

## 海安會決議 MSC.6 (48)

(1983 年 6 月 17 日通過)

### 通過 1974 年國際海上人命安全公約的修正條款

海上安全委員會，

注意到 1974 年國際海上人命安全公約（以下簡稱“公約”）有關公約附則（不包括附則的第一章在內）修正程序的第八條第二款，

還注意到 公約賦予海上安全委員會審議並通過公約修正案的職能，

已在其第四十八屆會議上審議了公約的建議修正案，並根據公約第八條第二款第（一）項的規定將修正案分發，

1 根據公約第八條第二款第（四）項的規定通過公約第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第 IV 章和第 VII 章的修正條款，其文字見本決議的附件；

2 根據公約第八條第二款第（六）項第 2 目第（2）段的規定作出決定：第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第 IV 章和第 VII 章的修正條款將被視為已在 1986 年 1 月 1 日得到接受，除非在該日期前，本公約有三分之一以上的締約國政府或其商船隊的總噸位不少於世界商船隊總噸位 50%的締約國政府已發出通知反對這些修正條款；

3 請各締約國政府注意，根據公約第八條第二款第（七）項第 2 目，在按上述第 2 段規定得到接受後，公約第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第 IV 章和第 VII 章的修正條款將於 1986 年 7 月 1 日生效；

4 要求秘書長根據公約第八條第二款第（五）項的規定，將本決議和附件中修正條款文本的核證無誤的副本發給 1974 年國際海上人命安全公約的所有締約國；

5 還要求秘書長把本決議和附件的副本發給不是公約締約國的本組織成員國。

1. 海上安全委員會於 1983 年 6 月在其第四十八屆會議上通過了 1974 年國際海上人命安全公約（SOLAS）的修正條款。公約三十三個締約國的代表出席了該屆會議，所有的修正條款的文本皆按第八條第二款第（四）項規定的程序獲得了通過。

2. 該屆會議通過的修正條款包括第 III 章和第 VII 章的新文本以及第 II-1 章、第 II-2 章和第 IV 章的修正條款。

3. 在第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章和第 VII 章中採用了十進位編號制。除通用的海制單位被認為更適宜之處外，公制和英制單位均已被國際標準單位替代。

4. 相互參照皆以簡明形式給出，例如，第 II-2/10.4 條意即第 II-2 章第 10 條之 4。

5. 公約及其修正條款中所有的腳註係指公約所附的有關建議及其他國際公認的標準。海上安全委員會指出，這些腳註並不構成公約的一部分，之所以加上是為了參閱方便。這些腳註可以改動，以反映它們所提及的決議、建議或文件的修改。所提及的將由大會第十三屆常會審議的決議草案，將由大會通過後的已正式編號的決議替代。

## 第一部分

### 第 II-1 章

#### 構造 - 分艙與穩性、機電設備

用附於決議 MSC.1 (XLV) 內的 1974 年國際海上人命安全公約的第 II-1 章修正條款的文本替代公約的第 II-1 章，並作如下進一步修訂：

### 第 1 條

#### 適用範圍

第 1.1 段第 3 行：把 “1984 年 9 月 1 日” 改為 “1986 年 7 月 1 日”。

第 1.3.2 段第 2 行：把 “1984 年 9 月 1 日” 改為 “1986 年 7 月 1 日”。

把整個第 2 段改為：

“除非另有明文規定，對 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶，主管機關應保證使之符合經決議 MSC.1 (XLV) 修正的 1974 年國際海上人命安全公約第 II-1 章中所適用的要求。”

刪去腳註。

第 3 段第 4 行和第 9 行：把 “1984 年 9 月 1 日” 改為 “1986 年 7 月 1 日”。

刪去第 5 段，把第 6 段改為第 5 段。

### 第 3 條

#### 與 C、D 和 E 部分有關的定義

把第 19 段更改如下：

“‘化學品液貨船’是指建造或改造用於散裝運輸下述文件所列任何一種液貨的貨船，以適用者為準：

- .1 經海安會決議 MSC.4(48)通過的、可由本組織加以修訂的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》（以下簡稱《國際散裝化學品規則》）的第十七章；或
- .2 經本組織大會決議 A.212(VII)通過的、本組織已作修訂或可加修訂的《散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》（以下簡稱《散裝化學品規則》）的第六章。”

把第 20 段改為：

“‘氣體運輸船’是指建造或改建用於散裝運輸下述文件所列任何液化氣體或其他產品的貨船，以適用者為準：

- .1 經海安會決議 MSC.5(48)通過、可由本組織修訂的《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》（以下簡稱《國際氣體船規則》）的第十九章；或

- .2 經本組織大會決議 A.328 (IX) 通過、本組織已作修訂或可加修訂的《散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》(以下簡稱《氣體船規則》) 的第十九章。”

## **第 5 條**

### **客船滲透率**

把第 4.1 段改為：

“4.1 若係第 6.5 條所要求的特種分艙，則位於機器處所之前或之後的整個部分的同一平均滲透率應為  $95-35b/V$ ，其中：

$b$  = 位於機器處所以前或以後、限界線之下、肋板頂部之上（或內底之上、或艏尖艙之上，視情而定）、被指定為或用作為裝貨處所、煤或燃油艙、物料儲藏室、行李郵件室、錨鏈艙和淡水櫃等處所的總容積；

$V$  = 船舶在限界線以下、機器處所以前或以後部分的總容積。”

## **第 6 條**

### **客船許可艙長**

將本條第 5 段的標題改為：“達到第 III 章第 20 條之 1.2 要求的船舶之特殊分艙標準。”

增加新的 5.3 和 5.4 如下：

“5.3 計算可浸長度曲線時應採用本章第 5 條之 4 所給出的關於滲透率的特種規定。

5.4 如主管機關在考慮了擬定的航程性質和條件後認為只要滿足第 II-2 章和本章的其他規定即已足夠，則可不必再符合本款的要求。”

### **第 41 條**

#### **主要電源和照明系統**

第 1.3 段第 3 行，在“流向”後加上“交替”。

### **第 42 條**

#### **客船應急電源**

本條之 2.1.1 修改如下：

“.1 第 III 章第 11 條之 4 和第 III 章第 15 條之 7 所要求的每一集合站、登乘站和舷外。”

增加新條文 2.1.2 如下：

“.2 第 III 章第 11 條之 5 所要求的通達集合站與登乘站的走廊、梯道和出入口。”

將 2.1.2 至 2.1.7 編號分別改為 2.1.2 至 2.1.8。

第 2.3.4 段第 2 行，將“手動失火報警器”改為“手工操作報警按鈕”。

## **第 43 條**

### **貨船應急電源**

本條之 2.1 修改如下：

“2.1 第 III 章第 11 條之 4 和第 III 章第 15 條之 8 所要求的每一集合站、登乘站和舷外的 3 小時應急照明。”

第 2.4.4 段第 2 行，將“手動失火報警器”改為“手工操作報警按鈕”。

## **第 49 條**

### **在駕駛台對推進機器進行控制**

第 3 段第 6 行，用“主要機器處所”代替“機器處所”。

用“主要機器控制艙室”代替“機器控制艙室”。

第 5 段第 3 行，“推力”前加上“推進器的”。



## 第二部分

### 第 II-2 章

#### 構造 – 防火、探火和滅火

將附於決議 MSC.1 (XLV) 內的第 II-2 章的文本替代公約第 II-2 章，並作如下進一步修改：

#### 第 1 條

##### 適用範圍

本條之 1.1 中第 3 行，刪去“1984 年 9 月 1 日”，代以“1986 年 7 月 1 日”。

本條之 1.3.2 中第 2 行，刪去“1984 年 9 月 1 日”，代以“1986 年 7 月 1 日”。

本條之 2 全文改為：

“除另有明文規定外，對 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶，主管機關應保證使之符合決議 MSC.1 (XLV) 所修正的 1974 年國際海上人命安全公約第 II-2 章所適用的要求。”

本條之 3 中第 4 行及第 9 行，刪去“1984 年 9 月 1 日”，代以“1986 年 7 月 1 日”。

刪去腳註。

### 第 3 條

#### 定義

本條之 30 改為：

“‘化學品液貨船’是指建造或改建用於散裝運輸下述規則之一（視何者適用而定）所列的任何易燃性液體產品的液貨船：

- .1 經海安會決議 MSC.4（48）通過的並可能由本組織修訂的《國際散裝運輸危險化學品船舶的構造和設備規則》（以下簡稱“國際散裝化學品規則”）中第十七章；或
- .2 經本組織大會決議案 A.212（VII）通過的並已經或可能由本組織修訂的《散裝運輸危險化學品船舶的構造和設備規則》（以下簡稱“散裝化學品規則”）的第六章。”

本條之 31 修改如下：

“‘氣體運輸船’是指建造或改建用於散裝運輸下述規則之一（視何者適用而定）所列的任何液化氣體或其他易燃性物質的液貨船：

- .1 經海安會決議 MSC.5（48）通過的並可能由本組織修訂的《國際散裝運輸液化氣體船舶的構造和設備規則》（以下簡稱“國際氣體運輸船規則”）的第十九章；或
- .2 經本組織決議 A.328（IX）通過的並已經或可能由本組織修訂的《散裝運輸液化氣體船舶的構造和設備規則》（以下簡稱“氣體運輸船規則”）中第十九章。”

新增 32 如下：

“32 ‘貨物區域’是指船上包含液貨艙、污油水艙和泵室的部分，包括液貨泵艙、隔離空艙、相鄰於液貨艙的壓載艙或空艙，以及這些區域上方的整個船寬和船長的甲板區域。”

#### 第 4 條

##### 消防泵、消防總管、消防栓和消防水帶

本條之 3.3.2.6 中第 3 行的“控制室”改為“控制站”。

#### 第 7 條

##### 機器處所的滅火設備

本條之 1.2 中第 1 行和第 2 行的“空氣泡沫裝置”改為“泡沫噴灑裝置”。

#### 第 11 條

##### 機器處所內的特別佈置

本條之 8 中第 1 行的“經認可的自動探火與報警系統”改為“固定式探火與報警系統”。

### 第 13 條

#### 固定式探火和失火報警系統

本條之 2.1 中第 1、2、3 及 5 行的“手動報警按鈕”改為“人工操作報警按鈕”。

### 第 14 條

#### 定期無人值班機器處所的固定式探火和失火報警系統

本條之 1 第 1 行改為“符合……的經認可類型的固定式探火和失火報警系統”。

### 第 15 條

#### 燃油、滑油和其他易燃油類的佈置

新增 6 如下：

“6 艏尖艙內禁止載運易燃油類

艏尖艙不得載運燃油、滑油和其他易燃油類。”

## 第 20 條

### 消防控制圖表

本條文 1 第 14 行和第 15 行將“本國語言”改為“船旗國的官方語言”。

## 第 26 條

### 載運 36 名以上乘客的船舶艙壁及甲板的耐火完整性

本條文 2.2 (1) 第 4 行，將“防火控制及記錄站”改為“防火控制室及失火記錄站”。

## 第 27 條

### 載運不超過 36 人的船舶艙壁及甲板的耐火完整性

本條之 2.2 (1) 第 4 行，用“室”代替“站”。

本條之 27.1 表內第 2 行第 4 欄、第 3 行第 4 欄、第 4 行第 4 欄和第 4 行第 5 欄中，將 B-0<sup>ε/</sup>改為 A-0<sup>a/</sup>

A-0<sup>a/</sup>改為 A-0<sup>ε/</sup>

本條之 4 第 4 行，刪去“本章”改為“本節”。

## 第 32 條

### 通風系統

本條之 1.4.3.1，第 1 行，將“有限的”改為“低量的”。

第 36 條全文改為：

## “第 36 條

### 固定式探火和失火報警系統，

### 自動噴水器、探火和失火報警系統

凡適用本部分所規定的任何船舶，除實質上沒有失火危險的處所如空室、盥洗室等處，在所有起居處所和服務處所以及主管機關認為必要時在控制站內，不論是垂直的還是水平的每一獨立分隔區中，均應普遍設置下列兩者之一：

- .1 符合本章第 13 條規定的一種認可型式的固定式探火和失火報警系統，其安裝和佈置足以探知上述處所內火災的發生；或
- .2 符合本章第 12 條規定的一種認可型式的自動噴水器、探火和失火報警系統，其設置和佈置足以保護上述處所；此外，還應有符合本章第 13 條規定的一種固定式探火和失火報警系統，其安裝和佈置應在起居處所的走廊、梯道和脫險通道內提供感煙式探測保護。”

## 第 37 條

### 特種處所的保護

本條之 1.4.1 全文修改如下：

“1.4.1 在特種處所內應保持有效的巡邏制度。在整個航行期間，未保持連續消防值班的任何上述處所內，應裝設符合本章第 13 條要求的固定式探火和失火報警系統。該固定式探火系統應能迅速探知火災的開始。探測器的間隔和位置應在考慮到通風和其他有關因素影響的情況下調試至使主管機關滿意。”

本條之 2.2.1 全文修改如下：

“2.2.1 在可預期集積可爆性蒸氣的任何車輛運載甲板或平台上（如設有），可能構成可燃蒸氣燃點源的設備，特別是電氣設備與電纜，應裝設在距甲板或平台 450 毫米以上之處，但具有足夠尺寸的開口，使汽油蒸氣能夠向下滲透的平台除外。裝設在距甲板或平台 450 毫米以上之處的電氣設備，應為封閉並受保護以防止火花外逸的類型。但是，如果主管當局確信電氣設備及電纜裝於距甲板或平台不足 450 毫米之外為船舶安全操作所必需時，電氣設備及電纜可如此裝設，但應為經認可而且能在可爆性汽油與空氣混合體中使用的類型。”

## 第 40 條

### 消防巡邏、探火、失火報警和廣播系統

本條之 1 和 2 改為：

“1 應設置符合本章第 13 條要求的人工操作報警按鈕。”

“2 應設置經認可類型的固定式探火和失火報警系統。”

## 第 49 條

### 可燃材料的使用限制

本條之 3 全文修改如下：

“甲板基層敷料如在起居處所、服務處所和控制站內塗敷，則應為不易着火的，或在高溫下不致產生有毒氣體或爆炸危險的認可材料。\*\*”

## 第 51 條

### 生活用氣體燃料的佈置

將“其佈置、儲存、分配和利用應……”改為“其儲存、分配和利用的佈置應……”。



## 第 52 條

### 固定式探火和失火報警系統，

### 自動噴水器、探火和失火報警系統

本條之 1、2、3 全文修改如下：

“1 採用 I C 法的船舶，應設有符合本章第 13 條要求的一種認可型的固定式探火和失火報警系統，其安裝和佈置應在起居處所的所有走廊、梯道和脫險通道內提供感煙式探測保護和人工操作報警按鈕。

2 採用 II C 法的船舶，應設有符合本章第 12 條要求的一種認可型的自動噴水器、探火和失火報警系統，其安裝和佈置應能保護起居處所、廚房和其他服務處所，但實質上沒有失火危險的處所（如空室、盥洗室等）除外。此外，還應設有符合本章第 13 條要求的固定式探火和失火報警系統，其安裝和佈置應在起居處所的所有走廊、梯道和脫險通道內提供感煙式探測保護和人工操作報警按鈕。

3 採用 III C 法的船舶，應設有符合本章第 13 條要求的一種認可型的固定式探火和失火報警系統，其安裝和佈置應在所有起居處所和服務處所內能探知火災的發生，但實質上沒有失火危險的處所（如空室、盥洗室等）除外。”

刪去本條之 4。

## **第 53 條**

### **裝貨處所內的防火安排**

本條之 2.1 中第 1 行的“應裝設一個經認可的自動探火和失火報警系統”改為“應裝設一個固定式探火和失火報警系統”。

本條之 2.4.2 全文改為：

“.2 在通風系統的設計為、並在運轉中能夠在裝載車輛時提供連續貨物區域通風，換氣率達每小時 10 遍的條件下，在甲板和在除具有足夠尺寸的開口，能夠允許汽油蒸氣向下滲透的平台之外的每一設置的載車平台 450 毫米高度以上，可允許封閉及受保護以防止火花外逸類型的電氣設備作為一種替代方法。”

## **第 54 條**

### **載運危險貨物船舶的特殊要求**

在表 54.2 的註 f 中，將“除本表所列舉的特殊考慮外”改為“除符合本表所列舉的各項要求外”。

本條之 2.3，第 1 行改為：“在所有封閉貨物區域，包括封閉車輛甲板區域，應裝設經認可類型的固定式探火和失火報警系統。”

## **第 55 條**

### **適用範圍**

本條之 2 全文改為：

“如果旨在載運上述 1 所指貨物以外的液體貨物或能引起額外失火危險的液化氣體，應採取使主管機關滿意的額外安全措施，並應根據情況需要，適當注意到國際散裝化學品規則、散裝化學品規則、國際氣體運輸船規則和氣體運輸船規則的有關規定。”

本條之 6 全文改為：

“除配備有使主管機關滿意的選擇性和補充性裝置者外，化學品液貨船和氣體運輸船應符合本部分的各項規定，並應根據情況需要，適當注意到國際散裝化學品規則、散裝化學品規則、國際氣體運輸船規則和氣體運輸船規則的有關規定。”

## **第 56 條**

### **各處所的位置和分隔**

本條全文改為：

“1 機器處所應位於貨油艙和污水艙的後方，也應位於貨油泵艙和隔離空艙的後方，但不必位於燃油艙的後方。任何機器處所均應以隔離空艙、貨油泵艙、燃油艙或固定壓載艙同貨油艙和污水艙隔

開。凡設有供壓載相鄰於貨油艙和污油水艙處所的泵及其附件的泵艙和設有燃油駁運泵的泵艙，均應認為與本條內的貨油泵艙等效，但這些泵艙所具有的安全標準應與貨油泵艙所要求者相同。然而，貨油泵艙的下部可以凹入 A 類機器處所，以備安置貨油泵，其條件是凹入部分的頂板高度一般不超過龍骨上面型深的  $1/3$ ，但載重噸不超過 25,000 噸的船舶除外。在這種船上，如能證明為便於進入壁凹部分和妥善佈置管系的需要，上述深度下能做到時，則主管機關可准許凹入部分超過上述高度，但不得超過龍骨上面型深的一半。

2 起居處所，貨油主控制站、控制站和服務處所（獨立的起貨設備儲藏室除外）均應位於所有貨油艙、污油水艙、貨油泵艙和用以隔開貨油艙或污油水艙與機器處所的隔離空艙的後方，但不必位於燃油艙的後方。在確定這些處所的位置時，不必計及本條之 1 所述的壁凹部分。

3 如認為必要時，起居處所、控制站、A 類以外的機器處所以及服務處所可允許位於裝貨區域的前方，但是這些處所應以隔離空艙、貨油泵艙、燃油艙或固定壓載艙同貨油艙和污油水艙隔開，並須具備經主管機關認為等效的安全標準和具有足夠的滅火裝置。此外，如認為船舶的安全或航行之需要，主管機關可允許設有功率大於 375 KW 並不作為主推進機械的內燃機的機器處所位於貨物區域的前方，但其佈置應符合本款的規定。

4 僅適用於混裝船：

- .1 污油水艙應以隔離空艙圍隔，但如污油水艙在乾貨航程中可能載運污油水，且其限界面為船體、主貨物甲板、貨油泵艙艙壁或燃油艙者則可除外。這些隔離空艙不得向雙層

底、管隧、泵艙或其他封閉處所開孔。應設有向隔離空艙灌排水的裝置。如污水艙的限界面為貨油泵艙艙壁時，該泵艙不得向雙層底、管隧或其他封閉處所開口，但可以允許設有氣密螺栓蓋的開口。

