货物的船舶应具有一份特别清单或舱单，列出船上危险货物及其位置。一份标明所有危险货物的类别并表明其在船上位置的详细的积载图，可用于代替上述特别清单或舱单。离港前应备有一份上述单证的副本，以供港口国当局指定的个人或组织使用。	1974 年 SOLAS 公约，第 VII 章第 4.2 条和第 VII 章第 7-2.2 条； MARPOL 公约附则 III 第 4 条
10	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，载运 INF 货物的船舶还应携有：	
	国际运输 INF 货物适装证书 载运 INF 货物的船舶，除应符合 SOLAS 规则的任何适用要求外，还应符合《国际船舶安全运输密封包装放射性核燃料、钚和强放射性废料规则》（INF 规则）的要求，并应经过检验和备有国际运输 INF 货物适装证书。	1974 年 SOLAS 公约，第 VII 章第 16 条； INF 规则（经修正的 MSC.88(71)决议）1.3
11	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，核能船舶还应携有：	
	核动力装置操作手册 应编制一份与核动力装置有关的一切操作事项且着重于安全的全面详细的操作手册，作为操作人员在工作时的参考和指导。主管机关如对该操作手册满意，应予以认可。船上应保存一份操作手册的副本，且应始终保持更新。	1974 年 SOLAS 公约第 VIII 章第 8 条
	核能货船安全证书或核能客船安全证书，代替货船安全证书或客船安全证书 应对每艘核能船舶签发 SOLAS 公约第 VIII 章要求的证书。	1974 年 SOLAS 公约第 VIII 章第 10 条
12	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，极地水域营运船舶还应携有：	
	极地船舶证书 适用极地规则的每艘船舶均应船上携有一份有效的极地船舶证书。该证书应包括一份本规则要求的补充设备记录。	极地规则 I-A 部分第 1.3 节

	极地水域操作手册 (PWOM) 适用极地规则的每艘船舶均应在船上携有一份本规则 I-A 部分第 2.3 节所要求的极地水域操作手册 (PWOM)。	极地规则 I-A 部分第 2.3 节
13	除上述第 1、2 节或第 3 节所列证书外，如适用，使用气体或其它低闪点燃料的船舶还应携有：	
	维护保养程序，应急程序和操作程序 船上应配备所有气体相关装置的维护保养程序和资料，适当的应急程序和操作程序（包括一份适当详细的燃料操作手册）。	IGF 规则第 18.2 条
其他非强制性的证书和文件		
	特殊用途船舶	
	特殊用途船舶安全证书 经按 1983 年 SPS 规则和 2008 年 SPS 规则第 1.6 条的规定检验后，除 1983 年 SPS 规则和 2008 年 SPS 规则前言第 7 条规定的 SOLAS 证书外，还应签发一份《特殊用途船舶安全证书》。该证书的有效期限应取决于 1974 年 SOLAS 公约中关于货船的各项规定。如果为一艘小于 500 总吨的特殊用途船舶签发证书，则该证书上应注明按第 1.2 条规定所接受的放宽范围。 2008 年 SPS 规则适用于 2008 年 5 月 13 日或之后发证的不小于 500 总吨的特殊用途船舶。	1983 年 SPS 规则（经修正的 A.534(13)决议）； 2008 年 SPS 规则（经修正的 MSC.266(84)决议）； 1974 年 SOLAS 公约，第 I 章第 12 条； 1988 年 SOLAS 议定书，第 I 章第 12 条
	近海供应船	
	近海供应船符合证明 在确认船舶符合《2006 年近海供应船设计和建造指南》的规定后，应签发符合证明。	经 MSC.335(90) 决议修正的 MSC.235(82)决议
	近海供应船适装证书 在对《近海供应船运输和装卸散装危险和有毒液体物质规则》（《OSV 化学品规则》）适用的近海供应船进行初次检验后，应签发并适当签署《适装证书》以证明符合《OSV 化学品规则》的规定，该证书的标准格式参见（《OSV 化学品规则》）附录。按《OSV 化学品规则》签发的证书应与按 MARPOL 公约附则 II 第 7 条和 SOLAS 公约第 VII 章第 10 条和第 13 条签发的证书具有同等效力并得到同样的承认。	OSV 化学品规则（A.1122(30)决议）； MARPOL 公约附则 II，第 11.2 条
	潜水系统	
	潜水系统安全证书 经检验或检查后，对符合《潜水系统安全规则》要求的潜水系统，应由主管机关或其正式授权的任何个人或组织签发证书。在任何情况下，主管机关均应对该证书承担全部责任。	经 MSC.185(79) 决议修正的 A.831(19)决议第 1.6 节
	载客潜水艇	

	载客潜水艇安全符合证书 适用于改装后可以容纳旅客旨在水下观光并且旅客舱室内的大气压为 1 或接近 1 的潜水艇。 主管机关签发的《设计和建造证书》应附于安全符合证书之后。	经 MSC/Circ.1125 通函修正的 MSC/Circ.981 通函
	动力支承船舶	
	动力支承船舶构造和设备证书 对动力支承船舶，经按《动力支承船舶安全规则》1.5.1(a)的规定进行检验后，应签发该证书。	DSC 规则（经修正的 A.373(X) 决议）第 1.6 节
	海上移动式钻井平台	
	海上移动式钻井平台安全证书 对海上移动式钻井平台，经按《1979 年海上移动式钻井平台构造和设备规则》的规定进行检验后，或对 1991 年 5 月 1 日或以后但 2012 年 1 月 1 日以前建造的平台，经按《1989 年海上移动式钻井平台构造和设备规则》的规定进行检验后，或对 2012 年 1 月 1 日以后建造的平台，经按《2009 年海上移动式钻井平台构造和设备规则》的规定进行检验后，应签发该证书。	1979 年 MODU 规则（经修正的 A.414(XI)决议），第 1.6 节； 1989 年 MODU 规则（经修正的 A.649(16)决议），第 1.6 节； 2009 年 MODU 规则（经修正的 A.1023(26)决议），第 1.6 节
	地效翼（WIG）船	
	地效翼船安全证书 初次检验或换证检验完成后，对符合《地效翼船指南》要求的地效翼船，应签发《地效翼船安全证书》。	MSC.1/Circ.1592 通函
	地效翼船营运许可证书 主管机关应签发营运许可证书以证明符合《地效翼船指南》的规定。	MSC.1/Circ.1592 通函
	噪声级	
	噪声检验报告 适用于 SOLAS 公约第 II-1/3-12 条不适用的现有船舶。 每艘船舶均应按《船上噪声级规则》的规定编制一份噪声检验报告。	A.468(XII)决议第 4.3 节

”

第3章 货船设备安全证书的检验

2 初次检验/建造检验

原2.1改为：

“2.1 货船救生设备和其他设备的图纸和设计的审查应包括：

(1) 审查消防泵（包括应急消防泵^①，如适用）、消防总管、消防栓、消防水带和水枪以及国际通岸接头布置图；

(2) 核查灭火器的配备、规格和布置；

(3) 核查消防员装备包括自储式压缩空气呼吸装置、紧急逃生呼吸装置(EEBD)、演习期间所使用的呼吸器气瓶的船上充气装置或替换已使用气瓶的适当数量的备用气瓶的配备、规格和布置以及防爆型或本质安全型双向便携式无线电话的配备；

(4) 审查机器所处的灭火设备图；

(5) 审查机器处所的特别布置图；

(6) 核查机器处所（包括周期性无人值班机器处所）和设有焚烧炉的封闭处所的固定式探火和失火报警系统的配备；

(7) 核查起居和服务处所及控制站的固定式探火和失火报警系统和/或喷水器、探火和失火报警系统的配备；

(8) 核查起居和服务处所内带有油漆和/或易燃液体以及深油烹饪设备的处所的灭火系统的配备；

(9) 审查燃油、滑油和其他易燃油类阀的遥控关闭布置；

(10) 审查普通货物和危险货物装货处所内的防火布置图；

(11) 审查设计在露天甲板或其上方装载集装箱的船舶的防火布置图（如适用），包括水雾枪配备、移动式消防水炮（如适用）和所有必要的水带、配件和要求的固定装置，以及消防泵、消防总管、消防软管和消防栓的附加要求；

(12) 审查车辆处所、特种处所和滚装处所的防火布置图，包括装载储罐内备有自用压缩氢气或天然气的机动车辆货物的车辆运输船的消防安全布置（如适用）；

(13) 核查驾驶室的可视范围；

(14) 适用时，审查直升机设施的图纸，包括泡沫消防设备的图纸；

(15) 适用时，审查载运危险货物的特别布置图，包括供水、电气设备和布线、探火（包括抽烟探火系统，如适用）、通风、舱底排水、人员保护以及任何水雾系统；

(16) 审查救生艇筏和救助艇以及海上撤离系统（MES）（如适用）的配备与布置；

(17) 适用时，审查经批准的替代设计和布置文件；

(18) 审查救生艇筏的设计，包括其结构设备、附件、释放装置与回收设备以及登乘与降落装置；

(19) 核查救生设备所有有助于海上探测的部分具有国际规定的或鲜艳的红橙色，或一

① 参见《FSS规则第12章的统一解释》（MSC.1/Circ.1388通函）。

种同样鲜明易见的颜色；

(20) 审查救助艇的设计，包括其属具和降落与回收设备和装置；

(21) 审查遇险火焰信号和抛绳设备的配备、规格和存放以及船上通信设备与通用报警系统的配备；

(22) 审查救生圈（包括带有自亮灯、自发烟雾信号和可浮救生索的救生圈）、救生衣、救生服和抗暴露服的配备、规格和存放；

(23) 核查与救生衣一起穿着的救生服具有适当的标志；

(24) 审查集合与登乘站及通往集合与登乘站的走廊、梯道和出口的照明布置图，包括应急电源的供电；

(25) 审查航行灯、号型和声响信号设备的布置和规格图；

(26) 审查驾驶室设计图、导航系统及设备布置图和驾驶室程序；

(27) 核查以下导航设备的配备和规格（如适用）：白昼信号灯、磁罗经、首向传送装置、电罗经、电罗经复示器、雷达装置、自动识别系统、电子标绘仪、自动跟踪仪或自动雷达标绘仪、回声测深仪、航速和航程测量装置、舵角指示器、螺旋桨转速指示器、可变螺距螺旋桨的螺距和工作状态指示器、回转速率指示器、首向或航迹控制系统、GNSS接收器、陆上无线电导航系统和声响接收系统、应急操舵位置通信装置、哑罗经或罗经方位装置、航向和方位修正装置、驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)（如适用），以及电子海图显示和信息系統(ECDIS)包括备用装置（如适用）；

(28) 核查航行数据记录仪的配备和规格；

(29) 核查远程识别和跟踪系统的配备和规格；

(30) 核查引航员登离船装置、引航员软梯、组合装置（如适用）、进入船舶甲板和相关设备的通道及照明的布置图和规格；和

(31) 核查供港口和港口相关作业使用的登离船装置的配备，如舷门和舷梯。”

原2.2bis、2.3改为如下，其后各项编号依次加1：

“2.3 对于使用天然气作为燃料的货船（IGC规则涵盖的船舶除外）的救生设备和其他设备的图纸和设计审查，附加要求应包括：

(1) 审查探火和失火报警系统图以及消防布置图。

2.4 对于货船救生设备和其他设备，在建造期间和安装之后的检验应包括：

(1) 检查消防泵和消防总管以及消火栓、消防水带、水枪和国际通岸接头的布置，并核查每台消防泵（包括应急消防泵）都能单独操作以在船舶任何部位的两个不同的消火栓同时喷出两股水柱，而消防总管保持所需的压力；试验应急消防泵排量符合要求，如果应急消防泵为任何一个固定式灭火系统的主要供水设备，核查此应急消防泵具备该系统要求的排量^①；

(2) 对于设计为在露天甲板或其上方装载集装箱的船舶，试验水雾枪（如适用）、移动式消防水炮（如适用）并检查所有必要的水带、配件和要求的固定装置，试验移动式消防

^① 参见《FSS规则第12章的统一解释》(MSC.1/Circ.1388通函)。

水炮能安全地固定在船体结构上，并保证安全有效地运行，并试验所有要求的移动式消防水炮和消防水带的喷水器同时运行时，移动式消防水炮的水柱可以达到最高一层集装箱；

(3) 检查灭火器的配备和布置；

(4) 检查消防员装备包括自储式压缩空气呼吸装置、紧急逃生呼吸装置（EEBD）、演习期间所使用的呼吸器气瓶的船上充气装置或替换已使用气瓶的适当数量的备用气瓶的配备以及防爆型或本质安全型双向便携式无线电话的配备；

(5) 核查灭火系统的操作准备就绪及其维护状态；

(6) 检查机器处所、装货处所、车辆处所、特种处所和滚装处所的固定式灭火系统（如适用），并确认其安装试验合格且其操作装置有明确标记；

(7) 核查保护机器处所和货泵舱的固定式二氧化碳灭火系统（如适用），配备2套独立的控制装置，一套用于开启气体管道，另一套用于排放储存容器中的气体，均设置在明确标示为供特定处所使用的释放箱内；

(8) 检查机器处所内灭火设备和特别布置，并尽可能确认用于开启和关闭天窗、释放烟气、关闭烟囱和通风开口、关闭动力操纵门和其他门、停止通风和锅炉机械通风和抽风机（如适用），以及停止燃油泵和其他排放易燃液体的泵的遥控装置的操纵功能；

(9) 检查任何固定式探火和失火报警系统以及任何自动喷水器、探火和失火报警系统，以及任何抽烟探火系统，并确认其安装试验合格；

(10) 检查起居和服务处所内带有油漆和/或易燃液体以及深油烹饪设备处所的灭火系统，并确认其安装试验合格且其操作装置有明确标记；

(11) 检查燃油、滑油和其他易燃油类的布置，并试验燃油、滑油和其他易燃油类阀的遥控关闭功能以及装有燃油、滑油和其他易燃油类舱柜上阀门遥控关闭装置的操纵功能；

(12) 检查装货处所、车辆处所和滚装处所内的防火布置，包括装载储罐内备有自用压缩氢气或天然气的机动车辆货物的车辆运输船的消防安全布置（如适用），并尽可能适当确认各种开口的关闭装置的操纵功能；

(13) 对于装载储罐内备有自用压缩氢气或天然气的机动车辆货物的车辆运输船，检查适用于检测气体燃料的便携式气体探测器；

(14) 适用时，按经批准的文件规定的试验和检查要求，检查消防安全或救生设备和装置的替代设计和布置（如有）；

(15) 检查直升机设施，包括泡沫消防设备（如适用）；

(16) 适用时，检查载运危险货物的特别布置，包括核查电气设备和布线、通风、防护服和便携装置的配备以及供水、舱底排水和任何水雾系统的试验；

(17) 核查救生设备所有有助于海上探测的部分具有国际规定的或鲜艳的红橙色，或一种同样鲜明易见的颜色；

(18) 核查救生艇筏的配备和布置，并核查海上撤离系统（MES）和救助艇的配备和布置（如适用）；

(19) 安装后布放50%的MES；

(20) 检查每一救生艇筏，包括其属具；对于方便作舷对舷转移的救生筏，验证其重量小于185kg；

(21) 检查每一救生艇筏的登乘布置并试验每一降落设备, 包括过载试验、确定降落速度的试验以及在船舶最轻载航海吃水时降落每一救生艇筏到水面的试验, 对吊艇架式救生艇还需进行以5kn航速航行中降落救生艇的试验(如适用), 核查每一救生艇的回收;

(22) 检查每一MES的登乘布置(如适用), 并检查降落布置, 包括登乘站和水线之间的船侧应无开口, 复核与螺旋桨及其他救生设备的距离并确保其在存放位置尽可能免受恶劣气候引起的损坏;

(23) 检查每一救助艇, 包括其属具; 对于气胀式救助艇, 确认其存放时处于完全充气的状态;

(24) 检查每一救助艇的登乘和回收装置并试验每一降落和回收设备, 包括过载试验、确定降落和回收速度的试验, 并确保在船舶最轻载航海吃水时能使每一救助艇降落到水面并回收, 5kn航速航行中可降落;

(25) 试验救助艇和每一救生艇的发动机(如设置), 应能正常起动并能正车和倒车运行;

(26) 确认在救生艇筏及其降落站和救生设备的容器、支架、搁架及其他类似存放位置的附近有告示或标记;

(27) 检查遇险火焰信号和抛绳设备的配备和存放, 核查船上固定式通信设备(如有)的配备及其运行状况, 并试验通用报警系统操作装置;

(28) 检查救生圈(包括带有自亮灯、自发烟雾信号和可浮救生索的救生圈)、救生衣^①、救生服和抗暴露服的配备、布置和存放;

(29) 核查集合与登乘站及通往集合与登乘站的走廊、梯道和出口处的照明, 包括应急电源的供电;

(30) 检查航行灯、号型和声响信号设备的配备和布置(如适用), 并核查其运行状况;

(31) 核查所有电气设备与操舵磁罗经和标准磁罗经的最小安全距离均符合要求;

(32) 核查驾驶室内或其附近的电气和电子设备的电磁兼容性;

(33) 核查以下船载导航设备的配备和操作(如适用):

①磁罗经(包括检查其位置、运动和照明)和哑罗经或罗经方位装置;

②备有预定航行所必需的海图和航海出版物并已更新。如使用ECDIS, 电子海图已更新且所要求的备用系统已配备并更新;

③全球导航卫星系统接收器或陆上无线电导航系统;

④当驾驶室完全封闭时的声响接收系统;

⑤应急操舵位置的通信装置(如有);

⑥备用磁罗经;

⑦白昼信号灯;

⑧回声测深仪;

⑨雷达, 包括检查为确定通路和保护而设置的波导管和电缆, 并检查其显示装置以确认照明、所有控制器的正确运行和功能;

⑩使用适当试验设备检查电子标绘仪、自动跟踪仪或自动雷达标绘仪;

① 应考虑本法规第4篇第3章第7.2.1.5条的要求。

- ⑪ “对水”和“对地”航速和航程测量装置；
- ⑫ 向雷达、标绘仪和自动识别系统设备提供首向信息的首向传送装置；
- ⑬ 自动识别系统；
- ⑭ 电罗经，包括检查主装置的方位及所有复示器；
- ⑮ 舵角指示器；
- ⑯ 螺旋桨转速指示器；
- ⑰ 螺旋桨工作状态、推力和螺距指示器；
- ⑱ 回转速率指示仪；
- ⑲ 航向或航迹控制系统；
- ⑳ 驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)；
- (34) 核查航行数据记录仪的配备和运行；
- (35) 核查航行数据记录仪年度性能试验的记录；
- (36) 核查驾驶室可视范围；
- (37) 核查船上备有一份有效的远程识别和跟踪系统的符合性试验报告；
- (38) 核查引航员登离船装置、进入船舶甲板和相关设备的通道以及照明的配备，并核查引航员软梯和组合装置的操作；
- (39) 核查供港口和港口相关作业使用的登离船装置的配备，如舷门和舷梯；和
- (40) 适用时，核查测量空气中气体或氧气浓度的适当仪器连同详细使用说明书的配备。”

新增2.6（8）如下：

“（8）对于2024年1月1日或以后建造的船舶，检查设有泵、压缩机或其他潜在火源的燃料准备间的固定式灭火系统。”

3 年度检验

原3.1改为：

“3.1 货船救生设备和其他设备的现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查相应的货船设备安全证书或货船安全证书的有效性；
- (2) 适用时，核查国际散装运输危险化学品适装证书的有效性；
- (3) 适用时，核查国际散装运输液化气体适装证书的有效性；
- (4) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》；
- (5) 核查船长、高级船员和普通船员均持有符合STCW公约要求的证书；
- (6) 核查救生艇筏的配员和监督；
- (7) 确认船上备有经批准的替代设计和布置文件（如适用）；
- (8) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，且任何变化已在相应的证书上反映；
- (9) 确认防火控制图永久性展示，或者作为替代，已配备应急手册，且防火控制图或应急手册的副本可从甲板室外有明显标记的风雨密盒中得到；
- (10) 确认已配备维护保养计划；

- (11) 确认已配备培训手册和消防安全操作手册；
- (12) 核查上次检验以来船上是否发生过需要使用固定式灭火系统或手提式灭火器进行处置的火灾；
- (13) 适用时，核查船舶备有一份表明符合载运危险货物特殊要求的证明；
- (14) 适用时，确认船舶具有载运危险货物的特别清单、舱单或积载图；
- (15) 适用时，确认已配备惰性气体系统的使用说明手册，并根据压力和含氧量的记录核查该惰性气体系统的操作正确；
- (16) 适用时，确认船上备有救生艇释放和回收系统制造商或其代表之一提供的一份如实声明，确认成功完成对现有救生艇释放和回收系统的拆检并查明该系统符合本法规第4篇第3章附录2的4.4.7.6.4至4.4.7.6.6，或者，备有一份对现有救生艇更换释放和回收系统的安装验收声明；
- (17) 核查航海日志的记载，特别是：
- ① 上次全体船员集合进行救生和消防演习的日期，和上次进入封闭处所和进行救助演习的日期；
 - ② 表明在当时检查了救生艇属具且查明属具完好的记录；
 - ③ 最近一次救生艇扬出船舷外及最近一次各艇降落至水中的时间；
 - ④ 表明船员已接受适当的船上培训的记录；
 - ⑤ 表明对于乘客在船上的预定时间超过24h的航行，离港前或离港时已召集新登船乘客的记录；
- (18) 确认船上备有使用船上工作语言编写的救生设备培训手册和培训教具；
- (19) 确认船上备有救生设备的船上维护保养检查表和须知；
- (20) 确认已配备磁罗经自差表或曲线图，已妥善保存罗经自差记录簿并确认已展示雷达装置的盲区图；
- (21) 核查备有所有航行设备的操作手册和维护保养手册（如适用）；
- (22) 核查备有预定航行所必需的海图和航海出版物并已更新，并且如使用电子系统，设有所要求的备用系统；
- (23) 核查备有《国际信号规则》和最新的IAMSAR手册第III卷的副本；
- (24) 核查任何标识的引航员软梯投入使用及所进行的任何修理的记录和维护；
- (25) 核查备有供遇险船舶、飞行器或人员使用的说明救生信号的图表；
- (26) 核查已保持航行活动记录和每日报告；和
- (27) 确认备有连续概要记录。”

原3.2 (24) 改为：

“ (29) 检查并核查双向甚高频无线电话设备^①和搜救定位装置^②； ”

新增3.4 (7) 如下，其后各项编号依次顺延：

-
- ① 符合《经修订的救生艇便携式双向甚高频无线电话设备性能标准建议案》（MSC.149 (77)决议）第12.6段要求的过期原电池，只能用于检查和核查双向甚高频无线电话设备的运行状况。
- ② 该项目仅适用于与MSC.496(105)决议通过的SOLAS修正案相关的尚未按照MSC-MEPC.5/Circ.6通函重新签发证书的船舶。

“（7）对于2024年1月1日或以后建造的船舶，检查设有泵、压缩机或其他潜在火源的燃料准备间的固定式灭火系统；”

第4章 货船构造安全证书的检验

2 初次检验/建造检验

原2.1改为：

“2.1 货船船体、机械和设备的图纸和设计的审查应包括：

- (1) 审查船体图纸；
- (2) 对于船长为150m及以上的散货船（如适用），审查图纸以确认满足主管机关认可组织的适用结构要求，或主管机关的国家标准，并且这些要求/标准符合《散货船和油船目标型船舶建造标准》的功能要求；
- (3) 审查舱底排水泵和排水系统图；
- (4) 审查稳性资料和破损控制图；
- (5) 审查压载布置；
- (6) 对于散货船和液货船以外的货船（如适用），核查货舱水位探测器及其视觉和听觉报警的布置；
- (7) 审查机器设备布置图；
- (8) 审查电气设备布置图；
- (9) 适用时，审查经批准的替代设计和布置文件；
- (10) 审查周期性无人值班机器处所的布置图；
- (11) 审查起居处所、服务处所、控制站和机器处所的结构防火图，包括通风系统，以及燃油和滑油系统；
- (12) 审查装货处所的结构防火图，包括通风系统；
- (13) 审查脱险通道布置图；
- (14) 审查生活用气体燃料布置图；
- (15) 审查干舷甲板以下外板开口的布置；
- (16) 对设有直升机平台设施的船舶，审查该设施图；
- (17) 审查载运除散装固体和液体货物以外的所有货物、货物单元和货物运输单元船舶的货物系固手册；
- (18) 核查载运散装货物的装载手册；
- (19) 审查船长为150m及以上散货船的装载仪；
- (20) 适用时，确认散货船能满足其货舱进水时的破损稳性和结构强度的要求，包括其他结构要求；
- (21) 审查所有货舱和货物传输装置隧道的舱底水阱报警装置的性能；
- (22) 确认船舶的建造符合认可船级社的要求或等效的国家标准；
- (23) 适用时，确认船上配置的专用海水压载舱和船长150m及以上的散货船双舷侧处所设有防腐系统；
- (24) 适用时，审查油船和散货船的船舶结构通道手册；
- (25) 对于散货船，核查货舱、压载舱和干燥处所水位探测器及其听觉和视觉报警器的布置；
- (26) 对于散货船，核查位于防撞舱壁前方的排放和泵吸系统保持有效性的装置；
- (27) 审查船舶拖带和系泊设备具有足够的安全工作负荷，能够用于船舶正常操作情况下的所有拖带和系泊的计算书和图纸。对于3000总吨及以上的船舶，根据国际海事组织制定

的指南^①设计系泊装置并选择系泊设备（包括系泊索），并确认船上提供船舶特定的信息，包括偏差（如有）和

（28）核查使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施。”

原2.2（8）改为：

“（8）对于船长为150m及以上的散货船（如适用），审查图纸以确认满足主管机关认可组织的适用结构要求，或主管机关的国家标准，并且这些要求/标准符合《散货船和油船目标型船舶建造标准》的功能要求。”

原2.4改为：

“2.4 货船船体、机械和设备在建造期间和安装后检验应包括：

（1）确认干舷甲板以下的防撞舱壁是水密的，穿过防撞舱壁的管子上设置的阀门可以在干舷甲板以上操作，并且防撞舱壁上未设置门、人孔、通风管道口或任何其他开口；

（2）对于船长为150m及以上的散货船（如适用），审查图纸以确认满足主管机关认可组织的适用结构要求，或主管机关的国家标准，并且这些要求/标准符合《散货船和油船目标型船舶建造标准》的功能要求；

（3）适用时，确认干舷甲板以下的分舱舱壁为水密构造并经水密试验；

（4）确认每扇水密门均已经过试验；

（5）确认限界面水密完整性的布置和操纵水密门的装置与客船的要求总体一致并进行了类似的试验；

（6）用冲水或灌水试验确认水密甲板和围壁通道、隧道及通风管道的水密性；

（7）核查压载布置；

（8）对于散货船和液货船以外的货船，如适用，检查和试验货舱水位探测器及其视觉和听觉报警；

（9）确认每个水密舱室设置的每台舱底泵和舱底排水系统均能有效工作；

（10）确认位于干舷甲板上的封闭货物处所的排水系统能有效工作；目视检查排水设备是否堵塞或有其他破损，并确认使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施；

（11）对于2024年1月1日或以后建造的散货船和液货船以外的多货舱货船，检查和试验拟用于装载干货的每个货舱内的水位探测器或替代措施，及其听觉和视觉报警；

（12）当有要求时，进行倾斜试验；

（13）确认机器、锅炉和其他压力容器及有关管系和附件的安装和保护，已充分考虑到其运动部件、灼热表面和其他危害，使其对船上人员的危险性降至最低程度；

（14）确认即使在任一重要辅机不能工作时，推进机械仍能保持或恢复正常操作；

（15）确认已有措施能在无外来帮助的情况下使机器从瘫船状态运转起来；

（16）确认锅炉、机器的各部件、所有蒸气、液压、气动和其他系统以及有关的承受内部压力的附件已进行了相应试验，包括可能在主管机关或船级社的要求中规定的压力试验；

（17）确认已有措施确保在机器有超速危险时不超过安全速度；

（18）如可行，确认已有措施防止承受内部压力并可能承受超压危险的主机、辅机和其他机器的各部件产生超压；

（19）当有要求时，确认内燃机设有曲柄箱防爆安全装置且其布置可使对人员伤害的可能性降至最低程度；

① 《关于系泊布置设计及选择合适的系泊设备和装置以确保安全系泊的指南》（MSC.1/Circ.1619通函）。

(20) 确认主涡轮推进机械和主内燃推进机械（如适用）及辅机设有发生故障（例如滑油供应故障）时能自动关闭的装置，这类故障可能迅速导致机器完全停车、严重损坏或爆炸；

(21) 确认并记录机器在足够的时间内使推进器换向并在合理的距离内使船舶停止的能力，包括操纵或停船的补充措施的有效性^①；

(22) 确认主操舵装置和辅助操舵装置的布置可使其中之一在发生故障时，不会导致另一装置不能工作^②；

(23) 适用时，确认操舵装置的重要部件持久润滑或设有润滑装置；

(24) 确认在操舵装置液压系统中能被隔断和由于动力源或外力作用能产生压力的任何部件均已设置安全阀，且安全阀的调定压力不超过设计压力；

(25) 确认主操舵装置能在最大营运前进航速下操纵船舶，并能在船舶最深航海吃水和以最大营运前进航速航行时将舵自一舷35°转至另一舷35°，以及在相同条件下在28s内将舵自一舷35°转至另一舷30°^③，或在最深航海吃水时演示不可行时，使用替代许用航行试验装载工况^④；

(26) 确认辅助操舵装置能在可航航速下操纵船舶，能在紧急情况时迅速运行，并能在船舶最深航海吃水和以最大营运前进航速的一半或7kn（取大者）前进时，在60s内将舵自一舷15°转至另一舷15°^⑤，或如不可行，使用替代许用航行试验装载工况^⑥；

(27) 确认当电源发生故障后恢复供电时，主操舵装置和辅助操舵装置的动力设备能自动重新起动，并能从驾驶室某一位置对其进行操作，且任何一台操舵装置的动力设备发生动力故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；

(28) 如主操舵装置配备两台或以上相同的动力设备且不设置辅助操舵装置，确认其管系或其中一台动力设备发生单项故障后，此故障能被隔离，使操舵能力能够保持或迅速恢复^⑦；

(29) 确认从驾驶室和舵机舱均能操纵的主操舵装置的控制系统的工作状况令人满意；

(30) 如主操舵装置配备两台或以上相同的动力设备且不设置辅助操舵装置，确认设置在驾驶室的两套独立的控制系统的工作状况令人满意；

(31) 确认辅助操舵装置的控制系统在舵机舱内的操作，以及如为动力操纵，则在驾驶室的操作令人满意，并确认后者独立于主操舵装置的控制系统；

(32) 确认任何主操舵装置和辅助操舵装置的控制系统能从驾驶室的某一位置进行操纵，并在舵机舱内设有将其与所操纵的操舵装置断开的装置，且当电源供电发生故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；

(33) 确认电力线路和操舵装置控制系统以及相关部件、电缆和管道在其整个长度范围内尽可能予以分离；

(34) 确认驾驶室与舵机舱之间的通信设施运行正常，并确认当船舶设有应急操舵位置时，以电话或其他通信方式将首向信息以及可视罗经读数传递至应急操舵位置；

(35) 确认如果主操舵装置由动力操纵，舵角位置在驾驶室的显示独立于操舵控制系统，并在舵机舱也给出该舵角位置；

(36) 确认液压操舵装置的每一贮存器在驾驶室和机器处所内的听觉和视觉低位报警装置运行正常，并至少有一个动力执行系统（包括贮存器）能在舵机舱内通过配有固定管系的固定储存柜（该柜设有液位指示器）进行再充液；

(37) 确认舵机舱易于到达并尽可能与机器处所分开，且有适当的布置以确保在安全条件下到达操舵装置和控制器的通道；

① 对于安装了替代推进和操舵装置而非传统装置（例如，但不限于全方位推进器或喷水推进系统）的船舶，参见《SOLAS公约第II-1/28条、第II-1/29条和第II-1/30条的统一解释》（MSC.1/Circ.1416/Rev.1通函）。

