



中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007年修改通报

www.ehiko.com

人民交通出版社



中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

中华人民共和国海事局
海法规[2006]495号文公布
自2007年03月01日起实施

人民交通出版社

www.ehikoo.com

中华人民共和国海事局
船舶与海上设施法定检验规则

Chuanbo Yu Haishang Sheshi Fading Jianyan Guize

内河船舶法定检验技术规则

Neihe Chuanbo Fading Jianyan Jishu Guize

2007 年修改通报

2007nian Xiugai Tongbao

正文设计:孙立宁 责任印制:杨柏力

人民交通出版社出版发行

(100011 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号 010 64981400,64960094)

各地新华书店经销

北京鑫正大印刷有限公司印刷

开本:880×1230 1/16 印张:4.5 字数:132 千

2006 年 11 月 第 1 版

2006 年 11 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—7000 册 定价:40.00 元

统一书号:15114·1005

目 录

总 则

1.3 适用范围	0-1
----------------	-----

第 1 篇 检验与发证

第 1 章 一般规定	1-1
第 4 节 法定证书	1-1

第 2 篇 内河航区分级

第 3 章 主要航区级别	2-1
第 5 节 长江水系	2-1

第 3 篇 构 造

第 1 章 船体	3-1
第 1 节 一般规定	3-1
第 4 节 船体结构与强度	3-1
附录 I 破损稳性	3-2
第 2 章 轮机	3-4
第 1 节 一般规定	3-4
第 3 节 泵和管系	3-4
第 8 节 甲板机械	3-4
第 3 章 电气设备	3-5
第 1 节 一般规定	3-5
第 2 节 主电源	3-5
第 3 节 应急电源或临时应急电源	3-5
第 6 节 船内通信及信号	3-5
第 7 节 预防电气灾害的措施	3-6

第 4 篇 吨位丈量

第 2 章 总吨位与净吨位	4-1
第 1 节 总吨位	4-1
第 2 节 净吨位	4-1
第 3 章 丈量与计算	4-2
第 1 节 丈量与计算	4-2

第 5 篇 载 重 线

第 1 章 一般规定	5-1
第 1 节 通则	5-1
第 2 章 甲板线及载重线标志	5-2
第 1 节 甲板线及载重线标志	5-2
第 4 章 最小干舷计算	5-3
第 1 节 一般船舶	5-3
附录 I 水尺标志	5-4

第 6 篇 稳 性

第 1 章 一般规定	6-1
第 1 节 通则	6-1
第 2 节 图纸和资料	6-2

第2章 稳性基本要求	6-3
第2节 初稳性高度和复原力臂曲线	6-3
第3章 稳性特殊要求	6-4
第1节 通则	6-4
第2节 客船	6-4
第4节 液货船	6-5
第7节 集装箱船	6-5
第10节 双体船	6-6
附录Ⅲ 船长小于20m的C级航区船舶稳性简易衡准法	6-7

第7篇 消 防

第1章 一般规定	7-1
第1节 通则	7-1
第2章 防火结构	7-2
第2节 客船的补充规定	7-2
第3节 油船的补充规定	7-3
第4节 货船的补充规定	7-3
第3章 固定式灭火系统	7-5
第2节 船舶固定灭火系统的设置	7-5
第3节 水灭火系统	7-5
第5节 二氧化碳灭火系统	7-5
第4章 探火和失火报警系统	7-6
第2节 探火和失火报警系统的设置	7-6
第5章 消防用品	7-7
第1节 通则	7-7
第2节 船舶消防用品的配置	7-7
第6章 载运危险货物船舶的特殊要求	7-8
第2节 特殊要求	7-8
第7章 工程船的补充规定	7-9
第1节 通则	7-9
第2节 固定式灭火系统	7-9
第3节 探火和失火报警系统	7-10
第4节 消防用品	7-10

第8篇 救生设备

第2章 救生设备的配备定额与存放	8-1
第1节 救生设备的配备定额	8-1
第3章 救生设备的要求	8-2
第1节 救生设备的一般规定	8-2

第9篇 无线电设备

第2章 无线电通信设备的配备	9-1
第1节 客船、推(拖)船、货船	9-1

第12篇 防止船舶造成污染结构和设备

第2章 防止油类污染规定	12-1
第2节 船舶防油污结构与设备	12-1

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

总 则

1.3 适用范围

1.3.1 改为：

“1.3.1 本法规适用于我国内河水域(包括江、河、湖泊和水库)的中国籍民用船舶(本法规中简称内河船舶),具体要求按各篇的规定。除特别指明外,本法规适用于船长为 20m 及以上的内河船舶。但下列船舶除外：

- (1) 帆船；
- (2) 运动竞赛艇。”

www.ehikoo.com

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 1 篇 检验与发证

第 1 章 一般规定

第 4 节 法定证书

1.4.1.1 改为：

“1.4.1.1 格式 ZSB-1 证书簿

适用于船长 30m 以上的自航船和主机单机额定功率 220kW(或主机总额定功率 440kW)以上的船舶。

包括：

- (1) 内河船舶适航证书；
- (2) 内河船舶吨位证书；
- (3) 内河船舶载重线证书；
- (4) 内河船舶防止油污染证书；
- (5) 内河船舶防止生活污水污染证书(适用时)；
- (6) 内河船舶防止垃圾污染证书(适用时)；
- (7) 内河船舶乘客定额证书；
- (8) 内河船舶装运危险货物适装/推或拖证书；
- (9) 内河船舶散装运输危险化学品适装证书；
- (10) 内河船舶散装运输液化气体适装证书；
- (11) 高速船安全证书；
- (12) 浮船坞安全证书；
- (13) 京杭运河型船舶航行证书；
- (14) 川江及三峡库区船舶航行证书；
- (15) 免除证书。”

1.4.1.2 改为：

“1.4.1.2 格式 ZSB-2 证书簿

适用于船长 20m 及以上至 30m、单机额定功率 220kW 及以下的自航船舶和船长 20m 及以上的非自航船舶。包括：

- (1) 内河船舶适航证书；
- (2) 内河船舶吨位证书；
- (3) 内河船舶载重线证书；
- (4) 内河船舶防止油污染证书；
- (5) 内河船舶防止生活污水污染证书(适用时)；
- (6) 内河船舶防止垃圾污染证书(适用时)；
- (7) 内河船舶乘客定额证书；
- (8) 内河船舶装运危险货物适装/推或拖证书；
- (9) 内河船舶散装运输危险化学品适装证书；
- (10) 内河船舶散装运输液化气体适装证书；
- (11) 高速船安全证书；
- (12) 浮船坞安全证书；
- (13) 京杭运河型船舶航行证书；
- (14) 川江及三峡库区船舶航行证书；
- (15) 免除证书。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 2 篇 内河航区分级

