

国家标准
轮机日志和车钟记录簿
(征求意见稿)
编制说明

标准起草组

2021 年 1 月

目 录

一、工作简况.....	2
二、标准编制原则和强制性国家标准主要技术要求的依据.....	4
三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况.....	12
四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析..	13
五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据.....	13
六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由.....	14
七、与实施强制性国家标准有关的政策措施.....	14
八、是否需要对外通报的建议及理由.....	14
九、废止现行有关标准的建议.....	14
十、涉及专利的有关说明.....	15
十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录.....	15
十二、其他应当予以说明的事项.....	15

一、工作简况

（一）任务来源。

根据国家标准化管理委员会“关于下达《内河助航标志》等8项强制性国家标准制修订计划的通知”（国标委发〔2019〕39号）和交通运输部“关于下达2020年交通运输标准化计划（第一批）的通知”（交科技函〔2020〕389号）的要求，国家标准《轮机日志和车钟记录簿》（GB 18436—2001）的修订由交通运输部提出并归口，委托交通运输航海安全标准化技术委员会进行流程管理，标准计划编号为20193456-Q-348。

标准修订由2001版标准主编单位交通运输部科学研究院牵头承担，参与单位包括广东海事局、武汉理工大学、中远海运特种运输股份有限公司。

（二）主要起草人及所在单位。

本标准主要起草人为王伟、龚斌、徐合力、辛剑、梁杰、颜辉健、田林、甘念重、汪炜、王枣、李怡莹、高岚、尹志生、黄秀文、石欣。分工如下：

表1 主要起草人及其工作情况

姓名	单位	分工
王伟	交通运输部科学研究院	标准修订总负责人，制定标准编写框架，负责各章节技术内容和修订依据确认
龚斌	广东海事局	标准修订技术负责人，负责原标准技术内容适应性评估和修订依据确认
徐合力	武汉理工大学	标准修订技术负责人，负责电力推进船轮机日志技术内容编制和依据确认
辛剑	广东海事局	参与原标准技术内容适应性评估和修订依据确认
梁杰	中远海运特种运输股份有限公司	参与电力推进船轮机日志技术内容编制和依据确认
颜辉健	广东海事局	参与电力推进船轮机日志技术内容编制和依据确认
田林	交通运输部科学研究院	负责车钟记录簿内容评估和确定
甘念重	武汉理工大学	参与内燃机船轮机日志的确认
汪炜	交通运输部科学研究院	负责标准编写和编制说明的整理

姓名	单位	分工
王 枣	广东海事局	参与车钟记录簿内容评估和确定
李怡莹	交通运输部科学研究院	参与标准编写和编制说明的整理
高 岚	武汉理工大学	参与标准编写和编制说明的整理
尹志生	武汉理工大学	参与电力推进船轮机日志的确认
黄秀文	中远海运特种运输股份有限公司	参与电力推进船轮机日志技术内容编制和依据确认
石 欣	交通运输部科学研究院	参加标准调研和技术内容确定讨论

（三）起草过程。

为了确保标准内容的科学、合理、协调、可行，项目组开展了如下工作：

2016年6月，交通运输部科学研究院（以下简称交科院）在北京组织召开专家咨询会，按照交通运输部关于国家强制性标准精简整合评估的工作要求，对《轮机日志和车钟记录簿》（GB 18436—2001）的适应性进行评估，提出了修订标准的精简整合结论，并明确主要修订内容为补充电力推进船轮机日志要求。

2018年，交通运输部海事局船舶监督处向广东海事局下达任务，正式开展GB 18436—2001修订研究。广东海事局、武汉理工大学组成联合项目组，根据当前船舶发展趋势，赴中远海特、中远海散、中海油服、粤海铁路轮渡公司、中国能源运输公司，根据调研及走访有关船公司资深轮机长，提出标准修订草案初稿，并与交科院进行了讨论和交换意见。

2019年3月，交科院正式向部海事局船舶监督处汇报了启动强制性国家标准GB 18436—2001修订的工作计划，联合广东海事局、武汉理工大学、中远海运特种运输股份有限公司组成了标准起草组，正式启动标准修订工作。

2019年4月，标准起草组向交通运输航海安全标准化技术委员会提交了关于修订GB 18436—2001的立项申请。4月28日，经交通运输部同意，正式提交国家标准化技术委员会进行国家标准立项评估。

