

中华人民共和国船舶技术法规

MSA 2025 年 第 21 号 公告

内河船舶法定检验技术规则

2025 年修改通报

2025 年 12 月 2 日发布

2026 年 1 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发布

目 录

第 1 篇 检验与发证.....	1
第 2 篇 航区分级.....	3
第 4 篇 载重线.....	5
第 3 章 核定干舷条件.....	6
第 2 节 开口的保护与密性.....	6
第 5 篇 船舶安全.....	7
第 1 章 通 则.....	8
第 1 节 一般规定.....	8
第 3 节 船名、船籍港标识.....	9
1.3.1 一般要求.....	9
第 2 章 构 造.....	10
第 1 节 船 体.....	10
第 2 节 轮 机.....	13
第 4 节 控制、监测、报警和安全系统.....	13
第 3 章 消 防.....	14
第 2 节 火灾的防止.....	14
第 4 节 灭 火.....	14
第 7 节 应用磷酸铁锂电池船舶的特殊要求.....	14

第 5 章 无线电通信设备	15
第 2 节 无线电通信设备的配备	15
第 6 节 可携式甚高频无线电话的技术要求	15
第 6 章 航行设备	16
第 2 节 航行设备的配备	16
6.2.4 桥楼航行值班报警系统	16
第 6 节 电子定位装置接收设备的性能标准	16
第 8 章 完整稳定性	17
第 1 节 一般规定	17
第 2 节 稳定性基本要求	17
第 3 节 稳定性特殊要求	18
第 9 章 船舶操纵性与驾驶室可视范围	20
第 1 节 船舶操纵性	20
第 2 节 驾驶室可视范围	21
9.2.4 驾驶室可视范围与驾驶室窗的特别规定	21
第 10 章 特殊船舶附加要求	22
第 4 节 漓江游览船	22
10.4.6 完整稳定性	22
10.4.7 储备浮力和破损稳定性	23

第 6 篇 危险货物	25
第 2 章 包装运输危险货物一般要求	26
第 1 节 一般规定	26
第 2 节 特殊要求	27
第 7 篇 防止船舶造成污染的结构与设备	28
第 7 章 防止船舶造成空气污染	29
第 2 节 排放控制要求	29
第 9 篇 乘客定额及舱室设备	30
第 1 章 通则	31
第 1 节 一般规定	31
第 2 章 载运乘客的条件	32
第 1 节 通则	32
第 2 节 不准载运乘客的处所	32
第 4 章 乘客定额标准	33
第 1 节 核定乘客定额的基本要求	33
第 2 节 乘客舱室	35
4.2.5 观光区域	35
第 5 章 公共处所及服务处所	36
第 1 节 厨房	36

第 6 章 卫生处所及医务处所	37
第 2 节 公共卫生间	37
第 3 节 医务处所	37
第 10 篇 高速船	38
第 4 章 浮力、稳性与分舱	39
第 1 节 一般规定	39
第 2 节 分舱、储备浮力和设计水线	39
第 6 节 破损后的浮力和稳性	39
第 8 节 对船长 10m 及以下高速船的要求	39

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

2025 年修改通报

第 1 篇 检验与发证

整篇内容由下列文字替代：
船舶检验与发证应符合《内河船舶检验规则（2024）》相关规定。

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

2025 年修改通报

第 2 篇 航区分级

整篇内容由下列文字替代：

船舶所属水域的航区（航段）级别要求应符合本局《航区划分规则（2021）》的相关规定。航区级别较低的船舶不得在高一级别航区内航行；各级航区的船舶，如不满足航区内急流航段的特殊要求，亦不应航行于急流航段。

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

2025 年修改通报

第 4 篇 载重线

第3章 核定干舷条件

第2节 开口的保护与密性

删除 3.3.2.4

原 3.3.2.5 改为：

3.3.2.5 船舶设置栏杆、舷墙或栏杆与舷墙的组合时，其高度应大于等于 0.80m；船长小于或等于 30m 的船舶，其高度可以降低但应大于等于 0.60m。航行于 C 级航区的船舶，若栏杆、舷墙或栏杆与舷墙组合的设置影响船舶驾驶室可视范围，其高度可适当降低。

原 3.3.2.7 改为：

3.3.2.7 船舶因舷边通道太窄设置舷墙或固定栏杆有困难时，可以设置活动栏杆或在甲板室外壁/舱口围板上设置防滑扶手，防滑扶手的高度应适合人员抓握。

删除 3.3.2.11

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

2025 年修改通报

第 5 篇 船舶安全

第1章 通则

第1节 一般规定

原 1.1.3.10 (7) 改为：

(7) 船长大于等于 ~~85~~0m 的货船；

新增 1.1.3.14 如下：

1.1.3.14 客船及载运乘客大于等于 10 人的其它船舶，应设置船舶智能监控系统，船舶智能监控系统应满足如下要求：

(1) 船舶智能监控系统的视频显示屏应设置在驾驶室或有人值班的处所；

(2) 船舶智能监控系统应在夜间具有良好的监控图像效果；

(3) 船舶智能监控系统应由两路独立馈电线路供电。对要求设置应急电源的船舶，其中一路应由主配电板供电，另一路应由应急配电板供电；对不要求设置应急电源的船舶，两路电源之一必须由主配电板直接供电，另一路可由不间断电源连续供电，连续供电时间不低于 0.5h；

(4) 船舶智能监控系统，应至少能覆盖如下处所：

①驾驶室、机舱、有人值班处所以及类似船员经常工作的处所；

②重要机器处所以及类似具备较大失火危险的工作处所和控制站；

③船员、乘客经常活动的具有失火风险或人员落水风险的处所，如：观光游览娱乐处所、登乘甲板入口处以及其他类似开敞甲板处所；

(5) 船舶智能监控系统尚应能根据所在处所的特点，当监测到船员疲劳驾驶、船员异常离岗、明火、明烟、人员落水等异常状态、视频设备异常等情况下，发出报警；

(6) 船舶智能监控系统尚应符合公认的标准^①。

^①《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》等

新增第3节如下：

第3节 船名、船籍港标识

1.3.1 一般要求

1.3.1.1 船舶应在规定位置标识与其船舶登记证书记载一致的船名、船籍港。

1.3.1.2 船舶应在船首两舷、船尾及两舷载重线位置标识船名，其中船尾船名应尽可能居中标识并在船名下方标识船籍港，船首和船尾的船名、船籍港汉字下方应标识汉语拼音。

