

近期生效IMO公约、规则修正案、标准、导则清单

序号	决议号	决议名称	条款名称	生效日期	要求概要	船舶类型	船舶尺度	强制
1	MSC.201(81)	通过对经修正的1974年国际海上人命安全公约修正案	SOLAS第II-2章	2010-07-01	1、在第9.4.1.3.3之后补充认可的水雾喷嘴。 2、对经MSC31(63)次会议修正的第15条末尾一句进行了修改。	所有船舶	乘客 ≥ 12 的客船和总吨 ≥ 500 的货船	是
2	MSC.201(81)	通过对经修正的1975年国际海上人命安全公约修正案	SOLAS第三章	2010-07-01	1、对客船增加了配备婴儿救生衣的要求。对于航程少于24h的客船，要求配备乘客总数的2.5%的婴儿救生衣，航程超过24h，则要求为每个婴儿配备一件； 2、如成人救生衣设计不适合大尺寸人员（体重140公斤，腰围1750mm），则还应提供足够数量的适用这些人的救生衣。	所有船舶（除婴儿救生衣为客船外）	乘客 >12 和总吨 ≥ 500	是
3	MSC.201(81)	通过对经修正的1976年国际海上人命安全公约修正案	SOLAS第四章	2010-07-01	删除了涉及到1.6GHz示位标的内容。同时，关于极轨道卫星的相关定义已不能准确反映COSPAS-SARSAT提供的业务（COSPAS-SARSAT同时提供中轨道静止卫星服务），对相关文字也作了相应的修改。	所有船舶	乘客 >12 和总吨 ≥ 300	是
4	MSC.201(81)	通过对经修正的1977年国际海上人命安全公约修正案	SOLAS第五章	2010-07-01	考虑到海上置换压载水可能引起的盲区或水平视野的下降，新增了保持了望等措施。	所有船舶	LBP ≥ 55 且总吨 ≥ 150	是
5	MSC.206(81)	国际消防安全系统规则（FSS规则）修正案		2010-07-01	对整个第5章进行了修改，主要新增对控制装置的连锁要求，新增对CO ₂ 高压钢瓶的ISO参考标准、安全装置、安装后试验以及低压CO ₂ 灭火系统（如结构、压力试验和检验、安全阀、压力表和关闭阀、制冷装置、故障声响和视觉警报等）的要求	所有船舶	乘客 >12 和总吨 ≥ 500	是
6	MSC.207(81)	LSA规则		2010-07-01	对个人救生设备（包括救生衣、救生服及防暴服）的有关标准进行了全面修改。主要包括增加了婴儿救生衣的有关标准；对成人救生衣提出了适合大尺寸人员（体重140公斤，腰围1750MM）；救生衣及防暴服有关材料及性能标准；特别是提出了救生衣水上试验性能应根据“试验样衣”（Reference Test Device——RTD）进行评估的要求。	所有船舶上的救生设备		是
7	MSC.216(82)	通过对经修正的1974年国际海上人命安全公约修正案	附件2—第II-1章/第41、第55条	2010-07-01	（1）第41条末尾增加“客船所有舱室内均应有辅助照明，并清晰显示出口，照明时间不小于30分钟”的要求； （2）新增第55条机电设备的替代设计和布置要求。	所有船舶	乘客 ≥ 12 的客船和总吨 ≥ 500 的货船	是