- .2 應提供設施以切斷連接泵艙和本條之 4.1 所述污水艙的管系。切斷設施應包括一隻閘後接雙環盲板法蘭或具有適當盲板法蘭的短管。此項裝置應鄰接於污水艙，但若此種佈置不合理或不可行時，可以設置在泵艙內直接位於貫穿艙壁的管系之後方。應設有獨立的泵及管系裝置，以便當船舶從事於乾貨運輸時將污水艙內的污物直接經開敞甲板排放。
- .3 污水艙的艙口和艙櫃清洗開口只允許設在開敞甲板上，並應配備關閉裝置。這些關閉裝置應有鎖緊設施，並由負責的高級船員控制，但如具有螺栓板而螺栓間距保證水密者可以除外。
- .4 如設有邊貨艙時，甲板下的貨油管系應設在這些邊艙內。但主管機關可允許貨油管系設在能充分清洗和通風的特別管道內，其佈置應使主管機關滿意。倘若未設邊貨艙，則甲板下的貨油管系應設在特別管道內。

5 如經證明有必要把駕駛室佈置在貨油艙區域的上方，則此處所只能用於駕駛目的，並且必須用一個高度至少為 2 米的開敞空間使之與貨油艙甲板隔開。此外，這種駕駛室的防火還應符合本部分第 58 條之 1 和第 58 條之 2 對控制處所的要求，以及本部分中可適用的其他規定。

6 應設有使甲板上溢油與起居和服務區域隔開的設施。該設施可以是安裝一個有適當高度並延伸至兩舷的連續的固定擋板。對於具有尾部裝油設施的船舶，此項擋油佈置應予特別考慮。

7 環圍起居處所的上層建築和甲板室的外部限界面包括支承這些起居處所的任何懸架甲板，其面向貨油艙的全部限界面及前方限界面之後 3 m 之內，應隔離至“A-60”級標準。對於這種上層建築和甲板室的各個側面，此項分隔應達到主管機關認為必要高的級別。

8.1 通往起居處所、服務處所和控制站的入口、空氣進口和開口不得面向貨物區域。它們應位於不面向貨物區域的橫向艙壁上，或位於上層建築或甲板室的外檔一側，距離至少為船舶長度的 4%，但距離面向貨物區域的上層建築或甲板室的末端不少於 3 m。然而，這個距離毋須超過 5 m。

8.2 在上述 8.1 所指的限制範圍之內不准設門，但不能通往起居處所、服務處處所和控制站的處所之門，主管機關可准許設置。這些處所可以為貨物控制站、食物庫和物料庫。如上述門為在貨物區域後方的處所之門，則該處所的限界面應分隔至“A-60”級標準，但面向貨物區域的限界面除外。在上述 8.1 所指的限制範圍之內可設置螺栓緊固的板門，作為拆移機器之用。操舵室的門窗可以位於上述 8.1 所規定的限制範圍之內，只要它們的設計能保證駕駛室迅速而有效地達到氣密和蒸汽密。

8.3 面向貨物區域和在上述 8.1 所指的限制範圍內上層建築及甲板室側邊上的舷窗應為永閉（不能開啟）型。在主甲板上第一層的這種舷窗應裝有鋼質或其他等效材料製成的內部罩蓋。”

## **第 58 條**

### **艙壁和甲板的耐火完整性**

在表 1 註 b 中，將第 1 行的“b”改為“b”。

本條之 4，第 4 行，將“這些要求”改為“這部分”。

## **第 59 條**

### **透氣、清除、除氣和通風**

本條之 2，第 16 行，將“氣”改為“蒸汽”。

第 18 行，將“氣”改為“蒸氣”。

第 16、17 和 18 行，“當……水平”是本條之 2 的一部分，必須移到本條之 2 的空白處。

本條之 3.3 修改如下：

在第三句中，將“第 56 條之 1”改為“第 56 條之 4”。

在第四句中，將“貨油艙區域”改為“貨物區域”。

## 第 61 條

### 固定式甲板泡沫系統

本條之 1 中，將“貨油艙區域”改為“貨油艙甲板區域”。

本條之 2 的第二句中，將“貨油艙區域”改為“貨物區域”。

本條之 3.1 中，將“貨艙甲板面積”改為“貨油艙甲板區域”。

本條之 7 的第一和第二句中，將“貨艙甲板”改為“貨油艙甲板”。

本條之 8 的第 3 行中，將“400 L”改為“400 L/min”。在第四句中，將“貨油艙甲板的任何區域”改為“貨油艙甲板區域的任何部分”。

## 第 62 條

### 惰性氣體系統

本條之 9.1 中第 2 和第 3 行，將“19.2”和“19.3”分別改為“19.3”和“19.4”。

本條之 10.2 中，將“貨油艙區域”改為“貨物區域”。



本條之 14.1 改為：

“14.1 應設有一個或多個壓力 - 真空防護裝置，以防止貨油艙遭受到：

- .1 在以最大速率裝貨油而所有其他出氣口被關閉時，產生一個超過貨油艙的試驗壓力的正壓；或
- .2 在以貨油泵的最大額定排量卸貨油而惰性氣體鼓風機失靈時，產生一個超過 700 毫米水柱壓力的負壓。

上述防護裝置如果不設在第 59 條之 1.1 所要求的通氣系統上，或者不設在個別貨油艙上，就應設在惰性氣體總管上。”

本條之 20.1 中最後一行改為 “10.2、10.7、10.9、11.3、11.4、12、13.1、13.2、13.4.2、14.2 及 19.8； ”

本條之 20.2 中最後一行改為 “12、13.1、13.2 和 14.2。”

### 第三部分

### 第 III 章

第 III 章的現行條文用下文代替：

# 救生設備與裝置

## A 部分

### 通則

#### 第 1 條

#### 適用範圍

1 除有明文規定者外，本章應適用於在 1986 年 7 月 1 日或以後，安放龍骨或處於相似建造階段的船舶。

2 本章內，“相似建造階段”係指在該階段：

- .1 開始可確定為是一艘具體船舶的建造；並
- .2 該船已動工裝配至少 50 噸，或 1%全部結構材料的估計重量，取其小者。

3 本章內：

- .1 “建造的船舶”係指“已安放龍骨或處於相似建造階段的船舶”；
- .2 “一切船舶”係指“在 1986 年 7 月 1 日以前，之日，或以後建造的船舶”；“一切客船”和“一切貨船”係指按此建造者；

- .3 不論何時建造的貨船，改裝為客船者應作為在改裝開始之日建造的客船對待。

4 對於 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，主管機關應：

- .1 以 4.2 段和 4.3 段的規定為前提，確使達到 1974 年國際海上人命安全公約第 III 章中所規定的那些在 1986 年 7 月 1 日前便有效、適用於新船或現有船的要求；
- .2 對船沒有達到 4.1 段要求的救生設備與裝置加以考慮，以便在合理、可行的情況下確使它們儘早地基本達到那些要求；
- .3 當這些船舶更換救生設備或裝置，或當這些船舶進行要涉及到更換或增設救生設備或裝置的重大修理、改裝或改建時，在合理可行的情況下，要確使這些救生設備和裝置達到本章要求。但是，如果更換的只是救生艇筏而不包括降艇設備，或是更換的只是降艇設備而不包括救生艇筏的話，救生艇筏或降艇設備是可以與被更換者是相同類型的；
- .4 審批按本條第 6 段配備的救生設備，對於 1991 年 7 月 1 日前在船上配備的救生設備，如能保持良好狀況，主管機關可允許它們不完全達到本章要求；
- .5 除 4.3 段所述的那些救生艇筏和降艇設備外，要保證在 1991 年 7 月 1 日或以後更換或安裝的救生設備確實根據第 4 條和第 5 條的要求得到鑑定、測試和批准。

5 至於 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶，第 8、9、10、18 和 25 條的要求適用，而且在其所述的範圍內，第 19 條也適用。

6 第 6 條之 2.3、第 6 條之 2.4、第 21 條之 3、第 21 條之 4、第 26 條之 3、第 27 條之 2、第 27 條之 3 和第 30 條之 2.7，應在 1991 年 7 月 1 日以前適用於在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

## **第 2 條**

### **免除**

1 主管機關如考慮到航程的遮蔽性及條件，認為實施本章的任何具體要求為不合理或不必要時，可對在航程中駛距最近陸地不超過 20 海哩的個別船舶或某類船舶，免除這些要求。

2 客船用於特種業務，例如朝山進香，載運大量特種業務旅客者，主管機關如認為實施本章要求為不切實際時，可對此類船舶免除這些要求，但此類船舶完全符合下列規則的規定：

- .1 1971 年特種業務客船協定的附則；與
- .2 1973 年特種業務客船艙室要求議定書所附的規則。

## **第 3 條**

### **定義**

除另有明文規定者外，本章內的定義如下：

1 執證人員係指執有主管機關按照生效的海員培訓、發證和值班標準的國際公約要求，授權發給的或承認有效的精通救生艇筏業務證書的人員；或執有非該公約締約國家的主管機關為與該公約證書有相同目的而簽發的或承認有效的證書的人員。

2 探測係指倖存者或救生艇筏位置的測定。

3 登乘梯係指設置在救生艇筏登乘站以供安全登入降落下水後的救生艇筏的梯子。

4 漂浮脫開降落係指艇筏從下沉中船舶自動脫開並立即可用的救生艇筏下水方法。

5 自由下降降落係指載足全部乘員和屬具的艇筏在船上脫開並在沒有任何制約裝置的情況下，任其下降到海面的救生艇筏下水方法。

6 保暖救生服係指減少在水中穿著該服人員體熱損失的保護服。

7 氣脹式設備係指依靠非剛性的充氣室作浮力，而且在使用前通常保持不充氣狀態的設備。

8 充氣式設備係指依靠非剛性的充氣室作浮力，而且無論何時均保持充氣狀態的立即可用的設備。

9 降落設備或裝置係指將救生艇筏或救助艇從其存放位置，安全地轉移到水上的工具。

10 長度係指在位於自龍骨上面量得最小型深的 85%的水線上的總長度的 96%，或在較長時，在該水線上從船艏柱前面量到舵桿中心線的長度。船舶設計具有傾斜龍骨者，作為測量本長度的水線應平行於設計水線。

## 11 型深

- .1 型深是指從龍骨上面量到在船舷處的乾舷甲板樑上面的垂直距離，對木質船舶和鐵木混合結構船舶，垂直距離是從龍骨槽的下緣量起。凡船舶中央橫剖面的下部具有凹形，或裝有厚龍骨翼板者，垂直距離是從船底平坦部分向內引伸與龍骨側面相交的一點量起。
- .2 具有圓舷形舷邊的船舶，型深應量到甲板型線和船舶外板型線相交之點，這些線的引伸是把該舷邊看作是設計為角形的。
- .3 凡乾舷甲板為階形甲板並且其升高部分延伸過決定型深的點以上者，型深應量到自甲板較低部分延伸而與升高部分平行的參考線。

12 新穎救生設備或裝置係指具有未被本章各規定所充分說及的新特徵，但提供同等的或更高的安全標準的救生設備或裝置。

13 救助艇係指為救助遇險人員及集結救生艇筏而設計的小艇。

14 找回係指倖存者或艇筏的安全找回。

15 逆向反光材料係指光束射到後，向射入的相反方向反射出去的材料。

16 短程國際航行係指在該航線中，船舶距離能夠安全安置旅客和航員的港口或地點不超過 200 海哩的國際間航行。啟航國最後停靠港至最終目的港之間距離與返航航次均不得超過 600 海哩。最終目的港係指船舶開始返航回到啟程國的計劃航次中的最後停靠港。

- 17 救生艇筏係指從棄船時候起能維持遇險人員生命的艇筏。
- 18 保温用具係指採用低導熱率的防水材料製成的袋子或衣服。

#### 第 4 條

##### 救生設備與裝置的鑑定、試驗及認可

1 除按照本條之 5 和 6 的規定外，本章所規定的救生設備與裝置應經主管機關認可。

2 在救生設備與裝置予以認可之前，主管機關應確使該項救生設備與裝置：

- .1 按照海事組織的建議書\*加以試驗，證實符合本章的要求；  
或
- .2 在主管機關滿意的情況下，成功地經受基本上等效於該項建議書所規定的試驗。

3 在新穎救生設備或裝置予以認可之前，主管機關應確證該項設備或裝置：

- .1 提供至少等效於本章所規定的安全標準，並按照海事組織的建議書\*\*加以鑑定和試驗；或

---

\* 參閱海事組織所通過的決議 A.[……] (XIII) 所制定的“救生設備的試驗建議書”。

\*\* 參閱海事組織所通過的決議 A.[……] (XIII) 所制定的“原型新穎救生設備與裝置的鑑定、試驗與認可實施規則”。

- .2 在主管機關滿意的情況下，成功地經受基本上等效於該項建議書的鑑定和試驗。
- 4 主管機關所採用的認可程序尚應包括繼續認可或撤消認可的條件。
- 5 在接受主管機關從前未加認可的救生設備與裝置之前，主管機關應證實該救生設備與裝置符合本章的要求。
- 6 本章所規定的救生設備的詳細技術要求未列入第三節者，應滿足主管機關的要求。

## **第 5 條**

### **生產試驗**

主管機關應要求，救生設備必須經受必要的生產試驗，以確使這些救生設備是按與認可的原型設備的同一標準進行製造的。

## **B 部分**

### **船舶要求**

## **第 I 節**

### **客船與貨船**



## 第 6 條

### 通信

1 第 2.3 和 2.4 段適用於所有船舶。對於 1986 年 7 月 1 日前建造的船舶，第 2.3 和 2.4 段應在不遲於 1991 年 7 月 1 日適用。

#### 2 無線電救生設備

##### 2.1 救生艇筏用手提式無線電設備

2.1.1 應配備達到第 IV 章第十四條要求的救生艇筏用的手提式無線電設備。該手提式無線電設備應保存在有保護、易於到達、在緊急情況下能隨時移到任何一隻救生艇筏上去的位置。對於救生艇遠遠地分置於船艏和船艉的船舶則允許例外；在這種船上，該手提式無線電設備應保存在離船上主發報機最遠的救生艇的附近。

2.1.2 如果達到第 IV 章第十三條要求的無線電設備是裝在船舶每舷的救生艇內或裝在第 26 條之 1.2.1 所說的從艉部降落的救生艇上的話，可不必按 2.1.1 段的要求辦。

2.1.3 如果由於船舶航行時間較短，主管機關認為救生艇筏用的手提式無線電設備是不必要的話，主管機關可以允許免除這種設備。

##### 2.2 救生艇用無線電報裝置

在從事非短途國際航行的客船上：

- .1 如果船上的總人數在 199 人以上但不足 1,500 人的話，第 20 條之 1.1.1 段要求的救生艇中至少有一隻要裝有達到第

IV 章第十三條要求的無線電報設備；

- .2 如果船上的總人數為 1,500 人或 1,500 人以上的話，每舷至少有一隻救生艇要裝有此無線電設備。

### 2.3 救生艇筏應急示位無線電標

船舶每舷應配備一達到第 IV 章第十四條第一款要求的手動激發應急示位無線電標。它們應存放在能迅速搬入第 26 條之 1.4 所要求的救生艇筏以外的任何救生艇筏上。

### 2.4 雙向無線電話設備

2.4.1 應配備符合第 IV 章第十四條第三款要求的雙向無線電話設備，以供救生艇筏之間，救生艇筏與船舶之間，和船舶與救助艇之間的通信聯繫。沒有必要每艘救生艇筏都配備一具此項設備；但無論如何，每艘船舶應至少配備三具此項設備。本要求亦適用於船上的其他設備，但該設備必須符合第 IV 章第十四條第三款的相應要求。

2.4.2 對於 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，此類設備僅要求符合第 IV 章第十四條第三款的頻率要求。

## 3 遇險火焰信號

應配備不少於 12 支符合第 35 條要求的火箭降落傘火焰信號，並應保存在駕駛台或其附近。

## 4 船上通信與報警系統

4.1 應配備一套固定式或手提式設備或兩種型式設備的應急設備，供船上應變管制站、集合和登乘地點與要害位置之間的雙向通信聯繫使用。

4.2 應配備符合第 50 條要求的通用緊急報警系統，以供召集旅客與船員至集合地點和採取應變部署表所列行動之用。該系統尚應以有線廣播系統或其他適宜的通信設施作為補充。

## 第 7 條

### 個人救生設備

#### 1 救生圈

##### 1.1 符合第 31 條之 1 要求的救生圈：

- .1 應分放在船舶兩舷容易拿到之處，並在可行範圍內，分放在所有延伸到船舷的露天甲板上；至少有 1 個應放在船尾附近；
- .2 其存放應能迅速取下，並不得以任何方式使永久緊固。

1.2 船舶每舷至少有一個救生圈應裝有符合第 31 條之 4 要求的可浮救生索，其長度不少於其存放處在最輕載航行水線以上高度的 2 倍，或 30 m，取其大者。

1.3 不少於總數一半的救生圈應設有符合第 31 條之 2 要求的自亮浮燈；不少於 2 個的此項救生圈尚應設有符合第 31 條之 3 要求的自發煙霧信號，並應能自駕駛室迅速拋投；設有自亮浮燈的，和設有自亮浮燈及自發煙霧信號的救生圈應相等地分佈在船舶兩舷，並不應是按上面 1.2 段要求的裝有救生索的救生圈。

1.4 每個救生圈應以粗體羅馬字母標明其所屬船名和船籍港。

## 2 救生衣

2.1 應為船上每個人員配備一件符合第 32 條之 1 或第 32 條之 2 要求的救生衣並，另外：

- .1 尚應配備船上旅客人數至少 10%的適合兒童穿用的救生衣，或按可能規定為每個兒童配備 1 件救生衣的更多數量；
- .2 尚應配備供值班人員使用的，並供設置在很遠的救生艇筏地點使用的足夠數量救生衣。

2.2 救生衣應存放在容易到達之處，其位置應加明顯標誌。凡由於船舶的特殊佈置，按上面 2.1 段要求配備的救生衣變得無法拿到時，可制定滿足主管機關要求的變通規定，可以包括增加配備救生衣的數量。

## 3 浸沒服

3.1 每個指派為救助艇艇員的人員應配備一件適當尺碼的、符合第 33 條要求的浸沒服。

## **第 8 條**

### **應變部署表與應變須知**

- 1 本條適用於一切船舶。
- 2 應為船上每個人員配備一份在萬一應變時必須遵循的明確的須知。
- 3 符合第 53 條要求的應變部署表應展示在全船各明顯之處，包括駕駛台、機艙和各船員起居處所。

4 應在客房張貼，並在集合地點及其他旅客處所明顯地展示，用適當文字書寫的圖解和應變須知，向旅客通告：

- .1 他們的集合地點；
- .2 應變時必須採取的必要行動；
- .3 救生衣的穿著方法。

## 第 9 條

### 操作須知

- 1 本條適用於一切船舶。
- 2 應在救生艇筏的及其降落操縱器的上面或附近，設置告示或標誌，它們應：
  - .1 說明此操縱器的用途及此項設備的操作程序，並提出有關須知或注意事項；
  - .2 在應急照明情況下，容易看清；
  - .3 使用符合海事組織建議要求的符號。

## 第 10 條

### 救生艇筏的配員與監督

- 1 本條適用於一切船舶。
- 2 船上應有足夠人數的受過訓練的人員來召集和協助未受訓練的人員。
- 3 船上應有足夠人數的船員（他們可以是駕駛員或執證人員）來操作船上總人數棄船所需要的救生艇筏及其降落裝置。
- 4 每艘必須使用的救生艇筏，應由一名駕駛員或執證人員負責指揮。但主管機關經適當考慮到航程的性質、船上人數和船舶的特點，可以准許精通救生筏的降放、回收和操作的人員來代替具有上述資格的人員負責指揮救生筏。救生艇尚應指派 1 名副指揮。
- 5 負責人應有一份該救生艇筏船員名單，並應確保在其指揮下的船員是熟悉他們的各項任務的。救生艇的副指揮亦應有一份該救生艇艇員名單。
- 6 每艘按第 6 條之 2.2 要求配備無線電報設備的救生艇，應指派 1 名能操作該設備的人員。
- 7 每艘機動救生艇筏應指派 1 名能操作該發動機和進行小調整的人員。
- 8 船長應確使 2.3 和 4 段所指人員妥善地分配到船舶救生艇筏中。