第 1 章 船 体

第 1 节 一般规定

新增 1.1.2.6 如下:

“1.1.2.6 载重量(t)——系指船舶允许装载的货物、人员及其行李、燃料、滑油、淡水、粮食、备品和供应品等的重量的总和,相当于船舶满载排水量与空载排水量的之差。”

第 4 节 船体结构与强度

1.4.6.1 改为:

“1.4.6.1 船长大于 40m 航行 J 级航段的自航船应设置双层底,双层底内应设置间距不大于 $0.3L$ 的水密实肋板。若设置双层底确有困难,可在艏部设置防撞边舱,防撞边舱内应设置间距不大于 $0.15L$ 的水密横舱壁。设有双层底或防撞边舱的船舶,在任一个双层底或防撞边舱破损时,应满足附录 I 中 1.5.3 的要求。”

机舱外的舱室确有困难不能设置满足有关要求的双层底和防撞边舱时,则应满足附录 I 破损稳性的有关要求。

船长大于或等于 20m 但小于或等于 40m 航行于 J 级航段的客船若设置双层底确有困难,可在艏部设置防撞边舱,确有困难不能设置满足有关要求的防撞边舱时,则应满足附录 I 破损稳性的有关要求。”

新增 1.4.7 如下:

“1.4.7 油船的特殊要求

1.4.7.1 载重量 1000t 及以上的油船(驳)的货油舱区域应采用双壳结构形式。

1.4.7.2 载重量 1000t 及以上的油船(驳)应满足附录 I 破损稳性的有关要求。”

新增附录 I 破损稳性：

“附录 I

破损稳性

1.1 一般规定

1.1.1 本节旨在向船舶设计、建造和航运部门提供内河客船和油船的破损稳性标准。

1.1.2 除另有规定外,其他内河船舶(非客船)如需衡量船舶破损稳性时,可参照本节对油船的规定进行计算。

1.1.3 船舶应核算基本装载情况下的破损稳性,基本装载情况详见第 6 篇第 3 章的规定。

1.1.4 计算破损稳性时,应计及非破损范围的自由液面对初稳性高度和剩余复原力臂曲线的影响。

1.1.5 若船舶破损稳性符合本节规定的,认为船舶满足一舱不沉的要求。

1.2 定义

除另有规定外,本节的名词定义为:

1.2.1 分舱载重线系指用以计算船舶分舱和破损稳性的水线。通常指核定的最高级航区载重线对应的水线。

1.2.2 分舱船长 L 系指分舱载重线两端的垂线间量得的长度。

1.2.3 分舱船宽 B 系指分舱载重线最大宽度。

1.2.4 分舱吃水 d 系指在船长中点处从平板龙骨上表面量至分舱载重线的垂直距离。

1.2.5 舱壁甲板系指横向水密舱壁(含舷舱内的横向水密舱壁)所达到的最高一层甲板。通常指相邻于水面的第一层全通甲板。

1.2.6 主横舱壁系指自船底通至舱壁甲板的横向水密舱壁。对于有纵通舱口的船舶(或类似纵通长大舱口的船舶,如半舱船等型式),符合下列条件时也视为主横舱壁:

(1) 设有水密内舷板(纵向舱壁)和水密内底板(半舱船指载货甲板);且

(2) 舷舱内的水密横舱壁和双层底的水密实肋板(半舱船指载货甲板下的水密横舱壁)在同一肋位上。

1.2.7 某一处所的渗透率系指该处所能被水浸占的百分比。

1.2.8 非水密开口系指空气管、通风管以及用风雨密门或舱口盖关闭的开口,但不包括以水密人孔盖、平舱口盖、小型水密液货舱口盖以及固定式舷窗等封闭的开口。

1.3 假定的破损范围

1.3.1 客船的假定破损范围如下:

(1) 纵向范围: $0.1L$ 或 $3\text{m} + 0.03L$,取较小者;

(2) 横向范围(在分舱载重线平面上,自舷侧向中纵剖面垂直量取): $0.1B$ 或 1.0m ,取较小者;

(3) 垂向范围:自基线向上,无限制;

1.3.2 油船的假定破损范围

(1) 船侧破损

① 纵向范围: $\frac{1}{3}L^{2/3}$;

② 横向范围(在分舱载重线平面上,自舷侧向中纵剖面垂直量取): $0.1B$ 或 1.0m ,取较小者;

③ 垂向范围:自基线向上,无限制;

(2) 船底破损^①

^① 船底破损仅适用于油船的货油舱区域,油船的其他区域和非油船不考虑船底破损。

- ① 纵向范围： $\frac{1}{3}L^{2/3}$ ；
- ② 横向范围(横向任意位置)： $\frac{1}{6}B$ 或 2.0m, 取较小者；
- ③ 垂向范围(自基线向上量起)： $\frac{1}{15}B$ 或 0.7m, 取较小者。

1.3.3 如任何小于 1.3.1 和 1.3.2 所指范围的破损会使浮态和稳性的损失更为严重, 则应对这种破损情况进行计算。

1.4 假定的浸水情况

1.4.1 计算破损稳性时, 其容积和面积渗透率一般按表 1.4.1 取值:

表 1.4.1

处 所	渗透率	处 所	渗透率
储物处所	0.60	起居处所	0.95
机器处所	0.85	干货处所	0.70
空舱处所	0.95	液体处所	0~0.95*

注: * 部分装载的舱的渗透率应与该舱所载液体的量相一致。装载液体的舱一旦破损, 应假定所载液体从该舱完全流失, 并由河水替代至最后平衡时的水准面。

1.4.2 如在假定的破损范围内设有管路、导管或隧道, 则其布置应保证浸水不会通过上述管道扩展到其他舱室。

1.4.3 直接位于船侧破损上方的任何上层建筑的浮力应不予考虑。

1.5 破损标准和残存要求

1.5.1 船舶在相邻两主横舱壁间的任何位置按照 1.3 中的破损范围和 1.4 中的浸水情况浸水时, 应符合 1.5.3 中所规定的要求。除机舱的边界舱壁之外, 若相邻两主横舱壁的间距小于 1.3.1 或 1.3.2 所指的纵向范围时, 应假定其中一个主横舱壁破损。

1.5.2 在为了校正大的横倾角而必需采用平衡措施时, 其控制设备应能在舱壁甲板上操作。

1.5.3 破损后的浮态和剩余稳性应符合下列要求:

(1) 在浸水最终阶段, 客船的破损水线应在舱壁甲板边线的下缘; 油船的破损水线应低于所有非水密开口的下缘;

(2) 在浸水最终阶段, 不对称浸水产生的横倾角客船不应超过 10° ; 油船不应超过 15° ;

