

船舶技术法规实施指南

(2024 年第 1 号)

《国际航行海船法定检验技术规则》自由裁量条款实施指南

1. 背景

《国际航行海船法定检验技术规则》是中国籍国际航行船舶检验发证依据,也是国际海事组织有关公约规则中技术要求在国内立法转化的主要载体。我国缔结的国际海事组织公约中存在“令主管机关满意”等主管机关自由裁量条款。《国际航行海船法定检验技术规则》中的自由裁量条款需要主管机关明确实施要求。

2. 目的

本指南的目的是为实施《国际航行海船法定检验技术规则》自由裁量条款提供指导。

3. 实施要求

3.1 《国际航行海船法定检验技术规则》中部分自由裁量条款应按照本指南“自由裁量条款实施要求”(见附件)中列出的具体要求或列明的规范标准实施。

3.2 对于“自由裁量条款实施要求”中未列明的其他自由裁量条款,船舶检验机构应按照“一事一议”的原则制定实施方案,并经交通运输部海事局同意。

3.3 交通运输部海事局将根据自由裁量条款“一事一议”实

施情况,评估并更新“自由裁量条款实施要求”。

附件:自由裁量条款实施要求

附件

自由裁量条款实施要求

序号	公约条款	公约条款内容	技术法规条款	技术法规条款内容	实施要求
1	amended by LL PROT 1988 Annex I, Reg. 27	第 27 条 船舶类型 平衡状态 13. 浸水后的平衡状态如满足下列 要求则认为合格: (6) 浸水中间阶段的稳性应使主管 机关满意。	《国际航行海船 法定检验技术规 则》第 3 篇第 3 章第 27 条	第 27 条 船舶类型 (6) 浸水中间阶段的稳性应使主 管机关满意。	对于浸水中间阶段的剩余稳性应不能低于下 述进水后的最后衡准。船的破损进水后稳性 的最后衡准,规定为复原力臂曲线超过平衡 位置处,应有一个 20°的最小范围,在该范围 内至少应有一个 0.1m 的最大剩余复原力 臂,且在此范围内由线下的面积应不小于 0.175m × rad,则认为该稳性是足够的。20° 范围可从平衡位置与 25 角(或 30,如果未发 生甲板浸没)之间开始的任何度测量。在此 范围内除已被假定漫水的处所之外,未加保 保护的开口不应被浸没。在此范围内 2.1.2.5 所列任何开口及能以风雨密关闭的其他开口 可以允许浸没,但应保证应急电源可操作。
2	COLREG 1972 Annex I, Para. 14	号灯和号型构造的认可以及号灯在 船上的安装 号灯和号型的构造以及号灯在船上 的安装,应令船旗国的有关主管当 局满意。	《国际航行海船 法定检验技术规 则 2019 修改通 报》第 4 篇第 15 章 1.1.5	1.1.4 除本章规定外,信号设备还 应满足《1972 年国际海上避碰规 则》及其修正案的要求。	按照避碰规则附则 I 的技术要求执行即可。
3	COLREG 1972 Annex III, Para. 3	声号器具的构造、性能及其在船上 的安装的认可 声号器具的构造、性能及其在船上 的安装,应令船旗国的有关主管当 局满意。	《国际航行海船 法定检验技术规 则》第 4 篇第 13 章 5.1 和 5.3	5 声响信号器具 5.1 技术要求(略) 5.3 声响信号器具的安装与存放 5.3.1 号笛的最大声强方向应对 着船首方向 同时应尽量安装于	按照避碰规则附则 III 的技术要求执行即可。

				船上的高处使发出的声音少受遮蔽物的阻挡。	
4	SOLAS 1974 Reg. II-1/3-6.2.3	2.3 所有通道的构造和材料及其与船舶结构连接的附件均应使主管机关满意。在按第 I/10 条进行检验时,应在通道使用前或使用时应对其进行检查。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2-1 章第 3-6 条 2.3 款	2.3 所有通道的构造和材料及其与船舶结构连接的附件均应使主管机关满意。在按 SOLAS 公约第 I/10 条要求进行检验前或检验时,应对通道进行检验。	按照以下船用梯适用的标准最新版本执行: (1) CBT 73-1999《船用钢质直梯》(GB3892-83 代替) (2) CBT 81-1999《船用钢质斜梯》(GB4444-83 代替) (3) CB* 801-85《货舱斜梯》(4) CB 3218 84《货、油舱斜梯》(5) CB 3116-82《铝质跳板》(6) CBM 2049-82《读吃水梯》
5	SOLAS 1974 Regs. II-1/29.1, 29.2.1 and 29.6.3	Reg. II-1/29.1, 2.1 和 6.3 Steering gear 操舵装置 1 除另有明文规定外,每艘船舶应配备使主管机关满意的主操舵装置和辅助操舵装置。主操舵装置和辅助操舵装置的布置应使两者中之一在发生故障时,不会导致另一装置不能工作。 2.1 所有操舵装置的部件和舵杆应为主管机关满意的坚固和可靠的构造。对于非双套的必要部件的适用性应特别注意。任何这类必要部件,如合适时,应采用耐磨轴承,如球轴承、滚子轴承或者能持久润滑或设有润滑装置的套筒轴承。 6.3 非液压型式的操舵装置应达到等效的标准,并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2-1 章第 29.1, 29.2.1, 29.6.3 条。	第 29 条 操舵装置 1 除另有明文规定外,每艘船舶应配备使主管机关满意的主操舵装置和辅助操舵装置。主操舵装置和辅助操舵装置的布置应使两者中之一在发生故障时,不会导致另一装置不能工作。 2.1 所有操舵装置的部件和舵杆应为主管机关满意的坚固和可靠的构造。对于非双套的必要部件的适用性应特别注意。任何这类必要部件,如合适时,应采用耐磨轴承。如球轴承、滚子轴承或者能持久润滑或设有润滑装置的套筒轴承。 6.3 非液压型式的操舵装置应达到等效的标准并使主管机关满意。	按照《钢质海船入级规范》第 3 篇第 13 章第 1 节相关内容执行。

6	<p>SOLAS 1974 Regs. II - 1/35 - 1. 3. 7. 2 and 35 - 1. 3. 9</p>	<p>3. 7. 2 如果主管机关认为主循环泵不适合此用途,则应有一台直接应急吸入泵自最大的独立电动泵通向机器处所的排水位置;吸管的直径应予所使用的泵的入口相同。这样连接的泵的容量超过主管机关认为满意的舱底泵的容量。</p> <p>3. 9 舱底主管线的直径 d 应依照下列公式计算。但舱底主管线的实际内径可以取至最接近于主管机关可接受的标准尺寸的整数。</p> <p>式中 d 是舱底主要部分的内径(毫米); L 和 B 是第 2 条所定义的船的长度和宽度(米);和 D 是到舱壁甲板的船舶型深(米),但按照 2. 6. 2 条款要求在舱壁甲板有封闭货物处所的内排水和舱壁甲板延伸到船舶全长的船舶, D 应量至该舱壁甲板上的下一个甲板。当封闭的货物处所涵盖较小长度,则 D 应量至舱壁甲板型深加上 lh/L, 其中 l 和 h 分别是货物处所的合计长度和高度(米)。舱底管的直径应达到主管机关的要求。</p>	<p>《国际航行海船法定检验技术规则》2 - 1 章 35 - 1 条 3. 7. 2 条, 35 - 1 条 3. 9。</p>	<p>3. 7. 2 如主管机关认为主循环水泵不适宜作此用途时,则应自可用的最大独立动力泵引一根应急的直接舱底吸水管至机器处所排水液面:此管的直径应与所用泵的主进水管口直径相同。这样连接的泵,其排量应超过所需舱底泵的排量,超过量应使主管机关满意。</p> <p>3. 9 舱底总管的直径 d 应按下列公式计算,但是舱底总管的实际内径可按主管机关所接受的最接近标准尺度取整:</p> <p>式中:d - 舱底总管的内径,mm; L、B - 第 2 条定义所指的船长和船宽,m; 和 D - 至舱壁甲板的船舶型深,m。但如舱壁甲板上有一延伸至船舶全长且按本条 2. 6. 2 要求在内部排水的封闭货物处所,则 D 应量至舱壁甲板以上的第一层甲板。当封闭货物处所的长度较短时,D 应取为至舱壁甲板的型深加上 lh/l 此处 l 和 h 分别为此类封闭货物处所的累计长度和高度,m。舱底支管的直径应符合主管机关的要求,</p>	<p>按照《钢质海船入级规范》第 3 篇第 3 章相关内容执行。</p>
---	--	---	---	--	--------------------------------------