8	MSC.216(82)	通过对经修正的1974年国际海上人命安全公约修正案	附件3—第II-2章“客船安全”	2010-07-01	主要涉及安全区域和安全中心的定义（第3.51、3.52条）、探测和报警（能够远端单独识别每一个探测器、触发探测器）（第7.2.4、7.5条）、控制烟气蔓延（安全中心与驾驶室可共用一个通风系统）（第8.2条）、火灾的限制（中庭的保护、安装在开敞甲板的烹调设备排气导管、载客超过36人客船主洗衣间的通风系统）（第9.2.2.6、9.7.5.1.2、9.7.6条）、围闭处所和开敞甲板的深油烹饪设备的灭火配备（第10.6.4条）、脱险通道（梯道环围直接出入口、脱险通道的标志）（第13.3.2.3、13.3.2.5.3条）以及新增第21条“海难阈值、安全返港和安全区域”（适用范围、目的、海难阈值的定义、支持安全返港所必需的系统、安全区域的功能和性能要求、用于医疗救助的替代处所等）、第22条“火灾后应保持运行的系统设计衡准”（适用范围、目的、所要求的各系统及其性能和功能要求等）、第23条“客船安全中心”（适用范围、布置和位置、设计、通信、安全中心设置的实施控制和监测的各安全系统的类型以及通风等）等有关规定。	客船	有关客船规定和第23条适用于所有客船；第21条和第22条适用于船长120m及以上或具有3个及以上主竖区的客船	是
9	MSC.216(82)	通过对经修正的1974年国际海上人命安全公约修正案	附件3—第三章	2010-07-01	1. 第4条第3款有关新颖救生设备或装置认可要求，改为主管机关应确保： 1) 设备应至少达到等效于SOLASIII和规则要求的安全标准，并按IMO制定的指南进行评估和试验； 2) 装置应按第38条成功地进行工程分析、评估和认可。 2. 新增C部分第38条替代设计和布置要求，规定了如果经替代设计和布置方法确定的船舶的救生设备和装置符合预期的相关要求并等效于SOLASIII安全标准，可以偏离SOLASIII/B部分规定的要求，并明确了按MSC.1/Circ.1212通函进行工程分析。	所有船舶	乘客≥12的客船和总吨≥500的货船	是
10	MSC.217(82)	通过国际消防安全系统规则（FSS规则）修正案		2010-07-01	主要涉及第9章固定式探火和失火报警系统（新增客船固定式探火和失火报警系统远距离和逐一识别每一探测器和手动报警按钮，且布置不能超过一个主竖区的要求）。		乘客≥12	是
11	MSC.246(83)	搜救作业中使用AIS搜救应答器（AIS-SART）的性能标准	全部	2010-01-01	该标准为新制订的AIS-SART标准，2010.1.1日及以后安装上船的AIS-SART需要满足该性能标准的要求。AIS-SART可以和以前的RADAR-SART互换。	所有船	2010.1.1日及以后安装的AIS-SART系统	是
12	MSC.247(83)	搜救作业中救生艇筏雷达应答器性能标准修正案	全部	2010-01-01	本性能标准是对IMO A.802(19)的修改，适用于2010年1月1日及以后安装上船的雷达应答器。主要修改内容为：天线极化方式应该是水平极化或圆形极化方式。	所有船	2010年1月1日及以后安装上船的雷达应答器	是
13	MSC.252(83)	综合航行系统（INS）性能标准修正案	全部	2011-01-01	对于在2011年1月1日及以后安装的INS，应不低于本决议所通过的性能标准；在上述日期之前安装的INS，应不低于MSC.86(70)决议通过的性能标准。 提出4个模块：模块A——综合航行信息要	所有船	总吨≥1502011年1月1日及以后安装的INS系	是

					求；模块B——基于任务相关结构的INS的操作/功能要求；模块C——报警管理要求；模块D——文件要求。对于所有的INS和INS内组合的每一个任务，以模块化概念来确定其应满足的性能。 允许INS替代SOLAS V/19要求的船载航行设备，只要： (1) INS满足相应设备的性能标准； (2) 相应设备性能标准中的相关任务，应满足本性能标准中规定的适用模块的要求。 工作站的设计、布局和布置应符合MSC/Circ.982《驾驶台设备和布置的人机工程学衡准的导则》的规定。		统	
14	MSC.255(84)	海上事故和事件安全调查国际标准和做法规则（事故调查规则）	全部	2010-01-01	海上事故和事件安全调查国际标准和做法规则（事故调查规则） (I & II部分为强制要求，第 III部分为建议性要求)	所有船	所有吨位	是
15	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	第 II - 1 章	2010-01-01	修改II-1/3-4船上应急拖带装置和程序的要求，规定所有船舶应配备适合于该船舶的特定应急拖带程序，并能利用船上的现有设备和布置，程序内容应符合MSC通函-船东/操作者编制应急拖带程序指南(MSC.1/Circ.1255)。 所有客船，不迟于2010年1月1日； 2010年1月1日及以后新建货船都应配备； 2010年1月1日之前建造的货船，建议于2010年及以后的第1次换新检验时发证，不迟于2012年1月1日。	客 船， 货船	乘客 ≥ 12 的客船和 总 吨 位 ≥ 500货船	是
16	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	登 离 船 设施	2010-01-01	要求船舶两舷提供用于在港和在与港口有关或引水操作的登离船措施，并符合规定的技术要求(待制定的“舷梯、引水员梯子的构造、安装、维护和检查/检验指南”)，所有登离船设备，应予以维护，保持其预期的可用状态，考虑有关安全负荷限制。钢丝需按III/20.4条予以维护。	客 船， 货船	乘客 ≥ 12 的客船和 总 吨 位 ≥ 500货船	是
17	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	第 II - 2 章	2010-01-01	(1) 第10条 灭火，新增4.1.5要求，明确在2010年1月1日以后的第一次计划中的坞检前，2002年7月1日之前建造船舶的机器处所和货泵舱固定式CO2灭火系统，应满足消防安全系统规则第5章2.2.2要求（设置两套CO2灭火系统释放控制装置）。 (2) 第19条 危险货物载运，仅文字修改。 (3) 第20条 车辆处所、特种处所和滚装处所的保护：修订了6.1.4，如果安装了固定式压力水雾系统，2010年1月1日及之后新建船舶的排水系统容量需满足新要求，2002年7月1日至2010年1月1日期间建造的船舶仍按原6.1.4要求(MSC.94(73)决议)。新增6.1.5，有封闭车辆处所、滚装处所和特种处所的所有船舶，排水孔防堵装置需满足待制定的相关指南，2010年1月1日之前建造的船舶需在2010年1月1日之后的第一次干坞检验时满足。	客 船， 货船	乘客 ≥ 12 的客船和 总 吨 位 ≥ 500货船	是