② 参见《SOLAS第II-1/29.3和29.4条统一解释》（MSC.1/Circ.1536通函）。

- (38) 确认电动和电动液压操舵装置在驾驶室和主机控制位置设有显示电动机运转的装置, 以及主机控制位置的过载报警和三相供电单相失电报警装置处于良好的运行状态;
- (39) 确认船舶推进和安全所必需的主机和辅机设有有效的操作和控制装置;
- (40) 如拟从驾驶室遥控推进机械, 确认设有适当的装置, 如有必要并包括控制、监视、报告、报警和安全措施;
- (41) 确认从机器控制室操纵主机和其他机器的布置令人满意;
- (42) 确认在一般情况下配备人工越控自动控制的装置, 并且任何故障均不致妨碍人工越控的使用;
- (43) 确认燃油和废气锅炉、非燃烧蒸气发生器、蒸气管系和空气压力系统均设有适当的安全装置;
- (44) 确认机器处所的通风运行良好;
- (45) 适用时, 确认机器处所内的防噪声措施是有效的; 或确认船舶的构造按MSC.337(91) 决议通过并经修正的《船上噪声级规则》降低船上噪声并保护人员免受噪声伤害;
- (46) 确认在机器处所和驾驶室均能显示指令和回令的机舱车钟运行令人满意;
- (47) 确认驾驶室和机器处所之间的副通信设施的运行也令人满意, 并且在其他控制发动机的位置也有适当的通信设施;
- (48) 确认在轮机员居住舱室内可清晰地听到轮机员报警信号;
- (49) 确认为防止在压力作用下可能从任何油泵、过滤器或加热器漏出的任何油与热表面接触所采取的预防措施是有效的;
- (50) 确认用于确定任一油舱所存油量的装置处于良好工作状态;
- (51) 确认在任一油舱或燃油系统的任何部分, 包括注油管, 为防止超压而设置的装置处于良好工作状态;
- (52) 确认首尖舱不拟用于装载燃油、滑油和其他易燃油类;
- (53) 确认电气设备, 包括主电源和照明系统已按批准的图纸安装;
- (54) 确认已配备一独立的应急电源且对有关系统的供电令人满意;
- (55) 确认每一应急发电机组的起动装置令人满意;
- (56) 确认对触电、电气火灾及其他电气灾害已采取了预防措施;
- (57) 确认周期性无人值班机器处所的布置令人满意, 特别是:
- ① 核查火灾预防措施(如适用), 并测试报警装置;
 - ② 核查防止浸水的装置;
 - ③ 核查驾驶室的推进机械控制装置;
 - ④ 确保主机控制室或其控制位置(视具体情况而定)和驾驶室及轮机员居住舱室之间已设置语音通信设备并且有效;
 - ⑤ 核查报警系统具有随机测试功能;
 - ⑥ 核查已设置在严重故障时自动关闭机器或锅炉的装置并测试报警装置;
 - ⑦ 确保对机器、锅炉和电气设备规定了适当的特殊要求;
- (58) 适用时, 按经批准的文件规定的试验和检查要求, 检查机器或电气装置或低闪点燃料储存和分配系统或消防安全的替代设计和布置(如有);
- (59) 确认起居处所、服务处所、控制站和机器处所内的结构防火的所有方面, 包括通风系统都已按批准的图纸安装, 试验所有通风系统通风管道的挡火闸和主要进风口、出风口关闭装置的操纵, 并证实动力通风能够从通风处所外部予以停止;
- (60) 确认装货处所内的结构防火的所有方面, 包括通风系统都已按批准的图纸安装, 试验所有通风系统通风管道的挡火闸和主要进风口和出风口关闭装置的操纵, 并证实动力通

风能够从通风处所外部予以停止；

(61) 确认梯道和梯子布置成为提供从所有起居处所和除机器处所以外的通常有船员工作的处所通往开敞甲板并继而到达救生艇和救生筏处的脱险通道，特别是：

- ① 在起居处所的各层，从每一限界处所或处所群至少有两个相互远离的脱险通道；
- ② 在最低开敞甲板以下，主要脱险通道是梯道(第二脱险通道是围壁通道或梯道)；
- ③ 在最低开敞甲板以上，脱险通道是通往开敞甲板的梯道或门或这两者的结合；
- ④ 无线电报站有直接通往开敞甲板的通道，或有两个出入口，其中之一是尺寸足够的舷窗或窗；

(62) 确认每一A类机器处所有两个相互远离的脱险通道以及适用时，自该处所下部提供防火遮蔽，并确认其他机器处所有适当的逃生通道，如适用，位于A类机器处所内的机器控制室和主工作间有两个脱险通道；

(63) 检查生活用气体燃料的布置；

(64) 适用时，确认直升机平台设施的所有方面都已按批准的图纸安装；

(65) 确认所安装的材料不含石棉^①；

(66) 确认散货船的专用海水压载舱配有有效的防腐系统，如硬涂层。

(67) 适用时，确认所有类型船舶的专用海水压载舱和船长为150m及以上散货船内的双舷侧处所已根据经修正的海安会MSC.215(82)决议进行涂装；

(68) 评审涂层技术文件之前^②：

- ① 核查技术规格书和符合证明或型式认可证书符合标准；
- ② 核查代表性包装桶上的涂料标识与技术规格书标定的涂料一致；
- ③ 核查检查员符合资格标准；
- ④ 核查检查员关于表面处理和涂层涂装的报告表明符合生产商的技术规格和符合证明或型式认可证书；和
- ⑤ 监控涂层检查要求的执行。

(69) 评审涂层技术文件；

(70) 确认油船和散货船(如适用)进入货舱和其他处所的通道符合船舶结构通道手册中的布置；

(71) 对于散货船，检查并试验其货舱、压载舱和干燥处所水位探测器及其听觉和视觉报警器；

(72) 对于散货船，核查位于防撞舱壁前方的排放和泵吸系统保持有效性的装置；

(73) 确认散货船配有装载仪且其性能良好；

(74) 确认船舶识别号永久性标记；

(75) 确认拖带和系泊设备正确标有与其安全操作有关的任何限制；和

(76) 适用时，确认船上备有适当的便携式气体测试仪，为所有这种仪器提供适当的校准装置^③；且核查试验和校准的适当性。”

原 2.5 (2) 改为：

“(2) 对于船长为 150m 及以上的散货船(如适用)，审查图纸以确认满足主管机关认可组织的适用结构要求，或主管机关的国家标准，并且这些要求/标准符合《散货船和油船目标型船舶建造标准》的功能要求；”

3 年度检验

① 参见《SOLAS公约第II-1/3-5条的统一解释》(MSC.1/Circ.1379通函和MSC.1/Circ.1426/Rev.1通函)。

② 参见经MSC.557(108)修订的《所有类型船舶专用海水压载舱和散货船双舷侧处所保护涂层性能标准》(MSC.215(82)决议)。

③ 参见《SOLAS公约第XI-1/7条的统一解释》(MSC.1/Circ.1561通函)。

原3.1改为：

“3.1 货船船体、机械和设备的现有证书和记录的检查应包括：

- (1) 核查相应的货船构造安全证书或货船安全证书的有效性；
- (2) 如船舶入某一船级社的船级，核查入级证书；
- (3) 适用时，核查国际散装运输危险化学品适装证书的有效性；
- (4) 适用时，核查国际散装运输液化气体适装证书的有效性；
- (5) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》；
- (6) 核查船长、高级船员和普通船员均持有符合STCW公约要求的证书；
- (7) 适用时，确认船上备有《船上噪声级规则》所要求的噪声检验报告；
- (8) 适用时，确认船上备有经批准的替代设计和布置文件；
- (9) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映；
- (10) 核查船舶备有具体的应急拖带程序；
- (11) 确认船上备有稳性资料，包括破损稳性（如适用）和破损控制图以及破损控制手册；
- (12) 适用时，从航海日志条目确认在航行中要求关闭的用作大型货物处所内部分隔的水密门或跳板保持关闭；
- (13) 确认船上备有操纵手册，并确认操纵资料在驾驶室展示；
- (14) 通过航海日志记载核查已进行过操舵装置的试验和应急演练；
- (15) 核查由主管机关确定的对锅炉和其他受压容器的例行检验已按要求进行，且安全装置，诸如锅炉安全阀已经过试验；
- (16) 适用时，核查船体和机械已按主管机关或船级社认可的循环检验计划接受检验；
- (17) 适用时，确认船上备有加强检验报告和状况评估报告的完整卷宗^①；
- (18) 确认船上备有适当的材料安全数据单；
- (19) 确认散货船备有本法规第4篇第6章第7.2条所要求的装/卸手册；
- (20) 确认1999年7月1日以前建造的船长为150m及以上，设计为载运密度为1,780kg/m³及以上的固体散装货物的单舷侧结构散货船在本法规第4篇第12章第3条规定的实施日期之后，具有足够稳性和强度承受最前部货舱的进水；
- (21) 确认船上备有载运除散装固体和液体货物以外的所有货物、货物单元和货物运输单元船舶的认可货物系固手册；
- (22) 确认船上备有载运散装货物的装载手册；
- (23) 适用时，确认油船和散货船备有船舶结构通道手册；
- (24) 确认所进行的结构改建（如有）已经船级社批准并在船上保存的建造完工图纸上报告；
- (25) 适用时，确认船上备有并保存涂层技术档案；
- (26) 适用时，确认保护涂层的维护包括在全船维护系统内；
- (27) 适用时，确认原油油船上已备有经主管机关验证的技术文件；
- (28) 适用时，确认船长为150m及以上的油船和散货船上备有船舶建造案卷并保持更新^①；”

原3.2改为：

“3.2 货船船体^②、机械和设备的年度检验应包括：

^① 参见《2011年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则》（经修正的A.1049(27)决议）。

^② 参见《2011年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则》（经修正的A.1049(27)决议）附件A。

- (1) 从总体上且在所有可见的部位检查船体及其关闭装置；
- (2) 在目力所及范围内检查锚泊和系泊设备并确认船上备有系泊设备的检查和维护记录以及系泊索的检查和更换记录；对于2007年1月1日以后建造的船舶，额外确认拖带和系泊设备正确标有与其安全操作有关的任何限制；
- (3) 适用时，对于船长为150m及以上的散货船按船舶建造案卷检查船舶结构，并考虑经识别的需要特别注意的区域；
- (4) 在目力所及范围内检查防撞舱壁和其他水密舱壁；
- (5) 检查和试验（就地和遥控）水密舱壁上所有的水密门；
- (6) 检查干舷甲板以下外板上关闭开口的布置；
- (7) 核查压载布置；
- (8) 检查每台舱底泵并且确认每一水密舱室的舱底排水系统均合格；
- (9) 确认干舷甲板上的封闭货物处所的排水系统合格；目视检查排水设备是否堵塞或其他破损，并确认使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施；
- (10) 确认机器、锅炉和其他受压容器及有关的管系和附件的安装和保护，已充分考虑到其运动部件、灼热表面和其他危害，使其对船上人员的危险性降至最低程度；
- (11) 确认即使在任一重要辅机不能工作时，推进机械仍能保持或恢复正常操作；
- (12) 确认已有措施能在无外来帮助的情况下使机器从瘫船状态运转起来；
- (13) 对机器、锅炉、所有蒸气、液压、气动和其他系统及其有关附件进行一次全面检查，查看其是否得到妥善维护保养，特别是注意火灾和爆炸危险；
- (14) 检查和试验主操舵装置和辅助操舵装置及其有关设备和控制系统的操纵；
- (15) 确认驾驶室与舵机舱之间的通信设施和舵角指示器的运行令人满意；
- (16) 确认当船舶设有应急操舵位置时，有向应急操舵位置传递首向信息的装置，以及（如适用）提供可视罗经读数的装置；
- (17) 确认液压动力操纵、电动和电动液压的操舵装置所要求的各种报警装置的运行令人满意，并且确认液压动力操纵的操舵装置的再充液装置得到维护保养；
- (18) 检查船舶推进和安全所必需的主机和辅机的操作装置，适用时包括从驾驶室遥控推进机械的装置（包括控制、监视、报告、报警和安全措施）以及从机器控制室操作主机和其他机器的装置；
- (19) 确认机器处所的通风运行良好；
- (20) 适用时，确认机器处所内的防噪声措施是有效的；或确认船舶的构造按MSC.337(91)决议通过并经修正的《船上噪声级规则》降低船上噪声并保护人员免受噪声伤害；
- (21) 确认机舱车钟、驾驶室和机器处所之间的副通信设施以及与发动机的任何其他控制位置的通信设施的运行均令人满意；
- (22) 确认在轮机员居住舱室内可清晰地听到轮机员报警信号；
- (23) 尽可能在运行状态中对电气设备进行目视检查，包括主电源和照明系统；
- (24) 尽可能确认应急电源（包括其起动装置）、由其供电的系统的运行以及它们的自动运行（如适用）；
- (25) 全面检查所采取的防止触电、电气火灾及其他电气灾害的预防措施得到保持；
- (26) 检查周期性无人值班机器处所的布置，特别是抽查报警、自动功能和停车功能试验；
- (27) 适用时，按经批准的文件规定的试验、检查和维护要求，检查机器或电气装置、低闪点燃料储存和分配系统或消防安全的替代设计和布置（如有）；
- (28) 尽可能确认结构防火未作改动，检查所有手动和自动防火门并证实其操纵功能，试验所有通风系统通风管道的挡火闸和主要进风口和出风口的关闭装置以及试验从通风处所外部停止动力通风系统的装置；

- (29) 确认起居处所、机器处所和其他处所的脱险通道令人满意；
- (30) 检查直升机设施；
- (31) 检查生活用气体燃料的布置；
- (32) 适用时，目视检查位于最深载重线以下管系中所有非金属膨胀接头的状况，以及检查相关服务记录；
- (33) 适用时，尽可能在检查油船和散货船的内部处所时确认装货处所和其他处所的出入通道保持良好状态；
- (34) 确认未在船上安装含有石棉的新材料^①；
- (35) 检查所有货舱和货物传输装置隧道的舱底水阱报警装置的性能；
- (36) 对于散货船，检查货舱、压载处所和干燥处所水位探测器及其听觉和视觉报警器；
- (37) 对于散货船，核查位于防撞舱壁前方的排放和泵吸系统保持有效性的装置；
- (38) 确认船舶识别号永久性标记；
- (39) 适用时，确认船上备有适当的便携式气体测试仪^②，为所有这种仪器提供适当的校准装置^③；且核查试验和校准的适当性；
- (40) 对于散货船和液货船以外的货船，适用时，检查货舱水位探测器及其听觉和视觉报警器；
- (41) 适用时，确认船上专用海水压载舱内以及布置在船长为150 m及以上散货船双舷侧处所内的涂层系统得到维护保养，并且维护保养、修理和局部重新涂装记录在涂层技术档案中；
- (42) 确认1999年7月1日以前建造且对载运密度为1,780kg/m³及以上货物有限制的散货船，在其船中部标有一个永久性三角形标记；和
- (43) 确认散货船配有装载仪且其性能良好。”

① 参见《SOLAS公约第II-1/3-5条的统一解释》(MSC.1/Circ.1379和MSC.1/Circ.1426/Rev.1通函)。

② 参见《便利选择SOLAS公约第XI-1/7 条要求的围蔽处所便携式气体测试仪指南》(MSC.1/Circ.1477通函)。

③ 参见《SOLAS公约第XI-1/7条的统一解释》(MSC.1/Circ.1561通函)。

第6章 货船无线电安全证书的检验

2 初次检验/建造检验

原2.2改为：

“2.2 货船无线电装置，包括救生用无线电设备，船舶在建造期间和安装后的检验应包括：

- (1) 检查每一无线电设备的位置、性能和电磁保护及其照明；
- (2) 确认与船舶申报的作业海区有关的无线电设备的配备，同时确认所申报的保持功能要求可行的方法；
- (3) 确认有至少2台分开和独立的装置，每台装置具有能使用不同的无线电通信业务从正常的航行位置发送船对岸遇险警报的能力；
- (4) 检查所有天线，包括：
 - ① 目视检查所有天线，包括经认可的移动卫星服务天线，以及馈线位置是否恰当且无缺陷；
 - ② 核查所有天线的绝缘和安全性。
- (5) 检查备用电源，包括：
 - ① 核查有足够的能使基本设备或双套设备运行1h或6h（根据需要）；
 - ② 当备用电源是蓄电池时：
 - (a) 核查其位置和布置；
 - (b) 适当时，采用相对密度计（比重计）或电压测量检查其状况；
 - (c) 电池充完电后，要求无线电设备在最大负荷情况下，核查电池电压及放电电流；
 - (d) 核查充电器在10h之内将备用电池重新充满电；
- (6) 检查甚高频（VHF）无线电收发机，包括：
 - ① 核查6、13和16频道的操作情况；
 - ② 核查频率容限、发射线质量以及无线电频率功率输出；
 - ③ 核查控制装置的正确操作，包括控制装置的优先权；
 - ④ 核查设备，在主电源、应急电源（如有时）和备用电源供电的情况下能正常运行；
 - ⑤ 核查为航海安全而配备的甚高频（VHF）控制装置，或手提式甚高频（VHF）设备的运行；
 - ⑥ 核查与岸站或其他船舶空中联系的正确运行；
- (7) 检查甚高频（VHF）、数字选择呼叫（DSC）控制器，以及70频道DSC值班接收机，包括：
 - ① 实施停止发射状况下的检查，以确认海上移动业务识别系统已正确编入设备的程序；
 - ② 船上双套设备或专用试验设备发出常规的或试验性呼叫的方式通过向岸站、其他船舶进行试验，核查其正确的发射功能；
 - ③ 船上双套设备或专用试验设备接收常规的或试验性呼叫的方式通过岸站、其他船舶进行试验，核查其正确的接收功能；
 - ④ 核查甚高频（VHF）/数字选择呼叫（DSC）警报的可听性；
 - ⑤ 核查设备在主电源、应急电源（如有时）和备用电源供电的情况下能正常运行。
- (8) 检查中频/高频（MF/HF）无线电话设备，包括：
 - ① 核查设备在主电源、应急电源（如有时）和备用电源供电的情况下能正常运行；
 - ② 核查在所有适用频带的天线调谐；
 - ③ 核查设备在所有适用频带上是否处于频率容限之内；

- ④ 通过与岸站联系和/或测量发射线质量和无线电频率功率输出的方式, 核查正确的操作;
 - ⑤ 在所有合适频带通过对已知电台进行监听, 以检查接收机的性能;
 - ⑥ 如果在驾驶室外面也配备了控制装置, 核查驾驶室的控制装置具有启动遇险警报的第一优先权。
- (9) 检查HF无线电设备, 包括:
- ① 核查设备在主电源、应急电源(如有时)和备用电源供电的情况下能否正常运行;
 - ② 确认正确的海上移动业务识别系统已编入设备的程序中;
 - ③ 核查停止发射状态下的自测程序;
 - ④ 如果岸上规则允许使用MF/HF发射, 通过在MF和/或HF上向岸站进行试验性呼叫, 以检查其运行情况;
 - ⑤ 核查MF/HF数字选择呼叫(DSC)的声响报警。
- (10) 检查MF/HF的DSC值班接收机, 包括:
- ① 确认只在遇险和安全DSC频率进行值守;
 - ② 核查在进行MF/HF无线电发射机操作时保持连续监视;
 - ③ 通过检查最近的打印件或试验性警报/呼叫, 核查其运行正确。
- (11) 检查经认可的移动卫星服务船舶地面站, 包括:
- ① 核查设备在主电源、应急电源(如有时)和备用电源供电的情况下能正常运行, 并检查当要求船舶的航海或其他设备连续发出信息时, 确认该信息在船舶主电源或应急电源出现故障的情况下仍能得到保持;
 - ② 可能时, 通过经认可试验程序核查遇险报警功能;
 - ③ 通过检查最近的打印件或以试验呼叫方式核查其正确的运行。
- (12) 检查MSI和SAR相关信息的接收器, 包括:
- ① 适用时, 检查航行警告接收机(NAVTEX)设备, 通过监听所收到的信息或检查最近的复制件的方式核查其正确的运行, 和运行自测程序(如有时);
 - ② 适用时, 检查增强群呼设备, 通过监听所接收信息或检查最近的复制件的方式核查其运行和海区正确, 和运行自测程序(如有时);
 - ③ 适用时, 检查用于接收通过HF向船舶发送的航行警告、气象警告及紧急信息的窄带直接印字电报(NBDP)广播的设备; 通过监控正在接收的信息或查看最近的打印记录, 检查其运行是否正常; 若设备具备自检功能, 应执行自测试程序;
- (13) 检查卫星应急无线电示位标(EPIRB)^①, 包括:
- ① 检查其自由漂浮, 操作位置和安装;
 - ② 进行目视检查;
 - ③ 核查浮力系绳连接牢固且状态良好;
 - ④ 核查EPIRB位置处的手动操作图示说明清晰可见;
 - ⑤ 运行EPIRB自测程序, 包括GNSS自测, 如适用;
 - ⑥ 核查EPIRB的唯一识别码已清楚地标注在设备外部, 并且如可能, 对EPIRB的

① 参见《经修订的406MHz卫星应急无线电示位标(EPIRB)年度测试指南》(MSC.1/Circ.1040/Rev.2通函)。

唯一识别码解码以确认其正确并且与由主管机关授予的或代表主管机关授予的EPIRB的唯一识别码一致；

- ⑦ 如适用，核查AIS标识已清楚地标注在设备外部，并且如可能，对AIS标识解码以确认其正确并且与由主管机关授予的或代表主管机关授予的标识一致；
- ⑧ 如果EPIRB中编入了MMSI号，核查其与授予船舶的MMSI号一致；
- ⑨ 核查蓄电池失效日期；
- ⑩ 核查静水压力释放器（如有）及其失效日期；
- ⑪ 在未向卫星发射遇险信号的情况下，核查工作频率的发射状况，以及在406MHz上的信号编码和存放；
- ⑫ 核查EPIRB已进行年度测试，已按不超过5年的间隔期进行岸基维护（如适用）；
- ⑬ 如可能，在未向卫星发射遇险信号的情况下，核查工作频率的发射状况，以及在121.5MHz上的导航信号编码和存放。

（14）检查双向甚高频VHF无线电话设备^①，包括：

- ① 通过其他固定或手提VHF装置的试验，核查在16频道及另一频道上的运行正确；
- ② 如使用充电电池，检查其充电装置；
- ③ 如使用一次性电池，核查其失效日期；
- ④ 适当时，核查设在救生艇筏内的任何固定装置。

（15）检查雷达SART或AIS-SART，包括：

- ① 检查位置和安装；
- ② 监测船舶的9GHz雷达或船上安装的AIS的响应；
- ③ 检查电池失效日期。

（16）检查所备的试验设备及备件，以确保其能满足在船舶所营运海区的要求，同时检查为保持功能要求可行性的申报项目。

（17）核查能连续自动向所有双向通信设备提供船位信息。”

① 符合《经修订的救生艇筏便携式双向甚高频无线电话设备性能标准建议案》（MSC.149 (77) 决议）第12.6 段要求的过期原电池，只能用于检查和核查双向甚高频无线电话设备的运行状况。

3 周期检验

原 3.1 改为：

“3.1 货船无线电装置，包括救生用无线电设备，其现有证书及其他记录检查应包括：

- (1) 核查相应的货船无线电安全证书或货船安全证书的有效性；
- (2) 适用时，核查国际散装运输危险化学品适装证书的有效性；
- (3) 适用时，核查国际散装运输液化气体适装证书的有效性；
- (4) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》；
- (5) 核查船上备有足够资料以能对设备正确操作和维护；
- (6) 核查船长、高级船员和普通船员均持有符合STCW公约要求的证书；
- (7) 确认任何新的设备在安装以前已获认可，并确认未发生任何可能影响其证书有效性的变化；
- (8) 确认自上次检验以来，一直按主管机关满意并符合无线电规则要求的方式进行记录；
- (9) 核查蓄电池的实际容量最近12个月内已在港口予以鉴定的书面证据；
- (10) 确认满足本章2.3的规定；
- (11) 核查已对卫星应急无线电示位标（EPIRB）进行年度测试，已按不超过5年的间隔期在岸上进行了维护（如适用）。”

第7章 国际载重线证书或国际载重线免除证书的检验

2 初次检验/建造检验

原 7.2.2 (11)、(14) 改为：

“ (11) 检查舷窗、风暴盖、窗和天窗；

(14) 检查 “A” 型干舷船舶、增加或减少干舷的 “B” 型船舶的特殊要求； ”

3 年度检验

原 3.1 改为：

“ 3.1 载重线的现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查相应的货船构造安全证书或货船安全证书的有效性；
- (2) 核查国际载重线证书或国际载重线免除证书的有效性；
- (3) 核查入级证书；
- (4) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映；
- (5) 核查船上备有稳性资料以及装载和压载资料（如适用）。 ”

原 7.3.2 (14) 改为：

“ (14) 检查 “A” 型干舷船舶、增加或减少干舷的 “B” 型船舶的特殊要求； ”

第 8 章 国际防止油污证书的检验

2 初次检验/建造检验

删除8.2.4 (10)，其后 (11) ~ (17) 相应改为 (10) ~ (16)。

3 年度检验

原 3.1 改为：

“3.1 防止油污染的现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查国际防止油污证书的有效性；
- (2) 适用时，核查无人非自航（UNSP）驳船国际防止油污免除证书的有效性；
- (3) 适用时，核查国际防止生活污水污染证书的有效性；
- (4) 适用时，核查无人非自航（UNSP）驳船国际防止生活污水污染免除证书的有效性；
- (5) 适用时，核查国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书的有效性；
- (6) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》；
- (7) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映（MARPOL 90/04/13附则I第6条）；
- (8) 核查滤油设备的型式认可证书；
- (9) 适用时，核查船上备有的15ppm舱底水分离器和15ppm舱底水报警装置的操作和维护保养手册；
- (10) 适用时，验证15ppm舱底水报警装置已由制造厂或制造厂授权的人员进行了校验且船上备有一份有效的校验证书^①；
- (11) 核查是否在《油类记录簿》或电子记录簿^②第I部分中已有适当记载；
- (12) 确认船上备有船上油污应急计划，或对化学品/成品油船确认备有船上海洋污染应急计划。”

① 适用于符合经修正的《经修订的船舶机器处所舱底水防污染设备指南和技术条件》（MEPC.107(49)决议）的装置。

② 参见《MARPOL电子记录簿使用指南》（MEPC.312(74)决议）。

第 9 章 国际防止生活污水污染证书的检验

3 换证检验

原 3.1 改为：

“3.1 现有证书和其他记录的检查应包括：

- （1）适用时，确认国际能效证书的有效性；
- （2）适用时，核查国际防止散装运输有毒液体物质污染证书的有效性；和
- （3）核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在证书上反映。”

第 10 章 国际防止散装运输有毒液体物质污染证书的检验

3 年度检验

原 3.1 改为：

“3.1 散装运输有毒液体物质的现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查国际防止散装运输有毒液体物质污染证书的有效性；
- (2) 适用时，核查国际防止生活污水污染证书的有效性；
- (3) 适用时，核查无人非自航（UNSP）驳船国际防止生活污水污染免除证书的有效性；
- (4) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》；
- (5) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映；
- (6) 确认船上备有《程序和布置手册》；
- (7) 确认《货物记录簿》或电子记录簿^①的使用正确；
- (8) 确认船上备有船上海洋污染应急计划。”

① 参见《MARPOL 电子记录簿使用指南》（MEPC.312(74)决议）。

第 11 章 国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书的检验

2 初次检验/建造检验

原 2.2 (2)、(5)、(6)、(8)、(10)、(14)、(28) 改为：

“ (2) 检查与液货管系和透气系统有关的通往起居处所、服务处所、机器处所和控制站的空气进口和开口，及其与货物区域有关的入口、空气进口和开口；

(5) 检查舱底和压载布置并确认泵、阀和管路已有标识；

(6) 适用时，检查船首或船尾装卸装置，特别是入口、空气进口和开口（通往起居处所、机器处所和服务处所和控制站）、电气设备、消防装置和通信设施并试验货泵的遥控关闭；

(8) 检查和试验货物驳运装置并确认所有软管适合于其预定用途，确认其经型式认可或标有试验日期（如适用）；

(10) 确认按批准的图纸安装液货舱透气系统和除气装置；

(14) 检查关于在露天甲板或升高步桥以上的高度和离开起居处所、服务处所和机器处所的空气进口或开口及点火源的最近水平距离的透气出口的位置，并确认任何高速透气口均为认可型；

(28) 核查人员保护设备的配备，特别是：

① 有合适的防护服供从事装卸作业的船员使用，且防护服存放适当；

② 已配备所需的安全设备和相关的呼吸器和供气设施，以及适用时的紧急逃生呼吸器和护目用具，并已妥善储藏；

③ 已配备医疗急救设备，包括输氧设备和解毒剂；

④ 担架已放置在易于到达的位置；

⑤ 消除污染设施和眼冲洗设备可使用；

⑥ 船上已配备所需的气体检测仪，并有提供合适的蒸汽探测管的布置；

⑦ 货样的储藏合格；”

新增 2.2 (29) 如下，原 2.2 (29) ~ (30) 相应改为 2.2 (30) ~ (31)：

“ (29) 检查货物样品的储存令人满意；”

3 年度检验

原 3.1 改为：

“ 3.1 为满足国际散装运输危险化学品船舶结构和设备规则（IBC规则）及散装运输危险化学品船舶构造和设备规则（BCH规则），对现有证书和其他记录的检查应包括：

(1) 适用时，核查国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书的有效性；

(2) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映；

(3) 确认船上备有装载和稳性资料手册，包括典型营运和压载工况的细则、评估其他装载工况的规定、船舶残存能力的概要以及确保船舶在安全和适航条件下装载和营运的足够资料；

(4) 确认已根据所有预期装载工况的装载资料及吃水和纵倾的变化而提供破损残存能力的资料；

(5) 确认已备有一份表格给出液货舱在各种货物密度下的充装率；

(6) 确认已备有一份《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》或《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》，或等效的国内规则；

(7) 确认已备有与所载运货品的理化性能有关的资料，并已准备好发生事故时采取的措施；

(8) 确认已备有一份包含货物驳运、液舱清洗、除气、压载等程序的手册；

(9) 确认船上备有《程序和布置手册》；

(10) 确认船上备有海洋污染应急计划；

(11) 确认船上备有《货物记录簿》或电子记录簿且使用正确；

(12) 确认船上备有构造材料、防护衬料及涂层的相容性信息；

(13) 确认经认可的稳性仪（如适用）在船上可获得并满意运行；和

(14) 当免除装载稳性仪适用时，确认船上可获得记录于适装证书的验证完整和破损稳性的替代措施，且措施有效应用。”

原 3.2 (17)、(20) 改为：

“ (17) 确认持续监测易燃蒸气浓度的系统处于合格状态；

(20) 检查人员保护设备，特别是：

① 从事装卸作业的船员的防护服及其储藏处于合格状态；

② 所需的安全设备和相关的呼吸器和供气设施，以及适用时的紧急逃生呼吸器和护目用具处于合格状态，并已妥善储藏；

③ 已配备医疗急救设备，包括输氧设备和货物的解毒剂；

④ 担架已放置在易于到达的位置；

⑤ 消除污染设施和眼冲洗设备可使用；

⑥ 船上已配备所需的气体探测仪，并有提供合适的蒸气探测管的布置；

⑦ 货样的储藏布置合格；”

新增 3.2 (21) 如下，原 3.2 (21) ~ (22) 相应改为 3.2 (22) ~ (23)：

“ (21) 检查货物样品的储存令人满意；”

第 12 章 国际散装运输液化气体适装证书或散装运输液化 气体适装证书的检验

2 初次检验/建造检验

新增 2.2 (28) ⑨如下：

“⑨适用时，确认货物区域机械通风的风机配有备件；”

原 2.2 (35) 改为：

“ (35) 检查人员防护设备的配备，特别是：

- ① 为保护从事正常货物作业的船员，对船员提供包括眼睛保护在内的合适的保护设备并妥善储藏；
- ② 已配备充足（至少3整套）的安全设备并予以妥善存放，每套安全设备均可用于人员进入充满气体的处所并在其间工作；
- ③ 已配备充足的压缩空气供气设施，并检查备用气瓶、空气压缩机和充气总管已配备并妥善存放；
- ④ 已配备担架和基于医疗急救指南（MFAG）对所载运货物的要求的医疗急救设备，包括氧气复苏设备；
- ⑤ 已为船上每一人员配备适合紧急逃生用途的呼吸器和护目用具，并予以妥善存放；
- ⑥ 消除污染设施和眼冲洗设备可使用；”

新增 2.3 (4) 如下，原 2.3 (4) ~ (10) 相应改为 2.3 (5) ~ (11)：

“ (4) 确认船上备有批准的检查/检验计划；”

3 年度检验

原 3.1 改为：

“3.1 为满足国际散装运输液化气体船舶结构和设备规则（IGC规则）及散装运输液化气体船舶构造和设备规则（GC规则），对现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查国际散装运输液化气体适装证书的有效性；
- (2) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并确认任何变化已在相应的证书上反映；
- (3) 确认船上已备有装载和稳性资料手册，包括典型营运和压载工况的细则、评估其他装载工况的规定、船舶残存能力的概要以及确保船舶在安全和适航条件下装载和营运的足够资料；
- (4) 确认已根据所有预期装载工况的装载资料及吃水和纵倾的变化而提供破损残存能力的资料；
- (5) 确认船上备有货物区域隔离的替代设计和布置的批准文件（如适用）；

- (6) 确认船上备有批准的检查/检验计划；
- (7) 确认 C型舱透气系统适用性的评估证书^①（如适用）；
- (8)检查日志条目以确认在调定PRV压力时是否有变化或者在液货舱安装的PRV故障时是否有应急隔离行动，并确认在货物控制室（如设有）和每个PRV处贴有标志；
- (9) 确认船上备有最大允许装载极限以及PRV调定压力的批准文件；
- (10) 确认已备有为安全载运所载货品所必需的资料；
- (11) 确认已备有批准的货物操作手册，包括ESD系统和PRV的应急隔离操作的相关程序；
- (12) 确认已备有一份《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》，或等效的国内规则；
- (13) 确认备有货物围护系统的性能记录；
- (14) 确认经认可的稳性仪（如适用）在船上可获得并满意运行；和
- (15) 当免除装载稳性仪适用时，确认船上可获得记录于适装证书的验证完整和破损稳性的替代措施，且措施有效应用。”

新增 3.2 (29) 如下，原 3.2 (29) ~ (36) 相应改为 3.2 (30) ~ (37)：

“(29) 适用时，确认货物区域机械通风的风机设有备件；”

原 3.2 (35) 改为：

“(36) 核查人员保护设备的配备，特别是：

- ① 为保护从事正常货物作业的船员，对船员提供包括眼睛保护在内的合适的保护设备并妥善存放；
- ② 已配备充足（至少3整套）的安全设备并予以妥善存放，每套安全设备均可用于人员进入充满气体的处所并在其间工作；
- ③ 已配备充足的压缩空气供气设施，并检查备用气瓶、空气压缩机和充气总管已配备并妥善存放；
- ④ 已配备担架和基于医疗急救指南（MFAG）对所载运货物的要求的医疗急救设备，包括氧气复苏设备；
- ⑤ 已为船上每一人员配备适合紧急逃生用途的呼吸器和护目用具，并予以妥善存放；
- ⑥ 消除污染设施和眼冲洗设备可使用；和”

