

1974 年国际海上人命 安全公约 1983 年修正案*

(1983 年 6 月 17 日国际海事组织海上安全委员会通过)

海上安全委员会，

注意到 1974 年国际海上人命安全公约（以下简称“公约”）有关公约附则（其第一章除外）修正程序的第八条之二，

还注意到公约赋予海上安全委员会审议并通过公约修正案的职能，

已在其第四十八届会议上审议了公约的建议修正案，并根据公约第八条之二（一）的规定将修正案分发，

1 根据公约第八条之二（四）的规定通过公约第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第四章和第 VII 章的修正案，其文本见本决议的附件；

2 根据公约第八条之二（六）2（2）的规定决定：第 II-1 章、第 II-2 章、第 III 章、第四章和第 VII 章的修正案将被视为已在 1986 年 1 月 1 日得到接受，除非在该日期前，本公约有 1/3 以上的缔约国政府或其商船队的总吨位不少于世界商船队总吨位 50% 的缔约国政府已发出通知反对这些修正案；

* 本修正案于 1986 年 7 月 1 日生效。同日对中国生效。《1974 年国际海上人命安全公约》，见《中华人民共和国多边条约集（第二集）》第 428 页—第 673 页，法律出版社 1987 年 8 月第一版。《1974 年国际海上人命安全公约》1978 年议定书，见《中华人民共和国多边条约集（第二集）》第 674 页—第 677 页。《1974 年国际海上人命安全公约》1981 年修正案，见《中华人民共和国多边条约集（第二集）》第 678 页—第 874 页。——编者注

3 请各缔约国政府注意, 根据公约第八条之二(七)2, 在按上述第2段规定得到接受后, 公约第Ⅱ-1章、第Ⅱ-2章、第Ⅲ章、第四章和第Ⅶ章的修正案将于1986年7月1日生效;

4 要求秘书长根据公约第八条之二(五)的规定, 将本决议和附件中修正案文本的核证无误的副本发给1974年国际海上人命安全公约的所有缔约国;

5 还要求秘书长把本决议和附件的副本发给不是公约缔约国的本组织成员国。

目 录

第一部分

第Ⅱ-1章 构造—分舱与稳性、机电设备.....	264
第1条修正条款 适用范围.....	264
第3条修正条款 有关C、D和E部分的定义.....	264
第5条修正条款 客船渗透率.....	265
第6条修正条款 客船许可舱长.....	265
第41条修正条款 主要电源和照明系统.....	266
第42条修正条款 客船应急电源.....	266
第43条修正条款 货船应急电源.....	266
第49条修正条款 驾驶室对推进机器的控制.....	266

第二部分

第Ⅱ-2章 构造—防火、探火和灭火.....	267
第1条修正条款 适用范围.....	267
第3条修正条款 定义.....	267
第4条修正条款 消防泵、消防总管、消火栓和消防水带.....	268
第7条修正条款 机器处所的灭火设备.....	268
第11条修正条款 机器处所内的特别布置.....	268

第 14 条修正条款	周期性无人值班机器处所的固定式探火和失火报警系统	268
第 15 条修正条款	燃油、滑油和其他易燃油类的布置	268
第 20 条修正条款	防火控制图	269
第 26 条修正条款	载客超过 36 人的客船舱壁及甲板的耐火完整性	269
第 27 条修正条款	载客不超过 36 人的客船舱壁及甲板的耐火完整性	269
第 32 条修正条款	通风系统	269
第 36 条修正条款	固定式探火和失火报警系统, 自动喷水器、探火和失火报警系统	269
第 37 条修正条款	特种处所的保护	270
第 40 条修正条款	消防巡逻、探火、失火报警和广播系统	270
第 49 条修正条款	可燃材料的限制使用	270
第 51 条修正条款	生活用气体燃料的布置	270
第 52 条修正条款	固定式探火和失火报警系统, 自动喷水器、探火和失火报警系统	271
第 53 条修正条款	装货处所内的防火布置	271
第 54 条修正条款	载运危险货物船舶的特殊要求	272
第 55 条修正条款	适用范围	272
第 56 条修正条款	各处所的位置和分隔	272
第 58 条修正条款	舱壁和甲板的耐火完整性	275
第 59 条修正条款	透气、清除、除气和通风	275
第 61 条修正条款	固定式甲板泡沫系统	275
第 62 条修正条款	惰性气体系统	275
第三部分		
第 III 章	救生设备与装置 (新文本)	276
A 部分	通则	276

1	适用范围	276
2	免除	277
3	定义	278
4	救生设备与装置的鉴定、试验及认可	279
5	生产试验	280
B 部分 船舶要求		281
第 I 节 客船与货船		281
6	通信	281
7	个人救生设备	282
8	应变部署表与应变须知	283
9	操作须知	284
10	救生艇筏的配员与监督	284
11	救生艇筏集合与登乘布置	285
12	降落站	285
13	救生艇筏的存放	286
14	救助艇的存放	287
15	救生艇筏降落与回收装置	287
16	救助艇的登乘、降落与回收装置	288
17	抛绳设备	288
18	弃船训练与演习	288
19	使用准备状态、维护保养与检查	291
第 II 节 客船（附加要求）		292
20	救生艇筏与救助艇	292
21	个人救生设备	294
22	救生艇筏与救助艇的登乘布置	296
23	救生筏的存放	296
24	集合地点	296
25	演习	296
第 III 节 货船（附加要求）		296

26	救生艇筏与救助艇	296
27	个人救生设备	299
28	救生艇筏的登乘和降落布置	300
29	救生筏的存放	300
C 部分 救生设备要求		301
第 I 节 通则		301
30	救生设备一般要求	301
第 II 节 个人救生设备		301
31	救生圈	301
32	救生衣	303
33	救生服	304
34	保温用具	306
第 III 节 视觉信号		306
35	火箭降落伞火焰信号	306
36	手持火焰信号	307
37	漂浮烟雾信号	307
第 IV 节 救生艇筏		308
38	救生筏的一般要求	308
39	气胀式救生筏	312
40	刚性救生筏	316
41	救生艇的一般要求	318
42	部分封闭救生艇	326
43	自行扶正的部分封闭救生艇	327
44	全封闭救生艇	329
45	具有空气维持系统的救生艇	331
46	耐火救生艇	331
第 V 节 救助艇		332
47	救助艇	332
第 VI 节 降落与登乘设备		335

48	降落与登乘设备	335
第Ⅶ节	其它救生设备	339
49	抛绳设备	339
50	通用紧急报警系统	340
第Ⅷ节	其他	340
51	训练手册	340
52	船上维护保养须知	341
53	应变部署表与应变须知	341
第四部分		
第四章	无线电报与无线电话	342
第二条的修正条款	名词与定义	342
增加第十四条甲的新条	救生艇筏应急无线电示位标	342
增加第十四条乙的新条	应急无线电示位标的定期检验 和试验	343
增加第十四条丙的新条	救生艇筏用双向无线电话设备	343
第五部分		
第Ⅶ章	危险货物的装运(新文本)	344
A部分	包装或固体散装危险货物的装运	344
1	适用范围	344
2	分类	345
3	包装	345
4	标记、标志和标志牌	346
5	单据	346
6	堆装要求	347
7	客船上的爆炸品	347
B部分	散装运输危险液态化学品船舶的构造和设备	348
8	定义	348
9	化学品液货船的适用范围	348
10	对化学品液货船的要求	349

C 部分 散装运输液化气体船舶的构造和设备	349
11 定义	349
12 气体运输船的适用范围	350
13 气体运输船的要求	350

第 一 部 分

第 II - I 章 构造—分舱与稳性、机电设备

用附于决议 MSC. 1 (XLV) 内的 1974 年国际海上人命安全公约的第 II - I 章的文本替代该公约的第 II - I 章, 并作如下进一步修订:

第 1 条 适用范围

本条之 1. 1 中: 把“1984 年 9 月 1 日”改为“1986 年 7 月 1 日”。

本条之 1. 3. 2 中: 把“1984 年 9 月 1 日”改为“1986 年 7 月 1 日”。

本条之 2 全文改为:

“除另有明文规定外, 对 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶, 主管机关应保证使之符合经决议 MSC. 1 (XLV) 修正的 1974 年国际海上人命安全公约第 II - I 章中所适用的要求。”

删去脚注。

本条之 3 中: 把两处“1984 年 9 月 1 日”均改为“1986 年 7 月 1 日”。

删去本条之 5, 把本条之 6 改为本条之 5。

第 3 条 有关 C、D 和 E 部分的定义

本条之 19 更改如下:

“‘化学品液货船’是指建造或改建用于散装运输下述规则之一(视何者适用而定) 所列的任何一种液体产品的货船:

.1 经海安全决议 MSC. 4 (48) 通过的、并可能由本组织加以修订的《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(以下简称《国际散装化学品规则》) 的第十七章; 或

.2 经本组织大会决议 A. 212 (VII) 通过的、并已经或可能由本组织修订的《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(以下简称《散装化学品规则》) 的第六章。”

本条之 20 改为:

“‘气体运输船’是指建造或改建用于散装运输下述规则之一(视何者适用而定) 所列的任何液化气体或其它产品的货船:

.1 经海安会决议 MSC. 5 (48) 通过的、并可能由本组织修订的《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》(以下简称《国际气体运输船规则》) 的第十九章; 或

.2 经本组织大会决议 A. 328 (IX) 通过的、并已经或可能由本组织修订的《散装运输液化气体船舶构造和设备规则》(以下简称《气体船规则》) 的第十九章。”

第 5 条 客船渗透率

本条之 4. 1 改为:

“4. 1 若系第 6 条之 5 所要求的特殊分舱, 则位于机器处所之前或之后的整个部分的同一平均渗透率应为 $95 - 35b/V$, 其中:

b = 位于机器处所以前或以后、限界线之下、肋板顶部之上(或内底之上、或艏尖舱之上, 视情况而定)、适宜于用作载货处所、煤或燃油舱、物料储藏室、行李邮件室、锚链舱和淡水柜等处所的总容积;

v = 船舶在限界线以下、机器处所以前或以后部分的总容积。”

第 6 条 客船许可舱长

将本条之 5 的小标题改为: “符合第 III 章第 20 条之 1. 2 要求的船舶之特殊分舱标准。”

增加新的 5. 3 和 5. 4 如下:

“5. 3 计算可浸长度曲线时应采用本章第 5 条之 4 所给出的关

于渗透率的特种规定。

5.4 如主管机关在考虑了拟定的航程性质和条件后认为只要满足第Ⅱ-2章和本章的其他规定即已足够，则可不必再符合本款的要求。”

第41条 主要电源和照明系统

本条之1.3在“方向”前加上“转动的”。

第42条 客船应急电源

本条之2.1.1修改如下：

“1 第Ⅲ章第11条之4和第Ⅲ章第15条之7所要求的每一集合地点、登乘地点和舷外。”

增加新条文2.1.2如下：

“2 第Ⅲ章第11条之5所要求的通达集合地点与登乘地点的走廊、梯道和出入口。”

将2.1.2至2.1.7编号分别改为2.1.3至2.1.8。

本条之2.3.4“人工火灾报警”改为“手动报警按钮”。

第43条 货船应急电源

本条之2.1修改如下：

“2.1 第Ⅲ章第11条之4和第Ⅲ章第15条之7所要求的每一集合地点、登乘地点和舷外的3小时应急照明。”

本条之2.4.4“人工火灾报警”改为“手动报警按钮”。

第49条 驾驶室对推进机器的控制

本条之3，用“主要机器处所”代替“机器处所”。

用“主要机器控制舱室”代替“机器控制舱室”。

本条之5，“推力”前加上“推进器的”。

第二部分

第Ⅱ-Ⅱ章 构造—防火、探火和灭火

将附于决议 MSC. 1 (XLV) 内的第Ⅱ-2章的文本替代公约第Ⅱ-2章，并作如下进一步修改：

第1条 适用范围

本条之 1. 1 删去“1984年9月1日”，代以“1986年7月1日”。

本条之 1. 3. 2 删去“1984年9月1日”，代以“1986年7月1日”。

本条之 2 全文改为：

“除另有明文规定外，对 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶，主管机关应保证使之符合决议 MSC. 1 (XLV) 所修正的 1974 年国际海上人命安全公约第Ⅱ-2章所适用的要求。”

本条之 3，删去两处“1984年9月1日”，均代以“1986年7月1日”。

删去脚注。

第3条 定义

本条之 30 改为：

“‘化学品液货船’是指建造或改建用于散装运输下述规则之一（视何者适用而定）所列的任何易燃性液体产品的液货船：

· 1 经海安会决议 MSC. 4 (48) 通过的并可能由本组织修订的《国际散装运输危险化学品船舶的构造和设备规则》（以下简称“国际散装化学品规则”）中第十七章；或

· 2 经本组织大会决议案 A. 212 (VII) 通过的并已经或可能由本组织修订的《散装运输危险化学品船舶的构造和设备规则》（以下简称“散装化学品规则”）的第六章。”

本条之 31 修改如下：

“‘气体运输船’是指建造或改建用于散装运输下述规则之一（视何者适用而定）所列的任何液化气体或其他易燃性物质的液货船：

· 1 经海安会决议 MSC. 5 (48) 通过的并可能由本组织修订的《国际散装运输液化气体船舶的构造和设备规则》（以下简称“国际气体运输船规则”）的第十九章，或

· 2 经本组织决议 A. 328 (IX) 通过的并已经或可能由本组织修订的《散装运输液化气体船舶的构造和设备规则》（以下简称“气体运输船规则”）中第十九章。”

新增 32 如下：

“32 ‘货物区域’是指船上包含液货舱、污液舱和泵舱的部分，包括液货泵舱、隔离空舱、相邻于液货舱的压载舱或留空处所，以及这些处所上方的整个宽度和长度的甲板区域。”

第 4 条 消防泵、消防总管、消火栓和消防水带

本条之 3. 3. 2. 6 中“控制室”改为“控制站”。

第 7 条 机器处所的灭火设备

本条之 1. 2 中“空气泡沫器装置”改为“泡沫喷洒装置。”

第 11 条 机器处所内的特别布置

本条之 8 中“经认可的自动探火与报警系统”改为“固定式探火与报警系统”。

第 14 条 周期性无人值班机器处所的固定式探火和失火报警系统

本条之 1 后半句改为“…符合第 13 条有关规定的经认可型的固定式探火和失火报警系统”。

第 15 条 燃油、滑油和其他易燃油类的布置

新增 6 如下：

“6 艏尖舱内禁止载运易燃油类

艏尖舱不得载运燃油、滑油和其他易燃油类。”

第 20 条 防火控制图

本条之 1 “本国文字”改为“船旗国的官方文字”。

第 26 条 载客超过 36 人的客船舱壁 及甲板的耐火完整性

本条之 2. 2 (1) “失火控制和记录站”改为“失火控制室及失火记录站”。

第 27 条 载客不超过 36 人的客船舱壁 及甲板的耐火完整性

本条之 2. 2 (1) 第 4 行，用“室”代替“站”。

本条之 27. 1 表内第 (2) 行第 (4) 栏、第 (3) 行第 (4) 栏、第 (4) 行第 (4) 栏和第 (4) 行第 (5) 栏中，将 B-0° 改为 A-0^a
A-0° 改为 A-0^a

本条之 4 “本章”改为“本部分”。

第 32 条 通风系统

本条之 1. 4. 3. 1, 第 1 行，将“限制”改为“低”。

第 36 条全文改为：

“第 36 条 固定式探火和失火报警系统，自动 喷水器、探火和失火报警系统

凡适用本部分所规定的任何船舶，除实质上没有失火危险的处所如留空处所、卫生处所等之外，不论是垂直的还是水平的每一独立分隔区中，在所有起居处所和服务处所以及主管机关认为必要时在控制站内，均应普遍设置下列两者之一：

. 1 符合本章第 13 条规定的一种认可型的固定式探火和失火报警系统，其安装和布置足以探知上述处所内火灾的发生；或

. 2 符合本章第 12 条规定的一种认可型的自动喷水器、探火和失火报警系统，其设置和布置足以保持上述处所；此外，还应有符合本章第 13 条要求的一种认可型固定式探火和失火报警系统，其安装和布置应在起居处所的走廊、梯道和脱险通道内提供感烟式探测保护。”

第 37 条 特种处所的保护

本条之 1. 4. 1 全文修改如下：

“1. 4. 1 在特种处所内应保持有效的巡逻制度。如果这种处所内在整个航行期间，未保持连续巡逻消防值班，则应装设符合本章第 13 条要求的固定式探火和失火报警系统。该固定式探火系统应能迅速探知火灾的开始。探测器的间隔和位置应在考虑到通风和其他有关因素影响的情况下调试至使主管机关满意。”

本条之 2. 2. 1 全文修改如下：

“2. 2. 1 在可能集积可爆炸性蒸气的任何车辆运载甲板或平台上（如设有），可能构成可燃蒸气燃点源的设备，特别是电气设备与电缆，应装设在距甲板或平台以上至少 450 毫米之处，但平台具有足够尺寸的开口，使汽油蒸气能够向下渗透者除外。装设在距甲板或平台 450 毫米以上之处的电气设备，应为封闭并受保护以防止火花外逸的类型。但是，如果主管机关确信电气设备及电缆装于距甲板或平台以上不足 450 毫米之处为船舶安全操作所必需时，电气设备及电缆可在此装设，但应是经认可并能在可爆炸性汽油与空气混合体中使用的类型。”

第 40 条 消防巡逻、探火、失火报警和广播系统

本条之 1 和 2 改为：

“1 应设置符合本章第 13 条要求的手动报警按钮。”

“2 应设置经认可型的固定式探火和失火报警系统。”

第 49 条 可燃材料的限制使用

本条之 3 全文修改如下：

“甲板基层敷料如在起居处所、服务处所和控制站内涂敷，则应为不易着火的，或在高温下不致产生有毒气体或爆炸危险的认可材料。……”

第 51 条 生活用气体燃料的布置

将“其布置、储存、分配和利用应……”改为“其储存、分配和利用的布置应……”。

第 52 条 固定式探火和失火报警系统，自动 喷水器、探火和失火报警系统

本条之 1、2、3 全文修改如下：

“1 采用 IC 法的船舶，应设有符合本章第 13 条要求的认可型的固定式探火和失火报警系统，其安装和布置应在起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内提供感烟式探测保护和手动报警按钮。

2 采用 IIC 法的船舶，应设有符合本章第 12 条有关要求的一种认可型的自动喷水器、探火和失火报警系统，其安装和布置应能保护起居处所、厨房和其他服务处所，但实质上没有失火危险的处所（如留空处所，卫生处所等）除外。此外，还应设有符合本章第 13 条要求的认可型的固定式探火和失火报警系统，其安装和布置应在起居处所的所有走廊、梯道和脱险通道内提供感烟式探测保护和手动报警按钮。

3 采用 IIIC 法的船舶，应设有符合本章第 13 条要求的认可型的固定式探火和失火报警系统，其安装和布置应在所有起居处所和服务处所内能探知火灾的发生，但实质上没有失火危险的处所（留空处所，卫生处所等）除外。”

删去本条之 4。

第 53 条 装货处所内的防火布置

本条之 2. 1 中第 1 行的“应装设一个经认可的自动探火和失火报警系统”改为“应装设一个经认可的固定式探火和失火报警系统”。

本条之 2. 4. 2 全文改为：

“. 2 除平台具有足够尺寸的开口能使汽油蒸汽向下渗透者外，装设在载运车辆的甲板和每一平台（如设有）上高度至少为 450mm 处的电气设备，可允许使用能防止火花逸出的封闭保护型式，作为替代设施，条件是通风系统的设计和运转当车辆装在船上时，对装货处所要提供每小时至少更换空气 10 次的连续通风。”