2019年5月至11月，编写组开展补充调研，采用函询方式，对标准草案进行专家咨询，共发放调研函7份，重点针对7个不同运输企业的不同船型，回

复意见 7 份，并做了相应处理。期间，标准起草组特别邀请广州京海航运有限公司、中国能源运输公司专家对电力推进船轮机日志专题研讨，根据专家反馈意见进一步完善标准草案。

2019 年 12 月 26 日，标准起草组在武汉召开《轮机日志和车钟记录簿》（GB 18436-2001）修订草案专家审查会，来自长江海事局、全国内河船标委会等单位的专家对标准修订草案进行了审查。12 月 31 日，国家标准委正式下达了标准修订计划（国标委发〔2019〕39 号）。

2020 年 1 月至 10 月，标准起草组克服新冠疫情困难，赴山东、广东、广西、辽宁等地对原标准内容适应性、电力推进船轮机日志等内容进行了调研、讨论，形成了标准征求意见稿初稿及编制说明，并在 10 月底在广东进一步明确了修订重点。

2020 年 11 月 6 日，标准起草组经部海事局船舶监督处同意，通过交通运输航海安全标委会组织，在北京召开了征求意见稿专家咨询会。会议明确了按照《海员培训、发证和值班标准国际公约（STCW 公约）》以及国内海事管理有关要求，对本标准适用范围中“500 总吨以上”船舶修改为“500 总吨或总功率 750kW 以上”船舶，以满足增加电力推进船舶的管理要求。

2021 年 1 月，编制组根据海事主管部门及此前专家咨询会意见，对征求意见稿初稿进行了完善，形成了征求意见稿和编制说明，面向社会公开征求意见。

二、编制原则和强制性国家标准主要技术要求的依据及理由

（一）标准修订原则。

1. **立足现状。**标准修订应充分考虑货运船舶发展的情况，特别是针对内燃机船和电力推动船的差异、船用电子化记录仪发展等情况，轮机日志、车钟记录簿等船舶文书要适应目前国内船舶的实际情况和发展趋势。

2. **全面适用。**应在全面调研了解现有轮机日志和车钟记录簿的使用情况，完善不足，应严谨、全面、科学，具有强制执行的可操作性和适用性。

3. **协调统一。**标准的主要技术内容，要符合相关国际公约、我国法律法规和强制性国家标准的要求，并与相关的推荐性国家标准和推荐性行业标准做好

协调和衔接。

（二）确定标准内容的依据。

本标准的修订主要依据国际海事组织（IMO）《国际海上人命安全公约》（SOLAS 公约）、《国际防止船舶造成污染公约》（MARPOL 公约）、《海员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW 公约）等对轮机日志、车钟记录簿记录、管理的有要求和技术内容，我国交通运输部海事局的相关规范性文件的最新规定，并充分与国家强制性标准《航海日志》（GB 18093）衔接，充分参考目前我国沿海地区主要船舶运输企业对船舶文书使用和管理的具体要求。

本标准遵循 GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》框架编写，包括范围、规范性引用文件、术语和定义，以及标准主要内容。

（三）修订的主要内容。

本标准代替 GB 18436—2001《轮机日志和车钟记录簿》。与 GB 18436—2001 相比，主要技术变化如下：

表 2 规范编制修订情况一览表

序号	章节	主要修改情况
1	1 范围	增加了以电动机作为主机的货船。 “500 总吨以上”修改为“500 总吨或总功率 750kW 以上”
2	2 规范性引用文件	章节名称由“引用标准”修改为“规范性引用文件”。 按照现标准内容修改了规范性引用文件。
3	3 术语和定义	增加了“术语和定义”。 以 2001 年版标准和 GB/T 7727.1《船舶通用术语 第1部分：综合》为基础，明确了轮机日志、车钟记录簿、内燃机船、电力推进船的术语和定义。
4	4 轮机日志	增加了电力推进船轮机日志的记载内容（见4.1.2）。 增加了船舶采用电子方式记录轮机日志的保管要求（见4.3.6）。 更改了轮机日志封面、第V页~第VI页的格式版面要求（见4.4.2和4.4.8，2001版的图1和3.4.2.7）。 删除了轮机日志的制作、登记和签发规定（见2001年版的3.3）。
5	5 车钟记录簿	删除了车钟记录簿的制作、登记和签发规定（见 2001 年版的 4.3）。
6	附录	更改了附录A轮机日志格式版面样式，将2001年版标准中涉及轮机日志格式版面样式的内容以及2001年版附录A进行了整合，并补充了电力推进船轮机日志的格式版面样式。（见附录A，2001年版的