4 中间检验

原4.2 (4) 改为：

“(4) 适用时，确认用于货物区域机械通风的风机配有备件；”

① 参见《C 型舱透气系统适用性的评估指南》（A.829(19)决议）。

第 13 章 客船安全证书的检验

2 初次检验/建造检验

原 2.1 改为：

“2.1 客船船体、机械及设备的图纸和设计的审查应包括：

- (1) 审查分舱与稳性；
- (2) 审查压载布置；
- (3) 审查舱壁的布置及其构造和开口，包括水密门的布置和操纵装置；
- (4) 审查双层底的布置；
- (5) 审查限界线或舱壁甲板（视何者适用）以下外板上开口的布置，水密门、舷窗、水密甲板、围壁通道等的构造和限界线或舱壁甲板（视何者适用）以上的水密完整性；
- (6) 审查舱底排水泵和排水系统图；
- (7) 适用时，审查显示任何首门开闭状态及其渗漏的装置；
- (8) 审查机器设备布置图；
- (9) 审查电气设备布置图；
- (10) 适用时，核查附加应急照明的配备；
- (11) 适用时，审查经批准的替代设计和布置文件；
- (12) 审查消防泵，包括应急消防泵^①（如适用）、消防总管、消防栓、消防水带和水枪以及国际通岸接头布置图；
- (13) 审查机器处所的灭火布置图；
- (14) 核查灭火器和消防员装备包括自储式压缩空气呼吸装置的配备和规格，以及防爆型或本质安全型双向便携式无线电话的配备；
- (15) 对于2010年7月1日或以后建造的客船，核查在适当的位置配有重新充足呼吸气瓶的设备；
- (16) 审查机器处所的灭火和特别布置图；
- (17) 审查燃油、滑油和其他易燃油类的布置图；
- (18) 审查结构防火图，包括脱险通道布置图；
- (19) 审查特种处所及其他装货处所的保护图；
- (20) 检查设计在露天甲板或其上方装载集装箱的客船的防火布置（如适用），包括水雾枪；
- (21) 审查固定式探火和失火报警系统布置图，且如适用，审查机器处所，包括设有焚烧炉的封闭处所、起居和服务处所及控制处所内所有的自动喷水器、探火和失火报警系统布置图；
- (22) 审查船员报警和公共广播系统或其他有效的通信设施布置图；
- (23) 审查直升机设施的图纸，包括泡沫消防设备的图纸（如适用）；
- (24) 审查载运危险货物的特别布置图（如适用），包括供水、电气设备和布线、探火、抽烟探火系统、舱底排水和人员保护；
- (25) 审查救生艇筏和救助艇的配备和布置以及集合乘客的布置图；
- (26) 审查救生艇筏的设计，包括其构造、属具、附件、释放装置与回收设备以及登乘与降落装置；

① 参见《FSS规则第12章的统一解释》(MSC.1/Circ.1388通函)。

- (27) 审查救助艇的设计, 包括其属具、降落与回收设备及装置;
- (28) 审查双向甚高频无线电话设备和雷达SART或AIS-SART的配备、规格和存放;
- (29) 审查遇险火焰信号和抛绳设备的配备、规格和存放以及船上通信设备与通用报警系统的配备;
- (30) 审查救生圈(包括带有自亮灯、自发烟雾信号和可浮救生索的救生圈)以及救生衣、救生服和保温用具的配备、规格和存放;
- (31) 审查集合与登乘站及通往集合与登乘站的走廊、梯道和出口的照明布置图, 包括应急电源的供电;
- (32) 审查航行灯、号型和声响信号设备的布置和规格图;
- (33) 审查驾驶室设计图、导航系统及设备布置图和驾驶室程序;
- (34) 核查以下导航设备的配备和规格(如适用): 白昼信号灯、磁罗经、首向传送装置、电罗经、电罗经复示器、雷达装置、自动识别系统、电子标绘仪、自动跟踪仪或自动雷达标绘仪、回声测深仪、航速和航程指示器、舵角指示器、螺旋桨转速指示器、可变螺距螺旋桨的螺距和工作状态指示器、回转速率指示器、首向或航迹控制系统、GNSS接收器、陆上无线电导航系统和声响接收系统、哑罗经或罗经方位装置、首向和方位修正装置、驾驶台航行值班报警系统(BNWS)(如适用)和电子海图显示和信息系统(ECDIS)包括备用装置(如适用);
- (35) 核查航行数据记录仪的配备和规格;
- (36) 核查驾驶室可视范围;
- (37) 核查远程识别和跟踪系统的配备和规格;
- (38) 审查引航员登离船装置、引航员软梯、组合装置(如适用)、进入船舶甲板和相关设备的通道及照明的布置图和规格;
- (39) 确定申报的营运海区, 为满足营运海区的功能要求而安装的设备, 为确保功能要求的有效性而采用的方法和应急电源(如有)的供电布置;
- (40) 确定检验的无线电设备, 如果采用双套设备, 应确定“基本设备”和“辅助设备”; 如设有附加无线电通信设备, 应予注明;
- (41) 确认所有要求的设备均符合预定功能标准, 其性能不低于公认的标准;
- (42) 审查无线电装置, 包括电源和天线的配备和布置图;
- (43) 审查救生用无线电设备的配备和布置图;
- (44) 适用时, 核查船上存有一份对客船的所有操作限制的清单并更新;
- (45) 审查船舶拖带和系泊设备具有足够的安全工作负荷, 能够用于船舶正常操作情况下的所有拖带和系泊的计算书和图纸。对于3000总吨及以上的船舶, 根据国际海事组织制定的指南^①设计系泊装置并选择系泊设备(包括系泊索), 并确认船上提供船舶特定的信息, 包括偏差(如有);
- (46) 核查供港口和港口相关作业使用的登离船装置的配备, 如舷梯和跳板;
- (47) 核查使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施;
- (48) 对于2010年7月1日或以后建造的客船, 核查安全中心的配备以及相关的通风要求;
- (49) 对于2010年7月1日或以后建造的船长为120m或以上, 或具有3个或以上主竖区的客船, 确认船舶在火灾事故后安全返港及系统保持运行的设计衡准已形成文件并指定了安全区域; 和
- (50) 适用时, 审查载运除散装固体和液体货物以外的所有货物、货物单元和货物运输单元船舶的货物系固手册。”

① 《关于系泊布置设计及选择合适的系泊设备和装置以确保安全系泊的指南》(MSC.1/Circ.1619通函)。

原 2.3 改为：

“客船船体、机械和设备在船舶建造期间和安装后的检验应包括：

(1) 检查船底外部，包括底部和首部外板、龙骨、舳龙骨、首柱、尾柱、舵、通海阀箱和滤器；

(2) 确认分舱和稳性计算所依据的布置，并核查分舱载重线；

(3) 确认备有通过船上稳性计算机或岸基支持向船长提供进水事故后安全返港的操作资料；

(4) 核查压载布置；

(5) 适用时，确认专用海水压载舱已按经修正的MSC.215(82)决议涂装；

①评审涂层技术文件之前：

(a) 核查技术规格书和符合证明或型式认可证书符合标准；

(b) 核查代表性包装桶上的涂料标识与技术规格书标定的涂料一致；

(c) 核查检查员符合资格标准；

(d) 核查检查员关于表面处理和涂层涂装的报告表明符合生产商的技术规格和符合证明或型式认可证书；和

(e) 监控涂层检查要求的执行；

②评审涂层技术文件；

(6) 确认舱壁及其构造和开口的布置，确认干舷甲板以下的防撞舱壁是水密的，穿过防撞舱壁的管道上设置的阀门可以在舱壁甲板以上操作，并且防撞舱壁上未设置门、人孔、通风管道口或任何其他开口，确认船舶分舱所要求的其他舱壁在至舱壁甲板处是水密的，并确认水密门的构造及水密门已经过试验；

(7) 确认管道、排水管等穿过分舱水密舱壁处的水密完整性得到保持；

(8) 确认驾驶室备有表明水密门位置的示意图以及表明这些门开闭状态的显示器，并确认水密门及其操纵装置按批准的图纸安装；

(9) 对水密门的操纵从驾驶室进行紧急情况下的试验和就地进行试验，特别是试验：

① 水密门可从舱壁两侧就地进行操纵；

② 在所有遥控操纵位置设有显示水密门开闭状态的装置；

③ 设有一个不同于该区域内其他报警的听觉报警器，且适用时还设置一个间歇视觉信号器；

④ 舱壁两侧设置的控制手柄使人员能保持两侧手柄均处于开启位置并安全通过水密门，而不会意外启动动力关闭装置；

(10) 测试从舱壁甲板上可到达之处远程手动关闭动力滑动水密门；

(11) 确认在主电源和应急电源发生故障时，水密门及其显示装置仍可操纵；

(12) 适用时，核查任何不需遥控关闭且安装在分隔甲板间处所的水密舱壁上的水密门并确认门上附有其关闭状态的标牌；

(13) 确认机器处所舱壁的所有活动门板均附有表明其关闭状态的标牌，且适用时，对替代的动力操纵的水密门进行试验；

(14) 确认舷窗及舷窗盖、泄水孔、卫生排水孔和类似开口以及舱壁甲板以下外板上的其他进水孔和排水孔的关闭布置；

(15) 确认关闭机器处所的主、辅海水进水孔和排水孔的阀门易于到达，并设有显示这些阀门开闭状态的指示装置；

(16) 确认设于舱壁甲板以下的舷门、装货门和装燃料门可有效关闭，并确认出灰管或垃

圾管的船内端均设有有效的盖子。对于2024年1月1日或以后建造的船舶，确认舱壁甲板以下船舷的装货门和其他相似开口（如舷门和装燃料门）设有的门设计成确保与周围外板具有相同的水密和结构完整性，且这些开口向外开启；

（17）用冲水或灌水试验确认水密甲板和围壁通道、隧道和通风管道的水密性；

（18）确认为保持舱壁甲板以上的水密完整性而采取的布置；

（19）确认舱底排水设备的布置，并确认每一水密舱的每台舱底泵和舱底排水系统均能有效工作；

（20）确认位于干舷甲板的封闭式装货处所的排水系统有效工作；目视检查排水设备是否堵塞或有其他破损并确认使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施；

（21）进行倾斜试验；

（22）适用时，核查显示任何首门开闭状态及其渗漏的装置；

（23）确认特种处所或滚装处所的监控装置（如有）令人满意；

（24）确认机器、锅炉和其他压力容器及有关的管系和附件的安装和保护已充分考虑到其运动部件、灼热表面和其他危害，使其对船上人员的危险性降至最低程度；

（25）确认即使在任一重要辅机不能工作时，推进机械仍能保持或恢复正常操作；

（26）确认已有措施能在无外来帮助的情况下使机器从瘫船状态运转起来；

（27）确认锅炉、机器各部件、所有蒸气、液压、气动和其他系统以及有关的承受内部压力的附件，已进行了包括压力试验在内的相应试验；

（28）确认已有措施保证在机器有超速危险时不超过安全速度；

（29）如可行，确认已有措施防止承受内部压力并可能承受超压危险的主机、辅机和其他机器的各部件产生超压；

（30）当有要求时，确认内燃机设有曲柄箱防爆泄压装置且其布置可使对人员的危害性降至最低程度；

（31）确认主涡轮推进机械和主内燃推进机械（如适用）及辅机设有发生故障（例如滑油供应故障）时能自动关闭的装置，这类故障可能迅速导致机器完全停车、严重损坏或爆炸；

（32）确认并记录机器在足够的时间内使推进器换向并在合理的距离内使船舶停止的能力，包括操纵或停船的补充措施的有效性^①；

（33）确认主操舵装置和辅助操舵装置的布置可使其中之一在发生故障时，不会导致另一装置不能工作^①；

（34）适用时，确认操舵装置的重要部件持久润滑或设有润滑装置；

（35）确认在操舵装置液压系统中能被隔断和由于动力源或外力作用能产生压力的任何部件均已设置安全阀，且安全阀的调定压力不超过设计压力；

（36）确认主操舵装置能在最大营运前进航速下操纵船舶，并能在船舶最深航海吃水和以最大营运前进航速航行时将舵自一舷35°转至另一舷35°，以及在相同条件下在28s内将舵自一舷35°转至另一舷30°^①，或在最深航海吃水时演示不可行时，使用替代许用航行试验装载工况^②；

（37）确认辅助操舵装置能在可航航速下操纵船舶，能在紧急情况时迅速运行，并能在船舶最深航海吃水和以最大营运前进航速的一半或7kn（取大者）前进时，在60s内将舵自一舷15°转至另一舷15°^①，或如不可行，使用替代许用航行试验装载工况^②；

（38）确认当电源发生故障后恢复供电时，主操舵装置或辅助操舵装置的动力设备能自动重新启动，并能从驾驶室某一位置对其进行操作，且任何一台操舵装置的动力设备发生动力

① 对于安装了替代推进和操舵装置而非传统装置（例如，但不限于全方位推进器或喷水推进系统）的船舶，参见《SOLAS公约第II-1/28条、第II-1/29条和第II-1/30条的统一解释》（MSC.1/Circ.1416/Rev.1通函）。

② 参见《SOLAS公约第II-1/29.3和29.4条统一解释》（MSC.1/Circ.1536通函）。

故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；

（39）如主操舵装置配备两台或以上相同的动力设备且不设置辅助操舵装置，确认其管系或其中一台动力设备发生单项故障后，该故障能被隔离，使操舵能力能够保持或迅速恢复^②；

（40）确认从驾驶室和舵机舱均能操纵的主操舵装置的控制系统的工作状况令人满意；

（41）如主操舵装置配备两台或以上相同的动力设备且不设置辅助操舵装置，确认设置在驾驶室的两套独立的控制系统的工作状况令人满意；

（42）确认辅助操舵装置的控制系统在舵机舱内的操作，以及如由动力操纵，则在驾驶室的操作令人满意，并确认后者独立于主操舵装置的控制系统；

（43）确认任何主操舵装置和辅助操舵装置的控制系统能从驾驶室的某一位置进行操纵，并在舵机舱内设有将其与所操纵的操舵装置断开的装置，且当电源供电发生故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；

（44）确认电力线路和操舵装置的控制系统以及相关部件、电缆和管道在其整个长度范围内尽可能予以分离；

（45）确认驾驶室与舵机舱之间的通信设施运行正常，并确认当船舶设有应急操舵位置时，以电话或其他通信方式将首向信息以及可视罗经读数传递至应急操舵位置；

（46）确认如果主操舵装置由动力操纵，舵角位置在驾驶室的显示独立于操舵控制系统，并在舵机舱也给出该舵角位置；

（47）确认液压操舵装置的每一贮存器在驾驶室和机器处所内的听觉和视觉低位报警装置运行正常，并至少有一个动力执行系统（包括贮存器）能在舵机舱内通过配有固定管系的固定储存柜（该柜设有液位指示器）进行再充液；

（48）确认舵机舱易于到达并尽可能与机器处所分开，且有适当的布置以确保在安全条件下到达操舵装置和控制器的通道；

（49）确认电动和电动液压操舵装置在驾驶室和主机控制位置设有显示电动机运转的装置，以及主机控制位置的过载报警和三相供电单相失电报警装置处于良好的运行状态；

（50）确认船舶推进和安全所必需的主机和辅机设有有效的操作和控制装置；

（51）如拟从驾驶室遥控推进机械，确认设有适当的装置，如有必要并包括控制、监视、报告、报警和安全措施；

（52）确认从机器控制室操作主机和其他机器的布置令人满意；

（53）确认在一般情况下配备人工越控自动控制的装置，并且任何故障均不致妨碍人工越控的使用；

（54）确认燃油和废气锅炉、非燃烧蒸气发生器、蒸气管系和空气压力系统均设有适当的安全装置；

（55）确认机器处所的通风运行良好；

（56）适用时，确认机器处所内的防噪声措施是有效的；或确认船舶的构造按MSC.337(91)决议通过并经修正的《船上噪声级规则》降低船上噪声并保护人员免受噪声伤害；

（57）确认在机器处所和驾驶室均能显示指令和回令的机舱车钟运行令人满意；

（58）确认驾驶室和机器处所之间的副通信设施的运行也令人满意，并且在其他控制发动机的位置也有适当的通信设施；

（59）确认在轮机员居住舱室内可清晰地听到轮机员报警信号；

（60）确认为防止在压力作用下可能从任何油泵、过滤器或加热器漏出的任何油与热表面接触所采取的预防措施是有效的；

（61）确认用于确定任一油舱所存油量的装置处于良好工作状态；

（62）确认在任一油舱或燃油系统的任何部分，包括注油管，为防止超压而设置的装置处于良好工作状态；

（63）确认首尖舱不拟用于装载燃油、滑油等和其他易燃油类；

- (64) 确认电气设备, 包括主电源和照明系统系按批准的图纸安装;
- (65) 确认已配备一独立的应急电源且对有关系统的供电令人满意;
- (66) 确认每一应急发电机组的起动装置令人满意;
- (67) 适用时, 核查附加应急照明的布置并进行试验;
- ① 对于2010年7月1日或以后建造的客船, 确认所有住舱内辅助照明的配备, 并核查该照明在住舱正常照明断电时自动点亮, 并延续至少30min;
- ② 对于2010年7月1日或以后建造的客船, 核查住舱内感烟探测器的配备, 当其被激活时, 应能在其所在处所中发出或引发听觉报警;
- (68) 确认对触电、电气火灾及其他电气灾害已采取了预防措施;
- (69) 适用时, 确认周期性无人值班机器处所的布置令人满意;
- (70) 适用时, 按经批准的文件所规定的试验和检查要求, 检查机器或电气装置、低闪点燃料储存和分配系统、消防安全或救生设备和装置的替代设计和布置(如有);
- (71) 检查消防泵和消防总管以及消火栓、消防水带、水枪和国际通岸接头的布置, 并核查每台消防泵(包括应急消防泵)都能单独操作以在船舶任何部位的两个不同的消火栓同时喷出两股水柱, 而消防总管保持所需的压力, 且如适用, 试验应急消防泵的排量符合要求, 如果应急消防泵为任何一个固定式灭火系统的主要供水设备时, 核查此应急消防泵具备该系统要求的排量^①;
- (72) 对于设计在露天甲板或其上方装载集装箱的客船(如适用), 检查水雾枪;
- (73) 检查灭火器的配备和布置;
- (74) 检查消防员装备包括自储式压缩空气呼吸装置和紧急逃生呼吸装置(EEBD); 确认其齐全并处于良好状态, 且自给式呼吸器的气瓶, 包括备用气瓶, 均予以适当充气, 以及配备演习期间所使用的呼吸器气瓶的船上充气装置或替换已使用气瓶的适当数量的备用气瓶、并配备防爆型或本质安全型双向便携式无线电话;
- (75) 核查灭火系统的操作准备就绪及其维护状态;
- (76) 检查机器处所、装货处所、特种处所和车辆处所的固定式灭火系统(如适用), 并确认其安装试验合格且其操作装置有明确标记;
- (77) 检查机器处所内灭火设备及特别布置, 并尽可能(如适用)确认用于开启和关闭天窗、释放烟气、关闭烟囱和通风开口、关闭动力操纵门和其他门、停止通风和锅炉机械通风和抽风机, 以及停止燃油泵和其他排放易燃液体的泵的遥控装置的操纵功能;
- (78) 核查保护机器处所的固定式二氧化碳灭火系统, 如适用, 配备2套独立的控制装置, 一套用于开启气体管道, 另一套用于排放储存容器中的气体, 均设置在明确标示为供特定处所使用的释放箱内;
- (79) 检查燃油、滑油和其他易燃油类的布置, 并试验燃油、滑油和其他易燃油类阀的遥控关闭功能以及装有燃油、滑油和其他易燃油类舱柜上阀门遥控关闭装置的操纵功能;
- (80) 检查探火和失火报警系统并确认其安装试验合格;
- (81) 确认结构防火装置的所有方面, 包括结构、耐火完整性、梯道和升降机的保护、居住舱室阳台、“A”级和“B”级分隔的开口、通风系统和窗及舷窗以及可燃材料的使用均符合批准的图纸;
- (82) 对任何手动和自动防火门, 包括“A”级和“B”级分隔开口的关闭装置进行试验;
- (83) 试验所有通风抽烟系统主要进风和出风口的关闭装置, 并证明动力通风能从通风处所外部予以停止;
- (84) 确认梯道和梯子布置成为提供从所有乘客和船员处所并从通常有船员工作的处所通往救生艇、救生筏和救生筏登乘甲板的脱险通道, 特别是:

① 参见《FSS规则第12章的统一解释》(MSC.1/Circ.1388通函)。

- ① 舱壁甲板以下的每一水密舱均有两条脱离通道，其中之一独立于水密门；
- ② 舱壁甲板以上的每一主竖区或类似区域均有两条脱险通道，其中之一直接通向形成垂直脱险通道的梯道；
- ③ 无线电报站（如有）有直接通往开敞甲板的通道，或有两个出入口，其中之一是尺寸足够的舷窗或窗；
- （85）确认任何特种处所的脱险通道均总体符合上述（84）的要求；
- （86）确认机器处所内有两个相互远离的通往救生艇和救生筏登乘甲板的脱险通道，当机器处所在舱壁甲板以下时则包括一连续的防火遮蔽，如适用，位于机器处所内的主工作间有两个脱险通道；
- （87）确认货物和危险货物装货处所的消防布置，包括探火系统和抽烟探火系统，并适当地对各种开口的关闭装置进行操作试验；
- （88）适用时，确认车辆、特种和滚装处所的消防布置，包括探火和抽烟探火系统，并适当地对各种开口的关闭装置进行操作试验；
- （89）适当确认并试验所有的固定式探火和失火报警系统，且如适用，确认和试验机器处所、包括设有焚烧炉的封闭处所、起居和服务处所及控制处所内所有的自动喷水器、探火和失火报警系统；
- （90）确认和试验专用报警和公共广播系统或其他有效的通信设施；
- （91）对于2010年7月1日或以后建造的客船，确认设置了能远程分别识别每个探测器及手动报警点的固定式探火和失火报警系统；
- （92）检查直升机设施，包括泡沫消防设备（如适用）；
- （93）适用时，检查载运危险货物的特别布置，包括核查电气设备和布线、探火、通风及边界绝缘、防护服和便携设备的配备以及供水、舱底排水和任何水雾系统的试验；
- （94）核查救生艇筏和救助艇的配备和布置以及集合乘客的布置；
- （95）检查每一救生艇筏（包括其属具），并检查救生筏安装要求数量的搜救定位装置且救生筏予以明确标记；
- （96）检查每一救生艇筏的登乘装置并试验每一降落设备，包括过载试验、确定降落速度的试验以及在船舶最轻载航海吃水时降落每一救生艇筏到水面的试验，并核查每一救生艇的回收；
- （97）安装后布放50%的MES；
- （98）检查每一救助艇，包括其属具；对于气胀式救助艇，确认其存放时处于完全充气的状态；
- （99）检查每一救助艇的登乘和回收装置并试验每一降落和回收设备，包括过载试验、确定降落和回收速度的试验，并确保在船舶最轻载航海吃水时能使每一救助艇降落到水面并回收；救助艇应在途中航速为5kn时降落到水面并证实可被回收；
- （100）检查集合乘客的布置；
- （101）试验救助艇和每一救生艇的发动机（如设置），应能正常起动并能正车和倒车运行；
- （102）确认救生艇筏及其降落站附近有告示或标记；
- （103）检查双向甚高频无线电话设备^①和雷达SART或AIS-SART的配备和存放并核查其运行状况；
- （104）检查遇险火焰信号和抛绳设备的配备和存放，核查船上通信设备的配备和运行，并试验通用报警系统操作装置，验证通用报警系统在起居处所、船员正常工作处所和开敞甲板上都能听到；
- （105）检查救生圈（包括带有自亮灯、自发烟雾信号和可浮救生索的救生圈）、救生衣、

① 过期原电池只能用于检查和核查双向甚高频无线电话设备的运行状况。

救生服和保温用具的配备、布置和存放；

- ① 核查救生设备所有有助于海上探测的部分具有国际规定的或鲜艳的红橙色，或一种同样鲜明易见的颜色；
- ② 核查配备有三种尺寸救生衣（婴儿、儿童和成人）并核查其有体重和/或身高标记；对于航程时间小于24h的客船，核查婴儿救生衣的数量至少等于船上乘客人数的2.5%，及对于航程时间等于或大于24h的客船，核查为船上每个婴儿配备一件救生衣；
- ③ 核查与救生衣一起穿着的救生服具有适当的标志；

（106）核查集合与登乘站及通往集合与登乘站的走廊、梯道和出口的照明，包括应急电源的供电；

（107）核查客滚船设有救助设施；

（108）核查客滚船设有直升机搭乘区域；

（109）核查设有船长决策支持系统；

（110）核查驾驶室内或其附近的电气和电子设备的电磁兼容性；

（111）检查航行灯、号型和声响信号设备的配备和布置并核查（如适用）其运行状况；

（112）核查白昼信号灯的配备和规格；

（113）核查下列设备的配备和操作（如适用）：

- ① 磁罗经（包括检查其位置、运动、照明）和哑罗经或罗经方位装置；
- ② 备有预定航行所必需的海图和航海出版物并已更新。如使用ECDIS，电子海图已更新且所要求的备用系统已配备并更新；
- ③ 全球导航卫星接收器或陆上无线电导航系统；
- ④ 当驾驶室完全封闭时的声响接收系统；
- ⑤ 与应急操舵位置的通信装置（如有）；
- ⑥ 备用磁罗经；
- ⑦ 白昼信号灯；
- ⑧ 回声测深仪，包括检查其显示器易于接近和观察且照明良好；
- ⑨ 雷达，包括检查为确定通路和保护而设置的波导管和电缆，并检查其显示装置以确认照明、标绘设备以及所有控制器、功能及真运动功能（如有）的正确运行；
- ⑩ 使用适当试验设备检查电子标绘仪、自动跟踪仪或自动雷达标绘仪；
- ⑪ 航速和航程测量装置；
- ⑫ 向雷达、标绘仪和自动识别系统设备提供首向信息的首向传送装置及航程测量装置；
- ⑬ 航向或航迹控制系统；
- ⑭ 驾驶台航行值班报警系统(BNWAS)；

（114）核查航行数据记录仪的配备、规格、运行和年度性能测试；

（115）核查船上备有一份有效的远程识别和跟踪系统的符合性试验报告；

（116）核查已备有《国际信号规则》和最新的IAMSAR手册；

（117）核查引航员登离船装置、进入船舶甲板和相关设备的通道及照明的配备，如适用，核查引航员软梯和组合装置的操作；

（118）检查每一无线电装置的位置、结构和电磁保护及其照明；

（119）确认无线电设备的配备，充分注意申报的船舶营运海区和申报的保持功能要求有效性的方法；

（120）确认由至少2台分开和独立的装置在船舶通常的驾驶位置启动发送船对岸遇险警报的能力，且每台装置使用不同的无线电电信业务；

（121）检查所有天线，包括：

- ① 目视检查所有天线，包括认可的卫星移动服务天线，以及馈线位置恰当且无缺陷；

- ② 核查所有天线的绝缘和安全性;
- (122) 检查备用电源, 包括:
 - ① 核查具有足够的能力使基本设备或双套设备相应运行1h或6h;
 - ② 如果备用电源是蓄电池, 则:
 - (a) 核查其位置和安装;
 - (b) 适用时, 通过比重测量或电压测量核查其状况;
 - (c) 在蓄电池充电后并将无线电装置的最大要求负荷接于该备用电源的情况下, 核查蓄电池电压及放电电流;
 - (d) 核查充电装置能否在10h之内对备用蓄电池重新充满电;
- (123) 检查甚高频无线电收发机, 包括:
 - ① 核查6、13和16频道的操作情况;
 - ② 核查频率容限、发射线质量以及无线电频率输出功率;
 - ③ 核查所有控制装置正确操作, 包括控制单元的优先权;
 - ④ 核查设备能在主电源、应急电源(如有)和备用电源供电的情况下运行;
 - ⑤ 核查为航行安全而配备的甚高频控制装置, 或手提式甚高频设备的运行;
 - ⑥ 核查与岸站或其他船舶空中联系的正确运行;
- (124) 检查甚高频(VHF)数字选择呼叫(DSC)控制器以及70频道DSC值班接收机, 包括:
 - ① 在停止发射状态下检查, 以确认正确的海事移动业务识别码已编入设备的程序;
 - ② 通过向岸站、其他船舶、船上双套设备或专用试验设备发出常规或试验性呼叫的方式, 核查其正确的发射功能;
 - ③ 通过从岸站、其他船舶、船上双套设备或专用试验设备接收常规或试验性呼叫的方式, 核查其正确的接收功能;
 - ④ 核查VHF/DSC的声响报警;
 - ⑤ 核查设备能在主电源、应急电源(如有)和备用电源供电的情况下运行;
- (125) 检查中/高频(MF/HF)无线电话设备, 包括:
 - ① 核查设备能在主电源、应急电源(如有)和备用电源供电的情况下运行;
 - ② 核查在所有适用频带上的天线调谐;
 - ③ 核查设备在所有适用频带上处于频率容限之内;
 - ④ 通过与岸站联系和/或测量发射线质量和无线电频率功率输出的方式, 核查其正确运行;
 - ⑤ 通过在所有适用频带上对已知电台进行监听的方式, 核查接收机的性能;
 - ⑥ 如果在驾驶室外部配备了控制单元, 核查驾驶室的控制单元具有启动遇险警报的第一优先权;
 - ⑦ 核查无线电话报警信号发生装置在2182kHz以外的频率上正确运行;
- (126) 检查MF/HF DSC控制器, 包括:
 - ① 核查设备能在主电源、应急电源(如有)和备用电源供电的情况下运行;
 - ② 确认正确的海上移动业务识别码已编入设备的程序中;
 - ③ 核查停止发射状态下的自测程序;
 - ④ 如果码头规则允许使用MF/HF发送, 通过在MF和/或HF上向海岸无线电站进行

试验性呼叫，核查其运行情况；

⑤ 核查MF/HF DSC的声响报警；

(127) 检查MF/HF DSC监视接收机，包括：

① 确认只在DSC遇险和安全频率进行值守；

② 核查在进行MF/HF无线电发射机操作时保持连续值班；

③ 通过来自岸站或其他船舶的试验性呼叫，核查其运行正确；

(128) 检查认可的卫星移动服务船舶地面站，包括：

① 核查该设备能在主电源、应急电源（如有）和备用电源供电的情况下运行，如要求船舶的航行或其他设备连续提供信息，则确保在船舶主电源或应急电源出现故障的情况下仍能得到此类信息；

② 如可能，通过经认可的试验程序核查遇险报警功能；

③ 通过检查最近的打印件或试验性警报/呼叫，核查其运行正确；

(129) 检查MSI和SAR相关信息的接收器，包括

① 适用时，检查NAVTEX设备，通过监控所接收的报文或检查最近的复制件，核查其运行正确，和运行自测程序（如有）；

② 适用时，检查增强群呼设备，通过监控所接收的报文或检查最近的复制件，核查其运行和区域正确，和运行自测程序（如有）；

③ 适用时，检查用于接收通过高频（HF）向船舶发送的航行警告、气象警告及紧急信息的窄带直接印字电报（NBDP）广播的设备；通过监控正在接收的信息或查看最近的打印记录，检查其运行是否正常；若设备具备自检功能，应执行自测试程序。

(130) 检查卫星应急无线电信位标(EPIRB)，包括：

① 核查其安装位置及固定方式，确保其满足自由漂浮操作要求；

② 进行目视检查，确认无缺陷；

③ 核查浮力系绳连接牢固且状态良好；

④ 核查EPIRB安装位置处的手动操作图示说明清晰可见；

⑤ 运行EPIRB自测程序，如适用，包括GNSS自测；

⑥ 核查EPIRB的唯一识别码已清楚地标注在设备外部，并且如可能，对EPIRB的唯一识别码解码以确认其正确并且与由主管机关授予的或代表主管机关授予的EPIRB的唯一识别码一致；

⑦ 适用时，核查AIS身份识别码已清楚地标注在设备外部，并且如可能，对AIS身份识别码解码以确认其正确并且与由主管机关或其授权机构授予的身份识别码一致；

⑧ 如果EPIRB中编入了MMSI号，核查其与授予船舶的MMSI号一致；

⑨ 核查蓄电池的失效日期；

⑩ 核查静水压力释放器(如有)及其失效日期；

(131) 检查双向甚高频无线电话设备，包括：

① 通过用其他固定或手提甚高频装置进行测试，核查在16频道及另一频道上的运行正确；

- ② 如使用可再充电蓄电池，核查其充电装置；
- ③ 如使用一次性蓄电池，核查其失效日期；
- ④ 适用时，核查设在救生艇筏内的任何固定装置；
- (132) 检查雷达SART或AIS-SART，包括：
 - ① 核查其位置和安装；
 - ② 监测船舶的9GHz雷达或船上安装的AIS的响应；
 - ③ 核查蓄电池失效日期；
- (133) 检查所携测试设备及备件，以确保其能满足船舶营运海区和为保持功能要求的有
效性所申报选项的要求；
- (134) 核查指挥位置的遇险报警板；或如适用，核查指挥位置附近设有附加的EPIRB；
- (135) 核查船位信息连续和自动传送至所有相关的通信设备以纳入最初遇险警报；
- (136) 核查安装在指挥位置的遇险报警板及其所接收遇险警报的视觉和听觉显示；
- (137) 核查用于搜救的现场双向通信装置的配备和操作及其从船舶通常的驾驶位置在
121.5MHz和123.1MHz频率上的操作；
- (138) 确认船舶识别号永久性标记；
- (139) 核查自动识别系统的配备和运行；
- (140) 对于2010年7月1日或以后建造的载客超过36人以上的客船，核查在适当位置配有
无污染重新充足呼吸空气瓶的设备；
- (141) 确认所安装的材料不含石棉^①；
- (142) 确认拖带和系泊设备正确标有与其安全操作有关的任何限制；
- (143) 确认供港口和港口相关作业使用的登离船装置的配备，如舷梯和跳板；
- (144) 对于2010年7月1日或以后建造的船长为120 m或以上，或具有3个或以上主竖区的
客船，核查安全区域的指定；
- (145) 对于2010年7月1日或以后建造的客船，核查安全中心的配备以及相关的通风要求；
和
- (146) 适用时，确认船上备有适当的便携式气体测试仪，为所有这种仪器提供适当的校
准装置^②；且核查试验和校准的适当性。”