第 54 条 载运危险货物船舶的特殊要求

在表 54. 2 的注 f 中，将“除应按本表所列举的特殊考虑外”改为“除符合本表所列举的各项要求外”。

本条之 2. 3，第 1 行改为：“在所有封闭的装货处所，包括封闭的车辆甲板处所，应装设经认可型的固定式探火和失火报警系统。”

第 55 条 适用范围

本条之 2 全文改为：

“如果旨在载运上述 1 所指货物以外的液体货物或能引起额外失火危险的液化气体，应采取使主管机关满意的额外安全措施，并根据情况需要，适当注意到国际散装化学品规则、散装化学品规则、国际气体运输船规则和气体运输船规则的有关规定。”

本条之 6 全文改为：

“除配备有使主管机关满意的选择性和补充性装置者外，化学品液货船和气体运输船应符合本部分的各项规定，并根据情况需要，适当注意到国际散装化学品规则、散装化学品规则、国际气体运输船规则和气体运输船规则的有关规定。”

第 56 条 各处所的位置和分隔

本条全文改为：

“1 机器处所应位于货油舱和污油水舱的后方，也应位于货油泵舱和隔离空舱的后方，但不必位于燃油舱的后方。任何机器处所均应以隔离空舱、货油泵舱、燃油舱或固定压载舱同货油舱和污油水舱隔开。凡设有供相邻于货油舱和污油水舱的处所进行压载的泵及其附件的泵舱和设有燃油驳运泵的泵舱，均应认为与本条内的货油泵舱相等，这些泵舱所具有的安全标准应与货油泵舱所要求者相同。然而，泵舱的下部可以凹入 A 类机器处所，以备安置泵，其条件是凹入部分的顶板高度一般不超过龙骨上面型深的 1/3，但载重吨不超过 25, 000 吨的船舶除外。在这种船上，如能证明为便于进入壁凹部分和妥善布置管系的需要，上述深度不能做到时，则主管机关可准许凹入部分超过上述高度，但不得超过龙骨上面型深的一

半。

2 起居处所，货油主控制站、控制站和服务处所（独立的起货设备储藏室除外）均应位于所有货油舱、污油水舱、货油泵舱和用以隔开货油舱或污油水舱与机器处所的隔离空舱的后方，但不必位于燃油储存舱的后方。在确定这些处所的位置时，不必计及本条之1所述的壁凹部分。

3 如认为必要时，起居处所、控制站、A类以外的机器处所以及服务处所可允许位于装货物区域的前方，但是这些处所应以隔离空舱、货油泵舱、燃油储存舱或固定压载舱同货油舱和污油水舱隔开，并须具备经主管机关认为等效的安全标准和具有足够的灭火装置。此外，如认为船舶的安全或航行之需要，主管机关可允许设有功率大于375kW并不作为主推进机械的内燃机的机器处所位于货物区域的前方，但其布置应符合本款的规定。

4 仅适用于混装船：

. 1 污油水舱应以隔离空舱围隔，但如污油水舱在干货航程中可能载有污油水，且其限界面为船体、主货物甲板、货油泵舱舱壁或燃油舱者则可除外。这些隔离空舱不得向双层底、管隧、泵舱或其他封闭处所开孔。应设有向隔离空舱灌水和排水的装置。如污油水舱的限界面为货油泵舱舱壁时，该泵舱不得向双层底、管隧或其他封闭处所开口，但可以允许设有气密螺栓盖的开口。

. 2 应提供设施以切断连接泵舱和本条之4.1所述污油水舱的管系。切断设施应包括一只阀之后接装有双环盲板法兰或具有适当盲板法兰的短管。此项装置应邻接于污油水舱，但若此种布置不合理或不可行时，可以设置在泵舱内直接位于穿过舱壁的管路之后。应设有独立的泵及管系装置，以便当船舶从事于干货运输时将污油水舱内的污物直接经开敞甲板排放。

. 3 污油水舱的舱口和舱柜清洗开口只允许设在开敞甲板上，并应配备关闭装置。这些关闭装置应有锁紧设施，并由负责的高级船员控制，但如为螺栓固定的板而螺栓间距保证水密者可以除外。

4 如设有边货舱时，甲板下的货油管系应设在这些边舱内。但主管机关可允许货油管系设在能充分清洗和通风的特别导管内，其布置应使主管机关满意。倘若未设边货舱，则甲板下的货油管系应设在特别导管内。

5 如有必要把驾驶室布置在货油舱区域的上方，则此处所只能用于驾驶目的，并且必须用一个高度至少为 2m 的开敞空间使之与货油舱甲板隔开。此外，这种驾驶室的防火还应符合本部分第 58 条之 1 和第 58 条之 2 对控制处所的要求，以及本部分中可适用的其他规定。

6 应设有使甲板上溢油与起居和服务区域隔开的设施。该设施可以是安装一个有适当高度并延伸至两舷的连续的固定挡板。对于具有尾部装油设施的船舶，此项挡油布置应予特别考虑。

7 环围起居处所的上层建筑和甲板室的外部限界面包括支承这些起居处所的任何悬架甲板，其面向货油舱的全部限界面及前方限界面之后 3m 之内，应隔热至 ‘A-60’ 级标准。对于这种上层建筑和甲板室的各个侧面，此项分隔应达到主管机关认为必要的高度。

8. 1 通往起居处所、服务处所和控制站的入口、空气进口和开口不得面向货物区域。它们应位于不面向货物区域的端舱壁上，或位于上层建筑或甲板室的外侧，距离上层建筑或甲板室而向货物区域的端壁至少为船舶长度的 4%，但不少于 3m。然而，这个距离毋须超过 5m。

8. 2 在上述 8. 1 所指的限制范围之内不准设门，但对不能通往起居处所、服务处所和控制站的处所主管机关可准许设门。这些处所可以为货物控制站、食物库和物料库。如上述门是设在货物区域后方的处所，则该处所的限界面应隔热至 ‘A-60’ 级标准，但面向货物区域的限界面除外。在上述 8. 1 所指的限制范围之内可设置螺栓紧固的板门，作为拆移机器之用。操舵室的门窗可以位于上述 8. 1 所规定的限制范围之内，只要它们的设计能保证驾驶室迅速而有效地达到气密和蒸气密。

8.3 面向货物区域和在上述 8.1 所指的限制范围内上层建筑及甲板室侧边上的窗和舷窗应为永闭（不能开启）型。在主甲板上第一层的这种窗和舷窗应装有钢质或其他等效材料制成的内部罩盖。”

第 58 条 舱壁和甲板的耐火完整性

本条之 4 中，将“如果不在其他地方”改为“如果不在本部分其他地方”。

第 59 条 透气、清除、除气和通风

本条之 2 中，“气体”均改为“蒸气”。

本条之 3.3 修改如下：

将“第 56 条之 1”改为“第 56 条之 4”。

将“货油舱区域”改为“货物区域”。

第 61 条 固定式甲板泡沫系统

本条之 1 中，将“货油舱区域”改为“货油舱甲板区域”。

本条之 2 中，将“货油舱区域”改为“货物区域”。

本条之 3.1 中，将“货舱甲板面积”改为“货油舱甲板区域”。

本条之 8 的第 3 行中，将“400 l”改为“400 l/min”。在第四句中，将“货油舱甲板的任何区域”改为“货油舱甲板区域的任何部分”。

第 62 条 惰性气体系统

本条之 9.1 中，将“19.2”和“19.3”分别改为“19.3”和“19.4”。

本条之 10.2 中，将“货油舱区域”改为“货物区域”。

本条之 14.1 改为：

“14.1 应设有一个或多个压力—真空防护装置，以防止货油舱遭受到：

.1 在以最大速率装货油而所有其他出气口被关闭时，产生一个超过货油舱的试验压力的正压；或

.2 在以货油泵的最大额定排量卸货油而惰性气体鼓风机失灵

时，产生一个超过 700mm 水柱压力的负压。

上述防护装置如果不设在第 59 条之 1.1 所要求的透气系统上，或者不设在个别货油舱上，就应设在惰性气体总管上。”

本条之 20.1 中最后一行改为“10.2、10.7、10.9、11.3、11.4、12、13.1、13.2、13.4.2、14.2 及 19.8;”

本条之 20.2 中最后一行改为“12、13.1、13.2 和 14.2。”

第三部分

第Ⅲ章 救生设备与装置

(新文本)

A 部分 通 则

第 1 条 适用范围

1 除另有明文规定者外，本章应适用于 1986 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶。

2 本章内，“处于相似建造阶段”系指在这样的阶段：

- . 1 可辨认出某一具体船舶的建造开始；且
- . 2 该船业已开始的装配量至少为 50 吨，或为全部结构材料估算重量的 1%，取其小者。

3 本章内：

- . 1 “建造的船舶”系指“已安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶”；
- . 2 “所有船舶”系指“在 1986 年 7 月 1 日以前，之日，或以后建造的船舶”；“所有客船”和“所有货船”均应照此解释；
- . 3 无论何时建造的货船，改装为客船者，应按在改装开始之日建造的客船对待。

4 对于 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，主管机关应：

. 1 保证在本条之 4. 2 和 4. 3 规定的前提下，使之达到 1986 年 7 月 1 日前有效的 1974 年国际海上人命安全公约第 III 章中所规定的那些新船或现有船舶所适用的各项要求；

. 2 对没有达到本条之 4. 1 要求的船舶的救生设备与装置应加以考虑，以便在合理、可行的情况下确使其尽早地基本达到那些要求；

. 3 保证当船舶更换救生设备或装置，或当船舶进行涉及到更换或增设救生设备或装置的重大修理、改装或改建时，在合理可行的情况下，要确使这些救生设备和装置达到本章要求。但是，如果更换的只是救生艇筏而不包括降落设备，或是更换的只是降落设备而不包括救生艇筏的话，救生艇筏或降落设备可以与被更换者是相同类型的；

. 4 审批按本条之 6 配备的救生设备，对于 1991 年 7 月 1 日前船上配备的救生设备，如能保持良好状况，主管机关可允许它们不完全达到本章要求；

. 5 除本条之 4. 3 所述的那些救生艇筏和降落设备外，保证在 1991 年 7 月 1 日或以后更换或安装的救生设备确实根据第 4 条和第 5 条的要求得到鉴定、测试和批准。

5 1986 年 7 月 1 日之前建造的船舶，适用第 8、9、10、18 和 25 条的要求，而且在其所述的范围内，第 19 条也适用。

6 第 6 条之 2. 3、第 6 条之 2. 4、第 21 条之 3、第 21 条之 4、第 26 条之 3、第 27 条之 2、第 27 条之 3 和第 30 条之 2. 7，应在 1991 年 7 月 1 日以前适用于在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

第 2 条 免 除

1 主管机关如考虑到航程的遮蔽性及条件，认为实施本章的任何具体要求为不合理或不必要时，可对在航程中驶距最近陆地不超过 20 海里的个别船舶或某类船舶，免除这些要求。

2 客船用于特种业务，载运大量特种业务旅客者，例如朝山进

香，主管机关如认为实施本章要求为不切实际时，可对此类船舶免除这些要求，但此类船舶应完全符合下列规则的规定：

- . 1 1971 年特种业务客船协定的附则；与
- . 2 1973 年特种业务客船舱室要求议定书的附则。

第 3 条 定 义

除另有明文规定者外，本章内的定义如下：

1 执政人员系指持有主管机关按照生效的海员培训、发证和值班标准的国际公约要求，授权发给的或承认有效的精通救生艇筏业务证书的人员；或持有非该公约缔约国家的主管机关为与该公约证书有相同目的而签发的或承认有效的证书的人员。

2 探测系指幸存者或救生艇筏位置的测定。

3 登乘梯系指设置在救生艇筏登乘地点以供安全登入降落下水后的救生艇筏的梯子。

4 自由漂浮下水系指艇筏从下沉中船舶自动脱开并立即可用的救生艇筏下水方法。

5 自由降落下水系指载足全部乘员和属具的艇筏在船上脱开并在没有任何制约装置的情况下，任其下降到海面的救生艇筏下水方法。

6 救生服系指减少在水中穿着该服人员体热损失的保护服。

7 气胀式设备系指依靠非刚性的充气室作浮力，而且在使用前通常保持不充气状态的设备。

8 充气式设备系指依靠非刚性的充气室作浮力，而且无论何时均保持充气备用状态的设备。

9 降落设备或装置系指将救生艇筏或救助艇从其存放位置，安全地转移到水上的工具。

10 长度系指量自龙骨板上面的最小型深 85% 处水线总长的 96%，或沿该水线从首柱前边至舱杆中心线的长度，取大者。船舶设计具有倾斜龙骨时，其计量长度的水线应和设计水线平行。

11 型深

. 1 型深是指从龙骨上面量到在船舷处的干舷甲板梁上面的垂直距离，对木质船舶和混合结构船舶，其垂直距离是从龙骨槽口的下缘量起。如船舶中横剖面的下部具有凹形，或装有厚龙骨翼板时，此垂直距离是从船底平坦部分向内延伸线与龙骨侧面相交之点量起。

. 2 具有圆弧形舷边的船舶，型深应量到甲板型线和船舶外板型线相交之点，这些线的延伸是把该舷边看作是设计为角形的。

. 3 凡干舷甲板为阶梯形并且其升高部分延伸到超过决定型深的点时，型深应量到甲板较低部分与升高部分平行的延伸线。

12 新颖救生设备或装置系指具有本章规定没有充分说及的新特征，但提供同等的或更高的安全标准的救生设备或装置。

13 救助艇系指为救助遇险人员及集结救生艇筏而设计的艇。

14 拯救系指幸存者或艇筏的安全寻回。

15 逆向反光材料系指射入光束向相反方向反射的材料。

16 短程国际航行系指在该航线中，船舶距离能够安全安置旅客和船员的港口或地点不超过 200 海里的国际间航行。启航国最后停靠港至最终目的港之间距离与返航航程均不得超过 600 海里。最终目的港系指船舶开始返航回到启程国的计划航次中的最后停靠港。

17 救生艇筏系指从弃船时候起能维持遇险人员生命的艇筏。

18 保温用具系指采用低导热率的防水材料制成的袋子或衣服。

第 4 条 救生设备与装置的鉴定、试验及认可

1 除按照本条之 5 和 6 的规定外，本章所规定的救生设备与装置应经主管机关认可。

2 在救生设备与装置予以认可之前，主管机关应确保该项救生设备与装置：

. 1 按照海事组织的建议^①加以试验，证实符合本章的要求；
或

. 2 在主管机关满意的情况下，成功地经受实质上等效于该项建议所规定的试验。

3 在新型救生设备或装置予以认可之前，主管机关应确保该项设备或装置：

. 1 提供至少等效于本章所规定的安全标准，并按照海事组织的建议^②加以鉴定和试验；或

. 2 在主管机关满意的情况下，成功地经受实质上等效于该项建议的鉴定和试验。

4 主管机关所采用的认可程序尚应包括继续认可或撤消认可的条件。

5 在接受主管机关从前未加认可的救生设备与装置之前，主管机关应证实该救生设备与装置符合本章的要求。

6 本章所规定的救生设备的详细技术要求未列入 C 部分者，应满足主管机关的要求。

第 5 条 生产试验

主管机关应要求，救生设备必须经受必要的生产试验，以确保这些救生设备是按已认可的原型设备的同一标准进行制造的。

① 参阅提交给海事组织第十三届大会供通过的“救生设备的试验建议”。

② 参阅提交给海事组织第十三届大会供通过的“原型新型救生设备与装置的鉴定、试验与认可实施规则”。

B 部分 船舶要求

第 I 节 客船与货船

第 6 条 通 信

1 本条之 2. 3 和 2. 4 适用于所有船舶。对于 1986 年 7 月 1 日前建造的船舶，本条之 2. 3 和 2. 4 应在不迟于 1991 年 7 月 1 日适用。

2 无线电救生设备

2. 1 救生艇筏用手提式无线电设备

2. 1. 1 应配备达到第四章第十四条要求的救生艇筏用的手提式无线电设备。该手提式无线电设备应保存在有保护、易于到达、在紧急情况下能随时移到任何一只救生艇筏上去的位置。对于救生艇远远地分置于船艏和船艉的船舶则允许例外；在这种船上，该手提式无线电设备应保存在离船上主发报机最远的救生艇的附近。

2. 1. 2 如果达到第四章第十三条要求的无线电设备是装在船舶每舷的救生艇内或装在第 26 条之 1. 2. 1 所说的从艉部降落的救生艇上的话，可不必按本条之 2. 1. 1 的要求办。

2. 1. 3 如果由于船舶航行时间较短，主管机关认为救生艇筏用的手提式无线电设备是不必要的话，主管机关可以允许免除这种设备。

2. 2 救生艇用无线电报装置

在从事非短途国际航行的客船上：

. 1 如果船上的总人数在 199 人以上但不足 1,500 人的话，第 20 条之 1. 1. 1 要求的救生艇中至少有一只要装有达到第四章第十三条要求的无线电报设备；

. 2 如果船上的总人数为 1,500 人或 1,500 人以上的话，每舷至少有一只救生艇要装有此无线电设备。

2. 3 救生艇筏应急无线电示位标

船舶每舷应配备一符合第四章第十四条甲要求的人工启动应急无线电示位标。它们应存放在能迅速搬入第 26 条之 1. 4 所要求的救生艇筏以外的任何救生艇筏上。

2. 4 双向无线电话设备

2. 4. 1 应配备符合第四章第十四条丙要求的双向无线电话设备，以供救生艇筏之间，救生艇筏与船舶之间，和船舶与救助艇之间的通信联系。没有必要每艘救生艇筏都配备一具此项设备；但无论如何，每艘船舶应至少配备三具此项设备。本要求亦适用于船上的其他设备，但该设备必须符合第四章第十四条内的相应要求。

2. 4. 2 对于 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，仅要求此类设备符合第四章第十四条丙的频率要求。

3 遇险火焰信号

应配备不少于 12 支符合第 35 条要求的火箭降落伞火焰信号，并应保存在驾驶台或其附近。

4 船上通信与报警系统

4. 1 应配备一套固定式或手提式设备或两种型式设备的应急设备，供船上应变管制站、集合和登乘地点与要害位置之间的双向通信联系使用。

4. 2 应配备符合第 50 条要求的通用紧急报警系统，以供召集旅客与船员至集合地点和采取应变部署表所列行动之用。该系统尚应以有线广播系统或其他适宜的通信设施作为补充。

第 7 条 个人救生设备

1 救生圈

1. 1 符合第 31 条之 1 要求的救生圈：

. 1 应分放在船舶两舷容易拿到之处，并在可行范围内，分放在所有延伸到船舷的露天甲板上；至少有 1 个应放在船尾附近；

. 2 其存放应能迅速取下，并不得以任何方式使永久紧固。

1. 2 船舶每舷至少有一个救生圈应装有符合第 31 条之 4 要求

的可浮救生索，其长度不少于其存放处在最轻载航海水线以上高度的 2 倍，或 30m，取其大者。

1.3 不少于总数一半的救生圈应设有符合第 31 条之 2 要求的自亮灯；这些救生圈中不少于 2 个应设有符合第 31 条之 3 要求的自发烟雾信号，并应能自驾驶室迅速抛投；设有自亮灯的，和设有自亮灯及自发烟雾信号的救生圈应相等地分布在船舶两舷，并不应是按本条之 1.2 要求的装有救生索的救生圈。