18	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	第三章	2010-01-01	(1) 6.2.2 雷达应答器改为搜救定位装置, 提出了搜救定位装置的配备要求。每艘客船和500GT及以上的货船每舷至少1套; 300-500GT货船至少1套。该装置应符合不低于IMO制定的性能标准 (MSC.247(83) (A.802(19) 及其修正案) 和 MSC.246(83) AIS SART性能标准建议)。该装置存放位置应确保迅速置于救生艇筏, 也可以每个救生艇筏直接配备1套这样的装置 (不包括船首的救生艇筏)。设置2套装置, 并配备自由降落救生艇的船舶, 其中1套装置应放在自由降落救生艇内, 另一套放置在驾驶台附近。 (2) 26.2.5款中原救生筏中配备雷达应答器改为配备“搜救定位装置”。	客船, 货船	乘客 ≥ 12 的客船和总吨位 ≥ 500 货船	是
19	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	第四章	2010-01-01	7.1.3修改为: 搜救定位装置能在9GHz频带或AIS特定频率工作	客船, 货船	乘客 ≥ 12 的客船, 总吨位 ≥ 500 货船	是
20	MSC.256(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案	附录	2010-01-01	客船安全证书的设备记录 (格式P)、货船设备安全证书的设备记录 (格式E)、货船无线电安全证书的设备记录 (格式R)、核能客船安全证书的设备记录 (格式PNUC) 和核能货船安全证书的设备记录 (格式CNUC) 中“搜救定位装置”更改为“SART (雷达应答器) 及 AIS-SART (自动识别系统搜救发信器)”, 2010年1月1日及之后第1次换证检验实施。	客船, 货船	乘客 ≥ 12 的客船和总吨位 ≥ 500 货船	是
21	MSC.257(84)	1974年国际海上人命安全公约修正案第XI-1章	全部	2010-01-01	新增第6条海上灾难和事故调查的附加要求, 旨在协调SOLAS I/21条要求。这种调查应符合IMO制定的“海上灾难或海上事故安全调查国际标准和推荐做法规则”。	客船, 货船	总吨 ≥ 300 货船总吨 ≥ 100 的客船	是
22	MSC.258(84)	1974年国际海上人命安全公约1988年议定书修正案	全部	2010-01-01	客船安全证书的设备记录 (格式P)、货船设备安全证书的设备记录 (格式E)、货船无线电安全证书的设备记录 (格式R)、货船设备安全证书的设备记录 (格式C) 中“搜救定位装置”更改为“SART (雷达应答器) 及 AIS-SART (自动识别系统搜救发信器)”, 2010年1月1日及之后第1次换证检验实施。	客船, 货船	乘客 ≥ 12, 总吨位 ≥ 500	是
23	MSC.259(84)	1994年国际高速船安全规则修正案	全部	2010-01-01	8.2 通信和14.6无线电装置, 雷达应答器改为搜救定位装置, 提出搜救定位装置的配备要求。与SOLAS 第三章修正案协调。	客船, 货船	客船和总吨 ≥ 300 的货船	是
24	MSC.260(84)	2000年国际高速船安全规则修正案	全部	2010-01-01	8.2 通信和14.7无线电装置, 雷达应答器改为搜救定位装置, 提出搜救定位装置的配备要求。与SOLAS 第三章修正案协调。	客船, 货船	乘客 ≥ 12 客船, 总吨 ≥ 300 的货船	是
25	MSC.261(84)	散货船和油船检验期间加强检验程序指南 (A.744(18)) 修	全部	2010-01-01	在附件A增加B部分—双舷侧散货船检验期间加强检验程序。源于IACS UR Z10.5, 基本一致, 但有少许差异, 如“防腐系统”定义中, 修正案仍然保留了“软涂层”的概念, 而在IACS UR Z10.5中已予以删除。在“特别检验时近观检验的最低要求”检	散货船, 油船	总吨位 ≥ 500	是