新增 2.4 (13) 如下，原 2.4 (13) 改为 2.4 (14)：

“(13) 对于2024年1月1日或以后建造的船舶，检查设有泵、压缩机或其他潜在火源的燃料准备间的固定式灭火系统；”

原 2.5 改为：

“2.5 客船的船体、机械和设备，船上配有所需文件的审查应包括：

- (1) 确认船上已备有稳性资料和破损控制图及破损控制手册；
- (2) 确认对于2024年1月1日或以后建造、且本法规第4篇第2-1章第8-1.3条适用的客船，
其破损控制资料应包括：若已安装，则需注明可通过船上稳性计算机激活破损稳性支持功能；
同时，如提供岸基支持，也应予以提及；
- (3) 适用时，确认船上备有《船上噪声级规则》所要求的噪声检验报告；
- (4) 适用时，确认船上已备有经主管机关评审的涂层技术文件；
- (5) 核查船舶备有具体的应急拖带程序；
- (6) 确认船上已备有操纵手册，并确认操纵资料已在驾驶室展示；

① 参见《SOLAS公约第II-1/3-5条的统一解释》（MSC.1/Circ.1379通函和MSC.1/Circ.1426/Rev.1通函）。

② 参见《SOLAS公约第XI-1/7条的统一解释》（MSC.1/Circ.1561通函）。

- (7) 确认船上备有关闭和紧固特种处所和滚装装货处所内开口的操作程序文件;
- (8) 适用时, 确认船上备有载运除散装固体和液体货物以外的货物、货物单元和货物运输单元船舶的批准的货物系固手册;
- (9) 适用时, 确认船上备有经批准的替代设计和布置文件;
- (10) 确认防火控制图永久性展示, 或者作为替代, 已为每位高级船员配备应急手册, 且防火控制图或应急手册的副本可从甲板室外有明显标记的风雨密盒中得到; 防火控制图使用主管机关要求的语言;
- (11) 确认已配备维护保养计划;
- (12) 确认已配备培训手册和消防安全操作手册;
- (13) 适用时, 确认船舶备有一份表明符合载运危险货物特殊要求的证明;
- (14) 确认船上每个人都有应变须知, 应变部署表张贴在各显著位置, 且其所用的文字能被船上人员理解;
- (15) 确认已配备船舶特定的营救落水人员的计划和程序;
- (16) 确认已配备使用船上工作语言的救生设备培训手册;
- (17) 确认已配备MES(如适用)的检查表和须知, 以及救生设备的船上维护保养须知;
- (18) 确认已配备磁罗经自差表或曲线图, 并确认已展示雷达装置的盲区图;
- (19) 核查备有所有航行设备的操作手册和维护保养手册(如适用);
- (20) 核查备有预定航行所必需的海图和航海出版物并已更新;
- (21) 核查要求配备无线电装置的船舶备有《国际信号规则》;
- (22) 核查备有所有标识的引航员软梯投入使用的记录;
- (23) 确认船上备有表明船舶操作限制的清单;
- (24) 核查备有供遇险船舶、飞行器或人员使用的说明救生信号的图表;
- (25) 核查携有所有设备的操作手册;
- (26) 当海上维护保养是申报的选项时, 核查携有所有设备的检修手册;
- (27) 核查由船旗国主管机关签发的有效无线电执照;
- (28) 核查无线电操作员的资格证书;
- (29) 在未向卫星发射遇险信号的情况下, 核查工作频率的发射状况, 以及在406MHz上的信号编码和登记;
- (30) 核查无线电日志;
- (31) 核查携有国际电信联盟(ITU)出版物的最新版本;
- (32) 核查已对卫星应急无线电示位标(EPIRB)进行年度测试, 并且如适用, 已按不超过5年的间隔期进行了岸基维护;
- (33) 如可能, 在未向卫星发射遇险信号的情况下, 核查工作频率的发射状况, 以及在121.5MHz上的导航信号编码和登记;
- (34) 确认备有连续概要记录; 和
- (35) 核查备有保持航行活动记录和每日报告的安排。”

3 换证检验

原 3.1 改为:

“3.1 客船船体、机械和设备的现有证书和其他记录的检查应包括:”

- (1) 如船舶入某一船级社的船级, 核查入级证书;
- (2) 核查船舶的实际配员符合《最低安全配员证书》要求;
- (3) 核查船长、高级船员和普通船员均持有符合STCW公约要求的证书;

- (4) 适用时, 确认船上备有《船上噪声级规则》所要求的噪声检验报告;
- (5) 适用时, 确认船上备有经批准的替代设计和布置文件;
- (6) 核查是否已安装任何新设备, 如有, 则确认该设备在安装前已获认可, 并且任何变化已在相应的证书上反映;
- (7) 核查由主管机关确定的对锅炉和其他压力容器的例行检验已按要求进行, 且安全装置, 诸如锅炉安全阀已经过试验;
- (8) 核查(如适用)船体和机械已按主管机关或船级社认可的循环检验计划接受检验;
- (9) 如适用, 确认限界线或舱壁甲板以下舷窗的开启、关闭和锁闭状态在航海日志中均有记录;
- (10) 确认装货门的关闭情况以及在海上时任何门因船舶操作或旅客上下船所需的开启和关闭情况在航海日志中均有记录;
- (11) 确认稳性资料和破损控制图及破损控制手册随时可供使用;
- (12) 确认对于2024年1月1日或以后建造、且SOLAS第II-1/8-1.3条适用的客船, 其破损控制资料应包括: 若已安装, 则需注明可通过船上稳性计算机激活破损稳性支持功能; 同时, 如提供岸基支持, 也应予以提及;
- (13) 根据航海日志记载确认需在海上时关闭的开口处于关闭状态, 并确认按要求进行了水密门等的操作试验和检查;
- (14) 确认船上备有关闭和紧固特种处所和滚装装货处所内开口的操作程序文件;
- (15) 确认操纵手册随时可供使用, 并且操纵资料在驾驶台展示;
- (16) 确认防火控制图永久性展示, 或者作为替代, 已配备应急手册, 且防火控制图或应急手册的副本可从甲板室外有明显标记的风雨密盒中得到;
- (17) 确认已配备维护保养计划;
- (18) 确认已配备培训手册和消防安全操作手册;
- (19) 核查上次检验以来船上是否发生过需要使用固定式灭火系统或手提式灭火器进行处置的火灾, 并在航海日志中作记载;
- (20) 适用时, 核查船舶备有一份表明其符合载运危险货物特殊要求的证明;
- (21) 确认已配备船舶特定的营救落水人员的计划和程序;
- (22) 适用时, 确认船舶具有载运危险货物的特别清单、舱单或积载图;
- (23) 确认船上每个人都有应变须知, 应变部署表张贴在各显著位置, 且其所用语言能被船上人员理解;
- (24) 适用时, 确认备有救生艇释放装置制造商签发的一份如实声明, 确认成功完成对该装置的拆检并符合本法规第4篇第3章附录2的4.4.7.6.4至4.4.7.6.6要求, 或者, 备有一份对现有救生艇更换释放和回收系统的安装验收声明;
- (25) 核查航海日志的记载, 特别是:
 - ①上次全体乘客和船员集合进行救生艇和消防演习的日期, 上次进入封闭处所和进行救助演习的日期, 和上次进行破损控制演习的日期;
 - ②表明对于乘客在船上的时间预定超过24h的航行, 离港前或离港时已召集新登船乘客的记录;
 - ③表明在当时检查了救生艇属具且查明属具完好的记录;
 - ④最近一次救生艇扬出船舷外及最近一次各艇降落至水中的时间;
 - ⑤表明船员已接受适当的船上培训的记录;
- (26) 确认船上备有使用船上工作语言的救生设备培训手册和培训教具;
- (27) 确认船上备有救生设备的船上维护保养须知;
- (28) 通过航海日志的记载检查已进行过操舵装置的试验和应急演习;

- (29) 确认已配备磁罗经自差表或曲线图，并确认已展示雷达装置的盲区图；
- (30) 核查备有所有航行设备的操作手册和维护保养手册（如适用）；
- (31) 核查备有预定航行所必需的海图和航海出版物并已更新；
- (32) 核查妥善保存的罗经自差记录簿；
- (33) 核查任何标识的引航员软梯投入使用及所进行的任何修理的记录和维护；
- (34) 核查备有供遇险船舶、飞行器或人员使用的说明救生信号的图表；
- (35) 确认本章13.2.5（17）至13.2.5（23）的规定，但13.2.5（20）的规定除外；
- (36) 确认自上次检验以来，一直按主管机关满意并符合无线电规则要求的方式进行记录；
- (37) 核查蓄电池的实际容量最近12个月内已在港口予以鉴定的书面证据；
- (38) 适用时，核查船上存有一份对客船的所有操作限制的清单并更新；
- (39) 适用时，确认船上备有载运除散装固体和液体货物以外的货物、货物单元和货物运输单元船舶的批准的货物系固手册；
- (40) 确认备有连续概要记录；
- (41) 核查已对卫星应急无线电示位标(EPIRB)进行年度测试，已按不超过5年的间隔期在岸上进行了维护（如适用）；
- (42) 核查备有保持航行活动记录和每日报告的安排。”

原 3.2 改为：

“3.2 客船船体、机械和设备的换证检验应包括：

- (1) 检查船底外部，包括底部和首部外板、龙骨、舳龙骨、首柱、尾柱、舵、通海阀箱和滤器，注意舵轴承的实测间隙，尽可能检查螺旋桨和轴封，并注意螺旋桨轴的实测间隙；
- (2) 检查分舱的布置，包括船舶在破损状态下的稳性，并核查分舱载重线；
- (3) 确认备有通过船上稳性计算机或岸基支持向船长提供进水事故后安全返港的操作资料；
- (4) 核查压载布置；
- (5) 适用时，确认专用海水压载舱已按照经修正的海安会MSC.215(82)决议进行涂装；
- (6) 适用时，确认在船上备有并维护涂层技术文件；
- (7) 适用时，确认专用海水压载舱的涂层系统得到维护，并且维护、修理和部分涂装工作均已记录在涂层技术文件中；
- (8) 在目力所及范围内检查锚泊和系泊设备并确认船上备有系泊设备的检查和维护记录以及系泊索的检查和更换记录；对于2007年1月1日以后建造的船舶，额外确认拖带和系泊设备正确标有与其安全操作有关的任何限制；
- (9) 检查船舶分舱所要求的防撞舱壁和其他水密舱壁；
- (10) 确认管道、排水管等穿过分舱水密舱壁处的水密完整性得到保持；
- (11) 确认驾驶室备有表明水密门位置的示意图以及表明这些门开闭状态的显示器；
- (12) 对水密门的操纵从驾驶室进行紧急情况下的试验和就地进行试验，特别是试验：
 - ① 水密门可从舱壁两侧就地进行操纵；
 - ② 在所有遥控操纵位置设有显示水密门开闭状态的装置；
 - ③ 设有一个不同于该区域内其他报警的听觉报警器，且适用时还设置一个间歇视觉信号器；
 - ④ 舱壁两侧设置的控制手柄使人员能保持两侧手柄均处于开启位置并安全通过水密门，而不会意外启动动力关闭装置；
- (13) 测试从舱壁甲板上可到达之处远程手动关闭动力滑动水密门；
- (14) 确认在主电源和应急电源发生故障时，水密门及其指示装置仍可操纵；
- (15) 适用时，核查任何不需遥控关闭且安装在分隔甲板间处所的水密舱壁上的水密门，

并确认门上附有其关闭状态的标牌；

(16) 确认机器处所舱壁的所有活动门板均附有表明其关闭状态的标牌，且适用时，对替代的动力操纵的水密门进行试验；

(17) 检查舷窗及舷窗盖、泄水孔、卫生排水孔和类似开口以及限界以下外板上的其他进水孔和排水孔的关闭布置；

(18) 检查舷窗及舷窗盖、泄水孔、卫生排水孔和类似开口以及舱壁甲板以下外板上的其他进水孔和排水孔的关闭布置；

(19) 确认关闭机器处所的主、辅海水进水孔和排水孔的阀门易于到达，并设有显示这些阀门开闭状态的指示装置；

(20) 确认设于限界以下的舷门、装货门和装煤门可有效关闭，并确认出灰管或垃圾管的船内端均设有有效的盖子；

(21) 确认设于舱壁甲板以下的舷门、装货门和装燃料门可有效关闭，并确认出灰管或垃圾管的船内端均设有有效的盖子。对于2024年1月1日或以后建造的船舶，确认舱壁甲板以下船舷的装货门和其他相似开口（如舷门和装燃料门）设有的门设计成确保与周围外板具有相同的水密和结构完整性，且这些开口向外开启；

(22) 检查为保持限界或舱壁甲板（视何者适用）以上的水密完整性而采取的布置；

(23) 检查舱底排水设备的布置，并确认每一水密舱的每台舱底泵和舱底排水系统均能有效工作；

(24) 确认位于干舷甲板的封闭式装货处所内的排水系统能有效工作；

(25) 目视检查排水设备是否堵塞或有其他破损并确认使用固定式压力水雾系统的闭式车辆处所和滚装处所及特种处所备有防止排水装置堵塞的措施；

(26) 适用时，检查显示任何首门开闭状态及其渗漏的装置；

(27) 确认特种处所或滚装处所的监控装置（如有）令人满意；

(28) 确认机器、锅炉和其他压力容器及有关的管系和附件的维护保养已充分考虑到其运动部件、灼热表面和其他危害，使其对船上人员的危险性降至最低程度；

(29) 确认即使任一重要辅机不能工作时，推进机械仍能保持或恢复正常操作；

(30) 确认已有措施能在无外来帮助的情况下使机器从瘫船状态下运转起来；

(31) 如可行，检查防止承受内部压力并可能承受超压危险的主机、辅机和其他机器的各部件产生超压的措施；

(32) 适用时，检查内燃机所设的曲柄箱防爆泄压装置，并确认其布置可使人员伤害的可能性降至最低程度；

(33) 确认主涡轮推进机械设有自动关闭装置，并如适用，确认主内燃推进机械和辅机得到妥善维护保养；

(34) 尽可能确认机器在足够的时间内使推进器换向的能力，包括操纵或停船的补充措施的有效性；

(35) 确认主操舵装置和辅助操舵装置得到妥善维护保养，其布置可使其中之一在发生故障时，不会导致另一装置不能工作，并且在紧急情况下辅助操舵装置能迅速运行^①；

(36) 适用时，确认操舵装置的重要部件持久润滑或设有润滑装置；

(37) 确认设置在操舵装置液压系统中能被隔断和由于动力源或外力作用能产生压力的安全阀得到维护保养，且安全阀的调定压力不超过设计压力；

(38) 确认当电源发生故障后恢复供电时，主操舵装置或辅助操舵装置的动力设备能自动重新启动，并能从驾驶室某一位置对其进行操作，且任何一台操舵装置的动力设备发生动力故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；

^① 对于安装了替代推进和操舵装置而非传统装置（例如，但不限于全方位推进器或喷水推进系统）的船舶，参见《SOLAS公约第II-1/28条、第II-1/29条和第II-1/30条的统一解释》（MSC.1/Circ.1416/Rev.1通函）。

- (39) 确认从驾驶室和舵机舱均能操纵的主操舵装置控制系统的工作状况均令人满意；
- (40) 如主操舵装置配备有两台或以上相同的动力设备且不设置辅助操舵装置，确认设置在驾驶室的两套独立的控制系统的工作状况令人满意；
- (41) 确认辅助操舵装置的控制系统在舵机舱内的操作，以及如由动力操纵，则在驾驶室的操作令人满意，并确认后者独立于主操舵装置的控制系统；
- (42) 确认当电源供电发生故障时，在驾驶室发出听觉和视觉报警；
- (43) 确认驾驶室与操舵装置之间的通信设施运行正常，并确认当船舶设有应急操舵位置时，以电话或其他通信方式将首向信息以及可视罗经读数传递至应急操舵位置；
- (44) 确认如果主操舵装置由动力操纵，舵角位置在驾驶室的显示独立于操舵控制系统，并在舵机舱也给出该舵角位置；
- (45) 确认液压操舵装置的每一贮存器在驾驶室和机器处所内的听觉和视觉低位报警装置运行正常，并至少有一个动力执行系统（包括贮存器）能在舵机舱内通过配有固定管系的固定储存柜（该柜设有液位指示器）进行再充液；
- (46) 确认舵机舱易于到达且有适当的布置以确保在安全条件下到达操舵装置和控制器的通道；
- (47) 确认电动和电动液压操舵装置在驾驶室和主机控制位置设有显示电动机运转的装置，并尽可能确认主机控制位置的过载报警和三相供电单相失电报警装置处于良好的运行状态；
- (48) 确认船舶推进和安全所必需的主机和辅机的有效操作和控制装置得到维护保养，包括适用时确认从驾驶室遥控推进机械的装置（包括控制、监视、报告、报警和安全措施）；
- (49) 确认从机器控制室操纵主机和其他机器的布置令人满意；
- (50) 确认配备的人工越控自动控制的装置得到维护保养，并且任何故障均不致妨碍人工越控的使用；
- (51) 确认燃油和废气锅炉、非燃烧蒸气发生器、蒸气管系和空气压力系统的适当的安全装置得到维护保养；
- (52) 确认机器处所的通风运行良好；
- (53) 如适用，确认机器处所内的防噪声措施是有效的；或确认船舶的构造按MSC.337(91)决议通过并经修正的《船上噪声级规则》降低船上噪声并保护人员免受噪声伤害；
- (54) 确认在机器处所和驾驶室均能显示指令和回令的机舱车钟运行令人满意；
- (55) 确认驾驶室和机器处所之间的副通信设施的运行，包括在其他控制发动机的位置上适当的通信设施的运行也令人满意；
- (56) 确认在轮机员居住舱室内可清晰地听到轮机员报警信号；
- (57) 确认为防止在压力作用下可能从任何油泵、过滤器或加热器漏出的任何油与热表面接触所采取的预防措施是有效的；
- (58) 确认用于确定任一油舱所存油量的装置处于良好工作状态；
- (59) 确认在任一油舱或油系统的任何部分，包括注油管，为防止超压而设置的装置处于良好工作状态；
- (60) 确认电气设备，包括主电源和照明系统均得到维护保养；
- (61) 确认独立的应急电源及其相关系统运行良好；
- (62) 确认每一应急发电机组的起动装置令人满意；
- (63) 适用时，核查附加应急照明的布置并进行试验；
- (64) 对于2010年7月1日或以后建造的客船，确认所有住舱内辅助照明的配备，并核查该照明在住舱正常照明断电时自动点亮，并延续至少30min；
- (65) 确认所采取的防止触电、电气火灾和其他电气灾害的预防措施得到保持；
- (66) 适用时，确认周期性无人值班机器处所的布置令人满意；
- (67) 适用时，按经批准的文件规定的试验、检查和维护要求，检查机械和电气装置、低

闪点燃料储存和分配系统、消防安全或救生设备和装置的替代设计和布置（如有）；

（68）检查消防泵和消防总管以及消火栓、消防水带、水枪和国际通岸接头的布置，并核查每台消防泵（包括应急消防泵）都能单独操作以在船舶任何部位的两个不同的消火栓同时喷出两股水柱，而消防总管保持所需的压力；

（69）对于设计在露天甲板或其上方装载集装箱的客船（如适用），检查水雾枪；

（70）检查手提式和非手提式灭火器的配备并抽查其状况；

（71）检查机器处所、装货处所、特种处所和车辆处所的固定式灭火系统，并确认其操作装置有明确标记；

（72）检查机器处所内的特别布置，并尽可能（如适用）确认用于开启和关闭天窗、释放烟气、关闭烟囱和通风开口、关闭动力操纵门和其他门、停止通风和锅炉机械通风和抽风机，以及停止燃油泵和其他排放易燃液体的泵的遥控装置的操纵功能；

（73）核查保护机器处所的固定式二氧化碳灭火系统，如适用，配备2套独立的控制装置，一套用于开启气体管道，另一套用于排放储存容器中的气体，均设置在明确标示为供特定处所使用的释放箱内；

（74）检查控制站、起居处所和服务处所的灭火装置；

（75）适用时，检查居住舱室阳台的灭火装置；

（76）检查起居处所和服务处所内带有油漆和/或易燃液体以及深油烹饪设备的处所灭火系统的配备；

（77）检查燃油、滑油和其他易燃油类的布置，并试验燃油、滑油和其他易燃油类阀的遥控关闭功能以及装有燃油、滑油和其他易燃油类舱柜上阀门遥控关闭装置的操纵功能；

（78）尽可能检查并试验机器处所内的探火和失火报警装置，包括设有焚烧炉的封闭处所，适用时包括起居、服务和控制处所的装置；

① 适用时，检查并试验居住舱室阳台的任何探火和失火报警装置；

② 对于2010年7月1日或以后建造的客船，确认住舱内感烟探测器的配备，当其被激活时，应能在其所在处所中发出或引发听觉报警；

③ 对于2010年7月1日或以后建造的客船，确认能远程分别识别固定式探火和失火报警系统的每个探测器及手动报警点；

（79）确认消防员装备包括自储式压缩空气呼吸装置和紧急逃生呼吸装置（EEBD）齐全并处于良好状态，且自给式呼吸器的气瓶，包括备用气瓶，均予以适当充气，以及配备演习期间所使用的呼吸器气瓶的船上充气装置或替换已使用气瓶的适当数量的备用气瓶、并配备防爆型或本质安全型双向便携式无线电话；

（80）核查灭火系统的操作准备就绪及其维护状态；

（81）尽可能确认结构防火未作改动，包括结构、耐火完整性、梯道和升降机的保护、居住舱室阳台、“A”级和“B”级分隔的开口、通风系统和窗及舷窗以及可燃材料的使用；

（82）尽可能确认预定载运危险货物的装货处所的结构防火未作改动；

（83）检查任何手动和自动防火门，包括“A”级和“B”级分隔开口的关闭装置，并进行试验；

（84）检查并试验所有通风系统通风管道的挡火闸和主要进风口和出风口，并核查动力通风能够从通风处所外部予以停止；

（85）确认为所有乘客和船员处所以及通常有船员工作的处所提供通往救生艇、救生筏和救生筏登乘甲板的脱险通道而布置的梯道和梯子，包括低位照明系统，得到维护保养；

（86）确认任何特种处所和滚装处所的脱险通道均令人满意；

（87）确认机器处所的脱险通道令人满意；

（88）检查普通货物和危险货物装货处所内的灭火装置，检查和试验探火和失火报警系统、抽烟探火系统（如适用），并尽可能适当对各种开口的关闭装置进行操作试验；

(89) 检查车辆处所、特种处所和滚装处所内的灭火装置, 检查和试验探火和失火报警系统、抽烟探火系统(如适用), 包括装载储罐内备有自用压缩氢气或天然气的机动车辆货物的车辆运输船的消防安全布置(如适用), 并尽可能适当对各种开口的关闭装置进行操作试验;

(90) 尽可能检查并试验(如适用) 船员报警和公共广播系统或其他有效的通信装置;

(91) 适用时, 检查载运危险货物的特别布置, 包括核查电气设备和布线、通风、个人防护服和便携设备的配备, 试验任何探火和失火报警系统、抽烟探火系统, 并尽可能试验供水、舱底排水和任何水雾系统;

(92) 适用时, 检查和试验直升机设施, 包括泡沫消防设备(如适用);

(93) 按对1994年10月1日以前建造的载客超过36人的客船的要求进行核查;

(94) 对于2010年7月1日或以后建造的船长为120m或以上, 或具有3个或以上主竖区的客船, 核查安全中心的指定;

(95) 对于2010年7月1日或以后建造的客船, 核查安全中心的配备;

(96) 核查船上每个人都有应变须知, 应变部署表张贴在各显著位置, 且在救生艇筏及其降落站附近设有告示或标记;

(97) 核查用于降落的吊索经过定期检查并在过去5年内经过换新;

(98) 检查每一救生艇筏, 包括其属具以及(如设有) 承载释放装置和液压锁闭装置, 对于气胀式救生筏则检查其液压释放装置和自由漂浮装置, 包括其检修或更换日期; 核查手持火焰信号未过期且救生筏内安装要求数量的搜救定位装置以及救生筏有明确标记;

(99) 核查救生设备所有有助于海上探测的部分具有国际规定的或鲜艳的红橙色, 或一种同样鲜明易见的颜色;

(100) 检查每一救生艇筏的登乘装置和降落设备; 每一救生艇应下降到登乘位置, 或者如存放位置即是登乘位置, 则应下降一小段距离, 如可行则应下降一条救生艇筏到水面。吊架降落式救生筏的降落设备的操作应予证实;

(101) 核查已对降落设备进行彻底检查, 包括绞车制动器的动态试验, 以及对救生艇和救助艇承载释放装置, 包括快速救助艇, 和吊架降落式救生筏自动释放钩进行了检修; 已按MSC.402(96)决议通过的《救生艇和救助艇、降落设备和释放装置的维护保养、彻底检查、操作试验、检修和修理的要求》对救生艇和救助艇(包括快速救助艇) 进行了彻底检查和操作试验;

(102) 核查MES的轮换布放;

(103) 检查每一救助艇, 包括其属具; 对于气胀式救助艇, 确认其存放时处于完全充气的状态;

(104) 检查每一救助艇的登乘和回收装置;

(105) 核查集合乘客的布置;

(106) 确认客滚船设有救助设施;

(107) 确认客滚船设有直升机搭乘区域;

(108) 确认船上设有船长决策支持系统;

(109) 试验救助艇和每一救生艇发动机(如设有), 应能正常启动并能正车和倒车运行;

(110) 检查并核查双向甚高频无线电话设备^①和雷达SART或AIS-SART;

(111) 检查抛绳设备并核查其火箭和船舶遇险火焰信号均未过期;

(112) 检查并核查船上通信设备的运行, 并验证通用报警系统在起居处所、船员正常工作处所和开敞甲板上都能听到;

① 符合《经修订的救生艇筏便携式双向甚高频无线电话设备性能标准建议案》(MSC.149(77)决议) 第12.6段要求的过期原电池, 只能用于检查和核查双向甚高频无线电话设备的运行状况。

(113) 检查救生圈（包括带有自亮灯、自发烟雾信号和可浮救生索的救生圈）、救生衣^①、救生服、抗暴露服和保温用具的配备、布置、存放和状况，并检查相关电池未过期；

① 核查配备有三种尺寸救生衣（婴儿、儿童和成人）并核查其有体重和/或身高标记；对于航程时间小于24h的客船，核查婴儿救生衣的数量至少等于船上乘客人数的2.5%，及对于航程时间等于或大于24h的客船，核查为船上每个婴儿配备一件救生衣；

② 核查与救生衣一起穿着的救生服具有适当的标志；

(114) 核查集合与登乘站及通往集合与登乘站的走廊、梯道和出口的照明，包括应急电源的供电；

(115) 核查所要求的航行灯、号型和声响信号设备均工作正常；

(116) 核查以下导航设备的配备和规格（如适用）：白昼信号灯、磁罗经、首向传送装置、电罗经、电罗经复示器、雷达装置、电子标绘仪、自动跟踪仪或自动雷达标绘仪、回声测深仪、航速和航程指示器、舵角指示器、螺旋桨转速指示器、可变螺距螺旋桨的螺距和工作状态指示器、回转速指示器、首向或航迹控制系统、GNSS接收器、陆上无线电导航系统和声响接收系统、哑罗经或罗经方位装置、首向和方位修正装置、驾驶台航行值班报警系统(BNWS)（如适用）和电子海图显示和信息系统（ECDIS）包括备用装置（如适用）；船舶在港时无法核查的项目应从船舶记录中验证；

(117) 核查航行数据记录仪的配备、规格、操作和年度性能测试；

(118) 核查已备有《国际信号规则》和最新的IAMSAR手册第III卷的副本；

(119) 如设有远程识别和跟踪系统，核查船上备有一份有效的符合性试验报告；

(120) 如设有自动识别系统，核查其配备和运行，以及是否已进行年度试验，在船上是否备有试验报告的副本；

(121) 核查引航员软梯和引航员登离船装置的配备和规格；

(122) 按本章13.2.3（118）至13.2.3（143）和13.2.3（145）至13.2.3（147）的规定；

(123) 确认未在船上安装含有石棉的新材料^②；

(124) 适用时，核查供港口和港口相关作业使用的登离船装置的配备，如舷梯和跳板处于令人满意的状况；和

(125) 适用时，确认船上备有适当的便携式气体测试仪，为所有这种仪器提供适当的校准装置^③；且核查试验和校准的适当性。”

新增 3.3（39）如下，原（39）～（40）改为（40）～（41）：

“（39）对于2024年1月1日或以后建造的船舶，检查设有泵、压缩机或其他潜在火源的燃料准备间的固定式灭火系统；”

① 应考虑SOLAS第III/7.2.1.1、7.2.1.2和7.2.1.5条的要求。

② 参见《SOLAS公约第II-1/3-5条的统一解释》（MSC.1/Circ.1379通函和MSC.1/Circ.1426/Rev.1通函）。

③ 参见《SOLAS公约第XI-1/7条的统一解释》（MSC.1/Circ.1561通函）。

第 18 章 国际防止空气污染证书的检验

2 初次检验/建造检验

原 2.2 (3) ①改为:

“① 适用时，确认：

- (a) 为按要求使用符合规定的燃油备有合格的装置；或
- (b) 当为不同级别燃油配备燃油舱时，燃油转换装置的安装和操作合格；以及备有说明如何进行燃油转换的书面程序；或
- (c) 废气清洗系统的安装和操作合格或审查其他技术方法；或
- (d) 考虑了 IMO 制定的指南^①，已安装或设计有取样点，对船上使用的燃油进行代表性取样。”

3 年度检验

原 3.1 改为:

“3.1 对于防止空气污染，现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 适用时，核查国际防止空气污染证书的有效性；
- (2) 适用时，核查无人非自航 (UNSP) 驳船国际防止空气污染免除证书的有效性；
- (3) 适用时，确认国际能效证书的有效性；
- (4) 适用时，确认SEEMP的符合性确认书已提供并在船上保存^②；
- (5) 适用时，确认与燃油消耗报告相关的符合声明的有效性和营运碳强度等级；
- (6) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在相应的证书上反映。”

原 3.2 (5) 改为:

“(5) 硫氧化物和颗粒物：

① 适用时，确认：

- (a) 为按要求使用符合规定的燃油备有合格的装置；或
- (b) 当为不同级别燃油配备燃油舱时，燃油转换装置的安装和操作合格；包括通过为控制 SO_x 和颗粒物而设的排放控制区时转为使用和不使用低硫燃油的转换记录；或
- (c) 按照认可的文件（包括 OMM 中的传感器监控操作或排放参数），废气清洗系统的安装和操作合格，并确认 SECP、ETM 和 OMM 中的相关参数在表格和报告中记录和显示；或
- (d) 审查其他技术方法；或
- (e) 考虑了 IMO 制定的指南^①，已安装或设计有取样点，对船上使用的燃油进行代表性取样。”

① 参见《2019年船上在用燃油硫含量验证用船上取样指南》(MEPC.1/Circ.864/Rev.1通函)。

② 参见《经修订的按MARPOL附则VI第5.4.5条规定的符合确认格式样本》(MEPC.1/Circ.914通函)、《2024年船舶能效管理计划(SEEMP)制定导则》(MEPC.395(82)决议)和《船舶能效管理计划(SEEMP)第III部分主管机关验证和公司审核导则》(MEPC.347(78)决议)。

第 23 章 国际压载水管理证书的检验

2 初次检验/建造检验

原 2.2 (4) 改为：

“ (4) 确认2020年10月28日或以后安装的BWMS已根据可能经修正的BWMS规则认可；并确认在2020年10月28日以前安装的BWMS已根据IMO制定的指南或可能经修正的BWMS规则认可； ”

原2.3 (2)、(7)、(9) 改为：

“ (2) 确认BWMS的电气和电子部件已按适用的压载水管理系统认可导则 (G8) 附件第3部分的环境试验说明进行了型式试验，并备有主管机关或主管机关授权的实验室提供的声明；

(7) 确认已备有BWMS的初次校准程序；

(9) 确认设有取样设施，其布置可从BWMS的引入口，或从在压载排放点和取样所需的任何其他点前的位置收集船舶压载水的代表性样本，如适用； ”

3 年度检验

原 3.1 改为：

“3.1 对于船舶压载水及沉积物的控制和管理，现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 核查国际压载水管理证书的有效性；
- (2) 核查是否已安装任何新设备，如有，则确认该设备在安装前已获认可，并且任何变化已在证书上反映；
- (3) 确认船上有压载水管理计划；
- (4) 核查压载水记录簿中是否有相应条目；
- (5) 查看BWMS的型式认可证书；
- (6) 查看记录设备（如设有）的记录；
- (7) 确认已按批准的手册和相关决议进行校准核查^①；
- (8) 适用时，查看原型压载水处理技术的符合声明；和
- (9) 适用时，验证有证据表明原型压载水处理技术按批准的大纲持续操作。”

① 适用于按MEPC.125(53)、MEPC.174(58)、MEPC.279(70)决议或BWMS规则型式认可的BWMS。

第 24 章 极地船舶证书的检验

3 年度检验

新增3.1 (2) 如下，原 (2) ~ (9) 改为 (3) ~ (10)：

“(2) 核查极地船舶证书的有效性；”

