中华人民共和国船舶技术法规

MSA 2026 年 第 13 号 公告

国内航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

2026 年 7 月 13 日公布 **2026 年 9 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

目　录

第 4 篇　船舶安全 2

第 2-1 章　构造—分舱与稳性、机电设备 3

第 2 节　机械设备 3

第 3 节　电气装置 3

第 6-1 章　货物装运 5

第 3 节　谷物装运 5

第 6 篇　高速船 6

第 8 章　电气装置 7

第 10 节　船舶智能监控系统 7

国内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

第 2-1 章　构造—分舱与稳性、机电设备

第 2 节　机械设备

原 2-1.2.4.2（2）改为：

“2-1.2.4.2（2）至少应有 3 台动力泵与舱底总管连接，其中 1 台可由主机带动。

对于下列船舶，当舱底泵衡准数≥30 时，应增设一台独立动力泵：

① 航行于近海航区及其之外的客船；

② 航行于沿海航区载客 500 人及以上的客船。

对小于 100 总吨且载客不超过 100 人的客船，如航行时间不超过 4 小时，可仅设 2 台独立动力舱底泵。

舱底泵衡准数 C 应按下式计算：

当 $P_1 > P$ 时：　$C=\dfrac{72\left(M+2P_1\right)}{V+P_1-P}$

在其他情况下：　$C=\dfrac{72\left(M+2P\right)}{V}$

式中：M —— 机器处所（本章 2-1.1.2.1 定义的机器处所）的容积，m^3，其位于舱壁甲板以下；加上机器处所前方或后方位于内底以上的任何固定燃油舱的容积；

V —— 舱壁甲板以下的船舶总容积，m^3；

P —— 舱壁甲板以下的乘客处所和船员处所的总容积，m^3，其为乘客和船员提供居住和使用的处所，但不包括行李、物料、食品和邮件室；

$P_1=KN$

其中：N—— 核准该船搭载的乘客数；

$K=0.056L$

其中：L —— 船长(本法规第 3 篇定义的船长 L)，m；

但是，如 KN 的数值大于 P 与舱壁甲板以上的实际乘客处所总容积之和，则 P_1 应取上述之和或 KN 值的 2/3，取较大者。”

第 3 节　电气装置

新增 2-1.3.12 如下：

“2-1.3.12　船舶智能监控系统附加要求

2-1.3.12.1　术语和定义

（1）船舶智能监控系统：指利用计算机视觉技术对船舶营运期间拍摄的船上活动视频信号进行处理、分析和运算，在不需要人为干预的情况下，通过序列图像自动分析，对监控场景中的船舶、人员、车辆活动等进行定位、识别和跟踪，在此基础上判断不安全行为，并发出警报或提供有用信息。

船舶智能监控系统应至少由船上的视频监控设备和船上的智能监控系统终端组成。

（2）智能监控系统终端：指在船舶上前置安装使用具备边缘目标检测能力的硬件设备，能自动监测识别人的不安全行为和物的不安全状态，并具备在无以太网环境下实现相关告警功能。

2-1.3.12.2　所有机动船舶应配备船舶智能监控系统，包括新建船舶和现有船舶。其中：

（1）现有客船、油船、气体运输船和化学品液货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于本修改通报生效后的第一次定期检验完成。

（2）现有其他船舶：

①航行于远海航区和近海航区的货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2028 年 12 月 31 日完成；

②航行于沿海航区和遮蔽航区的货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2027 年 12 月 31 日完成。

（3）下列船舶可免于安装船舶智能监控系统，并在证书上备注。

①非自航的起重船、挖泥船等用于工程作业的船舶；

②港作拖轮；

③在规定安装截止日期之后一年内报废或永久性停止营运的船舶。

（4）对无驾驶台等确不具备安装条件的船舶，经船舶检验机构同意可免于安装船舶智能监控系统。

（5）对于除客船、油船、气体运输船和化学品液货船以外的已安装监控系统的其他现有船舶，若该监控系统可实现本节所要求的船舶智能监控系统的功能[①]并满足 2-1.3.12.4 的要求，经同意，可不要求再配备本节所要求的船舶智能监控系统，但应在证书上备注。