		正案			<p>验表“第3次特别检验”中，修正案要求为“最前面两舷边舱内普通横向框架肋骨的25%”，低于IACS UR Z10.5要求（“所有两舷边舱内普通横向框架肋骨的25%”）。</p> <p>5.6 检验计划会议5.6.1，在参加会议人员中，增加船长或“公司或船长指定的具有合适资格的代表”。附录12增加了对验船师监控测厚的程序要求。</p>			
26	MSC.262(84)	国际海运危险货物(IMDG)规则修正案	全部	2010-01-01	<p>该修正案是IMDG规则08版第34套修正案，主要修改内容：</p> <p>对引用MARPOL附则III的条文进行了协调性修订。</p> <p>对1.2章中IMDG中适用的相关定义进行了修订。</p> <p>对1.3章培训，将全章均为建议性，修改为仅1.3.4至1.3.7为建议性的。</p> <p>对2.9章“第9类—杂类危险货物和物品”修改为“杂类危险货物和物品（第9类）和环境危害物质”，增加了水生环境危害物质的判定方法等。</p> <p>对第3章 海洋污染物的定义修改为“适用于经修订的MARPOL73/78公约附则III的物质”，第3.5章增加了定量内货物(Excepted quantities)的定义，以及相应的包装、标志、积载、隔离等规定。</p> <p>第7章中 7.1.7.4.10对于第1类货物的装载和卸载操作程序以及装卸设备不会产生火花的要求；对第3类货物包装的闪点要求进行修订。</p>	装运危险货物货船	所有吨位	否
27	MSC.267(85)	国际完整稳性规则(2008 IS)	全部	2010-07-01	<p>在A.749(18)和MSC.75(69)的基础上，将完整稳性规则进行了结构重组。其中衡准部分分为Part A（强制性）和Part B（建议性）。Part A适用于货船、客船，并包含以下船舶的特殊要求或替代衡准：5000dwt及以上的油轮、装载木材甲板货的货船及装载散装谷物的货船。Part B适用于渔船、方驳、超过100m的集装箱船、近海供应船、特种用途船及移动式钻井平台。</p>	所有船	L≥24m	是
28	MSC.269(85)	1974SOLAS公约修正案	第II—2章 / 第1/9/10条	2010-07-01	<p>1，对2002年7月1日及以后，但2010年7月1日之前建造的船舶其通风导管应采用不燃材料。</p> <p>2，对耐火分隔开口上的保护，规定了2010年7月1日及以后安装上船的无门槛的门框结构的A级防火门底部间隙不超过12mm，而B级防火门底部间隙不超过25mm的要求；</p> <p>3，除载客超过36人客船的货物处所以外，通风导管应使用钢质或等效材料，对2010年7月1日及以后建造的船舶上的长度不超过2 m 且有效截面积不超过0.02 m²的短导管，如不采用钢质或等效材料，则应由阻热不燃材料建造，可以内外表面采用具有低播延特性的贴面材料，其发热值不超过45MJ/M²；</p> <p>4，对于厨房排气导管，要求在导管上端增设1个挡火闸。</p> <p>5，2010年7月1日及以后建造的载客超过36人的客船需要设置一个独立驱动或由主电源和应急电源供电的能够重新充装的空压机，并对呼吸器的容量作了规定。</p>	所有船	总吨≥500	是

29	MSC.269(85)	1974SOLAS 公约修正案	第II—1 章	2010—07—01	通过在SOLAS 第II—1章Reg.5中引用2008 IS Code Part A而使2008 IS Code Part A成为强制性要求		L≥24m	是
30	MSC.270(85)	1966载重线 公约1988议 定书修正案	全部	2010—07—01	通过在载重线公约Reg.1中引用2008 IS Code Part A而使2008 IS Code Part A成为强制性要求。		L≥24m	是
31	MSC.272(85)	救生设备规 则 (LSA) 修正案	全部	2010—07—01	1, 明确货船的救生艇乘员假定重量为82.5kg, 而客船救生艇保持75kg。用于货船和/或客船的救生艇, 应清楚标识; 2, 自由降落救生艇的承载容量以平均乘员质量82.5kg计算, 以确保提供座位, 不会妨碍推进或任何救生艇设备的操作。为避免降落过程中的人员损害, 规定座位形式(不可折叠型)、尺寸包括坐板与靠背之间的角度、永久固定、座位表面、形状、坐垫(包括背部)及其厚度、护头侧垫、前后座位距离, 以及安全带等要求; 3, 救助艇及充气式救助艇的平均乘员假定重量改为82.5kg。		公约船	是
32	MSC.273(85)	国际船舶安 全管理规则 (ISM) 修 正案	全部	2010—07—01	1, 对ISM 中的1.2、 5.1.5、 7、 8.1、 9.2、 10.3作了修改。 2, 特别对 12.1 规定船岸内审周期不超过12个月, 但例外情况可延长不超过3个月; 3, 新增SMC证书有效期规定: 1) SMC证书到期之后进行换证审核, 新证书有效期自换证审核完成之日起到自原证书到期日起不超过5年的日期有效(小于5年); 2) 完成换证审核, 新证书不能签发或签发后不能送上船的情况下, 可以在原证书上签注不超过5个月有效期。3) 船舶在SMC到期时所在的港口无条件进行换证审核, 可签署一水航行的展期, 并不能超过3个月。		乘客>12总 吨≥500	是
33	MSC.274(85)	救生设备试 验 建 议 案 (MSC.81 (70) 修正 案	全部	2010—07—01	为协调LSA规则的救生艇乘员假定重量改变, 救生设备试验建议案(MSC81(70))涉及乘员假定重量的条文均作出相应的修正。			是
34	MEPC.176 (58)	经 修 订 的 MARPOL 附 则VI	全部	2010—07—01 2012—01—01 2015—01—01 2020—01—01	MARPOL附则VI文本全面修订, 修订内容主要涉及: 补充定义、增加排放技术试用船舶的免除条件、消耗臭氧物质系统的记录、修订和补充柴油机NOx排放Tier I、II、III标准、修改燃油硫含量标准、补充对产生VOC物质的船舶的VOC管理计划、燃油可获得性的相关要求等。其中: (1) 柴油机NOx排放标准分如下3个层次: Tier I: 即现行全球区域标准, 适用于2000.1.1—2010.12.31建造船舶上的柴油机; 以及1990.1.1—1999.12.31建造船舶上的单缸排量 ≥ 3 90l且输出功率 >5000 kW的柴油机; Tier II: 全球区域标准, 适用2011.1.1及以后建造船舶上的柴油机; Tier III: 排放控制区(ECA)标准, 适用于2016.1.1及以后建造船舶上的柴油机; 在ECAs外航行时, 可按Tier II标准排放。 (2) Sox排放标准:	所 有 船 舶	所有吨位	是