1.4 每个救生圈应以粗体罗马字母标明其所属船名和船籍港。

2 救生衣

2.1 应为船上每个人员配备一件符合第 32 条之 1 或第 32 条之 2 要求的救生衣，另外尚应：

.1 配备船上旅客人数至少 10% 的适合儿童穿着的救生衣，或为每个儿童配备 1 件可能需要的更多数量的救生衣；

.2 配备供值班人员使用的，并供设置在很远的救生艇筏地点使用的足够数量的救生衣。

2.2 救生衣应存放在容易到达之处，其位置应加明显标志。凡由于船舶的特殊布置，按上面本条 2.1 要求配备的救生衣变得无法拿到时，可制定满足主管机关要求的变通规定，可以包括增加配备救生衣的数量

3 救生服

3.1 每个指派为救助艇艇员的人员应配备一件适当尺码的、符合第 33 条要求的救生服。

第 8 条 应变部署表与应变须知

1 本条适用于一切船舶。

2 船上每个人员应配备一份在紧急情况应变时必须遵循的明确的须知。

3 符合第 53 条要求的应变部署表应展示在全船各明显之处，包括驾驶室、机舱和各船员起居处所。

4 应在旅客舱室张贴，并在集合地点及其他旅客处所明显地展

示，用适当的文字书写的图解和应变须知，向旅客通告：

- 1 他们的集合地点；
- 2 应变时必须采取的必要行动；
- 3 救生衣的穿着方法。

第 9 条 操作须知

1 本条适用于一切船舶。

2 应在救生艇筏及其降落操纵器的上面或附近，设置告示或标志，它们应：

- 1 说明此操纵器的用途及此项设备的操作程序，并提出有关须知或注意事项；
- 2 在应急照明情况下，容易看清；
- 3 使用符合海事组织建议要求的符号。

第 10 条 救生艇筏的配员与监督

1 本条适用于一切船舶。

2 船上应有足够数量受过训练的人员来召集和协助未受训练的人员。

3 船上应有足够数量的船员（他们可以是驾驶员或执证人员）来操作船上全体人员弃船所需要的救生艇筏及其降落装置。

4 每艘必须使用的救生艇筏，应由一名驾驶员或执证人员负责指挥。但主管机关经适当考虑到航程的性质、船上人数和船舶的特点，可以准许精通救生筏的降放、回收和操作的人员来代替具有上述资格的人员负责指挥救生筏。救生艇尚应指派 1 名副指挥。

5 负责人应有一份该救生艇筏船员名单，并应确保在其指挥下的船员是熟悉他们的各项任务的。救生艇的副指挥亦应有一份该救生艇船员名单。

6 每艘按第 6 条之 2. 2 要求配备无线电报设备的救生艇，应指派 1 名能操作该设备的人员。

7 每艘机动救生艇筏应指派 1 名能操作该发动机和进行小调整的人员。

8 船长应确保本条之 2、3 和 4 所指人员妥善地分配到本船的救生艇筏中。

第 11 条 救生艇筏集合与登乘布置

1 备有认可降落装置的救生艇和救生筏，应存放在尽可能靠近起居和服务处所的地方。

2 集合地点应设在紧靠登乘地点。每个集合地点应有足够的场所，以容纳指定在该地点集合的所有人员。

3 集合与登乘地点均应设在容易从起居和工作处所到达的地方。

4 根据情况，集合与登乘地点应使用第 II -1 章第 42 条或第 43 条按所要求的应急电源供电的照明系统，给予足够的照明。

5 通往集合与登乘地点的通道、梯道和出口应加照明。该照明系统应根据情况由第 II -1 章第 42 条或第 43 条所规定的应急电源供电。

6 吊艇架降落的救生艇筏集合与登乘地点的布置，应能使担架病人搬进救生艇筏。

7 每处降落地点或每两处相邻的降落地点应设置符合第 48 条之 7 要求的登乘梯一具，每一个登乘梯在不利的纵倾情况下和在船舶向任何一舷横倾不少于 15°时，可从该甲板延伸到最轻载航海水线。但无论如何，在船舶每舷应至少设有 1 具登乘梯的情况下，主管机关可准许以供登入在水面上的救生艇筏的认可装置来代替这些梯子。第 26 条之 1. 4 所规定的救生筏可准许用其他登乘设施。

8 凡有必要者，应设置将吊艇架降落的救生艇筏贴靠并系留在船舷的装置，以便人员能安全登乘。

第 12 条 降落站

降落站的位置应确保艇筏安全降落水中，应该特别注意离开推进器及船体陡斜悬空部分，除救生艇筏专门设计为自由降落下水者外，应尽可能使救生艇筏能从船舷平直部分降落下水。如设置于船的前部，则应设置在防撞舱壁后面有遮蔽的地方，对此，主管机关

应对吊艇架的强度给予特别的考虑。

第 13 条 救生艇筏的存放

1 每艘救生艇筏的存放应：

. 1 使该救生艇筏及其存放装置均不干扰在任一其他降落站的任一其他救生艇筏或救助艇的操作；

. 2 在安全和可行的情况下尽可能靠近水面，而且，不用抛出船外降落的救生艇筏，应处于这样的位置，即：在登乘位置上的救生艇筏，当满载船舶在不利纵倾情况下向任何一舷横倾达 20° 或横倾到船舶露天甲板的边缘浸入水中的角度（以两者中较小角度者为准）时，应离水线不少于 2m。

. 3 处在持续使用准备状态，使 2 名艇员能在少于 5min 内完成登乘和降落准备工作；

. 4 配齐本章所规定的装备；

. 5 在可行范围内，存放在安全的并有遮蔽的地方，并加保护免受火灾和爆炸引起的损害。

2 顺船舷降落的救生艇应存放在推进器之前尽量远的地方。在船长为 80m 及 80m 以上但少于 120m 的货船上，救生艇应存放在使救生艇尾端至少在推进器之前不少于救生艇长度的地方。在船长为 120m 或 120m 以上的货船与 80m 及 80m 以上的客船上，救生艇应存放在使救生艇尾端至少在推进器之前不少于一倍半救生艇长的地方。凡合适者，船舶的布置应对在存放位置的救生艇加以保护使其免受巨浪引起的损害。

3 救生艇的存放应附连于降落设备。

4 救生筏不仅要达到第 23 条和第 29 条的要求，而且其存放还要做到能用人工将救生筏从其系固装置上解脱开来。

5 吊筏架降落的救生筏应存放在吊筏钩可到达的范围内，备有在本条之 1.2 所规定的纵倾和横倾范围内或由于船舶摆动或动力失误而不致造成无法操作的某些转移设施者除外。

6 用于抛出舷外降落的救生筏的存放应能容易地转移到船舶

的任何一舷以便降落，船舶每舷已存放第 26 条之 1 所要求的必须能在任何一舷降落的总容量的救生筏除外。

第 14 条 救助艇的存放

救助艇的存放应：

- 1 处在 5min 以内降落下水的持续准备使用状态；
- 2 在适宜于降落并收回的地方；
- 3 使该救助艇及其装置不干扰在任一其他降落地点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 条要求。

第 15 条 救生艇筏降落与回收装置

- 1 一切救生艇筏应配有符合第 48 条要求的降落装置，除非：
 - 1 从最轻载航海水线以上少于 4.5m 的甲板上登乘的救生艇筏，而且：
 - 1. 1 救生艇筏的质量不大于 185kg；或
 - 1. 2 救生艇筏是存放在处于不利的纵倾达 10° 和船舶向任何一舷横倾不少于 20° 时，直接从存放地点降落下水；
 - 2 质量不大于 185kg，并且是超过按船上总人数 200% 所配备的救生艇筏之外的救生艇筏。
- 2 每艘救生艇应配有一台能降落和收回该救生艇的设备。
- 3 降落与回收装置应使该设备的操作人员在救生艇筏降落期间，以及在救生艇收回期间，能随时在船上观察到救生艇筏。
- 4 船上所配备的类似救生艇筏仅应使用一种型号的脱开机械装置。
- 5 在任一降落站，救生艇筏的准备工作和操作应不干扰任一其他降落站的任一救生艇筏或救助艇的迅速准备工作和操作。
- 6 吊艇索（凡使用时）的长度应于船舶最轻载航海在不利纵倾情况下及船舶向任何一舷横倾不小于 20° 时，足使救生艇到达海面。
- 7 在准备和降落过程中，救生艇筏、其降落设备以及必须降落的水面，根据情况应使用第 II - 1 章第 42 条或第 43 条所要求的应

急电源供电的照明系统给以足够的照明。

8 应备有在弃船过程中,防止船舶的任何排水排到救生艇筏上的装置。

9 如救生艇筏有被船舶减摇翼造成损坏的危险者,则应备有由应急电源驱动的能将减摇翼收回船内的装置;驾驶室应设有应急电源操纵的指示减摇翼位置的指示器。

10 如配备符合第 42 条或第 43 条要求的救生艇者,应装设吊艇架横张索,在其上设置不少于二根足够长度的救生索,能于船舶最轻载航海在不利的纵倾情况下及船舶向任何一舷横倾不小于 20° 时到达水平面。

第 16 条 救助艇的登乘、降落与回收装置

1 救助艇的登乘与降落设备应在尽可能短的时间内,使船员能登上并降落救助艇。

2 如救助艇是船舶救生艇筏中一艘者,其登乘布置与降落站尚应符合第 11 条和第 12 条各项要求。

3 降落设备应符合第 15 条要求。但无论如何,一切救助艇应能在船舶于平静水面前进航速达到 5 节(每小时 5 海里)时降落下水,凡有必要者可利用艇艏缆。

4 应能迅速地回收载足全部乘员及属具的救助艇。如救助艇兼作救生艇者,应能迅速地回收载足救生艇属具经认可的至少 6 人的额定乘员的救助艇。

第 17 条 抛绳设备

应配备一具符合第 49 条要求的抛绳设备。

第 18 条 弃船训练与演习

1 本条适用于一切船舶

2 手册

每间船员餐室及文娱室,或每间船员室应配有一份符合第 51 条要求的训练手册。

3 集合演习与操练

3.1 每个船员每月应至少参加一次弃船演习和一次消防演习。若有 25% 以上的船员未参加该特定船上的上个月弃船和消防演习，应在该船离港后 24h 内举行该两项船员演习。如果某类船舶这样做是不可行的话，主管机关可同意至少是相当的其他安排。

3.2 在从事非短程国际航行的客船上，应在旅客上船后 24h 内举行旅客集合演习。应向旅客讲授救生衣的用法和应变时采取的行动。如在已举行过应变演习后，只有少数旅客在港口上船，则应请这些旅客注意第 8 条之 2 和第 8 条之 4 所规定的应变须知就足够了，不必进行另一次集合演习。

3.3 在从事短程国际航行的船舶上，如在离港后不举行旅客集合演习者，则应请旅客注意第 8 条之 2 和第 8 条之 4 所规定的应变须知。

3.4 每次弃船演习应包括：

- . 1 使用第 6 条之 4. 2 所规定的报警系统，召集旅客和船员至集合地点，并确保使他们了解应变部署表中规定的弃船命令；
- . 2 向集合地点汇报，并准备执行应变部署表所述的任务；
- . 3 查看旅客和船员穿着是否合适；
- . 4 查看是否正确地穿好救生衣；
- . 5 在完成任何必要的降落准备工作后，至少降下一艘救生艇；
- . 6 起动并运转救生艇发动机；
- . 7 运转降落救生筏所用的吊筏架。

3.5 不同的救生艇应在可行的范围内按本条之 3. 4. 5 的要求，在逐次演习中降下。

3.6 演习应尽可能按实际应变情况进行。

3.7 每只救生艇应在每 8 个月至少一次的弃船演习中乘载经指定的操作船员降落下水并在水上进行操纵。对于从事短程国际航行的船舶，如果由于港口泊位的安排和营运格局不允许救生艇在某一舷降落下水者，主管机关可准许救生艇不在该舷降落下水。但无

论如何，所有这些救生艇应至少每 3 个月下降一次并每年降落下水一次。

3. 8 除兼作救助艇的救生艇外，救助艇应在合理和可行的范围内，每个月乘载经指定的船员降落下水并在水上进行操纵。在一般情况下，应至少每 3 个月按此要求进行一次。

3. 9 如救生艇与救助艇的降落下水演习是在船舶前进航行中进行者，因为涉及危险，该项演习应在有遮蔽的水域并在有此项演习经验的驾驶员监督下进行演习。

3. 10 在每次弃船演习时，应试验集合与弃船所用的应急照明系统。

4 船上训练与授课

4. 1 应尽可能快地，但不迟于船员上船后两星期内，进行船舶救生设备（包括救生艇筏属具）用法的船上训练。但无论如何，如船员是定期安排轮流派上船者，应在不迟于第一次上船后两星期内，进行此项训练。

4. 2 应进行讲授船舶救生设备的用法和海上救生须知方面的课程，其间隔期与演习间隔期相同。每一课程内容可以是关于船舶救生设备系统中各个不同的部分，而每 2 个月一期的课程内容应包括全部船舶救生属具与设备。每个船员均应听课，课程应包括但没有必要仅限于：

- 1 船舶气胀式救生筏的操作与使用；
- 2 低温保护问题，低温急救护理和其他合适的急救程序；
- 3 在恶劣气候和恶劣海况中，使用船舶救生设备所需要的其他专门课程。

4. 3 在每艘装设吊架降落救生筏的船舶上，应在不超过 4 个月的间隔期，举行此项设备用法的船上训练。每当可行时，此项训练应包括充气与降下救生筏。这只救生筏可以是训练专用救生筏，而不是船舶救生设备的组成部分；这只专用救生筏应加显著标记。

5 记录

举行应变演习的日期、弃船演习与消防演习的细节、其他救生设备演习以及海上训练应记载于主管机关可能规定的航海日志内。若在指定时间未举行全部应变集合、演习或训练项目时，则应在航海日志内记述其原因和已举行的集合、演习或训练项目的范围。

第 19 条 使用准备状态、维护保养与检查

1 本条适用于一切船舶。1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶应在可行范围内符合本条之 3 和本条之 6. 2 的要求。

2 使用准备状态

在船舶离港前及在整个航行时间内，一切救生设备应处于正常工作状态，并立即可用。

3 维护保养

3. 1 应备有符合第 52 条要求的救生设备船上维护保养须知，并按须知进行维护保养。

3. 2 主管机关可以同意用列在第 52 条要求中的船上计划维护保养表来代替本条之 3. 1 所规定的须知。

4 吊艇索的保养

应将降落所用的吊艇索的两索端掉转，间隔不超过 30 个月，由于吊艇索变质而有必要时，或在不超过 5 年的间隔期中，应予换新，取其较早者。

5 备件与修理设备

救生设备及其易损或易耗而必须定期更换的部件应配有备件与修理设备。

6 每周检查

每周应进行下列的试验和检查：

. 1 一切救生艇筏、救助艇及降落设备应进行外观检查，以确保立即可用；

. 2 只要环境温度在启动发动机所规定的最低温度以上，一切救生艇和救助艇的发动机应进行正车和倒车运转，总时间不少于 3min。对于 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶，作为特例，主管机关

可不坚持此项要求；

. 3 应试验通用紧急报警系统。

7 月度检查

每月应使用第 52 条之 1 所规定的检查表检查救生设备(包括救生属具),确使完整无缺并处于可用状态。检查报告应载入航海日志。

8 气胀式救生筏、气胀式救生衣与充气式救助艇的检修

8. 1 每只气胀式救生筏与每件气胀式救生衣应加检修:

. 1 间隔期限不得超过 12 个月,但无论如何,凡外观正常和合情合理者,主管机关可展期到 17 个月;

. 2 在认可的检修站进行检修,该检修站是胜任检修该筏的,备有正规的检修器具,并仅雇用受过正规训练的人员^①。

8. 2 一切充气式救助艇的修理和维护保养,应按照制造商的说明书进行。可以在船上进行应急修理,但无论如何,应在认可检修站完成其永久性修理。

9 静水压力释放器的定期检修

静水压力释放器应加检修:

. 1 间隔期限不得超过 12 个月,但无论如何,凡外观正常和合情合理者,主管机关可展期到 17 个月;

. 2 在认可的检修站进行检修,该检修站是胜任检修该装置的,备有正规检修器具,并仅雇用受过正规训练的人员。

第 II 节 客船(附加要求)

第 20 条 救生艇筏与救助艇

1 救生艇筏

1. 1 从事非短程国际航行的客船应配备:

^① 参阅海事组织所通过的决议 A. 333 (IX) 所制定的“气胀式救生筏检修站的认可条件建议”。

. 1 符合第 42 条、第 43 条或第 44 条要求的救生艇，其在每舷的总容量应为不少于船上人员总数的 50%。主管机关可准许以相等总容量的救生筏来代替救生艇，但是，船舶每舷应配备足够容纳不少于船上人员总数 37.5% 的救生艇。该救生筏应符合第 39 条或第 40 条要求，而且应有相地分布在船舶每舷的降落设备；

. 2 另外，总容量应为船上人员总数至少 25% 的符合第 39 条或第 40 条要求的救生筏。这些救生筏每舷应至少有 1 台降落设备，该设备可以是按本条之 1. 1. 1 要求装设的设备，或是能在两舷均可使用的等效认可设备。但无论如何，这些救生筏的存放没有必要符合第 13 条之 5 的要求。

1. 2 从事短程国际航行而且符合第 II -1 章第 6 条之 5 规定的分舱特种标准的客船应配备：

. 1 在可行范围内，相等地分布在船舶每舷并符合第 42、43 或 44 条要求的救生艇总容量应为船上人员总数至少 30%，而且符合第 39 条或第 40 条要求的救生筏总容量连同救生艇容量应能容纳船上人员总人数。这些救生筏应使用相等地分布在船舶每舷的降落设备；

. 2 另外，符合第 39 或 40 条要求的救生筏总容量应至少为船上人员总数的 25%。这些救生筏每舷应至少有 1 台降落设备，该设备可以是按本条之 1. 2. 1 要求装设的设备，或是能在两舷均可使用的等效认可设备。但这些救生筏的存放没有必要符合第 13 条之 5 的要求。

1. 3 从事短程国际航行而且不符合第 II -1 章第 6 条之 5 规定的分舱特种标准的客船，应按本条之 1. 1 要求配备救生艇筏。

1. 4 为船上人员总数弃船所需要配备的一切救生艇筏，应能在发出弃船信号后 30min 内，载足全部乘员及属具后，全部降落水中。

1. 5 为代替满足本条之 1. 1、1. 2 或 1. 3 的要求，500 总吨以下的客船，凡船上人员总数少于 200 人者，可遵照下列要求：

. 1 船舶每舷所配备的符合第 39 条或第 40 条要求的救生筏总

容量应能容纳船上人员总数。

. 2 除非本条之 1. 5. 1 所要求的救生筏是能迅速地转移到任何一舷降落的，否则，应配备附加救生筏，使每舷的总容量为船上人员总数 150%。

. 3 如本条之 2. 2 所要求的救助艇亦是符合第 42、43 或 44 条要求的救生艇，则可计入本条之 1. 5. 1 所要求的总容量，但是船舶任何一舷的总容量至少是船上人员总数的 150%。