序号	章节	主要修改情况
		附录A) 增加了附录B车钟记录簿格式版面样式,将2001年版标准中涉及车钟记录簿格式版面样式的内容进行了整合。

(四) 修订主要内容的依据及理由。

本标准具体修订内容说明如下：

1. 标准范围。

标准的适用范围修改为“适用于所有中国籍国际航行和 **500 总吨或总功率 750kW 以上**沿海航行的以内燃机作为主机**或电动机作为主机**的货船”。

随着船舶技术的发展，目前以电动机作为船舶主推进动力的电力推进船已越来越普遍，运营规模也不断增大。GB 18436-2001《轮机日志和车钟记录簿》主要适用于以内燃机为主机的货舱，没有规定电力推进船轮机日志，造成目前国内电力推进船轮机日志记载内容标准不统一，格式差别大，给各船运公司的使用和国家海事主管部门检查监管工作带来了极大不便。根据 GB 18436-2001 强制性标准精简整合结论，本次修订工作的重点为增加以电动机作为主机货船的轮机日志要求。同时，按照《海员培训、发证和值班标准国际公约》有关规定，增加与 500 总吨等同的总功率 750kW 的船舶要求，进一步明确对电力推进船舶的管理，该规定与《中华人民共和国海船船员适任考试、评估和发证规则》

2. 规范性引用文件。

章节名称根据 GB/T 1.1 的编写规则由“引用标准”修改为“规范性引用文件”。

根据修订标准的主要技术内容，增加了 GB/T 7727.1《船舶通用术语 第 1 部分：综合》，并将 GB 18093《航海日志》改为不注日期的规范性引用，其引用内容主要为：

(1) GB/T 7727.1 船舶通用术语 第 1 部分：综合。

主要引用该标准中内燃机船、电力推进船两个术语。

(2) GB 18093 航海日志。

引用此标准关于正午报告的有关记录要求。

3. 术语和定义。

为更好的理解本标准，以 2001 年版标准和 GB/T 7727.1《船舶通用术语 第

1 部分：综合》为基础，明确了轮机日志、车钟记录簿、内燃机船、电力推进船的术语和定义。

(1) 轮机日志。

由 2001 年版标准 3.1.1 改写形成。

(2) 车钟记录簿。

由 2001 年版标准 4.1.2 改写形成。

(3) 内燃机船、电力推进船。

规范性引用 GB/T 7727.1《船舶通用术语 第 1 部分：综合》相应的术语和定义，调整了该术语英文表述方式。

4. 轮机日志。

本章将 2001 年版中的第 3 章轮机日志，按照记载内容、记载要求、保管要求、格式版面要求和印刷制作要求进行了编辑性修改。

(1) 内燃机船记载内容。

将 2001 年版标准 3.1.4 的内容整理至 4.1.1 内燃机船，并结合实际情况进行了调整。

- 将主机控制方式调整至值班记事中记载。
- 增加了扫气温度（℃）。
- 简化了副机设备工作时间，增加了造水机工作时间（h）。
- 明确了锅炉状态包括废气锅炉的蒸汽压力（MPa）、燃油锅炉的蒸汽压力（MPa）和热油锅炉的进口、出口热油温度（℃）。
- 增加了主机减速箱油温（℃）。
- 将原标准中的“机油”统一修改为“滑油”。

(2) 电力推进船记载内容。

增加了 4.1.2 电力推进船的轮机日志记载内容，包括主发电机组、推进系统、燃料润料记录、设备工作时间、锅炉、环境温度、正午报告、值班记事、部门记事。分为左页、右页。