## 第 11 條

### 救生艇筏集合與登乘佈置

1 備有認可降落裝置的救生艇和救生筏，應存放在儘可能靠近起居和服務處所的地方。

2 集合地點應設在緊靠登乘站的地方。每個集合地點應有足夠的場所容納指定在該地點集合的所有人員。

3 集合與登乘地點均應設在容易從起居和工作處所通往的地方。

4 根據情況，集合與登乘地點應使用第 II-1 章第 42 條或第 43 條按所要求的應急電源供電的照明系統，給予足夠的照明。

5 通往集合與登乘地點的通道、梯道和出口應加照明。該照明系統應能根據情況由第 II-1 章第 42 條或第 43 條所規定的應急電源供電。

6 吊艇架降落的救生艇筏集合與登乘地點的佈置，應能使擔架病人搬進救生艇筏。

7 每處降落地點或每兩處相鄰的降落地點應設置符合第 48 條之 7 要求的登乘梯一具，每一個登乘梯在不利的縱傾情況下和在船舶向任何一舷橫傾不少於 15° 時，可從該甲板延伸到最輕載航海水線。但無論如何，在船舶每舷應至少設有 1 具登乘梯的情況下，主管機關可准許以供登入在水面上的救生艇筏的認可裝置來代替這些梯子。第 26 條之 1.4 所規定的救生筏可准許用其他登乘設施。

8 凡有必要者，應設置將吊艇架降落的救生艇筏貼靠並繫留在船舷的裝置，以便人員能安全登乘。

## **第 12 條**

### **降艇站**

降艇站的位置應確使安全降落水中，應該特別注意離開推進器及船體陡斜懸空部分，除救生艇筏專門設計為自由下降降落者外，應儘可能使救生艇筏能從船舷平直部分降落下水。如設置於船的前部，則應設置在防碰壁後面有遮蔽的地方，對此，主管機關應對吊艇架的強度給予特別的考慮。

## **第 13 條**

### **救生艇筏的存放**

1 每艘救生艇筏的存放應：

- .1 使該救生艇筏及其存放裝置均不得干擾置在任一其他降艇站的任一其他救生艇筏或救助艇的操作；
- .2 在安全和可行的情況下儘可能靠近水面，而且，不用於拋出船外降落的救生艇筏，應處於這樣的位置，即：在登乘位置上的救生艇筏，當滿載船舶在不利縱傾情況下向任何一舷橫傾達 20° 或橫傾到船舶露天甲板的邊緣浸入水中的



角度(以三者中較小角度者為準)時,應離水線不少於 2 m。

- .3 處在持續使用準備狀態,使 2 名艇員能在少於 5 min 內完成登乘準備工作;
- .4 配齊本章所規定的裝備;
- .5 在可行範圍內,在安全的並有遮蔽的地方,並加保護免受火災和爆炸引起的傷害。

2 順船舷降落的救生艇應存放在推進器之前可行範圍內儘量遠的地方。在船舶的長度為 80 m 及 80 m 以上但少於 120 m 的貨船上,救生艇應存放在使救生艇尾端至少在推進器之前不少於救生艇長度的地方。在船舶的長度為 120 m 或 120 m 以上的貨船與 80 m 及 80 m 以上的客船上,救生艇應存放在使救生艇尾端至少在推進器之前不少於一倍半救生艇長度的地方。凡合適者,船舶的佈置應對在存放位置的救生艇加以保護使其免受巨浪引起的損害。

3 救生艇的存放應附連於降落設備。

4 救生筏不僅要達到第 23 條和第 29 條的要求,其存放還要做到能用人工將救生筏從其繫固裝置上解脫開來。

5 吊筏架降落的救生筏應存放在吊筏鉤可到達的範圍內,除備有在 1.2 段所規定的縱傾和橫傾範圍內或由於船舶擺動而不致造成無法操作的某些轉移設施者外。

6 用於拋出舷外降落的救生筏的存放應能容易地轉移到船舶的任何一舷以便降落,除船舶每舷已存放第 26 條之 1 所要求的必須能在任何一舷降落的總容量的救生筏者外。

## **第 14 條**

### **救助艇的存放**

救助艇的存放應：

- .1 處在少於 5 min 以內進行降落下水的持續使用準備狀態；
- .2 在適宜於降落並收回的地方；
- .3 使該救助艇及其裝置不干擾置在任一其他降落地點的任一其他救生艇筏的操作；
- .4 如救助艇兼作救生艇者，符合第 13 條要求。

## **第 15 條**

### **救生艇筏降落與回收裝置**

- 1 一切救生艇筏應配有符合第 48 條要求的降落裝置，除非：
  - .1 從最輕載航海水線以上少於 4.5 m 的甲板上登乘的救生艇筏，而且：
    - .1.1 救生艇筏的質量不大於 185 kg；或
    - .1.2 救生艇筏是存放在處於不利的縱傾達 10° 和船舶向任何一舷橫傾不少於 20° 時，直接從存放地點降落下水；
  - .2 質量不大於 185 kg 的救生艇筏，並且是按船上總人數 200% 的數目來配備的救生艇筏。

2 每艘救生艇應配有一台能降落和收回該救生艇的設備。

3 降落與回收裝置應使該設備的操作人員在救生筏降落期間的無論何時，以及在救生艇收回期間的無論何時，能在船上觀察到救生艇筏。

4 船上所配備的類似救生艇筏僅應使用一種型號的脫開機械裝置。

5 在任一降艇站，救生艇筏的準備工作和操作應不干擾任一其他降艇站的任一救生艇筏或救助艇的迅速準備工作和操作。

6 凡使用者，吊艇索的長度應於船舶最輕載航海在不利縱傾情況下及船舶向任何一舷橫傾不小於  $20^{\circ}$  時，促使救生艇到達海面。

7 在準備和降落過程中，救生艇筏、它的降落設備以及必須降落的水面，根據情況應使用第 II-1 章第 42 條或第 43 條所要求的應急電源供電的照明系統給以足夠的照明。

8 應備有在棄船過程中，防止船舶的任何排水排到救生艇筏上。

9 如救生艇筏有被船舶防搖翼造成損壞的危險者，則應備有由應急電源驅動的能將防搖翼收回船內的裝置；駕駛室應設有應急電源運轉的指示防搖翼位置的指示器。

10 如配備符合第 42 條或第 43 條要求的救生艇者，應裝設吊艇架橫張索，在其上設置不少於二根足夠長度的救生索，能於船舶最輕載航海在不利的縱傾情況下及船舶向任何一舷橫傾不小於  $20^{\circ}$  時到達水平。

## **第 16 條**

### **救助艇的登乘、降落與回收裝置**

1 救助艇的登乘與降落裝置應在儘可能最短的時間內，使能登上並降落救助艇。

2 如救助艇是船舶救生艇筏中一艘者，其登乘佈置與降落地點尚應符合第 11 條和第 12 條各項要求。

3 降落裝置應符合第 15 條要求。但無論如何，一切救助艇應能在船舶於平靜水面前進航速達到 5 節時降落下水，凡有必要者可利用艇艀纜。

4 應能迅速地收回載足全部乘員及屬具的救助艇。如救助艇兼作救生艇者，應能迅速地收回載足救生艇屬具並經認可的至少 6 人的額定乘員的救助艇。

## **第 17 條**

### **拋繩設備**

應配備一具符合第 49 條要求的拋繩設備。

## 第 18 條

### 棄船訓練與演習

1 本條適用於一切船舶。

#### 2 手冊

每間船員餐室及文娛室，或每間船員房應配有一份符合第 51 條要求的訓練手冊。

#### 3 集合演習與操練

3.1 每個船員每月應至少參加一次棄船演習和一次消防演習。若有 25% 以上的船員未參加該特定船上的上個月棄船和消防演習者，應在該船離港後 24 h 內舉行該兩項船員演習。如果某類船舶這樣做是不可行的話，主管機關可同意至少是相當的其他安排。

3.2 在從事非短程國際航行的客船上，應在旅客上船後 24 小時內舉行旅客集合演習。應向旅客講授救生衣的用法和應變時採取的行動。如在已舉行過應變演習後，只有少數旅客在港口上船，則應請這些旅客注意第 8 條之 2 和第 8 條之 4 所規定的應變須知就足夠了，不必進行另一次集合演習。

3.3 在從事短程國際航行的船舶上，如在離港後不舉行旅客集合演習者，則應請旅客注意第 8 條之 2 和 4 所規定的應變須知。

3.4 每次棄船演習應包括：

.1 使用第 6 條之 4.2 所規定的報警系統，召集旅客和船員至

集合地點，並確使他們了解應變部署表中所規定的棄船命令；

- .2 向集合地點匯報，並準備執行應變部署表所述的任務；
- .3 查看旅客和船員穿著是否合適；
- .4 查看是否正確地穿好救生衣；
- .5 在完成任何必要的降落準備工作後，至少降下一艘救生艇；
- .6 起動並運轉救生艇發動機；
- .7 運轉降落救生筏所用的吊筏架。

3.5 不同的救生艇應在可行的範圍內按第 3.4.5 段的要求，在逐次演習中降下。

3.6 演習應儘可能按實際應變情況進行。

3.7 每隻救生艇至少每 3 個月在一次棄船演習中要載着經指定的操作船員降入水中開動。對於從事短程國際航行的船舶，如果由於港口泊位的安排和營運格局不允許救生艇在某一舷降落下水者，主管機關可准許救生艇不在該舷降落下水。但無論如何，所有這些救生艇應至少每 3 個月下降一次並每年降落下水一次。

3.8 除兼作救助艇的救生艇外，救助艇應在合理和可行的範圍內，每個月載指派的艇上艇員後降落下水並在水上進行操縱。在一切情況下，應至少每 3 個月按此要求進行一次。

3.9 如救生艇與救助艇的降落下水演習是在船舶前進航行中進行者，因為涉及危險，該項演習應在有遮蔽的水域並在有此項演習經驗

的駕駛員監督下進行演習。

3.10 在每次棄船演習時，應試驗集合與棄船所用的應急照明系統。

#### 4 船上訓練與授課

4.1 應儘可能快地，但不遲於船員上船後兩星期內，進行船舶救生設備（包括救生艇筏屬具）用法的船上訓練。但無論如何，如船員是定期安排輪流派上船者，應在不遲於第一次上船後兩星期內，進行此項訓練。

4.2 應進行講授船舶救生設備的用法和海上救生須知方面的課程，其間隔期與演習間隔期相同。每一課程內容可以是關於船舶救生設備系統中各個不同部分的，但在任一個 2 個月周期內，課程內容應包括全部船舶救生屬具與設備。每個船員均應聽課，課程應包括但沒有必要僅限於：

- .1 船舶氣脹式救生筏的操作與使用；
- .2 低溫保護問題，低溫急救護理和其他合適的急救程序；
- .3 在惡劣氣候和惡劣海況中，船舶救生設備使用所需要的其他專門課程。

4.3 在每艘裝設吊筏架降落救生筏的船舶上，應在不超過 4 個月的間隔期，舉行此項設備用法的船上訓練。每當可行時，此項訓練應包括充氣與降下救生筏。這隻救生筏可以是訓練專用救生筏，而不是船舶救生設備的組成部分；這隻專用救生筏應加顯著標記。

#### 5 記錄

舉行應變演習的日期、棄船演習與消防演習的細節、其他救生設備演習以及海上訓練應記載於主管機關可能規定的航海日誌內。若在指定時間未舉行全部應變集合、演習或訓練項目時，則應在航海日誌內記述其原因和已舉行的集合、演習或訓練項目的範圍。

## **第 19 條**

### **使用準備狀態、維護保養與檢查**

1 本條適用於一切船舶。1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶應在可行範圍內符合本條之 3 和本條之 6.2 的要求。

#### **2 使用準備狀態**

在船舶離港前及在整個航行時間內，一切救生設備應處於可用狀態，並準備立即使用。

#### **3 維護保養**

3.1 應備有符合第 52 條要求的救生設備船上維護保養須知，並應按須知進行維護保養。

3.2 主管機關可以同意用列在第 52 條要求中的船上計劃維護保養表來代替本條之 3.1 所規定的須知。

#### **4 吊艇索的保養**

應將降落所用的吊艇索的兩索端掉轉，間隔不超過 30 個月，由於吊艇索變質而有必要時，或在不超過 5 年的間隔期中，應予換新，取



其較早者。

## 5 備件與修理設備

救生設備及其易損或易耗而必須定期更換的部件應配有備件與修理設備。

## 6 每周檢查

每周應進行下列的試驗和檢查：

- .1 一切救生艇筏、救助艇及降落設備應進行外觀檢查，以確使立即可用；
- .2 只要環境溫度在啟動發動機所規定的最低溫度以上，一切救生艇和救助艇的發動機應進行正車和倒車運轉，總時間不少於 3 min。對於 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，作為特例，主管機關可不堅持此項要求；
- .3 應試驗通用緊急報警系統。

## 7 月度檢查

每月應使用第 52 條之 1 所規定的檢查表檢查救生設備（包括救生屬具），確使完整無缺並處於可用狀態。檢查報告應載入航海日誌。

## 8 氣脹式救生筏、氣脹式救生衣與充氣式救助艇的檢修

8.1 每隻氣脹式救生筏與每件氣脹式救生衣應加檢修：

- .1 間隔期限不得超過 12 個月，但無論如何，凡外觀正常和合情合理者，主管機關可展期到 17 個月；
- .2 在認可的檢修站進行檢修，該檢修站是勝任檢修該筏的，

備有正規的檢修器具，並僅僱用受過正規訓練的人員。\*

8.2 一切充氣式救助艇的修理和維護保養，應按照製造商的說明書進行。可以在船上進行應急修理，但無論如何，應在認可檢修站完成其永久性修理。

## 9 液壓脫開裝置的定期檢修

液壓脫開裝置應加檢修：

- .1 間隔期限不得超過 12 個月，但無論如何，凡外觀正常和合情合理者，主管機關可展期到 17 個月；
- .2 在認可的檢修站進行檢修，該檢修站是勝任檢修該裝置的，備有正規檢修器具，並僅僱用受過正規訓練的人員。

## 第 II 節

### 客船（附加要求）

## 第 20 條

### 救生艇筏與救助艇

#### 1 救生艇筏

1.1 從事非短程國際航行的客船應配備：

---

\* 參閱海事組織所通過的決議 A.333（IX）所制定的“氣脹式救生筏檢修站的認可條件建議書”。

- .1 符合第 42 條、第 43 條或第 44 條要求的救生艇，其在每舷的總容量應為不少於船上人員總數的 50%。主管機關可准以相等總容量的救生筏來代替救生艇，但是，船舶每舷應配備足夠容納不少於船上人員總數 37.5%的救生艇。該救生筏應符合第 39 條或第 40 條要求，而且應使用相等地分佈在船舶每舷的降落設備；並且
- .2 另外，總容量應為船上人員總數至少 25%的符合第 39 條或第 40 條要求的救生筏。這些救生筏應使用至少 1 台設在每舷的降落設備，該設備可以是按本條之 1.1.1 要求裝設的設備，或是能在兩舷均可使用的等效認可設備。但無論如何，這些救生筏的存放沒有必要符合第 13 條之 5 的要求。

1.2 從事短程國際航行而且符合第 II-1 章第 6 條之 5 規定的分艙特種標準的客船應配備：

- .1 在可行範圍內，相等地分佈在船舶每舷的符合第 42、43 或 44 條要求的救生艇總容量應為船上人員總數至少 30%，而且符合第 39 條或第 40 條要求的救生筏總容量連同救生艇容量的救生艇筏應為船上人員總人數。這些救生筏應使用相等地分佈在船舶每舷的降落設備；並且
- .2 另外，符合第 39 或 40 條要求的救生筏總容量應為船上人員總數至少 25%。這些救生筏應使用至少 1 台設在每舷的降落設備，該設備可以是按本條之 1.2.1 要求裝設的設備，或是能在兩舷均可使用的等效認可設備。但這些救生筏的存放沒有必要符合第 13 條之 5 的要求。

1.3 從事短程國際航行而且不符合第 II-1 章第 6 條之 5 規定的分艙特種標準的客船，應按本條之 1.1 要求配備救生艇筏。

1.4 為船上人員總數棄船所需要配備的一切救生艇筏在載足全部乘員及屬具後，應能在從發出棄船信號後 30 min 內，全部降落水中。

1.5 為代替滿足本條之 1.1、1.2 或 1.3 的要求，500 總噸以下的客船，凡船上人員總數少於 200 人者，可遵照下列要求：

- .1 船舶每舷所配備的符合第 39 條或第 40 條要求的救生筏總容量應能容納船上人員總數。
- .2 除非 1.5.1 段所要求的救生筏是能迅速地轉移到任何一舷降落的，否則，應配備附加救生筏，使每舷的總容量為船上人員總數 150%。
- .3 如本條之 2.2 所要求的救助艇亦是符合第 42、43 或 44 條要求的救生艇，則可計入本條之 1.5.1 段所要求的總容量，但是船舶任何一舷的總容量至少是船上人員總數的 150%。
- .4 在任何一隻救生艇筏掉失或不能使用時，每舷可供使用的救生艇筏應能足夠容納船上的所有人員。

## 2 救助艇

2.1 500 總噸及 500 總噸以上的客船應在船舶每舷至少配備 1 艘符合第 47 條要求的救助艇。

2.2 500 總噸以下的客船應至少配備一艘符合第 47 條要求的救助艇。

2.3 倘若救生艇也符合救助艇的要求，則可同意將此救生艇當作救助艇。

### 3 救生筏的集結

3.1 客船應配備足夠數量的救生艇及救助艇，確使為了夠船上全體人員棄船時使用而需要每艘救生艇或救助艇配備的救生筏不多於 6 隻。

3.2 從事短程國際航行而且符合第 II-1 章第 6 條之 5 規定的分艙特種標準的客船應配備足夠數量的救生艇及救助艇，確使為了夠船上全體人員棄船時使用而需要每艘救生艇或救助艇配備的救生筏不多於 9 隻。

## 第 21 條

### 個人救生設備

#### 1 救生圈

1.1 一艘客船應配備符合第 7 條之 1 和第 31 條要求的救生圈，其數量應不少於下表所規定的數量：

| 船長（m）       | 最少救生圈數 |
|-------------|--------|
| 60 以下       | 8      |
| 60 至 120 以下 | 12     |

|              |    |
|--------------|----|
| 120 至 180 以下 | 18 |
| 180 至 240 以下 | 24 |
| 240 及 240 以上 | 30 |

1.2 不論第 7 條之 1.3 如何規定，長度為 60 m 以下的客船應配備不少於 6 個設以自亮浮燈的救生圈。

## 2 救生衣

除第 7 條之 2 規定的救生衣外，每艘客船應配備供不少於船上人員總數 5%用的救生衣。這些救生衣應存放在甲板上或集合地點顯明易見的地方。

## 3 救生衣浮燈

3.1 本款適用於一切客船，本款應不遲於 1991 年 7 月 1 日適用於 1986 年 7 月 1 日以前建造的客船。

3.2 在從事國際航行而非短程國際航行的客船上，每件救生衣應設有一盞符合第 32 條之 3 要求的浮燈。

## 4 保温救生服與保温用具

4.1 本款適用於一切客船。本款應不遲於 1991 年 7 月 1 日適用於 1986 年 7 月 1 日以前建造的客船。

4.2 客船應為每艘船上的救生艇配備至少 3 件符合第 33 條要求的保温救生服，此外，應為容納在救生艇中而沒有配備保温救生服的每一個人配備 1 件符合第 34 條要求的保温用具。在下列情況下，沒有必要配備這些保温救生服與保温用具：