. 4 在任何一只救生艇筏掉失或不能使用时，每舷可供使用的救生艇筏应能足够容纳船上的所有人员。

2 救助艇

2. 1 500 总吨及 500 总吨以上的客船应在船舶每舷至少配备 1 艘符合第 47 条要求的救助艇。

2. 2 500 总吨以下的客船应至少配备一艘符合第 47 条要求的救助艇。

2. 3 倘若救生艇也符合救助艇的要求，则可同意将此救生艇当作救助艇。

3 救生筏的集结

3. 1 客船应配备足够数量的救生艇及救助艇，确保供船上全体人员弃船时使用，每艘救生艇或救助艇需要集结的救生筏不多于 6 只。

3. 2 从事短程国际航行而且符合第 II -1 章第 6 条之 5 规定的分舱特种标准的客船应配备足够数量的救生艇及救助艇，确保供船上全体人员弃船时使用，每艘救生艇或救助艇需要集结的救生筏不多于 9 只。

第 21 条 个人救生设备

1 救生圈

1. 1 客船应配备符合第 7 条之 1 和第 31 条要求的救生圈，其数量应不少于下表所规定的数量。

1. 2 不论第 7 条之 1. 3 如何规定，长度为 60m 以下的客船应

配备不少于 6 个设有自亮灯的救生圈。

船 长 (m)	最 少 救 生 圈 数
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

2 救生衣

除第 7 条之 2 规定的救生衣外，每艘客船应配备供不少于船上人员总数 5% 用的救生衣。这些救生衣应存放在甲板上或集合地点显而易见的地方。

3 救生衣灯

3. 1 本款适用于一切客船。本款应不迟于 1991 年 7 月 1 日适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的客船。

3. 2 在从事国际航行而非短程国际航行的客船上，每件救生衣应设有一盏符合第 32 条之 3 要求的灯。

4 救生服与保温用具

4. 1 本款适用于一切客船。本款应不迟于 1991 年 7 月 1 日适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的客船。

4. 2 客船上每艘救生艇应配备至少 3 件符合第 33 条要求的救生服，此外，救生艇中没有配备救生服的每个人应配备 1 件符合第 34 条要求的保温用具。在下列情况下，没有必要配备这些救生服与保温用具：

- . 1 全封闭或部分封闭救生艇中的人员；或
- . 2 如船舶一直在温暖气候航区航行，主管机关认为保温用具为不必要者。

4. 3 本条之 4. 2. 1 的规定还应适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶所配备的不符合第 42、43 或 44 条要求的全封闭或部分

封闭救生艇。

第 22 条 救生艇筏与救助艇的登乘布置

1 在客船上，救生艇筏登乘布置的设计，应适于：

· 1 所有从存放处直接登乘并降落，或者从登乘甲板登乘并降落（但非从两处登乘并降落）的救生艇；

· 2 从存放处紧邻的位置登乘并降落的或从按第 13 条之 5 的要求在降落前移至的位置登乘并降落的吊架降落救生筏。

2 救助艇的布置应使救助艇可在存放处直接登乘，并在救助艇定员船员载足的情况下直接降落。不管本条之 1. 1 如何要求，如救助艇也是救生艇，并且其他救生艇为从登乘甲板登乘及降落者，其安排则应使救助艇也能从登乘甲板登乘并降落。

第 23 条 救生筏的存放

在客船上，每一救生筏存放时，其艏缆应固定地系连在船上并设有符合第 38 条之 6 要求的自由漂浮装置，使救生筏在船舶沉没时，在可行的情况下能自由漂浮，如为气胀式，还能自动充气。

第 24 条 集合地点

除符合第 11 条要求外，每艘客船应设有旅客集合地点，该地点应：

· 1 设在登乘地点附近，并可使旅客易于到达登乘地点，与登乘地点设在同一处者除外；

· 2 有集结和指挥旅客用的宽敞场地。

第 25 条 演 习

1 本条适用于一切客船。

2 客船每周应举行一次弃船演习和消防演习。

第 III 节 货船（附加要求）

第 26 条 救生艇筏与救助艇

1 救生艇筏

1. 1 货船应配备：

. 1 船舶每舷一艘或多艘符合第 44 条要求的救生艇，其总容量应能容纳船上人员总数。但是，主管机关可准许在有利气候条件下和在适宜航区内营运的货船（除油船、化学品液货船和气体运输船外）配备符合第 43 条要求的救生艇，但营运航区的界限要注明在货船安全设备证书内；

. 2 另外，一只或多只符合第 39 或 40 条要求并能在船舶任何一舷降落下水的救生筏，其总容量应能容纳船上人员总数。如该救生筏或多只救生筏为不能容易地移到船舶任一舷降下水者，则每舷所有的总容量应能容纳船上人员总数。

1. 2 为代替满足本条之 1. 1 的要求，货船可配备：

. 1 一艘或多艘符合第 44 条要求而能在船尾自由降落下水的救生艇，其总容量应能容纳船上人员总数；并且

. 2 另外，船舶每舷一只或多只符合第 39 或 40 条要求的救生筏，其总容量应能容纳船上人员总数。至少在船舶一舷的救生筏应使用降落装置。

1. 3 除油船、化学品液货船和气体运输船外，长度为 85m 以下的货船可按照下列要求，来代替满足本条之 1. 1 或 1. 2 的要求：

. 1 船舶每舷配备一只或多只符合第 39 或 40 条要求的救生筏，其总容量应能容纳船上人员总数。

. 2 除非本条之 1. 3. 1 所规定的救生筏能迅速地转移到任何一舷降下水，否则应配备附加救生筏使每舷可用的总容量能容纳船上人员总数的 150%。

. 3 如本条之 2 所规定的救助艇亦是符合第 43 或 44 条要求的救生艇，则该艇可列入本条之 1. 3. 1 所规定的总容量，但船舶每舷可用的总容量至少是船上人员总数的 150%。

. 4 在万一任何一艘救生艇筏掉失或不能使用的情况下，每舷可供使用的救生艇筏应能容纳船上人员总数。

1. 4 凡救生艇筏存放地点距船艏或船艉超过 100m 的货船，除

配备本条之 1. 1. 2 和 1. 2. 2 所规定的救生筏外，尚应配备 1 只救生筏，在合理和可行范围内，尽量靠前或靠后放置，或 1 只尽量靠前和另一只尽量靠后放置。不管第 29 条如何要求，此只或多只救生筏可按能用人力解脱的方式系牢，并不需要用认可的降落设备降落。

1. 5 除第 15 条之 1. 1 所提到的救生艇筏外，为船上人员总数弃船所需要配备的一切救生艇筏应能在从发出弃船信号后 10min 内，载足全部人员及属具，全部降落水中。

1. 6 运载散发有毒蒸气或毒气的货物^①的化学品液货船和气体运输船，应配备符合第 45 条要求的救生艇，来代替符合第 43 或 44 条要求的救生艇。

1. 7 油船、化学品液货船和气体运输船装载闪点不超过 60℃（闭杯试验）的货物者应配备符合第 46 条要求的救生艇，来代替符合第 43 或 44 条要求的救生艇。

2 救助艇

货船应至少配备 1 艘符合第 47 条要求的救助艇。若救生艇亦符合救助艇的要求，可以同意将此艇作为救助艇。

3 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船，除其救生艇外，应不迟于 1991 年 7 月 1 日配备：

. 1 一只或多只救生筏，总容量应能容纳船上人员总数。这只或多只救生筏应采用能与下沉中船舶自动脱开的制牢救生筏的绑扎方法或等效设施；

. 2 凡救生艇筏存放地点距船艏或船艉超过 100m 者，除配备本条之 3. 1 规定的救生筏外，1 只救生筏在合理和可行范围内，尽量靠前或后放置，或一只尽量靠前，另一只尽量靠后，不管本条之

^① 参阅海上安全委员会决议 MSC. 4 (48) 所通过的国际散装危险化学品船建造与设备规则第十七章中和海上安全委员会决议 MSC. 5 (48) 所通过的国际液化气体船建造与设备规则第十九章中紧急逃脱需加呼吸保护的产品。

3. 1 如何要求，此救生筏可按能用人力解脱的方式系牢。

第 27 条 个人救生设备

1 救生圈

1. 1 货船应配备符合第 7 条之 1 和第 31 条要求的救生圈，其数量应不少于下表所规定的数量。

船 长 (m)	最 少 救 生 圈 数
100 以下	8
100 至 150 以下	10
150 至 200 以下	12
200 及 200 以上	14

1. 2 第 7 条之 1. 3 所规定配在油船上的救生圈用自亮灯，应是电池型。

2 救生衣灯

2. 1 本款适用于一切货船。本款应不迟于 1991 年 7 月 1 日适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船。

2. 2 在货船上，每件救生衣应设有一盏符合第 32 条之 3 要求的灯。

3 救生服与保温用具

3. 1 本款适用于一切货船。本款应不迟于 1991 年 7 月 1 日适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船。

3. 2 货船应为船上每艘救生艇至少配备 3 件符合第 33 条要求的救生服，或如主管机关认为必须和可行时，则为船上每人配备 1 件符合第 33 条要求的救生服；但是，船舶除应配备第 38 条之 5. 1. 24、第 41 条之 8. 31 和第 47 条之 2. 2. 13 所规定的保温用具外，尚应为船上未配有救生服的人员配备符合第 34 条要求的保温用具。如该船符合下列要求，则没有必要配备这些救生服和保温用具：

. 1 船舶每舷配有全封闭救生艇，其总容量能容纳船上人员总数；或

. 2 配有能在该船船艙自由下降降落下水的全封闭救生艇，总容量能容纳船上人员总数，而且是能从存放地方直接登上和降落下水的救生艇，同时船舶每舷救生筏总容量能容纳船上人员总数；或

. 3 经常从事温暖气候航区航行，主管机关认为救生服为不必要者。

3. 3 符合第 26 条之 1. 3 要求的货船，应为船上每个人配备符合第 33 条要求的救生服，除非该船：

. 1 配有吊筏架降落救生筏；或

. 2 配有能在船舶两舷均可使用的等效设备的救生筏，且为不需先进入水中再登筏者；

. 3 经常从事温暖气候航区航行，主管机关认为救生服为不必要者。

3. 4 可用本条所规定的救生服来满足第 7 条之 3 的要求。

3. 5 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船所配备的本条之 3. 2. 1 和 3. 2. 2 所指的全封闭救生艇，不必符合第 44 条的要求。

第 28 条 救生艇筏的登乘和降落布置

1 货船救生艇筏的登乘布置应设计为，救生艇可从存放处直接登乘和降落，吊架降落救生筏可从存放处旁一紧邻位置或按第 13 条之 5 的规定将救生筏于降放前移至的位置登乘和降落。

2 总吨为 20, 000 吨及 20, 000 吨以上的货船，其救生艇应能在大船于静水中以 5 节（每小时 5 海里）速度前进时降放，必要时可利用艇艙缆。

第 29 条 救生筏的存放

在货船上，除第 26 条之 1. 4 所要求的救生筏外，每只救生筏存放时，其艙缆应固定地系连在船上，并设有符合第 38 条之 6 要求的自由漂浮装置，使救生筏在船舶沉没时，能自由漂浮，如其为气胀式，还能自动充气。

C 部分 救生设备要求

第 I 节 通 则

第 30 条 救生设备一般要求

1 本条之 2. 7 适用于一切船舶。该 2. 7 段应不迟于 1991 年 7 月 1 日适用于在 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶。

2 除另有明文规定或主管机关经考虑船舶所经常从事的特殊航程，认为其它要求为宜者外，本节所规定的一切救生设备应：

- . 1 以恰当的工艺和材料制成；
 - . 2 在 -30°C 至 $+65^{\circ}\text{C}$ 的空气温度范围内存放而不致损坏；
 - . 3 如其在使用时，可能浸没在海水中，则在 -1°C 至 $+30^{\circ}\text{C}$ 的海水温度范围内使用；
 - . 4 凡适用者，皆防腐烂，耐腐蚀，并不受海水、原油或霉菌侵袭的过度影响；
 - . 5 如暴露在日光下，应能抗老化变质；
 - . 6 在一切有助于探测的部位具有鲜明易见的颜色；
 - . 7 在有助于探测的位置装贴逆向反光材料，并与海事组织的建议^①相一致；
 - . 8 如必须在风浪中使用，则能在该环境中令人满意地工作。
- 3 主管机关应确定容易老化变质的救生设备的使用期限。这类救生设备应标明确定其年限的方法或必须更换的日期。

第 II 节 个人救生设备

第 31 条 救 生 圈

1 救生圈技术规格

^① 参阅海事组织决议 A. 274 (VIII) 所通过的“救生设备逆向反光带建议”。

每只救生圈应：

- 1 具有不大于 800mm 的外径及不少于 400mm 的内径；
- 2 采用自然浮力材料制成；它的浮力应不得依靠灯心草、软木刨片或软木粒、任何其它松散的粒状材料或任何依靠充气的空气室；
- 3 能在淡水中支承不少于 14.5kg 的铁块达 24h 之久；
- 4 具有不少于 2.5kg 的质量；
- 5 在被火完全包围 2S 后，不致燃烧或继续熔化；
- 6 其构造，应能经受从存放位置至最轻载航海水线的高度或 30m 处（取其大者）投落水而不致损害救生圈或其附件的使用性能；
- 7 如救生圈为用来操动自发烟雾信号及自亮灯所配备的迅速抛投装置者，则应具有足以操动此项迅速抛投装置的质量或 4kg，取其大者；
- 8 设有直径不小于 9.5mm 及长度不少于救生圈体外直径 4 倍的把手索 1 根。把手索应绕救生圈的周围，制牢在四个等距点，形成四个相等的索环。

2 救生圈自亮灯

第 7 条之 1. 3 所规定的自亮灯应：

- 1 不致被水所熄灭；
- 2 能向上半球的所有方向，不论是连续发出光强不小于 2cd 的亮光，或是发出至少相应的光强、且每分钟不少于 50 闪的闪光（放出闪光）；
- 3 配有能满足本条之 2. 2 要求并且至少使用 2h 的能源；
- 4 能经受本条之 1. 6 所要求的跌落试验。

3 救生圈自发烟雾信号

第 7 条之 1. 3 所规定的自发烟雾信号应：

- 1 在平静水面漂浮时，均速喷出鲜明易见颜色的烟雾不少于 15min；

. 2 在信号喷出烟雾的整个期间，不会爆炸般地点燃，或不喷出任何火焰；

. 3 在海浪中，不致淹没；

. 4 当完全浸没在水下时，继续喷出烟雾至少 10S；

. 5 能经受本条之 1. 6 所要求的投落试验。

4 可浮救生索

第 7 条之 1. 2 所规定的可浮救生索应；

. 1 不打纽结；

. 2 具有不少于 8mm 的直径；

. 3 具有不少于 5kN 的破断强度。

第 32 条 救 生 衣

1 救生衣的一般要求

1. 1 救生衣应在被火完全包围 2S 后，不致燃烧或继续熔化。

1. 2 每件救生衣的结构应：

. 1 经示范后，在无帮助情况下一个人在 1min 内正确地穿好救生衣；

. 2 能反穿或显然只能以一种方法穿着，并尽可能不致被错误地穿着；

. 3 穿着舒适；

. 4 由穿着者从至少 4.5m 高度跳入水中不致受伤，而且救生衣不移位也不损坏。

1. 3 每件救生衣在平静淡水中，应具有足够的浮力与稳性：

. 1 将筋疲力尽或失去知觉人员的嘴部托出水面不低于 120mm，其身体向后倾斜与垂向成不少于 20°并不大于 50°的角度；

. 2 将水中失去知觉人员从任何姿势转成为嘴部高出水面的姿势，不超过 5S。

1. 4 救生衣应具有的浮力，在浸入淡水中 24h 后，不得降低 5% 以上。

1. 5 救生衣应使穿着的人员可作短距离的游泳，并登上救生

艇筏。

1. 6 每件救生衣应备有用细索系牢的哨笛。

2 气胀式救生衣

依靠充气作浮力的救生衣应具有不少于两个独立充气室，而且符合本条 1 款的要求，并应：

· 1 浸水后自动充气，配有用单一人工动作充气的装置，并能用嘴来充气；

· 2 在万一任何一个空气室失去浮力时，仍能符合本条之 1. 2、1. 3 和 1. 5 的要求；

· 3 使用自动机械装置充气后，仍符合本条之 1. 4 的要求。

3 救生衣灯

3. 1 每个救生衣灯应：

· 1 具有不小于 0. 75cd 的光强；

· 2 具有能提供 0. 75cd 光强至少达 8h 的能源；

· 3 当系在救生衣上时，可就实际可行，在上半球的较大部分看到亮光。

3. 2 如本条之 3. 1 所指的灯是闪光灯，该灯还应：

· 1 配有手动操作开关；

· 2 不得装设聚光的透镜或弧形反射器；

· 3 以每分钟不少于 50 闪的速率闪光，其有效光强至少为 0. 75cd。

第 33 条 救 生 服

1 救生服的一般要求

1. 1 救生服应采用防水材料制成，并应：

· 1 在无帮助情况下，能在 2min 内将它拆包并穿好，如救生服必须连同救生衣一起穿着，则要考虑到任何有关联的衣服^① 和救生

① 参考提交给国际海事组织第十三届大会供通过的“关于救生设备试验的建议”的 3. 1. 3. 1 段。

衣；

- . 2 在被火完全包围 2S 后，不致燃烧或继续熔化；
- . 3 遮盖除脸部以外整个身体，双手也应遮盖，配有永久性附连的手套者除外；
- . 4 备有尽量排除或减少救生服裤腿内自由空气的设施；
- . 5 从不少于 4.5m 高度跳进水中后，不至有过分的水进入救生服。

1. 2 救生服亦符合第 32 条要求者，则可归类为救生衣。

1. 3 救生服应使穿着救生服（如救生服必须连同救生衣一起穿着，则加穿救生衣）的人员能：

- . 1 爬上并爬下长度至少为 5m 的垂直梯子；
- . 2 在弃船时，执行正常的任务；
- . 3 从不少于 4.5m 高度跳入水中，救生服不损坏或不移位，或人员不受伤；并且

- . 4 在水中作短距离游泳并登上救生艇筏。

1. 4 具有浮力而且设计为不须加穿救生衣的救生服应设有符合第 32 条之 6 要求的灯及第 32 条之 1. 6 所规定的笛哨。

1. 5 如救生服必须连同救生衣一起穿着，救生衣应穿在救生服外面。穿着救生服的人员应能在无帮助的情况下穿上救生衣。

2 救生服的热性能要求

2. 1 非自然保温材料制成的救生服：

- . 1 应标明必须连同保暖衣服一起穿着的须知；
- . 2 其构造应为：在穿着者连同保暖衣服一起穿着时，或如救生服必须连同救生衣一起穿着，则加穿救生衣后，从 4.5m 高度跳入水中后，救生服能继续提供足够的热保护，确使穿着者在平静流通水中，水温为 5℃，历时 1 小时后，体温降低不超过 2℃。

2. 2 自然保温材料制成的救生服，在穿着者单独穿着救生服，或如救生服必须连同救生衣一起穿着，则加穿救生衣后，从 4.5m 高度跳入水中一次后，应能继续提供足够的热保护，确使穿着者在平