7	SOLAS 1974 Reg. II-1/42.1.3	<p>42.1.3 客船应急电源 应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板与主电源、相关变换设备(如设有)和主配板的相对位置应使主管机关满意,以保证主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板所在处所或任何 A 类机器处所发生火灾或其他事故时,不应妨碍应急电源的供电、控制和配电。应急电源、相关的变换设备(如设有)临时应急电源和应急配电板所在处所应尽可能不与 A 类机器处所或主电源、相关的变换设备(如设有)或主配电板所在处所的限界面相连接。</p>	<p>《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2-1 章第 42.1.3 条。</p>	<p>42.1.3 应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板与主电源、相关变换设备(如设有)和主配板的相对位置应使主管机关满意,以保证主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板所在处所或任何 A 类机器处所发生火灾或其他事故时,不应妨碍应急电源的供电、控制和配电。应急电源、相关的变换设备(如设有)临时应急电源和应急配电板所在处所应尽可能不与 A 类机器处所或主电源、相关的变换设备(如设有)或主配电板所在处所的限界面相连接。</p>	<p>按照《钢质海船入级规范》第 4 篇第 2 章第 2 节应急电源相关内容执行。</p>
8	SOLAS 1974 Reg. II-1/43.1.3	<p>43.1.3 货船应急电源 应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板与主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板的相对位置应使主管机关满意,以保证在主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板所在处所或任何 A 类机器处所发生火灾或其他事故时,不应妨碍应急电源的供电、控制和配电。应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源和应急配电板所在处所应尽可能不与 A 类机器处所或主电源、相关的变换设</p>	<p>《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2-1 章第 43.1.3 条。</p>	<p>43.1.3 应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源、应急配电板和应急照明配电板与主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板的相对位置应使主管机关满意。以保证在主电源、相关的变换设备(如设有)和主配电板所在处所或任何 A 类机器处所发生火灾或其他事故时,不应妨碍应急电源的供电、控制和配电。应急电源、相关的变换设备(如设有)、临时应急电源和应急配电板所在处所应尽可能不与 A 类机器处所或主电源、相关的变换设备(如设有)</p>	<p>按照《钢质海船入级规范》第 4 篇第 2 章第 2 节应急电源相关内容执行。</p>

		备(如设有)和主配电板所在处所的限界面相连接。		和主配电板所在处所的限界面相连接。	
9	SOLAS 1974 Reg. II - 1/44.2	自动起动的应急发电机 能够自动起动的每台应急发电机组均应设有主管机关认可的起动装置,该装置应储备至少供三次连续起动的能源。还应设有在 30min 内另加 3 次起动的第二能源,除非人工起动能被证明是有效的。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 1 章第 44.2 条。	44.2 能够自动起动的每台应急发电机组均应设有主管机关认可的起动装置,该装置应储备至少供三次连续起动的能源。还应设有在 30min 内另加 3 次起动的第二能源除非人工起动能被证明是有效的。	启动装置配有两套启动能源或配有一套启动能源加人工启动方式且满足启动次数要求即可。
10	SOLAS 1974 Reg. II - 1/53.1	53 机器、锅炉和电气装置的特殊要求 1 机器、锅炉和电气装置的特殊要求应使主管机关满意并至少包括本条的要求。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 1 章第 53.1 条。具体实施标准为 53.2 至 53.5 条。	1 机器、锅炉和电气装置的特殊要求应使主管机关满意并至少包括本条的要求。	按照《钢质海船入级规范》第 7 篇第 3 章相关内容执行。
11	SOLAS 1974 Reg. II - 2/4.2.2.5.1	2.2.5.1 燃油管及其阀件和配件应用钢材或其他主管机关认可的材料制成,但在主管机关认为必要的地方,可允许有限制地使用挠性管①。这种挠性管及其端部附件应用具有足够强度的主管机关认可的耐火材料制成,且其构造应使主管机关满意。对于安装在燃油舱柜上和承受静压力的阀件,可以接受用钢材或球墨铸铁制成。但是如果设计压力低于 7bar 且设计温度低于 60℃,在管系中也可使用普通铸铁阀件。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章/4.2.2.5.1 有要求。	2.2.5.1 燃油管及其阀件和附件应用钢材或其他认可的材料制成,但在主管机关认为必要的地方可允许有限制地使用挠性管。这种挠性管及其端部附件应用具有足够强度的认可的耐火材料制成,且其构造应使主管机关满意。对于安装在燃油舱柜上和承受静压力的阀件,可以接受用钢材或球墨铸铁制成。但是如果设计压力低于 7bar 且设计温度低于 60C,在管系中也可使用普通铁阀件。	按照《钢质海船入级规范》第 3 篇第 2 章附录 2 挠性软管相关要求执行。

12	SOLAS 1974 Reg. II - 2/4. 5. 6. 3	<p>5. 6. 3 本条 5. 5. 3. 1 所要求的空液货舱的惰化、驱气或除气的布置应使主管机关满意, 并使碳氢化合物蒸气在液货舱内部构件形成的空穴内的积聚减至最低, 并且:</p> <p>. 1 对单个液货舱, 如果安装了排气管, 该排气管的位置应尽实际可能远离惰性气体/空气的进口, 并符合本条 5. 3 和第 11. 6 条的规定。这种排气管的进口可以位于与甲板相平的高度或位于液货舱舱底以上不超过 1m 处;</p> <p>. 2 本条 5. 6. 3. 1 所述排气管之横截面面积的设定应满足下列条件: 当同时向任何三个货油舱供给惰性气体时, 排气速度至少为 20m/s。其出口应伸出甲板之上至少 2m; 和</p> <p>. 3 本条 5. 6. 3. 2 所述的排气口应装有适当的盲断装置。</p>	《国际航行海船法定检验技术规范》第 4 篇第 2 - 2 章/4. 5. 6. 3。	<p>5. 6. 3 本条 5. 5. 3. 1 所要求的空液货舱的惰化、驱气或除气的布置应使主管机关满意, 并使碳氢化合物蒸气在液货舱内部构件形成的空穴内的积聚减至最低, 并且:</p> <p>. 1 对单个液货舱, 如果安装了排气管, 该排气管的位置应尽实际可能远离惰性气体/空气的进口, 并符合本条 5. 3 和第 11. 6 条的规定。这种排气管的进口可以位于与甲板相平的高度或位于液货舱舱底以上不超过 1m 处;</p> <p>. 2 本条 5. 6. 3. 1 所述排气管之横截面面积的设定应满足下列条件: 当同时向任何三个货油舱供给惰性气体时, 排气速度至少为 20m/s。其出口应伸出甲板之上至少 2m; 和</p> <p>. 3 本条 5. 6. 3. 2 所述的排气口应装有适当的盲断装置。</p>	按照国际船级社协会统一解释 SC58 执行。
13	SOLAS 1974 Reg. II - 2/7. 3. 2	<p>3. 2 固定式探火和失火报警系统的工作机能应定期进行试验, 并使主管机关满意。试验所用设备应按探测器的类型, 产生适当温度的热空气, 或适当浓度或颗粒尺寸范围的烟雾或悬浮微粒, 或与早期火灾相关的其他现象。</p>	《国际航行海船法定检验技术规范》第 4 篇第 2 - 2 章/7. 3. 2。	<p>3. 2 固定式探火和失火报警系统的工作机能应定期进行试验, 并使主管机关满意。试验所用设备应按探测器的类型, 产生适当温度的热空气, 或适当浓度或颗粒尺寸范围的烟雾或悬浮微粒, 或与早期火灾相关的其他现象。</p>	验船师现场检验时固定式探火和失火报警系统的工作机能应进行试验即可。