新增第25章如下：

“第 25 章 工业人员安全证书的检验”

第 1 节 通则

25.1.1 工业人员安全证书应进行下列检验：

- (1) 初次检验/建造检验；
- (2) 年度检验；
- (3) 中间检验/周期检验；
- (4) 换证检验。

25.1.2 检验要求按本章第2节、第3节、第4节、第5节和第6节的有关规定。

第 2 节 初次检验/建造检验

25.2.1 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，对船体、机械和设备的图纸和设计的审查应包括：

- (1) 审查人员转移装置的图纸，和核查故障分析和响应的报告；
- (2) 确认船舶的操纵性以及保持船位的方式得到充分评估；
- (3) 如船舶拟核准载运240人以上，将该船舶视为客船，且工业人员视为乘客，核查本篇第13章第2节13.2.1（1）至13.2.1（5）和13.2.1（7）的规定，但本法规第4篇第2-1章第14条和第18条不适用；
- (4) 如船舶拟核准载运不超过240人，将该船舶视为货船，且工业人员视为船员，核查本篇第4章第2节4.2.1（1）、（4）、（5）和（15）的规定，不应应用本法规第4篇第2-1章第8条和第8-1条并且本法规第4篇第2-1章第14条和第18条不适用，同时，将该船舶视为客船，并应符合本法规第4篇第2-1章第9条、第13条、第19条、第20条和第21条的规定；
- (5) 将该船舶视为客船，核查本篇第13章第2节13.2.1（6）的规定；
- (6) 如船舶核准载运 240 人以上，将该船舶视为客船，审查操舵装置的图纸；
- (7) 对于船长超过 50 m 且载运不超过 60 人的船舶，如适用，审查电气装置图纸，确认动力操作水密门另有来自应急电源的额外充足电源供给；
- (8) 对于载运超过 60 人的船舶，将该船舶视为客船：
 - ① 审查电气装置应急电源的图纸；
 - ② 核查本篇第 13 章第 2 节 13.2.1（31）、（39）和（42）的规定；
- (9) 对于载运超过 60 人的船舶，审查电气装置图纸，确认任何主竖区配电系统设有应对火灾的保护布置；
- (10) 安全营运的附加布置和周期性无人值班机器处所：
 - ① 核查本篇第 4 章第 2 节 4.2.1（10）的规定，并在适当情况下，考虑到船上人数，审查安全营运的附加布置；
 - ② 对于载运超过 240 人的船舶，将该船舶视为客船，审查周期性无人值班机器处所的图纸；
- (11) 对于拟核准载运 240 人以上的船舶，核查本篇第 13 章第 2 节 13.2.1（6）、13.2.1（11）至 13.2.1（23）和 13.2.1（47）至 13.2.1（49）的规定，适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运 36 名乘客以上的客船的要求；

(12) 对于拟核准载运 60 人以上但不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章第 2 节 13.2.1 (6)、13.2.1 (11) 至 13.2.1 (23) 以及 13.2.1 (47) 和 13.2.1 (48) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运不超过 36 名乘客的客船的要求, 但不必满足本法规第 4 篇第 2-2 章第 21 和 22 条;

(13) 对于载运超过 60 人的船舶, 核查本篇第 13 章第 2 节 13.2.1 (11)、13.2.1 (25) 至 13.2.1 (31)、13.2.1 (43) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 3 章对国际航行客船的要求 (短途国际航行除外), 并将工业人员视为乘客;

(14) 对于拟核准载运不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 3 章 3.2.1 (10) 和 3.2.1 (15) 的规定;

(15) 对于拟核准载运超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章第 2 节 13.2.1 (24) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 2-2 章 19.3.6.2 条对载运超过 36 名乘客的客船的要求, 在适用 IMDG 规则相关要求时, 将船舶视为客船;

(16) 审查人员转移装置, 包括进入人员转移装置的通道和禁止进入的标识。

25.2.2 为符合本法规附则 15《国际载运工业人员船舶安全规则》(IP 规则) 第 II、III 和 IV 部分, 对船上已备妥所有要求的文件的核查应包括:

(1) 确认船上已配备针对本船特点, 供工业人员使用的安全熟悉材料;

(2) 确认工业人员可获得人员转移至其他船舶和/或海上设施的船舶程序、装置和其他任何附加安全措施或设备的熟悉材料;

(3) 确认船上备有人员转移装置的使用和维护的安全程序和记录簿;

(4) 确认船上已制定程序, 确保随时掌握船上人员数量及其身份的正确信息;

(5) 如船舶拟核准载运 240 人以上, 将该船舶视为客船, 且工业人员视为乘客, 核查本篇第 13 章 13.2.5 (1) 和 13.2.5 (7) 的规定;

(6) 如船舶拟核准载运不超过 240 人, 将该船舶视为货船, 且工业人员视为船员, 核查本篇第 4 章 4.2.8 (1) 的规定; 如该船舶为客船, 同时应符合本法规第 4 篇第 2-1 章第 19 条的规定;

(7) 对于拟核准载运超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.5 (9) 至 13.2.5 (12) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运超过 36 名乘客的客船的要求;

(8) 对于拟核准载运超过 60 人但不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.5 (9) 至 13.2.5 (12) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运不超过 36 名乘客的客船的要求, 但不必适用本法规第 4 篇第 2-2 章第 21 和 22 条;

(9) 对于载运超过 60 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.5 (9)、本篇第 13 章 13.2.5 (14) 至 13.2.5 (17) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 3 章对国际航行客船的要求 (短途国际航行除外), 将工业人员视为乘客;

(10) 对于拟核准载运不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 3 章 3.2.7 (5) 的规定;

(11) 对于拟核准载运超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.5 (13) 的规定。

25.2.3 为符合本法规附则 15《国际载运工业人员船舶安全规则》(IP 规则) 第 II、III 和 IV 部分, 船体、轮机和设备的建造期间检验和安装后检验应包括:

(1) 审查避免人员转移期间受伤的措施, 包括: 确认人员转移设备和装置处于安全可用状态, 设有永久性标记, 人员转移通道及甲板区域安全通畅且照明充足, 并确认负责监督的高级船员和驾驶室之间的通信措施;

(2) 在目之所及范围审查人员转移, 以及人员转移操作令人满意;

(3) 审查船舶定位设备;

(4) 如船舶拟核准载运 240 人以上, 将该船舶视为客船, 且工业人员视为乘客, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (2) 至 13.2.3 (4)、13.2.3 (6) 至 13.2.3 (18) 和 13.2.6 (21) 至 13.2.6

(23) 的规定, 但本法规第 4 篇第 2-1 章第 14 和 18 条不适用;

(5) 如船舶拟核准载运不超过 240 人, 将该船舶视为货船, 且工业人员视为船员, 核查本篇第 4 章 4.2.4 (1)、4.2.4 (3) 至 4.2.4 (7) 和 4.2.4 (12) 的规定, 不应应用本法规第 4 篇第 2-1 章第 8 和 8-1 条且本法规第 4 篇第 2-1 第 14 和 18 条亦不适用, 但应符合本法规第 4 篇第 2-1 第 9、13、19、20 和 21 条, 如同该船为客船, 并额外核查本篇第 13 章 13.2.3 (10) 至 13.2.3 (13) 和 13.2.3 (16) 的规定;

(6) 将该船舶视为客船, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (19) 和本篇第 13 章 13.2.3 (20) 的规定;

(7) 如船舶核准载运 240 人以上, 将该船舶视为客船, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (33) 至 13.2.3 (48) 的规定;

(8) 对于船长超过 50 m 且载运不超过 60 人的船舶, 确认动力操作水密门有来自应急电源的充足电源供给 (如适用);

(9) 对于载运超过 60 人的船舶, 将该船舶视为客船, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (65) 和本篇第 13 章 13.2.3 (106) 的规定;

(10) 对于载运超过 60 人的船舶, 确认任何主竖区应对火灾的配电系统保护布置;

(11) 核查本篇第 4 章 4.2.4 (57) 的规定, 并考虑到船上人数确认安全营运的附加布置 (如适用);

(12) 对于载运超过 240 人的船舶, 将该船舶视为客船, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (69) 的规定;

(13) 对于拟核准载运超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (20) ①、本篇第 13 章 13.2.3 (60) 至 (63)、本篇第 13 章 13.2.3 (70) 至 (92)、本篇第 13 章 13.2.3 (109)、本篇第 13 章 13.2.3 (140)、本篇第 13 章 13.2.3 (144) 和本篇第 13 章 13.2.3 (145) 的规定, 并适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运超过 36 名乘客的客船的要求;

(14) 对于拟核准载运 60 人以上但不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (20) ①、本篇第 13 章 13.2.3 (60) 至 (63)、本篇第 13 章 13.2.3 (70) 至 (92) 和本篇第 13 章 13.2.3 (145) 的规定, 并适用本法规第 4 篇第 2-2 章对载运不超过 36 名乘客的客船的要求, 但不必适用本法规第 4 篇第 2-2 章第 21 条和第 22 条;

(15) 对于载运超过 60 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (70)、本篇第 13 章 13.2.3 (90)、本篇第 13 章 13.2.3 (94) 至 (109)、本篇第 13 章 13.2.3 (119)、本篇第 13 章 13.2.3 (131) 和本篇第 13 章 13.2.3 (132) 的规定, 并适用本法规第 4 篇第 3 章对国际航行客船的要求 (短途国际航行除外), 将工业人员视为乘客;

(16) 考虑到婴儿或儿童救生衣的所需数量应基于船上乘客人数计算, 核查救生衣的规定;

(17) 对于拟核准载运不超过 240 人的船舶, 核查本篇第 3 章 3.2.4 (16) 的规定, 就 IMSBC 规则的要求而言, 根据船上工业人员确认载运危险货物的个人防护;

(18) 对于拟核准载运超过 240 人的船舶, 核查本篇第 13 章 13.2.3 (93) 的规定, 适用本法规第 4 篇第 2-2 章第 19.3.6.2 条对载运超过 36 名乘客的客船的要求, 就 IMDG 规则的要求而言, 将该船舶视为客船, 就 IMSBC 规则的要求而言, 根据船上工业人员确认载运危险货物的个人防护;

(19) 对于载运危险液体化学品、液化气体和油类的船舶, 检验还应包括:

① 确认船上禁止工业人员进入的区域和处所明显标明;

② 确认人员转移装置位于货物区域以外;

③ 确认进入人员转移装置的通道尽实际可行位于货物区域以外; 和

④ 当散装运输液化气体时, 就本法规附则 6 (IGC 规则) 的要求而言, 工业人员视为培训和人员保护范围内的人员。

25.2.4 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，初次检验的完成应包括：

- （1）检验合格后，签发工业人员安全证书。

第3节 年度检验

25.3.1 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，对现有证书和其他记录的检查应包括：

- （1）视情况核查货船设备安全证书、货船无线电安全证书和货船构造安全证书或货船安全证书的有效期；

- （2）核查工业人员安全证书的有效期；

- （3）确认船上已配备适用于本船的，供工业人员使用的船舶特定安全熟悉材料；

- （4）确认工业人员可获得人员转移至其他船舶和/或海上设施的船舶程序、装置和其他任何附加安全措施或设备的熟悉材料；

- （5）确认船上备有人员转移装置的使用和维护的安全程序和记录簿；

- （6）确认船上已制定程序，确保随时掌握船上人员数量及其身份的正确信息；

- （7）如船舶核准载运240人以上，将该船舶视为客船，且工业人员视为乘客，核查本篇第13章13.3.1（9）至（14）的规定；

- （8）如船舶核准载运不超过240人，将该船舶视为货船，且工业人员视为船员，核查本篇第4章4.3.1（11）和4.3.1（12）的规定，同时应符合本法规第4篇第2-1章第19和21条（如同该船为客船），并额外核查本篇第13章13.3.1（24）的规定；

- （9）对于核准载运超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.1（5）和本篇第13章13.3.1（16）至（19）的规定，并适用本法规第4篇第2-2章对载运超过36名乘客的客船的要求；

- （10）对于核准载运超过60人但不超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.1（5）和本篇第13章13.3.1（16）至（19）的规定，并适用本法规第4篇第2-2章对载运不超过36名乘客的客船的要求，但不必适用本法规第4篇第2-2章第21和22条；

- （11）对于载运超过60人的船舶，核查本篇第13章13.3.1（5）、本篇第13章13.3.1（21）、本篇第13章13.3.1（23）至（27）的规定，并适用本法规第4篇第3章对国际航行客船的要求（短途国际航行除外），将工业人员视为乘客，但本法规第4篇第3章第19.2.3条不适用；

- （12）对于核准载运不超过240人的船舶，核查本篇第3章3.3.1（13）和3.3.1（14）的规定；

- （13）对于核准载运超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.1（20）和13.3.1（22）的规定；

- （14）核查国际防止油污证书的有效期；

- （15）核查国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书（如适用）的有效期；

- （16）核查国际散装运输液化气体适装证书（如适用）的有效期。

25.3.2 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，船体、轮机和设备的年度检验应包括：

- （1）检查避免人员转移期间受伤的措施，包括：确认人员转移设备和装置处于安全可用状态，设有永久性标记，人员转移通道及甲板区域安全通畅且照明充足，并确认负责监督的高级船员和驾驶室之间的通信措施；

- （2）在目之所及范围审查人员转移，以及人员转移操作令人满意；

- （3）检查船舶定位设备；

- （4）如船舶核准载运240人以上，将该船舶视为客船，且工业人员视为乘客，核查本篇第13章13.3.2（2）至13.3.2（4）、本篇第13章13.3.2（9）至13.3.2（22）、本篇第13章13.3.2（26）

和本篇第13章13.3.2（27）的规定，但本法规第4篇第2-1章第5.5条、第14条和第18条不适用；

（5）如船舶核准载运不超过240人，将该船舶视为货船，且工业人员视为船员，核查本篇第4章4.3.2（4）至4.3.2（7）的规定，并应符合本法规第4篇第2-1章第13条和第20条（如同该船为客船），并额外核查本篇第13章13.3.2（10）至13.3.2（16）的规定；

（6）将该船舶视为客船，核查本篇第13章13.3.2（23）和13.3.2（24）的规定；

（7）如船舶核准载运240人以上，将该船舶视为客船，核查本篇第13章13.3.2（35）至13.3.2（46）的规定；

（8）对于船长超过50 m且载运不超过60人的船舶，确认动力操作水密门有来自应急电源的充足电源供给（如适用）；

（9）对于载运超过60人的船舶，将该船舶视为客船，核查本篇第13章13.3.2（61）和本篇第13章13.3.2（114）的规定；

（10）对于载运超过60人的船舶，确认任何主竖区应对火灾的配电系统保护布置；

（11）核查本篇第4章4.3.2（26）的规定，并考虑到船上人数确认安全营运的附加布置（如适用）；

（12）对于载运超过240人的船舶，将该船舶视为客船，核查本篇第13章13.3.2（66）的规定；

（13）对于核准载运超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.2（25）、本篇第13章13.3.2（57）至（59）、本篇第13章13.3.2（69）至（83）、本篇第13章13.3.2（85）至（90）、本篇第13章13.3.2（92）至（95）、本篇第13章13.3.2（108）、本篇第13章13.2.3（140）、本篇第13章13.2.3（144）和13.2.3（145）的规定，适用本法规第4篇第2-2章对载运超过36名乘客的客船的要求；

（14）对于核准载运60人以上但不超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.2（25）、本篇第13章13.3.2（57）至（59）、本篇第13章13.3.2（67）至（81）、本篇第13章13.3.2（83）至（90）、本篇第13章13.3.2（92）、本篇第13章13.3.2（95）、本篇第13章13.3.2（108）和本篇第13章13.2.3（145）的规定，适用本法规第4篇第2-2章对载运不超过36名乘客的客船的要求，但不必适用本法规第4篇第2-2章第21条和第22条；

（15）对于载运超过60人的船舶，核查本篇第13章13.3.2（67）、本篇第13章13.3.2（90）、本篇第13章13.3.2（96）至13.3.2（114）、本篇第13章13.2.3（119）、本篇第13章13.2.3（131）和13.2.3（132）的规定，适用本法规第4篇第3章对国际航行客船的要求（短途国际航行除外），将工业人员视为乘客；

（16）考虑到婴儿或儿童救生衣的所需数量应基于船上乘客人数计算，核查救生衣的规定；

（17）对于核准载运不超过240人的船舶，核查本篇第3章3.3.2（17）的规定，就IMSBC规则的要求而言，根据船上工业人员确认载运危险货物的个人防护；

（18）对于核准载运超过240人的船舶，核查本篇第13章13.3.2（82）和13.3.2（88）的规定，适用本法规第4篇第2-2章第19.3.6.2条对载运不超过36名乘客的客船的要求，就IMDG规则的要求而言，将该船舶视为客船，就IMSBC规则的要求而言，根据船上工业人员确认载运危险货物的个人防护；

（19）确认当船上总人数超过60人时，不允许运输有毒货品、低闪点货品或酸；

（20）确认船上禁止工业人员进入的区域和处所明显标明；

（21）确认人员转移装置位于货物区域以外；

（22）确认进入人员转移装置的通道尽实际可行位于货物区域以外；

（23）根据记录确认不得同时进行登乘或人员转移和货物装卸；和

（24）当散装运输液化气体时，就本法规附则6（IGC规则）的要求而言，确认工业人员视为培训和人员保护范围内的人员。

25.3.3 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV

部分，年度检验的完成应包括：

- (1) 检验合格后，签署工业人员安全证书；
- (2) 如检验显示船舶或其设备的状态不合格，见第2章2.2.1.2 (2) 的要求。

第 4 节 中间检验

25.4.1 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，对现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 与25.3.1的规定相同，但25.3.1 (9) 至 (13) 除外。

25.4.2 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，船体、轮机和设备的中间检验应包括：

- (2) 与25.3.2的规定相同，但25.3.2 (12) 至 (15) 除外。

25.4.3 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，中间检验的完成应包括：

- (1) 检验合格后，签署工业人员安全证书；和
- (2) 如检验显示船舶或其设备的状态不合格，见第2章2.2.1.2 (2) 的要求。

第 5 节 周期检验

25.5.1 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，对现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 与25.3.1的规定相同，但25.3.1 (1) 至 (8) 和25.3.1 (13) 除外。

25.5.2 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，船体、轮机和设备的定期检验应包括：

- (1) 与25.3.2的规定相同，但25.3.2 (1) 至 (11) 和25.3.2 (16) 至 (21) 除外。

25.5.3 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第II、III和IV部分，定期检验的完成应包括：

- (1) 检验合格后，签署工业人员安全证书；
- (2) 如检验显示船舶或其设备的状态不合格，见第2章2.2.1.2 (2) 的要求。

第 6 节 换证检验

25.6.1 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第III和IV部分，对现有证书和其他记录的检查应包括：

- (1) 与25.3.1的规定相同。

25.6.2 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第III和IV部分，船体、轮机和设备的换证检验应包括：

- (1) 与25.3.2的规定相同。

25.6.3 为符合本法规附则15《国际载运工业人员船舶安全规则》（IP规则）第III和IV部分，换证检验的完成应包括：

- (1) 检验合格后，签发工业人员安全证书。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

第 4 篇 船舶安全

目 录

第 1 章 说明与要求	1
2 说 明	1
第 2-1 章 构造 — 结构、分舱与稳性、机电设备	2
A 部分 通则	2
第 2 条 定义	2
A-1 部分 船舶结构	3
第 3-2 条 所有类型船舶的专用海水压载舱和散货船双舷侧处所的保护涂层	3
第 3-4 条 应急拖带装置和程序	3
第 3-9 条 登离船设施	3
第 3-11 条 原油船货油舱的防腐蚀保护	3
第 3-13 条 起重设备和锚操作绞车	4
B-2 部分 分舱、水密和风雨密完整性	5
第 14 条 载运货车和随车人员的客船	5
第 2-2 章 构造 — 防火、探火和灭火	6
说明	6
A 部分 通则	7
第 1 条 适用范围	7
B 部分 火灾和爆炸的预防	8
第 4 条 引燃的可能性	8
C 部分 火灾和爆炸的预防	9
第 7 条 探测和报警	9
第 9 条 火灾的限制	9
第 10 条 灭火	10
G 部分 特殊要求	11
第 20 条 车辆处所、特种处所、开式和闭式滚装处所和用于载运车辆的露天甲板的保护	11
第 23 条 客船的安全中心	15
附录 1 国际消防安全系统规则	16
第 7 章 固定式压力水雾和细水雾灭火系统	16
第 9 章 固定式探火和失火报警系统	18
第 3 章 救生设备和装置（SOLAS 公约第Ⅲ章）	20
附录 2 国际救生设备规则	20
第Ⅱ章 个人救生设备	20
第Ⅳ章 救生艇筏	20
第Ⅵ章 降落与登乘设备	21
第 4 章 无线电通信设备	22
A 部分 通则	22
第 1 条 适用范围	22

第 2 条 术语和定义	22
第 5 条 无线电通信业务的规定	22
第 14 条 性能标准	22
第 5 章 航行设备	23
第 2 条 定义	23
第 7 条 搜寻与救助服务	23
第 18 条 航行系统和设备以及航行数据记录仪的认可、检验和性能标准	23
第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求	23
第 31 条 危险通报	24
第 32 条 危险通报内要求的信息	24
第 6 章 货物和燃油装运(SOLAS 公约第 VI 章).....	26
A 部分 一般规定	26
第 14 章 极地水域航行船舶的安全措施	27
第 2 条 适用范围	27
第 3 条 对按 SOLAS 公约检验发证的船舶的要求	27
第 3-1 条 对 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船的要求	27
第 16 章 信号设备	28
第 5 条 声响信号器具	28

第 1 章 说明与要求

2 说 明

在原 2.1 (38) 之后新增 (39) ~ (41) 如下:

“(39) 2023 年 6 月 8 日第 107 届海上安全委员会以 MSC.532(107)决议通过的 1974 年国际海上人命安全公约修正案, 其生效日期为 2026 年 1 月 1 日。”

“(40) 2024 年 5 月 23 日第 108 届海上安全委员会以 MSC.549(108)决议通过的 1974 年国际海上人命安全公约第 II-1 章修正案, 其生效日期为 2028 年 1 月 1 日。”

“(41) 2024 年 5 月 23 日第 108 届海上安全委员会以 MSC.550(108)决议通过的 1974 年国际海上人命安全公约第 II-2 章和第 V 章修正案, 其生效日期为 2026 年 1 月 1 日。”

原 2.2 (3) 改为:

“(3) 第 2-2 章附录 1 是第 73 届海上安全委员会以 MSC.98(73)决议通过的《国际消防安全系统规则》(FSS 规则), 其生效日期为 2002 年 7 月 1 日, 并包括 MSC.206(81) (2010 年 7 月 1 日生效)、MSC.217(82) (2010 年 7 月 1 日生效)、MSC.292(87) (2012 年 1 月 1 日生效)、MSC.311(88) (2012 年 7 月 1 日生效)、MSC.327(90) (2014 年 1 月 1 日生效)、MSC.339(91) (2014 年 7 月 1 日生效)、MSC.367(93) (2016 年 1 月 1 日生效)、MSC.403(96) (2020 年 1 月 1 日生效)、MSC.410(97) (2020 年 1 月 1 日生效)、MSC.457(101) (2024 年 1 月 1 日生效) 和 MSC.484(103) (2024 年 1 月 1 日生效) 和 MSC.555(108) (2026 年 1 月 1 日生效) 修正案。”

原 2.2 (6) 改为:

“(6) 第 3 章附录 2 是 1996 年 6 月 4 日海上安全委员会以 MSC.48(66)决议通过的《国际救生设备规则》(LSA 规则)。按照 1974 年 SOLAS 1996 年修正案的规定, 《国际救生设备规则》在 1998 年 7 月 1 日及以后成为强制性规定, 同时纳入了其 MSC.207(81) (2010 年 7 月 1 日生效)、MSC.218(82) (2008 年 7 月 1 日生效)、MSC.272(85) (2010 年 7 月 1 日生效)、MSC.293(87) (2012 年 1 月 1 日生效)、MSC.320(89) (2013 年 1 月 1 日生效)、MSC.368(93) (2016 年 1 月 1 日生效)、MSC.425(98) (2020 年 1 月 1 日生效)、MSC.459(101) (2024 年 1 月 1 日生效, 其中对 LSA 规则 6.1.1.3 的修正应适用于 2024 年 1 月 1 日或以后安装上船的救助艇) 和 MSC.485(103) (2024 年 1 月 1 日生效) 、 MSC.535(107) (适用于 2029 年 1 月 1 日或以后安装的全封闭救生艇) 和 MSC.554(108) (适用于 2026 年 1 月 1 日或以后安装的救生设备) 修正案。”

删除原 2.6 的内容, 保留编号:

~~2.6 第 3 章附录 2 《国际救生设备规则》第 6.1.2.10 条关于救生艇筏或救助艇的最大降落速度, 规定一般不大于 1.3m/s。~~

第 2-1 章 构造 — 结构、分舱与稳性、机电设备

(SOLAS 公约第 II-1 章)

A 部分 通 则

第 2 条 定义

新增 30~33 如下:

“30 起重设备系指用于任何重物操作的船舶设备:

- .1 用于货物转移和装卸的起重机;
- .2 用于升高和降放舱口盖或活动舱壁的起重机;
- .3 用于机舱的起重机;
- .4 用于物料吊运的起重机;
- .5 用于软管吊运的起重机;
- .6 用于释放和回收补给船和类似操作的起重机;
- .7 用于人员吊运的起重机。

31 锚操作绞车系指用于在水下作业中布放、回收和变位锚和系泊缆绳的任何绞车（不包括锚机）。

32 可卸零部件系指可以通过其将负载附连到起重设备或锚操作绞车上的船舶设备的物件，但该物件并非该设备或负载的组成部分。

33 第 3-13 条中规定的“2026 年 1 月 1 日或以后安装”系指:

- .1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶，任何在船上安装日期；或
- .2 对于.1 中规定以外的船舶，包括 2009 年 1 月 1 日以前建造的船舶，2026 年 1 月 1 日或以后的起重设备或锚操作绞车的合同交付日期；或如无合同交付日期，2026 年 1 月 1 日或以后的起重设备或锚操作绞车的实际交付上船日期。”

A-1 部分 船舶结构

第 3-2 条 所有类型船舶的专用海水压载舱和散货船双舷侧处所的保护涂层

原 2 中引用的脚注内容改为：

“① MSC.215(82)决议已经[MSC.1/Circ.1381通函](#)、MSC.341(91)决议、[MSC.557\(108\)决议](#)修正。”

原 4 中引用的脚注内容改为：

“② 参见《保护涂层维护和修理导则》（MSC.1/Circ.1330/[Rev.1](#)）。”

第 3-4 条 应急拖带装置和程序

原 1（液货船应急拖带装置）后插入 2 如下：

[“2 非液货船应急拖带装置](#)

2.1 2028 年 1 月 1 日或以后建造的不小于 20,000 总吨的非液货船应配备应急拖带装置。

2.2 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的非液货船：

.1 该装置应始终能在被拖的船主动力失效时迅速展开并且容易与拖船连接；和

.2 应急拖带装置应有足够强度，并考虑到船舶尺度和在恶劣天气条件下的预期受力。应急拖带装置的设计与建造以及原型试验应由主管机关根据 IMO 制定的指南^①予以批准。”

原 2 编号改为 3 如下：

[“~~23~~ 船舶应急拖带程序”](#)

原 2.3（现 3.3）中引用的脚注改为：

“参见 [IMO](#) 《[经修订的](#) 船东/操作者编写应急拖带程序指南》（~~IMO~~-MSC.1/Circ.1255/[Rev.1](#)）”

第 3-9 条 登离船设施

原 2、3 中引用的脚注内容改为：

“参见[国际海事组织-IMO](#) 《登离船设施的构造、安装、维护和检查/检验指南》（[MSC.1/Circ.1331/Rev.1 通函](#)）。”

原 3 中引用的脚注编号⑤改为④。

第 3-11 条 原油船货油舱的防腐蚀保护

原 3 中引用的脚注内容改为：

“MSC.288(87)决议已经[MSC.1/Circ.1381通函](#)、MSC.341(91)决议、[MSC.558\(108\)决议](#)修正。”

① 参见IMO《非液货船应急拖带布置临时导则》(MSC.1/Circ.1691通函)。

新增第 3-13 条如下：

“第 3-13 条 起重设备和锚操作绞车

1 适用范围

1.1 除另有明文规定外，本条应适用于起重设备和锚操作绞车，以及与起重设备和锚操作绞车一同使用的可卸零部件。

1.2 尽管有以上规定，本条不适用于：

- .1 认证为海上移动式钻井平台(MODU)^①的船舶上的起重设备；
- .2 符合主管机关可接受标准的，在近海工程船，例如管道/电缆铺设/维修或近海安装船，包括进行拆解工作的船舶上使用的起重设备；
- .3 开启和关闭舱口盖的集成机械设备；和
- .4 符合《国际救生设备规则》的救生降落设备。

1.3 除另有明文规定外，本条 2.1 和 2.4 的要求不适用于安全工作负荷低于 1000kg 的起重设备。

2 设计、建造和安装

2.1 2026 年 1 月 1 日或以后安装的起重设备应：

- .1 按照本局制定的《起重设备法定检验技术规则》或本局可接受的能够提供同等安全水平的标准进行设计、建造和安装；和
- .2 在安装后和首次使用之前以及经过修理、调整或更改主要参数后，应进行负荷试验和全面检查。

2.2 2026 年 1 月 1 日或以后安装的锚操作绞车应按照 IMO 制定的指南^②进行设计、建造、安装和试验，以令主管机关满意。

2.3 2026 年 1 月 1 日或以后安装的起重设备应永久标注并提供安全工作负荷(SWL)的文件证据。

2.4 2026 年 1 月 1 日以前安装的起重设备应按照 IMO 制定的指南^③进行试验和全面检查，并在不晚于 2026 年 1 月 1 日或以后的首个换证检验之日符合 2.3。

2.5 2026 年 1 月 1 日以前安装的锚操作绞车应在不晚于 2026 年 1 月 1 日或以后的首个换证检验之日按照 IMO 制定的指南^③进行试验和全面检查。

3 维护、操作、检查和试验

无论其安装日期的所有起重设备和锚操作绞车，以及与起重设备和锚操作绞车一同使用的可卸零部件应按照 IMO 制定的指南^③进行操作性试验、全面检验、检查、操作和维护。

4 失效的起重设备和锚操作绞车

除本法规第 1 篇第 2 章第 3 节 2.3.3 条中规定的情况外，应采取所有合理措施以维护本条适用的起重设备、锚操作绞车及可卸零部件的正常工作状态，但是，设备发生故障时不得被视为船舶不适航，或作为将船舶延误在港口的理由，条件是船长已采取行动在规划和执行安全航行时考虑到了失效的起重设备和锚操作绞车。”

① 认证为 MODU 的船舶系指应符合《MODU 规则》的船舶，且在船上携带由主管机关或被认可组织签发的《MODU 规则》证书。携带该证书包括船上备有经授权的电子版证书。

② 参见《锚操作绞车指南》(MSC.1/Circ.1662 通函)。

③ 参见《起重设备指南》(MSC.1/Circ.1663 通函)。

B-2 部分 分舱、水密和风雨密完整性

第 14 条 载运货车和随车人员的客船

原 2 中的内容由如下替代：

“2 若这类船上的旅客乘客总数（包括随车人员在内）不超过 $12 + A_d/25$ ，其中 A_d 为能用来装载货车处所的甲板总面积（ m^2 ），以及装货车辆处所及其出入口的净高度应不小于 4 m，则关于水密门可应用第 ~~13.9.1~~13.8.1 和 ~~13.9.2~~13.8.2 条的规定，但这些门可设置在分隔装货处所水密舱壁的任何高度上。此外，要求在驾驶室设置指示器，以自动指示何时每扇门关闭和何时所有门均已扣紧。”

第 2-2 章 构造 一防火、探火和灭火

(SOLAS 公约第 II-2 章)

说 明

原 1 中的一览表最后新增如下两栏：

“

序号	决 议	通 过 日 期	生 效 日 期	备 注
<u>22</u>	<u>MSC.532(107)</u>	<u>2023 年 6 月 8 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>	<u>正文</u>
<u>23</u>	<u>MSC.550(108)</u>	<u>2024 年 5 月 23 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>	<u>正文</u>

”

原 2 中的一览表最后新增如下一栏：

“

序号	决 议	通 过 日 期	生 效 日 期	备 注
<u>15</u>	<u>MSC.555(108)</u>	<u>2024 年 5 月 23 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>	<u>正文</u>

”

A 部分 通 则

第 1 条 适用范围

以下对 2 的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

2 适用于现有船舶的要求

新增 2.10 和相关脚注如下：

“2.10 2026 年 1 月 1 日以前建造的船舶应在不迟于 2026 年 1 月 1 日或以后的第一次检验^①之日符合第 10.11.2 条。”

^① 参见IMO《SOLAS规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290通函）。

B 部分 火灾和爆炸的预防

第 4 条 引燃的可能性

以下对 2.1.7 和 2.1.8 的修改及新增 2.1.9 自 2026 年 1 月 1 日起实施：

在 2.1.7 末尾，删除“和”，并且在 2.1.8 末尾“。”由“；和”替代。

在原 2.1.8 之后新增 2.1.9 如下：

“9 交付船上并使用的燃油不应危及船舶安全，不对机器的性能产生不利影响，不对人员有害。”