- .1 容納在全封閉或部分封閉救生艇中的人員；或
- .2 如船舶一直在溫暖氣候航區航行，主管機關認為保溫用具為不必要者。

4.3 4.2.1 段的規定還應適用於配備在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶上不符合第 42、43 或 44 條要求的全封閉或部分封閉救生艇。

## 第 22 條

### 救生艇筏與救助艇的登乘佈置

1 在客船上，救生艇筏登乘佈置的設計，應適於：

- .1 所有從存放處直接登乘並降落，或者從登乘甲板登乘並降落（但非從兩處登乘並降落）的救生艇；
- .2 從存放處一個緊鄰的位置登乘並降落的或從按第 13 條之 5 的要求在降落前移至的位置登乘並降落的吊架降落救生筏。

2 救助艇的佈置應為，救助艇可在存放處直接登乘，並在救助艇定員船員載足的情況下直接降落。儘管有 1.1 段的要求，如救助艇也是救生艇，並且其他救生艇為從登乘甲板登乘及降落者，其安排則應為，救助艇也能從登乘甲板登乘並降落。

## 第 23 條

### 救生筏的存放

在客船上，每一救生筏存放時，其艀纜應固定地繫連在船上並設有符合第 38 條之 6 要求的漂浮脫開裝置，使救生筏在船舶沉沒時，在可行的情況下能漂浮脫開，如為氣脹式，還能自動充氣。

## 第 24 條

### 集合站

除符合第 11 條要求外，每艘客船應設有旅客集合站，該站應：

- .1 設在登乘站附近，並可使旅客易於到達登乘站，與登乘站設在同一處者除外；
- .2 有集結和指揮旅客用寬敞場地。

## 第 25 條

### 演習

- 1 本條適用於一切客船。
- 2 客船每周應舉行一次棄船演習和消防演習。



### 第 III 節

#### 貨船（附加要求）

### 第 26 條

#### 救生艇筏與救助艇

##### 1 救生艇筏

##### 1.1 貨船應配備：

- .1 船舶每舷一艘或多艘符合第 44 條要求的救生艇，其總容量應能容納船上人員總數。但是，主管機關可准許在有利氣候條件下和在適宜航區內營運的貨船（除油船、化學品液貨船和氣體運輸船外）配備符合第 43 條要求的救生艇，但營運航區的界限要註明在貨船安全設備證書內；並且
- .2 另外，一隻或多隻符合第 39 或 40 條要求並能在船舶任何一舷降落下水的救生筏，其總容量應能容納船上人員總數。如該救生筏或多隻救生筏為不能容易地移到船舶任何一舷以降落下水者，則每舷所有的總容量應能容納船上人員總數。

##### 1.2 為代替滿足 1.1 段的要求，貨船可配備：

- .1 一艘或多艘符合第 44 條要求而能在船尾自由下降降落下

水的救生艇，其總容量應能容納船上人員總數；並且

- .2 另外，船舶每舷一隻或多隻符合第 39 或 40 條要求的救生筏，總容量應能容納船上人員總數。至少在船舶一舷的救生筏應使用降落裝置。

1.3 除油船、化學品液貨船和氣體運輸船外，長度為 85 m 以下的貨船可按照下列要求，來代替滿足 1.1 或 1.2 段的要求：

- .1 船舶每舷配備一隻或多隻符合第 39 或 40 條要求的救生筏，其總容量應能容納船上人員總數。
- .2 除非 1.3.1 段所規定的救生筏能迅速地轉移到任何一舷降落下水，否則應配備附加救生筏使每舷可用的總容量能容納船上人員總數的 150%。
- .3 如本條之 2 所規定的救助艇亦是符合第 43 或 44 條要求的救生艇，則該艇可列入 1.3.1 段所規定的總容量，但船舶每舷可用的總容量至少是船上人員總數的 150%。
- .4 在萬一任何一艘救生艇筏掉失或不能使用的情況下，每舷可供使用的救生艇筏應能容納船上人員總數。

1.4 凡救生艇筏存放地點距船艏或船艉超過 100 m 的貨船，除配備 1.1.2 和 1.2.2 段所規定的救生筏外，尚應配備 1 隻救生筏，在合理和可行範圍內，儘量靠前或靠後放置，或 1 隻儘量靠前和另一隻儘量靠後放置。不管第 29 條如何要求，此隻或多隻救生筏可按能用人力脫解的方式繫牢，並不必要是能用認可降落設備降落的型式。

1.5 除第 15 條之 1.1 所提到的救生艇筏外，為船上人員總數棄船所需要配備的一切救生艇筏在載足全部人員及屬具後，應能在從發出

棄船信號後 10 min 內，全部降落水中。

1.6 運載散發有毒蒸氣或毒氣的貨物\*的液體化學品船和氣體運輸船，應配備符合第 45 條要求的救生艇，來代替符合第 43 或 44 條要求的救生艇。

1.7 油船、化學品液貨船和氣體運輸船裝載閃點不超過 60°C（閉杯試驗）的貨物者應配備符合第 46 條要求的救生艇，來代替符合第 43 或 44 條要求的救生艇。

## 2 救助艇

貨船應至少配備 1 艘符合第 47 條要求的救助艇。若救生艇亦符合救助艇的要求，可以同意將此艇作為救助艇。

3 1986 年 7 月 1 日以前建造的貨船，除其救生艇外，應不遲於 1991 年 7 月 1 日配備：

- .1 一隻或多隻救生筏，總容量應能容納船上人員總數。這隻或多隻救生筏應採用能與下沉中船舶自動脫開的制牢救生筏的綁繫方法或等效設施；
- .2 凡救生艇筏存放地點距船艏或船艉超過 100 m 者，除配備 3.1 段規定的救生筏外，1 隻救生筏在合理和可行範圍內，儘量靠前或後放置，或一隻儘量靠前，另一隻儘量靠後，不管 3.1 段如何要求，此救生筏可按能用人力脫解的方式繫牢。

---

\* 參閱海上安全委員會決議 MSC.4（48）所通過的國際散裝危險化學品船建造與設備規則第十七章中和海上安全委員會決議 MSC.5（48）所通過的國際液化氣體船建造與設備規則第十九章中緊急逃脫需加呼吸保護的產品。

## 第 27 條

### 個人救生設備

#### 1 救生圈

1.1 貨船應配備符合第 7 條之 1 和第 31 條要求的救生圈，其數量應不少於下表所規定的數量：

| 船長（m）        | 最少救生圈數 |
|--------------|--------|
| 100 以下       | 8      |
| 100 至 150 以下 | 10     |
| 150 至 200 以下 | 12     |
| 200 至 200 以上 | 14     |

1.2 第 7 條之 1.3 所規定配在油船上的救生圈用自亮浮燈，應是電池型。

#### 2 救生衣浮燈

2.1 本款適用於一切貨船。本款應不遲於 1991 年 7 月 1 日適用於 1968 年 7 月 1 日以前建造的貨船。

2.2 在貨船上，每件救生衣應設有一盞符合第 32 條之 3 要求的浮燈。

#### 3 保溫救生服與保溫用具

3.1 本款適用於一切貨船。本款應不遲於 1991 年 7 月 1 日適用於

1986 年 7 月 1 日以前建造的貨船。

3.2 貨船應為船上每艘救生艇至少配備 3 件符合第 33 條要求的保温救生服，或如主管機關認為必須和可行時，則為船上每人配備 1 件符合第 33 條要求的保温救生服；但是，船舶除應配備第 38 條之 5.1.24、第 41 條之 8.31 和第 47 條之 2.2.13 所規定的保温用具外，尚應為船上未配有浸水服的人員配備符合第 34 條要求的保温器材。如該船符合下列要求，則沒有必要配備這些浸水服和保温器材：

- .1 船舶每舷配有全封閉救生艇，其總容量能容納船上人員總數；或
- .2 配有能在該船船艙自由下降降落下水的全封閉救生艇，總容量能容納船上人員總數，而且是能從存放地方直接登上和降落下水的救生艇，同時船舶每舷救生筏總容量能容納船上人員總數；或
- .3 經常從事溫暖航區航行，主管機關認為浸水服為不必要者。

3.3 符合第 26 條之 1.3 要求的貨船，應為船上每個人配備符合第 33 條要求的保温救生服，除非該船：

- .1 配有吊筏架降落救生筏；或
- .2 配有使用能在船舶兩舷均可利用的等效設備的救生筏，且為不需先進入水中再登筏者；
- .3 經常從事溫暖氣候航區航行，主管機關認為浸水服為不必要者。

3.4 可用本條所規定的浸水服來滿足第 7 條之 3 的要求。

3.5 1986 年 7 月 1 日以前建造的貨船所配備的本條 3.2.1 和 3.2.2 段所指的全封閉救生艇，不必符合第 44 條的要求。

## **第 28 條**

### **救生艇筏的登乘和降落佈置**

1 貨船救生艇筏的登乘佈置應設計為，救生艇可從存放處直接登乘和降落，吊架降落救生筏可從存放處旁一緊鄰位置或按第 13 條之 5 的規定將救生筏於降放前移至的位置登乘和降落。

2 總噸為 20,000 噸及 20,000 噸以上的貨船，其救生艇應能在大船於靜水中以 5 節速度前進時降放，必要時可利用艇艙纜。

## **第 29 條**

### **救生筏的存放**

在貨船上，除第 26 條之 1.4 所要求的救生筏外，每隻救生筏存放時，其艙纜應固定地繫連在船上，並設有符合第 38 條之 6 要求的漂浮脫開裝置，使救生筏在船舶沉沒時，能漂浮脫開，如其為氣脹式，還能自動充氣。

## C 部分

### 救生設備要求

#### 第 I 節

#### 通則

#### 第 30 條

#### 救生設備一般要求

1 2.7 段適用於一切船舶。2.7 段應不遲於 1991 年 7 月 1 日適用於在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

2 除另有明文規定或主管機關經考慮船舶所經常從事的特殊航程，認為其他要求為宜者外，本節所規定的一切救生設備應：

- .1 以恰當的工藝和材料製成；
- .2 在-30°C 至+65°C 的空氣溫度範圍內存放而不致損壞；
- .3 如其在使用中，可能浸沒在海水中，則在-1°C 至+30°C 的海水溫度範圍內使用；
- .4 凡適用者，皆防腐爛，耐腐蝕，並不受海水、原油或霉菌侵襲的過度影響；
- .5 如暴露在日光下，有抗變質力；

- .6 在一切有助於探測的部位具有鮮明易見的顏色；
- .7 在有助於探測的位置裝貼逆向反光材料，並與海事組織的建議相一致\*；
- .8 如必須在風浪中使用，則能在該環境中令人滿意地工作。

3 主管機關應確定會老化變質救生設備的可用期限。這類救生設備應標明確定其壽命的方法或必須更換的日期。

## **第 II 節**

### **個人救生設備**

#### **第 31 條**

##### **救生圈**

###### **1 救生圈技術規格**

每隻救生圈：

- .1 應具有不大於 800 mm 的外徑及不少於 400 mm 的內徑；
- .2 應採用自然浮力材料製成；它的浮力應不得依靠燈心草、軟木刨片或軟木粒、任何其他鬆散的粒狀材料或任何依靠充氣的空氣室；

---

\* 參閱海事組織所通過的決議 A.274 (VII) 所制定的“救生設備逆向反光帶建議”。



- .3 應能在淡水中支承不少於 14.5 kg 的鐵塊達 24 h 之久；
- .4 應具有不少於 2.5 kg 的質量；
- .5 應在被火完全包圍 2 S 後，不至燃燒或繼續熔化；
- .6 其構造，應能經受從最輕載航海水線以上至存放位置的高度或 30 m（取其大者）處投落下水而不致損害救生圈或其附件的操作性能；
- .7 如救生圈為用來操動為自發煙霧信號及自亮浮燈所配備的迅速拋投裝置者，應具有足以操動此項迅速拋投裝置的質量或 4 kg，取其大者；
- .8 應設有直徑不小於 9.5 mm 及長度不少於救生圈體外直徑 4 倍的把手索 1 根。把手索應繞救生圈的周圍，制牢在四個等距點，形成四個相等的索環。

## 2 救生圈自亮浮燈

第 7 條之 1.3 所規定的自亮浮燈應：

- .1 不致被水所熄滅；
- .2 能向上半球的所有方向，不論是連續發出發光強度不小於 2 cd 的亮光，或是發出至少相稱的發光強度，每分鐘不少於 50 閃速率的閃光（放出閃光）；
- .3 配有使用至少 2 h 並能滿足 2.2 段要求的能源；
- .4 能經受 1.6 段所要求的投落試驗。

## 3 救生圈自發煙霧信號

第 7 條之 1.3 所規定的自發煙霧信號應：

- .1 在平靜水面漂浮時，均速噴出鮮明易見顏色的煙霧不少於 15 min；
- .2 在信號噴出煙霧的整個期間中，不會爆炸般地點燃，或不噴出任何火焰；
- .3 在海浪中，不致淹沒；
- .4 當完全浸沒在水下時，繼續噴出煙霧至少 10 s；
- .5 能經受 1.6 段所要求的投落試驗。

#### 4 可浮救生索

第 7 條之 1.2 所規定的可浮救生索應：

- .1 不打紐結；
- .2 具有不小於 8 mm 的直徑；
- .3 具有不少於 5 KN 的破斷強度。

## 第 32 條

### 救生衣

#### 1 救生衣的一般要求

- 1.1 救生衣應在被火完全包圍 2 s 後，不至燃燒或繼續熔化。

## 1.2 每件救生衣的結構應：

- .1 經示範後，在無幫助情況下一個人能在 1 *min* 內正確地穿好救生衣；
- .2 能反穿或顯然只能以一種穿法穿用，並儘可能不至被錯誤地穿著；
- .3 穿著舒適；
- .4 任由穿著者從至少 4.5 *m* 高度跳入水中不致受傷，而且救生衣不移位也不損壞。

## 1.3 每件救生衣在平靜淡水中，應具有足夠的浮力與穩性：

- .1 將筋疲力盡或失去知覺人員的嘴部托出水面不低於 120 *mm*，其身體向後傾斜與垂向成不少於 20° 並不大於 50° 的角度；
- .2 將水中失去知覺人員從任何姿勢轉成為嘴部高出水面的姿勢，不超過 5 *s*。

1.4 救生衣應具有的浮力，在浸入淡水中 24 *h* 後，不得降低 5% 以上。

1.5 救生衣應使穿著的人員可作短距離的游泳，並登上救生艇筏。

1.6 每件救生衣應備有用細索繫牢的哨笛。

## 2 氣脹式救生衣

依靠充氣作浮力的救生衣應具有不少於兩個獨立充氣室，而且符合本條 1 款的要求，並應：

- .1 浸水後自動充氣，配有用單一人工動作充氣的裝置，並能用嘴來充氣；
- .2 在萬一任何一個空氣室失去浮力時，仍能符合 1.2、1.3 和 1.5 段的要求；
- .3 使用自動機械裝置充氣後，仍符合 1.4 段的要求。

### 3 救生衣浮燈

#### 3.1 每個救生衣浮燈應：

- .1 具有不小於  $0.75\text{ cd}$  的發光強度；
- .2 具有能提供  $0.75\text{ cd}$  發光強度至少達  $8\text{ h}$  的能源；
- .3 當繫在救生衣時，可在上半球的可行最大球缺上看到亮光。

#### 3.2 如 3.1 段所指的浮燈是閃光燈，該燈還應：

- .1 配有手動操作開關；
- .2 不得裝設聚光的透鏡或弧形反射器；
- .3 以每分鐘不少於 50 閃的速率閃光，其有效發光強度至少為  $75\text{ cd}$ 。

## 第 33 條

### 保温救生服

#### 1 保温救生服的一般要求

##### 1.1 保温救生服應採用防水材料製成，並應：

- .1 在無幫助情況下，能在 2 分鐘內將它拆包並穿好，如保温救生服必須連同救生衣一起穿著，則要考慮到任何有關聯的衣服\*和救生衣；
- .2 在被火完全包圍 2 s 後，不至燃燒或繼續熔化；
- .3 遮蓋除臉部以外整個身體，雙手也應遮蓋，配有永久性附連的手套者除外；
- .4 備有儘量排除或減少保温救生服腿部內面自由空氣的佈置；
- .5 從不少於 4.5 m 高度跳進水中後，不至有過分的水進入保温救生服。

##### 1.2 保温救生服亦符合第 32 條要求者，則可歸類為救生衣。

##### 1.3 保温救生服應使穿著保温救生服（如保温救生服必須連同救生衣一起穿著，則加穿救生衣）的人員能：

- .1 爬上並爬下長度至少為 5 m 的垂直梯子；
- .2 在棄船時，執行正常的任務；

---

\* 參考本組織以決議 A.……（VIII）通過的“關於救生設備試驗的建議”的 3.1.3.1 段。

- .3 從不少於 4.5 m 高度跳入水中，保溫救生服不損壞或不移位，或人員不受傷；並且
- .4 在水中作短距離游泳並登上救生艇筏。

1.4 具有浮力而且設計為不須加穿救生衣的浸水服應設有符合第 32 條之 3 要求的浮燈及第 32 條之 1.6 所規定的笛哨。

1.5 如保溫救生服必須連同救生衣一起穿著，救生衣應穿在保溫救生服外面。穿著保溫救生服的人員應能在無幫助的情況下穿上救生衣。

## 2 保溫救生服的熱性能要求

2.1 非自然保溫材料製成的保溫救生服：

- .1 應標明必須連同保暖衣服一起穿著的須知；
- .2 其構造應為：在穿著者連同保暖衣服一起穿著時，或如保溫救生服必須連同救生衣一起穿著，則加穿救生衣後，從 4.5 m 高度跳入水中一次後，保溫救生服能繼續提供足夠的熱保護，確使穿著者在平靜流通水中，水溫為 5°C，歷時 1 小時後，體溫降低不超過 2°C。

2.2 自然保溫材料製成的保溫救生服，在穿著者在單獨穿著保溫救生服，或如保溫救生服必須連同救生衣一起穿著，則加穿救生衣後，從 4.5 m 高度跳入水中一次後，應能繼續提供足夠的熱保護，確使穿著者在平靜流通水中，水溫為 0°C 與 2°C 之間，歷時 6 h 後，體溫降低不超過 2°C。

2.3. 保溫救生服應可使兩手受到包裹的穿著者，浸在 5°C 水中，

歷時 1 h 後，可拿起鉛筆並寫字。

### 3 浮力要求

穿著符合第 32 條要求的保溫救生服，或保溫救生服與救生衣一起穿著的人員，應在淡水中，在不超過 5 s 內，從臉部朝下姿勢翻轉成臉部朝上姿勢。

## 第 34 條

### 保溫用具

1 保溫用具應採用導熱率於大於  $0.25 \text{ W}/(\text{m}\cdot\text{K})$  的防水材料製成，並且其結構在用來包裹人員時，應減少被包裹者體溫的對流性和蒸發性熱損失。

2 保溫用具：

- .1 應包裹穿著救生衣人員除面部以外的整個身體，雙手也應包裹，除配有永久性附連的手套者外；
- .2 應能在救生艇筏或救助艇中，在無人幫助的情況下將它拆包並容易穿著；
- .3 如保溫用具妨礙游泳，應可使穿著者在 2 分鐘內在水中把它脫掉。

3 保溫用具在氣溫  $-30^{\circ}\text{C}$  至  $+20^{\circ}\text{C}$  範圍內，功能應正常。

### 第 III 節

#### 視覺信號

### 第 35 條

#### 火箭降落傘火焰信號

- 1 火箭降落傘火焰信號應：
  - .1 裝在防水外殼內；
  - .2 在外殼上，印有清楚闡明火箭降落傘火焰信號用法的簡明須知或圖解；
  - .3 具有整體的點燃裝置；
  - .4 設計成：在按製造廠的操作須知使用時，人員握持外殼而不致感到不舒適。
- 2 當垂直發射時，火箭應達到不少於 300 *m* 的高度，在其彈道頂點處，或在接近其彈道頂點處，火箭應射出降落傘火焰，該火焰應：
  - .1 發出明亮紅光；
  - .2 燃燒均勻，平均發光強度不少於 30,000 *cd*；
  - .3 具有不小於 40 *s* 的燃燒時間；
  - .4 具有不大於 5 *m/s* 的降落速度；
  - .5 在燃燒時不燒損降落傘或附件。