受船型或者尺寸限制不能按上述位置标识的船舶，应在船上显著位置通过设置标志牌等方式标识船名和船籍港，或在驾驶室上层建筑顶部设置灯箱标识船名和船籍港。标志牌、灯箱应牢固安装、清晰可见，大小与船舶尺寸相协调。

船舶船上显著位置包括：船舶左右舷货舱口围板易于标识的平滑位置，驾驶室左右两侧和船尾楼（甲板室）舱壁左右两侧及后侧等不易被遮挡的可见位置。

1.3.1.3 任何情况下，船名、船籍港不得标识在满载水线以下位置。

1.3.1.4 船舶两舷载重线位置的船名应在最高位置载重线右侧延长线距圆环中心600mm处上方标识。载重线位置船名下边缘应与最高位置载重线上边缘延长线平齐，字高应满足本节1.3.1.8的要求，受干舷尺寸限制不能满足的，船名上边缘应尽可能与甲板线下边缘平齐。

1.3.1.5 船舶载重线位置的船名应采用焊接方式标识。对于船体为纤维增强塑料、碳纤维等不适合焊接材质的，可采用油漆标识。船名应从左到右横向标识，原则上不得换行。

1.3.1.6 船舶船名、船籍港应保持清晰可见，标识颜色应与船体颜色形成明显反差。当船体颜色为暗色底时，标识颜色应为白色或黄色；当船体颜色为浅色底时，标识颜色应为黑色。

1.3.1.7 船舶船名、船籍港的汉字字体应为宋体、黑体、楷体、仿宋体等规范简化字体。

1.3.1.8 船舶船名、船籍港标识的尺寸大小应满足以下要求：

(1) 对于总吨大于等于3000的船舶，汉字字高不小于600mm、字宽不小于600mm，笔画粗细不小于40mm，间距不小于40mm；阿拉伯数字字宽不小于300mm，字高、间距及笔画粗细与汉字一致；汉语拼音字高不小于300mm、字宽不小于150mm，笔画粗细不小于40mm，不同汉字的汉语拼音字母间应有明显间隔。汉语拼音与汉字之间行距不小于100mm；

(2) 对于总吨大于等于600但小于3000的船舶，汉字字高不小于300mm、字宽不小于300mm，笔画粗细不小于25mm，间距不小于20mm；阿拉伯数字字宽不小于150mm，字高、间距及笔画粗细与汉字一致；汉语拼音字高不小于150mm、字宽不小于75mm，笔画粗细不小于18mm，不同汉字的汉语拼音字母间应有明显间隔。汉语拼音与汉字之间行距不小于50mm；

(3) 对于总吨大于等于300但小于600的船舶，汉字字高不小于180mm、字宽不小于120mm，笔画粗细不小于18mm，间距不小于12mm；阿拉伯数字字宽不小于90mm，字高、间距及笔画粗细与汉字一致；汉语拼音字高不小于90mm、字宽不小于45mm，笔画粗细不小于10mm，不同汉字的汉语拼音字母间应有明显间隔。汉语拼音与汉字之间行距不小于30mm；

(4) 对于总吨小于300的船舶，应参照上述(3)的要求标识船名、船籍港。受船型或尺寸限制无法参照上述要求标识的，船名、船籍港尺寸可以根据船舶尺度适当缩小。

第2章 构造

第1节 船体

原 2.1.6.7 改为：

2.1.6.7 除机舱舱壁间距外，客船相邻主横舱壁的间距 I 应不大于按下式计算所得之值。若机舱的前后水密舱壁的间距大于按下式计算所得之值时，则该区域破损后的破损稳定性应满足本节 2.1.9 的有关要求。

$$I = 0.75(1 - \frac{d}{D})L \quad \text{m}$$

$$I = 0.6(1 - \frac{d}{D})L \quad \text{m}$$

当 $I > 6D$ 时，取 $I = 6D$ ； $I < 0.15L$ 时，取 $I = 0.15L$ 。

式中： d ——满载吃水，m；

D ——型深，m；

L ——船长，m。

原 2.1.7.1 改为：

2.1.7.1 下列船舶应设置双层底或在舭部设置防撞边舱。

- (1) 船长大于 40m 航行 J 级航段的自航船；航行于 J 级航段或三峡库区的客船；
- (2) 船长小于或等于 40m 航行于 J 级航段的客船；除本条 (1) 外，船长大于 40m 航行 J 级航段的自航船。
- (3) 航行三峡库区的客船。

原 2.1.7.2 改为：

2.1.7.2 双层底和防撞边舱应尽量由防撞舱壁延伸至尾尖舱舱壁。除满足如下所述的要求外，双层底和防撞边舱的形势和尺寸应符合本局按规定程序认可和公布的中国船级社《钢质内河船舶建造规范》的规定。

原 2.1.7.3 改为：

2.1.7.3 对于 2.1.7.1 所述船舶的机舱外舱室，当未设置双层底或防撞边舱，或所设置的双层底或防撞边舱不满足本节 2.1.7.2 要求时，应满足本节 2.1.9 的有关要求。

2.1.7.3 对于本节 2.1.7.1 (1) 所述的客船，应满足如下要求：

(1) 双层底在中纵剖面的高度应不小于 760mm；防撞边舱的纵侧壁与顶板的交线距舷侧外板的水平距离应不小于 760mm，但也不大于船宽的 0.25 倍，防撞边舱的顶板与纵侧壁的交线距船底板的垂向高度应不小于满载吃水的 0.3 倍或 700mm 之大者；

(2) 对船长小于或等于 40m 的单体客船，双层底在中纵剖面的高度应不小于 500mm；防撞边舱的纵侧壁与顶板的交线距舷侧外板的水平距离应不小于 500mm，但也不大于船宽的 0.25 倍，防撞边舱的顶板与纵侧壁的交线距船底板的垂向高度应不小于 500mm；

(3) 船长小于或等于 40m 的双体客船，可免设双层底或防撞边舱。

原 2.1.7.4 改为：

2.1.7.4 下列船舶的机舱，当未设置双层底或防撞边舱，或所设置的双层底或防撞边舱不满足本节 2.1.7.2 要求时，应满足本节 2.1.9 的有关要求：

- (1) 船长小于或等于 40m 航行于 J 级航段客船；
- (2) 船长小于或等于 40m 航行三峡库区客船。

2.1.7.4 对于本节 2.1.7.1 (2) 所述的自航船，应满足如下要求：

(1) 油船（含油驳）的双层底在中纵剖面的高度应不小于 760 mm；其他船舶的双层底在中纵剖面的高度应不小于 700 mm；防撞边舱的纵侧壁与顶板的交线距舷侧外板的水平距离应不小于 760mm，但也不大于船宽的 0.25 倍，防撞边舱的顶板与纵侧壁的交线距船底板的垂向高度应不小于满载吃水的 0.3 倍或 700mm 之大者；