14	SOLAS 1974 Regs. II – 2/9. 2. 2. 4. 4, 9. 2. 3. 3. 4 and 9. 2. 4. 2. 4	<p>2. 2. 4. 4 只要未要求客船的这类限界面具有“A”级完整性,第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或舷窗的目的而开孔。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,可以使用主管机关满意的材料安装门。</p> <p>2. 3. 3. 4 只要未要求货船的这类限界面具有“A”级完整性,第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或舷窗的目的而开孔。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,可以使用主管机关满意的材料安装门。</p> <p>2. 4. 2. 4 只要未要求液货船的这类限界面具有“A”级完整性,第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或舷窗的目的而开孔。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,可以使用主管机关满意的材料安装门。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 – 2 章/9. 2. 2. 4. 4 和 9. 2. 3. 3. 4;第 31. 1. 1 条。	<p>2. 2. 4. 4 第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或窗的目的而开孔,只要未要求客船的这类限界面具有“A”级完整性。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,门可以使用主管机关满意的材料制成。</p> <p>2. 3. 3. 4 第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或窗的目的而开孔。只要未要求货船的这类限界面具有“A”级完整性。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,门可以使用主管机关满意的材料制成。</p> <p>2. 4. 2. 4 第 11. 2 条所要求的钢质或其他等效材料外部限界面,可为安装窗或窗的目的而开孔只要未要求液货船的这类限界面具有“A”级完整性。同样,在不要求具有“A”级完整性的限界面上,可以使用主管机关满意的材料制成。</p>	不低于舱壁的防火等级。
15	SOLAS 1974 Reg. II – 2/10. 2. 1. 2. 2. 1	<p>随时可供水的布置应</p> <p>. 2 对于货船:</p> <p>. 2. 1 使主管机关满意;和</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 4 篇第 2 – 2 章/10. 2. 1. 2. 2. 1。	<p>随时可供水的布置应</p> <p>. 2 对于货船:</p> <p>. 2. 1 使主管机关满意;和</p>	现场验船师应确认消防泵在各种工况下能正常开启并提供灭火用水即可。
16	SOLAS 1974 Reg. II – 2/10. 2. 3. 2. 1	<p>2. 3. 2 消防水带的数量和直径</p> <p>2. 3. 2. 1 船舶配备的消防水带的数量和直径应使主管机关满意。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2	<p>2. 3. 2 消防水带的数量和直径</p> <p>2. 3. 2. 1 船舶配备的消防水带的数量和直径应使主管机关满意。</p>	2. 3. 2. 2 在客船上,本条 2. 1. 5 所要求的每个消火应至少配有 1 条消防水带,并且这些水带应只用于灭火或在消防演习和检验时试

			- 2 章/2. 1. 5 和 10. 2. 3. 2 有要求。		<p>验灭火设备</p> <p>2. 3. 2. 3 在货船上:</p> <p>. 1 对于 1000 总吨及以上的货船, 应配备的消防水带数量为每 30m 船长配备 1 条并有 1 条备用, 但无论如何总数不得少于 5 条。这一数字不包括机舱或锅炉舱所要求的水带。考虑到船舶类型和船舶所从事贸易的性质, 主管机关可增加所要求消防水带的数量, 以保证随时有数量足够的消防水带可供使用。符合第 19 条要求载运危险货物的船舶除应满足上述要求外, 还应备有 3 组水带和水枪: 和</p> <p>. 2 对于 1000 总吨以下的货船, 应配备的消防水带的数量应根据本条 2. 3. 2. 3. 1 的规定进行计算。但在任何情况下, 水带的数量不得少于 3 根。</p>
17	SOLAS 1974 Reg. II - 2/13. 3. 2. 6. 2	<p>3. 2. 6. 2 通常门扣着的公共处所通往脱险通道的门应装有快速松开装置。这种装置应包括一个门门装置, 该门门装置带有朝逃生方向一推即松开栓销的功能。快速松开装置的设计和安装应使主管机关满意, 并且特别要符合下列要求:</p> <p>. 1 由扳动杆或扳动条构成, 其扳动部分至少横向延伸到门扇宽度一半, 并位于甲板以上至少 760mm, 但不超 1, 120mm;</p> <p>. 2 在施力不超过 67N 时使门门松开; 和</p> <p>. 3 不设任何在对松开装置施压后</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章/13. 3. 2. 6. 2。	<p>3. 2. 6. 2 通常门扣着的公共处所通往脱险通道的门应装有快速松开装置。这种装置应包括一个门门装置, 该门门装置带有朝逃生方向一推即松开栓销的功能。快速松开装置的设计和安装应使主管机关满意, 并且特别要符合下列要求:</p> <p>. 1 由扳动杆或扳动条构成, 其扳动部分至少横向延伸到门扇宽度一半, 并位于甲板以上至少 760mm, 但不超 1, 120mm;</p> <p>. 2 在施力不超过 67N 时使门门松开; 和</p>	经验船师现场验证满足功能要求即可。

		阻止栓销打开的锁死装置、止动螺丝或其他装置		.3 不设任何在对松开装置施压后阻止栓销打开的锁死装置、止动螺丝或其他装置	
18	SOLAS 1974 Reg. II - 2/13. 5. 1	<p>5 客船特种处所和所载任何乘客均能进入的开放式滚装处所的脱险通道</p> <p>5.1 在特种处所和所载任何乘客均能进入的开放式滚装处所, 舱壁甲板以下和以上处所的脱险通道数量和位置应使主管机关满意, 并且, 通向登乘甲板的通道安全性一般应至少等效于本条 3.2.1.1、3.2.2、3.2.4.1 和 3.2.4.2 规定的通道安全性。此类处所应设有通往脱险通道的专用走道, 宽度至少为 600mm。车辆的停车布置应使该走道在任何时候畅通无阻。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章/13. 5. 1。	<p>5 客船特种处所和所载任何乘客均能进入的开放式滚装处所的脱险通道</p> <p>5.1 在特种处所和所载任何乘客均能进入的开放式滚装处所, 舱壁甲板以下和以上处所的脱险通道数量和位置应使主管机关满意, 并且, 通向登乘甲板的通道安全性一般应至少等效于本条 3.2.1.1、3.2.2、3.2.4.1 和 3.2.4.2 规定的通道安全性。此类处所应设有通往脱险通道的专用走道, 宽度至少为 600mm。车辆的停车布置应使该走道在任何时候畅通无阻。</p>	按照本条指向的 3.2.1、3.2.2 相关要求执行。
19	SOLAS 1974 Regs. VI/3. 1 and 3. 2	<p>3 氧气分析和气体探测设备规定和在上述仪器使用方面的培训</p> <p>1 在运输可能释放有毒或易燃气体或可能在货物处所中造成氧气耗尽的散装货物时, 应备有测量空气中这类气体或氧气浓度的适当仪器, 及其详细的使用说明书。这种仪器应使主管机关满意。</p> <p>2 主管机关应采取措施, 确保船</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 6 章/第 3.1 和 3.2 条;	<p>3 氧气分析和气体探测设备规定和在上述仪器使用方面的培训</p> <p>1 在运输可能释放有毒或易燃气体或可能在货物处所中造成氧气耗尽的散装货物时, 应备有测量空气中这类气体或氧气浓度的适当仪器, 及其详细的使用说明书。这种仪器应使主管机关满意。</p> <p>2 主管机关应采取措施, 确保船</p>	按照《钢质海船入级规则》第 1 篇第 3 章附录 1B 3.50 要求执行。