## 第 36 條

### 手持火焰信號

#### 1 手持火焰信號應：

- .1 裝在防水外殼內；
- .2 在外殼上，印有清楚闡明手持火焰信號用法的簡明須知或圖解；
- .3 具有自備的點燃裝置；
- .4 設計成：在按製造廠的操作須知使用時，人員握持外殼而不致感到不舒適，燃燒中的或未熄滅的渣滓不致危害救生艇筏。

#### 2 手持火焰信號應：

- .1 發出明亮紅光；
- .2 燃燒均勻，平均發光強度不少於 15,000 *cd*；
- .3 具有不小於 1 *min* 的燃燒時間；
- .4 浸入 100 *mm* 深的水下，歷時 10 秒鐘後，仍繼續燃燒。

## 第 37 條

### 可浮發煙信號

#### 1 可浮發煙信號應：

- .1 裝在防水外殼內；
- .2 在按製造廠的操作須知使用時，不會爆炸般地點燃；
- .3 在外殼上，印有清楚闡明可浮發煙信號用法的簡明須知或圖解。

#### 2 可浮發煙信號應：

- .1 在平靜水面漂浮時，勻速地噴出鮮明易見顏色的煙霧；持續時期不少於 3 *min*；
- .2 在整個噴出煙霧期間，不噴出任何火焰；
- .3 在海浪中，不致淹沒；
- .4 在浸入 100 *mm* 水深下，歷時 10 s 後，仍繼續噴出煙霧。

## 第 IV 節

### 救生艇筏

#### 第 38 條

##### 救生筏的一般要求

###### 1 救生筏的構造

1.1 每隻救生筏的構造，應能經受在一切海況下暴露漂浮達 30 天。

1.2 救生筏的構造應為從 18 m 高度投落下水後，救生筏及其屬具能符合使用要求。如救生筏必須存放在最輕載航海水線以上超過 18 m 高度的地方，則該救生筏應是曾從至少該高度處進行過滿意的投落試驗的型式。

1.3 在頂篷撐起和未撐起的情況下，漂浮的救生筏應能經受從筏底以上至少 4.5 m 的高度反覆多次跳登。

1.4 救生筏及其艙裝件的構造應使救生筏在載足全部乘員及屬具並放下 1 隻海錨後，在平靜水中，能被拖帶，航速達 3 節。

1.5 救生筏應設有保護乘員免受暴露的頂篷，該頂篷在救生筏降落中和到水面時自動撐起。該頂篷應符合下列要求：

- .1 頂篷應採用以空氣間隙隔開的雙層材料或其他等效設施來防熱及禦寒。應設有防止水分聚集在空氣間隙內的設施；

- .2 頂篷內面的顏色應不致使乘員感到不舒適；
- .3 每個進口處應有鮮明的標誌，並設有有效的可調整關閉裝置，在筏內外兩面均能容易而迅速地開啟該裝置，以利於通空氣且可防止海水、風和冷氣的侵入。容納 8 人以上的救生筏應設有不少於兩個正相對面的進口處；
- .4 即使當進口處關閉時，頂篷無論何時都應通入足夠乘員需要的空氣；
- .5 頂篷應設有不少於一個的瞭望窗；
- .6 頂篷應設有收集雨水的設施；
- .7 坐在頂篷下面各處的乘員，應有足夠的頭上空間。

## 2 救生筏的最小乘員定額與質量

2.1 按第 39 條之 3 或第 40 條之 3 的要求算出的乘員定額少於 6 人的救生筏，概不得認可。

2.2 除必須使用符合第 48 條要求的認可降落設備降落的救生筏及不要求是便攜式的救生筏外，其他救生筏的容器及其屬具的總質量不得超過 185 kg。

## 3 救生筏艙裝件

3.1 救生筏應沿筏體外圍及內側牢固地裝設鏈環狀把手索。

3.2 救生筏應設有把第 6 條之 2.1 所要求的手提式無線電設備所配的天線適宜地安裝和制牢在操作地點的裝置。

3.3 救生筏應設一根有效的艙纜，其長度應不少於從存放處到最

輕載航海水線的距離的 2 倍或 15 m，取其長者。

#### 4 吊筏架降落救生筏

4.1 除符合上述要求外，使用認可降落設備的救生筏應：

- .1 當救生筏載足全部乘員及屬具後，能經受碰撞速度不小於 3.5 m/s 之碰撞船舷的水平撞擊力，並再從不小於 3 m 高度投落下水後，不得有影響其性能的損壞；
- .2 設置在登乘期間能可靠地將救生筏貼緊並繫留在登乘甲板的裝置。

4.2 每隻客船的吊筏架降落救生筏的佈置應使救生筏的全部乘員能迅速地登上救生筏。

4.3 每隻貨船的吊筏架降落救生筏的佈置應使救生筏的全部乘員能在發出登筏指示的時間起不超過 3 min 內登上救生筏。

#### 5 屬具

5.1 每隻救生筏的正常屬具應包括：

- .1 繫有不少於 30 m 長浮索的可浮救生環一個；
- .2 裝有可浮柄的非折疊式小刀 1 把，繫以短繩並存放在頂篷外面靠近艏纜與救生筏繫連處的袋子內。另外，乘員定額為 13 人或 13 人以上的救生筏應加配一把不必是非折疊式的小刀；
- .3 乘員定額不超過 12 人的救生筏配可浮水瓢 1 隻。乘員定額為 13 人或 13 人以上的救生筏配可浮水瓢 2 隻；

- .4 海綿 2 塊；
- .5 海錨 2 隻，每隻配有耐衝擊錨索及收錨索各 1 根，一隻備用，另一隻固定地繫於救生筏上，其繫固方法應使海錨在救生筏充氣或到水面時，總是使救生筏以非常穩定的方式頂風。每隻海錨及其錨索和收錨索應具有足以適於一切海況的強度。海錨收錨索的每端都應設有旋轉環，並應是不可能在其支索之間外轉的一種類型；
- .6 可浮手划槳 2 隻；
- .7 開罐頭刀 3 把。帶特殊開罐頭葉片的安全小刀可滿足本要求；
- .8 急救藥包 1 套，置於使用後可再蓋緊的水密箱內；
- .9 哨笛或等效的音響號具 1 隻；
- .10 符合第 35 條要求的火箭降落傘火焰信號 4 支；
- .11 符合第 36 條要求的手持火焰信號 6 支；
- .12 符合第 37 條要求的可浮發煙信號 2 個；
- .13 適於摩氏通信的防水手電筒 1 隻，連同備用電池 1 副及備用燈泡 1 隻，裝在同一水密容器內；
- .14 有效的雷達反射器 1 具；
- .15 日光信號鏡 1 面，連同與船舶和飛機通信用法須知；
- .16 印在防水硬紙上，或裝在水密容器內的第五章第十六條所指的救生信號圖解說明表 1 張；

- .17 釣魚用具 1 套；
- .18 總數為救生筏額定乘員每個人不少於 10,000 KJ 的口糧，口糧應保存於氣密包裝內並收存於水密容器內；
- .19 水密容器數個，內裝總數為救生筏額定乘員每個人 1.5 l 的淡水，其中每個人所需的 0.5 l 可用 2 天內能生產等量淡水的海水除鹽器來代替；
- .20 不銹飲料量杯 1 個；
- .21 救生筏額定乘員每個人配防暈船藥 6 片和清潔袋一個；
- .22 救生須知；
- .23 緊急行動須知；
- .24 足供 10%救生筏額定乘員用的符合第 34 條要求的保溫器材或 2 件，取其大者。

5.2 在根據 5.1 段配備的救生筏上，第 39 條之 7.3.5 和第 40 條之 7.7 所要求的標誌應是以印刷體大寫羅馬字母標明的“SOLAS A PACK”字樣。

5.3 從事短程國際航行的客船，如主管機關在考慮到航程性質與時間後認為 5.1 段所規定的全部項目不都是必要時，主管機關可准許這些船上所載的救生筏配備 5.1.1 至 5.1.6 段、5.1.8 段、5.1.9 段、5.1.13 至 5.1.16 段和 5.1.21 至 5.1.24 段所規定的屬具以及 5.1.10 至 5.1.12 段所規定的屬具的半數。在這些救生筏上，第 39 條之 7.3.5 和第 40 條之 7.7 所要求的標誌應是以印刷體大寫羅馬字母標明的“SOLAS A PACK”字樣。

5.4 屬具，凡適宜者，應收存在容器內，如容器不是救生筏的整體部分或固定地附於救生筏上的，則容器應存放並制牢在救生筏內，並能在水面漂浮至少 30 min，不至損壞其內存屬具。

## 6 救生筏漂浮脫開裝置

### 6.1 艏纜系統

救生筏艏纜系統應在船舶與救生筏之間起連接作用，其佈置應確使救生筏在脫開時（氣脹式救生筏則在充氣時）不至被下沉中的船舶拖沒。

### 6.2 薄弱環

如漂浮脫開裝置使用薄弱環者，薄弱環應：

- .1 不至被從救生筏容器內拉艏纜所需的力拉斷；
- .2 在適用時有足夠強度使救生筏充氣；
- .3 在張力為  $2.2 \pm 0.4$  KN 時斷開。

### 6.3 靜水壓力脫開裝置

漂浮脫開裝置中使用靜水壓力脫開裝置者，該脫開裝置：

- .1 應採用兼容的材料製成，以防止該裝置發生故障。不得接受在靜水壓力脫開裝置的部件上鍍鋅或其他形式的金屬鍍層；
- .2 在水深不超過 4 m 處，應自動脫開救生筏；
- .3 應設有防止水分在該裝置處在正常位置時聚積在靜水壓力室內的洩水器；



- .4 其結構，當海浪拍擊時，應不至脫開；
- .5 在其外部應耐久地標明其型號與出廠號；
- .6 應附有證件或產品銘牌，說明其製造日期、型號與出廠號；
- .7 每件連接艀纜系統的部件的強度應不小於對艀纜所要求的強度。

### **第 39 條**

#### **氣脹式救生筏**

- 1 氣脹式救生筏應符合第 38 條的要求，此外，應符合本條的要求。

- 2 氣脹式救生筏的構造

2.1 主浮力艙應分成不少於 2 個的獨立隔艙，每個隔艙通過各自的止回充氣閥充氣。浮力艙的安排應是在任一隔艙萬一損壞或充氣失效時，未損傷的隔艙應能支持該筏的額定乘員而且救生筏整個周圍都是正的乾舷。每個乘員的質量以 75 kg 計並且都坐在規定的座位上。

- 2.2 救生筏的筏底應為水密，並應充分絕緣以禦寒冷，不論是：

- .1 採用一個或幾個隔艙（這個或這幾個隔艙能由乘員充氣或自動充氣，並能由乘員洩氣並再充氣的方法；或
- .2 採用不依靠充氣的其他等效設施。

2.3 救生筏應使用無毒氣體充氣，環境溫度為 18°C 至 20°C 之間時在 1 *min* 內，環境溫度為 -30°C 時在 3 *min* 內，完全充足。充氣後，救生筏載足全部乘員和屬具後應保持其形狀不變。

2.4 每個充氣隔艙應能經受至少等於 3 倍工作壓力的超壓，並應不論使用安全閥或限制供氣方法，均能防止其壓力超過 2 倍工作壓力。應設有安裝 10.1.2 段所要求的充氣泵或充氣器的設備，用以保持工作壓力。

### 3 氣脹式救生筏的乘員定額

氣脹式救生筏的乘員定額應等於下列各數中較小者：

- .1 充氣後，其主浮胎（不包括篷柱以及橫座位在內，如設有時）的容量以  $m^3$  計時除以 0.096 後所得的最大整數；或
- .2 救生筏的內水平橫剖面面積（可包括一個或多個橫座位在內，如設有時）量至浮胎的最內邊，以  $m^2$  計時除以 0.372 後所得的最大整數；或
- .3 可足夠舒適地坐下並有足夠的頭上空間而且不致妨礙任何救生筏屬具操作的人數；這些人全部穿著救生衣，每個人的質量以 75 *kg* 計。

### 4 進入氣脹式救生筏的通道

4.1 至少一個進口處應設有半剛性登筏跳板以便人員能從海面登入救生筏，跳板的佈置要防止一旦跳板損壞，使救生筏明顯洩氣。設有一個以上的進口處的吊筏架降落救生筏應在拉近索與登乘設施對面的進口處設有登筏跳板。

4.2 未設有登筏跳板的進口處應備有登筏梯，其最下一級踏板應位於救生筏的最輕水線以下不小於 0.4 m 處。

4.3 救生筏內面應有有助於水中的人員把自己從登筏梯拉進救生筏的設施。

## 5 氣脹式救生筏的穩性

5.1 每隻氣脹式救生筏的構造在充氣脹滿並且頂篷撐到最高位置而漂浮時，在風浪中應當穩定。

5.2 救生筏處於翻覆位置的穩性應為，在風浪中及在平靜水面上，均能由 1 個人扶正。

5.3 救生筏載足全部乘員和屬具後的穩性，應為能在平靜水面被拖帶，航速達到 3 節。

## 6 氣脹式救生筏艙裝件

6.1 除第 38 條之 6 所要求的薄弱環外，艙纜系統包括其繫連於救生筏上設施的破斷強度，救生筏的乘員定額為 9 人或 9 人以上者，應不小於 10.0 KN；其他救生筏應不小於 7.5 KN。救生筏應能由一個人充氣。

6.2 救生筏頂篷的頂部應裝設一盞人工控制燈，在晴朗天氣的黑夜，距離至少 2 海哩處可看到燈光，使用時間不少於 12 h。如是閃光燈，該燈在 12 h 使用時間的初始 2 h 內的閃光速率，每分鐘應不少於 50 閃。該燈應由海水電池或化學乾電池供電，並應在救生筏充氣時自動發光。該電池應為不因其存放所在救生筏內的潮濕或濕氣而變質的類型。

6.3 救生筏內面應裝設一盞人工控制燈，該燈應能連續使用至少 12 h。應在救生筏充氣時自動發光，並有足夠光強以供閱讀救生和屬具用法須知。

## 7 氣脹式救生筏的容器

7.1 氣脹式救生筏應裝在容器內，該容器：

- .1 其結構在所能遇到的海上各種條件下，能經久耐用；
- .2 有充裕的自然浮力，當裝有救生筏及其屬具時，船舶如沉沒，能從內部拉艀纜並拉動充氣裝置；
- .3 應是切合實際地水密，容器底部洩水孔除外。

7.2 救生筏在其容器內的包裝方法，應確使救生筏從容器破裂脫開後，在水面充氣時，儘可能地處於正浮位置。

7.3 容器上應標明：

- .1 製造廠名或商標；
- .2 出廠號碼；
- .3 認可機關名稱和乘員定額；
- .4 SOLAS；
- .5 內裝應急袋的型號；
- .6 最近一次檢修日期；
- .7 艀纜長度；

- .8 水線以上最大許可存放高度（根據跌落試驗高度和艙纜長度）；
- .9 降落須知。

## 8 氣脹式救生筏上的標誌

救生筏上應標明：

- .1 製造廠名或商標；
- .2 出廠號碼；
- .3 製造日期（年月）；
- .4 認可機關名稱；
- .5 最近一次檢修的檢修站名稱和地點；
- .6 每個進口處上面寫明乘員定額，字高不小於 100 mm，字色與救生筏顏色有明顯的差異。

## 9 吊筏架降落氣脹式救生筏

9.1 除上述的要求外，使用認可降落設備的救生筏，當懸掛在吊筏鉤或吊筏索時，應能受下列負荷：

- .1 在環境溫度和穩定的救生筏溫度為  $20^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$  而且不使用所有安全閥的情況下，全部乘員和屬具質量的 4 倍。及
- .2 在環境溫度和穩定的救生筏溫度為  $-30^{\circ}\text{C}$  而且使用所有安全閥的情況下，全部乘員和屬具質量的 1.1 倍。

9.2 必須使用降落設備降落的救生筏的剛性容器，應加以制牢，以防止該容器或其部件在所裝的救生筏充氣和降落下水過程中及以後，墜落下海。

## 10 氣脹式救生筏的附加屬具

10.1 除第 38 條之 5 所要求的屬具外，每隻氣脹式救生筏應配備：

- .1 修補浮力分隔艙破洞的修補工具一套；
- .2 充氣泵或充氣器 1 具。

10.2 第 38 條之 5.1.2 所要求的小刀應是安全小刀。

## 第 40 條

### 剛性救生筏

1 剛性救生筏應符合第 38 條的要求，此外，應符合本條的要求。

#### 2 剛性救生筏的構造

2.1 救生筏的浮力應由認可的自然浮力材料提供，置於儘可能靠近救生筏的周圍處。浮力材料應是阻燃的，或用阻燃的覆蓋加以保護。

2.2 救生筏的筏底應能防止海水進入，並應有效地支持乘員離開水面並禦寒。

#### 3 剛性救生筏的乘員定額

每隻剛性救生筏的乘員定額應等於下列各數中較小者：

- .1 浮力材料以  $m^3$  計的體積乘一個系數，系數為 1 減去浮力材料比重，除以 0.096 所得的最大整數；或
- .2 救生筏筏底的水平橫剖面面積，以  $m^2$  計時，除以 0.372 所得到的最大整數；或
- .3 可足夠舒適地坐下並有足夠的頭上空間而且不致妨礙救生筏任何屬具操作的人數，這些人員全部穿著救生衣，每個人的質量以 75 kg 計。

#### 4 進入剛性救生筏的通道

4.1 至少有一個進口處應設有剛性登筏跳板以便人員能從海面登上救生筏。設有一個以上進口處的吊筏架降落救生筏應在拉近與登乘設備對面的進口處設有登筏跳板。

4.2 未設有登筏跳板的進口處應設有登筏梯，其最下一級踏板應位於救生筏的最輕水線以下不小於 0.4 m 處。

4.3 救生筏內應有有助於水中的人員把自己從登筏梯拉進救生筏的設施。

#### 5 剛性救生筏的穩性

5.1 除救生筏以任何一面漂浮時都能安全使用者外，救生筏的強度與穩性應為能自行扶正，或在風浪中及平靜水面上，均能由一人扶正。

5.2 救生筏載足全部乘員和屬具後的穩性，應為能在平靜水面被拖帶，航速達到 3 節。

## 6 剛性救生筏艙裝件

6.1 救生筏應設有一根有效的艙纜。除第 38 條之 6 所要求的薄弱環外，艙纜系統包括其繫連於救生筏上設施的破斷強度，救生筏的乘員定額為 9 人或 9 人以上者，應不小於 10.0 kN；其他救生筏應不小於 7.5 kN。

6.2 救生筏頂篷的頂部應裝設一盞人工控制燈，在晴朗天氣的黑夜，距離至少 2 海哩處可看到燈光，使用時間不少於 12 h。如是閃光燈，該燈在 12 h 使用時間的初始 2 h 的閃光速率，每分鐘應不少於 50 閃。該燈應由海水電池或化學乾電池供電，並應在救生筏頂篷撐起時自動發光。該電池應為不因其存放所在救生筏的潮濕或濕氣而變質的類型。

6.3 救生筏內面應裝設一盞人工控制燈，能連續使用至少 12 h。該燈應在頂篷撐起時自動發光，並有足夠光強以供閱讀救生和屬具用法須知。

## 7 剛性救生筏上的標誌

救生筏上應標明：

- .1 所從屬的船舶名稱和船籍港；
- .2 製造廠名或商標；
- .3 出廠號碼；
- .4 認可機關的名稱；
- .5 每個進口處上面寫明乘員定額，字高不小於 100 mm，字色與救生筏顏色有顯著的差異；