2-1.3.12.3　对于新安装的船舶智能监控系统，应满足下列要求：

（1）船舶智能监控系统应满足本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版的要求。

（2）船舶智能监控系统的外壳防护等级和防爆类型，应与其安装处所相适应。

（3）客船、油船、气体运输船和化学品液货船的视频监控设备应覆盖本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版中所要求的处所，除此以外的其他货船的视频监控设备可仅覆盖该指南中所要求的驾驶室场景。

（4）视频监控设备应能清晰有效地探测并识别出监控目标的动作和状态，并能适应现场的照明条件。若处所环境无法满足清晰探测的要求，视频监控设备应具有夜视功能。

（5）船舶在安装船舶智能监控系统之前，应将船舶智能监控系统电气系统图和船舶智能监控系统布置图提交船舶检验机构审查批准。

（6）船舶智能监控系统安装完毕后，船舶检验机构应对其效用进行确认。

2-1.3.12.4　船舶智能监控系统应能通过 4G、5G、卫星网络或其他通信方式将监控数据实时传送至岸基管理平台。若船舶航行水域超出通信信号覆盖范围，该系统应具备本地实时记录监控数据，并在船舶回到通信信号覆盖范围内及时将监控数据传送至岸基管理平台的能力。

2-1.3.12.5 安装船舶智能监控系统的船舶以及 2-1.3.12.2（5）中的船舶，船舶检验机构应在定期检验期间对所安装的监控系统的效用进行确认。

[①] 船舶已安装的监控系统，应至少可实现本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》对驾驶室应用场景中下列告警模型的监控、告警等要求：

（1）疲劳驾驶；

（2）航行中人员离岗；

（3）使用手机；

（4）人员吸烟（如适用）；

（5）视频监控设备异常；

（6）终端离线的监控要求。

第 6-1 章　货物装运

第 3 节　谷物装运

原 6-1.3.1.2 改为：

“6-1.3.1.2　对于部分卸载后存在多个部分装载舱的船舶，应符合下列条件：

（1）船舶应具有足够的总纵强度，卸载后的装载情况应避免船体产生过大的应力；

（2）船长应了解航程中可能遇到的天气情况。当有不良气象时，应及时采取措施或暂缓航行；

（3）应尽可能减少部分装载舱，以减少倾侧力矩；

（4）除本章 6-1.3.6.4 另有规定外，部分装载舱应进行平舱，并保持船舶正浮。”

原 6-1.3.2.1（10）后新增（11）如下：

“（11）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，且在舱口范围以外按本章 6-1.3.6.4 的规定未进行平舱的专用舱。”

原 6-1.3.6 替换如下：

“6-1.3.6　散装谷物的装载

6-1.3.6.1　应进行一切必要且合理的平舱工作，把所有的谷物自由表面整平，并使谷物移动的影响减至最小。

6-1.3.6.2　在任何经平舱的满载舱中，应对散装谷物加以平整，以便使甲板和舱口盖下方的所有空间装满到可能的最大限度。

6-1.3.6.3　在任何未经平舱的满载舱中，应使散装谷物在舱口范围内装满到可能的最大程度，但在舱口范围以外可处于自然休止角位置，满载舱如属于下列类型之一可视为该类舱：

（1）该舱室在计算空档深度时考虑到因其设有添注管道、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，可不进行平舱；

（2）该舱室是本章 6-1.3.2.1（6）所定义的“专用舱”，此舱的两端可不进行平舱。

6-1.3.6.4　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。一个舱室如果是符合本章 6-1.3.2.1（6） 定义的“专用舱”，则该舱在此装载情况下可免除两端的平舱要求。