		员在上述仪器使用方面受到培训。		员在上述仪器使用方面受到培训。	
20	SOLAS 1974 Reg. VI/9.2	Reg. VI/9.2 Grain loading information 谷物装载信息 没有这种批准文件的船舶,在船长使主管机关或代表主管机关的装货港的缔约国政府/缔约方确信该船所提出的装载情况符合《国际谷物规则》的要求之前,不应装载谷物。	《国际航行海船法定检验技术规则》第4篇第6章C部分第9条	第9条 货船装运谷物的要求 1 除本规则任何其他适用的要求外,装运谷物的货船还应符合《国际谷物规则》的要求,并持有1份按该规则要求的批准文件。就本条而言,该规则的要求应强制性执行。 2 没有这种批准文件的船舶,在船长使主管机关或代表主管机关的装货港的缔约国政府确信该船所提出的装载情况符合《国际谷物规则》的要求之前,不应装载谷物。	按照散装谷物批准书相关要求执行,无批准书需经过单航次检验批准。
21	MARPOL Annex I Reg. 12	第12条 燃油舱的保护 12 在批准将根据本条进行建造的船舶的设计和构造时,主管机关应充分考虑到一般性的安全问题,包括翼舱和双层底舱或处所的维护保养和检查的必要性	《国际航行海船法定检验技术规则》第5篇第1章第12A.12条。	12 主管机关在批准按本条规定建造的船舶的设计和构造时,应充分考虑包括为维修和检查边舱和双层底舱或处所必需的总体安全性。 2.2.4.12 在批准按本条规定建造的船舶的设计和构造时,应充分注意通常的安全方面,包括对边舱和	按照《钢质海船入级规范》第2篇第1章第12节1.12.8、1.12.9、1.12.14的相关要求执行。

				双层底舱或处所进行维修及检查的需要。	
22	MARPOL Annex I Reg. 14.3	第 14 条 滤油设备 3. 除不载运货物的迁移航程之外, 固定不动的旅社客船和水上仓库之类船舶, 不必安装滤油设备。这种船舶应设有储存柜, 其容积足够留存船上含油舱底水的总量, 并使主管机关满意。所有含油舱底水均应留存船上, 以便随后排入接收设备。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 5 篇第 1 章第 14.3 条。	3 除不载运货物的迁移航程之外, 固定不动的旅社客船和储存船舶, 不必安装滤油设备。这种船舶应设有储存柜, 其容积足够留存船上含油舱底水的总量, 并使主管机关满意。所有含油舱底水均应留存船上, 以便随后排入接收设备。	储存柜的容积应至少满足下列公式计算结果: $V = Tqm^3$ 式中: V ——机舱舱底含油污水贮存柜容积, m ³ ; T ——含油污水留存船上的时间, h; 根据船舶实际使用情况确定; q ——假定每小时产生的舱底水量, m ³ /h; $q = 1.8 \times 10^{-5} GT$; GT ——船舶总吨位。
23	MARPOL Annex I Regs. 18.8.2, 18.8.3 and 18.8.4	第 18 条 专用压载舱 在 1982 年 6 月 1 日或之前交船的载重量为 40000 吨及以上的成品油油船 8 每艘如 1.28.3 条所述的在 1982 年 6 月 1 日或之前交船的载重量为 40,000 吨及以上的成品油油船, 均应设置专用压载舱, 并应符合本条 2 及 3 的要求, 或者按下列的规定采用清洁压载舱的办法: .2 清洁压载舱的布置和操作程序, 应符合主管机关所制定的要求。此	《国际航行海船法定检验技术规则》第 5 篇第 1 章第 18.8.2 和 18.8.3 和 18.8.4 条。	8 每艘如 1.28.3 条所述的在 1982 年 6 月 1 日或之前交船的载重量为 40000t 及以上的成品油油船, 均应设置专用压载舱, 并应符合本条 2 及 3 的要求, 或者按下列的规定采用清洁压载舱的办法。 .2 清洁压载舱的布置和操作程序, 应符合主管机关所制定的要求。此项要求, 至少应包括国际海事组织以 A.495(X) 决议通过的《修订的清洁压载舱油船技术条件》的全	需包括 MARPOL Annex I 第 18 条 8.2 所述技术条件中所列的全部资料。

		<p>项要求,至少应包括本组织以 A. 495 (XII)决议通过的《修订的清洁压载舱油船技术条件》的全部规定。</p> <p>. 3 成品油油船应装有主管机关根据国际海事组织拟的技术条件 * 所认可的油分计,以便对排放的压载水中的含油量进行监督。</p> <p>. 4 每艘采用清洁压载舱办法的成品油油船,均应备有一本详细说明该系统并列有操作程序的《清洁压载舱操作手册》* * ,该手册应使主管机关认为满意,并应包括本条 8. 2 所述技术条件中所列的全部资料,如果进行了对清洁压载舱系统有影响的变更,则操作手册也应作相应的修订。</p>		<p>部规定。</p> <p>. 3 成品油油船应装有主管机关根据国际海事组织建议的技术条件 D 所认可的油分计,以便对排放的压载水中的含油量进行监督。</p> <p>. 4 每艘采用清洁压载舱办法的成品油油船,均应备有一本详细说明该系统并列有操作程序的清洁压载舱操作手册》2. 该手册应使主管机关认为满意,并应包括本条 8. 2 所述技术条中所列的全部资料。如果进行了对清洁压载舱系统有影响的变更。则操作手册也应作相应的修订。</p>	
24	MARPOL Annex I Reg. 30. 7	<p>第 30 条 泵、管系和排放布置</p> <p>7 凡如第 1. 28. 8 条所定义在 2010 年 1 月 1 日或之后交船的 150 总吨及以上的油船,如果安装了一个与货油管路系统永久相连的海水吸入箱,则应设有一个海水吸入箱阀和一个舷内隔离阀。除了这两个阀以外,当油船装货、运货或卸货时,海水吸入箱应能用一种令主管机关满意的牢靠设备与货油管路系统相隔离。该牢靠设备是安装在管路系统中的一种装置,用以在一切情况下防止海水吸入箱与舷内阀之间的管段注入货油。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 5 篇第 1 章第 30. 7 条。	<p>7 凡如第 1. 28. 8 条所定义的在 2010 年 1 月 1 日或以后交船的 150 总吨及以上的油船,如果安装了一个与货油管路系统永久相连的海水吸入箱,则应设有一个海水吸入箱阀和一个内隔离阀。除了这两个阀以外,当油船装货、运货或卸货时,海水吸入箱应能用一种令主管机关满意的牢靠设备与货油管路系统相隔离。该牢靠设备是安装在管路系统中的一种装置,用以在一切情况下防止海水吸入箱与舷内阀之间的管段进入货油。</p>	按照 MARPOL 公约附则 I 的统一解释 63 执行;

25	MARPOL Annex II Regs. 5.3.4 and 5.3.5	<p>第 5 条 等效</p> <p>3. 尽管有本条 1 和 2 的规定,对于适用于《气体运输船规则》的载运有毒液体物质名单中指定物质的液化气体运输船的构造和设备,应被认为等同于本附则第 11 和 12 条中包含的构造和设备的要求,但该气体运输船应符合下列所有条件:</p> <p>. 4 设有主管机关满意的泵系和管路布置,以保证货舱及其附属管路在卸货后的货物残余量不超过第 12.1, 12.2 或 12.3 条中残余量的要求;</p> <p>. 5 持有经主管机关认可的《程序和布置手册》,该手册应确保没有操作性液货残余物与水相混情况的发生,确保在通风程序后,货舱中没有货物残余物存在。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第 5 篇第 2 章第 5.3 条;	<p>第 5 条 等效</p> <p>3. 虽然本条 1 和 2 有规定,凡准予装运在适用的气体船规则中所列的有毒液体物质的液化气船的构造和设备,如该气体船符合所有下列情况应被认为等效于本附则第 11 条和第 12 条所含的构造和设备要求:</p> <p>. 4 提供使主管机关满意的泵系和管路布置,以保证货舱及其附属管路在卸货后的货物残余量不超过第 12.1, 12.2 或 12.3 条中残余量的要求;</p> <p>. 5 备有一份主管机关认可的手册,确保操作中没有任何货物残余物与水混合在一起并且在使用手册中规定的通风程序后舱内没有任何货物残余物。</p>	泵系与管路布置按照中国船级社《散装运输危险化学品船舶构造与设备规则》第 3 篇第 5 章 货物驳运有关要求实施,经现场验船师确认并在《程序和布置手册》中记载。
----	---------------------------------------	--	------------------------------------	--	---