原 5.3.3 中引用的脚注改为：

“①参见《经修订的液货船防止火焰进入液货舱装置的设计、试验和定位标准》（MSC.1/Circ.677 通函）和《经修订的液货舱透气和除气布置设计时应考虑的因素》（MSC/Circ.731 通函）。对 2026 年 12 月 4 日或之后安装的设备，参见《经修订的液货船防止火焰进入液货舱装置的设计、试验和定位标准》（MSC.1/Circ.677/Rev.1 通函）和《经修订的液货舱透气和除气布置设计时应考虑的因素》（MSC/Circ.731 通函）。”

C 部分 火灾和爆炸的预防

第 7 条 探测和报警

以下对 5 的修订自 2026 年 1 月 1 日起实施：

5 起居和服务处所及控制站的保护

原 5.2 改为：

“5.2 对载客超过 36 人客船的要求

在服务处所、控制站和起居处所，包括起居处所内的走廊、梯道和脱险通道，应安装和布置固定式探火和失火报警系统，以探测这些处所的烟雾。客房内的盥洗室和厨房不必安装感烟探测器。极少有失火危险或无失火危险的处所，如空舱、公共盥洗室、二氧化碳室以及类似处所，不必安装固定式探火和失火报警系统。安装在客舱内的探测器在被激活时，应能在其所在处所内发出或引发听觉报警。”

原 5.5 改为：

“5.5 货船

（5.5 的要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。2026 年 1 月 1 日以前建造的船舶应符合原 5.5 的适用要求。）

货船的起居和服务处所及控制站应依据第 9.2.3.1 条所采用的保护方法，由以下固定式探火和失火报警系统和/或自动喷水器、探火和失火报警系统保护。

5.5.1 IC 法

应安装和布置一个固定式探火和失火报警系统，以探测起居处所范围内的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾。

5.5.2 IIC 法

应安装和布置一个符合《消防安全系统规则》相关要求的认可型自动喷水器、探火和失火报警系统，以保护起居处所、厨房和其他服务处所，但空舱、卫生处所等基本上无失火危险的处所除外。此外，还应安装和布置一个固定式失火和探火报警系统，以探测起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾。

5.5.3 IIIC 法

应安装和布置一个固定式探火和失火报警系统，以探测所有起居处所和服务处所内的火灾，以及各起居处所内所有的走廊、梯道和脱险通道内以及所有控制站和货物控制室的烟雾，但空舱、卫生处所等基本上无失火危险的处所除外。”

第 9 条 火灾的限制

6 货物处所限界面的保护

以下修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

删除原 6.1，原 6.2、6.3 重新编号为 6.1、6.2。

7 通风系统

7.2 导管的布置

原 7.2.5 中引用的脚注改为：

“①此类装置的示意图见《经修订的 SOLAS 公约第 II-2 章的统一解释》(MSC.1/

Circ.1276/Rev.2 通函)。”

第 10 条 灭火

以下新增的 11 自 2026 年 1 月 1 日起实施：

新增 11 如下：

“**11 灭火剂的限制**

本条目的是保护船上人员免于接触灭火使用的危险物质，以及最大限度地减少被认为对环境有害的灭火剂的影响。

11.1 适用范围

本条适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。

11.2 一般规定

11.2.1 本条禁用的物质从船舶清除后，应送至适当的岸基接收设施。

11.2.2 应禁止使用或储存含有全氟辛烷磺酸（PFOS）的灭火剂。”

G 部分 特殊要求

以下对第 20 条的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

第 20 条的标题改为：

“第 20 条 车辆处所、特种处所、~~开式~~和~~闭式~~滚装处所和用于载运车辆的露天甲板的保护”

1 目的

原 1.1 改为：

“1 应配备能充分保护船舶免受与车辆处所、特种处所~~和~~、滚装处所~~和~~用于载运车辆的露天甲板有关的火灾危险的防火系统；”

2 一般要求

2.1 适用范围

新增 2.1.3 如下：

“2.1.3 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，还应符合本条 4.1.6、4.4 和 6.2.3 的要求。”

3 预防闭式车辆处所、闭式滚装处所和特种处所内易燃蒸气引燃的措施

3.1 通风系统

原 3.1.5 改为：

“3.1.5 永久开口

在货船上，处所的侧板、端板或天花板上永久开口的位置应使货物处所内的火灾不会威胁到救生艇筏的存放区域和登乘站以及在货物处所上方的上层建筑和甲板室内的起居处所、服务处所和控制站。”

4 探测和报警

原第 4 节标题（探测和报警）后新增段落如下：

“2026 年 1 月 1 日以前建造的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验之日符合 4.1.6 的要求。”

原 4.1 改为：

“4.1 固定式探火和失火报警系统

除本条 4.3.1 规定者外，应设有符合《消防安全系统规则》要求的一个有效的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知火灾的出现。探测器的型式及其间距和位置应使主管机关在考虑到通风和其他相关因素影响后满意。该系统在安装后，应在正常的通风条件下进行测试，且其总体响应时间应使主管机关满意。

4.1.1~4.1.4 的要求仅适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。2026 年 1 月 1 日以前建造的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，应符合 4.1.6 和原 4.1 的适用要求。4.1.5 的要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的货船。2026 年 1 月 1 日以前建造的货船应符合原 4.1 适用要求。

① 参见《SOLAS规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290通函）。

4.1.1 在车辆处所、特种处所和滚装处所中，应设有可逐一识别的固定式探火和失火报警系统。该系统应符合《消防安全系统规则》的要求。

4.1.1.1 固定式探火和失火报警系统应在整个车辆处所、特种处所和滚装处所范围内提供感烟和感温探测。主管机关可接受线型感温探测器作为感温探测所要求的系统。该系统应能迅速探知初始火灾。探测器的位置应使主管机关满意，考虑通风和其他相关因素的影响。该系统在安装后，应在正常的通风条件下进行测试，且其总响应时间应使主管机关满意。

4.1.2 如在车辆处所、特种处所和滚装处所使用固定式水基喷水系统，则应布置可识别喷水系统的相同区段的探火和失火报警系统。

4.1.3 探火和失火报警系统，应设计有提供合乎逻辑和清晰的信息显示的系统界面，以便快速和正确地理解和决策。尤其是，报警系统的区段编号应与其他系统（如适用）的区段编号一致，如固定式水基灭火系统或视频监控系统。

4.1.4 用于载运车辆的露天甲板的区域应设有固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知该区域任何位置的初始火灾。探测器的型式及其间距和位置应使主管机关满意，考虑天气情况、货物阻隔和其他相关因素的影响。不同的设定可用于具体的作业过程，诸如装货或卸货和在航行中，以避免误报警。

4.1.5 对于货船，车辆处所、特种处所和滚装处所应设有符合《消防安全系统规则》要求的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知初始火灾。探测器的型式及其间距和位置应使主管机关满意，考虑到通风和其他相关因素的影响。该系统在安装后，应在正常的通风条件下进行测试，且其总响应时间应使主管机关满意。

4.1.6 对于 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，特种处所，开式和闭式滚装处所和车辆处所应设有符合《消防安全系统规则》要求的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知初始火灾。固定式探火和失火报警系统应在整个车辆处所、特种处所和滚装处所范围内提供感烟和感温探测。在此情况下，感温探测器应符合适用于感烟探测器的间距和覆盖区域的要求。仅须在已设置感烟探测器的位置配备感温探测器。”

4.3 特种处所

原 4.3.1 改为：

~~“4.3.1 在特种处所内应保持有效的消防巡逻制度。如果在整个航行期间能够保证通过连续的消防值班保持有效的消防巡逻，则不要求配备固定式探火和失火报警系统。”~~

新增 4.4 如下：

“4.4 视频监控”

4.4.1 和 4.4.2 的要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。2026 年 1 月 1 日以前建造的设有车辆处所、特种处所或滚装处所的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验^①之日符合 4.4.1 和 4.4.2 的要求。

4.4.1 对于客船，在车辆处所、特种处所和滚装处所应布置有效的视频监控系统，以持续监控这些处所。该系统应具备即时回放功能，以尽可能快速地识别失火位置。摄像头的安装应覆盖整个处所，其高度足以看到装载后的货物和车辆。

4.4.2 该监控系统录制的视频应能在连续有人值班的控制站或安全中心回放至少 7 天（对于安装在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船的系统）和 24 小时（对于安装在 2026 年 1 月 1 日以前建造的现有客滚船（包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客滚船）的系统）。

^① 参见 IMO《SOLAS 规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290 通函）。

任何一个视频摄像头和保护该摄像头覆盖处所的固定式水基灭火系统的区段之间的对应关系，应在视频监控器附近清楚显示。不要求船员连续监视视频图像。”

原 5 改为：

“5 结构防火保护和开口布置

尽管有本章第 9.2.2 条的规定，对于载客超过 36 人的客船，特种处所和滚装处所的限界面舱壁和甲板应隔热至 “A-60” 级标准。但是，如果本章第 9.2.2.3 条所定义的第(5)类、第(9)类或第(10)类处所位于分隔的一侧，该标准可降为 “A-0” 级。如果燃油舱位于特种处所或滚装处所以下，此类处所之间的甲板完整性可降为 “A-0” 级标准。

本段适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。2026 年 1 月 1 日以前建造的客船应符合原 5 适用要求。

5.1 结构防火

5.1.1 对载客超过 36 人的客船，特种处所和滚装处所的限界面舱壁和甲板应隔热至 “A-60” 级标准。但是，如果本章第 9.2.2.3 条所定义的第(5)类、第(9)类或第(10)类处所位于分隔的一侧，该标准可降为 “A-0” 级。如果燃油舱位于特种处所下方，此类处所之间的甲板完整性可降为 “A-0” 级标准。

5.1.2 如特种处所或滚装处所被内部甲板分隔，此类甲板的防火等级应基于固定式水基灭火系统的容量和布置确定。如固定式水基灭火系统无法同时覆盖指定甲板的上方和下方适用区域，该甲板应为 “A-30” 级标准，而甲板之间的任何坡道和门应为钢制，其设计应尽可能密闭。

5.2 滚装处所和特种处所的开口布置

5.2.1 滚装处所的侧板、端板和天花板上的开口的位置和布置应使滚装处所失火不会危及：

- 1 救生艇筏的存放区域；
 - 2 登乘站和集合站，包括通往登乘站和集合站的通道；和
 - 3 滚装处所上方的上层建筑和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所。
- 这些对象的正下方所有甲板和在水平方向测量至少 6.0m 的安全距离范围内不允许设置开口。

5.2.2 该要求不适用于设有关闭装置的开口，诸如坡道和门。起居处所、控制站和通常有人的服务处所正下方所有甲板的坡道和门应为钢制，救生艇筏、登乘站和集合站正下方所有甲板的坡道和门应至少为 “A-0” 级标准。

5.2.3 然而，在开口前后水平方向 6.0m 且垂向在开口的甲板面上方至少两层甲板的一个矩形范围内，如船侧（包括窗和门）限界面的耐火完整性为 “A-60” 级，起居处所、控制站和通常有人的服务处所下方的滚装处所可设有开口。作为 “A-60” 级窗的等效，可接受由喷水率至少 5.0L/min/m² 的水基系统保护的 “A-0” 级窗。通风口的进风设计应最大限度降低污染风险^①。

5.2.4 如果开口受到关闭装置的保护，且关闭装置不太可能在滚装处所失火时被切断，并能够在易于到达的位置被关闭，则滚装处所和特种处所的机械通风的开口允许在上层建筑中起居处所、服务处所和控制站的下方。关闭装置应为钢制或其他耐火材料。此类开口不允许设在救生艇筏、应急发电机和机舱进气口的下方。

① 参见 SOLAS 第 5.2、8.2、9.7.1.5 和 20.3.1.4 条。

5.2.5 尽管有上述规定，为船舶主推进、发电及应急发电所用机械服务的进气口，其位置应能最大限度降低被用于车辆运输的露天甲板上的火灾所污染的风险。

5.3 用于载运车辆的露天甲板的布置

5.3.1 应做出适当布置，以确保用于载运车辆的露天甲板上的全燃火灾不会危及：

- .1 救生艇筏的存放区域；
- .2 登乘站和集合站，包括通往这些区域的通道；和
- .3 露天甲板附近的上层建筑和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所。

5.3.2 应做出适当布置，以提供从指定车道至露天甲板附近的上层建筑和甲板室内的起居处所、控制站和通常有人的服务处所在水平方向测量超过 6.0m 的安全距离。

5.3.3 当 6.0m 范围内的界面，包括窗和门为“A-60”级标准时，安全距离可减小至 3.0m。由喷水率至少 5.0L/min/m²的水基系统保护的“A-0”级界面可以作为等效接受。

5.3.4 救生艇筏和登乘站，包括通往这些位置的通道，应由超过 12.0m 的安全距离作保护。安全距离应在水平方向测量。

5.3.5 尽管有上述规定，服务于船舶主推进、发电及应急发电所用的机械的进气口，其位置应能最大限度降低被载运车辆的露天甲板上的火灾所污染的风险。”

6 灭火

6.1 固定式灭火系统

原 6.1 标题下的解释性段落改为如下：

“（6.1.1 和 6.1.2 段要求适用于 2014 年 7 月 1 日或以后建造的船舶。2014 年 7 月 1 日以前建造的船舶应符合原 6.1.1 和 6.1.2 段的适用要求。6.2.1 和 6.2.2 要求适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船。2026 年 1 月 1 日以前建造的设有车辆处所、特种处所或滚装处所的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，应不迟于 2028 年 1 月 1 日或以后的第一次检验^①之日符合 6.2.3 要求。）”

原 6.1 后插入 6.2 如下，后续段落重新编号：

“6.2 用于载运车辆的露天甲板上的固定式水基灭火系统

6.2.1 客船应安装基于水炮的固定式水基灭火系统，以覆盖用于载运车辆的露天甲板。水炮应符合《消防安全系统规则》的规定。

6.2.2 在客船上，如安装了固定式水基灭火系统以覆盖拟载运车辆的露天甲板，则应设有排水系统。该系统的规格应设定为，其排量不低于水炮和要求数量的消防水枪总排量的 125%。

6.2.3 对于 2026 年 1 月 1 日以前建造的客船，包括 2012 年 7 月 1 日以前建造的客船，应安装基于水炮的固定式水基灭火系统，以覆盖露天甲板上用于载运车辆的区域。水炮应安装在尽可能确保对露天甲板上载运车辆区域内的车辆提供无障碍保护的位置。该水炮的操作应由不受其保护区域内失火影响的安全通道或遥控装置进行保证。每一水炮的排量至少为 1,250 L/min。当要求的流速对船舶尺度和布置实际不可行时，主管机关可接受较低的流速。对于 2026 年 1 月 1 日以前已装有固定式水基灭火系统的船舶，主管机关也可允许替代布置。”

新增 7 如下：

① 参见《SOLAS规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290通函）。

“7 决策

（本条款适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客船。）

在客船上，车辆处所、特种处所和滚装处所，如装有固定式压力水雾系统，则应在舱顶甲板和舱壁以及垂向限界面设有合适的标识和标志，从而易于识别固定式灭火系统的分区。合适的标志和标记应适应于典型的船员活动方式，考虑货物或固定装置的阻碍。分区编号标志应为荧光材料^①。处所内显示的分区编号应与在安全中心或连续有人值班的控制站中的分区阀门识别码和分区识别码一致。”

第 23 条 客船的安全中心

以下对第 23 条的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

6 安全系统的控制与监测

原 6.10 改为：

“.10 探火和**失火**报警系统；”

① 参见《消防安全系统规则》第11章荧光材料的评估和测试。

附录 1 国际消防安全系统规则

(FSS规则)

说明与要求

本部分内容改为如下：

“本附录是第 73 届海上安全委员会以 MSC.98(73)决议通过的《国际消防安全系统规则》(FSS 规则)，该规则在 SOLAS 公约第 II-2 章中引入成为强制性要求，其生效日期为 2002 年 7 月 1 日并包括其 MSC.206(81)、MSC.217(82)、MSC.292(87)、MSC.311(88)、MSC.339(91)和 MSC.367(93)、MSC.403(96)、MSC.410(97)、MSC.457(101)、MSC.484(103)和 MSC.555(108)修正案。”

第 7 章 固定式压力水雾和细水雾灭火系统

以下对第 7 章的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

2 技术要求

新增 2.5 如下：

“2.5 客滚船用于载运车辆的露天甲板上的固定式水基灭火系统

本条款详细规定了本篇第 2-2 章所要求的客滚船用于载运车辆的露天甲板上的固定式水基灭火系统的技术要求。本条款适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船。

2.5.1 保护区域应为用于载运车辆的露天甲板的整个长度和宽度。固定式水炮应能将水喷射至：

- .1 用于载运车辆的露天甲板区域；和
- .2 与拟装载车辆区域水平距离 8m 范围内的区域，包括此范围内的上建限界面，或者相邻的垂直限界面，取水平距离小者。

2.5.2 所有固定式水炮的总排量应至少为受保护区域每平方米 2.0L/min，但任一台水炮的输出量不应小于 1,250L/min。应确保水的均匀分布。

2.5.3 从水炮至其前方所保护区域最远端的距离，应不超过该水炮在无风条件下射程的 75%。

2.5.4 每台水炮应位于其所保护的区域之外，并在发生火灾情况下，接近通道不可能被阻断的安全位置。

水炮应安装在水能无阻挡地覆盖露天甲板积载最大容量的车辆的位置。但是，水炮喷射水不能覆盖的区域应由水枪喷射的水保护。水枪应考虑天气条件进行设计与安装并提供它们所覆盖区域每平方米 5.0L/min 的排量，和在发生火灾情况下易于接近的位置设有释放控制装置。

2.5.5 该系统应能即时可用，并能持续供水。供水系统应能以所要求的流速向用于载运车辆的露天甲板的全宽度和 40m 长度，或如长度小于 40m，全长度范围同时供水。在任何情况下，供水量应不小于最大水炮所需的排量。

2.5.6 该系统可由消防总管、用于其他固定式水基灭火系统的泵或持续供应海水的专用泵供水。

当船舶消防泵用于水炮供水时：

- .1 应能通过阀隔离船舶消防总管和水炮，以便独立或同时操作两个系统；和
- .2 泵的排量应足以同时服务于两个系统，包括消防总管系统在要求的压力下喷射两股水柱。如果露天甲板拟载运危险货物，则应提供在要求压力下喷射四股水柱的排量。

当另一套固定式水基灭火系统用于水炮供水时：

- .3 应通过阀隔离另一套固定式水基灭火系统和水炮，以便独立或同时操作两个系统；和
- .4 对于开式滚装处所，泵的排量应足以同时服务于两个系统，至少包括固定式水基灭火系统靠近面向露天甲板开口的两个分区和一台服务于露天甲板的水炮。对于闭式滚装处所和特种处所，不要求同时操作。”

第9章 固定式探火和失火报警系统

以下对第9章的修改自2026年1月1日起实施：

1 适用范围

原1.1改为：

“1.1 本章详细规定了 ~~SOLAS 第II-2 本篇第2-2~~ 章所要求的固定式探火和失火报警系统的技术要求。除另有明文规定外，本章要求适用于2012年7月1日或以后建造的船舶。本章2.3.1.5和2.4.2.2的要求适用于2026年1月1日或以后建造的船舶。”

2 技术要求

2.3 部件要求

原2.3.1.3和2.3.1.4由如下内容替代：

“2.3.1.3 感温探测器和线型感温探测器，根据标准EN 54:2001和IEC 60092-504的相关部分进行测试时，应按在超过78°C温度之前动作，但在超过54°C之前不动作的衡准进行认证，此时温度以每分钟低于1°C的速率升高到这些限值。按主管机关确定，也可使用替代试验标准。在较高温升率下，感温探测器和线型感温探测器应在主管机关认为满意的温度限值内动作，考虑避免探测器的不灵敏或过度灵敏。”

2.3.1.4 感温探测器和线型感温探测器的动作温度在干燥室和通常处于高温环境的类似处所内可以是130°C，在桑拿室内可到140°C。”

原2.3.1.4后新增2.3.1.5如下，后续段落重新编号：

“2.3.1.5 线型感温探测器应按EN 54-22:2015和IEC 60092-504标准进行试验。经主管机关确认，也可使用替代试验标准。”

2.4 安装要求

2.4.2 探测器的位置

原2.4.2.2和表9.1改为：

“2.4.2.2 探测器的最大间距应符合下表：

探测器的最大间距			表 9.1
探测器类型	每一探测器的最大地板面积 (m ²)	探测器间的最大中心间距 (m)	与舱壁的最大距离(m)
感温式	37	9	4.5
感烟式	74	11	5.5
<u>感温和感烟组合式</u>	<u>74</u>	<u>9</u>	<u>4.5</u>

2.4.2.2.1 主管机关可根据证实探测器特性的试验资料，要求或允许其他间距。安装在移动式滚装甲板以下的探测器应符合上述要求。

2.4.2.2.2 线型感温探测系统的两条传感器电缆之间的距离应不大于9.0m，此类电缆和舱壁的距离应不大于4.5m。”

2.5 系统控制要求

2.5.1 视觉和听觉失火信号^①

原 2.5.1.1 后插入 2.5.1.2、2.5.1.3 和 2.5.1.4 如下，后续段落重新编号：

“2.5.1.2 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船，报警通知应遵循统一的警报呈现方式（措辞、术语、颜色和位置）。报警应能在驾驶室被立即识别并不应受噪音或不良放置影响。”

2.5.1.3 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船，系统界面应提供报警可寻址能力，使船员在确保具有持续触发条件的报警仍清晰可见的同时识别报警历史，最近一次的报警和抑制报警的方式。”

2.5.1.4 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的客滚船，特种处所和滚装处所的感烟探测器功能可以在车辆装卸期间断开。断开的时间应适应装卸时间，并在该预设时间后自动复位。中央单元应表明探测器分区是否断开。不允许断开感温探测功能或手动报警点。”

^① 参见IMO以A.1021(26)决议通过的《2009年警报器和指示器规则》。

第3章 救生设备和装置（SOLAS 公约第Ⅲ章）

附录2 国际救生设备规则

第Ⅱ章 个人救生设备

2.2 救生衣

2.2.1 救生衣的一般要求

对2026年1月1日或以后安装^①的救生衣，原2.2.1.6.2改为：

“2. 在不超过RTD规定的平均时间加上1s内将在水中失去知觉、脸朝下的人员的身体翻转至脸朝上使其鼻部和嘴部脱离水面的位置，~~未被救生衣翻转的人员数量不超过RTD值；~~”

第Ⅳ章 救生艇筏

4.4 救生艇的一般要求

4.4.7 救生艇舾装件

对2026年1月1日或以后安装^①的救生艇或救助艇，原4.4.7.6.8、4.4.7.6.17改为：

“4.4.7.6 除自由降落救生艇外，每一需用单根或多根艇索降放的救生艇，应安装符合下列要求的释放装置，但应注意以下.17所指情况的特殊性：

.8 为了防止救生艇在回收过程中的意外脱开，除非吊钩已经完全复位，否则该吊钩不得承受任何负荷。~~如在救生艇或救助艇未完全浮于水面时吊钩能在其负载的情况下释放救生艇或救助艇，或手柄或安全销也不得回至复位（关闭）位置，并且任何指示器不应指示释放装置已复位，除非吊钩已经完全复位。~~每个吊站内还应张贴额外的危险标示，提醒船员注意复位的正确方法；

.17 ~~如单根艇索和吊钩系统用于降放救生艇或同时使用一适当的艇索降放救助艇时，则4.4.7.6.7、4.4.7.6.8和4.4.7.6.15的要求不必适用；对此类装置而言，只需做到释放救生艇或救助艇至其完全浮于水面即可如单根艇索和吊钩系统与一适当的首缆一起用于降放救生艇或救助艇时，则4.4.7.6.7和4.4.7.6.15的要求不必适用；条件是单根艇索和吊钩系统在救生艇或救助艇未完全浮于水面时不能在吊钩有负载的情况下释放救生艇或救助艇。~~”

4.6 全封闭救生艇

对2029年1月1日或以后安装^②的全封闭救生艇，应满足以下新增的4.6.6和4.6.7：

“4.6.6 通风措施

4.6.6.1 全封闭救生艇应设有措施，对于救生艇允许容纳的人员数达到至少每人5m³/h的通风率，且通风持续时间不小于24h。通风措施应可从救生艇内部操作，且应布置成确保救生艇的通风不分层或不形成不通风的气囊。

4.6.6.2 如通风措施有动力，动力源不应是4.4.6.11所述的无线电电池；且如果依靠救生艇发动机，应提供足够的燃料以符合4.4.6.8。

① 参见MSC.554(108)决议《<国际救生设备规则>（LSA规则）修正案》对“2026年1月1日或以后安装”的规定。

② 参见MSC.535(107)决议《<国际救生设备规则>（LSA规则）修正案》对“2029年1月1日或以后安装”的规定。

4.6.7 通风系统的开口及其关闭措施

4.6.7.1 4.6.6 所要求的通风措施的每个开口应设有关闭措施。关闭措施应由人员从救生艇内操作。应设有措施确保开口在救生艇降落前（即在存放位置）和降落时能保持关闭。

4.6.7.2 通风措施的入口和出口及其外部装置的位置和设计，应在不使用 4.6.7.1 要求的关闭措施并考虑 4.6.3.2 的要求时，最大程度减少水通过开口进入。

4.6.7.3 对于符合第 4.7 节要求的自由降落救生艇，开口及其关闭措施应设计成在自由降落时救生艇预期的浸没状态下承受载荷和防止进水。

4.6.7.4 对于符合第 4.8 节要求的具有空气维持系统的救生艇，开口及其关闭措施应设计成保持第 4.8 节要求的压力。

4.6.7.5 对于符合第 4.9 节要求的耐火救生艇，开口及其关闭措施应设计成确保在 4.9.1 所述的条件下，保护救生艇内人员的能力不受影响。”

第 VI 章 降落与登乘设备

6.1.2 使用艇索和绞车的降落设备

对 2026 年 1 月 1 日或以后安装^①的救生艇筏或救助艇降落设备，原 6.1.2.8、6.1.2.10 改为：

“6.1.2.8 满载救生艇筏或救助艇降落下水的速度，应不小于由下列公式得出的速度：

$$S = 0.4 + 0.02H, \text{ 或 } 1.0, \text{ 取较小者}$$

式中：S——下降速度，m / s；

H——从吊艇架顶部到最轻载航行水线的距离，m。

6.1.2.10 满载救生艇筏或救助艇的下降速度最大为 1.3 m/s。考虑救生艇筏或救助艇的设计、保护乘员免受过度力以及计入急刹车过程中的惯性力的降落装置强度后，主管机关应制定可接受其它最大下降速度。在降落设备上应采取某些措施，以确保不超过该速度。（见本法规第 4 篇第 1 章的“说明与要求”）”

^① 参见 MSC.554(108) 决议《〈国际救生设备规则〉（LSA 规则）修正案》对“2026 年 1 月 1 日或以后安装”的规定。

第4章 无线电通信设备

(SOLAS 公约第 IV 章)

A 部分 通 则

第1条 适用范围

删除原 2 的内容，编号保留：

“2 本章不适用于航行在北美洲五大湖及其东至加拿大魁北克省蒙特利尔的圣拉姆伯特船闸下游出口处为止的相连水域和支流的船舶，而这些船舶在其他情况下应适用本章规则^④。”

第2条 术语和定义

原 1.15 和 1.16 的脚注修改为：

“参见《为全球海上遇险和安全系统(GMDSS)提供无线电服务》(MSC.509(105)/Rev.1 决议)。”

第5条 无线电通信业务的规定

原 1 中的脚注修改为：

“参见《为全球海上遇险和安全系统(GMDSS)提供无线电服务》(MSC.509(105)/Rev.1 决议)。”

第14条 性能标准

原脚注中“3 MF 和 HF 设备”的.9 后新增.10 如下，原.10~.17 重新编号为.11~.18：

“.10 《接收海上安全信息和搜救相关信息的中高频海上数字广播 (NAVDAT) 系统性能标准》 (MSC.569(109)决议)；”

④—此类船舶为安全目的而受有关无线电的特殊要求约束，此要求载于加拿大与美利坚合众国的有关协议内。

第5章 航行设备

(SOLAS 公约第 V 章)

第2条 定义

在原 7 后新增如下：

“8 散货船系指第 12 章 1.1 条定义的散货船^①。
9 集装箱船系指主要用于载运集装箱^②的船舶。”

第7条 搜寻与救助服务

原 1 脚注改为：

“参见《1979 年国际海上搜寻和救助(SAR)公约》以及国际海事组织通过的下列决议：《搜救飞机的自导能力》(A.225(VII)决议)、《雷达应答器用于搜寻和救助》(A.530(13)决议)、《搜救自导能力》(A.616(15)决议)和《国际航空和海上搜寻和救助手册(IAMSAR)手册》(经 MSC.1/Circ.1686 通函修正的 A.894(21)决议)。”

第18条 航行系统和设备以及航行数据记录仪的认可、检验和性能标准

在原 2 脚注中下列标准修订如下：

“《关于电子海图显示与信息系统(ECDIS)性能标准的建议案》~~—(经 MSC.64(67)决议附件 5 和 MSC.86(70)决议附件 4 相应修正的 A.817(19)决议)—(在 2029 年 1 月 1 日或以后安装的 ECDIS 设备，符合不低于 MSC.530(106)/Rev.1 决议附件所规定的性能标准；在 2026 年 1 月 1 日或以后但在 2029 年 1 月 1 日以前安装的 ECDIS 设备，符合不低于 MSC.530(106)/Rev.1 决议附件所规定的性能标准或不低于 MSC.232(82)决议附件所规定的性能标准；在 2009 年 1 月 1 日或以后但在 2026 年 1 月 1 日以前安装的 ECDIS 设备，符合不低于 MSC.232(82)决议附件所规定的性能标准)；~~

《关于全球船载自动识别系统(AIS)性能标准的建议案》~~(MSC.74(69)决议附件 3)—在 2029 年 1 月 1 日或以后安装的 AIS 设备，符合不低于 MSC.570(109)决议附件所规定的性能标准；在 2029 年 1 月 1 日以前安装的 AIS 设备，符合不低于 MSC.74(69)决议附件 3 所规定的性能标准)；~~”

在原 2 脚注中新增如下：

“《电子倾斜仪的性能标准》(MSC.363(92)决议)。”

第19条 船载航行系统和设备的配备要求

原 2.11 后新增 2.12：

“2.12 2026 年 1 月 1 日或以后建造的 3000 总吨及以上的集装箱船和散货船应配备电子倾斜仪或其他手段，以确定、显示和记录船舶的横摇运动。”

① 参见《术语“散货船”的澄清和偶尔装运散货和按 SOLAS 第 XII/1.1 条和 II-1 规定不视作散货船的船舶应用 SLOAS 条款的指南》(MSC.277(85)决议)。

② 参见 1972 年《国际安全集装箱公约》(CSC)中定义的术语“集装箱”。

第 31 条 危险通报

原 1 后新增 2.1~2.4 如下：

“2.1 每艘涉及货运集装箱丢失船舶的船长，应立即将此类事故的详细情况以适当的方式尽可能全面地通知附近各船、最近的沿岸国以及船旗国。”

2.2 当本条 2.1 所述的船舶弃船时，或从该船发出的报告不完整或不能获得时，SOLAS 公约第 IX/1.2 条所定义的公司应在最大可能的范围内承担本条对船长规定的义务。

2.3 船旗国在按 2.1 收到通知后应立即向 IMO 报告货运集装箱的丢失^①。

2.4 每艘船舶的船长观察到在海上漂流的货运集装箱，应立即将此类观测的详细情况以适当的方式尽可能全面地通知附近各船和最近的沿岸国。”

原 2、3 和 4 重新编号为 3、4 和 5。

第 32 条 危险通报内要求的信息

原 2 后新增如下：

“3 货运集装箱丢失或观测

.1 船舶货运集装箱丢失

认识到在最初报告时，可能无法获得所有信息要素。任何后续和/或附加信息应由船长在最初报告后尽可能早的机会报告。报告应包括：

.1 通用信息

- 报告类型：船舶货运集装箱丢失
- 时间（世界协调时）和日期
- 船舶识别码（IMO 编号/船名/呼号/MMSI）
- 发报方：船长、或代表船长报告的代表的联络方式
- 收报方：距离事故发生处最近的沿岸国和船旗国
- 通报编号：如果在第一个货运集装箱丢失通报之后发送了其他的通报，则按时间顺序。

应尽早、安全和切实可行地进行彻底检查。应核实丢失货运集装箱数量或者估计数量。包含此经验证数量的通报应标记为“最终”并发送给相同的收报方。

.2 位置报告^②

以纬度和经度表示的位置，或距离明确标识的地标（如可能）的真实方位和以海里为单位的距离

- 货运集装箱丢失时船舶的位置；或
- 如果货运集装箱丢失时船舶的位置未知，则货运集装箱丢失时船舶的估计位置；或
- 如果货运集装箱丢失时船舶的估计位置未知或无法确定，则发现丢失时船舶的位置。

.3 丢失货运集装箱总数或估计数量（视情况）：

.4 货运集装箱内的货物类型：

- 危险货物：是/否
- UN 编号（如已知）

① 参见《通过全球综合航运信息系统（GISIS）进行通知和通报》（A.1074(28)决议）。

② 可以使用机械、电子和/或视觉辅助系统（如有），近乎实时地报告货运集装箱的落点。

- .5 在可行范围内，对丢失的货运集装箱的描述：
 - .1 货运集装箱的尺寸（如 20 英尺）；
 - .2 货运集装箱的类型（如冷藏箱）；和
 - .3 空货运集装箱的数量或估计数量。
- .6 如可获得且可行，船长可提供附加信息，比如但不限于：
 - 根据危险货物舱单的货物描述（如适用）
 - 任何货物泄漏的描述
 - 风向和风速
 - 洋流方向和速度
 - 丢失货运集装箱估计的漂流方向和速度
 - 海况和浪高
- .2 对海上漂流的货运集装箱的观测
 - .1 通用信息
 - 报告类型：对海上漂流的货运集装箱的观测
 - 时间（世界协调时）和日期
 - 船舶识别码（IMO 编号/船名/呼号/MMSI）
 - 发报方：船长
 - 收报方：距离观测处最近的沿岸国
 - .2 位置报告