					燃油硫含量全球顶限 (Global Cap) : - 4.50%, 2012年1月1日前; - 3.50%, 2012年1月1日或以后; - 0.50%, 2020年1月1日或以后; 对上述0.50%的标准, 到2018年IMO将审议确定该燃油的可获得性。如果结论为不可行, 该标准将推迟至2025.1.1生效实施。 燃油硫含量区域标准 (regional standards) : 在ECAs内: - 1.50%, 2010年7月1日前; - 1.00%, 2010年7月1日或以后; - 0.10%, 2015年1月1日或以后; (3) VOC管理计划需主管机关批准。			
35	MEPC.177(58)	2008年NO _x 技术规则	全部	2010-07-01	根据经修订的MARPOL附则VI文本, 对NO _x 技术规则全面修订。主要纳入原先的统一解释内容, MEPC.132(53)通过的修正案内容、修改台架试验条件、排气量计算公式、补充直接测量和检测方法要求、新增现有柴油机NO _x 排放检验发证要求。该修订文本将影响到EIAPP证书的格式、台架试验条件和程序、计算验证公式及计算机软件(如有)等。	所有船舶	所有吨位	是
36	MEPC.180(59)	经修订的MARPOL附则VI的HSSC检验导则修正案	全部	2010.7.1	着重对VOC控制检查内容以及船舶焚烧炉和蒸气排放控制系统的相关部分做了修订: 增加VOC plan的检查、对书面的燃油转换操作程序检查、采用直接测量和检测方法的操作手册检查、ODS记录簿、现有柴油机NO _x 追溯要求的检查、NO _x 后处理装置的检查; 同时删除对焚烧炉装置的相关部分检查。	所有船舶	400总吨及以上	是
37	MEPC.181(59)	经修订的MARPOL附则VI港口国检查导则	全部	2010.7.1	根据以MEPC.176(58)决议通过的经修订MARPOL附则VI, 对其港口国检查导则进行相应的修改。	所有船舶	所有吨位	是
38	MEPC.184(59)	经修订的废气清洁系统导则	全部	2010.7.1	在MEPC.170(57)决议的基础上补充了经修订的MARPOL附则VI中所有不同燃料硫含量对应于硫化物等效排放比率的值 (SO ₂ /CO ₂ (%)); 同时将原“SECA”定义应改为“ECA”; 对方案B体系下的发证、EGC装置能力的验证文件要求、对pH值的检测以及其他等效NO _x 测量仪器等条款进行修订。	所有船舶	所有吨位	否
39	MEPC.185(59)	VOC管理计划制定导则	全部	2010.7.1	根据经修订的MARPOL附则VI第15条要求, 每艘原油油船应备有主管机关批准的VOC管理计划。因此IMO制定了“VOC管理计划制定导则”。该导则主要包括: VOC计划目的、应考虑的内容、负责人员职责、培训等	原油油船	所有吨位	否
40	MEPC.182(59)	确定符合经修订的MARPOL附则VI的燃油取样导则	全部	2010.7.1	根据经修订的MARPOL附则VI相关要求, 对燃油取样导则做相应修改。主要包括: 取样方法、取样部位、样品的封存和处理等。	所有船舶	所有吨位	否
41	MEPC.183(59)	经修订的船上残余燃油硫含量监测导则	全部	2010.7.1	根据经修订的MARPOL附则VI相关要求, 对船上残余燃油硫含量监测导则做相应修改。主要修改了三年滚动平均值的检测和计算要求。	所有船舶	所有吨位	否