26	MARPOL Annex IV Reg. 9.2	<p>第9条 生活污水系统</p> <p>2 无论上述1规定如何适用,凡按第2条要求应符合本附则各项规定且在特殊区域内适用于第11.3的每艘客船,应配备下列之一的生活污水系统:</p> <p>.1 生活污水处理装置,该装置应经主管机关认可,并考虑到本组织制定的标准和试验方法,或</p> <p>.2 集污舱,该集污舱的容量应参照船舶营运情况、船上人数和其它相关因素,能存放全部生活污水,并使主管机关满意。集污舱的构造应使主管机关满意,并应设有能指示其集存数量的目视装置。</p>	《国际航行海船法定检验技术规则》第5篇第4章第9.2条。	<p>第9条 生活污水系统</p> <p>2 无论上述1规定如何适用,凡按第2条要求应符合本附则各项规定且在特殊区域内适用于第11.3的每艘客船,应配备下列之一的生活污水系统:</p> <p>.1 生活污水处理装置,该装置应经主管机关认可,并考虑到本组织制定的标准和试验方法,或</p> <p>.2 集污舱,该集污舱的容量应参照船舶营运情况、船上人数和其它相关因素,能存放全部生活污水,并使主管机关满意。集污舱的构造应使主管机关满意,并应设有能指示其集存数量的目视装置。</p>	当船舶从出发港至港口当局所规定的排放地点的航行时间超过24h时,每人每昼夜按70L计算,当航行时间在h至24h之间时,每人按35L计算,当航行时间在4h至h之间时,每人按18L计算;当航行时间在h至4之间时,每人按9L计算,当航行时间在h以下时,每人按6L计算,如果船舶安装的便器为真空冲洗式,则上述不同航行时间段对应的计算值可减半。
27	INF Code Para. 2.1	对于1、2、3类辐照核燃料运输船: .3 操作的必须用品,如风扇、压缩机、热交换机、冷却水供应,应在每一货物处所作双套配备并备有备件,使主管机关满意。	《乏燃料运输船舶法定检验规则2018》第4章4.1.3。	4.1.3 对于货物处所温度控制所必需的设备或装置,如风机、压缩机、热交换机、冷却水泵,每一货物处所应有双套配置。双套设备或装置之间应相互独立,不能互相影响,且每套设备或装置都能满足4.1.1的温度控制要求。	双套设备或装置之间应相互独立,不能互相影响,且每套设备或装置都能满足《乏燃料运输船舶法定检验规则2018》4.1.1的温度控制要求。
28	INF Code Para. 7.1	第1类辐照核燃料运输船的供电设备应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第4篇第7章D部分及附录;	第6章电气 6.1.1 级和2级乏燃料运输船舶 6.1.1.1 级和2级乏燃料运输船舶应设有符合国际电工委员会标准《船舶电气装置-201部分:系统设计-总体》(IEC 60092-201)	按《乏燃料运输船舶法定检验规则2018》要求执行。

				<p>要求的备用电源,并确保主电源及其主供电系统故障损坏不应影响备用电源工作。</p> <p>6.1.2 备用电源应能对下列设备供电至少 36 小时:</p> <p>(1) 供给本规则第 3 章 3.2 条和第 4 章所要求的货物处所冷却装置的设备;</p> <p>(2) 本局《国内航行海船法定检验技术规则》中所要求的所有应急服务设备。</p> <p>6.2.3 级乏燃料运输船舶</p> <p>6.2.1.3 级乏燃料运输船舶的备用电源应满足以下要求:</p> <p>(1) 本章 6.1 的要求;</p> <p>(2) 备用电源应布置在基于本规则第 2 章破损稳性计算所预计到的任何损坏范围之外的地方。</p> <p>6.3 其他</p> <p>6.3.1 乏燃料运输船舶的卫星定位系统应能满足乏燃料运输过程中的在线监控要求。</p>	
29	Res. MSC. 133 (76), as amended Para. 3.7	3.7 竖梯或螺旋梯 竖梯或螺旋梯的宽度应该符合主管机关接受的国际和国家标准。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇 2-1 章附录 3.7	3.7 对于垂直梯和螺旋梯其宽度和结构应符合主管机关接受的国际或国家标准。	按照中国船级社《法定检验实施指南》第 1 部分 国际航行船舶 MSC. 133(76)部分关于竖梯和螺旋梯的相关技术要求执行。
30	FSS Code Ch. 5, Para. 2.1.2.3	系统的备件应贮存在船上并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2	2.1.2.3 船上应存有该系统的备件并使主管机关满意。	1. 每种瓶头阀 2 只; 2. 每个容器 1 片安全膜片; 3. 止回阀和截止阀超过 10 只时,每种配备 1

			- 2 章附录 1 FSS 规则 第 5 章 2.1.2.3		只备件。
31	FSS Code Ch. 5, Para. 2.3	供给蒸汽的一个或数个锅炉, 每个小时应能对最大一个被保护处所的总容积每 0.75 m ³ 至少供给 1.0 kg 的蒸汽, 除了要符合上述要求外, 该系统在其他各方面应由主管机关确定并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章附录 1 FSS 规则第 5 章 2.3	2.3 蒸气系统的要求 供给蒸汽的一个或多个锅炉的蒸发量, 应能每小时对最大受保护处所的总容积按每 0.75m ³ 至少供给 1kg 的蒸气。除了符合上述要求之外, 该系统在其他各方面应由主管机关确定并使其满意。	目前不允许在固定式灭火系统中使用蒸汽作为灭火剂。
32	FSS Code Ch. 10, Para. 2.3.1.1	2.3.1.1 在每一个需要探烟的围蔽处所应至少设置一个集烟器。但是, 如果某一处所设计成油或冷藏货与要求装取样探烟系统的货物交替装载, 则应为该系统提供隔离此类处所内集烟器的措施。这种措施应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章附录 1 FSS 规则第 10 章 2.3.1.1	2.3.1.1 在每一个需要探烟的围蔽处所应至少设置一个集烟器。但是, 如果某一处所设计成油或冷藏货与要求装取样探烟系统的货物交替装载, 则应为该系统提供隔离此类处所内集烟器的措施。这种措施应使主管机关满意。	只要设置隔离措施即可。
33	FSS Code Ch. 12, Para. 2.2.2.1	2.2.2.1 任何作为应急消防泵驱动动力源的柴油机, 应在温度降至 0℃ 时的冷态下用能人工手摇柄随时启动。若不能确保即时启动, 如不可行, 或如可能遇到更低的气温时, 并且柴油机驱动动力源所在舱室未被加热时, 则应设有主管机关满意的供柴油机冷却水或润滑油的电加热系统。如人工(手动)启动不可行时, 主管机关可允许采用压缩空气、电或其他储备能源, 包括液压储能器或启动火药盒作为启动装置。这些启动装置, 应能在 30min 内至少	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 2 - 2 章附录 1 FSS 规则第 12 章 2.2.2.1	2.2.2.1 任何作为应急消防泵驱动动力源的柴油机, 应在温度降至 0℃ 时的冷态下用能人工手摇柄随时启动。若不能确保即时启动, 如不可行, 或如可能遇到更低的气温时, 并且柴油机驱动动力源所在舱室未被加热时, 则应设有主管机关满意的供柴油机冷却水或润滑油的电加热系统。如人工(手动)启动不可行时, 主管机关可允许采用压缩空气、电或其他储备能源, 包括液压储能器或启动火药盒作为启动装置。这些启动装置, 应能	如可能遇到更低的气温时, 只要设置电加热系统即可。