(2) 若机舱外舱室未设置双层底或防撞边舱，或所设置的双层底或防撞边舱不满足本节 2.1.7.2 和 2.1.7.4 (1) 要求时，应满足本节 2.1.9 的有关要求；

(3) 当船长小于等于 60m 时，如机舱未设置双层底或防撞边舱，或所设置的双层底或防撞边舱不满足本节 2.1.7.2 和 2.1.7.4 (1) 要求时，应满足本节 2.1.9 的有关要求。

原 2.1.7.5 改为：

2.1.7.5 下列船舶的机舱，当所设置的双层底或防撞边舱确有困难不能满足 2.1.7.2 要求时，应满足本节 2.1.9 的有关要求：

- (1) 船长大于 40m 且小于或等于 60m 航行 J 级航段自航船；
- (2) 船长大于 40m 且小于或等于 60m 航行三峡库区客船。

2.1.7.5 双层底或防撞边舱应设置有效的排水设施，否则应采用不吸水的封闭型发泡塑料填充。

原 2.1.8.1 改为：

2.1.8.1 船长小于 40m 的客船，船舶的储备浮力^①应大于或等于 102% 满载水线对应的排水量。若船舶的储备浮力小于满载水线对应的排水量，则船舶应满足本节 2.1.9 破损稳性的有关要求。

原 2.1.9.1 (1) 改为：

- (1) 船长大于等于 40m 的客船；

^① 本章“储备浮力”系指为船舶提供浮力与稳性的浮力体。

原 2.1.9.5 (1) ② 改为：

② 船底破损^④

a、纵向范围： $0.1L$ 或 $3m + 0.03L$ ，取小者；

b、横向范围（横向任意位置）： $\frac{1}{6}B$ 或 $2.0m$ ，取小者；

c、垂向范围（自基线向上量起）： $\frac{1}{15}B$ 或 $0.76m$ ，取小者。

原 2.1.9.6 (1) 改为：

(1) 计算破损稳性时，各处所的容积和面积渗透率应按表 2.1.9.6 (1) 取值：

表 2.1.9.6 (1)

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

注：*部分装载的舱室的渗透率应与该舱室所载液体的量相一致。装载液体的舱室一旦破损，应假定所载液体从该舱室完全流失，并由河水替代至最终平衡时的水线面。

原 2.1.9.7 (2) 改为：

(2) 油船（含油驳）、载运危险货物的船舶、除本条(1)以外的其他客船（~~船长大于等于40m的客船~~），应假定在相邻两主横舱壁间的任何位置经受破损。除机舱的边界舱壁之外，若相邻两主横舱壁的间距小于本节 2.1.9.5 所指的纵向范围时，应假定其中一个主横舱壁破损；

原 2.1.12.7 (1) ①改为：

① 车辆甲板上应设有防滑装置采用有效措施防滑，如采用防滑条、防滑涂层等；

原 2.1.12.7 (2) ①改为：

① 车辆甲板上应设有防滑装置采用有效措施防滑，如采用防滑条、防滑涂层等；

^④仅适用于 J 级航段的客船。

第 2 节 轮 机

新增 2.2.2.6 如下：

2.2.2.6 下列船舶应至少安装双主推进装置：

- (1) 船长 40m 及以上的客船；
- (2) 载运乘客超过 200 人的客船；
- (3) 液化气体船、化学品船和载运危险货物的船舶。

新增 2.2.13.6 如下：

2.2.13.6 操舵装置保护

(1) 下列船舶操舵装置动力设备^①及其所关联的电气部分、操舵装置控制系统所关联的电气部分应尽量布置于满载水线上：

- ① 客船及载运乘客小于等于 12 人的船舶；
- ② 船长大于 40m 且航行于急流航段、三峡库区、通过三峡大坝的船舶；
- ③ 液化气体船、化学品船和载运危险货物的船舶。

(2) 当无法满足本节 2.2.13.6 (1) 所述的布置要求时，操舵装置的动力设备应分舱布置或设置双舷保护。

当设置双舷保护时，内舷板在满载水线处距船体外板的水平距离应不小于 700mm。

第 4 节 控制、监测、报警和安全系统

原 2.4.2.7 改为：

2.4.2.7 报警系统的警报应在本地和报警延伸处所同时发出听觉和视觉信号，且应装设警报的应答消声装置。报警系统发出的警报经值班人员应答消声后，视觉信号必须保留到故障消失为止。排除故障后，听觉和视觉报警器应能自动复位。

^① 系指本节 2.2.13.1 (4) 中①和②所定义的操舵装置动力设备。

第3章 消防

第2节 火灾的防止

原 3.2.5.2 (1) 改为：

(1) 除本节 3.2.5.5 要求外，起居处所、服务处所、控制站及客舱阳台内的所有舱壁及其衬板、天花板、衬档及隔热物等均应为不燃材料，若上述衬板、天花板的表面需有贴面，则贴面可使用可燃材料。起居处所、服务处所、控制站和客舱阳台的舱壁和天花板衬板的外露表面以及这些处所内隐蔽或不能到达之处的表面和地面，应具有低播焰性。但桑拿房不适用于本要求；

原 3.2.5.4 改为：

3.2.5.4 厨房的所有舱壁及其衬板、天花板、衬档、地面及隔热物等均应为不燃材料，其外露表面应为不燃材料或具有低播焰性。处所内的厨柜、操作台等家具应采用不燃材料制造，但外表面可敷设厚度不超过 2mm 的可燃装饰板。

新增 3.2.5.5 如下：

3.2.5.5 冷藏室及制冷机系统管件的隔热物，以及与隔热物一起使用的防潮层、粘合剂等不必为不燃材料。但应保持在实际可行的最低数量，且其外露表面应具有低播焰性。

第4节 灭火

新增表 3.4.6.1 注④如下：

④ 对于船长 < 50m 的客船，应配备 2 套消防员装备。

第7节 应用磷酸铁锂电池船舶的特殊要求

删除本节。

第 5 章 无线电通信设备

第 2 节 无线电通信设备的配备

原表 5.2.1.1 (2) 改为：

表 5.2.1.1 (2)