静流通水中，水温为 0℃与 2℃之间，历时 6h 后，体温降低不超过 2℃。

2.3 救生服应可使两手受到遮盖的穿着者，浸在 5℃水中，历时 1h 后，可拿起铅笔并写字。

3 浮力要求

穿着符合第 32 条要求的救生服或救生服与救生衣一起穿着的人员，应在淡水中，在不超过 5S 内，从脸部朝下姿势翻转成脸部朝上姿势。

第 34 条 保温用具

1 保温用具应采用导热率不大于 0.25W/(m·K) 的防水材料制成，并且其结构在用来包裹人员时，应减少被包裹者体温的对流性和蒸发性热损失。

2 保温用具：

. 1 遮盖穿着救生衣人员除脸部以外的整个身体，双手也应遮盖，配有永久性附连的手套者除外；

. 2 能在救生艇筏或救助艇中，在无人帮助的情况下将它拆包并容易穿着；

. 3 如保温用具妨碍游泳，则应可使穿着者在 2min 内在水中把它脱掉。

3 保温用具在气温 -30℃至 +20℃范围内，功能应正常。

第 III 节 视觉信号

第 35 条 火箭降落伞火焰信号

1 火箭降落伞火焰信号应：

. 1 装在防水外壳内；

. 2 在外壳上，印有清楚阐明火箭降落伞火焰信号用法的简明须知或图解；

. 3 具有构成整体的点燃装置；

. 4 设计成：在按制造厂的操作须知使用时，人员握持外壳而不致感到不舒适。

2 当垂直发射时，火箭应达到不少于 300m 的高度，在其弹道顶点处，或在接近其弹道顶点处，火箭应射出降落伞火焰，该火焰应：

- . 1 发出明亮红光；
- . 2 燃烧均匀，平均光强不少于 30,000cd；
- . 3 具有不小于 40S 的燃烧时间；
- . 4 具有不大于 5m/S 的降落速度；
- . 5 在燃烧时不烧损降落伞或附件。

第 36 条 手持火焰信号

1 手持火焰信号应：

- . 1 装在防水外壳内；
- . 2 在外壳上，印有清楚阐明手持火焰信号用法的简明须知或图解；
- . 3 具有整套装在一起的点燃装置；
- . 4 设计成：在按制造厂的操作须知使用时，人员握持外壳不致感到不舒适，燃烧中的或未熄灭的渣滓不致危害救生艇筏。

2 手持火焰信号应：

- . 1 发出明亮红光；
- . 2 燃烧均匀，平均光强不少于 15,000cd；
- . 3 具有不小于 1min 的燃烧时间；
- . 4 浸入 100mm 深的水中，历时 10s 后，仍继续燃烧。

第 37 条 漂浮烟雾信号

1 漂浮烟雾信号应：

- . 1 装在防水外壳内；
- . 2 在按制造厂的操作须知使用时，不会爆炸般地点燃；
- . 3 在外壳上，印有清楚阐明漂浮烟雾信号用法的简明须知或图解。

2 漂浮烟雾信号应：

- 1 在平静水面漂浮时，匀速地喷出鲜明易见颜色的烟雾；持续时间不少于 3min；
- 2 在整个喷出烟雾期间，不喷出任何火焰；
- 3 在海浪中，不致淹没；
- 4 在浸入 100mm 深的水中，历时 10s 后，仍继续喷出烟雾。

第 IV 节 救生艇筏

第 38 条 救生筏的一般要求

1 救生筏的构造

1. 1 每只救生筏的构造，应能经受在一切海况下暴露漂浮达 30 天。

1. 2 救生筏的构造应为从 18m 高度投落水后，救生筏及其属具能符合使用要求。如救生筏必须存放在最轻载航海水线以上超过 18m 高度的地方，则该救生筏应是曾从至少该高度处进行过满意的投落试验。

1. 3 在顶篷撑起和未撑起的情况下，漂浮的救生筏应能经受从筏底以上至少 4.5m 的高度反复多次登跳。

1. 4 救生筏及其舾装件的构造应使救生筏在载足全部乘员及属具并放下 1 只海锚后，在平静水中，能被拖带，航速达 3 节（每小时 3 海里）。

1. 5 救生筏应设有保护乘员免受暴露的顶篷，该顶篷在救生筏降落中和到水面时自动撑起。该顶篷应符合下列要求：

- 1 采用以空气间隙隔开的双层材料或其它等效设施来防热及御寒。应设有防止水分聚集在空气间隙内的设施；
- 2 其内部的颜色应不致使乘员感到不舒适；
- 3 每个进口处应有鲜明的标志，并设有有效的可调整关闭装置，在筏内外两面均能容易而迅速地开启该装置，以便于通空气，

且可防止海水、风和冷气的侵入。容纳 8 人以上的救生筏应设有不少于两个对称的进口处；

. 4 即使当进口处关闭时，顶篷无论何时都应通入足够乘员需要的空气；

. 5 设有不少于一个的瞭望窗；

. 6 设有收集雨水的设施；

. 7 坐在顶篷下面各处的乘员，应有足够的头顶空间。

2 救生筏的最小乘员定额与质量

2. 1 按第 39 条之 3 或第 40 条之 3 的要求计算的乘员定额少于 6 人的救生筏，概不得认可。

2. 2 除必须使用符合第 48 条要求的认可降落设备降落的救生筏及不要求是便携式的救生筏外，救生筏及其容器和属具的总质量不得超过 185kg。

3 救生筏舾装件

3. 1 救生筏应沿筏体外围及内侧牢固地装设链环状把手索。

3. 2 救生筏应设有把第 6 条之 2. 1 所要求的手提式无线电设备所配的天线适宜地安装和制牢在操作地点的装置。

3. 3 救生筏应设一根有效的艏缆，其长度应不少于从存放处到最轻载航海水线的距离的 2 倍或 15m，取其长者。

4 吊架降落救生筏

4. 1 除符合上述要求外，使用认可降落设备的救生筏应：

. 1 当救生筏载足全部乘员及属具后，能经受碰撞速度不小于 3. 5m/s 之碰撞船舷的水平撞击力，并再从不小于 3m 高度投落下水后，不得有影响其性能的损坏；

. 2 设置在登乘期间能可靠地将救生筏贴紧并系留在登乘甲板的装置。

4. 2 每艘客船的吊架降落救生筏的布置应使救生筏的全部乘员能迅速地登上救生筏。

4. 3 每艘货船的吊架降落救生筏的布置应使救生筏的全部乘

员能在发出登筏指示的时间起不超过 3min 内登上救生筏。

5 属具

5.1 每只救生筏的正常属具应包括：

- . 1 系有不少于 30m 长浮索的可浮救生环一个；
- . 2 装有可浮柄的非折叠式小刀 1 把，系以短绳并存放在顶篷外面靠近艏缆与救生筏系连处的袋子内。另外，乘员定额为 13 人或 13 人以上的救生筏应加配一把不必是非折叠式的小刀；
- . 3 乘员定额不超过 12 人的救生筏配可浮水瓢 1 只。乘员定额为 13 人或 13 人以上的救生筏配可浮水瓢 2 只；
- . 4 海绵 2 块；
- . 5 海锚 2 只，每只配有耐震锚索及收锚索各 1 根，一只备用，另一只固定地系于救生筏上，其系固方法应使海锚在救生筏充气或到水面时，总是使救生筏以非常稳定的方式顶风。每只海锚及其锚索和收锚索应具有足以适于一切海况的强度。海锚收锚索的每端都应设有旋转环，并应是不可能在其支索之间外转的一种类型；
- . 6 可浮手划桨 2 只；
- . 7 开罐头刀 3 把。带特殊开罐头叶片的安全小刀可满足本要求；
- . 8 急救药包 1 套，置于使用后可再盖紧的防水箱内；
- . 9 哨笛或等效的音响号具 1 只；
- . 10 符合第 35 条要求的火箭降落伞火焰信号 4 支；
- . 11 符合第 36 条要求的手持火焰信号 6 支；
- . 12 符合第 37 条要求的漂浮烟雾信号 2 个；
- . 13 适于摩氏通信的防水手电筒 1 只，连同备用电池 1 副及备用灯泡 1 只，装在同一防水容器内；
- . 14 有效的雷达反射器 1 具；
- . 15 日光信号镜 1 面，连同与船舶和飞机通信用法须知；
- . 16 印在防水硬纸上，或装在防水容器内的第五章第十六条所指的救生信号图解说明表 1 张；

- . 17 钓鱼用具 1 套；
- . 18 总数为救生筏额定乘员每个人不少于 10,000kJ 的口粮，口粮应保存于气密包装内并收存于防水容器内；
- . 19 防水容器数个，内装总数为救生筏额定乘员每个人 1.5 l 的淡水，其中每个人所需的 0.5 l 可用 2 天内能生产等量淡水的海水除盐器来代替；
- . 20 不锈钢饮料量杯 1 个；
- . 21 救生筏额定乘员每个人配防晕船药 6 片和清洁袋一个；
- . 22 救生须知；
- . 23 紧急行动须知；
- . 24 足供 10% 的救生筏额定乘员使用的符合第 34 条要求的保温用具或 2 件，取其大者。

5. 2 在根据本条之 5. 1 配备的救生筏上，第 39 条之 7. 3. 5 和第 40 条之 7. 7 所要求的标志应是以印刷体大写罗马字母标明的“SOLAS A PACK”字样。

5. 3 从事短程国际航行的客船，如主管机关在考虑到航程性质与时间后认为本条之 5. 1 所规定的全部项目不都是必要时，主管机关可准许这些船上所载的救生筏配备本条之 5. 1. 1 至 5. 1. 6、5. 1. 8、5. 1. 9、5. 1. 13 至 5. 1. 16 和 5. 1. 21 至 5. 1. 24 所规定的属具以及 5. 1. 10 至 5. 1. 12 所规定的属具的半数。在这些救生筏上，第 39 条之 7. 3. 5 和第 40 条之 7. 7 所要求的标志应是以印刷体大写罗马字母标明的“SOLAS B PACK”字样。

5. 4 属具，凡适宜者，应收存在容器内，如容器不是救生筏的整体部分或固定地附于救生筏上的，则容器应存放并制牢在救生筏内，并能在水面漂浮至少 30min，不至损坏其内存属具。

6 救生筏自由漂浮装置

6. 1 艏缆系统

救生筏艏缆系统应在船舶与救生筏之间起连接作用，其布置应确使救生筏在脱开时（气胀式救生筏则在充气时）不至被下沉中的

船舶拖没。

6. 2 薄弱环

如自由漂浮装置使用薄弱环者，薄弱环应：

- 1 不至被从救生筏容器内拉艙缆所需的力拉断；
- 2 在适用时有足够强度使救生筏充气；
- 3 在张力为 $2.2 \pm 0.4\text{kN}$ 时断开。

6. 3 静水压力释放器

自由漂浮装置中使用静水压力释放器者，则该脱开装置应：

- 1 采用兼容的材料制成，以防止该装置发生故障。不得接受在静水压力释放器的部件上镀锌或其它形式的金属镀层；
- 2 在水深不超过 4m 处，自动脱开救生筏；
- 3 设有防止水分在该装置处在正常位置时聚积在静水压力室内的泄水器；
- 4 其结构，当海浪拍击时，应不至脱开；
- 5 在其外部应耐久地标明其型号与出厂号；
- 6 应附有证件或产品铭牌，说明其制造日期、型号与出厂号；
- 7 每件连接艙缆系统的部件的强度应不小于对艙缆所要求的强度。

第 39 条 气胀式救生筏

1 气胀式救生筏应符合第 38 条的要求，此外，应符合本条的要求。

2 气胀式救生筏的构造

2. 1 主浮力舱应分成不少于 2 个独立隔舱，每个隔舱通过各自的止回充气阀充气。浮力舱的安排应是在任一隔舱万一损坏或充气失效时，未损伤的隔舱应能支持该筏的额定乘员而且救生筏整个周围都是正的干舷。每个乘员的质量以 75kg 计并且都坐在规定的座位上。

2. 2 救生筏的筏底应为水密，并应充分绝缘以御寒冷，不论

是：

· 1 采用一个或几个隔舱都能由乘员充气或自动充气，并能由乘员泄气并再充气的方法；或

· 2 采用不依靠充气的其它等效设施。

2.3 救生筏应使用无毒气体充气，环境温度为 18℃ 至 20℃ 之间时在 1min 内，环境温度为 -30℃ 时在 3min 内，完全充足。充气后，救生筏载足全部乘员和属具后应保持其形状不变。

2.4 每个充气隔舱应能经受至少等于 3 倍工作压力的超压，并应不论使用安全阀或限制供气方法，均能防止其压力超过 2 倍工作压力。应设有安装本条之 10.1.2 要求的充气泵或充气器的设备，用以保持工作压力。

3 气胀式救生筏的乘员定额

气胀式救生筏的乘员定额应等于下列各数中较小者：

· 1 充气后，其主浮胎（不包括篷柱以及横座位在内，如设有时）的容量以 m^3 计时除以 0.096 后所得的最大整数；或

· 2 救生筏的内水平横剖面面积（可包括一个或多个横座位在内，如设有时）量至浮胎的最内边，以 m^2 计时除以 0.372 后所得的最大整数；或

· 3 可足够舒适地坐下并有足够的头顶空间而且不致妨碍任何救生筏属具操作的人数；这些人全部穿着救生衣，每个人的质量以 75kg 计。

4 进入气胀式救生筏的通道

4.1 至少一个进口处应设有半刚性登筏踏板以便人员能从海面登入救生筏，踏板的布置要防止一旦跳板损坏，使救生筏明显泄气。设有一个以上的进口处的吊架降落救生筏应在拉近索与登乘设施对面的进口处设有登筏踏板。

4.2 未设有登筏踏板的进口处应备有登筏梯，其最下一级踏板应位于救生筏的最轻载水线以下不小于 0.4m 处。

4.3 救生筏内部应有有助于水中的人员把自己从登筏梯拉进

救生筏的设施。

5 气胀式救生筏的稳性

5.1 每只气胀式救生筏的构造在充气胀满并且顶篷撑到最高位置而漂浮时，在风浪中应当稳定。

5.2 救生筏处于翻覆位置的稳性应为，在风浪中及在平静水面上，均能由 1 个人扶正。

5.3 救生筏载足全部乘员和属具后的稳性，应为能在平静水面被拖带，航速达到 3 节（每小时 3 海里）。

6 气胀式救生筏舾装件

6.1 除第 38 条之 6 所要求的薄弱环节外，舢缆系统包括其系连于救生筏上设施的破断强度，救生筏的乘员定额为 9 人或 9 人以上者，应不小于 10.0kN；其它救生筏应不小于 7.5kN。救生筏应能由一个人充气。

6.2 救生筏顶篷的顶部应装设一盏人工控制灯，在晴朗天气的黑夜，距离至少 2 海里处可看到灯光，使用时间不少于 12h。如是闪光灯，该灯在 12h 使用时间的初始 2h 内的闪光速率，每分钟应不少于 50 闪。该灯应由海水电池或化学干电池供电，并应在救生筏充气时自动发光。该电池应为不因其存放所在救生筏内的潮湿或湿气而变质的类型。

6.3 救生筏内部应装设一盏人工控制灯，该灯应能连续使用至少 12h。在救生筏充气时自动发光，并有足够光强以供阅读救生和属具用法须知。

7 气胀式救生筏的容器

7.1 气胀式救生筏应装在容器内，该容器：

- . 1 其结构在所能遇到的海上各种条件下，能经久耐用；
- . 2 有充裕的自然浮力，当装有救生筏及其属具时，如船舶沉没，能从内部拉舢缆并拉动充气装置；
- . 3 应是切合实际地水密，容器底部泄水孔除外。

7.2 救生筏在其容器内的包装方法，应确使救生筏从容器破

裂脱开后，在水面充气时，尽可能地处于正浮位置。

7. 3 容器上应标明：

- 1 制造厂名或商标；
- 2 出厂号码；
- 3 认可机关名称和乘员定额；
- 4 SOLAS
- 5 内装应急袋的型号；
- 6 最近一次检修日期；
- 7 艙缆长度；
- 8 水线以上最大许可存放高度（根据跌落试验高度和艙缆长度）；
- 9 降落须知。

8 气胀式救生筏上的标志

救生筏上应标明：

- 1 制造厂名或商标；
- 2 出厂号码；
- 3 制造日期（年月）；
- 4 认可机关名称；
- 5 最近一次检修的检修站名称和地点；
- 6 每个进口处上面写明乘员定额，字高不小于 100mm，字色与救生筏颜色有明显的差异。

9 吊架降落气胀式救生筏

9. 1 除上述的要求外，使用认可降落设备的救生筏，当悬挂在吊筏钩或吊筏索时，应能经受下列负荷：

- 1 在环境温度和稳定的救生筏温度为 $20^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ 而且不使用所有安全阀的情况下，全部乘员和属具质重的 4 倍，及
- 2 在环境温度和稳定的救生筏温度为 -30°C 而且使用所有安全阀的情况下，全部乘员和属具质量的 1.1 倍。

9. 2 必须使用降落设备降落的救生筏的刚性容器，应加以制

牢，以防止该容器或其部件在所装的救生筏充气 and 降落下水过程中及以后，坠落下海。

10 气胀式救生筏的附加属具

10.1 除第 38 条之 5 所要求的属具外，每只气胀式救生筏应配备：

- . 1 修补浮力分隔舱破洞的修补工具一套；
- . 2 充气泵或充气器 1 具。

10.2 第 38 条之 5. 1. 2 所要求的小刀应是安全小刀。

第 40 条 刚性救生筏

1 刚性救生筏应符合第 38 条的要求，此外，应符合本条的要求。

2 刚性救生筏的构造

2.1 救生筏的浮力应由认可的自然浮力材料提供，置于尽可能靠近救生筏的周围处。浮力材料应是阻燃的，或用阻燃的覆盖加以保护。

2.2 救生筏的筏底应能防止海水进入，并应有效地支持乘员离开水面并御寒。

3 刚性救生筏的乘员定额

每只刚性救生筏的乘员定额应等于下列各数中较小者：

. 1 浮力材料以 m^3 计的体积乘以 1 减去浮力材料比重的系数除以 0.096 所得的最大整数；或

. 2 救生筏筏底的水平横剖面面积以 m^2 计时，除以 0.372 所得到的最大整数；或

. 3 可足够舒适地坐下并有足够的头顶空间而且不致妨碍救生筏任何属具操作的人数，这些人员全部穿着救生衣，每个人的质量以 75kg 计。

4 进入刚性救生筏的通道

4.1 至少有一个进口处应设有刚性登筏踏板以便人员能从海面登上救生筏。设有一个以上进口处的吊架降落救生筏应在拉近与

登乘设备对面的进口处设有登筏跳板。

4. 2 未设有登筏踏板的进口处应设有登筏梯，其最下一级踏板应位于救生筏的最轻载水线以下不小于 0.4m 处。

4. 3 救生筏内应有有助于水中的人员把自己从登筏梯拉进救生筏的设施。

5 刚性救生筏的稳性

5. 1 除救生筏以任何一面漂浮时都能安全使用者外，救生筏的强度与稳性应为能自行扶正，或在风浪中及平静水面上，均能由一人扶正。

5. 2 救生筏载足全部乘员和属具后的稳性，应为能在平静水面被拖带，航速达到 3 节（每小时 3 海里）。

6 刚性救生筏舳装件

6. 1 救生筏应设有一根有效的艏缆。除第 38 条之 6 所要求的薄弱环外，艏缆系统包括其系连于救生筏上设施的破断强度，救生筏的乘员定额为 9 人或 9 人以上者，应不小于 10.0kN，其它救生筏应不小于 7.5kN。

6. 2 救生筏顶篷的顶部应装设一盏人工控制灯，在晴朗天气的黑夜，距离至少 2 海里处可看到灯光，使用时间不少于 12h。如是闪光灯，该灯在 12h 使用时间的初始 2h 的闪光速率，每分钟应不少于 50 闪。该灯应由海水电池或化学干电池供电，并应在救生筏顶篷撑起时自动发光。该电池应为不因其存放所在救生筏的潮湿或湿气而变质的类型。