(3) 在浸水最终阶段, 按固定排水量法计算的初稳性高度应不小于 0.1m;

(4) 在浸水最终阶段, 剩余复原力臂曲线在平衡角以外至进水角或消失角(取小者)至少有 10° 的正值范围, 此范围内该曲线下的面积应不小于 $0.01\text{m}\cdot\text{rad}$;

(5) 本条文(4)所述的剩余复原力臂在平衡角以外至进水角或消失角(取小者)可以减小到最小 5° 的正值范围, 此时该范围内曲线下的面积应不小于按下式计算所得值 a :

$$a = 0.02 - 0.001\theta \quad \text{m}\cdot\text{rad}$$

式中: θ ——剩余复原力臂在平衡以外至进水角或消失角, 取小者, $^\circ$ 。

(6) 在浸水中间阶段应有足够的剩余稳性。

本条文中的进水角应选取非破损范围的进水点进行计算, 如果某一进水点位于假定的破损范围, 则可不计及该进水点的影响。”

第 2 章 轮 机

第 1 节 一般规定

2.1.3.1 中的“空气温度 +45℃”改为“空气温度 45℃”。

第 3 节 泵和管系

2.3.4.1 中的“其进出口的位置”改为“其进出风口的布置”。

第 8 节 甲板机械

表 2.8.1.2(1) 改为：

表 2.8.1.2(1)

	非急流航段的船舶
舵轮手柄总力, N	≥ 294
左 15° 至右 15° 的操舵时间, s	≥ 60

第3章 电气设备

第1节 一般规定

3.1.2.2(14)改为:

“3.1.2.2(14) 主干电缆布置图(适用于客船和油船,图中标明 A 级分隔或 B 级分隔的舱壁和甲板)。”

第2节 主电源

3.2.2.4 改为:

“3.2.2.4 船舶正常航行其全船动力设备不依靠电力供电的船舶应设置两组蓄电池作为主电源。”

3.2.2.5 改为:

“3.2.2.5 以蓄电池组作为主电源的船舶应配备足够容量的充电设备。每组蓄电池的容量应能维持船舶安全航行所必需的用电设备至少 4h 的供电。”

第3节 应急电源或临时应急电源

新增 3.3.3.1(3):

“3.3.3.1(3) 第 7 篇第 3 章所要求的消防泵之一(若为应急发电机供电)。”

3.3.3.2(2)⑤改为:

“3.3.4.2(2)⑤ 探火和失火报警装置及紧急集合报警装置。”

3.3.4.2(3)改为:

“3.3.4.2(3) 探火和失火报警装置及紧急集合报警装置。”

第6节 船内通信及信号

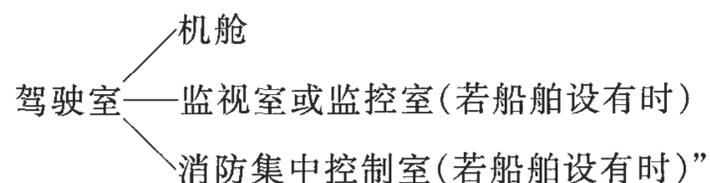
3.6.2.3 改为:

“3.6.2.3 下列处所之间若以电话为主要通信工具时,则应为声力电话或蓄电池供电的电话:

- (1) 驾驶室——舵机舱(该舱能操舵时);
- (2) 驾驶室——机舱;
- (3) 驾驶室——监视室或监控室(若船舶设有时);
- (4) 驾驶室——消防集中控制室(若船舶设有时)。

上述(1)应为直通电话。

若在通信系统中能具备插入忙线通话时,则上述(2)、(3)、(4)可采用如下方式,否则,(2)应为直通电话。



3.6.3.1 改为：

“3.6.3.1 自航船舶应设有单向发信的通用报警器,其布置应能有效地发出紧急(集合)报警信号。”

第 7 节 预防电气灾害的措施

新增 3.7.3.11:

“3.7.3.11 第 1、2、3 类客船的起居处所和服务处所应敷设无卤电缆。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 4 篇 吨位丈量

www.ehikoo.com

第 2 章 总吨位与净吨位

第 1 节 总 吨 位

新增 2.1.1.4(8)如下:

“(8)双体船的联接桥在量吨甲板以下部分。”

第 2 节 净 吨 位

2.2.1.1 改为:

“2.2.1.1 船舶的净吨位(NT)应按下列式计算:

$$NT = K_2 GT$$

式中: GT ——总吨位,见 2.1.1.1;

K_2 ——系数,按表 2.2.1.1 选取。

表 2.2.1.1

船舶种类	干货船、液货船	客 船	甲板货船、半舱船	舱口驳船	不载客货的船舶
K_2	0.56	0.60	$0.95 - 0.6 \frac{H}{D}$	0.84	0.30

注:① 甲板货船、半舱船(含甲板货驳、半舱驳、汽车渡船/驳、火车渡船/驳),其 $K_2 = 0.95 - 0.6 \frac{H}{D}$,式中的 H 载货甲板至基线的垂向

高度, D 为型深,当 $\frac{H}{D} < 0.5$,取 $\frac{H}{D} = 0.5$;

② 舱口驳船系指量吨甲板下载货的非自航船;

③ 干货船系指除甲板货船、半舱船之外载运干散货的自航船;

④ 液货船系指油船、化学品船、散装液化气体船等;

⑤ 不载客货的船舶系指工作船、推(拖)船、工程船等。

第3章 丈量与计算

第1节 丈量与计算

3.1.1.1 改为：

“3.1.1.1 量吨甲板以下围蔽处所的型容积，根据型线图进行计算或按下式求得：

$$V_1 = k \left[C_b + \frac{(D - d)(C_{wp} - C_b)}{d} \right] L_s B D \quad \text{m}^3$$

式中： k ——系数，单体船，取 $k = 1$ ；双体船，取 $k = 2$ ；

d ——设计满载吃水，m；

C_b ——设计满载吃水时的方形系数；

C_{wp} ——设计满载吃水时的水线面系数；

L_s ——设计满载水线长，m；

B ——型宽，m，对于双体船， B 取片体的型宽；

D ——型深，m；

D' ——修正型深，m，按下式计算：

$$D' = D + \frac{h}{2} + \frac{1}{6}(h_s + h_w) \quad \text{m}$$

其中： h ——梁拱高，m；

h_s ——船首舷弧高度，m；

h_w ——船尾舷弧高度，m。

表 3.1.1.2 中“ $20 < L \leq 37$ ”改为“ $L \leq 37$ ”；删除“ $L \leq 9$ ”和“ $9 < L \leq 20$ ”对应的栏目。