——左页主要记录主发电机组、推进系统的运行状况（部分参数）

“主发电机组”是指船舶航行中给电力推进装置提供电力的主发电柴油机，据调研，国内的电力推进船一般有 4-6 台主发电机组。

- 左列的 1、2、3、4、5、6 分别指 6 台主发电机组；
 - “班次”，指值班期间记录轮机日志的次数，据调研，国内现有电推船舶均为无人值班机舱（AUTO-0 级），每 24 小时只需要巡回检查记录 2 次可满足安全要求，即 00—12 时记录一次，12—24 时记录一次；
 - “负荷”，指主发电柴油机工作时的负荷；
 - “气缸排气温度”是指主柴油机工作时每个缸的排烟温度，排烟温度是体现柴油机工况的主要参数之一。横行的“1、2、3……12”是指主柴油机的 12 个气缸，通过调研，电推船舶主柴油机通常在 8~12 缸；
 - “增压器温度”是指废气流经主发电柴油机增压器的温度，“进口”是指废气进入增压器的温度，“出口”是指废气流出增压器的温度；通过记录废气进出主发电柴油机增压器的温度，可以判断增压器的工作状况；
 - “增压器转速”是指主发电柴油机工作时的增压器实际转速，是体现主发电柴油机及增压器工况好坏的重要参数；
 - 增压器滑油压力是增压器润料滑油的压力；
 - “扫气压力”是指主发电柴油机的增压空气压力，此参数是体现柴油机增压器工况和进气量的主要参数；
 - “扫气温度”是指主发电柴油机的增压空气冷却后的温度，此温度是体现柴油机空气冷却器工况的主要参数；
 - “曲拐箱压力”是指主发电柴油机曲拐箱内的压力，该参数的变化可以体现柴油机活塞环磨损状况和曲拐箱透气管工作是否正常，对防止曲拐箱爆炸有重要意义；
 - “气缸缸套水出口温度/气缸缸壁温度”是指主发电柴油机各缸的缸套冷却水出口温度和各缸缸套的外壁温度；通过调研中远海特的半潜船，发现主发电柴油机不仅有缸套水温度传感器，也有对各缸缸壁温度的监测，更能反映各缸的热负荷；
- “推进系统”**是通过螺旋桨推进船舶前进的系统，通过调研，一般电力推进船舶有 2 套推进系统，大型电推半潜船是靠主发电机组直接通过轴系驱动螺旋桨的，因此推进系统数量应与主发电系统数量匹配。

- “负荷”，是指推进器的实际负荷；“转速”是指推进器的实际转速；通过记录负荷和转速，可以体现推进器的工况；

- “减速齿轮箱”中的“油压”和“油温”是指工作油的油压和油温，“油位”是指减速齿轮箱内油位；

- “推力轴承温度”是指推力轴承的前后轴承温度，可以体现推力轴承负载程度和润滑情况；

- “推力轴承油压”是指推力轴承内的滑油压力；滑油压力可以反映推力轴承润滑情况；

- “中间轴承温度”是指推进器传动轴的中间轴承温度，取“1”和“2”两个点监测，中间轴承温度可以反映中间轴承磨损程度和润滑情况；

- “艏轴承温度”是指推进器艏轴承的温度，取“1”、“2”和“3”三个点监测，艏轴承温度可以反映艏轴承磨损程度和润滑情况；

- “艏轴封空气压力”是指指艏轴密封装置的重力油柜补偿空气压力；

- “电动机励磁绕组温度”是指电力推进电动机的“U”、“V”和“W”三相励磁绕组温度；

- “电动机定子绕组温度”是指电力推进电动机的三相定子绕组温度；

- “推进电机绝缘值”是指推进电动机定子线圈绝缘电阻值，其与电气设备安全性密切相关。

- “推进电机轴承温度”是指电力推进电动机的前后轴承温度；

- “推进电机滑油泵压力”指推进电机滑动轴承润滑油泵的油压；

- “推进电机顶升油泵压力”，指推进电机滑动轴承顶升油泵油压，有些推进电机没有顶升油泵，则不记录；

- “变频器冷却介质”是指电力推进电动机变频器的冷却介质；“温度”是指变频器冷却介质的温度；“压力”是指变频器冷却介质的压力；

- “变频器负荷”是指变频器的实际负荷的百分比。

——右页主要记录主发电机组、推进系统的运行状况（部分参数），船舶停泊用的主发电机状态，以及设备运行时间、环境温度、油料润料记录、锅炉状态、正午报告、值班记事、部门记事等管理性内容。

“主发电机组”运行状态在右页还需要记录如下内容：

- “主轴承温度/连杆大端轴承温度”是指主发电柴油机的各主轴承温度和各缸的连杆大端温度；“0”是指主发电柴油机自由端的第一道主轴承；“13”是指驱动端推力轴承；

- “高温水压力”是指主发电柴油机的缸套冷却水压力；

- “高温水温度”是指主发电柴油机的缸套冷却水进机和出机的温度，即“进口”温度和“出口”温度；

- “低温水压力”是指主发电柴油机的低温冷却水压力；

- “低温水温度”是指主发电柴油机的低温冷却水进出冷却器的温度，即“进口”温度和“出口”温度；

- “滑油压力”是指主发电柴油机的滑油压力；

- “滑油温度”是指主发电柴油机的滑油进机和出机温度，即“进口”温度和“出口”温度；

- “滑油油位”是指主发电柴油机曲拐箱滑油油位；

- “燃油压力”是指主发电柴油机的燃油压力；

- “燃油温度”是指主发电柴油机的燃油温度；

- “起动空气压力”是指主发电柴油机起动空气压力；

- “控制空气压力”是指主发电柴油机控制空气压力。

- “主发电机”是与主发电柴油机配合发电的设备，其“功率”是指主发电机的实际负荷，“前轴承温度”是指主发电机前轴承的温度，“后轴承温度”是指主发电机后轴承的温度。