时间（世界协调时）、日期和观测到货运集装箱以纬度和经度表示的位置，或距离明确标识的地标（如可能）的真实方位和以海里为单位的距离
 - .3 观测到的货运集装箱总数
 - .4 如可获得且可行，船长可提供附加信息，比如但不限于：
 - 货运集装箱的尺寸（如 20 英尺）
 - 货运集装箱的类型（如冷藏箱）
 - 任何货物泄漏的描述
 - 风向和风速
 - 洋流方向和速度
 - 观测到的货运集装箱估计的漂流方向和速度
 - 海况和浪高。”

原 3、4 和 5 分别重新编号为 4、5 和 6。

第 6 章 货物和燃油装运（SOLAS 公约第 VI 章）

A 部分 一般规定

原第4条“船上使用杀虫剂”标题中的脚注①改为：

“① 参见：~~经修正的IMO《关于在船上安全使用杀虫剂的建议书》~~

1. 《经修订的关于船上安全使用杀虫剂的建议书》（MSC.1/Circ.1358/Rev.1通函）；

2. 《关于船上安全使用杀虫剂进行货舱熏蒸的建议案》（经修正的MSC.1/Circ.1264/Rev.1通函）；

3. 《经修订的关于船上安全使用杀虫剂进行货物运输单元熏蒸的建议案》（MSC.1/Circ.1361/Rev.1通函）”

第 14 章 极地水域航行船舶的安全措施

(SOLAS 公约第 XIV 章)

本章以下修改自 2026 年 1 月 1 日起实施。

原第 2 条修改如下：

“第 2 条 适用范围

1 除另有明文规定外，本章适用于在极地水域营运 ~~并按第 I 章发证的~~ 以下 船舶：

.1 按 SOLAS 公约检验发证的船舶；

.2 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船。

2 在 2017 年 1 月 1 日以前建造的 ~~受本条 1.1 约束~~ 的船舶应在 2018 年 1 月 1 日后的第一次中间或换证检验之前（以较早者为准）满足极地规则的相关要求。

3 在 2026 年 1 月 1 日以前建造的受本条 1.2 约束的船舶，应在 2027 年 1 月 1 日前满足极地规则第 I-A 部分第 9-1 章和第 11-1 章的相关要求。

34 在应用极地规则的 I-A 部分时，应考虑极地规则 I-B 部分中的补充导则附加指南。

45 本章不~~应~~适用于~~缔约国~~政府拥有或经营的目前仅用于政府非商业性服务的船舶。但是，仍鼓励~~缔约国政府拥有或经营的目前仅用于政府非商业性服务的此类~~船舶在合理和可行的范围内符合本章规定。

56 本章的任何内容均不应损害各国根据国际法所具有的权利或义务。”

原第 3 条修改如下：

“第 3 条 对 适用本章按 SOLAS 公约检验发证 的船舶的要求

1 适用本章受以上第 2.1.1 条约束 的船舶应符合极地规则的引言和 I-A 部分中与安全相关的规定要求，且除应符合 ~~SOLAS 第 I/7、I/8、I/9 和 I/10 条~~ 满足本法规第 1 篇第 3、4、6 和 13 章 的适用要求外，还应按该规则的规定进行检验和发证。

2 持有按上述 1 的规定签发证书的 适用本章受以上第 2.1.1 条约束 的船舶应受 SOLAS 第 I/19 条和 ~~XI-1/4 本篇第 11-1 章第 4 条~~ 规定的约束。为此，此种证书应视为根据 SOLAS 第 I/12 或 I/13 条签发的证书。”

新增第 3-1 条如下：

“第 3-1 条 对 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船的要求

1 在极地水域航行受第 2.1.2 条约束的船舶，应符合极地规则第 I-A 部分第 9-1 和 11-1 章的规定，并考虑到极地规则的引言以及第 I-A 部分第 1 章 1.2、1.4 和 1.5 中与安全相关的规定。”

第 16 章 信号设备

(SOLAS公约第XVI章)

第5条 声响信号器具

5.3 声响信号器具的安装与存放

删除原 5.3.3，原 5.3.4~5.3.7 重新编号为 5.3.3~5.3.6。

~~“5.3.3 除电气号笛外，安装在驾驶室附近的动力号笛，不论其拉手与按钮的数量如何，驾驶室内必须设有1个直通号笛本体的用机械传动的拉手装置。”~~

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

第 5 篇 船舶防污染、能效及压载水管理

目 录

说明与要求	1
第 6 章 防止船舶造成空气污染规则	2
I 总则	2
第 2 条 定义	2
II 检验、发证和控制措施	2
第 5 条 检验	2
III 船舶排放控制要求	2
第 13 条 氮氧化物 (NO _x)	2
第 14 条 硫氧化物 (SOX) 和颗粒物 (PM)	3
第 18 条 燃油的提供和质量	3
IV 国际航运碳强度规则	4
第 26 条 船舶能效管理计划 (SEEMP)	4
第 27 条 船舶燃油消耗数据的收集和报告	4
附录 IX 应向 IMO 船舶燃油消耗数据库提交的信息 (第 27 条)	5
第 8 章 船舶有害物质控制规定	7
1 一般规定	7
3 有害物质清单	7
附录 I 有害物质的控制	8
第 9 章 船舶压载水和沉积物控制和管理规则	9
A 部分 总则	9
第 A-1 条 定义	9
B 部分 船舶的管理和控制要求	9
第 B-1 条 压载水管理计划	9
第 B-2 条 压载水记录簿	9
附录 II 压载水记录簿格式	10

说明与要求

2 说 明

原 2.1(6)后新增：

“（7）2024 年 3 月 22 日第 81 届海洋环境保护委员会以 MEPC.385(81)决议通过的关于低闪点燃料和其他燃油相关问题、船用柴油机替代蒸汽系统、IMO 船舶燃油消耗数据库（IMO DCS）中的数据可获得性和纳入运输作业数据和增强颗粒度的 MARPOL 附则 VI 修正案，其生效日期为 2025 年 8 月 1 日。

（8）2024 年 10 月 4 日第 82 届海洋环境保护委员会以 MEPC.392(82)决议通过的指定加拿大北极水域和挪威海为 NO_x、SO_x 和 PM 排放控制区的 MARPOL 附则 VI 修正案，其生效日期为 2026 年 3 月 1 日。”

删除原 2.6 的内容，编号保留。

~~“2.6 本篇第8章内容引用《2009年香港国际安全与环境无害化拆船公约》（简称香港公约）中关于船舶的相关技术要求，内容涵盖了香港公约及其附则和相关导则的技术条款，在文字编辑上进行调整。本章要求为非强制性内容，供自愿实施。”~~

原 2.7(4)后新增：

“（5）2023年7月7日第80届海洋环境保护委员会以MEPC.369(80)决议通过的压载水公约附录II修正案，其生效日期为2025年2月1日。

（6）2024年3月22日第81届海洋环境保护委员会以MEPC.383(81)决议通过的压载水公约第A-1条和B-2条修正案，其生效日期为2025年10月1日。”

第6章 防止船舶造成空气污染规则

(MARPOL 附则 VI)

I 总 则

第2条 定 义

原 1.14 改为：

“14 **燃油**系指为船舶推进或运转而交付船上的用于燃烧的任何燃料，包括气体燃料、馏分燃油和残渣燃油交付船上并使用的任何燃料。”

原 1.32 后新增 1.33 如下：

“33 **气体燃料**系指温度为 37.8°C 时，蒸汽压力超过 0.28 MPa 绝对压力的燃油。^①”

原 2.15 “重货运输船”、2.17 “重大改建”、2.18 “新船”和 2.22 “冷藏货船”后增加脚注如下：

“参见 MARPOL 附则 VI 统一解释（MEPC.1/Circ.795/Rev.9 通函）的解释。”

II 检验、发证和控制措施

第5条 检 验

原 4.5 增加脚注如下：

“4 适用本附则第 IV 节的船舶还应进行下列规定的检验，并考虑 IMO 通过的指南^②：

5 主管机关应确保第 27 条适用的每艘船的 SEEMP 符合本附则的第 26.2 条。本要求应在按本附则第 27 条收集数据前完成，以确保在船舶的第一个报告周期开始前方法和程序已就绪。应向船舶提供符合确认书^③并保存在船上；

III 船舶排放控制要求

第13条 氮氧化物（NO_x）

重大改装

原 2.2 改为：

“2.2 如重大改装涉及船用柴油机被非完全相同的柴油机替代，或涉及新增安装柴油机，则在替代或新增柴油机时，应适用在替代或新增柴油机时生效的本条标准。就本条而言，安装船用柴油机替代蒸汽系统应视为替代柴油机。仅对替代柴油机而言，如其不能符合本条 5.1.1 所述标准（III 级，如适用），则该替代柴油机应符合本条 4 所述标准（II 级），并考

① 参见《使用气体或其他低闪点燃料船舶国际安全规则》（IGF 规则）2.2.18。

② 参见《2014 年能效设计指数检验和发证指南》（MEPC.254(67)决议，经 MEPC.261(68)决议和 MEPC.309(73)决议修正）；综合文本：MEPC.1/Circ.855/Rev.2，可能会进一步修正。

③ 参见 IMO《MARPOL 附则 VI 第 5.4.5 条符合声明的样本格式》（MEPC.1/Circ.914）。

虑 IMO 制定的指南^①。如果 2025 年 8 月 1 日或以后按本条规定安装 II 级而非 III 级的替代柴油机，则主管机关应通告 IMO。”

III 级

原 5.1.2.2 后新增 5.1.2.3 如下：

“.3 在 2026 年 3 月 1 日或以后并且在挪威海排放控制区内航行。对于挪威海排放控制区，“2026 年 3 月 1 日或以后建造的船舶”系指：
.1 2026 年 3 月 1 日或以后签订建造合同的船舶；
.2 无建造合同，在 2026 年 9 月 1 日以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶；
或
.3 2030 年 3 月 1 日或以后交船的船舶。”

原 5.1.3 的末尾“。”替换为“：”，并新增.1 如下：

“.1 船舶在 2025 年 1 月 1 日或以后建造，并且在加拿大北极排放控制区内航行。”

排放控制区

在 6.3 的末尾，删除“和”一词，在 6.4 的末尾，将“。”替换为“；”。

在原 6.4 后新增 6.5，6.6 如下：

“.5 加拿大北极排放控制区，系指本附则附录 VII 中坐标所述区域；和
.6 本公约附则 II 第 13.9.4 条所定义的挪威海。”

第 14 条 硫氧化物 (SOX) 和颗粒物 (PM)

排放控制区内的要求

在原 3.4 的末尾，删除“和”一词，并在 3.5 的末尾，将“。”替换为“；”。

在原 3.5 后新增 3.6、3.7 如下：

“.6 加拿大北极排放控制区，系指本附则附录 VII 中坐标所述区域；
.7 本公约附则 II 第 13.9.4 条所定义的挪威海。”

在用燃油取样点

原 12 改为：

“12 上述 10 和 11 的要求不适用于为子推进或船上营运而燃烧使用低闪点燃料或气体燃料的燃油日用系统。”

第 18 条 燃油的提供和质量

燃油质量

原 3 的首句改为：

“3 交付并作为本附则适用的船舶并在船上使用燃烧用的燃油应符合下列要求： ”

原 3.2 的首句改为：

“3.2 以石油精炼之外的方法得到的用手燃烧的燃油应不： ”

^① 参见《防污公约附则VI第13.2.2条要求的关于不要求满足III级标准的非完全相同替代柴油机2024年指南》(MEPC.386(81)决议)。

原 4 改为：

“4 本条不适用于固态煤或核燃料。~~本条 5、6、7.1、7.2、8.1、8.2、9.2、9.3 和 9.4 不适用于气体燃料，如液化天然气、压缩天然气或液化石油气。交付船上并特别作为船上燃烧用的气体燃料的硫含量应由供应商提供文件证明本条 5.1、8.1 和 8.2 不适用于低闪点燃料或气体燃料。~~”

原 5 改为：

~~“5 对受本附则第 5 条和第 6 条约束的每一艘船舶，应以燃油交付单的方式对交付并作为船上燃烧用的燃油的细节加以记录，该交付单应至少包含本附则附录 V 中规定的资料。~~

~~5.1 对受本附则第 5 条和第 6 条约束的每艘船舶，交付给船舶并在该船舶上使用的燃油的细节应通过燃油交付单记录，至少包含本附则附录 V 中规定的资料。~~

~~5.2 对受本附则第 5 条和第 6 条约束的每艘船舶，交付给船舶并在该船舶上使用的低闪点燃料或气体燃料的细节应通过燃油交付单记录，至少包含本附则附录 V 第 1 至 6 项中规定的资料，由适合燃料类型的试验方法确定的密度，连同相关温度和由燃油供应商代表签字并证明该燃油符合本条 3 的声明。此外，交付并在该船使用的低闪点燃料或气体燃料的硫含量应由供应商记录在燃油交付单，形式可以是由适合燃料类型的试验方法确定的实际值，或者在供应港口主管当局同意的情况下，声明使用此类方法试验的硫含量小于 0.001% m/m 。”~~

原 9.2 改为：

“2 要求当地供应商提供本条要求的燃油交付单及 MARPOL 交付样品（如适用），并由燃油供应商书面证明该燃油符合本附则第 14 和 18 条的要求；”

IV 国际航运碳强度规则

第 26 条 船舶能效管理计划（SEEMP）

原第 26 条第 1 段引用的脚注①改为：

~~“① 参见《2016 年船舶能效管理计划（SEEMP）制定导则》（MEPC.282(70)决议）《2024 年船舶能效管理计划（SEEMP）制定导则》（MEPC.395(82)决议）。”~~

第 27 条 船舶燃油消耗数据的收集和报告

原第 27 条第 3 段引用的脚注①改为：

~~“① 参见《2016 年船舶能效管理计划（SEEMP）制定导则》（MEPC.282(70)决议）《2024 年船舶能效管理计划（SEEMP）制定导则》（MEPC.395(82)决议）。”~~

原 13 后新增第 14 和 15 如下：

“14 在特殊情况下，IMO 秘书长可根据严格的保密规定与分析咨询和研究机构共享数据。

15 IMO 秘书长根据公司申请，应允许公众以非匿名的形式查阅该公司所属船舶的燃油消耗报告。”

原附录 IX 替代如下：

“

附录 IX 应向 IMO 船舶燃油消耗数据库提交的信息(第 27 条)

船舶身份

IMO 编号.....

提交数据所针对的日历年时间段

开始日期（年/月/日）

结束日期（年/月/日）

船舶技术特征

交船年份.....

按本附则第 2.2 条定义的船型或其他（请说明）

总吨（GT）^①

净吨（NT）^②

载重吨（DWT）^③

超过 130 kW 的主辅往复式内燃机的输出功率（额定功率^④）（以 kW 表示）

达到的 EEDI^⑤（如适用）

达到的 EEXI^⑥（如适用）

冰级^⑦（如适用）

燃油消耗数据

燃油总消耗，按燃油类型^⑧以公吨计，以及用于收集燃油消耗数据的方法.....

燃油总消耗，按燃油类型^⑧对每种燃油消耗设备类型以公吨计，以及用于收集燃油消耗数据的方法.....

主机.....

辅机/发电机.....

燃油锅炉.....

其他（请说明）

船舶非在航时的燃油消耗，按燃油类型^⑧对每种燃油消耗设备类型以公吨计，以及用于收集燃油消耗数据的方法：

主机.....

辅机/发电机.....

燃油锅炉.....

其他（请说明）

航行总距离（nm）

负载航行距离（自愿提供）

航行小时数.....

岸电供应总量（kWh）

MARPOL 附则 VI 第 28 条适用的船舶

① 总吨应按《1969年国际船舶吨位丈量公约》计算。

② 净吨应按《1969年国际船舶吨位丈量公约》计算。如不适用，注明“N/A”。

③ DWT系指船舶在密度为1025kg/m³的海水中，夏季载重吃水的排水量与该船空船重量之差，以吨计。夏季载重吃水应取主管机关或经其授权的组织批准的稳性手册中核准的最大夏季吃水。如不适用，注明“N/A”。

④ 额定功率系指发动机铭牌上标明的最大持续额定功率。

⑤ 参见《2022年新船达到的能效设计指数(EEDI)计算方法导则》（MEPC.364(79)决议）。

⑥ 参见《2022年现有船达到的能效指数(EEXI)计算方法导则》（MEPC.350(78)决议）。

⑦ 冰级应与《国际极地水域操作船舶规则（极地规则）》（MEPC.264(68)和MSC.385(94)决议）中的定义一致。如不适用，注明“N/A”。

总运输功.....

适用的 CII^①: ☐AER ☐cgDIST

要求的年度运营 CII^②

任何修正前的达到的年度营运 CII^③

达到的年度营运 CII^④

创新技术^⑤的安装（如适用）：☐A ☐B-1 ☐B-2 ☐C-1 ☐C-2

营运碳强度评级为^⑥：☐A ☐B ☐C ☐D ☐E

用于试航目的的 CII（自愿提供）^⑦：

☐ EEPI (gCO₂/t/nm):

☐ cbDIST (gCO₂/berth/nm):

☐ clDIST (gCO₂/m/nm):

☐ EEOI (gCO₂ /t/nm) ^⑧: ”

-
- ① 参见《2022 年营运碳强度指标和计算方法导则》（CII 导则，G1）（MEPC.352(78)决议）。
- ② 参见《2022年营运碳强度指标基线导则》（CII基线导则，G2）（MEPC.353(78)决议）和《2021年相对于基线的营运碳强度折减因素导则》（CII折减率导则，G3）（MEPC.338(76)决议）。
- ③ 在按《2022年CII计算的修正系数和航次调整临时导则》（G5）（MEPC.355(78)决议）修正前，按《2022 年营运碳强度指标和计算方法导则（CII导则，G1）（MEPC.352(78)决议）计算。
- ④ 按《2022年营运碳强度指标和计算方法导则（CII导则，G1）（MEPC.352(78)决议）计算，并已按《2022 年CII计算的修正系数和航次调整临时导则》（G5）（MEPC.355(78)决议）修正。
- ⑤ 参见《2021年用于计算和验证Attained EEDI和EEXI的创新能效技术处理导则》（MEPC.1/Circ.896通函）。
- ⑥ 参见《2022年船舶营运碳强度评级导则》（CII评级导则，G4）（MEPC.354(78)决议）。
- ⑦ 参见《2022年营运碳强度指标和计算方法导则（CII导则，G1）（MEPC.352(78)决议）。
- ⑧ 参见《船舶能效营运指数（EEOI）自愿使用导则》（MEPC.1/Circ.684通函）。

第8章 船舶有害物质控制规定

1 一般规定

原 1.1 改为：

“1.1 本章适用于自愿申请签发或签署有害物质清单符合证明的 500 总吨及以上的船舶。500 总吨及以上船舶应备有有害物质清单，并在船舶营运期间对该清单保持更新。”

原 1.4 改为：

“1.4 所有船舶应尽可能少用本章附录II“有害物质清单应包括的项目”所列物质，应采用较低危害或无害物质代替有害物质。对于本章附录II所列物质，如其阈值水平高于《2015/2023年有害物质清单编制指南》^①规定的水平，则应在有害物质清单第I部分^②列出。”

3 有害物质清单

原 3.1、3.3 和 3.4 改为：

“3.1 有害物质清单应根据《2015/2023年有害物质清单编制指南》编制，并由主管机关或其授权的组织予以验证。

3.3 对于现有船：

(1) 尽实际可能（不包括准备拆解的情况）满足本章一般规定，并编制有害物质清单第I部分。

(2) 应参照《2015/2023年有害物质清单编制指南》制定外观/取样检查计划，并以此计划为依据编制有害物质清单。该有害物质清单应至少要对本章附录I所列的有害物质予以标识，对本章附录II所列的其它物质应尽可能标识。

3.4 船东应参照《2015/2023年有害物质清单编制指南》在船舶整个营运寿命期间对有害物质清单的第I部分予以适当维护和更新，以反映含有本章附录II所列有害物质的新装置以及船舶结构和设备的相关变化。”

^① 系指 IMO 以 MEPC405(83)决议修订的《2023 年有害物质清单编制指南》（MEPC.379(80)决议）。

^② 参见IMO以MEPC405(83)决议修订的《2023年有害物质清单编制指南》（MEPC.379(80)决议）第3节和第4节。

原附录 I 替换如下：“

附录 I 有害物质的控制

编号	有害物质		控制措施
1	石棉		禁止新装含有石棉的材料
2	多氯联苯, 亦称聚氯联苯 (简称 PCBs)		禁止新装含有多氯联苯的材料
3	消耗 臭氧 物质	氯氟烃 (简称 CFCs)	禁止新装含有消耗臭氧物质的装置
		哈龙	
		其他完全卤化的 CFCs	
		四氯化碳	
		1, 1, 1-三氯乙烷 (甲基氯仿)	
		氢化氯氟烃	
		氢化溴氟烃	
		甲基溴	
		溴氯甲烷	
4	含有作为杀生物剂的有机锡化合物的防污底系统		禁止新施涂或重新施涂含有作为杀生物剂的有机锡化合物的防污底系统。 对于防污底系统中已含有作为杀生物剂的有机锡化合物的船舶, 应至少符合下述要求之一: (1) 在船壳、外部构件或表面上不得含有此类化合物; (2) 应具有一封闭层, 形成隔离以阻挡不符合要求的有害防污底系统中此类化合物的渗出。
5	含有西布曲尼 (CAS 号: 28159-98-0) 的防污底系统		禁止新施涂或重新施涂含有西布曲尼的防污底系统。 对于在其船壳、外部构件或表面上的外部涂层中已含有西布曲尼的防污底系统的中国籍国际航行船舶, 自 2023 年 1 月 1 日后的第一次防污底系统更新时 (不晚于船舶最后一次安装含有西布曲尼的防污底系统后 60 个月), 应至少符合下述要求之一: (1) 清除该防污底系统; (2) 应具有一封闭层, 形成隔离以阻挡不符合要求的有害防污底系统中西布曲尼的渗出。

”

第9章 船舶压载水和沉积物控制和管理规则

A 部分 总则

第 A-1 条 定义

就本章而言：

原 17 后新增 18 如下：

“18 电子记录簿：系指经主管机关认可的一种设备或系统，用于按照压载水公约的要求以电子方式记录每次压载水操作事项，以代替纸质记录簿。”

B 部分 船舶的管理和控制要求

第 B-1 条 压载水管理计划

原首段引用的脚注②改为：

“② 参见 IMO 以 MEPC.127(53)决议通过的《压载水管理和压载水管理计划制定导则(G4)》(经 MEPC.306(73)和 MEPC.370(80)决议修订)。”

第 B-2 条 压载水记录簿

原 1 改为：

“1 每一船舶应在船上备有一份压载水记录簿。该记录簿可以是一份电子记录簿，或可以与另一种记录簿或系统合并，并应至少包含附录 II 规定的信息。电子记录簿应经主管机关认可，并考虑本组织 IMO 制定的导则^①。”

原 5 改为：

~~“5 应及时将压载水管理的每次作业详尽记入压载水管理记录簿。每条记录都应由负责有关作业的高级船员签字，且每记完一页应由船长签字。压载水管理记录簿应使用船方的工作语言。如果该语言不是英语、法语或西班牙语，记录应包括上述文字之一的译文。当记录也使用船舶有权悬挂其国旗的国家的官方语言时，在出现任何纠纷和矛盾时应以此种语言的记录为准。”~~

与压载水有关的每项操作均应在压载水记录簿中及时完整地记录^②。每项记载均应由负责有关操作的高级船员签字，每一页填写完毕均应由船长签字，或对于一组电子记录事项，应由船长及时予以核实。压载水记录簿应使用该船的工作语言记载。如果该语言不是英文、法文或西班牙文，则该记载应包括其中之一的译文。当这些记载也使用中文时，在发生争议或分歧时，应以中文为准。”

① 参见IMO以MEPC.372(80)决议通过的《BWM公约下使用电子记录簿导则》。

② 参见BWM.2/Circ.80/Rev.1通函《2024年压载水记录保存和报告指南》。

原附录II改为：

“

附录 II 压载水记录簿格式

压载水记录簿

国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约

船名：_____

IMO 船舶编号，识别号或呼号：_____

总吨位：_____

船旗：_____

总压载水容量（立方米）：_____

国际压载水管理证书编号：_____

时期：从_____至_____

与压载水管理计划对应的标识船舶压载舱的示意图（包括设计为可载运压载水的任何多用途液舱、处所或舱室），是压载水记录簿所需的且应是压载水记录簿的一部分。

前言

按照《国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》附件 B-2 条，应对每一压载水作业做出记录。这包括海上和向接收设施的排放。

压载水系指为控制船舶的纵倾、横倾、吃水、稳性或应力而在船上加装的水及其悬浮物质。压载水管理应符合经认可的《压载水管理计划》并计及国际海事组织制定的导则。

在填写《压载水记录簿》时，应考虑到国际海事组织拟制定的任何导则。

船上压载水的体积应以立方米进行估算。意识到估计压载水体积的准确性有待解释。

压载水管理记录簿的记录事项

压载水记录簿的记录事项应在下列每一情况下填写：

(A) 将压载水从海上加装至船上时（压载作业）

1. 起始时间和位置（加装港口或纬度/经度）
2. 结束时间和位置（加装港口或纬度/经度和加装时的最小水深）
3. 受影响的压载舱标识
4. 估计的加装量和最终保留量（立方米）
5. 是否按照经批准的压载水管理计划进行
6. 压载水处理方法

(B) 当排放压载水到海中时（卸载作业）

1. 起始时间和位置（港口或纬度/经度）
2. 结束时间和位置（排放港口或纬度/经度和排放时的最小水深）
3. 受影响的压载舱标识
4. 估计的排放量和最终保留量（立方米）
5. 是否按照经批准的压载水管理计划进行
6. 压载水处理方法

(C) 当进行压载水置换，内部循环处理或舱内处理时

1 压载水置换

- .1 开始时间和位置（纬度/经度）
- .2 结束时间和位置（纬度/经度）
- .3 置换时距离最近陆地的最小距离和最小水深，或如适用，按第 B-4.2 条标识指定的置换区域
- .4 是否按压载水管理计划进行并说明使用的压载水置换方法（顺序法或溢流法或稀释法）
- .5 受影响的压载舱标识
- .6 置换总量和船上最终总量（立方米）
- .7 吸入的压载水的处理方法

2 压载水内部循环处理或舱内处理

- .1 开始时间
- .2 结束时间
- .3 受影响的压载舱标识（如可能，标识源舱和目标舱）
- .4 （通过循环或舱内）处理的总量（立方米）
- .5 压载水处理方法

(D) 从港口设施或接收设施加装压载水或将压载水排放至港口设施或接收设施

- .1 加装/排放的开始时间和位置（说明设施名称）
- .2 结束时间
- .3 进行的作业（加装或排放）
- .4 受影响的压载舱标识
- .5 总量（立方米）和船上最后留存量
- .6 是否按照经批准的压载水管理计划进行
- .7 船上压载水处理方法

(E) 压载水的意外排放/进入或其它例外加装或排放

- .1 进入/加装/排放的开始时间和位置（港口名称或纬度/经度）
- .2 结束时间
- .3 进行的作业（进入、加装或排放）
- .4 受影响的压载舱标识
- .5 压载水总量（立方米）
- .6 说明进入、加装、排放、或损失情况、其原因，所使用的任何处理方法和一般说明

(F) 压载水管理系统的故障和不可操作性^①

- .1 压载水管理系统故障的时间和位置（港口名称或纬度/经度）
- .2 进行的作业（是否加装或排放）
- .3 问题描述（例如报警类型或其他情况描述）
- .4 压载水管理系统可操作的时间和位置（港口名称或纬度/经度）

(G) 压载舱清洗/冲洗、沉积物的清除和处置

- .1 压载舱清理/冲洗、沉积物清除或处置的开始时间和船舶位置（港口名称或纬度/经度）
- .2 压载舱清理/冲洗、沉积物清除或处置的完成时间和船舶位置（港口名称或纬度/经度）
- .3 压载舱标识（根据压载水管理计划规定的压载舱名称）
- .4 排放或处置至接收设施（说明数量（立方米）和设施名称）
- .5 根据压载水管理计划排放或处置至水环境（说明数量（立方米）、距离最近陆地的最

^① 故障和不可操作性包括故障、关闭或指示压载水管理系统故障的关键警报，这可能表明不符合D-2标准（常规信息和警告除外）。

(H) 额外的操作程序和一般说明

船名: _____

IMO 编号, 识别号或呼号: _____

船长签字：_____”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 修改通报

第 6 篇 船员舱室设备

目 录

第 1 章 一般规定 1

 1 适用范围 1

第 2 章 船员舱室设备与其他 1

 C 部分 1

 7 餐厅 1

 13 娱乐设施 1

第1章 一般规定

1 适用范围

在原 1.4 后插入如下 1.4A:

“1.4A 按照附则 15 载运工业人员的船舶，根据船舶航线及营运安排，如工业人员需要在船上住宿，应提供满足本篇适用特殊用途船上的特殊人员要求的卧室及卫生设施，但第 2 章 C 部分 5.1、6.1(1)除外。”

第2章 船员舱室设备与其他

C 部分

7 餐厅

原7.3改为:

“7.3 餐厅既可以共用也可以分开，~~但应经本局与有关的船东组织和船员组织协商同意~~后确定。应考虑船舶的尺寸和船员不同的文化、宗教和社会需要等方面的因素。”

13 娱乐设施

原13.1改为:

“13.1 为了所有船员的利益，在船上应提供适合于满足必须在船上工作和生活的船员特殊需求的适当娱乐设施、福利设施和服务，包括社会联系，在提供这些设施和服务时应考虑保护船员健康和安全，注意防止事故。”

原13.4 (10) 改为:

“13.4 在实际可行时，还应考虑包括以下向船员免费的设施:

(10) 凡可能，提供合理的船对岸电话通信~~、电子邮件和互联网设施~~，船员使用这些服务的收费额应合理。”

新增13.5如下:

“13.5 船东应在合理可行的情况下，向其船上的船员提供互联网接入，收费额（如有）应合理。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

附 则

附则 1 国际散装谷物安全运输规则

说明与要求

新增 2 如下，原 2 改为 3：

“2 本附则包括 IMO 通过的以下决议：

序号	决 议	通过日期	生效日期
<u>1</u>	<u>MSC.23(59)</u>	<u>1991年5月23日</u>	<u>1994年1月1日</u>
<u>2</u>	<u>MSC.552(108)</u>	<u>2024年5月23日</u>	<u>2026年1月1日</u>

目 录

A 部分 特殊要求.....	1
2 定义.....	1
10 散装谷物的装载.....	1
14 托盘.....	1
B 部分 假定倾侧力矩的计算与一般假定	2
1 一般假定	2
2 经平舱的满载舱的假定体积倾侧力矩.....	2
4 未经平舱的部分装载舱的假定体积倾侧力矩.....	2

A 部分 特殊要求

2 定义

新增 2.8 如下：

“2.8 “未经平舱的部分装载舱”系指舱口范围内未装满到可能的最大程度，但装载至与舱口端横梁下缘齐平或在其上方，且在舱口范围以外未按 A10.4 的规定进行平舱的专用舱。”

10 散装谷物的装载

原 10.3.1 改为：

“.1 发给批准文件的主管机关按 ~~B6B7~~ 在下面情况下可允许免于平舱，即在计算空档深度时考虑了因其设有添注管道、开孔甲板或其他类似装置而由谷物自由流进舱内所形成的甲板下的几何状空档；或”

在 10.3 后插入 10.4 如下，后续段落重新编号：

“10.4 在任何“未经平舱的部分装载舱”中，散装谷物应装载至与舱口端横梁下缘齐平或在其上方，但在舱口范围以外可处于其自然休止角位置。一个舱室如果是 A2.7 定义的“专用舱”，则其可符合此类舱，在此情况下可免除该舱两端的平舱要求。”

原 10.6 改为：

“10.6 装载后，部分装载舱的所有自由谷物表面应整成水平，除非该舱按 A10.4 的规定部分装载，在此情况下仅舱口范围内的自由谷物表面应整平。”

原 10.9.3（现 10.10.3）改为：

“.3 甲板间舱内的隔壁范围从甲板延伸到甲板，其他货舱内的隔壁范围从甲板或舱口盖的下边向下延伸，如 B2.8.2 附注(2)、B2.9.2 附注(3)或 ~~B5.2B6.2~~ 所述，如适用时。”

14 托盘

原 14.1 改为：

“14.1 为了减少横倾力矩，在如 A2.2 所述的经平舱的满载舱的舱口范围内，可以采用托盘代替纵向隔壁；但如装载亚麻子和具有相似性质的其他种子，则托盘不可用来代替纵向隔壁，如设置纵向隔壁，则它应满足 ~~A10.9A10.10~~ 的要求。”

B 部分 假定倾侧力矩的计算与一般假定

1 一般假定

新增 1.1.5 如下：

“5 对于“未经平舱的部分装载舱”，按 A10.4 的规定免除平舱时，应假定装载后的谷物表面将从装载区域从舱口端横梁下缘以 30°角度向四周倾斜。然而，如果舱口端横梁上设有符合表 B1-2 的添注孔，并且舱口范围内的自由谷物表面在添注孔水平面上方，则装载后的谷物表面应假定从舱口端横梁处，如图 B-1 所示的实际谷物表面峰和谷的平均线，以 30°角度向四周倾斜。”

原 1.2 中对“B5”的指引改为“B6”：

“1.2 对部分装载舱内（拟假定的谷物表面形态）的描述包含在 ~~B5~~B6 中。”