序号	设备名称	代号	频率	工作类型	配备定额		
					第一组	第二组	第三组
1	甚高频无线电话	VHF	156 ~ 174MHZ	F ₃ E (或 G ₃ E)	2 ^①	42 ^②	1 ^③
2	对外扩音装置				1	1	1
3	航行安全信息接收装置 ^④				1	1	1

注：① 第三组的客船应配备 2 台甚高频无线电话。第一组的所有船舶应额外配备 1 台可携式甚高频无线电话；

② 第二组的客船应额外配备 1 台可携式甚高频无线电话；第二组的其他船舶可按需配备 2 台甚高频无线电话，或 1 台甚高频无线电话和 1 台可携式甚高频无线电话；

③ 第三组的所有船舶应额外配备 1 台可携式甚高频无线电话；

④ 若其他设备具有接收航行安全信息功能时，可免设。

删除 5.2.2.8

第 6 节 可携式甚高频无线电话的技术要求

原 5.6.4.2、5.6.4.3 改为：

5.6.4.2 可携式甚高频无线电话还应至少另配有一组相同容量的备用备有一节专用的原电池，以供紧急情况使用。该原电池容量应满足本节 5.6.4.1 的要求，并有不可替换的封装，以表示其未用过。

5.6.4.3 电池上必须清晰地标明本节 5.6.4.2 所述的紧急情况下使用的原电池应有清晰的识别标志和失效日期。不属于紧急情况下使用的电池，应涂上另一种颜色或打上另一种标志，以使它们不致与属于这种用途的电池混淆。

第 6 章 航行设备

第 2 节 航行设备的配备

原表 6.2.1.1 注③改为：

③ 当船舶设置本篇 2.3.3.1、2.3.3.2 要求的主电源，且照明供电采用工作电压交流 220V 时，探照灯的功率应不小于 1kW，当采用新型光源时，其光通量或光强不应低于 1kW 白炽探照灯；主电源为蓄电池组时，探照灯的 功率应不小于光通量或光强不应低于 0.1kW 的白炽探照灯。船舶所配置的探照灯中至少有一只白炽探照灯。 不夜航的船舶可免除探照灯的配备，但在其船舶检验证书上应注明该船不准夜航的限定。

新增 6.2.1.2 如下：

6.2.1.2 客船应配备电子定位装置，电子定位装置的性能标准应满足本章第 6 节的相关要求。如其他设备具有电子定位功能时，可免设。

原 6.2.2.4 改为：

6.2.2.4 航行于长江干线、珠江干线、黑龙江干线、松花江干线、乌苏里江干线、京杭运河及黄浦江的旅游船、游览船、需夜航的其他所有新建客船以及总吨位 $\geq 100\text{GT}$ 的其他船舶应配备一台 A 级船载自动识别系统 (AIS)。A 级 AIS 设备应符合国际电工委员会 (IEC) 61993-2 标准《海上导航和无线电通信设备和系统——自动识别系统 (AIS) 第二部分：通用自动识别系统 (AIS) A 级船载设备——操作和性能要求、测试方法和要求的测试结果》。

新增 6.2.4 如下：

6.2.4 桥楼航行值班报警系统

6.2.4.1 下列船舶应设置桥楼航行值班报警系统：

- (1) 客船及载运乘客小于等于 12 人的船舶；
 - (2) 液化气体船、化学品船和载运危险货物的船舶；
 - (3) 除上述 (2) 以外的，1000 总吨及以上的其他货船；
- 6.2.4.2 桥楼航行值班报警系统应符合公认的标准^①。

第 6 节 电子定位装置接收设备的性能标准

原 6.6.1.1 改为：

6.6.1.1 船舶上配备的用于导航目的的电子定位装置接收设备，应为船载北斗卫星导航系统 (BDS) 接收设备。 除应符合 A.694(17) 决议规定的一般要求外，还应符合以下最低性能要求。

^① 《驾驶室航行值班报警系统(BNWAS)性能标准》(MSC.128(75)决议)

第8章 完整稳定性

第1节 一般规定

原 8.1.3.5 改为：

8.1.3.5 对所有客船，换证检验时，应进行空船重量检验，以核查空船排水量的任何变化。与认可的稳定性资料相比较，如果空船排水量的偏差累计超过 2% 或重心纵向位置的累计偏差超过 $0.5\%L$ 时，则该船应重做倾斜试验。

第2节 稳性基本要求

原 8.2.5.1 改为：

8.2.5.1 风压倾侧力矩 M_f 或力臂 I_f 应分别按下式计算：

$$M_f = C_p p A_f (Z_f - a_0 d) \times 10^{-3} \quad \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$I_f = \frac{1}{9.81 \Delta} C_p p A_f (Z_f - a_0 d) \times 10^{-3} \quad \text{m}$$

式中： C_p —风压修正系数，取值如下：

对单体客船：当满载排水量小于等于 1000t 时，取 $C_p=1.8$ ；当满载排水量大于 1000t 时，取 $C_p=1.6$ ；

对双体客船，取 $C_p=1.6$ ；

对其他船舶，取 $C_p=1.3$ ；

p —单位计算风压，Pa，见本节 8.2.5.2；

A_f —所核算装载情况下船舶的受风面积， m^2 ，见本节 8.2.5.3；

Z_f —所核算装载情况下船舶受风面积中心至基线的垂向高度，m，见本节 8.2.5.4；

a_0 —修正系数，见本节 8.2.5.5；

d —所核算装载情况下船舶的型吃水，m；

Δ —所核算装载情况下船舶的排水量，t。

原 8.2.5.3 (1) 改为：

(1) 满实面积包括船体、舷墙、上层建筑、甲板室、舱口围板(货舱围板)、舱口盖、甲板机械、帆布遮阳、桅杆、吊杆、起重柱、烟囱、大型通风筒、救生艇、舢舨、救生筏和救生浮具等在船舶中纵剖面上的侧投影面积；对于设有固定载货开敞处所和货物超过舱口围板(货舱围板)的船舶，尚应计入货物超过舱口围板(货舱围板)以上部分的侧投影面积；对于设有固定载客开敞处所的船舶，尚应计入固定载客开敞处所(用于乘客定额核定的载客开敞处所)的侧投影面积。对于独立的圆剖面物体，如烟囱、通风筒、桅杆等，应乘以流线型系数 0.6。对于装载甲板渔获物的船舶，尚应计入此甲板渔获物的侧投影面积；对游览船，尚应计入观光区域处所的侧投影面积，其中开敞观光区域处所计入 0.2 倍的侧投影面积；对起重船，作业时伸出的起重臂应计入侧投影面积；对挖泥船，作业时的挖泥装置应计入侧投影面积；