6. 3 救生筏内部应装设一盏人工控制灯，能连续使用至少 12h。该灯应在顶篷撑起时自动发光，并有足够光强以供阅读救生和属具用法须知。

7 刚性救生筏上的标志

救生筏上应标明：

- 1 所从属的船舶名称和船籍港；
- 2 制造厂名或商标；

- . 3 出厂号码；
- . 4 认可机关的名称；
- . 5 每个进口处上面写明乘员定额，字高不小于 100mm，字色与救生筏颜色有显著的差异；
- . 6 SOLAS；
- . 7 内装应急袋的型号；
- . 8 艙缆长度；
- . 9 水线以上最大许可存放高度（投落试验高度）；
- . 10 降落须知。

8 吊架降落刚性救生筏

除上述的要求外，使用认可降落设备的刚性救生筏，当悬挂在吊筏钩或吊筏索时，应能承受全部乘员和属具质量的 4 倍。

第 41 条 救生艇的一般要求

1 救生艇的构造

1. 1 一切救生艇均应建造恰当，其形状及尺度比例应使其在海浪中具有充裕的稳性，并在载足全部乘员及属具后，具有足够的干舷。一切救生艇应有刚性艇体，而且当在平静水面处于正浮位置，并载足全部乘员及属具时，以及在水线以下任何部位破孔，假设没有掉失浮力材料及其它损伤时，能保持正稳性。

1. 2 一切救生艇应具有足够的强度：

- . 1 使其在载足全部乘员及属具后能安全降落水中；
- . 2 当船舶在平静水中以 5 节（每小时 5 海里）航速前进时，能降落水中并被拖带。

1. 3 艇体及刚性顶盖应是阻燃的或不燃的。

1. 4 横座板、长凳或尽可能置于艇内低处的固定椅上面应设有座位，其构造应能支承其乘员人数，每个人的体重以 100kg 计，其座位按本条之 2. 2. 2 的要求提供。

1. 5 每艘救生艇应具有足够强度使其经受下列负荷，在卸去负荷后无剩余变形：

. 1 对于金属艇体的救生艇，救生艇载足全部乘员及属具后的总质量的 1.25 倍；或

. 2 对于其它救生艇，救生艇载足全部乘员及属具后的总质量的 2 倍。

1. 6 每艘救生艇应具有足够的强度，使其在载足全部乘员和属具以及处在一定位置的滑橇或护舷材（如适用）时，能经受碰撞速度至少 3.5m/s 的船舷水平撞击力，并能经受从至少 3m 高度投落下水。

1. 7 从超过 50%艇底面积的艇底表面到封闭盖或顶篷内面的垂直距离应：

. 1 对于乘员定额为 9 人或 9 人以下的救生艇，不少于 1.3m；

. 2 对于乘员定额为 24 人或 24 人以上的救生艇，不少于 1.7m；

. 3 对于乘员定额为 9 人至 24 人的救生艇，不少于以线性内插法确定的介于 1.3m 与 1.7m 之间长度的距离。

2 救生筏的乘员定额

2. 1 容纳人数超过 150 人的救生艇，概不得予以认可。

2. 2 救生艇的乘员定额应等于下列各数中的较小者：

. 1 以正常姿势坐着时不致妨碍推进装置或任何救生艇属具操作的人数，每个人的平均质量为 75kg，全部穿着救生衣；或

. 2 按照图 1 要求的座位设置所能提供的座位的数目。倘若搁脚板已固定，有足够腿部活动空间而且上下座位之间垂直距离不少于 350mm，则各座位形状可以交搭如图 1 所示。

最小座位面积伸出半圆基线两侧各
100 mm, 宽度按图示的全宽度。

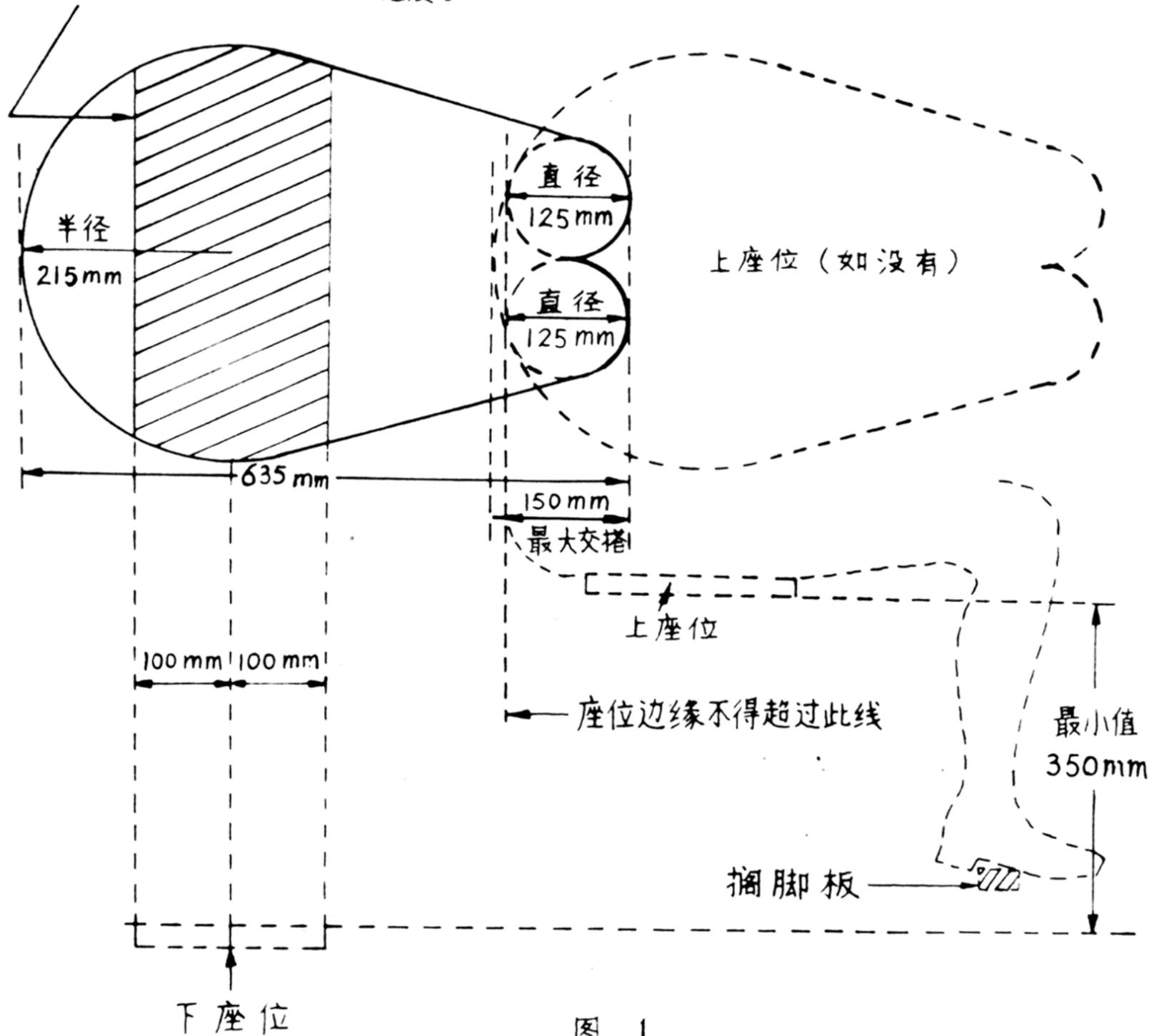


图 1

2. 3 应在救生艇内明确地标出每个座位位置。

3 进入救生艇的通道

3. 1 每艘客船救生艇的布置, 应使其全部乘员能迅速登艇, 而且能迅速离艇。

3. 2 每艘货船救生艇的布置, 应使其全部乘员在从发出登艇指示时间起不超过 3min 登艇完毕。尚应可能迅速离艇。

3. 3 救生艇应备有在救生艇任何一舷均可使用的登乘梯, 以便水中人员能够登艇。该梯子的最下一级踏板应位于救生艇轻载水线以下不小于 0.4m 处。

3. 4 救生艇的布置，应能把失去自助能力的人员从海上或者从所躺的担架上抬进救生艇。

3. 5 人员可能行走的所有表面应有防滑层。

4 救生艇浮力

一切救生艇应具有自然浮力，或应设有必须不受海水、原油或石油产品不利影响的自然浮力材料，当艇内浸水和破漏通海时，仍足以将满载一切属具的救生艇浮起。每个救生艇额定乘员应配备相等于 280N 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，否则浮力材料不得设置在救生艇的艇体外面。

5 救生艇干舷和稳性

当 50% 乘员定额的乘员以正常姿势坐在艇中心线一侧时，一切救生艇的干舷应至少为救生艇长度的 1.5%，或 100mm，取其大者，干舷是从水线量至救生艇可能变成浸水状态的最低开口处。

6 救生艇推进装置

6. 1 每艘救生艇应由压燃式发动机驱动。其燃料的闪点为 43℃ 或 43℃ 以下（闭杯试验）的发动机，概不得供任何救生艇使用。

6. 2 发动机应既可设有手启动系统，也可使用两个独立的可再次充电的电源的启动系统。尚应配备任何必要的启动辅助设施。除主管机关考虑到配备救生艇的船舶所经常从事的特殊航行，认为另一种最低温度较为适宜外，发动机启动系统和启动辅助设施应在环境温度 -15℃ 中，在启动操作程序开始后 2min 内启动发动机。发动机的罩壳、横座板或其它障碍物均不得妨碍启动装置。

6. 3 发动机应能在离水的救生艇冷启动后运转不少于 5min。

6. 4 当救生艇艇内浸水浸到曲轴中心线处时，发动机应仍能运转。

6. 5 螺旋桨轴系的布置应可使螺旋桨从发动机脱开。应设有救生艇正车和倒车装置。

6. 6 废气管的布置应防止水进入处在正常运转状态的发动机。

6. 7 一切救生艇的设计应充分考虑在水中人员的安全和漂流

物损坏推进系统的可能性。

6. 8 当载足全部乘员和属具，并且所有发动机驱动的辅助装置均运转时，救生艇在平静水中前进航速应至少为 6 节（每小时 6 海里），而当拖带 1 只载足全部乘员和属具或其相等负载的 25 人救生筏时，救生艇在平静水中前进的航速应至少为 2 节（每小时 2 海里）。应配备适用于船舶营运航区预期温度范围内的燃料，而且应足够供满载的救生艇以 6 节（每小时 6 海里）的航速运转不少于 25h。

6. 9 救生艇发动机、传动装置和发动机的附件，应采用阻燃罩壳或其它提供类似保护的适当装置加以围蔽。这些装置尚应保护人员不至意外地接触到发热和转动的部件，并保护发动机免于暴露在风雨和海浪中。应装设减低发动机噪声的适宜装置。启动装置电池应设有围绕电池底部和各侧面形成水密围壁的箱子。电池箱应有紧密的并装有必要通气孔的预盖。

6. 10 救生艇发动机和附件的设计，应限制电磁波的辐射，使发动机运转时不致干扰在救生艇内使用的无线电救生设备的操作。

6. 11 所有启动发动机用的电池、无线电用的电池和探照灯用的电池都应配备有再充电的设备。无线电用的电池应不得用作启动发动机的动力。应装有从船舶电源供电的救生艇电池再充电设施，电源电压不超过 55V，并可在救生艇登乘位置断开。

6. 12 应备有启动和操作发动机的防水须知，并张贴在发动机启动控制器附近明显处。

7 救生艇舾装件

7. 1 一切救生艇应在靠近艇体内最低点处装设至少 1 个的排水阀，该排水阀在救生艇不在水面时自动开启，使水从艇体内排出，并且在救生艇在水面时自动关闭，以防止海水浸入。每个排水阀应配有 1 只盖闭排水阀的盖子或塞子，以短绳、链条或其它适宜方法系于救生艇上。排水阀应位于救生艇内容易到达之处，并且其位置应明显标示。

7. 2 一切救生艇应装有舵和舵柄。当加设舵轮或其它遥控操

舵机械装置时,舵柄应在万一操舵机械发生故障时仍能控制舵叶。舵应固定地附连在救生艇上。舵柄应固定地安装或连接在舵柱上;但如救生艇设有遥控操舵机械装置,舵柄可以是可拆装式,并可靠地存放在舵柱附近。舵和舵柄的布置,应不致因脱开机械装置的操作或螺旋桨的运转而遭到损坏。

7. 3 除在舵和螺旋桨附近部位外,应沿救生艇外面装设链环状可浮救生索。

7. 4 翻覆时不能自行扶正的救生艇,应在艇体底部装设供人员攀附救生艇的适宜扶手。扶手固连在救生艇的方式,应在受到足以把扶手从救生艇上打掉的冲击力时,打掉扶手而不损坏救生艇。

7. 5 一切救生艇应设置的水密柜或舱室,足供贮存本条之 8 所要求的细小属具、水和口粮。应备有贮存所收集到雨水的设施。

7. 6 每艘必须用单根或多根吊艇索降落的救生艇应设置符合下列要求的脱开机械装置:

. 1 该装置的布置应能同时脱开所有吊艇钩;

. 2 该装置应具有下列两种脱开能力:

2. 1 正常脱开能力,当救生艇浮在水面或吊艇钩无负荷时,它总会把救生艇脱开;

2. 2 受载脱开能力,在吊艇钩有负荷时它总会把救生艇脱开。此脱开的布置应使救生艇在有任何负荷的情况下,从漂浮在水面上救生艇的无负荷情况到等于救生艇载足全部乘员及属具后总质量的 1.1 倍的负荷情况,都能脱开。此种脱开能力应得到适当的保护,使在意外和过早使用时不致脱开。

. 3 脱开控制手柄应有明显标志,标志颜色与手柄周围颜色有明显的差异。

. 4 该装置的设计应取安全系数等于 6,按所选用材料的极限强度计算,假设救生艇质量是平均分布在两吊艇索的。

7. 7 每艘救生艇应装设能脱开拉紧的前艏缆的脱开装置。

7. 8 每艘救生艇应设有固定设置的地线接头和把第 6 条之

2.1 所要求的手提式无线电设备所配的天线适宜地安装和制牢在操作地点的装置。

7.9 沿船舷降落下水的救生艇应设置便于救生艇降落和防止损坏所必不可少的滑橇和护舷材。

7.10 预篷或封闭盖的顶部应装设一盏人工控制灯，该灯在晴朗天气的黑夜，在距离至少 2 海里处可看到灯光，使用时间不少于 12h。如是闪光灯者，该灯在 12h 使用时间的初始 2h 的闪光速率，每分钟应不少于 50 闪。

7.11 救生艇内应装设一盏灯或一个光源，提供照明不少于 12h，使艇内人员能阅读救生须知和属具用法须知；但不准使用燃油灯作此用途。

7.12 除另有明文规定者外，每艘救生艇应配备有效的舀水设施或自动的自舀水设施。

7.13 每艘救生艇的布置应为能在控制与操舵位置提供足够的向前、向后和向两舷的视域，以便安全地降放和操纵救生艇。

8 救生艇属具

除带钩艇篙不加固定，以供撑开救生艇外，一切本款或本章各处所要求的各项救生艇属具应采用绑扎、贮存在柜内或舱室内，贮存在托架内或类似的支架装置等的方式或其它适宜的方式系牢于救生艇内。属具的系缚方式应不致妨碍任何弃船步骤。各项救生艇属具应尽可能小巧轻便并应包装合适而紧凑。除另有说明者外，每艘救生艇的正常属具应包括：

1 足够数量的可浮桨，以供在平静海面划桨前进。所配备的每支桨应配齐桨架、桨叉或等效装置。桨架或桨叉应以短绳或链条系于艇上；

2 带钩艇篙 2 支；

3 可浮水瓢 1 只，水桶 2 只；

4 救生手册 1 本；

5 内装涂有发光剂或具有适当照明装置的有效罗经的罗经

柜一具，在全封闭救生艇，该罗经柜应固定在操舵位置；在任何其它救生艇，其罗经柜应配有适当的支架装置；

· 6 适当尺度的海锚 1 只，配有浸湿时还可用手紧握的耐震锚索和收锚索各 1 根。海锚、锚索和收锚索的强度在一切情况中，均应是适用的；

· 7 有效的艏缆 2 根，其长度不小于从救生艇存放位置至最轻载航海水线距离的 2 倍或 15m，取其长者。1 根附连在第 41 条之 7.7 所要求的脱开装置的艏缆应设置在救生艇的前端，而另一根艏缆应系固于救生艇艇艏或艇艏附近，以备使用；

· 8 太平斧 2 把，救生艇每端各 1 把；

· 9 防水容器数个，内装总数为救生艇额定乘员每个人 3l 的淡水，其中每个人 1l 的淡水可用 2 天内能生产等量淡水的海水除盐器来代替；

· 10 附有短绳的不锈水勺 1 个；

· 11 不锈饮料量杯 1 个；

· 12 总数为救生艇额定乘员每个人不少于 10,000kJ 的口粮，口粮应保存于气密包装内并存放在防水容器内；

· 13 符合第 35 条要求的火箭降落伞火焰信号 4 支；

· 14 符合第 36 条要求的手持火焰信号 6 支；

· 15 符合第 37 条要求的漂浮烟雾信号 2 个；

· 16 适于摩氏通信的防水手电筒 1 只，连同备用电池 1 副及备用灯泡 1 只，装在防水容器内；

· 17 日光信号镜 1 面，包括与船舶和飞机通信用法须知；

· 18 印在防水硬纸上，或装在防水容器内的第五章第十六条所规定的救生信号图解说明表 1 张；

· 19 哨笛或等效的音响号具 1 只；

· 20 急救药包一套，置于使用后可盖紧的防水箱内；

· 21 每个人配防晕船药 6 剂和清洁袋 1 个；

· 22 以短绳系于艇上的水手刀 1 把；

- . 23 开罐头刀 3 把；
- . 24 系有长度不小于 30m 浮索的可浮救生环 2 个；
- . 25 手摇泵 1 具；
- . 26 钓鱼用具 1 套；
- . 27 足够数量的发动机和其附件的小调整用工具；
- . 28 适用扑灭油类火灾的手持灭火器 1 具；
- . 29 探照灯 1 具，可在黑夜对距离 180m 处宽度为 18m 的浅色物体有效照明总共达 6 小时，并至少能连续使用不少于 3h；
- . 30 有效的雷达反射器 1 具；
- . 31 足供不少于救生艇额定乘员 10% 用的符合第 34 条要求的保温用具或 2 件，取其大者；
- . 32 如主管机关在考虑该船所从事的航程性质与时间认为本条之 8.12 和 8.26 所规定的属具为不必要者，主管机关可准予免配。

9 救生艇标记

- 9. 1 在救生艇上应以经久的显明字迹标明其尺度和乘员定额。
- 9. 2 救生艇所从属的船舶名称及船籍港应以粗体罗马字母标明于艇艏两侧。
- 9. 3 识别救生艇所从属船舶和救生艇号码的标志，应能在空中可看清。

第 42 条 部分封闭救生艇

1 部分封闭救生艇应符合第 41 条的要求，另外，并应符合本条的要求。

2 每艘部分封闭救生艇应装设有效的舀水设施或是自动的自舀水设施。

3 部分封闭救生艇应装设固定附连的刚性顶盖，该顶盖从艇艏延伸不少于该救生艇长度的 20% 并从该救生艇最后端延伸不少于该救生艇长度的 20%。该救生艇应设固定附连的可折式顶篷，可折式顶篷连同刚性顶盖形成一个能挡风雨的遮蔽把该救生艇乘员完全