		使柴油机动力量启动 6 次,并且在 前 10min 之内至少启动 2 次。		在 30min 内至少使柴油机动力量 启动 6 次,并且在 10min 之内至 少启动 2 次。	
34	FSS Code Ch. 14, Para. 2. 2. 2. 1	2. 2. 2. 1 中等倍数泡沫剂膨胀率等 应供应足量的泡沫浓缩剂借助于泡 沫喷射装置。 泡沫喷射装置的原始测试实验应确 保泡沫膨胀并且产生的泡沫排水时 间差不超过第 2. 2. 1. 4 中规定的 10%。 当采用中等倍数的泡沫时(发泡率 在 21 比 1 至 200 比 1 之间),泡沫 的使用率和泡沫喷射装置的能力应 使主管机关满意。 要求至少 50%的泡沫溶液供给率由 每一个泡沫喷射装置传递。 载重不到 4000 吨的油轮可以不安 装泡沫喷射装置只需要安装喷头。 然而,在这种情况下,每个喷头装置 的容量应至少为所需泡沫溶液供应 速率的 25%。	《国际航行海船 法定检验技术规 则》第 4 篇第 II - 2 章附录 1FSS 规则第 14 章 2. 2. 2. 1	2. 2. 2. 1 中等倍数泡沫剂膨胀 率等 应供应足量的泡沫浓缩剂借助于 泡沫喷射装置。 泡沫喷射装置的原始测试实验应 确保泡沫膨胀并且产生的泡沫排 水时间差不超过第 2. 2. 1. 4 中 + / - 10%。 当采用中等倍数的泡沫时(发泡率 在 21 比 1 至 200 比 1 之间),泡沫 的使用率和泡沫喷射装置的能力 应使主管机关满意。 要求至少 50%的泡沫溶液供给率 由每一个泡沫喷射装置传递。 载重不到 4000 吨的油轮可以不安 装泡沫喷射装置只需要安装喷头。 然而,在这种情况下,每个喷头装 置的容量应至少为所需泡沫溶液	按照 MSC/Circ. 798 通函《固定式灭火系 统的中倍泡沫浓缩液的性能、试验标准和检 验指南》要求执行。

				供应速率的 25%。	
35	FSS Code Ch. 17, Para. 3.7 and 3.8	3.7 系统及其部件应设计成承受开敞甲板通常会遇到的环境温度变化、振动、潮湿、冲击和腐蚀,并且其制造和试验应使主管机关满意。 3.8 同时释放泡沫的所有软管卷盘和炮应有至少 15m 的最小喷嘴射程。基于喷嘴能够熄灭直升机甲板设计针对的最大尺寸直升机火灾的试验验证,甲板一体式泡沫喷嘴的释放压力、流速和释放模式应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》2019 修改通报第 4 篇第 II-2 章附录 1FSS 规则第 17 章 3.7 和 3.8	3.7 系统及其部件应设计成承受开敞甲板通常会遇到的环境温度变化、振动、潮湿、冲击和腐蚀,并且其制造和试验应使主管机关满意。 3.8 同时释放泡沫的所有软管卷盘和炮应有至少 15m 的最小喷嘴射程。基于喷嘴能够熄灭直升机甲板设计针对的最大尺寸直升机火灾的试验验证,甲板一体式泡沫喷嘴的释放压力、流速和释放模式应使主管机关满意。	按照中国船级社《产品检验指南》执行: 6.12 消防炮及系统其它部件应采用耐蚀材料或经防腐处理的材料制造。 6.13 铸件材料的机械性能及化学成分应符合 GB/T1173、GB/T1176、GB/T1348 和 GB/T9439 中有关规定。
36	LSA Code Para. 5.1.1.4	5.1.1.4 刚性与充气混合结构的救助艇应符合本节中合适的要求,使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 3 章附录 2 第 5 章第 5.1.1.4 条	5.1.1.4 刚性与充气混合结构的救助艇应符合本节中合适的要求,使主管机关满意。	进行强度试验验证其满足本节要求即可。
37	LSA Code Para. 5.1.3.8	5.1.3.8 充气式救助艇的艇底下面和外面易受伤害部位,应加设主管机关满意的防擦板条。	《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 III 章附录 2 第 5 章第 5.1.3.8 条。	5.1.3.8 充气式救助艇的艇底下面和外面易受伤害部位,应加设主管机关满意的防擦板条。	只要加设防擦板条即可。

			检验确认。		
38	LSA Code Para. 6.2.1.2	6.2.1.2 通道和平台的强度与结构应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》第4篇第III章附录2第6章 6.2.1.2	6.2.1.2 通道和平台的强度与结构应使主管机关满意。	按照经 MSC.295(87)修正的 MSC.81(70)《经修正的救生设备试验建议》第1部分,第12节;第2部分,第7节执行。
39	LSA Code Para. 6.1.2.9 和 6.1.2.10	6.1.2.9 配备全部属具但不载人员救生筏的降落速度应使主管机关满意。配备全部属具但不载人员的其他救生艇筏的降落速度应不少于6.1.2.8要求的70%。 6.1.2.10 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,主管机关应制定出最大下降速度。在降落设备上应采取某些措施,以确保不超过该速度。	《国际航行海船法定检验技术规则》第4篇 说明 与要求 2.2(6) 第3章附录2 救生设备规则 6.1.2.9 和 6.1.2.10	6.1.2.9 配备全部属具但不载人员救生筏的降落速度应使主管机关满意。配备全部属具但不载人员其他救生艇筏的降落速度应不少于6.1.2.8要求的70%。 6.1.2.10 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,主管机关应制定出最大下降速度。在降落设备上应采取某些措施,以确保不超过该速度。	满载救生艇筏或救助艇降落下水的最大速度应不超过1.3m/s,并不小于由下列公式得出的速度: $S = 0.4 + 0.02H$ 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。
40	1994 HSC Code Para. 3.5	3.5 设计衡准 设计条件、设计载荷采用的安全系数的选择,应与证书所注的预定运行条件相一致,并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则11第3章 3.5	3.5 设计衡准 设计条件、设计载荷采用的安全系数的选择,应与证书所注的预定运行条件相一致,并使主管机关满意。	按照《海上高速船入级与建造规范》第4章船体结构的要求执行。

41	1994 HSC Code Para. 7.7.2.3.2	7.7.2.3.2 感烟探测器的灵敏度范围 按 7.7.2.2.2 要求的感烟探测器应确保在烟密度超过每米 2% 减光率至每米 12.5% 减光率时动作。装于其他处所的感烟探测器应在主管机关认为满意的灵敏度范围内动作, 以避免探测器不灵敏或过于灵敏的情况。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 7 章 7.7.2.3.2	7.7.2.3.2 感烟探测器的灵敏度范围 按 7.7.2.2.2 要求的感烟探测器应确保在烟密度超过每米 2% 减光率至每米 12.5% 减光率时动作。装于其他处所的感烟探测器应在主管机关认为满意的灵敏度范围内动作, 以避免探测器不灵敏或过于灵敏的情况。	按照本条前款的灵敏度范围执行。
42	1994 HSC Code Para. 7.7.8.5	7.7.8.5 消防水带的最大长度 消防水带应由耐腐蚀材料制成, 并具备主管机关认可的足够长度。消防水带及其必要附件和工具, 应存放在消防栓附近的明显部位备用。所有内部处所的消防水带应永久的与消防栓连接, 按 4 条的要求, 每个消防栓应备有一根消防水带。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 7 章 7.7.8.5	7.7.8.5 消防水带的最大长度 消防水带应由耐腐蚀材料制成, 并具备主管机关认可的足够长度。消防水带及其必要附件和工具, 应存放在消防栓附近的明显部位备用。所有内部处所的消防水带应永久的与消防栓连接, 按 4 条的要求, 每个消防栓应备有一根消防水带。	消防水带的长度应至少为 10m, 但不超过下述长度: .1 机器处所, 15m; .2 其他处所和开敞甲板, 20m; 和 .3 最大型宽超过 30m 船舶的开敞甲板, 25m。
43	1994 HSC Code Para. 8.9.7.2	8.9.7.2 海上撤离系统布放间隔时间 8.9.7.2 除上述要求的海上撤离系统(MES)的检修间隔以外(或结合该间隔), 每一海上撤离系统还应根据主管机关认可的间隔期予以轮换布放, 但条件是每一系统应每 6 年至少布放一次。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 8 章 8.9.7.2	8.9.7.2 除上述要求的海上撤离系统(MES)的检修间隔以外(或结合该间隔), 每一海上撤离系统还应根据主管机关认可的间隔期予以轮换布放, 但条件是每一系统应每 6 年至少布放一次。	每 6 年轮流布放 1 次即可。