3.1.1.3 改为：

“3.1.1.3 对船长 30m 及以下且无资料的船舶，也可以用下式量吨甲板以下围蔽处所的型容积

V_1 ：

$$V_1 = kCLBD$$

式中： k ——同 3.1.1.1；

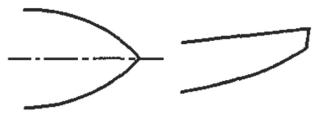
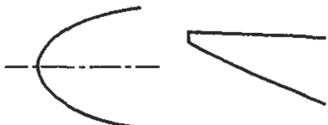
L ——量吨甲板长度，m；

B ——同 3.1.1.1；

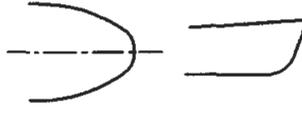
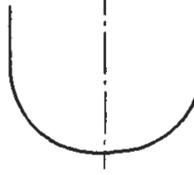
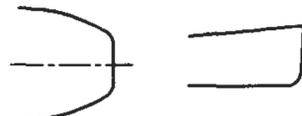
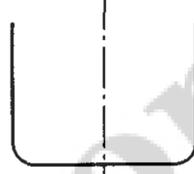
D ——同 3.1.1.1；

C ——系数，按表 3.1.1.3 选取船首型式、船尾型式、船底型式的系数，三者相乘即得。当时 $C < 0.7$ 取 $C = 0.7$ 。

表 3.1.1.3

船首型式 (俯视、侧视)	系数	船尾型式 (俯视、侧视)	系数	船底型式 (中横剖面)	系数
尖头 	0.85	雪橇型 	0.85	尖底 	0.94

续上表

船首型式 (俯视、侧视)	系数	船尾型式 (俯视、侧视)	系数	船底型式 (中横剖面)	系数
尖圆头 	0.90	巡洋舰型 	0.93	圆底 	0.96
平头 	0.95	方型 	0.96	平底 	0.98

注:① 对船首型式及船尾型式的系数,可按实船的俯视及侧视形状系数的平均选值。如某船的船首型式侧视为尖头而俯视为平头,则船首型式的系数可取:

$$\frac{0.85 + 0.95}{2} = 0.90$$

② 对于船尾有半轴隧凹穴的船舶,船尾型式的系数取表列数值的 98%;对于船尾有全轴隧凹穴的船舶,船尾型式的系数取表列数值的 97%。”

3.1.4.6 改为:

“3.1.4.6 集装箱高出甲板或平台或舱口围板以上的容积 V_{4h} ,应根据集装箱堆放的几何尺寸按下式计算:

$$V_{4h} = \sum S_i (H_i - h_{ci}) \quad \text{m}^3$$

式中: i ——载货处所的序号;

S_i ——各载货处所的实际载货面积, m^2 ;

H_i ——按设计的最大货箱数和空箱数装载时,各载货处所的集装箱高出甲板或平台的平均高度;对于全部载运空集装箱的专用船舶,当平均高度大于 5.2m 时,取 5.2m;

h_{ci} ——各载货处所的舱口围板高度, m, 无舱口围板时取 $h_{ci} = 0$ 。”

3.1.4.7 改为:

“3.1.4.7 无舱盖的货舱口容积为舱口围板内表面间的平均长度、平均宽度和围板的平均高度相乘即得。半舱船的舱口围板平均高度低于船宽的 0.1 倍时,取 0.1 船宽。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 5 篇 载 重 线

第 1 章 一般规定

第 1 节 通 则

新增 1.1.2.4 如下：

“1.1.2.4 船舶应在船中、船首和船尾的两舷永久地、明显地勘划水尺标志。船舶水尺标志建议按附录 I 勘划。”

www.ehikoo.com

第 2 章 甲板线及载重线标志

第 1 节 甲板线及载重线标志

2.1.1.3 中删除“『ST5BZ』”。

www.ehikoo.com

第 4 章 最小干舷计算

第 1 节 一般船舶

表 4.1.2.1 中删除船长 10m 对应的栏目。

表 4.1.4.1 中删除船长 10m 对应的栏目。

www.ehikoo.com

附录改为：

“附录 I

水尺标志

水尺标志由水尺刻度线和水尺数字组成,水尺标志的式样如图 I (1)和图 I (2)所示。

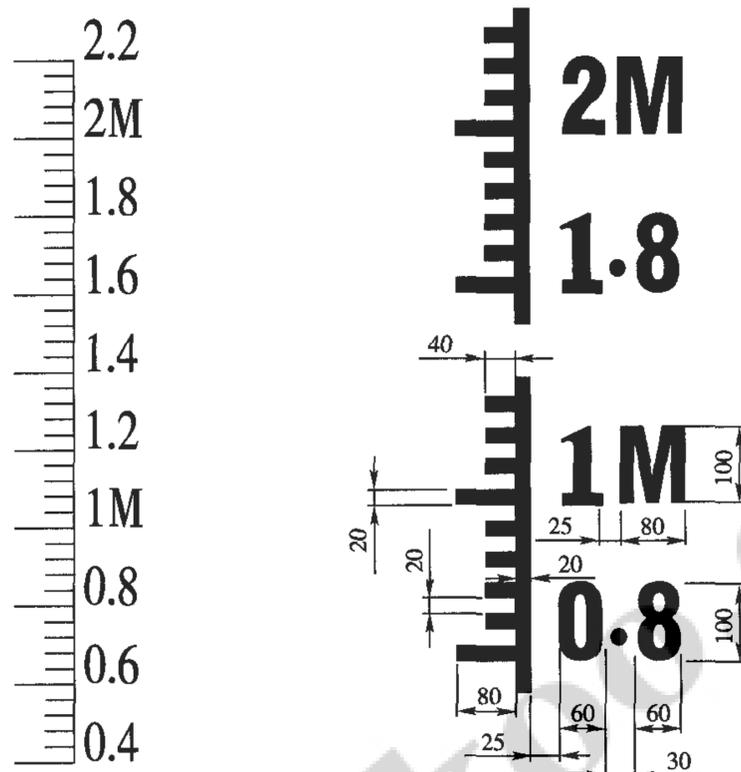


图 I (1)

图 I (2)

I .1 水尺刻度线由垂直线段(首、尾处可采用斜线段)和水平线段组成。垂直线段(斜线段)的宽度为 20mm;从垂直线段每隔 20mm 引出一条高 20mm 水平线段(两个相邻水平线段之间相距 20mm),水平线段的长度有 80mm(简称长水平线段)和 40mm(简称短水平线段)两种,每隔 200mm 设一条长水平线段(两条长水平线段的下缘之间相距 200mm),其余为短水平线段。长水平线段的下缘表示以 0.2m 为倍数的吃水值。