新增 8.2.5.3 (2A) 如下：

(2A) 在计算游览船开敞的观光区域处所的侧投影面积时，其高度取 1.90m，若开敞的观光区域处所的甲板（乘客站立面）位于干舷甲板以下的平台（或铺板、舱底板）时，高度取 1.90-W (m)；

第 3 节 稳性特殊要求

原 8.3.2.3 (1) 改为：

(1) 乘客从所能达到的最上一层甲板起由上向下地分布在一舷的观光游览处所或外走道，再由上而下地分布在同一舷的客舱内，但不超过船舶中纵剖面线；当上述面积不够分布全船总乘客数时，多余乘客由上而下分布在同一舷的内走道、梯口等自由活动处所，亦不超过船舶中纵剖面线；对宽度小于 0.7m 的狭窄处所，分布面积按实际面积的 50% 计算。

原 8.3.2.3 (3) 改为：

(3) 乘客分布的密度：按布置的实际情况，分布在乘客固定的座椅或舱室内，或按每平方米 46 人计算，乘客重量取为 75kg/人；

原 8.3.2.5 改为：

8.3.2.5 客船的突风风压倾侧力矩 M_{f0} 或力臂 I_{f0} 应分别按下式计算：

$$M_{f0} = p_0 A_f (Z_f - d) \times 10^{-3} \quad \text{kN}\cdot\text{m}$$

$$\text{或 } I_{f0} = \frac{1}{9.81\Delta} p_0 A_f (Z_f - d) \times 10^{-3} \quad \text{m}$$

式中： p_0 ——单位计算突风风压，Pa，按下式计算：

$$p_0 = 1000 \left(\frac{Z_f - d}{10} \right)^{0.2}$$

A_f 、 Z_f 、 d 、 Δ ——同本章 8.2.5.1。

$$p_0 = C_f \left(\frac{Z_f - d}{10} \right)^{0.2}$$

其中： C_f ——航区系数，由表 8.3.2.5 选取。

表 8.3.2.5

航—区	A 级航区和 B 级航区	C 级航区
C_f	1000	666

新增 8.3.2.7 如下：

8.3.2.7 航行于 C 级航区的客船，其复原力臂曲线面积应不小于按本章 8.2.1.3 对 B 级航区船舶的计算值 A。

新增 8.3.2.8 如下：

8.3.2.8 航行于 C 级航区的客船，应按照本章 8.2.1.4 对 B 级航区的风压稳性衡准要求

进行风压稳定性衡准计算。

新增 8.3.2.9 如下：

8.3.2.9 客船最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 应不小于 15°。

原 8.3.10.1 改为：

8.3.10.1 除另有规定外，本条适用于双体客船和双体货船。双体起重船、双体挖泥船应符合本节 8.3.8、8.3.9 的规定。双体客船还应符合本节 8.3.2 的规定，双体货船还应符合本节 8.3.3 的规定。

原 8.3.10.3 改为：

8.3.10.3 计算进水角时，若以舱口围板和舱室及舱棚门槛的顶缘作为进水角开口，只取门槛高度的二分之一计人，若门槛的高度二分之一大于 0.2m，则取 0.2m 计入。

新增 8.3.10.15 如下：

8.3.10.15 航行于 C 级航区的双体客船，应按照本章 8.2.1.4 对 B 级航区的要求计算风压稳定性衡准，其中，横摇角 θ_p 按本章 8.3.10.8 对 B 级航区船舶规定的值计人。

第9章 船舶操纵性与驾驶室可视范围

第1节 船舶操纵性

原 9.1.1.1 (3) 改为：

(3) ~~乘客定额100人以上的客船及载运乘客小于等于12人的船舶；~~

新增 9.1.1.6 如下：

9.1.1.6 下述船长 120m 及以上且航行于急流航段、三峡库区、通过三峡大坝的船舶，
应设置侧推装置以保证船舶具有良好的操纵性：

- ① 客船；
- ② 油船、液化气体船、化学品船、载运危险货物的船舶。

侧推装置应符合公认的标准和公布的中国船级社《钢质内河船舶建造规范》第2篇第8章对侧推装置的有关规定。

第2节 驾驶室可视范围

原 9.2.1.1 改为：

9.2.1.1 本节适用于下列船舶应满足本节 9.2.2、9.2.3 所述的要求：

- (1) 客船(含 I 型客滚船、II 型客滚船、车客渡船)及载运乘客小于等于 12 人的船舶；
- (2) 油船(含油驳)、液化气体船、化学品船、载运危险货物的船舶；
- (3) 航行于三峡库区、京杭运河的货船及其他水域 1000 总吨及以上的货船；
- (4) 主机总功率 883kW 以上的推(拖)船。

原 9.2.2.1 (8) 改为：

(8) 在上述(3)和(4)所要求的驾驶室向后的可视范围如因装载等原因难以实现时，可采用其他的方式替代，如视觉成像等。这种替代应能保证上述(3)和(4)所要求的可视范围。

新增 9.2.4 如下：

9.2.4 驾驶室可视范围与驾驶室窗的特别规定

9.2.4.1 除本节 9.2.1.1 所述的其他船舶，应满足如下要求：

(1) 驾驶位置系指驾驶室控制台前方驾驶员所在位置。从驾驶位置上所见的水面视域，在所有吃水、纵倾和甲板载货状态下，自船首前方至任何一舷 10° 止的范围内均不应有 2 倍船长以上的盲区遮挡；

(2) 在驾驶室外正横前方从驾驶位置上所见水面视域内任何由货物、车辆、桅杆或其他障碍物造成的盲视扇形区域的遮挡，应不超过 10°。盲视扇形区域的总和应不超过 20°。盲区之间的可视扇形区域至少应为 5°。但在上述(1)中所述之视域内，每一单独的盲视区均不应超过 5°；