- .6 SOLAS；
- .7 內裝應急袋的型號；
- .8 艄纜長度；
- .9 水線以上最大許可存放高度（投落試驗高度）；
- .10 降落須知。

## 8 吊筏架降落剛性救生筏

除上述的要求外，使用認可降落設備的剛性救生筏，當懸掛在吊筏鉤或吊筏索時，應能承受全部乘員和屬具質量的 4 倍。

# 第 41 條

## 救生艇的一般要求

### 1 救生艇的構造

1.1 一切救生艇均應建造恰當，其形狀及尺度比例應使其在海浪中具有充裕的穩性，並在載足全部乘員及屬具後，具有足夠的乾舷。一切救生艇應有剛性艇體，而且當在平靜水面處於正浮位置，並載足全部乘員及屬具時，以及在水線以下任何部位破孔，假設沒有掉失浮力材料及其他損傷時，能保持正穩性。

1.2 一切救生艇應具有足夠的強度：

- .1 使其在載足全部乘員及屬具後能安全降落水中；

- .2 當船舶在平靜水中以 5 節航速前進時，能降落水中並被拖帶。

1.3 艇體及剛性頂蓋應是阻燃的或不燃的。

1.4 橫座板、長凳或儘可能置於艇內低處的固定椅上面應設有座位，其構造應能支承其乘員人數，每個人的體重以 100 kg 計，其座位按 2.2.2 段的要求提供。

1.5 每艘救生艇應具有足夠強度使其經受下列負荷，在卸去負荷後無剩餘變形：

- .1 對於金屬艇體的救生艇，救生艇載足全部乘員及屬具後的總質量的 1.25 倍；或
- .2 對於其他救生艇，救生艇載足全部乘員及屬具後的總質量的 2 倍。

1.6 每艘救生艇應具有足夠的強度，使其在載足全部乘員和屬具以及處在一定位置的滑橈或護舷材（如適用）時，能經受碰撞速度至少 3.5 m/s 的船舷水平撞擊力，並能經受從至少 3 m 高度投落下水。

1.7 從超過 50%艇底面積的艇底表面到封閉蓋或頂篷內面的垂直距離應：

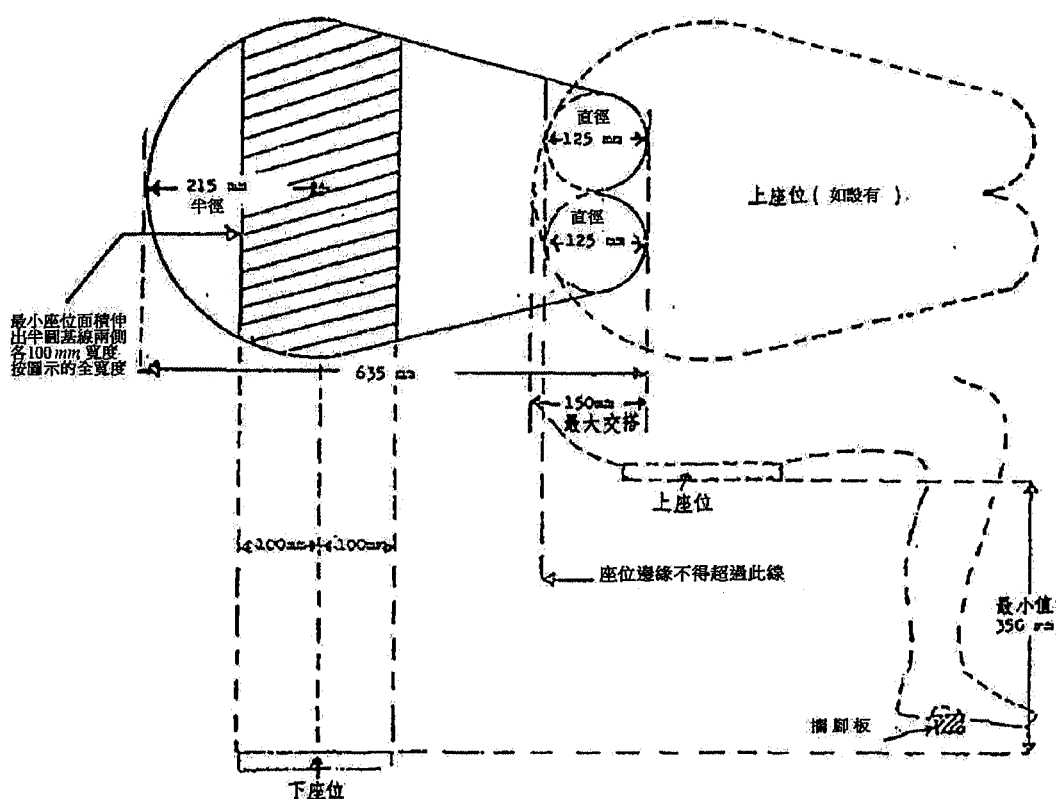
- .1 對於乘員定額為 9 人或 9 人以下的救生艇，不少於 1.3 m；
- .2 對於乘員定額為 24 人或 24 人以上的救生艇，不少於 1.7 m；
- .3 對於乘員定額為 9 人至 24 人的救生艇，不少於以線性內插法確定的介於 1.3 m 與 1.7 m 之間長度的距離。

## 2 救生艇的乘員定額

2.1 容納人數超過 150 人的救生艇，概不得予以認可。

2.2 救生艇的乘員定額應等於下列各數中的較小者：

- .1 以正常姿勢坐着時不致妨礙推進裝置或任何救生艇屬具操作的人數，每個人的平均質量為 75 kg，全部穿著救生衣；或
- .2 按照圖 1 要求的座位設置所能提供的座位的數目。倘若攔腳板已固定，有足夠腿部活動空間而且上下座位之間垂直距離不少於 350 mm，則各座位形狀可以交搭如圖所示。



## 圖 1

2.3 應在救生艇內明確地標出每個座位位置。

### 3 進入救生艇

3.1 每艘客船救生艇的佈置，應使其全部乘員能迅速登艇，而且能迅速離艇。

3.2 每艘貨船救生艇的佈置，應使其全部乘員在從發出登艇指示時間起不超過 3 *min* 登艇完畢。尚應可能迅速離艇。

3.3 救生艇應備有在救生艇任何一舷均可使用的登乘梯，以便水中人員能夠登艇。該梯子的最下一級踏板應位於救生艇輕水線以下不小於 0.4 m 處。

3.4 救生艇的佈置，應能把失去自助能力的人員從海上或者從所躺的擔架上抬進救生艇。

3.5 人員可能行走的所有表面應有防滑層。

### 4 救生艇浮力

一切救生艇應具有自然浮力，或應設有必須不受海水、原油或石油產品不利影響的自然浮力材料，當艇內浸水和破漏通海時，仍足以將滿載一切屬具的救生艇浮起。每個救生艇額定乘員應配備相等於 280 N 浮力的附加自然浮力材料。除非是上述要求的浮力材料以外的浮力材料，否則浮力材料不得設置在救生艇的艇體外面。

### 5 救生艇乾舷和穩性

當 50%乘員定額的乘員以正常姿勢坐在艇中心線一側時，一切救

生艇的乾舷應至少為救生艇長度的 1.5%，或 100 mm，取其大者，乾舷是從水線量至救生艇可能變成浸水狀態的最低開口處。

## 6 救生艇推進裝置

6.1 每艘救生艇應由壓燃式發動機驅動。其燃料的閃點為 43°C 或 43°C 以下（閉杯試驗）的發動機，概不得供任何救生艇使用。

6.2 發動機應既可設有手起動系統，也可使用兩個獨立的可再次充電的電源的起動系統。尚應配備任何必要的起動輔助設施。除主管機關考慮到配備救生艇的船舶所經常從事的特殊航行，認為另一種最低溫度較為適宜外，發動機起動裝置和輔助設施在環境溫度 -15°C 中，應在發動機起動操作程序開始後 2 min 內起動發動機。發動機的罩殼、橫座板或其他障礙物均不得妨礙起動裝置。

6.3 發動機應能在離水的救生艇冷起動後運轉不少於 5 min。

6.4 當救生艇艇內浸水浸到曲軸中心線處時，發動機應仍能運轉。

6.5 螺旋槳軸系的佈置應可使螺旋槳從發動機脫開。應設有救生艇正車和倒車裝置。

6.6 廢氣管的佈置應防止水進入處在正常運轉狀態的發動機。

6.7 一切救生艇的設計應充分考慮在水中人員的安全和漂流物損壞推進系統的可能性。

6.8 當載足全部乘員和屬具，並且所有發動機驅動的輔助裝置均運轉時，救生艇在平靜水中前進航速應至少為 6 節，而當拖帶 1 隻載足全部乘員和屬具或其相等負載的 25 人救生筏時，救生艇在平靜水中前進的航速應至少為 2 節。應配備適用於船舶營運航區預期溫度範

圍內的燃料，而且應足夠供滿載的救生艇以 6 節的航速運轉不少於 24 h。

6.9 救生艇發動機、傳動裝置和發動機的附件，應採用阻燃罩殼或其他提供類似保護的適當裝置加以圍蔽。這些裝置尚應保護人員不至意外地接觸到發熱和轉動的部件，並保護發動機免於暴露在風雨和海浪中。應裝設減低發動機噪聲的適宜裝置。起動裝置電池應設有圍繞電池底部和各側面形成水密圍壁的箱子。電池箱應有緊密的並裝有必要通氣孔的預蓋。

6.10 救生艇發動機和附件的設計，應限制電磁波的發射，使發動機運轉時不致干擾在救生艇內使用的無線電救生設備的運轉。

6.11 所有起動發動機用的電池、無線電用的電池和探照燈用的電池都應配備有再充電的設備。無線電用的電池應不得用作起動發動機的動力。應裝有從船舶電源供電的救生艇電池再充電設施，電源電壓不超過 55 V，並可在救生艇登乘位置斷開。

6.12 應備有起動和操作發動機的防水須知，並張貼在發動機起動控制器附近明顯處。

## 7 救生艇艙裝件

7.1 一切救生艇應在靠近艇體內最低點處裝設至少 1 個的排水閥，該排水閥在救生艇不在水面時自動開啟，使水從艇體內排出，並且在救生艇在水面時自動關閉，以防水浸入。每個排水閥應配有 1 隻蓋閉排水閥的蓋子或塞子，以短繩、鏈條或其他適宜方法繫於救生艇上。排水閥應位於救生艇內容易到達之處，並且其位置應明顯標示。

7.2 一切救生艇應裝有舵和舵柄。當加設舵輪或其他遙控操舵機械裝置時，舵柄應在萬一操舵機械發生故障時仍能控制舵葉。舵應固定地附連在救生艇上。舵柄應固定地安裝或連接在舵柱上；但如救生艇設有遙控操舵機械裝置，舵柄可以是可拆裝式，並可靠地存放在舵柱附近。舵和舵柄的佈置，應不致因脫開機械裝置的操作或螺旋槳的運轉而遭到損壞。

7.3 除在舵和螺旋槳附近部位外，應沿救生艇外面裝設鏈環狀可浮救生索。

7.4 翻覆時不能自行扶正的救生艇，應在艇體底部裝設供人員攀附救生艇的適宜扶手。扶手固連在救生艇的方式，應在受到足以把扶手從救生艇上打掉的衝擊力時，打掉扶手而不損壞救生艇。

7.5 一切救生艇應設置的水密櫃或艙室，足供貯存本條第 8 款所要求的細小屬具、水和口糧。應備有貯存所收集到雨水的設施。

7.6 每艘必須用單根或多根吊艇索降落的救生艇應設置符合下列要求的脫開機械裝置：

.1 該裝置的佈置應能同時脫開所有吊艇鉤；

.2 該裝置應具有下列兩種脫開能力：

2.1 正常脫開能力，當救生艇浮在水面或吊艇鉤無負荷時，它總會把救生艇脫開；

2.2 受載脫開能力，在吊艇鉤有負荷時它總會把救生艇脫開。此脫開的佈置應使救生艇在有任何負荷的情況下，從漂浮在水面上救生艇的受載情況到等於救

生艇載足全部乘員及屬具後總質量的 1.1 倍的負荷情況，都能脫開。此種脫開能力要得到足夠的保護，使在意外和過早使用時不會脫開。

.3 脫開控制手柄應有明顯標誌，標誌顏色與手柄周圍顏色有明顯的差異。

.4 該裝置的設計應取安全系數等於 6，按所選用材料的極限強度計算，假設救生艇質量是相等分佈在兩吊艇索的。

7.7 每艘救生艇應裝設脫開裝置，使能脫開拉緊的前艀纜。

7.8 每艘救生艇應設有固定設置的地線接頭和把第 6 條之 2.1 所要求的手持式無線電設備所配的天線適宜地安裝和制牢在操作地點的裝置。

7.9 用於順船舷降落下水的救生艇應設置便於救生艇降落和防止損壞所必不可少的滑橈和護舷材。

7.10 頂篷或封閉蓋的頂部應裝設一盞人工控制燈，該燈在晴朗天氣的黑夜，在距離至少 2 海哩處可看到燈光，使用時間不少於 12 h。如是閃光燈者，該燈在 12 h 使用時間的初始 2 h 的閃光速率，每分鐘應不少於 50 閃。

7.11 救生艇內應裝設一盞燈或一個光源，提供照明不少於 12 h，使人能閱讀救生須知和屬具用法須知；但不准使用燃油燈作此用途。

7.12 除另有說明外，每艘救生艇應配備有效的舀水設施或自動的舀水設施。

7.13 每艘救生艇的佈置應為能在控制與操舵位置提供足夠的向



前、向後和向兩舷的視域，以便安全地降放和操縱救生艇。

## 8 救生艇屬具

除帶鈎艇篙應散置，以供撐開救生艇外，一切本款或本章各處所要求的各項救生艇屬具應採用綁紮的方式、貯存在櫃內或艙室內的方式、貯存在托架內或類似的支架裝置的方式或其他適宜的方式繫牢於救生艇內。屬具的繫縛方式應不致妨礙任何棄船步驟。各項救生艇屬具應儘可能小巧輕便並應包裝合適而緊湊。除另有說明者外，每艘救生艇的正常屬具應包括：

- .1 足夠的數量的可浮槳，以供在平靜海面划槳前進。所配備的每支槳應配齊槳架、槳叉或等效裝置。槳架或槳叉應以短繩或鏈條繫於艇上；
- .2 帶鈎艇篙 2 支；
- .3 可浮水瓢 1 隻，水桶 2 隻；
- .4 救生手冊 1 本；
- .5 內裝塗有發光劑或具有適宜照明裝置的有效羅經的羅經櫃一具，在全封閉救生艇，該羅經櫃應固定地設置在操舵位置；在任何其他救生艇，該羅經櫃應配有適當的支架裝置；
- .6 適當尺度的海錨 1 隻，配有浸濕時還可用手緊握的耐沖擊錨索和收錨索各 1 根。海錨、錨索和收錨索的強度在一切海況中，均應是適用的；
- .7 有效的艏纜 2 根，其長度不小於從救生艇存放位置到最輕載航海水線距離的 2 倍或 15 *m*，取其長者。1 根附連在第

41 條之 7.7 所要求的脫開裝置的艀纜應設置在救生艇的前端，而另一根艀纜應繫固於救生艇艇艀或艇艀附近，以備使用；

- .8 太平斧 2 把，救生艇每端各 1 把；
- .9 水密容器數個，內裝總數為救生艇額定乘員每個人 3 l 的淡水，其中每個人 1 l 的淡水可用 2 天內能生產等量淡水的海水除鹽器來代替；
- .10 附有短繩的不銹水勺 1 個；
- .11 不銹飲料量杯 1 個；
- .12 總數為救生艇額定乘員每個人不少於 10,000 kJ 的口糧，口糧應保存於氣密包裝內並收存在水密容器內；
- .13 符合第 35 條要求的火箭降落傘火焰信號 4 支；
- .14 符合第 36 條要求的手持火焰信號 6 支；
- .15 符合第 37 條要求的可浮發煙信號 2 個；
- .16 適於摩氏通信的防水手電筒 1 隻，連同備用電池 1 副及備用燈泡 1 隻，裝在水密容器內；
- .17 日光信號鏡 1 面，連同與船舶和飛機通信用法須知；
- .18 印在防水硬紙上，或裝在水密容器內的第五章第十六條所規定的救生信號圖解說明表 1 張；
- .19 哨笛或等效的音響號具 1 隻；
- .20 急救藥包一套，置於使用後可蓋緊的水密箱內；

- .21 每個人配防暈船藥 6 劑和清潔袋 1 個；
- .22 以短繩繫於艇上的水手刀 1 把；
- .23 開罐頭刀 3 把；
- .24 繫有長度不小於 30 *m* 浮索的可浮救生環 2 個；
- .25 手搖泵 1 具；
- .26 釣魚用具 1 套；
- .27 足夠數量的發動機和其附件的小調整用工具；
- .28 適用撲滅油類火災的手持滅火器 1 具；
- .29 探照燈 1 具，可在黑夜對距離 180 *m* 處寬度為 18 *m* 的淺色物體有效照明總共達 6 小時，並至少能連續使用不少於 3 *h*；
- .30 有效的雷達反射器 1 具；
- .31 足供不少於救生艇額定乘員 10%用的符合第 34 條要求的保溫器材或 2 件，取其大者；
- .32 如主管機關在考慮該船所從事的航程性質與時間認為 8.12 和 8.26 段所規定的屬具為不必要者，主管機關可准予免配。

## 9 救生艇標記

9.1 在救生艇上應以經久的顯明字跡標明其尺度和乘員定額。

9.2 救生艇所從屬的船舶名稱及船籍港應以粗體羅馬字母標明於艇艏兩側。

9.3 識別救生艇所從屬船舶和救生艇號碼措施的標誌方法，應使在空中可看清。

## 第 42 條

### 部分封閉救生艇

1 部分封閉救生艇應符合第 41 條的要求，另外，並應符合本條的要求。

2 每艘部分封閉救生艇應裝設有效的舀水設施或是自動的自舀水設施。

3 部分封閉救生艇應裝設固定附連的從艇艏延伸不少於 20%的該救生艇長度和從該救生船最後端延伸不少於 20%的該救生艇長度的剛性頂蓋。該救生艇應設固定附連的可折式頂篷，可折式頂篷連同剛性頂蓋形成一個能擋風雨的遮蔽把該救生艇乘員完全罩住，使其免受風吹雨打。頂篷的佈置：

- .1 應設有合適的剛性型材或條板，以便撐起頂篷；
- .2 應能由不多於 2 個人即可容易地撐起頂篷；
- .3 頂篷應採用空氣間隙隔開的不少於兩層的材料或其他等效設施來隔熱，以保護乘員不受寒熱的侵害。應設有防止水分聚集在空氣間隙內的設施；

- .4 頂篷外面應是鮮明易見的顏色，頂篷內面的顏色要不致使乘員感到不舒適；
  - .5 頂篷兩端及兩舷應有進口處，進口處設有有效的可調整關閉裝置，在內外兩面均能容易而迅速地開啟和關閉該裝置，既可通空氣又可防止海水、風和冷氣的侵入；應設有把進口處牢固地固定在開啟和關閉位置的設施；
  - .6 進口處關閉後，頂篷應無論何時仍有足供乘員所需的空氣進入；
  - .7 頂篷應有收集雨水的設備；
  - .8 萬一救生艇翻覆時，乘員應能逃出。
- 4 救生艇內面應有鮮明易見顏色。
- 5 第 6 條之 2.2 所要求的無線電報設備應安裝在足以容納該項設備和使用人員的艙室內。如救生艇的構造提供滿足主管機關要求的遮蔽處所者，則不要求安裝在獨立艙室。