I .2 水尺数字由数字、小数点和单位组成。水尺标志吃水值以 0.2m 倍数进行标注,吃水值为整数时在数字的后面加注单位 M,吃水值有小数时不加注单位。水尺读数的线粗为 20mm;数字的字高为 100mm,字宽为 60mm;小数点占位的高为 50mm,宽为 30mm(小数点圆心位于 50mm × 30mm 的中心处,直径为 20mm);单位以大写 M 表示,M 的高度为 100mm,宽为 80mm。垂直线段与数字之间、数字与数字之间、数字与单位之间的间距为 25mm,数字与小数点占位之间不留间隙。

I .3 水尺刻度线中长水平线段的下缘标注水尺读数,水尺读数的下缘与长水平线段的下缘平齐,吃水到达水尺读数下缘时,即表明为该数字所示的吃水。

I .4 水尺一般应以平板龙骨的外表面为计量基准点,水尺标志至少从实际空船吃水下面 0.2m,且为 0.2m 倍数处划起,并还应保证空船时(包括纵倾情况)能正确反映船舶吃水状况。如图 I (1)所示,当空船吃水为 0.6m 时,水尺标志至少从 0.4m 划起。

I .5 船长中部两舷勘划水尺标志时,水尺刻度垂直线段的右边线应在离载重线圆环中心向左 600mm 处。

I .6 首尾水尺标志尽可能勘划在首尾垂线处,当勘划有困难时,可根据实际情况平行引伸勘划成阶梯状,尾部可以加焊一扁钢,将水尺标志勘划在扁钢上或舵叶后缘适当位置。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 6 篇 稳 性

第 1 章 一般规定

第 1 节 通 则

删除 1.1.1.5。

新增 1.1.2.5 和 1.1.2.6 如下：

“1.1.2.5 无上层建筑和甲板室的船舶或仅有干舷甲板和顶棚甲板但上层建筑和甲板室的长度之和不超过 0.25 倍船长的非自航船舶(含趸船),进行倾斜试验确有困难时,可按下列方法确定空船排水量和重心位置：

(1) 测量与记录船舶首部、中部及尾部两舷的吃水,测量与记录水温和水的重量密度；
(2) 根据吃水和水的重量密度计算确定空船排水量和重心纵向坐标,计算方法与倾斜试验中相应的计算方法相同；

(3) 无上层建筑和甲板室的船舶,空船重心垂向坐标取为 0.8 的型深;仅有干舷甲板和顶棚甲板但上层建筑和甲板室的长度之和不超过 0.25 倍船长的非自航船舶(含趸船),空船重心垂向坐标取为型深。

1.1.2.6 按 1.1.2.5 方法确定空船重量和重心位置的船舶,应编制相应的测量与计算报告替代倾斜试验报告书。”

新增 1.1.3.3 如下：

“1.1.3.3 船舶完整稳性报告书至少应包括下列内容：

- (1) 船舶主要参数和计算说明；
- (2) 主要使用说明；
- (3) 基本装载情况稳性总结表；
- (4) 许用重心高度曲线图或数值；
- (5) 受风面积计算；
- (6) 液体舱柜自由液面修正计算；
- (7) 各种基本装载情况稳性计算；
- (8) 进水角位置及其进水角曲线图或数值；
- (9) 极限静倾角位置及其极限静倾角曲线图或数值。”

原“1.1.3.3”改为：“1.1.3.4”。

原“1.1.3.4”改为：“1.1.3.5”。

1.1.4 改为：

“1.1.4 免除

对 C 级航区的非自航干货船和趸船若仅有干舷甲板和顶棚甲板,且顶棚甲板上不承受任何负荷,并符合下列条件,则可免除按本篇核算稳性。

(1) 非自航干货船(指仅在干舷甲板下货舱内载运干货,且货物不超过干舷甲板的船舶,不包括半舱船)：

$$\frac{B}{d} \geq 3.5 \quad \frac{F}{B} \geq 0.05$$

(2) 不载客的趸船：

$$\frac{B}{d} \geq 4.0 \quad \frac{F}{B} \geq 0.06$$

式中： B ——型宽，m；

d ——满载情况下船舶的型吃水，m；

F ——满载情况下沿船长方向的最小干舷，m。”

第 2 节 图纸和资料

1.2.1.1 改为：

“1.2.1.1 下列图纸和资料应一式三份提交审查：

- (1) 船舶完整稳性报告书；
- (2) 装载手册(适用于船长等于或大于 40m 的集装箱船)。”

1.2.1.2 改为：

“1.2.1.2 下列图纸一式三份供备查：

- (1) 全船说明书；
- (2) 总布置图；
- (3) 型线图和型值表；
- (4) 舳龙骨布置图(如设有时)；
- (5) 静水力曲线图或数值；
- (6) 稳性横截曲线图或数值；
- (7) 舱容曲线图或数值。”

第 2 章 稳性基本要求

第 2 节 初稳性高度和复原力臂曲线

2.2.1.3 和 2.2.1.4 改为：

“2.2.1.3 航行于 A 级航区和 B 级航区的船舶，应符合下列要求：

(1) 当最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 或进水角 θ_j 中之小者等于或大于 20° 时，至最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 或进水角 θ_j 或 30° 中之小者的复原力臂曲线下的面积（也可取相应的动稳性力臂 l_d 值）应不小于按下式计算所得之值 A ：

$$A = 0.052 C_K C_L \quad \text{m} \cdot \text{rad}$$

式中： C_K ——系数，A 级航区取 $C_K = 1$ ；B 级航区取 $C_K = 0.9$ ；

C_L ——系数，按下式计算：

$$C_L = 0.7 + 0.015L$$

当 $C_L > 1$ 时，取 $C_L = 1$ 。

其中： L ——船舶垂线间长，m。

(2) 当最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 或进水角 θ_j 中之小者小于 20° 时，至该角度的复原力臂曲线下的面积应不小于按下式计算所得之值 A ：

$$A = C_K [0.052 C_L + 0.0015(20 - \theta)] \quad \text{m} \cdot \text{rad}$$

式中： C_K 、 C_L ——同 2.2.1.3(1)；

θ —— θ_m 或 θ_j ， $^\circ$ ，取小者。

(3) A 级航区的船舶最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 应不小于 15° 。

2.2.1.4 航行于 J 级航段的船舶，至最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 或进水角 θ_j 或 30° 中之小者的复原力臂曲线下的面积应不小于按下式计算所得之值 A ：

$$A = 0.05 C_L \quad \text{m} \cdot \text{rad}$$

式中： C_L ——同 2.2.1.3(1)。”

新增 2.2.1.6 如下：

“2.2.1.6 复原力臂曲线的横倾角间距一般应不大于 5° 。”

新增 2.2.2.3 如下：

“2.2.2.3 进水角通常按设计纵倾情况计算，若营运状态下的初始纵倾对进水角产生不利影响时，应计入其纵倾对进水角的影响。”