“推进系统”运行状态在右页还需要记录如下内容：

- “变频器”参数是指直流电压、输出电压、输出电流；

- “主变压器”是指功率和电流强度。

- “主变压器绕组温度”是指主变压器的“U”、“V”和“W”三相励磁绕组温度；

- “主变压器冷却介质”是指主变压器冷却系统中冷却介质的压力和温度。

- “推进变压器绕组温度”是指推进变压器的“U”、“V”和“W”三相励磁绕组温度；

- “推进变压器冷却介质”是指推进变压器冷却系统中冷却介质的压力和温度。

“设备工作时间”是指对电推船主要设备的总运行时间进行统计，包括各台主发电柴油机和副发电柴油机，副发电柴油机指船舶停泊时带动副发电机工作的柴油机；“累计时间”是指设备的总运行时间。

“锅炉”主要记录废气锅炉、燃油锅炉、热油锅炉的主要运行参数：

- “废气锅炉”是指主柴油机的废气锅炉，记录废气锅炉的蒸汽压力；
- “燃油锅炉”是指电力推进船舶的辅助燃油锅炉，记录燃油锅炉的蒸汽压力；

- 调研发现，许多船舶的辅助锅炉不是使用的蒸汽锅炉，而是使用“热油锅炉”，主要记录其温度，包括“热油进口温度”是指热油进入热油锅炉前的温度，“热油出口温度”是指热油加热后的温度。

“造水机”是指大型电推半潜船的左右两台造水机；“运行时间”是指造水机每 24 小时内的运行时间；“造水量”是指 24 小时内造水机水表读数的差值，表示每天的造水量。

“正午报告”、“油料润料记录”、“环境温度”、“值班记事”、“部门记事”所需记录的内容与 2001 版标准轮机日志的要求相同。

（2）记载要求。

明确了“4.2.9 船舶机舱自动化程度为 Auto-0 级的内燃机船轮机日志应每天至少记录 3 个班次；电力推进船轮机日志应每 12 小时记录 1 次”。

前者延续 2001 年版标准的要求；后者根据调研，目前国内电力推进船机舱自动化程度均为 Auto-0 级，各公司多执行每日记录两次轮机状况的要求。

（3）保管要求。

此部分未做修改，参考 2001 版标准要求进行了表述方面的调整。

（4）格式版面要求。

修改了轮机日志封面格式版面样式，增加了船舶类型，方便区分内燃机船和电力推进船两种不同的轮机日志。

修改了轮机日志第 V 页～第 VI 页的格式版面要求，将燃机船和电力推进船进行了区分。

以上修改均因为内燃机船和电力推进船轮机日志记载内容有所差异。

此外，本章删除了 2001 年版标准“3.3 轮机日志的制作、登记和签发”要求，以上内容属于行政管理要求，不适宜保留在技术标准中，该部分要求已在交通运输部海事局《关于使用国家标准轮机日志和车钟记录簿的通知》（海船舶[2004]107 号）文件中体现。

5. 车钟记录簿。

本章将 2001 年版中的第 4 章车钟记录簿，按照记载内容、记载要求、保管要求、格式版面要求和印刷制作要求进行了编辑性修改。

删除了 2001 年版标准“4.3 车钟记录簿的制作、登记和签发”要求，以上内容属于行政管理要求，不适宜保留在技术标准中，该部分要求已在交通运输部海事局《关于使用国家标准轮机日志和车钟记录簿的通知》（海船舶[2004]107 号）文件中体现。

6. 附录。

更改了附录 A 轮机日志格式版面样式，将 2001 年版标准中涉及轮机日志格式版面样式的内容以及 2001 年版附录 A 进行了整合，并补充了电力推进船轮机日志的格式版面样式。