## **第 43 條**

### **自行扶正部分封閉救生艇**

1 自行扶正部分封閉救生艇應符合第 41 條的要求，另外，尚應符合本條的要求。

#### **2 封閉蓋**

2.1 應裝設固定附連的從該救生艇艇艙延伸不少於 20%救生艇長度的並從該救生艇最後端延伸不少於 20%救生艇長度的剛性頂蓋。

2.2 這兩個頂蓋應形成兩個遮蓋。如遮蓋具有艙壁者，則應有足夠尺寸的開口，以使每個穿著保溫救生服或保暖衣服和救生衣的人員容易進入。遮蓋的內高度應足夠供人員容易地進入設在救生艇艇艙和艇艙的座位。

2.3 剛性頂蓋的佈置應包括窗口或半透明板，使足夠的日光射進在開口或頂篷關閉後的救生艇內部，以使沒有必要採用人工光。

2.4 剛性頂蓋應裝有扶手供在救生艇外部活動的人員安全抓手用。

2.5 救生艇開敞部分應裝設固定附連的可折式頂篷，其佈置應：

- .1 能由不多於 2 個人在不超過 2 min 以內即可容易地撐起的頂篷；
- .2 頂篷應採用空氣間隙隔開的不少於兩層材料或其他等效辦法來絕熱，為乘員禦寒。

2.6 剛性頂蓋和頂篷所形成的遮蓋的佈置應做到：

- .1 在任一乘員不離開遮蓋的情況下，應能完成降落和回收操作；
- .2 在兩端和每舷均應設有進口處，進口處設有在內外兩面均能迅速開啟和關閉的有效可調整關閉裝置，以便既能通空氣又可防止海水、風和冷氣侵入；應設有把進口牢固地固定在開啟和關閉位置的設施；

- .3 頂篷撐起和關閉所有進口後，應仍有足供乘員所需的空氣進入；
- .4 應設有收集雨水的設施；
- .5 剛性頂蓋和頂篷外面和救生艇被頂篷覆蓋部分的內面應有鮮明易見的顏色。遮蓋內面的顏色應不致使乘員感到不舒適。
- .6 應能划動救生艇。

### 3 翻覆與扶正

3.1 每個標明的座位處應設有 1 根安全帶。安全帶的設計應在救生艇處於翻覆位置時能將質量為 100 kg 的人員牢固地縛在原處。

3.2 救生艇的穩性在裝載全部或部分乘員及屬具，而且全部乘員都用安全帶縛牢後，應是自然或自動地自行扶正的。

### 4 推進裝置

4.1 應在舵工位置控制發動機和傳動裝置。

4.2 發動機及發動機裝置應能在翻覆過程中任何位置運轉，並在救生艇轉回到正浮後仍繼續運轉，或在翻覆後，能自動停車，並在救生艇轉回到正浮狀態而且水已從救生艇洩出後易於再起動。燃油及潤滑油系統的設計要做到在翻覆過程中，能防止從發動機流失燃油或流失超過 250 ml 的潤滑油。

4.3 空氣冷卻式發動機應設有從救生艇外面吸進冷氣並把它排出救生艇外面的空氣管系統。應設有手動調節風門，使可從救生艇內面吸進冷氣並把它排到救生艇內面。

## 5 結構與護舷材

5.1 不管第 41 條之 1.6 如何規定，自行扶正部分封閉救生艇的結構與護舷材，應保證救生艇在載足全部乘員及屬具後以不小於 3.5 m/s 的碰撞速度碰撞船舷時，提供免受由於救生艇碰撞而產生的有害加速度的影響的保護裝置。

5.2 救生艇應為自動的自舀水型。

## **第 44 條**

### **全封閉救生艇**

1 全封閉救生艇應符合第 41 條的要求，另外，尚應符合本條的要求。

#### **2 封閉蓋**

每艘全封閉救生艇應設有完全罩住救生艇的剛性水密封閉蓋。封閉蓋的佈置：

- .1 應保護乘員，使其不受冷、熱的侵害；
- .2 應採用通道蓋提供進入救生艇的通道，通道蓋可關閉以使救生艇水密；
- .3 通道蓋應位於任何乘員在無須離開圍蔽區域的情況下，能完成降落和回收操作的地方；
- .4 在內外兩面應均能開啟和關閉通道蓋，並設有可靠地把通



道蓋夾住在開啟位置的設施；

- .5 使能划動救生艇；
- .6 當救生艇處於翻覆位置、通道蓋關閉且無顯著漏水時，封閉蓋應能支持救生艇（包括全部屬具、機械和全部乘員）的全部質量；
- .7 封閉蓋的兩舷應設有窗口或半透明板，使足夠的日光射進進口蓋關閉後的救生艇內部，以使沒有必要採用人工光；
- .8 封閉蓋外面應是鮮明易見的顏色，而內面的顏色不致使乘員感到不舒適；
- .9 應設有扶手供在救生艇外部活動的人員安全抓手用，並幫助登艇和離艇；
- .10 人員應能從進口處無須跨過橫座板或其他障礙物而到達他們的座位；
- .11 應保護乘員免受救生艇發動機可能造成的危險的負大氣壓的影響。

### 3 翻覆與扶正

3.1 每個標明的座位處應設有 1 根安全帶。安全帶的設計應在救生艇處於翻覆位置時能將質量為 100 kg 的人員牢固地縛在原處。

3.2 救生艇在穩性上做到當救生艇在裝載全部或部分乘員及屬具、所有進口處和開口都是關閉成水密而且全部乘員都用安全帶縛牢時，能自然或自動地自行扶正。

3.3 救生艇應在救生艇處於第 41 條之 1.1 所規定的損壞情況時，能支持其全部乘員及屬具，並且其穩性在萬一翻覆時，應使救生艇自動地處於為乘員提供在水面上逃出的位置。

3.4 一切發動機排氣管、空氣管和其他開口，在設計上做到應在救生艇翻覆和扶正時，使水不至進入發動機。

#### 4 推進裝置

4.1 應在舵工位置控制發動機和傳動裝置。

4.2 發動機及發動機裝置應能在翻覆過程中任何位置運轉並在救生艇轉回到正浮後仍繼續運轉，或在翻覆後能自動停車並在救生艇轉回到正浮時易於再起動。燃油及潤滑油系統在設計上做到在翻覆過程中，能防止從發動機流失燃油或流失超過 250 ml 的潤滑油。

4.3 空氣冷卻式發動機應設有從救生艇外面吸進冷氣並把它排出救生艇外面的空氣管系統。應設有手動調節風門，使可從救生艇內面吸進冷氣並把它排到救生艇內面。

#### 5 結構與護舷材

不管第 41 條之 1.6 如何規定，全封閉救生艇的結構與護舷材，應保證救生艇在載足全部乘員及屬具後以不小於 3.5 m/s 的碰撞速度碰撞船舷時，提供免受由於救生艇碰撞而產生的有害加速度的影響的保護裝置。

#### 6 自由降落救生艇

用於自由下降的救生艇，在構造上要做到使救生艇能提供免受在載足全部乘員及屬具後，至少從最大設計的水線以上存放處高度降落

下水所產生的有害加速度的影響的保護裝置；該水線是最輕載的船舶在不利的縱傾達  $10^{\circ}$  的情況下和向任何一舷橫傾達  $20^{\circ}$  的水線。

## **第 45 條**

### **具有獨立供氣系統的救生艇**

除應符合第 41 條和第 44 條的要求外，具有獨立供氣系統的救生艇在佈置上要做到當救生艇在一切進口處和開口均關閉的情況下航行時，救生艇內空氣保持安全和適宜於呼吸，而且發動機正常運轉時間不少於 10 min。在此期間，救生艇內大氣壓應不得降到艇外大氣壓以下，也不得超過艇外大氣壓 20 mbar 以上。該系統應有視覺指示器，無論何時均可指示送風壓力。

## **第 46 條**

### **耐火救生艇**

1 除符合第 41 條、第 44 條和第 45 條的要求外，耐火救生艇在水面時，應能保護其額定乘員經受持續油火包圍該救生艇不少於 8 min。

#### **2 噴水系統**

裝有噴水防火系統的救生艇，應符合下列要求：

.1 應使用自吸式馬達泵從海裏抽水為該系統供水。該系統應可

“開”和“關”灑到救生艇外面的水流；

.2 海水吸入口在佈置上應做到能防止從海面吸入易燃液體；

.3 該系統在佈置上應做到能用淡水沖洗，並完全排清積水。

## 第 V 節

### 救助艇

## 第 47 條

### 救助艇

#### 1 一般要求

1.1 除本條所規定者外，所有救助艇均應符合第 41 條之 1 至第 41 條之 7.4 以及第 41 條之 7.6、第 41 條之 7.7、第 41 條之 7.9、第 41 條之 7.12 和第 41 條之 9 的要求。

1.2 救助艇可以是剛性或充氣結構，或兩者的混合結構，並且：

.1 其長度應不小於 3.8 m，不大於 8.5 m；

.2 應至少能乘載 5 個坐下的人員和 1 個躺下的人員。

1.3 剛性與充氣混合結構的救助艇，應符合本條中合適的要求，使主管機關感到滿意。

1.4 除具有足夠舷弧的救助艇外，救助艇應設有延伸不少於 15%

該艇長度的艇艏蓋。

1.5 救助艇應能以航速達到 6 節進行操縱，並保持此航速至少 4 h。

1.6 救助艇應在海浪中具有充分的機動性和操縱性，使能從水中拯救人員，集結救生筏能以至少 2 節航速拖帶船舶所配備的載足全部乘員及屬具或相當重量的最大救生筏。

1.7 救助艇應裝設舷內發動機或舷外發動機。如裝設舷外發動機，舵與舵柄可以是該機的組成部分。不管第 41 條之 6.1 如何要求，救助艇可以裝設具有認可燃油系統的汽油驅動舷外發動機，但燃油櫃要加特殊的防火和防爆炸保護。

1.8 拖帶裝置應永久地安裝在救助艇上，其強度應足夠集結或拖帶 1.6 段所要求的救生筏。

1.9 救助艇應設有貯存細小屬具的防風雨貯存處。

## 2 救助艇屬具

2.1 除帶鉤艇篙應不加固定以供撐開救助艇外，各項救助艇屬具應通過採用索具、通過貯存在櫃內或艙室內、貯存在托盤或類似支架裝置內，或通過採取其他適宜辦法，固定在救助艇內。屬具的繫縛方式應不致妨礙任何降落和收回作業。一切救助艇屬具應儘可能小巧輕便，並應包裝合適而緊湊。

2.2 每艘救助艇通常的屬具應包括：

- .1 足夠數量的可浮槳或手划槳，以供在平靜海面划槳前進。每支槳應配齊槳架、槳叉或等效裝置。槳架或槳叉應以短繩或鏈條繫於艇上；

- .2 可浮水瓢 1 隻；
- .3 內裝有塗有發光劑或具有適宜照明裝置的有效羅經的羅經櫃 1 具；
- .4 海錨 1 個和收錨繩 1 條，配有足夠強度的錨索，其長度不少於 10 m；
- .5 足夠長度和強度的艀纜 1 根，附連在符合第 41 條之 7.7 要求的脫開裝置，並設置在救助艇的前端；
- .6 長度不少於 50 m 的可浮索 1 根，具有足夠拖帶 1.6 段的要求救生筏的強度；
- .7 適於摩氏通信的防水手電筒 1 隻，連同備用電池 1 副及備用燈泡 1 隻，裝在水密容器內；
- .8 哨笛或等效的音響號具 1 隻；
- .9 急救藥包 1 套，置於使用後可蓋緊的水密箱內；
- .10 繫有長度不小於 30 m 浮索的可浮救生環 2 個；
- .11 探照燈 1 具，可在黑夜對距離 180 m 處寬度為 18 m 的淺色物體有效照明總共達 6 h，並至少能連續使用不少於 3 h；
- .12 一個有效的雷達反射器；
- .13 足供 10%救助艇額定乘員用的符合第 34 條要求的保溫器材或 2 件，取其大者。

2.3 除 2.2 段所要求的屬具外，每艘剛性救助艇通常的屬具應包括：

- .1 帶鈎艇篙 1 支；
- .2 水桶 1 隻；
- .3 小刀或太平斧 1 把。

2.4 除 2.2 段所要求的屬具外，每艘充氣式救助艇通常的屬具應包括：

- .1 可浮安全小刀 1 把；
- .2 海綿 2 塊；
- .3 有效的手動充氣器或充氣泵 1 具；
- .4 裝在適當容器內的修補破洞的修補工具 1 套；
- .5 安全艇篙 1 支。

### 3 充氣式救助艇的附加要求

3.1 第 41 條之 1.3 和第 41 條之 1.5 的要求不適用於充氣式救助艇。

3.2 充氣式救助艇在構造上要做到當充氣式救生艇被懸掛在吊艇鈎或吊艇索時：

- .1 其強度和剛性應足使救助艇載足全部乘員和屬具後能降落和收回；
- .2 其強度在環境溫度為  $20^{\circ}\text{C}\pm 3^{\circ}\text{C}$ ，不使用所有安全閥的情況下，應足夠經受其全部乘員及屬具質量 4 倍的負荷；

- .3 其強度在環境溫度為 $-30^{\circ}\text{C}$ ，使用所有安全閥的情況下，應足夠經受其全部乘員及屬具質量 1.1 倍的負荷。

3.3 充氣式救助艇的構造，應能經受下列暴露：

- .1 在海上當存放在船舶開敞甲板時；
- .2 在一切海況下漂浮達 30 d。

3.4 除第 41 條之 9 的要求外，充氣式救助艇應標明其出廠號碼、製造廠名或商標和製造日期。

3.5 充氣式救助艇的浮力應或者由至少有 5 個約為等體積的獨立隔艙分隔的單胎，或者 2 個均不得超過 60%總體積的獨立胎提供。浮力胎的佈置在任一隔艙萬一損壞時，未損傷的隔艙應仍能支持該救助艇的額定乘員而且救助艇整個周圍都是正的乾舷，每個乘員質量以 75 kg 計，而且坐在規定的座位上。

3.6 成為充氣式救助艇邊界的浮力胎充氣後應為每個救助艇額定乘員提供不少於  $0.17\text{ m}^3$  的體積。

3.7 每個浮力艙應設有一個供人力充氣用的止回閥和放氣設備。尚應設有 1 個安全釋放閥，除主管機關認為此閥為不必要者外。

3.8 充氣式救助艇的艇底下面和外面易受傷害部位，應加設主管機關滿意的防擦板條。

3.9 凡裝有艇艏板者，該艇艏板應不得嵌入超過救助艇總長的 20%。

3.10 應設有合適的加強片以便繫牢艇艏纜和艇艏纜以及艇內外兩面的鏈環狀把手索。



3.11 無論何時，充氣式救助艇均應維持滿充氣狀態。

## 第 VI 節

### 降落與登乘設備

## 第 48 條

### 降落與登乘設備

#### 1 一般要求

1.1 每具降落設備連同一切降落和回收索具的佈置，應能在縱傾達到  $10^\circ$  並向任何一舷橫傾達到  $20^\circ$  時，在下列情況下安全降落它所配屬的滿配備的救生艇筏或救助艇：

- .1 按第 22 條或第 28 條所要求，登上全部乘員後；
- .2 不載人員的救生艇筏或救助艇。

1.2 不管 1.1 段如何規定，按經有關的 1978 年議定書修改後的 1973 年國際防止船舶造成污染公約和海事組織的建議\*（如果適用）計算的最後橫傾角超過  $20^\circ$  的油船、化學品液貨船和氣體運輸船上所配備的救生艇降落設備應能在該船舶處於最後橫傾角的情況下，在較低舷進行操作。

---

\* 參閱海上安全委員會以決議 MSC.4（48）通過的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》和海上安全委員會以決議 MSC.5（48）通過的《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》關於破損穩性的要求。

1.3 降落設備不得依靠除重力或不依賴船舶動力的任何儲存機械動力以外的任何方式來降落其所配屬的處於滿載、滿配備狀態和輕載狀態的救生艇筏或救助艇。

1.4 降落機械裝置的佈置應可由 1 個人自船舶甲板上某一位置，或自救生艇筏或救助艇內面某一位置，來開動；在甲板上操作降落機械裝置的人員應能看到救生艇筏。

1.5 每具降落設備的構造，應僅需要最少的日常維護量。一切需要船員進行定期維護的部件，應容易接近和容易維護。

1.6 降落設備的絞車制動器的強度，應足以經受：

- .1 試驗負荷不少於 1.5 倍最大工作負荷的靜負荷試驗；
- .2 試驗負荷不少於 1.1 倍最大工作負荷在最大下降速度時的動負荷試驗。

1.7 降落設備及其附屬設備的強度，除絞車制動器外，應足以經受試驗時不少於最大工作負荷 2.2 倍的靜力試驗負荷。

1.8 設計構件和一切滑車、吊艇索、眼板、鏈環、緊固件和其他一切用作連接降落設備的配件所用的安全系數應大於根據規定的最大工作負荷和結構所選用材料的極限強度而取用的最小安全系數。適用於一切吊艇架和構件的最小安全系數應為 4.5，適用於吊艇索、吊艇鏈、鏈環和滑車的最小安全系數應為 6。

1.9 每具降落設備應在結冰情況下在可行範圍內保持有效。

1.10 救生艇降落設備應能收回載有艇員的救生艇。

1.11 降落設備的佈置，應能使人員按第 38 條之 4.2、第 38 條之 4.3、第 41 條之 3.1 和第 41 條之 3.2 的要求安全地登上救生艇筏。

## 2 使用吊艇索和絞車的降落設備

2.1 吊艇索應是防旋轉及耐腐蝕的鋼絲索。

2.2 除設置有效的補償裝置者外，對於多捲筒絞車，吊艇索的佈置應使在降落時，以相同的速率從各捲筒捲出，並在吊起時，以相同的速率均勻地捲到各捲筒上。

2.3 每具救助艇降落設備應裝設動力驅動的絞車馬達，該馬達的功率能從水中吊起載足全部乘員及屬具的救助艇。

2.4 應設有收回每艘救生艇筏和救助艇的有效的手動裝置。在救生艇筏和救助艇下降時，或使用動力吊起時，絞車的轉動部分應不使手動裝置手柄或手輪旋轉。

2.5 凡使用動力收回吊艇架吊臂者，應裝設安全裝置，在吊艇架吊臂回到原位限制器之前要自動地切斷動力，以防止吊艇索或吊艇架受到過度應力，除馬達的設計是能防止此過度應力者外。

2.6 救生艇筏或救助艇降落下水的速度，應不小於由下列公式得出的速度：

$$S=0.4 + (0.02 \times H)$$

式中 S=下降速度（以 m/s 計）

並且 H=從吊艇架頂部到最輕載航海水線的距離（以 m 計）。

2.7 經過考慮救生艇筏或救助艇的設計、乘員的防止過度力的保

護裝置以及把在急剎車過程中的慣性力考慮進去的降落裝置強度後，主管機關應制定出最大下降速度。降落設備應同時採取其他某些措施，以確保不得超過此速度。

2.8 每具救助艇降落設備應能以不少於 0.3 m/s 的速度吊起載足全部救助艇乘員及屬具的救助艇。

2.9 每具降落設備應設有制動器，使載足全部乘員及屬具的救生艇筏或救助艇在降落中能剎住並可靠地繫留住；凡有必要者，制動帶應加防水和防油的保護。

2.10 手控制動器的佈置，應始終處於制動狀態，除非操作者或操作者操作的機械裝置把制動控制器保持在“脫開”的位置上。

### 3 漂浮脫開降落

凡需要降落設備的救生艇筏也設計為漂浮脫開者，救生艇筏從其存放地點漂浮脫開應是自動的。

### 4 自由下降降落

除符合本條之 1 中適用的要求外，每具使用斜面的自由下降降落設備尚應符合下列要求：

- .1 該降落設備的佈置應使救生艇筏的乘員在降落過程中不至感受到過度力。
- .2 該降落設備應是具有足夠斜角和長度的剛性結構，保證救生艇筏有效地離開船舶。
- .3 該降落設備應加有效防腐蝕保護，而且其構造在救生艇筏降落過程中應防止發生摩擦火花或碰擊火花。