6-1.3.6.5　如在装有谷物的底层货舱之上不装散装谷物或其他货物，则舱口盖应加以紧固并经批准，并应注意用以紧固此舱口盖的总体装置和固定装置。

6-1.3.6.6　如散装谷物装载在关闭的不谷密的甲板间舱口盖的顶部，则此类舱口盖应用胶布条贴封舱盖板缝，或用舱盖布或隔垫帆布或其他适合装置，盖没整个舱口使其保持谷密。

6-1.3.6.7　装载后，部分装载舱的所有自由谷物表面应整平，除非该舱按本章 6-1.3.6.4 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。

6-1.3.6.8　底层货舱及其上的甲板间舱可以作为一个舱进行装载，但在计算横向倾侧力矩时，应适当考虑谷物流入底层舱的情况。

6-1.3.6.9　在经平舱后的满载舱、未经平舱的满载舱和部分装载舱内，均可设置纵向隔壁作为减少谷物移动的不利横向影响的一种装置，但应符合以下条件：

（1）隔壁为谷密，其结构应经同意；

（2）在甲板间舱内，从甲板延伸到甲板；

（3）在货舱经平舱的满载舱内，从甲板或舱口盖下边向下延伸至主甲板纵桁最低点以下 0.6m；

（4）在部分装载舱内设置纵向隔壁，则其范围应从谷物表面以上等于最大舱室宽度 1/8 的高度处，延伸至谷物表面以下的同样距离。”

国内航行海船法定检验技术规则

2026 年修改通报

第 6 篇　高速船

第 8 章　电气装置

新增第 10 节如下：

“第 10 节　船舶智能监控系统

8.10.1　船舶智能监控系统的相关术语和定义见第 4 篇第 2-1 章第 3 节。

8.10.2　所有高速船应配备船舶智能监控系统，包括新建船舶和现有船舶。其中：

（1）现有高速客船，其船舶智能监控系统的安装不迟于本修改通报生效后的的第一次定期检验完成。

（2）现有高速货船，其船舶智能监控系统的安装不迟于 2027 年 12 月 31 日完成。

（3）若高速船在规定安装截止日期之后一年内报废或永久性停止营运，经船舶检验机构同意，可免于安装船舶智能监控系统，并应在证书上备注。

（4）对于已安装监控系统的高速船，若该监控系统可实现本节所要求的船舶智能监控系统的功能[①]并满足 8.10.4 的要求，经同意，可不要求再配备本节所要求的船舶智能监控系统，但应在证书上备注。

8.10.3　对于新安装的船舶智能监控系统，应满足下列要求：

（1）船舶智能监控系统应满足本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版的要求。

（2）船舶智能监控系统的外壳防护等级和防爆类型，应与其安装处所相适应。

（3）高速客船的视频监控设备应覆盖本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》及其最新版中所要求的处所，高速货船的视频监控设备可仅覆盖该指南中所要求的驾驶室。

（4）视频监控设备应能清晰有效地探测并识别出监控目标的动作和状态，并能适应现场的照明条件。若处所环境无法满足清晰探测的要求，视频监控设备应具有夜视功能。

（5）船舶在安装船舶智能监控系统之前，应将船舶智能监控系统电气系统图和船舶智能监控系统布置图提交船舶检验机构审查批准。

8.10.4　船舶智能监控系统应能通过 4G、5G、卫星网络或其他通信方式将监控数据实时传送至岸基管理平台。若船舶航行水域超出通信信号覆盖范围，该系统应具备本地实时记录监控数据，并在船舶回到通信信号覆盖范围内及时将监控数据传送至岸基管理平台的能力。

8.10.5 安装船舶智能监控系统的船舶以及 8.10.2（4）中的船舶，船舶检验机构应在定期检验期间对所安装的监控系统的效用进行确认。”

[①] 船舶已安装的监控系统，应至少可实现本局《船舶智能监控系统技术指南（1.0）》对驾驶室应用场景中下列告警模型的监控、告警等要求：
（1）疲劳驾驶；
（2）航行中人员离岗；
（3）使用手机；
（4）视频监控设备异常；
（5）终端离线的监控要求。