42	MEPC.179 (59)	有害材料清单制定导则	全部	没有强制生效日期	导则主要包括新船有害材料清单的制定程序以及现有船有害材料清单的制定程序。有害材料清单包括三个部分：Part I 船舶结构或设备包含的材料、Part II 操作过程中产生地废弃物、Part III 物料。新船有害材料清单的制定应在设计和建造阶段完成，包括： 1) 有害材料信息的收集、2) 有害材料信息的应用和分析、3) 清单的准备（填写标准格式） 对于新船，只需填写有害材料清单第一部分Part I，即船舶结构和设备所含有害材料。现有船有害材料清单Part I制定简介，包括：1) 收集船舶的文件资料、2) 分析和确定调查范围、3) 制定近观/取样检查计划、4) 近观/取样现场检查、5) 制定清单第一部分Part I。	所有船舶	所有吨位	否
43	MEPC.178 (59)	香港国际安全与无害环境拆船公约满足拆船能力的生效条件计算方法	全部	没有强制生效日期	“拆船能力”的计算方法，即各签约国过去10年的“年拆船量”，应参考LRFP年度出版物数据，以总吨位计；各国“最大年拆船量”取各国过去10年间最大值。	所有船舶	所有吨位	否

近期生效IACS清单

决议名称（版本）	通过日期	生效日期	IACS要求概要	适用范围
UR M69 Qualitative Failure Analysis for Propulsion and Steering on Passenger Ships/ New June 2008	2008-06-23	2010-1-1	制定了关于“客船推进和操舵系统失效的定性分析”的统一要求	2010.1.1及以后签订合同的客船
UR M35 Alarms, remote indications and safeguards for main reciprocating I.C. engines installed in unattended machinery spaces/ Rev.5 Aug.2008	2008-08-28	2010-1-1	对柴油机检测参数表中为电子控制柴油机的共轨燃油和伺服滑油压力监控制定新要求，均为低值报警。	1) 2010.1.1及以后申请认证的柴油机2) 安装在建造合同为2010.1.1及以后的新船上的柴油机
UR M36 Alarms and safeguards for auxiliary reciprocating internal combustion engines driving generators in unattended machinery spaces/ Rev.3 Sep.2008	2008-09-22	2010-1-1	由于UR 35(Rev.5)的修改，此统一要求也对共轨燃油和伺服滑油压力提出监控要求以及表格形式作出相应修改，均为低值报警。	1) 2010.1.1及以后申请认证的柴油机2) 安装在建造合同为2010.1.1及以后的新船上的柴油机
CSR Tanker Rule Change Notice No.1 for 1 July 2008 consolidated edition/ RCN No.1 for 1 July 2008 consolidated edition	2009-1-28	原定2009-07-01，现根据工业界反馈，推迟执行，具体日期待定	对第4、8、9、10节以及附录C进行了修改，共计条文25条，涉及：加强筋、主要支撑构件与加强筋连接强度、板、槽形舱壁、主要支撑构件等有关要求。	CSR油船
UI SC233 LSA Code lifeboat exterior colour/ New Feb 2009	2009-2-24	2010-7-1	对LSA规则中救生艇外部颜色的要求作出统一解释，'Highly visible colour'只包括强彩色，白色、灰色等非彩色不再允许	SOLAS公约船
UI SC228 Machinery shutoff arrangements - Oil mist detector arrangements	2008-12-22	2010-1-1	在“对高速机进行报警和停机”处，UIsc228和M10有点不一致，UIsc228没有要求报警	1) 2010.1.1及以后申请认证的柴油机2) 安装在建造合同为2010.1.1及以后的新船上的柴油机