(3) 对特定水域(如设有岸基航标)船舶的驾驶室可视范围有特殊要求时，则该水域船舶还须满足相应的要求；

(4) 驾驶室正前窗下部边缘高度应尽可能保持低位。任何情况下该下部边缘不得成为障碍，遮挡前述的前视域；

(5) 驾驶室正前窗上部边缘应有一个水平前视范围，该水平前视范围的高度应与驾驶人员的前视视线高度相适应，该高度一般应不小于 1.6m；

(6) 驾驶室窗的框架应保持最低数量，且不应设置在任何工作台的正前方；

(7) 为有助于避免反射，驾驶台正前窗一般应自垂直平面顶部向外倾斜；

(8) 驾驶室窗不应设置偏振及着色玻璃窗。

第 10 章 特殊船舶附加要求

第 4 节 漓江游览船

10.4.6 完整稳定性

新增 10.4.6.1~10.4.6.9

10.4.6.1 漓江游览船应满足本篇第 8 章第 1 节和本节完整稳定性的要求。

10.4.6.2 初稳定性高度应不小于 0.2m。

10.4.6.3 复原力臂曲线应符合下列要求：

(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（也可取相应的动稳定性力臂 I_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，取 $C_k = 0.9$ ；

C_L ——系数，按下式计算：

$$C_L = 0.7 + 0.015 L$$

当 $C_L > 1$ 时，取 $C_L = 1$ 。

其中： L ——船长，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 10.4.6.3 (1)；

θ —— θ_m 或 θ_j ， $(^\circ)$ ，取小者。

(3) 船舶的最大复原力臂所对应的横倾角 θ_m 应不小于 15° 。

(4) 本节所述的最大复原力臂所对应横倾角 θ_m 不计进水角的影响。

10.4.6.4 风压稳定性衡准数 K_f 应符合下式：

$$K_f = \frac{M_{q0}}{M_f} \geq 1; \text{ 或}$$

$$K_f = \frac{I_{q0}}{I_f} \geq 1$$

式中： M_{q0} ——不计横摇影响的最小倾覆力矩，kN·m，见本篇 8.2.3.2；

M_f ——风压倾侧力矩，kN·m，见 10.4.6.5；

I_{q0} ——不计横摇影响的最小倾覆力臂，m，见本节 10.4.6.5；

I_f ——风压倾侧力臂，m，见本篇 8.2.3.2。

10.4.6.5 风压倾侧力矩 M_f 或力臂 I_f 应分别按下式计算：

$$M_f = C_p p A_f (Z_f - a_0 d) \times 10^{-3} \quad \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$I_f = \frac{1}{9.81\Delta} C_p p A_f (Z_f - a_0 d) \times 10^{-3} \quad \text{m}$$

式中： C_p ——风压修正系数，取 $C_p=1.4$ ；

p ——单位计算风压，Pa，见本篇 8.2.5.2；

A_f ——所核算装载情况下船舶的受风面积， m^2 ，见本篇 8.2.5.3；

Z_f ——所核算装载情况下船舶受风面积中心至基线的垂向高度，m，见本篇 8.2.5.4；

a_0 ——修正系数，见本篇 8.2.5.5；

d ——所核算装载情况下船舶的型吃水，m；

Δ ——所核算装载情况下船舶的排水量，t。

10.4.6.6 漓江游览船全速回航稳定性应符合本篇 8.3.1 的要求。

10.4.6.7 漓江游览船在乘客集中一舷引起的倾侧力矩或力臂作用下，从复原力矩或力臂曲线求得的静倾角应不大于极限静倾角。乘客集中一舷的倾侧力矩或力臂应按照本篇 8.3.2.3 的要求。

10.4.6.8 突风风压倾侧力矩 M_{f0} 或力臂 I_{f0} 应分别按下式计算：

$$M_{f0} = p_0 A_f (Z_f - d) \times 10^{-3} \quad \text{kN} \cdot \text{m}$$

$$\text{或 } I_{f0} = \frac{1}{9.81\Delta} p_0 A_f (Z_f - d) \times 10^{-3} \quad \text{m}$$

式中： p_0 ——单位计算突风风压，Pa，按下式计算：

$$p_0 = 750 \left(\frac{Z_f - d}{10} \right)^{0.2}$$

式中： A_f ——所核算装载情况下船舶的受风面积， m^2 ，见本篇 8.2.5.3；

Z_f ——所核算装载情况下船舶受风面积中心至基线的垂向高度，m，见本篇 8.2.5.4；

d ——所核算装载情况下船舶的型吃水，m；

Δ ——所核算装载情况下船舶的排水量，t。

10.4.6.9 在按本节 10.4.6.6、10.4.6.7 的要求核算全速回航稳定性和乘客集中一舷稳定性时，应按照本篇 8.3.2.3 的乘客分布情况计入重心升高对稳定性的影响。

原 10.4.6.1~10.4.6.4 序号，调整至 10.4.6.10~10.4.6.13

新增 10.4.7 如下：

10.4.7 储备浮力^①和破损稳定性

10.4.7.1 漓江游览船应满足本节储备浮力和破损稳定性的要求。

10.4.7.2 船长小于 40m 的客船，船舶的储备浮力应大于或等于 102% 满载水线对应的排水量。若船舶的储备浮力小于 102% 满载水线对应的排水量，则船舶应满足本篇 2.1.9 破损稳定性的有关要求。

10.4.7.3 计入储备浮力的舱室应符合下列条件：

(1) 位于干舷甲板以下的舱室，且；

^① 本节“储备浮力”系指为船舶提供浮力与稳定性的浮力体。

(2) 其结构尺寸和布置足以保持其水密完整性。

10.4.7.4 船长大于等于 40m 的游览船应进行破损稳定性计算，破损稳定性计算应符合本篇 2.1.9.3 至 2.1.9.9 的要求。

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

2025 年修改通报

第 6 篇 危险货物

第2章 包装运输危险货物一般要求

第1节 一般规定

原2.1.1.6(2)改为：

(2)除了上述(1)的要求外，装载液体、比空气重的气体或蒸汽，并且规定只能装载在舱面的危险货物集装箱，当其高度超出敞口集装箱货舱上部舱口水密边界1m以上时，则不应装载在水平方向距敞口集装箱货舱边界一个箱位之内^①；

^① 集装箱箱位系指首尾向不小于6m或横向不小于2.4m的空间。

新增 2.1.1.6 (4) 如下：

(4) 高度超出敞口集装箱货舱上部舱口水密边界 1m 以上的危险货物集装箱，不应装载在水平方向距敞口集装箱货舱边界一个箱位之内，除非该货舱符合本章对装载危险货物相适应的封闭集装箱货舱的规定，但本章规定中如对敞口集装箱货舱有特别要求的，则应满足该要求。