电力推进船舶正文表格样式符合 4.2 的记载内容要求，样式上参考了内燃机船轮机日志表格样式，并且参考国内主要运输企业编制的电力推进船轮机日志表格。

增加了附录 B 车钟记录簿格式版面样式，将 2001 年版标准中涉及车钟记录簿格式版面样式的内容进行了整合。

三、与有关法律、行政法规和其他强制性标准的关系，配套推荐性标准的制定情况

本标准是落实《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国船舶安全监督规则》等法律法规的重要体现，是交通运输海事部门对我国国际航行船舶和 500 总吨以上国内沿海航行货船《轮机日志》和《车钟记录簿》实施监督检查，对没有使用国标《轮机日志》和《车钟记录簿》的船舶作为安检缺陷项目处理的重要依据。

(1) 《中华人民共和国海上交通安全法》第十条规定“船舶、设施航行、停泊和作业，必须遵守中华人民共和国的有关法律、行政法规和规章”。

(2) 《中华人民共和国内河交通安全管理条例》第六条规定“船舶具备下列条件，方可航行：（一）经海事管理机构认可的船舶检验机构依法检验并持有合格的船舶检验证书；（二）经海事管理机构依法登记并持有船舶登记证书；（三）配备符合国务院交通主管部门规定的船员；（四）配备必要的航行资料”。

(3) 《中华人民共和国船舶安全监督规则》第二十五条规定“船舶安全检查员登轮后，应当先进行初始检查，对船舶进行巡视，核查船上证书、文书以及历史检查缺陷的纠正情况。对已经纠正的缺陷，船舶安全检查员应当予以核查。有下列情形之一的，船舶安全检查员应当对船舶实施详细检查，并告知船方进行详细检查的原因：（一）巡视或者核查过程中发现在安全、防污染、保安、船上工作和生活条件等方面明显存在缺陷或者隐患的；（二）有明显迹象表明船舶安全管理存在较为严重问题的；（三）发生水上交通事故或者污染事故的；（四）历史缺陷未按要求纠正的；（五）国家海事管理机构要求进行详细检查的”。

本标准与国家标准 GB 18093—2000《航海日志》、GB/T 13030—2009《船舶电力推进系统技术条件》等具有一定关联性，标准修订中采用规范性引用和参考的方式，实现了标准技术内容间的协调。

四、与国际标准化组织、其他国家或者地区有关法律法规和标准的比对分析

国际海事组织规定《轮机日志》《车钟记录簿》的制定应符合本国船舶管理实际情况制定，因此本标准主要依据国内主要水上运输企业目前从事货运的内燃机船和电力推进船的实际情况制定。

五、重大分歧意见的处理过程、处理意见及其依据

无。

六、对强制性国家标准自发布日期至实施日期之间的过渡期的建议及理由

标准的实施日期晚于发布日期，是为了给使用新标准的对象一个过渡期，发布后让标准使用对象学习、领会、准备等再进入实施阶段。考虑船舶轮机日志和车钟记录簿使用情况，建议新标准发布日至实施日有 12 个月的过渡期。

七、与实施强制性国家标准有关的政策措施

本标准实施监督主体为标准提出和归口管理部门交通运输部。按照《中华人民共和国海上交通安全法》《中华人民共和国内河交通安全管理条例》《中华人民共和国船舶安全监督规则》相关规定进行实施。本标准的实施交通运输部海事管理机构负责。

强制使用符合国家标准（GB 18436）所规定的《轮机日志》和《车钟记录簿》有明确的行业规定。2004 年，交通运输部海事局印发了《关于使用国家标准轮机日志和车钟记录簿的通知》（海船舶[2004]107 号），其中规定“为加强船舶安全监督管理，规范船舶的《轮机日志》和《车钟记录簿》，中国海事局决定自 2004 年 7 月 1 日起对我国国际航行船舶和 500 总吨以上国内沿海航行的使用柴油机动力装置的海船统一使用国家标准（GB 18436—2001）所规定的《轮机日志》和《车钟记录簿》”。

八、是否需要对外通报的建议及理由

否。本标准适用于所有中国籍国际航行和 500 总吨或总功率 750kW 以上沿海航行的以内燃机作为主机或电力推进的货船，其他中国籍船舶可参照执行。标准不涉及外籍船舶执行，无需对外通报。

九、废止现行有关标准的建议

本标准发布实施后，废止现行 2001 版标准。

十、涉及专利的有关说明

无。

十一、强制性国家标准所涉及的产品、过程或者服务目录

无。

十二、其他应当予以说明的事项

无。