UI SC227 The dedicated seawater ballast tanks in SOLAS Chapter II-1(Regulation 3-2)/ New Jan 2009	2009-1-8	与 SOLAS II-1, 3-2.1 执行日期相同	对SOLAS II-1章A-1部分, 3-2条中的专用压载舱的定义作出了解释, 以方便PSPC被统一执行。	1998年7月1日或以后建造的SOLAS公约油船和散货船?
UR P4 Production and Application of Plastic Pipes on Ships/ Rev.4 Dec 2008	2008-12-22	2010-1-1	考虑到制造过程当中各国家对静态压力试验的要求可能与本UR所要求的“制造厂应对每只管子和配件应做不少于1.5倍标称压力试验”的要求不一致, 对船用塑料管的制造和应用中静态压力试验进行了修改, 在P4.5.4条款中增加了替代措施“对于非手工糊制的管子, 该试验可根据制造国家的标准要求来做”, 该修订同时也是为了协调P4.3和P4.5.4的一致性。另外增加了P4.5.7要求, 强调了船级社的自主权, 即可要求对每只管子做试验。	所有船; 生效日后提交型式认可的产品
UR G3 Liquefied gas cargo and process piping/ Rev.3 Dec 2008	2008-12-19	2010-1-1	修改了液化气船上阀和货泵的原型试验程序要求 (G3对应的IGC规则第5章, CCS液化规范完整纳入IGC规则, G3修改纳入规范, 导致规范与法规不一致的问题)	1) 2010.1.1及以后申请测试的管道组件和泵 2) 安装在建造合同为2010.1.1及以后的新船上的管道组件和泵
UR Z10.3 Hull Surveys of Chemical Tankers/ Rev.10 Dec 2008	2008-12-02	2010-1-1	此次修改的目的是使其与UR Z10.4相协调	化学品船
UR M10 Protection of internal combustion engines against crankcase explosions/Rev.3	2008-9	2010-1-1	细化了在曲拐箱油雾探测器故障时, 公约SOLAS Regulation II-1/27.5对主机和辅机油门自动切断装置的如下要求: 对低速机要求报警及减速 对高速机进行报警和停机 同时增加了对轴承温度监控对以上报警、减速及停机的要求。	1) 2010.1.1及以后申请认证的柴油机 2) 安装在建造合同为2010.1.1及以后的新船上的柴油机
UR W11 Normal and higher strength hull structural steels/ Rev.7/Corr.1 Feb 2009	2009-2-16	即日生效	勘误性修改	所有船; 生效日及以后的产品
PR15 Procedure for reporting lists of ships and companies issued with certification in accordance with the ISM Code/ Del Mar 2009	2009-3-26	即日生效	根据GPG66的决定, 各家将不再向秘书处报ISM相关数据。	XXX
PR 26 Procedure for reporting the number of ships issued with certification in accordance with the ISPS Code/ Del Mar 2009	2009-3-26	即日生效	根据GPG66的决定, 各家将不再向秘书处报ISPS相关数据。	XXX
PR 10 Procedure for Training and Qualification of ISM Code Auditors / Rev.4 Feb 2009	2009-2-6	即日生效	在09年2月PR 10A出版后, 不再是IACS成员社机密文件	XXX
PR 10A IACS MODEL COURSE FOR TRAINING ISM CODE AUDITORS / Rev.4 Feb 2009	2009-2-6	即日生效	不再是IACS成员社机密文件	XXX
FINNISH-SWEDISH ICE CLASS RULES 2008			芬兰海事局发来了芬兰-瑞典冰区规范2008版, 将于2008年12月15日起生效, 适用于2010年1月1日签订建造合同的船舶, 也可自愿适用于生效日以后签订建造合同的船舶。	2010年1月1日签订建造合同的船舶, 也可自愿适用于生效日以后签订建造合同的船舶。

UR Z23 Hull Survey for New Construction/ Rev.2 Apr 2009	2009-4-14	2010-7-1	要反映了QC在对该UR进行可审核性评估后提出的意见，此外还明确和补充了一些要求	2008.1.1或以后签订建造合同的船舶
UI SC234、LL76、MPC96 Initial Statutory Surveys at New Construction/ New Apr 2009	2009-4-14	2010-7-1	对IMO决议A.997(25)关于新建船舶初次法定检验的要求（UR Z23未涵盖部分）做了统一解释	2010.7.1及以后签订建造合同的船舶
UR Z7 Hull Classification Surveys/ R16, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	所有船
UR Z7.1 Hull Surveys for General Dry Cargo Ships/R6, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	普通干货船
UR Z7.2 Hull Surveys for Liquefied Gas Carriers/R2, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	液化气船
UR Z10.1 Hull Surveys of Oil Tankers/R16, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	油船
UR Z10.2 Hull Surveys of Bulk Carriers/R27, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	散货船
UR Z10.3 Hull Surveys of Chemical Tankers/R11, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	化学品船
UR Z10.4 Hull Surveys of Double Hull Oil Tankers/R7, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	双壳油船
UR Z10.5 Hull Surveys of Double Skin Bulk Carriers/R9, Nov 2007	2009-3-18	2010-7-1	使之要求协调一致。	双舷侧散货船
UI SC232 Steam Boilers and Boiler Feed Systems/ New May 2009	2009-5-13	2010-1-1	对SOLAS Reg. II-1/32.4 - Steam boilers and boiler feed systems做了统一解释	2010.1.1及以后签订建造合同的船舶
UI COLREG3 Interpretation to COLREG 1972 Annex 1, Section 3 (b)/ Rev.1 May 2009	2009-5-26	2010-1-1	使其与IMO MSC.1/Circ.1260相一致	避碰规则适用的船舶，且船长在20米级以上的机动船。
UR E20 Installation of electrical and electronic equipment in engine rooms protected by fixed water-based local application fire-fighting systems (FWBLAFFS)/ Rev.1 June 2009	2009-6-22	2010-6-22之前	对位于固定式水基灭火系统所保护的区域和暴露在水雾下的相邻区域中的电气和电子设备，其防护等级可以降低到IP44以下，条件是有合适的证据表明其适用性并经船级社批准。由于该版本未明确声明执行日期，按默认程序，应在通过后一年内执行，即2010年6月之前。	所有船；生效日及以后生产和安装上船的产品
UI SC163 Emergency fire pumps in cargo ships sea suction and sea valve/ Rev.2 Sept 2009	2009-9-15	2010-1-1	根据MSC.1/Circ.1314的要求，更正了对货船应急消防泵排量的要求。	2010年1月1日及以后签订建造合同的SOLAS公约船，1000总吨以上客船除外。
UI SC35 Fixed Fire Detection and Fire Alarm System/ Rev.2 Sept 2009	2009-9-24	2010-7-1	此次修改更好地反映了FSS Code, Ch. 9, 2.2 Sources of power supply的实质内容，新的全面解释主要有两层意思： 1. 为了保证固定探火及报警系统电源的连续性，两路独立的电源在切换时不应该导致系统失电，可用蓄电池临时供电来保证； 2. 蓄电池或应急配电板可作为该条款中要求的应急电源来使用。	2010年7月1日及以后批准的SOLAS公约船的探测和报警系统

