

# 1974 年国际海上人命安全公约 1983 年修正案

## 目 录

### 第 1 章 构造——分舱与稳性、机电设备

第 1 条修正条款 适用范围

第 3 条修正条款 有关 C、D 和 E 部分的定义

第 5 条修正条款 客船渗透率

第 6 条修正条款 客船许可舱长

第 4 1 条修正条款 主电源和照明系统

第 4 2 条修正条款 客船应急电源

第 4 3 条修正条款 货船应急电源

第 4 9 条修正条款 驾驶室对推进机械的控制

### 第 2 章 构造——防火、探火和灭火

第 1 条修正条款 适用范围

第 3 条修正条款 定义

第 4 条修正条款 消防泵、消防总管、消火栓和消防水带

第 7 条修正条款 机器处所的灭火设备

第 1 1 条修正条款 机器处所内的特别布置

第 1 4 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

第 1 5 条修正条款 燃油、滑油和其他易燃油类的布置

第 2 0 条修正条款 防火控制图

第 2 6 条修正条款 载客超过 3 6 人的客船舱壁及甲板的耐火完整性

第 2 7 条修正条款 载客不超过 3 6 人的客船舱壁及甲板的耐火完整性

第 3 2 条修正条款 通风系统

第 3 6 条替代条款 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

第 3 7 条修正条款 特种处所的保护

第 4 0 条修正条款 消防巡逻、探火、失火报警和广播系统

第 4 9 条修正条款 可燃材料的限制使用

第 5 1 条修正条款 生活用气体燃料的布置

第 5 2 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

第 5 3 条修正条款 装货处所内的防火装置

第 5 4 条修正条款 载运危险货物船舶的特殊要求

第 5 5 条修正条款 适用范围

第 5 6 条替代条款 各处所的位置和分隔

第 5 8 条修正条款 舱壁和甲板的耐火完整性

第 5 9 条修正条款 透气、清除、除气和通风

第 6 1 条修正条款 固定式甲板泡沫系统

第 6 2 条修正条款 惰性气体系统

### 第 章 救生设备与装置（替代文本）A 部分 通则

第 1 条 适用范围

第 2 条 免除

第 3 条 定义

第 4 条 救生设备与装置的鉴定、试验及认可

第 5 条 生产试验 B 部分 船舶要求

### 第 节 客船与货船

- 第6条 通信
- 第7条 个人救生设备
- 第8条 应变部署表与应变须知
- 第9条 操作须知
- 第10条 救生艇筏的配员与监督
- 第11条 救生艇筏集合与登乘布置
- 第12条 降落站
- 第13条 救生艇筏的存放
- 第14条 救助艇的存放
- 第15条 救生艇筏降落与回收装置
- 第16条 救助艇的登乘、降落与回收装置
- 第17条 抛绳设备
- 第18条 弃船训练与演习
- 第19条 使用准备状态、维护保养与检查 第 节 客船（附加要求）
- 第20条 救生艇筏与救助艇
- 第21条 个人救生设备
- 第22条 救生艇筏与救助艇的登乘布置
  
- 第23条 救生筏的存放
- 第24条 集合地点
- 第25条 演习 第 节 货船（附加要求）
- 第26条 救生艇筏与救助艇
- 第27条 个人救生设备
- 第28条 救生艇筏的登乘和降落布置
- 第29条 救生筏的存放 C 部分 救生设备要求
- 第 节 通则
- 第30条 救生设备一般要求
- 第 节 个人救生设备
- 第31条 救生圈
- 第32条 救生衣
- 第33条 救生服
- 第34条 保温用具 第 节 视觉信号
- 第35条 火箭降落伞火焰信号
- 第36条 手持火焰信号
- 第37条 漂浮烟雾信号
- 第 节 救生艇筏
- 第38条 救生筏的一般要求
- 第39条 气胀式救生筏
- 第40条 刚性救生筏
- 第41条 救生艇的一般要求
- 第42条 部分封闭救生艇
- 第43条 自行扶正的部分封闭救生艇
- 第44条 全封闭救生艇
- 第45条 具有空气维持系统的救生艇
- 第46条 耐火救生艇 第 节 救助艇
- 第47条 救助艇 第 节 降落与登乘设备
- 第48条 降落与登乘设备 第 节 其他救生设备
- 第49条 抛绳设备

第50条 通用紧急报警系统 第 节 其他

第51条 训练手册

第52条 船上维护保养须知

第53条 应变部署表与应变须知

第 章 无线电报与无线电话

第2条修正条款 名词与定义

增加新的第14—1条 救生艇筏应急无线电示位标

增加新的第14—2条 应急无线电示位标的定期检验和试验

增加新的第14—3条 救生艇筏用双向无线电话设备

第 章 危险货物运输（替代文本）A部分 包装或固体散装危险货物运输

第1条 适用范围

第2条 分类

第3条 包装

第4条 标记、标志和标志牌

第5条 单据

第6条 堆装要求

第7条 客船上的爆炸品 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

第9条 化学品液货船的适用范围

第10条 对化学品液货船的要求 C部分 散装运输液化气体船舶的构造和设备

第11条 定义

第12条 液化气船的适用范围

第13条 对液化气船的要求

1974年国际海上人命安全公约修正案（海安会以决议MSC.6(48)于1983年6月17日通过）

第 —1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 —1章的文本替代该公约第 —1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 —1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改为：