原 2.1.2.1 改为：

2.1.2.1 下列船舶类型和装货处所应用于要求见表 2.1.2.1。

第 2 节 特殊要求

原 2.2.4.1 改为：

2.2.4.1 围闭装货处所应设置足够的机械通风，其布置应能对空的装货处所每小时至少换气 6 次，并能按需要从装货处所的上部和/或下部有效排除蒸汽。

原 2.2.8.1 改为：

2.2.8.1 装货处所与机器处所之间的限界面舱壁应隔热至“A-60”级标准，除非危险货物的堆装离开这种堆放处与这些舱壁的水平距离至少为 3m 者除外，并设有货物的围护设施。在这两种此类处所之间的其他限界面也应隔热至“A-60”级标准。

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

2025 年修改通报

第 7 篇 防止船舶造成污染的结构与设备

第7章 防止船舶造成空气污染

第2节 排放控制要求

新增 7.2.1.4、7.2.1.5、7.2.1.6 如下：

7.2.1.4 设有含本条控制的消耗臭氧物质的可重新充注或更换的系统或设备的船舶，应保存一份含消耗臭氧物质的设备清单。

7.2.1.5 设有含本条控制的消耗臭氧物质的可重新充注或更换的系统或设备的船舶，应保存一份消耗臭氧物质记录簿。

7.2.1.6 消耗臭氧物质记录簿中的物质应按其质量单位(kg)记录，且在任何情况下都应及时记入下列内容：

- (1) 含消耗臭氧物质的设备的全部或部分重新充注；
- (2) 含消耗臭氧物质的设备的修理或维护；
- (3) 消耗臭氧物质向大气的排放：
 - ① 故意排放；和
 - ② 非故意排放；
- (4) 消耗臭氧物质向陆基接收设施的排放；和
- (5) 向船舶供应消耗臭氧物质。

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

2025 年修改通报

第 9 篇 乘客定额及舱室设备

第1章 通则

第1节 一般规定

原 1.1.2.4、1.1.2.5 改为：

1.1.2.4 散席——系指在载客处所内设置固定坐凳或移动式坐凳的席位。

1.1.2.5 站席——系指在载客处所内没有设置固定坐椅、和固定坐凳和移动式坐凳的席位。

第2章 载运乘客的条件

第1节 通则

原 2.1.1.3 改为：

2.1.1.3 旅游船、游览船及客滚船及普通客船应在各主要通道上设置指路铭牌，夜间应有灯光显示，指明所通向的乘客居住舱室和服务舱室，表明各乘客舱室，公共舱室和服务舱室的位置。

原 2.1.1.5 改为：

2.1.1.5 旅游船、游览船及客滚船及普通客船应在乘客舱室及公共处所显要位置张贴应急疏散图及应变须知。以向乘客展示和告知：

- (1) 目前所处位置如何到达开敞处所、集合站；
- (2) 紧急情况下必须采取的重要行动；
- (3) 个人救生用品的使用方法。

第2节 不准载运乘客的处所

新增 2.2.1.3 如下：

2.2.1.3 除旅游船、游览船之外，其他客船的顶甲板不应核定载客，且应采取适当措施禁止乘客进入。

第4章 乘客定额标准

第1节 核定乘客定额的基本要求

原 4.1.1.3 改为：

4.1.1.3 旅游船和游览船每位乘客所需观光区域的面积应不小于 0.4m^2 ，但不包括救生艇筏周围 2m 以内的处所，且观光区域不应计入乘客定额应设置适量的符合本规则第 5 篇 1.1.4.2 定义的观光区域，并满足如下要求：

- (1) 观光区域应按本章 4.1.2.6 的要求计算活动人数；
- (2) 核定的乘客定额不应大于观光区域的活动人数；
- (3) 设有观光区域时，观光区域内设置的座位不应计入乘客定额核定；
- (4) 仅有单层或单一载客处所时，当每位乘客所占用的载客处所甲板（平台）面积大于等于 1.5m^2 时，可不额外设置观光区域，也不需要核定观光区域的活动人数。

原 4.1.2.2 改为：

4.1.2.2 游览船和未设有卧席客舱的普通客船应按下列要求核定乘客定额：

(1) 游览船仅设有坐席客舱或同时设有坐席客舱和餐饮，表演等供乘客休闲娱乐的处所时，应按坐席客舱内设置的坐椅（含沙发）计算乘客定额，其取值 N 按下式计算：

$$N = n + \sum \frac{l_i}{W}$$

当 $\frac{l_i}{W}$ 有小数时，小数点以下数值舍去不计。

式中： n ——单人固定坐椅的数量；

W ——坐椅椅面的宽度， m ，见本章 4.2.3.1；

l_i ——第 i 件两人及以上的固定坐椅（含沙发）的有效长度， m ；

(2) 游览船仅设有餐饮，表演等供乘客休闲娱乐的处所时，应按载客处所的甲板（平台）面积和所设置的坐椅（含沙发）计算乘客定额，其取值 N 按下列公式计算，取小者：

$$N_1=1.0A$$

$$N_2=0.8A$$

$$N_2 = n + \sum \frac{l_i}{W}$$

当 $1.0A$ 和 $0.8A$ 有小数时，小数点以下数值舍去不计。

式中： A ——载客处所的甲板（平台）面积， m^2 ，见本节 4.1.2.4 和 4.1.2.5；

n ——单人坐椅的数量；

l_i ——第 i 件两人及以上的坐椅（含沙发）的有效长度， m ；

W ——坐椅椅面的宽度， m ，见本章 4.2.3.1。

原 4.1.2.3 改为：

4.1.2.3 客渡船、车客渡船以及设有坐席客舱的普通客船应根据本篇 3.1.1.3 乘客起居舱室的席别，按照以下要求核定乘客定额载客处所的甲板（平台）面积和所设置的坐椅或坐凳的数量计算乘客定额：