删除 2.2.3.1 中的(4)。

第3章 稳性特殊要求

第1节 通 则

3.1.1.6 改为：

“3.1.1.6 在计算稳性时，应假定当班船员位于各自工作岗位上，其他船员位于各自的舱室内，每位船员的计算重量取 75kg；旅客按正常营运条件位于舱室内或甲板上，每位旅客的计算重量取 75kg；货物按正常营运条件位于货舱内或甲板上。旅客携带的行李重量和布置，应由用船部门根据航线具体情况确定，并经船舶检验机构同意。

船员和旅客的计算重心高度应按站立状态取高出甲板或地板 1m；若旅客的计算重心高度按坐着状态取在座位以上 0.3m 时，需经船舶检验机构同意，并在计算报告中注明。

确定计算重心高度时，应计入甲板梁拱和舷弧的影响。”

新增 3.1.1.7 如下：

“3.1.1.7 船舶开航前，船长应检查船舶的浮态，使其尽可能保持正浮，初始横倾角应不超过 0.5°。”

3.1.2.1 改为：

“3.1.2.1 船舶的极限静倾角，应为干舷甲板边缘入水角或舳部中点出水角，取其中小者，如干舷甲板下设有活动舷窗，极限静倾角应为舷窗下缘入水角。设有舷伸甲板的船舶，极限静倾角应为舷伸甲板边缘入水角。

对第一类至第四类客船^①，极限静倾角应取上述规定计算值或 12°，取其中小者；

对第五类客船^①，极限静倾角应取上述规定计算值或 10°，取其中小者；

对高速船，极限静倾角应取上述规定计算值或 10°，取其中小者；

对消防船，极限静倾角应取上述规定计算值或 8°，取其中小者；

对其他船（除起重船和挖泥船外），极限静倾角应取上述规定计算值或 14°，取其中小者。”

第2节 客 船

3.2.2.3 改为：

“3.2.2.3 客船旅客集中一舷的倾侧力矩 M_k 或力臂 l_k 应分别按下式计算：

$$M_k = 0.32 \sum C_i b_i n_i \quad \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$l_k = \frac{0.32}{9.81 \Delta} \sum C_i b_i n_i \quad \text{m}$$

式中： i ——旅客活动处所的序号；

Δ ——所核算装载情况下船舶的排水量，t；

n_i ——各活动处所的相当载客人数，按下式计算并取整数：

$$n_i = \frac{N}{S} b_i l_i$$

b_i ——旅客可移动的横向最大距离，m；

C_i ——系数，按下列公式计算：

^① 第一类至第五类客船见第 13 篇的定义。

活动处所有固定坐(卧)席时, $C_i = 0.12 + 0.32 \frac{b_i l_i}{n_i}$;

活动处所无固定坐(卧)席时, $C_i = 0.17 + 0.3 \frac{b_i l_i}{n_i}$;

当 $C_i \geq 0.92$ 时, 取 $C_i = 0.92$ 。

其中: N ——旅客人员总数;

l_i ——旅客可移动的纵向最大距离, m;

S ——全船供旅客活动的总面积, m^2 , 按下式计算:

$$S = \sum b_i l_i$$

第 4 节 液 货 船

3.4.1.1 改为:

“3.4.1.1 液货船应核算下列基本装载情况的稳性:

- (1) 满载出港;
- (2) 满载到港;
- (3) 部分装载出港;
- (4) 部分装载到港;
- (5) 空载(或加压载)出港;
- (6) 空载(或加压载)到港。”

新增 3.4.1.2 如下:

“3.4.1.2 计算 3.4.1.1(3)、3.4.1.1(4) 装载情况时, 每一品种液货至少应考虑一对边舱或一个中心线上的舱为 50% 装载, 且所取的舱组或舱的自由液面影响为最大者。”

第 7 节 集 装 箱 船

3.7.2.1 改为:

“3.7.2.1 按 3.7.1.1 要求计算满载状态时, 至少应计算下列装载情况:

- (1) 集装箱数取设计的最大货箱数时, 同一型号的货箱重量取满载出港时可能达到的同一箱重;
- (2) 集装箱数取设计的最大货箱数和空箱数之和时, 同一型号货箱重量取满载出港时可能达到的同一箱重, 空箱重量取该型号集装箱的自重。”

新增 3.7.2.9、3.7.2.10 和 3.7.2.11 如下:

“3.7.2.9 装载手册中的完整稳性应包含 3.7.1.1 的装载情况。在 3.7.2.1 中, 如有下列情况之一者应按 3.7.2.10 的规定进行补充计算。

- (1) 货箱重量小于该型号集装箱的额定重量的 75%;
- (2) 集装箱数为设计的货箱数和空箱数之和;
- (3) 因采取的压载措施使船舶稳性合格者。

3.7.2.10 按 3.7.2.9 规定应进行补充计算的船舶, 装载手册中的完整稳性还应包含下列装载情况:

- (1) 集装箱的箱数
 - ① 集装箱数取设计的最大货箱数;
 - ② 集装箱数取设计的最大货箱数和空箱数之和。
- (2) 集装箱箱重的取值方法
 - ① 空箱重量取该型号集装箱的自重;

- ② 同一型号货箱重量的取值范围：
- a. 货箱重量的计算起点为该型号集装箱额定重量的 15%；
 - b. 货箱重量的计算终点为该型号集装箱的额定重量；
 - c. 箱重量的计算间距应不超过额定重量的 15%。

(3) 按 3.7.2.10(2) 计算时, 可以采取减少集装箱数或加压载的方法使船舶稳性合格。

3.7.2.11 装载手册应根据完工稳性的计算结果编制, 并经船舶检验机构审批。”

第 10 节 双 体 船

新增 3.10.3.15 如下：

“3.10.3.15 双体船免除核算回航的稳性。”

附录Ⅲ

船长小于 20m 的 C 级航区船舶稳性简易衡准法

删除全部附录Ⅲ。

www.ehikoo.com

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 7 篇 消 防

第 1 章 一般规定

第 1 节 通 则

1.1.6.1 改为：

“1.1.6.1 船长 50m 及以上的客船、2000t(载重量,下同)及以上的货船、1000t 及以上的油船均应布置有固定展示的防火控制图。

其他船舶应设有包括灭火设备、探火和失火报警以及通风等消防设施的布置和数量的消防设备布置图。该布置图应在船员处所固定展示。”

1.1.6.4 改为：

“1.1.6.4 防火控制图应采用国际海事组织 A.952(23)决议规定的“船舶防火控制图识别符号”。

www.ehikoo.com

第 2 章 防火结构

第 2 节 客船的补充规定

删除表 2.2.2.1(1)中的上角“n”及表注“n”的相关说明。

2.2.2.2(3)改为：

“(3) 分隔相邻起居处所的甲板下设有天花板时，应以不燃材料的结构组成连续贯通的天花板。”