罩住，使其免受风吹雨打。顶篷的布置应：

- 1 设有合适的刚性型材或条板，以便撑起顶篷；
- 2 能由不多于 2 个人即可容易地撑起顶篷；
- 3 顶篷应采用空气间隙隔开的不少于两层的材料或其它等效设施来隔热，以保护乘员不受寒热的侵害。应设有防止水分聚集在空气间隙内的设施；
- 4 顶篷外面应是鲜明易见的颜色，顶篷内面的颜色要不致使乘员感到不舒适；
- 5 顶篷两端及两舷应有进口处，进口处设有有效的可调整关闭装置，在内外两面均能容易而迅速地开启和关闭该装置，既可通空气又可防止海水、风和冷气的侵入；应设有使进口处牢固地固定在开启和关闭位置的设施；
- 6 进口处关闭后，顶篷应无论何时仍有足供乘员所需的空气进入；
- 7 顶篷应有收集雨水的设备；
- 8 万一救生艇翻覆时，乘员应能逃出。

4 救生艇内部应有鲜明易见颜色。

5 第 6 条之 2. 2 所要求的无线电报设备应安装在足以容纳该项设备和操作人员的舱室内。如救生艇的构造提供满足主管机关要求的遮蔽处所者，则不要求安装在独立舱室。

第 43 条 自行扶正的部分封闭救生艇

1 自行扶正的部分封闭救生艇应符合第 41 条的要求，另外，尚应符合本条的要求。

2 救闭盖

2. 1 应装设固定附连的刚性顶盖，该顶盖从该救生艇艇艏延伸不少于救生艇长度的 20%，并从该救生艇最后端延伸不少于救生艇长度的 20%。

2. 2 这两个顶盖应形成两个遮盖。如遮盖具有舱壁者，则应有足够尺寸的开口，以使每个穿着救生服或保暖衣服和救生衣的人

员容易进入。遮盖的内部高度应足够供人员容易地进入设在救生艇艇艙和艇艙的座位。

2. 3 刚性顶盖的布置应包括窗口或半透明板，使足够的日光射进在开口或顶篷关闭后的救生艇内部，而不必采用人工光。

2. 4 刚性顶盖应装有扶手供在救生艇外部活动的人员安全抓手用。

2. 5 救生艇开敞部分应装设固定附连的可折式顶篷，其布置应：

· 1 能由不多于 2 个人在不超过 2min 以内即可容易地撑起的顶篷；

· 2 顶篷应采用空气间隙隔开的不少于两层材料或其它等效办法来绝热，为乘员御寒。

2. 6 刚性顶盖和顶篷所形成的遮盖的布置应做到：

· 1 在任一乘员不离开遮盖的情况下，应能完成降落和回收操作；

· 2 在两端和每舷均应设有进口处，进口处设有在内外两面均能迅速开启和关闭的有效可调整关闭装置，以便既能通空气又可防止海水、风和冷气侵入；应设有使进口处牢固地固定在开启和关闭位置的设施；

· 3 顶篷撑起和关闭所有进口后，应仍有足供乘员所需的空气进入；

· 4 应设有收集雨水的设施；

· 5 刚性顶盖和顶篷外便以及救生艇被顶篷覆盖部分的内部应有鲜明易见的颜色。遮盖内部的颜色应不致使乘员感到不舒适。

· 6 应能划动救生艇。

3 翻覆与扶正

3. 1 每个标明的座位处应设有 1 根安全带。安全带的设计应在救生艇处于翻覆位置时能将质量为 100kg 的人员牢固地缚在原处。

3. 2 救生艇的稳性应是在装载全部或部分乘员及属具，而且全部乘员都用安全带缚牢后，能自然或自动地自行扶正。

4 推进装置

4. 1 应在舵工位置控制发动机和传动装置。

4. 2 发动机及其装置应能在翻覆过程中任何位置运转，并在救生艇转回至正浮状态后仍继续运转，或在翻覆后，能自动停车，并在救生艇转回至正浮状态而且水已从救生艇泄出后易于再起。燃油及润滑油系统的设计应能在翻覆过程中，防止发动机流失燃油或流失超过 250ml 的润滑油。

4. 3 空气冷却式发动机应设有从救生艇外面吸进冷气并把它排出救生艇外面的空气管系统。应设有手动调节风门，使可从救生艇内部吸进冷气并把它排到救生艇内部。

5 结构与护舷材

5. 1 不管第 41 条之 1. 6 如何规定，自行扶正的部分封闭救生艇的结构与护舷材，应保证救生艇在载足全部乘员及属具后以不小于 3.5m/s 的碰撞速度碰撞船舷时，提供免受由于救生艇碰撞而产生的有害加速度的影响的保护装置。

5. 2 救生艇应为自动的自舀水型。

第 44 条 全封闭救生艇

1 全封闭救生艇应符合第 41 条的要求，另外，尚应符合本条的要求。

2 封闭盖

每艘全封闭救生艇应设有完成罩住救生艇的刚性水密封闭盖。封闭盖的布置应：

- . 1 保护乘员，使其不受冷、热的侵害；
- . 2 采用通道盖提供进入救生艇的通道，通道盖可关闭以使救生艇水密；
- . 3 通道盖应位于任何乘员在无须离开围蔽区域的情况下，能完成降落和回收操作的地方；

. 4 在内外两面应均能开启和关闭通道盖，并设有可靠地把通道盖夹住在开启位置的设施；

. 5 使能划动救生艇；

. 6 当救生艇处于翻覆位置、通道盖关闭且无显著漏水时，封闭盖应能支持救生艇（包括全部属具、机械和全部乘员）的全部质量；

. 7 封闭盖的两舷应设有窗口或半透明板，使足够的日光射进进口盖关闭后的救生艇内部，而不必采用人工光；

. 8 封闭盖外面应是鲜明易见的颜色，而内部的颜色不致使乘员感到不舒适；

. 9 应设有扶手供在救生艇外部活动的人员安全抓手用，并帮助登艇和离艇；

. 10 人员应能从进口处无须跨过横座板或其它障碍物而到达他们的座位；

. 11 应保护乘员免受救生艇发动机可能造成的危险的负气压的影响。

3 翻覆与扶正

3. 1 每个标明的座位处应设有 1 根安全带。安全带的设计应在救生艇处于翻覆位置时能将质量为 100kg 的人员牢固地缚在原处。

3. 2 救生艇的稳性应是在装载全部或部分乘员及属具、所有进口和开口都是水密关闭而且所有乘员都用安全带缚牢时，能自然或自动地自行扶正。

3. 3 救生艇应在救生艇处于第 41 条之 1. 1 所规定的损坏情况时，能支持其全部乘员及属具，并且其稳性在万一翻覆时，应使救生艇自动地处于为乘员提供在水面上逃出的位置。

3. 4 一切发动机排气管、空气管和其它开口，在设计上应做到在救生艇翻覆和扶正时，使海水不至进入发动机。

4 推进装置

4. 1 应在舵工位置控制发动机和传动装置。

4. 2 发动机及其装置应能在翻覆过程中任何位置运转，并在救生艇转回至正浮状态后仍继续运转，或在翻覆后能自动停车并在救生艇转回到正浮时易于再启动。燃油及润滑油系统的设计应能在翻覆过程中，防止发动机流失燃油或流失超过 250ml 的润滑油。

4. 3 空气冷却式发动机应设有从救生艇外面吸进冷气并把它排出救生艇外面的空气管系统。应设有手动调节风门，使可从救生艇内部吸进冷气并把它排到救生艇内面。

5 结构与护舷材

不管第 41 条之 1. 6 如何规定，全封闭救生艇的结构与护舷材，应保证救生艇在载足全部乘员及属具后以不小于 3.5m/s 的碰撞速度碰撞船舷时，提供免受由于救生艇碰撞而产生的有害加速度的影响的保护装置。

6 自由降落救生艇

用于自由降落的救生艇，在构造上要做到使救生艇能提供免受在载足全部乘员及属具后，至少从设计的水线（该水线是最轻载航海情况，且船舶在不利的纵倾达 10°并向任一舷横倾达 20°。）以上存放处的最大高度降落下水所产生的有害加速度的影响的保护。

第 45 条 具有空气维持系统的救生艇

除应符合第 41 条和第 44 条的要求外，具有空气维持系统的救生艇在布置上要做到当救生艇全部进口和开口均关闭的情况下航行时，救生艇内空气保持安全和适宜于呼吸，而且发动机正常运转时间不少于 10min。在此期间，救生艇内大气压应不得降到艇外大气压以下，也不得超过艇外大气压 20mbar 以上。该系统应有视觉指示器，无论何时均可指示送风压力。

第 46 条 耐火救生艇

1 除符合第 41 条、第 44 条和第 45 条的要求外，耐火救生艇在水面时，应能保护其额定乘员经受持续油火包围该救生艇不少于 8min。

2 喷水系统

装有喷水防火系统的救生艇，应符合下列要求：

- 1 应使用自吸式马达泵从海里抽水为该系统供水。该系统应可“开”和“关”洒到救生艇外面的水流；
- 2 海水吸入口在布置上应做到能防止从海面吸入易燃液体；
- 3 该系统在布置上应做到能用淡水冲洗，并完成排清积水。

第 V 节 救 助 艇

第 47 条 救 助 艇

1 一般要求

1. 1 除本条所规定者外，所有救助艇均应符合第 41 条之 1 至第 41 条之 7. 4 以及第 41 条之 7. 6、第 41 条之 7. 7、第 41 条之 7. 9、第 41 条之 7. 12 和第 41 条之 9 的要求。

1. 2 救助艇可以是刚性或充气结构，或两者的混合结构，并且：

- 1 其长度应不小于 3.8m，不大于 8.5m；
- 2 应至少能乘载 5 个坐下的人员和 1 个躺下的人员。

1. 3 刚性与充气混合结构的救助艇，应符合本条中合适的要求，使主管机关感到满意。

1. 4 除具有足够舷弧的救助艇外，救助艇应设有延伸不少于 15% 该艇长度的艇艏盖。

1. 5 救助艇应能以航速达到 6 节（每小时 6 海里）进行操纵，并保持此航速至少 4h。

1. 6 救助艇应在海浪中具有充分的机动性和操纵性，使能从水中拯救人员，集结救生筏并能以至少 2 节（每小时 2 海里）航速拖带船舶所配备的载足全部乘员及属具或相当重量的最大救生筏。

1. 7 救助艇应装设舷内发动机或舷外发动机。如装设舷外发动机，舵与舵柄可以是该机的组成部分。不管第 41 条之 6. 1 如何

要求,救助艇可以装设具有认可燃油系统的汽油驱动舷外发动机,但燃油柜要加特殊的防火和防爆炸保护。

1. 8 拖带装置应永久地安装在救助艇上,其强度应足够集结或拖带本条之 1. 6 所要求的救生筏。

1. 9 救助艇应设有贮存细小属具的风雨贮存处。

2 救助艇属具

2. 1 除带钩艇篙应不加固定以供撑开救助艇外,各项救助艇属具应采用绑扎、贮存在柜内或舱室内、贮存在托架内或类似的支架装置内等方式,或其它适宜的方式,固定在救助艇内。属具的系缚方式应不致妨碍任何降落和收回作业。一切救助艇属具应尽可能小巧轻便,并应包装合适而紧凑。

2. 2 每艘救助艇通常的属具应包括:

. 1 足够数量的可浮桨或手划桨,以供在平静海面划桨前进。每支桨应配齐桨架、桨叉或等效装置。桨架或桨叉应以短绳或链条系于艇上;

. 2 可浮水瓢 1 只;

. 3 内装有涂有发光剂或具有适宜照明装置的有效罗经的罗经柜 1 具;

. 4 海锚 1 个和收锚绳 1 条,配有足够强度的锚索,其长度不少于 10m;

. 5 足够长度和强度的艏缆 1 根,附连在符合第 41 条之 7. 7 要求的脱开装置,并设置在救助艇的前端;

. 6 长度不少于 50m 的可浮索 1 根,具有足够拖带本条之 1. 6 要求的救生筏的强度;

. 7 适于摩氏通信的防水手电筒 1 只,连同备用电池 1 副及备用灯泡 1 只,装在防水容器内;

. 8 哨笛或等效的音响号具 1 只;

. 9 急救药包 1 套,置于使用后可盖紧的防水箱内;

. 10 系有长度不小于 30m 浮索的可浮救生环 2 个;

- . 11 探照灯 1 具，可在黑夜对距离 180m 处宽度为 18m 的浅色物体有效照明总共达 6h，并至少能连续使用不少于 3h；
- . 12 一个有效的雷达反射器；
- . 13 足供 10%救助艇额定乘员用的符合第 34 条要求的保温用具或 2 件，取其大者。

2. 3 除本条之 2. 2 所要求的属具外，每艘刚性救助艇通常的属具应包括：

- . 1 带钩艇篙 1 支；
- . 2 水桶 1 只；
- . 3 小刀或太平斧 1 把。

2. 4 除本条之 2. 2 所要求的属具外，每艘充气式救助艇通常的属具应包括：

- . 1 可浮安全小刀 1 把；
- . 2 海绵 2 块；
- . 3 有效的手动充气器或充气泵 1 具；
- . 4 装在适当容器内的修补破洞的修补工具 1 套；
- . 5 安全艇篙 1 支。

3 充气式救助艇的附加要求

3. 1 第 41 条之 1. 3 和第 41 条之 1. 5 的要求不适用于充气式救助艇。

3. 2 充气式救助艇在构造上要做到当充气式救生艇被悬挂在吊艇钩或吊艇索时：

. 1 其强度和刚性应足使救助艇载足全部乘员和属具后能降落和回收；

. 2 其强度在环境温度为 $20^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ ，不使用所有安全阀的情况下，应足够经受其全部乘员及属具质量 4 倍的负荷；

. 3 其强度在环境温度为 -30°C ，使用所有安全阀的情况下，应足够经受其全部乘员及属具质量 1. 1 倍的负荷。

3. 3 充气式救助艇的构造，应能经受下列暴露：

- . 1 在海上当存放在船舶开敞甲板时；
- . 2 在一切海况下漂浮达 30 天。
- 3. 4 除第 41 条之 9 的要求外，充气式救助艇应标明其出厂号码、制造厂名或商标和制造日期。
- 3. 5 充气式救助艇的浮力应或者由至少有 5 个约为等体积的独立隔舱分隔的单独浮力胎，或由 2 个均不得超过 60% 总体积的独立浮力胎提供。浮力胎的布置在任一隔舱万一损坏时，未损伤的隔舱应仍能支持该救助艇的额定乘员而且救助艇整个周围都是正的干舷，每个乘员质量以 75kg 计，而且坐在规定的座位上。
- 3. 6 形成充气式救助艇边界的浮力胎充气后应为每个救助艇额定乘员提供不少于 0.17m³ 的体积。
- 3. 7 每个浮力舱应设有一个供人力充气用的止回阀和放气设备。尚应设有 1 个安全释放阀，主管机关认为此阀为不必要者除外。
- 3. 8 充气式救助艇的艇底下面和外面易受伤害部位，应加设主管机关满意的防擦板条。
- 3. 9 凡装有艇艉板者，该艇艉板应不得嵌入超过救助艇总长的 20%。
- 3. 10 应设有合适的加强片以便系牢艇艏缆和艇艉缆以及艇内外两面的链环状把手索。
- 3. 11 无论何时，充气式救助艇均应维持满充气状态。

第 VI 节 降落与登乘设备

第 48 条 降落与登乘设备

1 一般要求

1. 1 每具降落设备连用一切降落和回收索具的布置，应能在纵倾达到 10°并向任何一舷横倾达到 20°时，在下列情况下安全降落它所配属的装备齐全的救生艇筏或救助艇：

- . 1 按第 22 条或第 28 条的要求，满载全部乘员；

. 2 不载人员的救生艇筏或救助艇。

1. 2 不管本条之 1. 1 如何规定，按经有关的 1978 年议定书修改后的 1973 年国际防止船舶造成污染公约和海事组织的建议^①（如果适用）计算的最后横倾角超过 20°的油船、化学品液货船和气体运输船上所配备的救生艇降落设备应能在该船舶处于最后横倾角的情况下，在较低舷进行操作。

1. 3 降落设备不得依靠除重力或不依赖船舶动力的任何储存机械动力以外的任何方式来降落其所配属的处于满载、装备齐全状态和轻载状态的救生艇筏或救助艇。

1. 4 降落机械装置的布置应可由 1 个人自船舶甲板上某一位置，或自救生艇筏或救助艇内面某一位置，来开动；在甲板上操作降落机械装置的人员应能看到救生艇筏。

1. 5 每具降落设备的构造，应仅需要最少的日常维护量。一切需要船员进行定期维护的部件，应容易接近和容易维护。

1. 6 降落设备的绞车制动器的强度，应足以经受：

. 1 试验负荷不少于 1.5 倍最大工作负荷的静负荷试验；

. 2 试验负荷不少于 1.1 倍最大工作负荷在最大下降速度时的动负荷试验。

1. 7 降落设备及其附属设备的强度，除绞车制动器外，应足以经受试验时不少于最大工作负荷 2.2 倍的静力试验负荷。

1. 8 设计构件和一切滑车、吊艇索、眼板、链环、紧固件和其它一切用作连接降落设备的配件所用的安全系数应大于根据规定的最大工作负荷和结构所选用材料的极限强度而取用的最小安全系数。适用于一切吊艇架和构件的最小安全系数应为 4.5，适用于吊艇索、吊艇链、链环和滑车的最小安全系数应为 6。

^① 参阅海上安全委员会以决议 MSC. 4 (48) 通过的《国际散装危险化学品船构造和设备规则》和海上安全委员会以决议 MSC. 5 (48) 通过的《国际散装液化气体船构造和设备规则》关于破损稳性的要求。

1. 9 每具降落设备应在结冰情况下在可行范围内保持有效。
1. 10 救生艇降落设备应能收回载有艇员的救生艇。
1. 11 降落设备的布置，应能使人员按第 38 条之 4. 2、第 38 条之 4. 3、第 41 条之 3. 1 和第 41 条之 3. 2 的要求安全地登上救生艇筏。

2 使用吊艇索和绞车的降落设备

2. 1 吊艇索应是防旋转及耐腐蚀的钢丝绳。
2. 2 除设置有效的补偿装置者外，对于多卷筒绞车，吊艇索的布置应使在降落时，以相同的速率从各卷筒卷出，并在吊起时，以相同的速率均匀地卷到各卷筒上。
2. 3 每具救助艇降落设备应装设动力驱动的绞车马达，该马达的功率能从水中吊起载足全部乘员及属具的救助艇。
2. 4 应设有收回每艘救生艇筏和救助艇的有效的手动装置。在救生艇筏和救助艇下降时，或使用动力吊起时，绞车的转动部分应不使手动装置手柄或手轮旋转。
2. 5 凡使用动力收回吊艇架吊臂者，应装设安全装置，在吊艇架吊臂回到原位限制器之前要自动地切断动力，以防止吊艇索或吊艇架受到过度应力，而马达的设计是能防止此过度应力者除外。
2. 6 救生艇筏或救助艇降落下水的速度，应不小于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 计)

并且 H = 从吊艇架顶部到最轻载航海水线的距离 (以 m 计)。

2. 7 经过考虑救生艇筏或救助艇的设计、乘员的防止过度力的保护装置以及把在急刹车过程中的惯性力考虑进去的降落装置强度后，主管机关应制定出最大下降速度。降落设备应同时采取其他某些措施，以确保不得超过此速度。