UR W13 Thickness tolerances of steel plates and wide flats/ Rev.4 Oct 2009	2009—10—2	2011—1—1	1.要求一组临近板的平均测量厚度等于或大于钢板的名义厚度; 2.定义了平均厚度和测量位置; 3.规定如果钢板在钢厂未进行喷砂清理或预处理,船厂应在储藏和操作过程中采取足够的预防措施,以确保钢板在船舶建造前保持平均厚度。 4.当船厂使用零负公差时,即Class C of ISO 7452,可允许其保持目前的记录程序。 该修改版适用于2011年1月1日及以后签订建造合同,且申请钢板产品证书的船舶。	适用于2011年1月1日及以后签订建造合同和2011年1月1日及以后申请钢板产品证书的船舶。
REC39 (Rev.3?Mar?2009) Safe Use Of Rafts Or Boats For Survey	2009—3—18	XXX (IACS 建议,无生效日期,以下同)	删除了验船师乘坐小筏开展货舱检验中不切实际和有风险的做法。	
REC95 (Corr.1 Mar 2009) Recommendation for the Application of SOLAS Regulation V/15 Bridge Design, Equipment Arrangement and Procedures (BDEAP)	2009—3—4	XXX	勘误	同SOLAS Chapter V
REC104 (New?Mar?2009) Qualification scheme for welders of steels	2009—2—17	XXX	对钢材焊工的资格认证体系做出指导。	
REC105 (New?Mar?2009) Qualification scheme for welders of aluminium alloys	2009—2—18	XXX	对铝合金焊工的资格认证体系做出指导。	
REC106(new Jul 2009) IACS Guideline for Rule Development Ship Structure	2009—7—13	XXX	对如何制定规范作出了指导	
REC107(New) Guidance for Application of Vertical Contract Audits/ New Sept 2009	2009—9—23	XXX	将原内部信息1127更名为REC107(NEW Sept 2009),原1127随即删除。	IACS成员
1127 (Del) Guidance for Application of Vertical Contract Audits/ Del Sept 2009	2009—9—23	XXX	将原内部信息1127更名为REC107(NEW Sept 2009),原1127随即删除。	已取消
REC 109 Acceptance criteria for cargo tank filling limits higher than 98%/ New Oct 2009	2009—10—8	XXX	建议在何种标准下液货舱装载率可超过98%的上限。	同IGC Code
Rec.110: Guideline for Scope of Damage Stability Verification on new oil tankers, chemical tankers and gas carriers	2009—11—20	XXX	关于新的液货船破损稳性校核,就人员资格、校核范围、假定、文件资料、操作限制、装载特性、KG/GM限制曲线、稳性软件、如何进行分析计算、最后浸水阶段等方面要求做出了规定。	2010年1月1日及以后签订建造合同的油轮、化学品船和气体运输船,但有可能根据其影响再做修改。
PR8 (Rev.0 Corr.1 Dec.09) Procedure for Responding to Port State Control	2009—12—3	2009—7—1	PR8中引用了PR9的要求,但PR9最新修改内容(原Section 11内容变更为Annex 3)未反映在PR8中,因此对PR8作了编辑性修改。	由于此版本是Rev.0的勘误,因此适用范围同上一版。
UR W22(Rev.5 Dec.09) OFFSHORE MOORING CHAIN	2009—12—1	2011—7—1	对R5级别的高强度锚链和无档锚链提出了新要求; 对初次认可试验时的断裂韧性测试	该修改版适用于2011年7月1日及以后签订建造合同的海上设施和单点系

			<p>如CTOD测试，目前已规定了可接受值并涵盖了铸锻件附件。新的UR要求对各种特殊情况（如CTOD值与设计因数有关）均作了考虑并规定了相应的允许值，这样，在基于强度和厚度均增加的基础上，夏氏冲击韧性和断裂韧性之间能够建立起联系，使得生产厂家在质量控制过程中，可以将V型冲击试验作为检测韧性的方法。</p>	<p>泊装置，和2011年7月1日及以后申请发证的锚链及附件。</p>
--	--	--	---	-------------------------------------