2.2.2.2(4)改为：

“(4) 起居处所与内走廊的舱壁，应以不燃材料的结构组成。”

2.2.2.4 改为：

“2.2.2.4 “A”级舱壁、“B”级舱壁、以及不燃材料结构舱壁分隔上的门应相当于该舱壁的分隔等级。每个门应能在每一面仅需一人即能将其开启或关闭。

B 级防火门在满足“B”级分隔标准耐火试验的背火面温升，不透火及完整性的要求下，可采用其他材料制成，并经认可。

不燃材料结构舱壁分隔上的门，亦可采用经认可的“B”级防火门。”

2.2.5.1 中的“如本节 2.2.2.1”删除。

新增 2.2.7.3、2.2.7.4、2.2.7.5 如下：

“2.2.7.3 净截面积超过 0.02m^2 的导管，若通过 A 级舱壁或甲板时，除非通过舱壁或甲板的导管在通过舱壁或甲板处为钢质，否则应装有钢质套管。该套管管壁厚至少为 3mm，长度至少为 900mm。当通过舱壁时，该长度最好分成在舱壁两侧各为 450mm，导管或装在导管上的套管应加以隔热，该隔热应至少同导管通过的舱壁或甲板具有相同的耐火完整性。

2.2.7.4 净截面积超过 0.075m^2 的导管，除符合 2.2.7.3 的规定外，还应设置挡火闸。挡火闸应能自动工作、还应能在舱壁或甲板的两侧手动关闭。挡火闸上应装有指示器，以指明其是否打开或关闭。但如果导管穿过被 A 级分隔的环围的处所，而不服务于该处所时，只要该导管和其穿过的分隔具有相同的耐火完整性，则无需设置挡火闸。

2.2.7.5 机器处所、厨房等的通风导管均不应通过起居处所、服务处所及控制站；起居处所、服务处所及控制站等的通风导管均不应通过机器处所、厨房。

上述导管中符合下列要求者除外：

(1) 导管为钢质，如其宽度或直径为 300mm 及以下，所用钢板厚度至少为 3mm；如其宽度或直径为 760mm 及以上，所用钢板厚度至少为 5mm；如导管宽度或直径在 300mm 和 760mm 之间，其所钢板厚度按内插法求得；

(2) 其管系应予以适当支撑；

(3) 通至起居处所、服务处所及控制站的导管，通至机器处所、厨房的导管均应隔热至“A-60”级标准。”

2.2.11.1 改为：

“2.2.11.1 旅游客船、船长 30m 及以上的第一、二、三类客船、以及船长 50m 及以上的第四、五类客船的起居处所、服务处所、控制站内的舱壁及其衬板、天花板、衬档及隔热物等均应为不燃材料，若其表面

需有贴面,则其贴面应具有低播焰性。

旅游客船、船长 50m 及以上的客船公共处所,在其围闭处所内的衬板、天花板、衬档至少应为低播焰性材料,但其钢质舱壁和甲板应以不燃材料予以隔热。”

第 3 节 油船的补充规定

2.3.3.1(1)改为:

“(1) 机器处所应位于货油舱、污水水舱、货油泵舱和隔离空舱的后方,但不必位于燃油舱的后方。机器处所均应以隔离空舱或货油泵舱与货油舱和污水水舱隔开。

除主推进机械机器处所以外的其他机器处所,可准许位于货油舱和污水水舱的前方,但它们应以隔离空舱或货泵舱与货油舱和污水水舱隔开,且该处所应具备与设置货油区域后方的机器处所等效的安全要求及适用的灭火装置。”

2.3.3.1(5)最后增加:

“机器处所的入口、空气进口或开口不应面向货油区域,若其位于机舱的舷侧时,则距离货油区域的端壁应不少于 3m。”

2.3.3.1(8)改为:

“(8) 1000t 及以上的油船环围起居处所的上层建筑和甲板室的外部限界面包括支承这些起居处所的任何悬架甲板,其面向货油区域的全部限界面及距离限界面 3m 范围之内应隔热至“A-30”级。

可准许在面向货油区域边界舱壁或在上述限制的 3m 范围内设置通向货油控制站和物料间这类服务处所的门,但是这些处所不得直接或间接通往起居处所、控制站或诸如厨房、工作间等服务处所,或含有可燃气源的类似处所。货油控制站和物料间这类服务处所的限界面应隔热至“A-30”级标准,但面向货油区域的限界面除外。在上述限制的 3m 范围内可设置螺栓紧固的板门,作为拆移机器之用。”

原 2.3.3.1(10)改为 2.3.3.1(11)。

新增 2.3.3.1(10)如下:

“(10) 2000t 及以上的油船舱壁及甲板的最低耐火完整性应符合下述的规定:

- ① 机器处所与其相邻的控制站、走廊、起居处所、梯道以及失火危险的服务处所的舱壁和甲板,应为“A-0”级分隔的结构;
- ② 具有失火危险的服务处所与其相邻的控制站、走廊、起居处所、梯道等的舱壁和甲板,应为“A-0”级分隔的结构;
- ③ 分隔相邻起居处所的甲板下设有天花板时,应以不燃材料的结构组成连续贯通的天花板;
- ④ 起居处所与内走廊的舱壁,应为不燃材料的结构组成;
- ⑤ “A”级舱壁,以及不燃材料结构舱壁分隔上的门应符合 2.2.2.4 的规定。”

新增第 4 节如下:

“第 4 节 货船的补充规定

2.4.1 适用范围

2.4.1.1 本节适用于 2000t 及以上的货船。

2.4.2 处所的分隔

2.4.2.1 机器处所与其相邻的控制站、走廊、起居处所、梯道以及失火危险的服务处所等的舱壁和甲板,应为“A-0”级分隔的结构。

2.4.2.2 具有失火危险的服务处所与其相邻的控制站、走廊、起居处所、梯道等的舱壁和甲板,应为“A-0”级分隔的结构。”

www.ehikoo.com

第3章 固定式灭火系统

第2节 船舶固定灭火系统的设置

表 3.2.1.1(1)新增注如下:

“固定式二氧化碳灭火系统不适用于敞口式货舱。”

第3节 水灭火系统

表 3.3.2.1 中客船栏目删除“<20m”对应的栏目。

新增 3.3.2.8 如下:

“3.3.2.8 船长 50m 及以上的客船、2000t 及以上的货船、1000t 及以上的油船等,至少有 1 台消防泵应能在驾驶室或机舱监控室或机舱出口外或消防控制站(如设有)遥控起动,以保证及时供水。”

3.3.5.8 改为:

“3.2.5.8 所有水枪应为认可型。船舶机器处所、载运危险货物处所以及油船等所用水枪应为带开关的两用型式(即水雾/水柱型)。”

第5节 二氧化碳灭火系统

表 3.5.5.6 中的“820”改为“1100”;“1500”改为“1600”。

第 4 章 探火和失火报警系统

第 2 节 探火和失火报警系统的设置

4.2.1.2 改为：

“4.2.1.2 旅游客船、船长 50m 及以上的客船除满足 4.2.1.1 的要求外，其起居处所、服务处所和控制站内应设置固定式自动探火和失火报警系统。”

www.ehikoo.com

第5章 消防用品

第1节 通 则

5.1.3.3 中的“所配置的气体灭火器应以容积为 1L 的手提式”改为“所配置的二氧化碳气体灭火器至少为 2kg 容量”。

第2节 船舶消防用品的配置

表 5.2.1.1 中客船栏目删除“<20m”对应的栏目。

www.ehikoo.com

第 6 章 载运危险货物船舶的特殊要求

第 2 节 特殊要求

6.2.5.1 中的“在闭式装货处所内”改为“在闭式或敞口装货处所内”。

6.2.8.1 中的“(当船舶载重吨小于 1000t 时,上述距离至少为 1m)”删除。

www.ehikoo.com

新增第7章工程船的补充规定：

“第7章 工程船的补充规定

第1节 通 则

7.1.1 适用范围

7.1.1.1 本章适用于内河的工程船(本章工程船是指内河的挖泥船、起重船和打桩船)。

第2节 固定式灭火系统

7.2.1 固定式灭火系统的设置

7.2.1.1 工程船的固定式灭火系统及装置应按表7.2.1.1的规定设置。

表7.2.1.1

船舶类型	被保护处所		机器处所	居住及服务处所
	自航工程船主、辅机总功率 (kW)	≥ 2000		1.水 2.下列固定灭火系统之一： (1)二氧化碳 (2)压力水雾
< 2000		水		水
非自航工程船			水	水

注：① 对自航船，泵机舱仅需水消防；

② 对非自航挖泥船的机器处所是指泵机舱。

7.2.2 水灭火系统

7.2.2.1 工程船的消防泵台数应不少于表7.2.2.1的规定，其驱动方式应符合表7.2.2.1的规定。

表7.2.2.1

船舶类型		消防泵	
		数量(台数)	驱动方式
自航工程船主机总功率 (kW)	≥ 735	2	动力驱动
	< 735	1	动力驱动
非自航工程船辅机总功率 (kW)	≥ 2000	2	动力驱动
	≥ 735	1	动力驱动
	< 735	1	动力驱动或辅机驱动

7.2.2.2 工程船的消防泵排量和压头应满足表7.2.2.2的规定。

表7.2.2.2

供水量	水枪口径	19mm	16mm	13mm
		船舶类型		
自航工程船主机总功率 (kW)	≥ 735	至少2股水柱		
	< 735		至少2股水柱	
非自航工程船				至少2股水柱

7.2.2.3 自航工程船全船消防水带的数量应不少于 5 根。非自航工程船全船消防水带应不少于 3 根。

第 3 节 探火和失火报警系统

7.3.1 探火和失火报警系统

7.3.1.1 主机总功率 735kW 及以上的自航工程船舶应设置供发现火灾,人员立即通知驾驶室的手动报警装置。手动报警装置的手动报警按钮的设置应满足本篇 4.2.2.1 的要求。

第 4 节 消防用品

7.4.1 消防用品

7.4.1.1 工程船消防用品的种类,最少数量和布置应符合表 7.4.1.1 的规定。

表 7.4.1.1

配置量		消防用品		手提式灭火器 (具)	手提式泡沫枪 (套)	气体灭火器 (具)	消防水桶 (只)	太平斧 (把)	铁杆和铁钩 (套)
船舶类型									
自航工程船主 机总功率(kW)	≥ 735	每层甲板 4 机舱 2 厨房 1	机舱 1	无线电室 1 配电室(板) 1 变电室 1 其他电器处所 按需要配置	4	2	1		
	< 735	每层甲板 2 机舱 2 厨房 1		同上	4	2	1		
非自航工程船 辅机总功率 (kW)	≥ 735	泵机舱 2 每层甲板 2		同上	2	1			
	< 735	泵机舱 1 每层甲板 2		同上	1	1			
泥驳		每层甲板 2				1	1		

注:若泵机舱的辅机总功率 ≥ 2000kW,除水消防系统外,泵机舱应设置大型泡沫灭火器 2 台。

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 8 篇 救生设备

www.ehikoo.com

第 2 章 救生设备的配备定额与存放

第 1 节 救生设备的配备定额

2.1.2.1 改为：

“2.1.2.1 客船乘客用救生衣、个人救生浮具应按表 2.1.2.1 配备。”

表 2.1.2.1

航区/航段	占乘客总人数的百分比(%)							
	第一类客船	第二类客船	第三类客船		第四类客船		第五类客船	
	救生衣	救生衣	救生衣	救生浮具	救生衣	救生浮具	救生衣	救生浮具
A、J ₁	105	100	70	30	60	40	30	70
B、J ₂	100	100	70	30	60	40		
C	100	100	60	40	50	50		

注：① 表中个人救生浮具可由救生衣代替；

② 客船的分类详见本法规第 13 篇第 1 章 1.2.1。

2.1.2.2 改为：

“2.1.2.2 船员用救生衣应按船员人数的 120% 配备。”

表 2.1.2.3 中删除“ $10 \leq L < 20$ ”相应的栏目。

2.1.3.1 改为：

“2.1.3.1 自航货船救生衣应按船上人数的 120% 配备，非自航货船救生衣应按船上人数的 110% 配备。”

第3章 救生设备要求

第1节 救生设备的一般规定

3.1.1.3 改为：

“3.1.1.3 救生设备在一切有助于探测的表面应具有鲜明易见颜色,并装贴有具备反光功能的反光材料。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 9 篇 无线电设备

www.ehikoo.com

第 2 章 无线电通信设备的配备

第 1 节 客船、推(拖)船、货船

2.1.1.1 中表 2.1.1.1(2)③改为:

“③ 推进装置总功率 < 1473kW 的推(拖)船或航行于设有内河 VHF 船岸无线电话通信系统水域且加入该网络系统的船舶,可免设。”

www.ehikoo.com

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

内河船舶法定检验技术规则

2007 年修改通报

第 12 篇 防止船舶造成污染结构和设备

第 2 章 防止油类污染规定

第 2 节 船舶防油污结构与设备

新增 2.2.8.6 如下：

“2.2.8.6 船体外板不应作为燃油舱(柜)的围壁限界面。”

www.ehikoo.com