## 5 撤離滑梯降落和登乘

除符合本條之 1 適用的要求外，每具撤離滑梯降落設備尚應符合下列要求：

- .1 撤離滑梯應能由 1 個人在登乘位置展開；
- .2 撤離滑梯應能在強風和海浪中使用。

## 6 救生筏降落設備

除關於利用重力旋出降落設備，在存放地點登乘，並收回滿載的救生筏者外，每具救生筏降落設備應符合 1 和 2 段的要求。該降落設備的佈置，應防止在降落過程中過早脫開，並應使救生筏在水面時脫開。

## 7 登乘梯

7.1 為確保從甲板到登乘梯頂部，或從登乘梯頂部到甲板的安全過渡，應設有扶手。

7.2 登乘梯的踏板：

- .1 應採用沒有節疤或其他凹凸不平外形的硬質木製成，而且加工平滑並無銳利稜邊和毛刺，或採用其他等效性質的適用材料製成；
- .2 應具有有效的防滑表面，可以採用縱向槽紋，也可以敷鋪認可的防滑覆蓋物；
- .3 其長度應不少於 480 mm；寬度應不少於 115 mm，並且厚度應不少於 25 mm，不把任何防滑表面或覆蓋計算在

內；

- .4 間距應相等，間隔不少於 300 mm，也不大於 380 mm，並且其繫固方法要使其保持水平狀態。

7.3 登乘梯每邊的邊繩應由兩根裸露的白棕繩組成，其周長不小於 65 mm。每根邊繩在頂端踏板之下應為整根而無接頭。可以採用其他材料，但尺度、破斷應力、風化性能、伸縮性能和緊握性能均須至少相當於白棕繩的性能。所有繩端均應紮牢以防鬆散。

## **第 VII 節**

### **其他救生設備**

#### **第 49 條**

#### **拋繩設備**

1 每具拋繩設備應：

- .1 能相當準確地將繩拋射出；
- .2 包括不少於 4 個拋繩體，每個能在無風天氣中將繩拋射至少 230 m 遠；
- .3 包括不少於 4 根拋射繩，每根拋射繩具有破斷張力不少於 2 KN；
- .4 備有簡要說明書或圖解闡明拋繩設備的用法。

2 手槍發射的火箭，或火箭與拋射繩組成整體的組件，應裝在防水的外殼內。此外，對於手槍發射的火箭、拋射繩和火箭以及引燃器材應貯存在抗風雨的容器內。

## **第 50 條**

### **通用緊急報警系統**

通用緊急報警系統應能以船舶號笛或汽笛，並另加以由船舶主電源及第 II-1 章第 42 條或第 II-1 章第 43 條所要求的應急電源（如果適合）供電的電動鈴或小型振膜電警笛或其他等效警報系統，發出由 7 個或 7 個以上的短聲繼以一長聲組成的通用緊急報警信號。除了鳴響船舶號笛外，該系統應能自船舶駕駛室和其他要害位置進行操作。全船所有起居處所及正常船員工作處所均應能聽到該系統的報警。

## **第 VIII 節**

### **其他**

## **第 51 條**

### **訓練手冊**

訓練手冊可分成若干分冊，此手冊應包括關於船上所配備的救生

設備和最佳救生方法的須知和資料，用易懂措詞（凡有可能者加以圖解）進行說明。這些資料的任何部分都可以用聽－視輔助教材形式來代替。下列各項應加詳細解釋：

- .1 救生衣與保溫救生服的穿著法（如果適用）；
- .2 在指定地點集合；
- .3 救生艇筏和救助艇的登乘、降落、和離開；
- .4 在救生艇筏內降落的方法；
- .5 從降落設備上脫開；
- .6 降落區域內防護方法與防護設備的用法（如果適用）；
- .7 降落區域的照明；
- .8 一切救生屬具的用法；
- .9 一切探測裝備的用法；
- .10 （用圖解說明）無線電救生設備的用法；
- .11 海錨的用法；
- .12 發動機及其附件的用法；
- .13 救生艇筏和救助艇的回收（包括存放和制牢）；
- .14 暴露的危險和穿用保暖衣服的必要性的；
- .15 為救生而最佳使用救生艇筏設備；
- .16 拯救的方法，包括直升飛機救助裝置（吊繩、吊籃和吊擔架）、連褲救生圈、海岸救生工具和船舶拋繩設備的用法；



- .17 應變部署表與應變部置指令所列出的所有職責；
- .18 救生設備應急修理須知。

## **第 52 條**

### **船上維護保養須知**

救生設備的船上維護保養須知應是易懂的，凡有可能者應加以圖解說明，並且如果適用，每種設備應包括下列各項：

- .1 進行第 19 條之 7 所要求的檢驗時所用的核對表；
- .2 維護保養與修理須知；
- .3 定期維護保養計劃；
- .4 潤滑點示意圖，並註明建議用的潤滑劑；
- .5 可替換部件一覽表；
- .6 備件來源一覽表；
- .7 檢驗和維護保養記錄簿。

## 第 53 條

### 應變部署表與應變須知

1 應變部署表應寫明第 50 條所規定的通用緊急報警信號的細則，並應規定發出警報時船員和旅客必須採取的行動。應變部署表尚應寫明棄船命令將如何發出。

2 應變部署表應寫明分派給各種船員的任務，包括：

- .1 船上水密門、防火門、閘門、流水孔、船舷小窗、天窗、舷窗和其他類似開口的關閉；
- .2 救生艇筏和其他救生設備的裝備；
- .3 救生艇筏的準備工作和降落；
- .4 其他救生設備的一般準備工作；
- .5 集合旅客；
- .6 通信設備的用法；
- .7 指定處理火災的消防隊人員的配備；
- .8 指定有關使用消防設備及裝置方面的專門任務。

3 應變部署表應指明那些駕駛員負責保證維護救生設備使其處於完好狀態，並立即可用。

4 應變部署表應指明關鍵人員受傷後的替換者，要考慮到不同應變情況要求不同的行動。

5 應變部署表應指明在應變時，指定給船員的與旅客有關的各項任務。

這些任務應包括：

- .1 向旅客告警；
- .2 查看旅客是否適當地穿好衣服，以及是否正確地穿好救生衣；
- .3 召集旅客於各集合地點；
- .4 維持通道及梯道上的秩序，並一般地控制旅客的動向；
- .5 保證把毛毯送到救生艇筏上。

6 應變部署表應在船舶出航以前制定。在應變部署表制定後，如船員有所變動而必須更改應變部署表時，船長應修訂該表，或者制定新表。

7 客船用應變部署表的格式應經認可。

## 第四部分

### 第 IV 章

#### 無線電報與無線電話

### 第二條

#### 名詞與定義

增加下列新款：

“九. ‘應急無線電示位標’ 係指用於移動業務的電台，其發射的電波旨在便於搜尋和救助作業。”

增加下列新條：

### “第十四條甲

#### 救生艇筏應急無線電示位標

一. 第 III 章第 6 條之 2.3 要求在救生艇筏上配備的救生艇筏應急無線電示位標應發射能使航空器測定救生艇筏位置的電波，並可發射用於報警目的的電波。

二. 救生艇筏應急無線電示位標應至少能在 121.5 兆赫和 243.0 兆赫頻率上，交替發射或同時發射符合國際民用航空組織有關標準和推薦慣例的信號。

三. 救生艇筏應急無線電示位標應：

- (一) 顏色顯而易見，其設計應能使非熟練人員使用，其構造應易於試驗和維修。在考慮到試驗裝置的情況下，電池在 12 個月內應無須更換；
- (二) 水密，能夠飄浮，而且能從高度至少為 20 m 處投入水中而不致損壞；
- (三) 只能手工啟動和停止；
- (四) 便於攜帶，重量輕而且結構緊密；
- (五) 設有表明正在發射信號的指示器；
- (六) 其能源來自系裝置組成部分的並具有使裝置工作 48 小時之足夠容量的電池。發射可為間歇性的。在決定工作循環時，應考慮到進行適當引航的可能性、避免頻率擁擠的必要性以及符合國際民用航空組織要求的必要性；和
- (七) 經過試驗，如果必要，在不超過 12 個月的時間內更換其能源。

## 第十四條乙

### 應急無線電示位標的定期檢驗和試驗

按照第 III 章第 6 條之 2.3 配備的應急無線電示位標應在不超過 12 個月的時間內進行檢查和試驗，如果必要，更換其能源。但是，在適當和合理的情況下，主管機關可把此時間延長至 17 個月。

## 第十四條丙

### 救生艇筏用雙向無線電話設備

一. 第 III 章第 6 條之 2.4 所要求的設備的設計應能使非熟練人員在緊急情況下使用。

二. 設備應便於攜帶，並能用於船上通信。

三. 設備應符合無線電規則中有關用於海上移動業務的船上通信設備的要求，並應能在無線電規則所規定的和主管機關所要求的那些頻道上工作。如果設備正在甚高頻波段內進行工作，應採取措施防止能在甚高頻 16 頻道上進行工作的設備誤選該頻道。

四. 設備應使用具有足夠容量的電池，在收發為 1：9 的情況下，應能保證工作 4 小時。

五. 當船舶在海上時，設備應保持處於良好狀態，而且在必要時，應將電池充足電或者換新。”

## 第五部分

### 第 VII 章

#### 危險貨物的裝運

第 VII 章的現行條文用下文代替：

#### A 部分

#### 包裝或固體散裝形式的危險貨物的裝運

#### 第 1 條

#### 適用範圍

1 除另有明文規定外，本節適用於現行條款所適用的一切船舶以及小於 500 總噸貨船裝運的包裝或固體散裝形式的、按本部分第 2 條分類的危險貨物（以下簡稱危險貨物）。

2 本部分的規定不適用於船用物料和設備。

3 除非符合本部分的規定，禁止裝運危險貨物。

4 為補充本部分的規定，各締約國政府應頒佈或促使頒佈關於危險貨物安全包裝及積載的細則，該細則應包括與其他貨物有關的必要

預防措施\*。

## 第 2 條

### 分類

危險貨物應分為如下類別：

- 1 類            爆炸品
- 2 類            壓縮、液化或加壓溶解的氣體
- 3 類            易燃液體
- 4 類（1）    易燃固體
- 4 類（2）    易於自燃的物質
- 4 類（3）    遇水發生易燃氣體的物質
- 5 類（1）    氧化劑
- 5 類（2）    有機過氧化物
- 6 類（1）    有毒的（毒性的）物質
- 6 類（2）    感染性物質
- 7 類            放射性物質

---

\* 參閱本組織以決議 A.81（IV）通過的《國際海上危險貨物規則》，以及本組織以決議 A.434（XI）通過並已由海上安全委員會修正或可能修正的《固體散裝貨物安全實施規則》附錄 B 的有關部分和有關章節。



- 8 類            腐蝕性物質
- 9 類            雜類危險物質（即經驗已證明或可能證明按其危險性質必須應用本部分規定的任何其他物質）。

### 第 3 條

#### 包裝

- 1 危險貨物的包裝應是：
  - .1 堅固而完好；
  - .2 包裝的內表面可能與貨物相接觸者，應不致受所裝貨物的嚴重影響；
  - .3 能經受得住裝卸及海運的一般危險。
- 2 如包裝液體容器按常例採用具有吸收性或減震性的材料時，此種材料應為：
  - .1 能減少此液體可能引起的危險；
  - .2 其佈置應能防止移動，並確保該容器保持圍襯狀態；
  - .3 如為合理與可能，應具有足夠的數量，以便在容器萬一破裂時能吸收液體。
- 3 裝盛危險液體的容器，應在灌注溫度下留有在正常裝運過程中最高溫度所需的足夠膨脹空隙。

4 壓縮氣體的盛瓶或容器，應為構造合適、經過試驗、維護良好以及正確充灌者。

5 除非已經採用適當的措施以消除任何危險性，曾用於裝運危險貨物的未清洗的空容器，應按本部分關於灌裝容器的規定處理。

## **第 4 條**

### **標記、標誌和標誌牌**

1 盛裝危險貨物的包裝件，應以正確的學名（不應單獨使用商品名稱）加以耐久標記。

2 危險貨物包裝件應根據需要，加上明顯的標誌或簽條板或標誌牌，以表明所裝盛的貨物的危險性質。

3 在危險貨物包裝件上標學名、貼標誌或加簽條板或固定標誌牌的方法，應使包裝件上的內容在海中浸沒至少 3 個月後依然可以辨認。在考慮採用合適的標記、標誌和標誌牌時，應考慮到所用材料的耐久性和包裝件的表面。

4 危險貨物包裝件應照此加以標記和標誌，但是：

- .1 危險程度低或包裝數量有限的危險貨物包裝件\*，或
- .2 特殊情況許可時，用標誌或標誌牌識別的成組堆放和裝卸的包裝件\*；可以免除標誌要求。

---

\* 參考《國際海上危險貨物規則》中所訂的特殊免除。

## **第 5 條**

### **單據**

1 在有關海運危險貨物的所有單據中，貨物名稱應使用正確學名（不應單獨使用商品名稱）並按本部分第 2 條所列類別加以正確說明。

2 由托運人預備的托運單據，應包括或附有經簽署的證明書或聲明書，註明所交運的貨物業已按情況需要正確地作了包裝、標記、標誌或加上了標誌牌，並處於合適的裝運狀態。

3 每一艘裝運危險貨物的船舶，須具有按照本部分第 2 條的分類規定載明船上所裝危險貨物及其位置的特殊清單或艙單。標明所有危險貨物的類別並註明其在船上位置的詳細配載圖，可以代替此特殊清單或艙單。

## **第 6 條**

### **堆裝要求**

1 危險貨物應按其性質安全地和適當地予以堆裝。性質互不相容的貨物，應彼此分開。

2 具有嚴重危險性的爆炸品（彈藥除外），應堆裝於在航行中須保持嚴密封閉的火藥庫內。這類爆炸品應與雷管分開。裝運爆炸品的任

何艙室內的電氣設備及電纜，其設計與使用應能使火災或爆炸的危險減至最小程度。

3 會產生危險氣體的包裝形式的危險貨物，應堆裝於機械通風的處所或甲板上。會產生危險氣體的散裝固體危險貨物，應堆裝於通風良好的處所。

4 裝運易燃液體或易燃氣體的船舶，在有必要防止火災或爆炸的處所，應採取特殊的預防措施。

5 在未經採取足夠的預防措施以減小火災發生的可能性以前，不得裝運易於自熱或自燃的物質。

## 第 7 條

### 客船上的爆炸品

1 在客船上僅可裝運如下爆炸品：

- .1 安全彈藥和安全引信；
- .2 總淨重不超過 10 kg 的少量爆炸品；
- .3 船舶或飛機使用的遇險信號，其總重量不超過 1000 kg 者；
- .4 不致發生猛烈爆炸的花炮，但裝運統艙無床位旅客的船舶除外。

2 雖在本條第 1 款有所規定，但在具有經主管機關認可的特殊安全措施의客船上，可載運額外數量或其他類型的爆炸品。

## B 部分

### 散裝運輸危險化學品船舶的構造和設備

#### 第 8 條

##### 定義

除另有明文規定外，在本部分中：

1 “國際散裝化學品規則”係指本組織海安會決議 MSC. 4 (48) 通過的《國際散裝運輸危險化學品船舶構造和設備規則》，此規則可能由本組織進行修正，但此項修正應為根據現行公約第八條對附則（第一章除外）的修正程序實施並已得到通過、生效和執行者。

2 “化學品液貨船”係指建造或改建用於運輸《國際散裝化學品規則》第十七章所列的任何液體產品的貨船。

3 在第 9 條內，“建造的船舶”係指安放龍骨或處於相應建造階段的船舶。

4 “處於相應建造階段”是指在這樣的階段：

- .1 可認為某一具體船舶建造開始；
- .2 該船業已開始的裝配量至少為 50 噸或為所有結構材料估算重量的 1%，以較小者為準。

## **第 9 條**

### **化學品液貨船的適用範圍**

1 除另有明文規定外，本節適用於 1986 年 7 月 1 日或以後建造的化學品液貨船，包括小於 500 總噸者。此類化學品液貨船除符合本公約任何其他可適用的要求外，也應符合本部分的要求。

2 任何化學品液貨船，不論其建造日期如何，當進行修理、改裝、改建以及與之有關的舾裝時，至少應繼續符合該船原先適用的要求。這種船舶如係在 1986 年 7 月 1 日之前建造者，一般應至少達到該船在進行修理、改裝、改建或舾裝之前，已經履行該日期及以後建造船舶要求的同等程度。重大的修理、改裝、改建以及與之有關的舾裝，在主管機關認為合理和可行的範圍內，應滿足對 1986 年 7 月 1 日或以後建造船舶的要求。

3 不論其建造日期如何，當船舶改建成化學品液貨船時，應作為在該船改建開始之日建造的化學品液貨船處理。

## **第 10 條**

### **化學品液貨船的要求**

1 化學品液貨船應符合國際散裝化學品規則的要求，並且除了符合本公約附則第一章第八、九、十條的規定以外，還要根據該規則進行檢驗及發證。在本條範圍內，該規則的要求作為法定要求處理。

2 持有根據本條之 1 要求所發證書的化學品液貨船，應受本公約附則第一章第十九條所確定的監督。為此，此項證書應被作為根據附則第一章第十二條或第十三條要求而頒發的證書處理。

## C 部分

### 散裝運輸液化氣體船舶的構造和設備

## 第 11 條

### 定義

除另有明文規定外，在本部分中：

1 “國際液化氣體船舶規則”係指本組織海安會決議 MSC.5(48) 通過的國際散裝運輸液化氣體船舶的構造和設備規則，此規則可能由本組織進行修正，但此項修正應為根據現行公約第八條對附則（第一章除外）的修正程序實施並已得到通過、生效和執行者。

2 “氣體運輸船”係指建造或改建用於運輸國際氣體運輸船舶規則第十九章所列的任何散裝液化氣體或其他物質。

3 在第 12 條內，“建造的船舶”係指安放龍骨或處於相應建造階段的船舶。

4 “處於相應建造階段”是指這樣的階段：

.1 可認為某一具體船舶建造開始；

- .2 該船業已開始的裝配量至少為 50 噸或為所有結構材料估算重量的 1%，以較小者為準。

## **第 12 條**

### **氣體運輸船舶的適用範圍**

1 除另有明文規定外，本部分適用於 1986 年 7 月 1 日或以後建造的氣體運輸船舶，包括小於 500 總噸者。此類氣體運輸船舶除符合本公約任何其他可適用的要求外，還應符合本部分的要求。

2 任何氣體運輸船，不論其建造日期如何，當進行修理、改裝、改建以及與之有關的舾裝時，至少應繼續符合該船原先適用的要求。這種船舶如係在 1986 年 7 月 1 日之前建造者，一般應至少達到該船在進行修理、改裝、改建或舾裝之前，已經履行該日期及以後建造船舶要求的同等程度。重大的修理、改裝、改建以及與之有關的舾裝，在主管機關認為合理和可行的範圍內，應滿足對 1986 年 7 月 1 日或以後建造船舶的要求。

3 不論其建造日期如何，當船舶改建成氣體運輸船時，應作為在該船改建開始之日建造的氣體運輸船處理。



## 第 13 條

### 氣體運輸船的要求

1 氣體運輸船應符合國際氣體運輸船規則的要求，並且除了符合本公約附則第一章第八、九和十條的規定以外，還要根據該規則進行檢驗及發證。在本條範圍內，該規則的要求作為法定要求處理。

2 持有根據本條之 1 要求所發證書的氣體運輸船，應按照第一章第十九條的要求營運。因此，這樣的證書應作為按照第一章第十二條或第一章第十三條的要求而頒發的證書看待。