44	1994 HSC Code Para. 10.2.4.9	10.2.4.9 活动燃油管 燃油管及其阀和附件应为钢制或其他认可的材料制成,但在许可处所限制使用的软管除外,这些需要使用软管的处所应经主管机关同意。上述软管及其端部附件应以认可的具有足够强度的耐火材料制成,其制造应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 10 章 10.2.4.9	10.2.4.9 燃油管及其阀和附件应为钢制或其他认可的材料制成,但在许可处所限制使用的软管除外,这些需要使用软管的处所应经主管机关同意。上述软管及其端部附件应以认可的具有足够强度的耐火材料制成,其制造应使主管机关满意。	按照《钢质海船入级规范》第 3 篇第 2 章附录 2 挠性软管的要求执行。
45	1994 HSC Code Para. 15.7.2	15.7.2 确保通过玻璃窗观察的清晰度 不论气候条件如何,在任何时候通过操纵舱室玻璃窗观察的清晰度应使主管机关满意。保持玻璃窗清晰状态的装置应使合理而可能的单个故障不会导致减少清晰的视域,以致严重影响操作船员继续操作船舶而停船。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 15 章 15.7.2	15.7.2 不论气候条件如何,在任何时候通过操纵舱室玻璃窗观察的清晰度应使主管机关满意。保持玻璃窗清晰状态的装置应使合理而可能的单个故障不会导致减少清晰的视域,以致严重影响操作船员继续操作船舶而停船。	应设置雨刮、电加热器、旋转视窗等装置。并符合以下标准: 1. GB/T 5746-2014《船用普通矩形窗》 2. GB/T 3385-2001《船用舷窗和矩形窗钢化安全玻璃 非破坏性强度试验 冲压法》 3. GB 11946-2013《船用钢化安全玻璃》
46	2000 HSC Code Para. 1.9.1.1.4	1.9.1.1.4 中转航次 ——对安排满意 .4 主管机关确信已为安全进行该次航行作好了安排。	《国际航行海船法定检验技术规则》2014 附则 2 第 1 章 1.9.1.1.4	1.9.1.1.4 主管机关确信已为安全进行该次航行作好了安排。	开展单航次检验。
47	2000 HSC Code Para. 3.5	3.5 设计衡准 设计条件、设计载荷采用的安全系数的选择,应与证书所注的预定运行条件相一致,并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 11 第 3 章 3.5。	3.5 设计衡准 设计条件、设计载荷采用的安全系数的选择,应与证书所注的预定运行条件相一致,并使主管机关满意。	按照《海上高速船入级与建造规范》第 4 章船体结构的要求执行。

48	2000 HSC Code Para. 7.7.1.3.2	7.7.1.3.2 感烟探测器的灵敏性范围 感烟探测器应经验证,在烟密度超过每米 12.5%的减光率前应动作,但超过 每米 2%的减光率前不应动作。安装于其他处所内的感烟探测器应在主管机关认为满意的灵敏度极限内动作。要考虑到避免探测器不灵敏或过于灵敏的情况;	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 2 第 7 章 7.7.1.3.2。	7.7.1.3.2 感烟探测器应经验证,在烟密度超过每米 12.5%的减光率前应动作,但超过 每米 2%的减光率前不应动作。安装于其他处所内的感烟探测器应在主管机关认为满意的灵敏度极限内动作。要考虑到避免探测器不灵敏或过于灵敏的情况;	按照本条前款的灵敏度范围执行。
49	2000 HSC Code Para. 10.2.4.9	10.2.4.9 活动燃油管 燃油管及其阀和附件应为钢制或其他认可的材料制成,但在许可处所限制使用的软管除外,这些需要使用软管的处所应经主管机关同意。上述软管及其端部附件应以认可的具有足够强度的耐火材料制成,其制造应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 2 第 10 章 10.2.4.9	10.2.4.9 燃油管及其阀和附件应为钢制或其他认可的材料制成,但在许可处所限制使用的软管除外,这些需要使用软管的处所应经主管机关同意。上述软管及其端部附件应以认可的具有足够强度的耐火材料制成,其制造应使主管机关满意。	按照《钢质海船入级规范》第 3 篇第 2 章附录 2 挠性软管的要求执行。
50	2000 HSC Code Para. 13.1.2	13.1.2 船载航行系统和设备和航次数据记录仪及其安装 航行设备及安装应经主管机关认可。主管机关应决定对 150 总吨以下的船舶本章哪些部分不适用。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 2 第 13 章 13.1.2	13.1.2 航行设备及安装应经主管机关认可。主管机关应决定对 150 总吨以下的船舶本章哪些部分不适用。	按照《国际航行海船法定检验技术规则》第 4 篇第 5 章第 19.2 条 船载航行设备和系统的要求执行。

51	2000 HSC Code Para. 15.7.2	15.7.2 确保通过玻璃窗观察的清晰度 不论气候条件如何,在任何时候通过操纵舱室玻璃窗观察的清晰度应使主管机关满意。保持玻璃窗清晰状态的装置应使合理而可能的单个故障不会导致减少清晰的视域,以致严重影响操作船员继续操作船舶而停船。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 2 第 15 章 15.7.2。	15.7.2 不论气候条件如何,在任何时候通过操纵舱室玻璃窗观察的清晰度应使主管机关满意。保持玻璃窗清晰状态的装置应使合理而可能的单个故障不会导致减少清晰的视域,以致严重影响操作船员继续操作船舶而停船。	应设置雨刮、电加热器、旋转视窗等装置。并符合以下标准： 1. GB/T 5746 – 2014《船用普通矩形窗》 2. GB/T 3385 – 2001《船用舷窗和矩形窗钢化安全玻璃 非破坏性强度试验 冲压法》 3. GB 11946 – 2013《船用钢化安全玻璃》
52	IBC CODE Para. 2.2.2	船舶在所有航行条件下的稳性,应达到主管机关所接受的标准。	国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 2.2.2	2.2.2 船舶在所有航行条件下的稳性,应达到主管机关所接受的标准。	在所有航行条件下的稳性,应符合《国际航行海船法定检验技术规则》附则 3 完整稳性规则的相关要求。
53	IBC CODE Para. 2.2.6	2.2.6 根据本规则的规定,所有船舶均须安装稳性仪,该仪器须能核实是否符合经主管机关批准的完整稳性及破舱稳性规定,且规定须先考虑本组织拟的性能标准*： .1 在 2016 年 1 月 1 日前建造的船舶,须在 2016 年 1 月 1 日或之后但不迟于 2021 年 1 月 1 日对船舶进行首次定期换证检验时,符合本规定； .2 尽管有 2.2.6.1 的规定,2016 年 1 月 1 日前建造的船舶上安装的稳性仪,只要能核实是否符合完整稳性和破舱稳性,并令主管机关满意,	《国际航行海船法定检验技术规则》(2016 年修改通报)附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 2.2.6	2.2.6 根据本规则的规定,所有船舶均须安装稳性仪,该仪器须能核实是否符合经主管机关批准的完整稳性及破舱稳性规定,且规定须先考虑本组织拟的性能标准*： .1 在 2016 年 1 月 1 日前建造的船舶,须在 2016 年 1 月 1 日或之后但不迟于 2021 年 1 月 1 日对船舶进行首次定期换证检验时,符合本规定； .2 尽管有 2.2.6.1 的规定,2016 年 1 月 1 日前建造的船舶上安装的稳性仪,只要能核实是否符合完整稳性和破舱稳性,并令主管机关	应符合中国船级社《钢质海船入级规范》第 2 篇第 2 章附录 1 装载仪 的有关要求。