2. 8 每具救助艇降落设备应能以不少于 0.3m/s 的速度吊起

载足全部救助艇乘员及属具的救助艇。

2. 9 每具降落设备应设有制动器，使载足全部乘员及属具的救生艇筏或救助艇在降落中能刹住并可靠地系留住；凡有必要者，制动带应加防水和防油的保护。

2. 10 手控制动器的布置，应始终处于制动状态，除非操作者或操作者操作的机械装置把制动控制器保持在“脱开”的位置上。

3 自由漂浮下水

凡救生艇筏需要降落设备并设计为自由漂浮者，救生艇筏从其存放地点自由漂浮应是自动的。

4 自由降落下水

除符合本条之 1 中适用的要求外，每具使用斜面的自由降落下水设备尚应符合下列要求：

. 1 该降落设备的布置应使救生艇筏的乘员在降落过程中不至感受到过度力。

. 2 该降落设备应是具有足够斜角和长度的刚性结构，保证救生艇筏有效地离开船舶。

. 3 该降落设备应加有效防腐蚀保护，而且其构造在救生艇筏降落过程中应防止发生摩擦火花或碰击火花。

5 撤离滑梯降落和登乘

除符合本条之 1 适用的要求外，每具撤离滑梯降落设备尚应符合下列要求：

. 1 撤离滑梯应能由 1 个人在登乘位置展开；

. 2 撤离滑梯应能在强风和海浪中使用。

6 救生筏降落设备

除关于利用重力旋出降落设备，在存放地点登乘，并收回满载的救生筏者外，每具救生筏降落设备应符合本条之 1 和 2 的要求。该降落设备的布置，应防止在降落过程中过早脱开，并使救生筏在水面时脱开。

7 登乘梯

7. 1 为确保从甲板到登乘梯顶部，或从登乘梯顶部到甲板的安全过渡，应设有扶手。

7. 2 登乘梯的踏板：

. 1 应采用没有节疤或其它凹凸不平外形的硬质木制成，而且加工平滑并无锐利棱边和毛刺，或采用其它等效性质的适用材料制成；

. 2 应具有有效的防滑表面，可以采用纵向槽纹，也可以敷铺认可的防滑覆盖物；

. 3 其长度应不少于 480mm；宽度应不少于 115mm，并且厚度应不少于 25mm，不把任何防滑表面或覆盖计算在内；

. 4 间距应相等，间隔不少于 300mm，也不大于 380mm，并且其系固方法要使其保持水平状态。

7. 3 登乘梯每边的边绳应由两根裸露的白棕绳组成，其周长不小于 65mm。每根边绳在顶端踏板之下应为整根而无接头。可以采用其它材料，但尺度、破断应力、风化性能、伸缩性能和紧握性能均须至少相当于白棕绳的性能。所有绳端均应扎牢以防松散。

第 VII 节 其它救生设备

第 49 条 抛绳设备

1 每具抛绳设备应：

. 1 能相当准确地将绳抛射出；

. 2 包括不少于 4 个抛绳体，每个能在无风天气中将绳抛射至少 230m 远；

. 3 包括不少于 4 根抛射绳，每根抛射绳具有破断张力不少于 2kN；

. 4 备有简要说明书或图解阐明抛绳设备的用法。

2 手枪发射的火箭，或火箭与抛射绳组成整体的组件，应装在防水的外壳内。此外，对于手枪发射的火箭、抛射绳和火箭以及引

燃器材应贮存在抗风雨的容器内。

第 50 条 通用紧急报警系统

通用紧急报警系统应能以船舶号笛或汽笛，并另加以由船舶主电源及第 II-1 章第 42 条或第 II-1 章第 43 条所要求的应急电源（如果适合）供电的电动铃或小型振膜电警笛或其它等效警报系统，发出由 7 个或 7 个以上的短声继以一长声组成的通用紧急报警信号。除了鸣响船舶号笛外，该系统应能自船舶驾驶室和其它要害位置进行操作。全船所有起居处所及正常船员工作处所均应能听到该系统的报警。

第 VIII 节 其 他

第 51 条 训练手册

训练手册可分成若干分册，此手册应包括关于船上所配备的救生设备和最佳救生方法的须知和资料，用易懂措词（凡有可能者加以图解）进行说明。这些资料的任何部分都可以用听—视辅助教材形式来代替。下列各项应加详细解释：

- 1 救生衣与救生服的穿着法（如果适用）；
- 2 在指定地点集合；
- 3 救生艇筏和救助艇的登乘、降落、和离开；
- 4 在救生艇筏内降落的方法；
- 5 从降落设备上脱开；
- 6 降落区域内防护方法与防护设备的用法（如果适用）；
- 7 降落区域的照明；
- 8 一切救生属具的用法；
- 9 一切探测装备的用法；
- 10 （用图解说明）无线电救生设备的用法；
- 11 海锚的用法；
- 12 发动机及其附件的用法；

- 13 救生艇筏和救助艇的回收（包括存放和制牢）；
- 14 暴露的危险和穿用保暖衣服的必要性；
- 15 为救生而最佳使用救生艇筏设备；
- 16 拯救的方法，包括直升飞机救助装置（吊绳、吊篮和吊担架）、连裤救生圈、海岸救生工具和船舶抛绳设备的用法；
- 17 应变部署表与应变须知所列出的所有职责；
- 18 救生设备应急修理须知。

第 52 条 船上维护保养须知

救生设备的船上维护保养须知应是易懂的，凡有可能者应加以图解说明，并且如果适用，每种设备应包括下列各项：

- 1 进行第 19 条之 7 所要求的检验时所用的核对表；
- 2 维护保养与修理须知；
- 3 定期维护保养计划；
- 4 润滑点示意图，并注明建议用的润滑剂；
- 5 可替换部件一览表；
- 6 备件来源一览表；
- 7 检验和维护保养记录簿。

第 53 条 应变部署表与应变须知

1 应变部署表应写明第 50 条所规定的通用紧急报警信号的细则，并应规定发出警报时船员和旅客必须采取的行动。应变部署表尚应写明弃船命令将如何发出。

2 应变部署表应写明分派给各种船员的任务，包括：

- 1 船上水密门、防火门、阀门、流水孔、船舷小窗、天窗、舷窗和其它类似开口的关闭；
- 2 救生艇筏和其它救生设备的装备；
- 3 救生艇筏的准备工作和降落；
- 4 其它救生设备的一般准备工作；
- 5 集合旅客；
- 6 通信设备的用法；

- . 7 指定处理火灾的消防队人员的配备；
 - . 8 指定有关使用消防设备及装置方面的专门任务。
- 3 应变部署表应指明那些驾驶员负责保证维护救生设备使其处于完好状态，并立即可用。
- 4 应变部署表应指明关键人员受伤后的替换者，要考虑到不同应变情况要求不同的行动。
- 5 应变部署表应指明在应变时，指定给船员的与旅客有关的各项任务。这些任务应包括：
- . 1 向旅客告警；
 - . 2 查看旅客是否适当地穿好衣服，以及是否正确地穿好救生衣；
 - . 3 召集旅客于各集合地点；
 - . 4 维持通道及梯道上的秩序，并一般地控制旅客的动向；
 - . 5 保证把毛毯送到救生艇筏上。
- 6 应变部署表应在船舶出航以前制定。在应变部署表制定后，如船员有所变动而必须更改应变部署表时，船长应修订该表，或者制定新表。
- 7 客船用应变部署表的格式应经认可。

第四部分

第四章 无线电报与无线电话

第二条 名词与定义

增加下列新款：

“九、‘应急无线电示位标’系指用于移动业务的电台，其发射的电波旨在便于搜寻和救助作业。”

增加下列新条：

“第十四条甲 救生艇筏应急无线电示位标

一、第 III 章第 6 条之 2. 3 要求在救生艇筏上配备的救生艇筏

应急无线电示位标应发射能使航空器测定救生艇筏位置的电波，并可发射用于报警目的的电波。

二、救生艇筏应急无线电示位标应至少能以 121.5MHz 和 243.0MHz 频率上，交替发射或同时发射符合国际民用航空组织 (ICAO) 有关标准和推荐惯例的信号。

三、救生艇筏应急无线电示位标应：

(一) 颜色显而易见，其设计应能使非熟练人员使用，其构造应易于试验和维修。在考虑到安排试验的情况下，电池在 12 个月内应无须更换；

(二) 水密，能够漂浮，而且能从高度至少为 20m 处投入水中而不致损坏；

(三) 只能人工启动和停止；

(四) 便于携带，重量轻而且结构坚实；

(五) 设有表明正在发射信号的指示器；

(六) 其能源系来自与装置组成一个整体的并具有足够容量使该装置工作 48 小时的电池。发射可为间歇性的。在决定其工作周期时，应考虑到正常需要的归航 (homing)，避免在使用的频率上产生拥挤以及符合国际民用航空组织的要求；

(七) 进行试验，并如必要时，应在不超过 12 个月的时间内更换其能源。

第十四条乙 应急无线电示位标的定期检验和试验

按照第 III 章第 6 条之 2.3 配备的应急无线电示位标应在不超过 12 个月的时间内进行检查和试验，如果必要，更换其能源。但是，在适当和合理的情况下，主管机关可把此时间延长至 17 个月。

第十四条丙 救生艇筏用双向无线电话设备

一、第 III 章第 6 条之 2.4 所要求的设备的设计应能使非熟练人员在紧急情况下使用。

二、该设备应便于携带，并能用于船上通信。

三、该设备应符合无线电规则中有关用于海上移动业务的船上

通信设备的要求，并应能在无线电规则所规定的和主管机关所要求的那些频道上工作。如果该设备正在甚高频波段内进行工作，应采取防止能在甚高频 16 频道上进行工作的设备误选该频道进行工作。

四、该设备应使用具有足够容量的电池，保证在负荷比为 1 : 9 的情况下，工作 4 小时。

五、当船舶在海上时，该设备应保持处于良好状态，而且在必要时，应将电池充足电或者换新。”

第五部分

第 VII 章 危险货物的装运

(新文本)

第 VII 章的现行条文用下文代替：

A 部分 包装或固体散装危险货物的装运

第 1 条 适用范围

1 除另有明文规定外，本部分适用于现行条款所适用的一切船舶以及小于 500 总吨货船装运的包装或固体散装形式的、按本部分第 2 条分类的危险货物（以下简称危险货物）。

2 本部分的规定不适用于船用物料和设备。

3 除非符合本部分的规定，禁止装运危险货物。

4 为补充本部分的规定，各缔约国政府应颁布或促使颁布关于危险货物安全包装及积载的细则，该细则应包括与其他货物有关的

必要预防措施。^①

第 2 条 分 类

危险货物应分为如下类别：

- | | |
|---------|--------------------------------------------|
| 1 类 | 爆炸品 |
| 2 类 | 压缩、液化或加压溶解的气体 |
| 3 类 | 易燃液体 |
| 4 类 (1) | 易燃固体 |
| 4 类 (2) | 易于自燃的物质 |
| 4 类 (3) | 遇水发生易燃气体的物质 |
| 5 类 (1) | 氧化剂 |
| 5 类 (2) | 有机过氧化物 |
| 6 类 (1) | 有毒的（毒性的）物质 |
| 6 类 (2) | 感染性物质 |
| 7 类 | 放射性物质 |
| 8 类 | 腐蚀性物质 |
| 9 类 | 杂类危险物质（即经验已证明或可能证明按其危险性质必须应用本部分规定的任何其他物质）。 |

第 3 条 包 装

- 1 危险货物的包装应是：
 - 1 坚固而完好；
 - 2 包装的内表面可能与货物相接触者，应不致受所装货物的严重影响；
 - 3 能经受得住装卸及海运的一般危险。
- 2 如包装液体容器按常例采用具有吸收性或减震性的材料时，

^① 参阅本组织以决议 A. 81 (IV) 通过的《国际海上危险货物规则》(IMDG 规则) 以及本组织以决议 A. 434 (XI) 通过并已由海上安全委员会修正或可能修正的《固体散装货物安全实施规则》(BC 规则) 附录 B 的有关部分和有关章节。

此种材料应为：

- 1 能减少此液体可能引起的危险；
- 2 其布置应能防止移动，并确保该容器保持围衬状态；
- 3 如为合理与可能，应具有足够的数量，以便在容器万一破裂时能吸收液体。

3 装盛危险液体的容器，应在灌注温度下留有正常装运过程中最高温度所需的足够膨胀空隙。

4 压缩气体的盛瓶或容器，应为构造合适、经过试验、维护良好以及正确充灌者。

5 除非已经采用适当的措施以消除任何危险性，曾用于装运危险货物的未清洗的空容器，应按本部分关于灌装容器的规定处理。

第 4 条 标记、标志和标志牌

1 盛装危险货物的包装件，应以正确的学名（不应单独使用商业名称）加以耐久标记。

2 危险货物包装件应根据需要，加上明显的标志或签条板或标志牌，以表明所装盛的货物的危险性质。

3 在危险货物包装件上标学名、贴标志或加签条板或固定标志牌的方法，应该是包装件上的内容在海中浸没至少 3 个月后依然可以辨认。在考虑采用合适的标记、标志和标志牌时，应考虑到所用材料的耐久性和包装件的表面。

4 危险货物包装件应照此加以标记和标志，但是：

- 1 危险程度低或包装数量有限的危险货物包装件^①，或
- 2 特殊情况许可时，用标志或标志牌识别的成组堆放和装卸的包装件^②；可以免除标志要求。

第 5 条 单 据

1 在有关海运危险货物的所有单据中，货物名称应使用正确学

① 参考《国际海上危险货物规则》（IMDG 规则）中所订的特殊免除。

② 同上。

名（不应单独使用商业名称）并按本部分第 2 条所列类别加以正确说明。

2 由托运人预备的托运单据，应包括或附有经签署的证明书或声明书，注明所交运的货物业已按情况需要正确地作了包装、标记、标志或加上了标志牌，并处于合适的装运状态。

3 每一艘装运危险货物的船舶，须具有按照本部分第 2 条的分类规定载明船上所装危险货物及其位置的特殊清单或舱单。标明所有危险货物的类别并注明其在船上位置的详细配载图，可以代替此特殊清单或舱单。

第 6 条 堆装要求

1 危险货物应按其性质安全地和适当地予以堆装。性质互不相容的货物，应彼此分开。

2 具有严重危险性的爆炸品（弹药除外），应堆装于在航行中须保持严密封闭的火药库内。这类爆炸品应与雷管分开。装运爆炸品的任何舱室内的电气设备及电缆，其设计与使用应能使火灾或爆炸的危险减至最小程度。

3 会产生危险蒸气的包装危险货物，应堆装于机械通风的处所或甲板上。会产生危险蒸气的散装固体危险货物，应堆装于通风良好的处所。

4 装运易燃液体或易燃气体的船舶，在有必要防止火灾或爆炸的处所，应采取特殊的预防措施。

5 在未经采取足够的预防措施以减小火灾发生的可能性以前，不得装运易于自热或自燃的物质。

第 7 条 客船上的爆炸品

1 在客船上仅可装运如下爆炸品：

- 1 安全弹药和安全引信；
- 2 总净重不超过 10kg 的少量爆炸品；
- 3 船舶或飞机使用的遇险信号，其总重量不超过 1000kg 者；
- 4 不致发生猛烈爆炸的花炮，但装运统舱无床位旅客的船舶

除外。

2 虽在本条之 1 有所规定,但在具有经主管机关认可的特殊安全措施的客户船上,可载运额外数量或其他类型的爆炸品。

B 部分 散装运输危险液态化学品船舶的构造和设备

第 8 条 定 义

除另有明文规定外,在本部分中:

1 “国际散装化学品规则”系指本组织海安会决议 MSC. 4 (48) 通过的《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》,此规则可能由本组织进行修正,但此项修正应是根据现行公约第八条适用于附则(第一章除外)的有关修正程序通过、生效并实施的。

2 “化学品液货船”系指建造或改建用于运输《国际散装化学品规则》第十七章所列的任何液体产品的货船。

3 在第 9 条内,“建造的船舶”系指安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶。

4 “处于相似建造阶段”是指在这样的阶段:

- . 1 可辨认出某一具体船舶的建造开始;且
- . 2 该船业已开始的装配量至少为 50 吨或为所有结构材料估算重量的 1%,以较小者为准。

第 9 条 化学品液货船的适用范围

1 除另有明文规定外,本部分适用于 1986 年 7 月 1 日或以后建造的化学品液货船,包括小于 500 总吨者。此类化学品液货船除符合本公约附则任何其他可适用的要求外,也应符合本部分的要求。

2 任何化学品液货船,不论其建造日期如何,当进行修理、改装、改建以及与之有关的舾装时,至少应继续符合该船原先适用的要求。这种船舶如系在 1986 年 7 月 1 日之前建造者,一般应至少达到该船在进行修理、改装、改建或舾装之前,已经履行该日期及以

后建造船舶要求的同等程度。重大的修理、改装、改建以及与之有关的舾装，在主管机关认为合理和可行的范围内，应满足对 1986 年 7 月 1 日或以后建造船舶的要求。

3 不论其建造日期如何，当船舶改建成化学品液货船时，应作为在该船改建开始之日建造的化学品液货船处理。

第 10 条 对化学品液货船的要求

1 化学品液货船应符合国际散装化学品规则的要求，并且除了符合本公约附则第一章第八、九、十条的规定以外，还要根据该规则进行检验及发证。在本条范围内，该规则的要求作为法定要求处理。

2 持有根据本条之 1 要求所发证书的化学品液货船，应接受本公约附则第一章第十九条所确定的监督。为此，此项证书应被作为按照附则第一章第十二条或第十三条要求而颁发的证书看待。

C 部分 散装运输液化气体船舶的构造和设备

第 11 条 定 义

除另有明文规定外，在本部分中：

1 “国际气体运输船规则”系指本组织海安会决议 MSC. 5 (48) 通过的《国际散装运输液化气体船的构造和设备规则》，此规则可能由本组织进行修正，但此项修正应是根据现行公约第八条适用于附则（第一章除外）的有关修正程序通过、生效并实施的。

2 “气体运输船”系指建造或改建用于运输《国际气体运输船规则》第十九章所列的任何散装液化气体或其他物质的货船。

3 在第 12 条内，“建造的船舶”系指安放龙骨或处于相似建造阶段的船舶。

4 “处于相似建造阶段”是指这样的阶段：

. 1 可辨认出某一具体船舶的建造开始；且

2 该船业已开始的装配量至少为 50 吨或为所有结构材料估算重量的 1%，以较小者为准。

第 12 条 气体运输船的适用范围

1 除另有明文规定外，本部分适用于 1986 年 7 月 1 日或以后建造的气体运输船，包括小于 500 总吨者。此类气体运输船除符合本公约附则任何其他可适用的要求外，还应符合本部分的要求。

2 任何气体运输船，不论其建造日期如何，当进行修理、改装、改建以及与之有关的舾装时，至少应继续符合该船原先适用的要求。这种船舶如系在 1986 年 7 月 1 日之前建造者，一般应至少达到该船在进行修理、改装、改建或舾装之前，已经履行该日期及以后建造船舶要求的同等程度。重大的修理，改装、改建以及与之有关的舾装，在主管机关认为合理和可行的范围内，应满足对 1986 年 7 月 1 日或以后建造船舶的要求。

3 不论其建造日期如何，当船舶改建成气体运输船时，应作为在该船改建开始之日建造的气体运输船处理。

第 13 条 气体运输船的要求

1 气体运输船应符合国际气体运输船规则的要求，并且除了符合本公约附则第一章第八、九和十条的规定以外，还要根据该规则进行检验及发证。在本条范围内，该规则的要求作为法定要求处理。

2 持有根据本条之 1 要求所发证书的气体运输船，应接受本公约附则第一章第十九条所确定的监督。因此，此项证书应作为按照附则第一章第十二条或第一章第十三条的要求而颁发的证书看待。