(1) 坐席应按本节 4.1.2.2 (4) 的要求核定乘客定额；

(2) 散席应按载客处所的甲板（平台）面积和所设置的坐凳计算乘客定额，散席乘客定额 N 按下列公式计算乘客定额，取小者：

$$N_1 = 2.45A$$

$$N_2 = 1.31A$$

$$N_2 = n_2 + \sum \frac{l_{2i}}{0.4}$$

当 $2.45A$ 和 $1.31A$ 有小数时，小数点以下数值舍去不计。

式中： A_1 ——可用于核定散席乘客定额的载客处所的甲板（平台）面积， m^2 ，量取见本节 4.1.2.4 和 4.1.2.5。若同一载客处所内同时设有坐席和散席时，应根据本篇第 3 章 3.1.1.5 规定所划分的散席范围确定面积；

n_2 ——单人坐凳的数量；

l_{2i} ——第 i 件两人及以上坐凳的有效长度， m 。

(3) 对于本篇第 3 章 3.1.1.3 (2) 所述的站席，应按载客处所的甲板（平台）面积（可用于核定散席乘客定额的处所）计算乘客定额，站席乘客定额 N 按下式计算乘客定额：

$$N = 1.8A$$

$$N = 1.0A_1$$

当 $1.8A$ 和 $1.0A_1$ 有小数时，小数点以下数值舍去不计。 A_1 同上述 (2)。

式中： A ——载客处所的甲板（平台）面积， m^2 ，见 4.1.2.4 和 4.1.2.5。

原 4.1.2.4 改为：

4.1.2.4 载客处所的甲板（平台）面积仅计入用于核定乘客定额的处所，且计入用于核定乘客定额的载客甲板开敞处所应符合本篇第 2 章 2.1.1.6 的规定。如设有观光区域，观光区域的甲板（平台）面积不应计入核定乘客定额的处所。

删除 4.1.2.5 (4)

新增 4.1.2.6、4.1.2.7 如下：

4.1.2.6 观光区域应按下列要求核定活动人数：

(1) 观光区域的活动人数 N 按下式计算：

$$N = 2.0A_2$$

当 $2.0A_2$ 有小数时，小数点以下数值舍去不计。

式中： A_2 ——观光区域的甲板（平台）面积， m^2 ，见本节 4.1.2.7。

(2) 观光区域的甲板(平台)上设座椅时, 观光区域的活动人数不按座位数量核定。

4.1.2.7 观光区域甲板(平台)面积按下述规定量取:

(1) 面积根据其形状按几何方法计算;

(2) 量计室内观光甲板面积时, 应以高出甲板(平台)1.0m的水平高度量取;

(3) 量计开敞观光甲板面积时, 其宽度自排水槽里边量起; 无排水槽和栏杆或舷墙位于排水槽以内时, 应自栏杆或舷墙里边量起;

(4) 观光区域的甲板(平台)上设有座椅时, 座椅所占用的面积也应计入观光区域甲板(平台)面积;

(5) 计量所得的面积应扣除该面积内不能供乘客活动的障碍物(含宽度小于0.6m处所)所占的面积。

第2节 乘客舱室

原表 4.2.3.2 改为:

表 4.2.3.2

客船类别		旅游船和游览船、客滚船和普通客船		客滚船	客渡船、和车客渡船和普通客船
		每排3人及以下	每排3人以上		
椅与椅之间的距离 (m)	对向排列	0.600.70	0.70	0.60	0.450.60
	同向排列	0.400.50	0.50	0.40	0.300.40

原 4.2.4.1 改为:

4.2.4.1 单人坐凳的凳面面积应大于等于 0.0450.12m², 长坐凳的宽度一般应大于等于 0.140.30m。

新增 4.2.5 如下:

4.2.5 观光区域

4.2.5.1 观光区域应尽量布置在便于乘客游览、观光的部位, 且观光区域内不得设置妨碍乘客活动的障碍物。

4.2.5.2 当在乘客舱室内设置观光区域时, 其坐席与观光区域应采用栏杆或通道或标识线进行分隔。

第5章 公共处所及服务处所

第1节 厨房

原 5.1.1.2 改为：

5.1.1.2 厨房应远离卫生间、浴室和盥洗室等处所，应特别注意避免烹调气味透入居住处所。**厨房应有通向开敞甲板的门，且应向外开启，**厨房不能作为通向其他舱室的通道。

第 6 章 卫生处所及医务处所

第 2 节 公共卫生间

原 6.2.1.5 改为：

6.2.1.5 卫生间的地板及围壁应为钢质或其他等效材料，其与相邻舱室的隔壁应为水密舱壁，地板上应敷设防滑水密敷料，四周围壁在不少于 1.25m 的高度内，应敷设瓷砖或与之等效的材料。在地板上应有排水孔，且地板应向排水孔倾斜。

第 3 节 医务处所

新增 6.3.1.3 如下：

6.3.1.3 载运乘客超过 100 人且逆水连续航行时间超过 0.5h 的客船，应至少配置 1 套自动体外除颤器（AED）。载运乘客超过 500 人且逆水连续航行时间超过 0.5h 的客船，应至少配置 2 套 AED。

- (1) AED 应符合国家相关标准^①的规定，并按照规定定期维护或更换；
- (2) AED 应布置在易于达到取用的位置；
- (3) 船舶应为 AED 提供专用的供电线路或插座；
- (4) 船上船员应熟练掌握 AED 的使用，并定期开展培训及演习。

^① GB 9706.204-2022《医用电气设备 第 2-4 部分：心脏除颤器的基本安全和基本性能专用要求》

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

2025 年修改通报

第 10 篇 高速船

第4章 浮力、稳性与分舱

第1节 一般规定

原4.1.3.2(2)改为：

(2) 每平方米分布乘客46人；

第2节 分舱、储备浮力和设计水线

原4.2.2.2改为：

4.2.2.2 船长小于40m的高速客船，船舶的储备浮力^①应大于或等于102%满载水线对应的排水量。计入储备浮力的舱室为位于基准面以下/或以上的水密舱室。

第6节 破损后的浮力和稳定性

原4.6.1.1改为：

4.6.1.1 高速船应校核所有装载工况在排水状态下破舱后的浮力和稳定性。除另有规定外，所有高速货船和船长小于或等于20m的高速客船在设计状态下，其储备浮力等于或大于满载排水量的100%时，可不必满足本节的要求。

第8节 对船长10m及以下高速船的要求

删除4.8.1.2

原4.8.4.1改为：

4.8.4.1 允许采用不吸水的封闭型发泡塑料作为浮力体，其材料的不吸水性应经船舶检验机构认可。浮力体应作永久性固定，并且不致受到机械损伤或化学侵蚀。浮力体通常为干舷甲板以下的水密舱室，或采用不吸水的封闭型发泡塑料填充的空舱（柜）。

新增4.8.4.1A如下：

4.8.4.1A 高速甲板艇的浮力体应大于或等于102%满载水线对应的排水量。

删除4.8.4.2~4.8.4.3

原4.8.5.1改为：

4.8.5.1 除另有规定外，甲板艇和敞开艇的完整稳定性应满足本法规第5篇第8章第2节本篇第4章第3节的有关规定。

^① 本条的“储备浮力”系指为船舶提供浮力与稳性的浮力体。

删除 4.8.5.3

删除 4.8.5.5