		则无须更换;和 .3 为根据《防污公约》附则 II 第 16 条进行管控的目的,主管机关须签发稳性仪的批准文件。		满意,则无须更换;和 .3 为根据《防污公约》附则 II 第 16 条进行管控的目的,主管机关须签发稳性仪的批准文件。	
54	IBC CODE Para. 2.9.2.3	2.9.2.3 浸水中间阶段的剩余稳性应令主管机关满意,但决不应显著低于第 2.9.3 段的要求。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 2.9.2.3	2.9.2.3 浸水中间阶段的剩余稳性应令主管机关满意,但决不应显著低于第 2.9.3 段的要求。	可用于输入、修改船舶舱室几何数据,采用等排水量自由漂浮法,直接切割船体及有关浸水舱室,左右倾衡准计算破损后船舶浮态、静稳性曲线及有关衡准参数,可按照 IGC 规则、IBC 规则、MARPOL 公约、近海供应船指导性文件(经修订的 MSC.235(82)决议)、2008 SPS 规则、国际载重线公约和国内航行海船法定检验技术规则等公约法规计算各类国内国际航行船舶的破损稳性。
55	IBC CODE Para. 7.1.1	7.1.1 如设有货物加热或冷却系统,其制造、安装和试验均应使主管机关满意。温度控制系统中使用的构造材料应适合于将要装运的货品。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 7.1.1	7.1.1 如设有货物加热或冷却系统,其制造、安装和试验均应使主管机关满意。温度控制系统中使用的构造材料应适合于将要装运的货品。	应符合《散装运输危险液体化学品船舶构造与设备规范》第 3 篇第 7 章 货物压力/温度控制 的有关要求。

56	IBC CODE Para. 10.1.5	10.1.5 本章所允许的装于危险位置的电气设备应能使主管机关满意,并应具有主管机关承认的有关当局核发的能够在可燃气体环境中工作的证明,如第十七章表格的“i”栏内所示。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 10.1.5	10.1.5 本章所允许的装于危险位置的电气设备应能使主管机关满意,并应具有主管机关承认的有关当局核发的能够在可燃气体环境中工作的证明,如第十七章表格的“i”栏内所示。	当电气设备安装于危险区域内时,其应按照不低于 IMO 接受的标准选择、安装和维护。危险区域的设备应由经主管机关进行评估和发证或登记。不合格易燃气体探测设备的自动隔离不能替代合格设备的使用。同时应符合下述标准的要求:IEC 60079 -1 -1:2002 号出版物;IEC 60092 -502:1999 液货船上的电气装置;IEC 60812 2.0 版 2006 -01 系统可靠性的分析技术——故障模式和影响分析 (EMEA)程序。
57	IBC CODE Para. 11.3.2	11.3.2 只准提供一种类型的泡沫剂,该泡沫剂应对拟载运的最大可能数量货物有效。对于泡沫对其无效或与泡沫不相容的其他货物,应另设主管机关满意的附加灭火装置。不应使用普通蛋白泡沫。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 11.3.2	11.3.2 只准提供一种类型的泡沫剂,该泡沫剂应对拟载运的最大可能数量货物有效。对于泡沫对其无效或与泡沫不相容的其他货物,应另设主管机关满意的附加灭火装置。不应使用普通蛋白泡沫。	适合于每种货品的灭火剂列于《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 第 17 章一览表中的“i”栏内
58	IBC CODE Para. 11.3.5.3	11.3.5 泡沫液的供给速率应不小于下列规定中的最大值: .1 按液货舱甲板区域的面积计算,每平方米为 2 L/min。液货舱甲板区域的面积是指船舶的最大宽度乘以总的液货舱处所的纵向长度; .2 按具有最大面积的单个液货舱的水平截面面积计算,每平方米为 20 L/min; .3 按最大的泡沫炮所保护的区域面积计算,此区域完全位于该泡沫	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 11.3.5	11.3.5 泡沫液的供给速率应不小于下列规定中的最大值: .1 按液货舱甲板区域的面积计算,每平方米为 2 L/min。液货舱甲板区域的面积是指船舶的最大宽度乘以总的液货舱处所的纵向长度; .2 按具有最大面积的单个液货舱的水平截面面积计算,每平方米为 20 L/min; .3 按最大的泡沫炮所保护的区	对于 4000 载重吨以下的船舶,泡沫炮的最小排量应为 1000 L /min ,供给速率至少为每平方米 10 L /min 。

		炮的前方,每平方米为 10 L/min,但总量应不小 1,250 L/min。对小于 4,000 载重吨的船舶,其泡沫炮的最小总量应使主管机关满意。		域面积计算,此区域完全位于该泡沫炮的前方,每平方米为 10 L/min,但总量应不小 1,250 L/min。对小于 4,000 载重吨的船舶,其泡沫炮的最小总量应使主管机关满意。	
59	IBC CODE Para. 11.3.7	11.3.7 固定泡沫系统的泡沫液应通过若干泡沫炮和泡沫枪提供。每具泡沫炮的排量至少应为第 11.3.5.1 或第 11.3.5.2 段所要求的泡沫液供给速率的 50%。任何泡沫炮的排量,按其所保护的甲板区域面积计算,每平方米至少为 10l/min,该区域完全位于泡沫炮的前方。总排量应不小于 1,250 l/min。对小于 4,000 载重吨的船舶,泡沫炮的最小总量应使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》附则 5 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 11.3.7	11.3.7 固定泡沫系统的泡沫液应通过若干泡沫炮和泡沫枪提供。每具泡沫炮的排量至少应为第 11.3.5.1 或第 11.3.5.2 段所要求的泡沫液供给速率的 50%。任何泡沫炮的排量,按其所保护的甲板区域面积计算,每平方米至少为 10l/min,该区域完全位于泡沫炮的前方。总排量应不小于 1,250 l/min。对小于 4,000 载重吨的船舶,泡沫炮的最小总量应使主管机关满意。	对于 4000 载重吨以下的船舶,泡沫炮的最小排量应为 1000 L /min ,供给速率至少为每平方米 10 L /min 。
60	Polar Code Part I - A, Paras. 1.3.4 and 1.3.7	1.3.4 本条中所指证书须由主管机关或经主管机关认可的任何个人或组织按照《安全公约》第 XI-1/1 条签发。在所有情况下,主管机关对该证书负全责。 1.3.7 如适用,证书可考虑本组织制定的指南,参照某一方法评估冰区操作能力和限制并使主管机关满意。	《国际航行海船法定检验技术规则》(2019 年修改通报)附则 13 第 I - A 部分第一章 1.3.4 和 1.3.7	1.3.4 本条中所指证书须由主管机关或经主管机关认可的任何个人或组织按照《安全公约》第 XI-1/1 条签发。在所有情况下,主管机关对该证书负全责。 1.3.7 如适用,证书可考虑本组织制定的指南,参照某一方法评估冰区操作能力和限制并使主管机关满意。	按照 IACS UR S6《各种船体构件钢级的使用 - 船长 90 m 及以上船》(最新版本)和 IACS URI《极地级的相关要求》(最新版本)要求执行。

抄送：各省、自治区、直辖市、新疆生产建设兵团交通运输厅(局、委)，
中国船级社。