原 1.5 改为：

“1.5 在“部分装载舱”和“未经平舱的部分装载舱”内，应按下式计算谷物表面垂向移动的不利影响：

总侧倾力矩=1.12×计算的横向侧倾力矩。”

2 经平舱的满载舱的假定体积倾侧力矩

原 2.6 改为如下：

“2.6 谷密的纵向构件可以考虑对其全部深度有效，只是在这些纵向构件被用作减少谷物移动的不利影响的情况下，~~A10-9~~A10.10 的规定应适用。”

原 2.8 中图 B2-1 注释(2)改为如下：

“（2）如果在 C 处的纵向隔壁是按 ~~A10-9~~A10.10 的规定设置者，则该隔壁应向下延伸至 D 或 E 点以下至少 0.6 处，取其较深者。”

原 2.9 中图 B2-3 注释(3)改为如下：

“（3）如纵中隔壁业已按 ~~A10-9~~A10.10 设置，则该隔壁应向下延伸至 H 或 J 以下至少 0.6m，取其较深者。”

在3后新增4如下，后续段落相应重新编号：

“4 未经平舱的部分装载舱的假定体积倾侧力矩

4.1 除以下说明外，B2 中所述对“经平舱的满载舱”的所有规定也应适用于“未经平舱的部分装载舱”。

4.2 对于“未经平舱的部分装载舱”，按A10.4的规定免除平舱时，在舱口范围内和在舱口的前后两端，移动后的谷物表面均应假定与水平成25°角。”

原编号“图 B4”改为“图 B5”。

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

附 则

附则 2 2000 年国际高速船安全规则

说 明

原 2 的表格最后增加两栏如下：

“2 本附则已包括以下决议通过的修正案：

序号	决 议	通过日期	生效日期
<u>10</u>	<u>MSC.537(107)</u>	<u>2023 年 6 月 8 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>
<u>11</u>	<u>MSC.569(109)</u>	<u>2024 年 12 月 4 日</u>	<u>2024 年 12 月 4 日</u>

”

目 录

说 明 1

第 7 章 消防 1

A 部分 一般规定 1

 7.9 其他 1

第 14 章 无线电通信 2

 14.1 适用范围 2

 14.14 性能标准 2

第 7 章 消防

A 部分 一般规定

以下对 7.9 的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

7.9 其他

原 7.9.3 后新增 7.9.4 以及相关脚注：

“7.9.4 灭火剂的限制

7.9.4.1 以下限制应适用于全氟辛烷磺酸(PFOS)的使用、储存或处理：

- .1 在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船上，应禁止使用或储存含有全氟辛烷磺酸(PFOS)的灭火剂；**
- .2 2026 年 1 月 1 日以前建造的船舶应在不晚于 2026 年 1 月 1 日或以后的第一次检验^①之日符合 7.9.4.1.1 的要求；和**
- .3 7.9.4.1.1 或 7.9.4.1.2 要求禁用的物质从船舶卸下后，应送至适当的岸基接收设施。”**

① 参见《SOLAS 规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290通函）。

第 14 章 无线电通信

14.1 适用范围

删除原 14.1.2 的内容，编号保留：

“14.1.2 本章不适用于在北美洲五大湖及其东至加拿大魁北克省蒙特利尔的圣拉姆特船闸下游出口处为止的相连水域和支流内航行的船舶，而该船舶在其他情况下应适用本规则^④。”

14.14 性能标准

在 14.14.1 的原脚注“3 MF 和 HF 设备”的.9 后新增.10 如下，原.10~.17 重新编号为.11~.18.：

“.10《接收海上安全信息和搜救相关信息的中高频海上数字广播（NAVDAT）系统性能标准》（MSC.569(109)决议）；”

^④—此类船舶为安全目的而受有关无线电的特殊要求约束，此要求载于加拿大与美利坚合众国的有关协议内。

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 修改通报

附 则

附则 6 国际散装运输液化气体船舶构造与设备规则

(IGC 规则)

说 明

原 2 中的表格最后新增两栏如下：

“

序号	决议案	通过日期	认为接受	生效日期
<u>13</u>	<u>MSC.565(108)</u>	<u>2024 年 5 月 24 日</u>	<u>2024 年 5 月 24 日</u>	<u>2024 年 5 月 24 日</u>
<u>14</u>	<u>MSC.566(109)</u>	<u>2024 年 12 月 6 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>	<u>2026 年 7 月 1 日</u>

”

目 录

第 1 章 总则	1
第 4 章 货物围护	2
第 13 章 仪表和自动化系统	3
第 16 章 用货物作燃料	4
第 19 章 最低要求一览表	5

第 1 章 总则

1.1 适用范围和实施

原1.1.6.4的脚注①改为：

“① 对于液氢专用运输船，IMO已制订并发布“经修订的散装运输液氢临时建议案”（MSC.~~420(97)~~565(108)），以便于制定试点船的三方协议。该临时建议案如应用于试点船以外的船舶，可由三方协议予以评审确认。”

第 4 章 货物围护

A部分 货物围护

4.9 相关结构和设备

原4.9.1改为：

“4.9.1 货物围护系统应设计成能承受相关结构和设备施加的载荷。相关结构和设备包括泵塔、货物气室、货泵和管系、清舱泵和管系、氮气管系、通道舱口、梯子、管系贯穿件、液位表~~注~~、独立液位报警表、喷嘴和仪表系统（例如压力、温度和应力表）。”

第 13 章 仪表和自动化系统

13.6 气体探测

原13.6.2首句改为：

“13.6.2 下列处所/空间内应设有固定安装的气体探测系统和报警系统，以及报警指的是视觉和听觉报警： ”

第 16 章 用货物作燃料

16.9 替代燃料与技术

原16.9.2改为如下，自2026年7月1日起实施：

“16.9.2 ~~已标识为有毒货品的货物不允许用作燃料。第 19 章表中 “c” 栏要求用 1G 型船舶载运的货物不允许用作燃料。经主管机关同意，在第 19 章表中 “f” 栏标识为有毒货品且 “c” 栏要求用 2G/2PG 型船舶载运的货物可用作燃料，前提是主管机关特别考虑后，按照本规则的相关规定（包括第 1.3 款的规定）确保达到与天然气（甲烷）同等的安全水平，并考虑 IMO 制定的指南^①。~~”

^① 参见IMO制定的《货物氨作燃料临时指南》（MSC.1/Circ.1702）及IMO将制定的其它指南。

第 19 章 最低要求一览表

原表格中“环氧乙烯”改为“环氧乙烷”：

a 货品名称	b	c 船型	d 要求的 C 型 独立液货舱	e 液货舱内蒸气 空间的控制	f 气体 探测	g 测量	h	i 特殊要求
环氧乙 烯 Ethylene oxide		1G	Yes	Inert	F+T	C		14.4, 17.2.2, 17.3.2, 17.4.1, 17.5, 17.6.1, 17.14

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

附 则

附则 11 1994 年国际高速船安全规则

说 明

原 2 表格最后增加一栏如下：

“2 本附则已包括以下决议通过的修正案：

序号	决 议	通过日期	生效日期
9	MSC.536(107)	2023 年 6 月 8 日	2026 年 1 月 1 日

”

目 录

第 7 章 消防 1

 A 部分 一般规定 1

 7.9 其他 1

第 7 章 消防

A 部分 一般规定

以下对 7.9 的修改自 2026 年 1 月 1 日起实施：

7.9 其他

现有 7.9.3.4 后新增 7.9.4 以及相关脚注：

“7.9.4 灭火剂的限制

7.9.4.1 以下限制应适用于全氟辛烷磺酸（PFOS）的使用、储存或处理：

- .1 应不晚于 2026 年 1 月 1 日或以后的第一次检验^①之日在所有船上禁止使用或储存含有 PFOS 的灭火剂；和**
- .2 7.9.4.1.1 要求禁用的物质从船舶卸下后，应送至适当的岸基接收设施。”**

① 参见《SOLAS 规则术语“第一次检验”的统一解释》（MSC.1/Circ.1290 通函）。

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

附 则

附则 13 国际极地水域航行船舶规则
（极地规则）

说 明

本附则修改通报的技术内容是 IMO 于 2023 年 6 月 8 日以 MSC.538(107)决议通过的《国际极地水域航行船舶规则》（极地规则）修正案，自 2026 年 1 月 1 日生效。

目 录

第 I-A 部分 安全措施	1
第 9 章 按 SOLAS 公约检验发证的船舶航行安全	1
第 9-1 章 总长 24 m 及以上的渔船, 300 总吨及以上的非营业性游艇, 300 总吨及以上 但小于 500 总吨的货船航行安全	1
第 11 章 按 SOLAS 公约检验发证的船舶航次策划	2
第 11-1 章 总长 24m 及以上的渔船, 300 总吨及以上的非营业性游艇, 300 总吨及以上 上但小于 500 总吨的货船航次策划	2
第 I-B 部分 关于引言和第 I-A 部分规定的附加指南	3
10 第 9 章和第 9-1 章 (航行安全) 附加指南	3
12 第 11 章和第 11-1 章 (航次策划) 附加指南	3

第 I-A 部分 安全措施

原第9章的标题改为：

“第 9 章 按 SOLAS 公约检验发证的船舶航行安全”

在第9章后新增9-1章如下：

“第 9-1 章 总长 24 m 及以上的渔船，300 总吨及以上的非营业性游艇，300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船航行安全”

9-1.1 目标

本章目标是提供安全航行。

9-1.2 功能要求

为实现上述 9-1.1 所阐述的目标，本章包括下列功能要求。

9-1.2.1 航海信息

船舶应具备接收安全航行所需的最新信息（包括冰信息）的能力。

9-1.2.2 航行设备功能

9-1.2.2.1 航行设备和系统的设计、制造和安装应使其在航行区域的预期环境条件下保持功能。

9-1.2.2.2 提供基准首向和定位的系统应适合于预定区域。

9-1.2.3 附加航行设备

9-1.2.3.1 船舶应具备在黑暗环境操作时目视探测冰的能力。

9-1.3 规定要求

9-1.3.1 航海信息

为符合上述 9-1.2.1 的功能要求，船舶应具备接收和显示航行区域冰状况现行信息的措施。

9-1.3.2 航行设备功能

9-1.3.2.1 为符合上述 9-1.2.2.1 的功能要求，如下适用：

- .1 在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的冰区加强的船舶，应有两台独立的回声测深装置或 1 台具有两个分开独立换能器的回声测深装置；主管机关接受的能够测深的其他装置（例如鱼探仪），可作为满足本要求的等效措施；
- .2 船舶应符合本法规第 4 篇第 5 章 22.1.9.4 的规定，不论其建造日期和尺寸，且应提供清晰的后向视域。对于不能符合本规定的船舶，应设有主管机关接受的布置，以达到与本规定等效的可视范围；
- .3 对于在可能出现积冰的区域和时期内航行的船舶，应采取措施防止在航行和通信所要求的天线上的冰的积聚；和
- .4 除此之外，对于冰区加强的船舶，应满足下列要求：
 - .1 如果本法规第 4 篇第 5 章或本章要求的设备具有凸出船体底部的传感器，该传感器应采取防冰损保护；和
 - .2 在 2026 年 1 月 1 日或以后建造的 A 类和 B 类船舶上，驾驶室翼桥应封闭或设计成能保护航行设备和操作人员。对于不能符合本规定的船舶，应设有主

管机关接受的布置，以达到与本规定等效的保护水平；

9-1.3.2.2 为符合上述 9-1.2.2.2 的功能要求，如下适用：

- .1 500 总吨及以上的船舶应有两台确定和显示其首向的非磁性装置。这两台装置应相互独立，并应连接船舶主电源和应急电源；和
- .2 对航行超过纬度 80° 的船舶应至少配备一台 GNSS（全球导航卫星系统）罗经或等效装置，并应连接船舶主电源和应急电源。

9-1.3.3 附加航行设备

9-1.3.3.1 为符合 9-1.2.3.1 的功能要求，除仅在极昼区域航行外，船舶应配备两台帮助目视探冰的照明装置。”

原第11章的标题改为：

“第 11 章 按 SOLAS 公约检验发证的船舶航次策划”

在第11章后新增11-1章如下：

“第 11-1 章 总长 24m 及以上的渔船, 300 总吨及以上的非营业性游艇, 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船航次策划”

11-1.1 目标

本章目标是确保向船公司、船长和船员提供足够的信息，使其能在航行时充分考虑船舶和船上人员的安全以及环境保护（如适当）。

11-1.2 功能要求

为实现上述 11-1.1 所阐述的目标，航次策划应考虑预定航行的潜在危险。

11-1.3 规定要求

为符合上述 11-1.2 的功能要求，船长应策划通过极地水域的航线，考虑如下：

- .1 船上安全管理体系要求的程序；如未实施安全管理体系，应有极地水域航行的程序要求；
- .2 可用的水文资料和助航设备的限制；
- .3 关于预定航线附近冰和冰山范围和类型的当前信息；
- .4 历年冰和温度的统计资料；
- .5 庇护地；
- .6 有关海洋哺乳动物聚集的已知区域，包括季节性迁移区域^①的现有资料和当遇到海洋哺乳动物时采取的措施；
- .7 与海洋哺乳动物聚集的已知区域，包括季节性迁移区域^①有关的船舶航线定制系统、航速建议和船舶交通服务方面的现有资料；
- .8 沿线国家和国际指定的保护区域；和
- .9 在远离搜救（SAR）能力覆盖的区域操作^②。”

① 参见《关于将船舶撞击鲸类风险降至最低的指导性文件》（MEPC/Circ.674通函）。

② 参见《远离搜救设施区域营运客船加强应急计划导则》（MSC.1/Circ.1184通函）和《在偏远区域营运客船的航次策划指南》（A.999(25)决议）。

第 I-B 部分 关于引言和第 I-A 部分规定的附加指南

原10标题改为：

“10 第 9 章和第 9-1 章（航行安全）附加指南”

原12标题改为：

“12 第 11 章和第 11-1 章（航次策划）附加指南”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验技术规则

国际航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

附 则

附则 14 使用气体或其它低闪点燃料船舶国际安全规则
(IGF 规则)

说 明

原 5 中的表格新增两栏如下：

“5 通过及修订《使用气体或其他低闪点燃料船舶国际安全规则》（IGF 规则）的 IMO 决议如下：

序号	决议案	通过日期	认为接受	生效日期
<u>6</u>	<u>MSC.551(108)</u>	<u>2024 年 5 月 23 日</u>	<u>2025 年 7 月 1 日</u>	<u>2026 年 1 月 1 日</u>
<u>7</u>	<u>MSC.567(109)</u>	<u>2024 年 12 月 6 日</u>	<u>2027 年 7 月 1 日</u>	<u>2028 年 1 月 1 日</u>

”

目 录

A 部分	1
2 通则	1
4 一般要求	1
A-1 部分	1
5 船舶设计和布置	1
6 燃料围护系统	2
7 材料和管路设计	3
8 加注	4
9 用气设备燃料供应	4
11 消防	5
12 防爆	7
13 通风	7
15 控制、监测和安全系统	8
B 部分	8
16 制造、工艺和试验	8
C-1 部分	9
18 操作	9

A 部分

2 通则

2.2 定义

新增 2.2.43 和 2.2.44:

“2.2.43 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，系指：

- .1 2026 年 1 月 1 日或以后签订建造合同的船舶；或
- .2 如无建造合同，2026 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶；或
- .3 2030 年 1 月 1 日或以后交付的船舶。

2.2.44 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，系指：

- .1 2028 年 1 月 1 日或以后签订建造合同的船舶；或
- .2 如无建造合同，2028 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶；或
- .3 2032 年 1 月 1 日或以后交付的船舶。”

4 一般要求

4.2 风险评估

对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，原 4.2.2 改为：

“4.2.2 对于本规则 A-1 部分适用的船舶，4.2.1 所要求的风险评估仅需在本规则 5.10.5、5.12.3、6.4.1.1、6.4.15.4.7.2、8.3.1.1、8.4.2、13.4.1、13.7 和 15.8.1.10 以及附录 4.4 和 6.8 有明确要求的情况下进行。”

A-1 部分

船舶使用天然气作为燃料的特殊要求

5 船舶设计和布置

5.3 一般要求

原 5.3.3.3 改为：

“5.3.3.3 对于独立燃料舱，保护距离应量至燃料舱壳板（燃料围护系统的主屏壁）。对于薄膜舱，保护距离应量至燃料舱绝热层周围的舱壁。”

对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，新增 5.3.3.5.1:

“5.3.3.5.1 对于燃料舱内设有吸口阱的船舶，吸口阱的底部可以延伸至 5.3.3.5 所述最小距离的垂向范围内，前提条件是此种阱尽可能小，且伸入内底板以下部分应不超过双层底

深度的 25%或 350 mm，取小者。”

原 5.3.4.2 中“H”的定义修改如下：

“H 为从船舶基线至燃料舱最低边界 （不包括吸口阱，如设有） 的距离，m；和”

原 5.3.4.4 改为：

“5.3.4.4 对于独立燃料舱，保护距离应量至燃料舱壳板（燃料围护系统的主屏壁）。对于薄膜燃料舱，保护距离应量至燃料舱绝热层周围的舱壁。”

5.12 空气闸

原 5.12.1 改为：

“5.12.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，空气闸是由气密舱壁所围蔽的处所，该舱壁上设有两扇能确保气密的门，两扇门之间距离至少为 1.5m，但不大于 2.5m。除非符合本法规第 3 篇的要求，否则通往危险区域的空气闸门槛高度应不小于 300mm。此类门应为自闭式，无任何门背扣装置。”

6 燃料围护系统

6.4 液化气体燃料围护系统

6.4.15 燃料舱类型

6.4.15.3 C 型独立燃料舱

6.4.15.3.1 设计依据

原 6.4.15.3.1.2 改为：

“6.4.15.3.1.2 设计蒸气压力应不小于：

$$P_0 = 0.2 + AC(\rho_r)^{1.5} \quad \text{MPa}$$

式中：

$$A = 0.00185 \left(\frac{\sigma_m}{\Delta\sigma_A} \right)^2$$

其中： σ_m ——设计主膜应力；

$\Delta\sigma_A$ ——许用动态膜应力（双振幅，当概率水平为 $Q = 10^{-8}$ ）：

对于铁素体-珠光体、马氏体和奥氏体钢： $\Delta\sigma_A = 55 \text{ N/mm}^2$ ；

对于铝合金（5083-O）： $\Delta\sigma_A = 25 \text{ N/mm}^2$ ；

C ——燃料舱的特性尺度，取下列各值中的最大者：

$$h, 0.75b \text{ 或 } 0.45l$$

其中：

h ——燃料舱高度（沿船舶的垂向量取），m；

b ——燃料舱宽度（沿船舶的横向量取），m；

l ——燃料舱长度（沿船舶的纵向量取），m；

ρ_r ——设计温度下货物燃料的相对密度（淡水： $\rho_r = 1$ ）。”

6.7 压力释放系统

6.7.3 压力释放系统的排量

6.7.3.1 压力释放阀的排量

原 6.7.3.1.1 首句改为：

“6.7.3.1.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，每个液化气体燃料舱的 PRVs 应具有一个联合的排量，以便压力释放系统应设计成不计任何一个压力释放阀的情况下，剩余的压力释放阀的排量应满足压力释放系统的总排量要求。该总排量应能排放下列情况中较大数量的蒸气，使液化气体燃料舱中的压力升高不超过释放阀的最大允许调定值（MARVS）的 20%。在总释放能力恢复之前，燃料舱不应进行充装：”

原 6.7.3.1.1.2 改为：

“6.7.3.1.1.2 用下式算得的火灾波及时的蒸气生成量：

$$Q = FGA^{0.82} \quad \text{m}^3/\text{s}$$

式中：

Q ——在 273.15 K 和 0.1013 MPa 的标准状态下所要求的空气最小排放率；

F ——用于不同类型液化气燃料舱的火灾波及系数：

$F=1.0$ ，对于甲板上无绝热层的燃料舱；

……”

6.9 燃料储存状态的维持

6.9.1 燃料舱压力和温度控制

原 6.9.1.1 改为：

“6.9.1.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，除设计成在最高设计环境温度条件下能承受燃料的最大蒸气表压力的液化气体燃料舱外，液化气体燃料舱的压力和温度应通过主管机关接受的方法保持在设计范围内，例如下列方法中的一种或多种方式：……”

7 材料和管路设计

7.3 管路设计要求

7.3.1 一般要求

新增 7.3.1.4 如下，原 7.3.1.4、7.3.1.5 相应重新编号为 7.3.1.5、7.3.1.6：

“7.3.1.4 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，当燃料舱压力释放阀的最大允许调定值(MARVS)低于根据 9.4.2 所述布置的压力释放阀调定值时，压力释放阀应将从管系泄放的液体或气体排放至燃料舱中，并且其设计应确保满足所需的排放量。或者，对于可能流入透气系统的任何液体，如设有探测和处理措施，则其可通过透气桅排放。”

7.3.2 管壁厚度

原 7.3.2.1 改为：

“7.3.2.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，最小管壁厚度应按下列式计算：……”

8 加注

本节修订适用于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶。

8.4 对总管的要求

原 8.4.1 及相关脚注改为：

“8.4.1 燃料加注总管应设计成能承受加注期间的外部载荷。加注站的接头应为干式脱离型式，并配有附加的安全干式拉断阀/自密封快速释放装置。接头应为一种标准型式。采用下列方式之一，以实现干式断开操作：

- .1 干式断开/连接管接头，其符合的标准至少应等同于 IMO 接受的标准^①；或
- .2 手动或液压驱动的连接器的。用于连接加注系统与受注船加注总管的接管法兰^②；
- 或
- .3 螺栓连接的法兰与法兰组件^②。”

新增 8.4.2 及相关脚注：

“8.4.2 当准备使用上述 8.4.1.2 和 8.4.1.3 规定的任何一种接头时，还应结合操作程序以确保实现干式断开。该布置应根据在设计阶段进行的加注布置风险评估^②予以特别考虑，并考虑加注总管接头处的动载荷符合主管机关接受的公认标准、船舶安全操作和加注作业期间可能与船舶相关的其他相关风险。18.2.3 要求的燃料操作手册应包括已开展的加注布置风险评估报告，并根据本条款要求予以特别考虑。”

新增 8.4.3 及相关脚注：

“8.4.3 船上应配备紧急脱离装置（ERC）/紧急脱离系统（ERS）或等效措施，除非加注方已在加注管路上安装。该装置/系统或措施应符合 IMO 接受的等效标准^②，其应能在紧急情况下通过快速物理断开实现加注系统的“干式分离”。”

9 用气设备燃料供应

9.3 燃料供应的冗余要求

原 9.3.1 改为：

“9.3.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，对单一燃料装置，燃料供应系统的布置应使得从燃料舱至用气装置具备完全的冗余和隔离，以避免一套系统发生泄漏或一个用于燃料供应的重要辅助设备发生故障而导致无法接受的动力损失。在发生泄漏或故障的情况下，根据本法规第 4 篇第 2-1 章 26.3 条，主管机关经整体安全考虑后，可以接受正常操作时推进能力的部分降低。”

9.4 对气体供应系统安全功能的要求

新增 9.4.2 如下，原 9.4.2~9.4.10 相应重新编号为 9.4.3~9.4.11：

① 参见国际标准化组织的建议，特别是出版物：ISO 21593:2019《船舶和海上技术 液化天然气加注干式快速接头技术要求》。

② 参见国际标准化组织的建议，特别是出版物：ISO 20519:2021《船舶和海上技术 液化天然气燃料动力船舶的加注要求》。

“9.4.2 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，根据 7.3.1.4 出于保护管系目的，压力释放阀从管路向燃料舱排放的入口应设有止回阀，以替代当 15.2.2 所要求的安全系统启动时自动操作的阀。在不影响压力释放阀正常运行的前提下，应根据 18.3 提供在维护期间对燃料舱进行隔离的安全措施。”

原 9.4.7 改为：

“9.4.78 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，当 15.2.2 所要求的安全系统被触发时，当主气体燃料阀自动关闭，则双截止透气阀下游的全部供气管路该主气体燃料阀和双截止透气阀之间，及双截止透气阀和用气设备之间的整个气体供应管路应自动透气以防发动机的
气体倒流至管路。”

原 9.4.8 改为：

“9.4.89 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，在双截止透气阀上游通向每台用气设备的供气管路上应设有 1 个手动操作的截止阀，以确保在用气设备维修期间能进行安全的隔离。”

9.6 对气体安全机器处所内燃料供应的要求

原 9.6.1.1 改为：

“9.6.1 气体安全机器处所内的气体燃料管系应被满足下列条件之一的双壁管或管道完全围蔽：

- .1 气体燃料管系应采用双壁管系统，其内管含有气体燃料，同心管之间的空腔充满压力高于气体燃料压力的惰性气体，并设有合适的报警以指示此空腔内惰性气体压力降低。—
当内管中含有高压气体时，此管路系统应布置成当主气体燃料阀关闭时，位于主气体燃料阀和发动机之间的管路可自动进行惰性气体吹扫；或”

9.8 通风导管、外管针对内管气体泄漏的设计要求

原 9.8.1 改为：

“9.8.1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，燃料系统的外管或导管的设计压力应不小于内管的最大工作压力。当供气管路系统工作压力大于 1.0MPa 时，双壁管外管的设计压力应不低於双壁管环形空间中的最大累积压力，该压力应考虑通风布置和管路破裂时的局部瞬时峰值压力。—或者，外管或通风导管的设计压力可按照 9.8.2 进行计算。

原 9.8.2 条改为：

“9.8.2 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，本条款替代 9.8.1。对于高压供气管路，外管或导管的设计压力应取下列压力值中的大者：……”

原 9.8.4 改为：

“9.8.4 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，对于低压供气管路，—导管的设计压力应不低於燃料管路的最大工作压力，并应进行压力试验以验证其可承受燃料管路破裂时可能达到的最大压力。”

11 消防

11.3 防火要求

原 11.3.1 改为：

“11.3.1 ~~就防火而言，任何设有燃料准备设备的处所，如设有泵、压缩机、热交换器、蒸发器及压力容器的处所均应对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，燃料准备间应按本法规第 4 篇第 2-2 章第 9 条视为 A 类机器处所。~~”

原 11.3.2 改为：

“11.3.2 ~~燃料舱位于开敞甲板时，面向燃料舱的起居处所、服务处所、控制站、脱险通道及机器处所的限界面应采用“A-60”级防火分隔，此种隔热应延伸至驾驶室甲板底面。此外，应将燃料舱视作散货包装，并根据《国际海运危险货物规则》（IMDG）规则的要求与货物隔离。燃料舱位于开敞甲板时，应视作 2.1 类包装根据 IMDG 规则要求进行积载和隔离。燃料舱的隔离应满足 11.3.2.1 和 11.3.2.2 的要求。~~

11.3.2.1 起居处所、服务处所、控制站、脱险通道和机器处所的任何限界面，如面向位于开敞甲板上的燃料舱，则应采用“A-60”级防火分隔。该“A-60”级防火分隔应延伸至驾驶室甲板的底面。对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，面向开敞甲板上的燃料舱的任何此类限界面，若最小分隔距离经热分析确定等效“A-60”级防火分隔保护，且主管机关满意，则应视为可接受，并且为上述处所提供热绝缘保护的中间结构也视为可接受。尽管有上述要求：

.1 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的油船和化学品船，若燃料舱位于起居处所、服务处所、控制站、脱险通道和机器处所前方的货物区域，本法规第 4 篇第 2-2 章 9.2.4.2.5 条要求的“A-60”级防火分隔应视为满足上述要求。可能有必要考虑对居住舱室侧面的保护；和

.2 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，若认为燃料围护系统不可能有气体释放源，例如燃料舱接头位于燃料舱接头处所的 C 型燃料舱，则不需要“A-60”级防火分隔。

11.3.2.2 根据 IMDG 规则的要求，燃料舱视为散货包装，应与货物隔离。且根据 IMDG 规则关于积载和隔离的要求，燃料舱位于开敞甲板时，应视为 2.1 类包装。”

原 11.3.3.1 改为：

“11.3.3.1 虽然 11.3.3 最后一句做出规定，对于 ~~2024~~2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，当满足以下条件时，燃料舱处所可视为隔离舱：

.1 C 型燃料舱不直接位于 A 类机器处所或其他有较大失火危险处所的上方；且

.2 C 型燃料舱~~外壳绝热系统的外表面~~或燃料舱接头处所的限界面(如有时)与“A-60”级防火分隔的最小间距不小于 900mm。对于真空绝热 C 型燃料舱，绝热系统的外表面系指外壳的外表面。”

11.6 对化学干粉灭火系统的要求

原 11.6.2 改为：

“11.6.2 除 IMO 其他文件可能要求的手提式灭火器之外，加注站附近~~和燃料准备间内~~还应~~至少分别~~设置 1 具容量不少于 5kg 的手提式干粉灭火器。对于 2026 年 1 月 1 日之前建造的船舶，应不迟于 2026 年 1 月 1 日或之后的第 1 次检验，在燃料准备间内配备上述手提

式干粉灭火器。”

12 防爆

12.5 危险区域

原 12.5.1 改为：

“12.5.1 0 类危险区域

对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，该区域包括但不限于：燃料舱内部，用于燃料舱压力释放或其他透气系统的任何管路，内部含有气体燃料的管路和设备，以及 2.2.15.2 定义的屏壁间处所。”

12.5.2 1 类危险区域

原 12.5.2.1 改为：

“1 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，燃料舱接头处所^①和燃料舱处所^②及屏壁间处所。”

原 12.5.2.3 改为：

“3 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，距离任何燃料舱出口、气体或蒸气出口^②、加注总管阀门、其他燃料阀、燃料管法兰、燃料准备间通风出口和 1 区处所通风出口，以及为让温度变化产生的少量气体或蒸气混合物流动而设置的燃料舱压力释放口 3 m 以内的开敞甲板上的区域或甲板上的半围蔽处所；”

新增 12.5.2.4 如下：

“4 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，在燃料舱透气管出口向上或附近，以该出口为中心的 6 m 半径、无限高度的垂直圆柱内；以及自该出口向下，以 6 m 为半径的半球面内的开敞甲板区域，或开敞甲板上的半围蔽处所。若由于船舶的尺寸和布置而无法满足上述距离，可使用爆炸下限的 50%为衡准进行扩散分析，从而接受一个缩小的区域。该区域范围不应小于 12.5.2.3 的规定，且周围应包括符合 12.5.3.1 规定范围的 2 类危险区域。”

原 12.5.2.4 至 12.5.2.9 相应重新编号为 12.5.2.5 至 12.5.2.10。

12.5.3 2 类危险区域

新增 12.5.3.3 如下：

“12.5.3.3 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，本条款替代 12.5.3.1，该区域包括距离 12.5.2.4 定义的圆柱以外 4m 的处所和半球面以外 4m 的处所。”

13 通风

① C型燃料燃料舱处所通常不认为是1类危险区域。

② 该类区域为距离开敞甲板上的燃料舱舱口、燃料舱液位测量孔或测深管，以及距离气体蒸气出口3m以内的所有区域。

13.3 一般要求

原 13.3.5 改为：

“13.3.5 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，危险围蔽处所的空气进口所在的区域，在没有设置该空气进口时除进口外，应为非危险区域。非危险围蔽处所的空气进口应位于非危险区域，且其距离任一危险区域的边界应至少 1.5m。进气管通过一个更危险的处所时，该管道应气密且具有高于所通过处所的压力。”

新增 13.3.8 如下：

“13.3.8 对于 2028 年 1 月 1 日或以后建造的船舶：

- .1 若服务于非危险处所的通风管道穿过危险处所，则该管道应气密且相对危险处所保持正压状态；和
- .2 若服务于危险处所的通风管道穿过较低危险或非危险处所，则该管道应气密且相对该较低危险或非危险处所保持负压状态。对于服务于危险处所且穿过较低危险或非危险处所的通风管道，若其根据本附则第 7 章要求进行设计和全焊接连接，可不必保持负压状态。”

原 13.3.8~13.3.10 相应重新编号为 13.3.9~13.3.11。

15 控制、监测和安全系统

15.4 对加注和燃料舱监测的要求

15.4.1 燃料舱液位指示器

原 15.4.1.3 改为：

“.3 对于 2026 年 1 月 1 日或以后建造的船舶，液化气燃料舱的液位测量装置可为下列型式：

- .1 间接式装置，即采用诸如称重或在线流量测量的方法确定燃料量；
- .2 闭式装置，此种装置不穿透燃料舱，例如使用放射性同位素或超声波装置等；
或
- .3 伸入液化气燃料舱的闭式装置，其为封闭系统的组成部分，并能防止气体燃料泄漏，该装置应视为燃料舱的接头。如果该闭式测量装置不是直接安装在燃料舱上，则应在尽可能靠近燃料舱的位置设置一个截止阀。”

B 部分

16 制造、工艺和试验

16.3 燃料围护系统的金属材料焊接和无损探伤

16.3.5 产品焊缝试验

原 16.3.5.1 改为：

“16.3.5.1 除薄膜燃料舱外，所有燃料舱和处理用压力容器一般按每 50m 左右的对接焊缝进行一次产品焊缝试验，并应能代表各个焊接位置。对次屏壁应作按主屏壁要求进行相同型式的产品焊缝试验，但经主管机关同意可减少试验数量。除 16.3.5.2 至 16.3.5.5 规定的试验外，可要求对燃料舱或次屏壁进行其他试验。”

C-1 部分

18 操作

18.4 对加注操作的要求

18.4.1 责任

原 18.4.1.1.1 改为：

“1 书面同意加注程序，包括冷却、驱气（若需要）、所有阶段的最大加注速度，最小和最大的传输压力、温度限值，加注管路压力释放阀的调定值，及拟加注量；”