“‘化学品液货船’系指建造或改建用于散装运输下述规则所列任何液体产品的货船：

. 1

经海安会决议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《国际散化规则》）的第17章；或

. 2 经本组织A.212(VII)决议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《散化规则》）的第 章。”

本条之 20 改为：

“‘液化气船’系指建造或改建用于散装运输下述规则所列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《国际液化气船规则》)的第 19 章；或：

. 2 经本组织 A . 328 ( ) 决议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《液化气船规则》)的第 XIX 章。”

#### 第 5 条 客船渗透率

本条之 4 . 1 改为：“ 4 . 1 若系第 6 . 5 条所要求的特殊分舱，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、或首尖舱之上，视情况而定）适用于用作载货处所、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 / 20 . 1 . 2 条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 . 4 条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 — 2 章和本章的其他规定即已足够，则可不必要再符合本款的要求。

#### 第 41 条 主电源和照明系统

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 改为：

“ . 1 第 / 11 . 4 条和第 / 15 . 7 条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 / 11 . 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 “人工火灾警报”改为“手动报警按钮”。

#### 第 43 条 货船应急电源

本条之 2 . 1 改为：

“ 2 . 1 第 / 11 . 4 条和第 / 15 . 7 所要求的每一集合地点、登乘地点和舷外的 3 h 应急照明。”

本条之 2 . 4 . 4 “人工火灾警报”改为“手动报警按钮”。

#### 第 49 条 驾驶室对推进机械的控制

本条之 3，用“主机处所”代替“机器处所”；用“主要机器控制室”代替“机器控制室”。

本条之 5，“推力”前加上“推进器的”。

#### 第 — 2 章 构造——防火、探火和灭火

用附于决议 MSC . 1 ( XLV ) 内的第 — 2 章的文本替代该公约第 — 2 章，并作如下进一步修改：

#### 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 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 — 2 章所适用的要求。”

本条之3中：把两处“1984年9月1日”均改为“1986年7月1日”。

删去脚注。

### 第3条 定义

本条之30改为：

“‘化学品液货船’系指建造或改建用于散装运输下述规则所列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构造和设备规则》(以下简称《国际散化规则》)中第17章；或

2 经本组织A.212(VII)决议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《散化规则》)的第X章。”

本条之31改为

“‘液化气船’系指建造或改建用于散装运输下述规则所列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构造和设备规则》(以下简称《国际液化气船规则》)的第19章。”

2 经本组织A.328( )决议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《液化气船规则》)的第XIX章。

新增32如下：

“32

‘货物区域’系指船上包含液货舱、污液舱和液货泵舱的部分，包括泵舱、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“泡沫枪。”

### 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 首尖舱内禁止载运易燃油类

首尖舱内不得载运燃油、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“失火控制室和失火记录站”。

### 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)

e a a e

栏中，将B-0改为A-0，A-0改为B-0

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中，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 1 3 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 1 2 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护上述处所；此外，还应有符合本章第 1 3 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 3 7 条 特种处所的保护

本条之 1 . 4 . 1 改为：

“ 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 1 3 条要求的认可型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 改为：

“ 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 4 5 0 mm 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 4 5 0 mm 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 4 5 0 mm 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 4 0 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 1 3 条要求的手动报警按钮。”“ 2

应设置认可型的固定式探火和失火报警系统。”

### 第 4 9 条 可燃材料的限制使用

本条之 3 改为：

“ 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 5 1 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 5 2 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 C 法的船舶，应设有符合本章第 1 3 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 C 法的船舶，应设有符合本章第 1 2 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 1 3 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 C 法的船舶，应设有符合本章第 1 3 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 5 3 条 装货处所内的防火装置

本条之 2 . 1 中第 1 句改为“应装设一个认可型的固定式探火和失火报警系统”。

本条之 2 . 4 . 2 改为：

“ . 2

除平台具有足够尺寸的开口能使汽油向下渗透者外，装设在载运车辆的甲板和每一平台（如设有）上高度至少为 4 5 0 mm 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 1 0 次的连续通风。”

#### 第 5 4 条 载运危险货物船舶的特殊要求

在表 5 4 . 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 句改为：“在所有封闭的装货处所，包括封闭的车辆甲板处所，应装设认可型的固定式探火和失火报警系统。”

#### 第 5 5 条 适用范围

本条之 2 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《国际散化规则》、《散化规则》、《国际液化气船规则》和《液化气船规则》的有关规定。”

本条之 6 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，化学品液货船和液化气船应符合本部分的各项规定，并根据情况需要，适当注意到《国际散化规则》、《散化规则》、《国际液化气船规则》和《液化气船规则》的有关规定。”

#### 第 5 6 条 各处所的位置和分隔本条全文改为：

“ 1

机器处所应位于液货舱和污水舱的后方，也应位于液货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、液货泵舱、燃油舱或固定压载舱同液货舱和污水舱隔开。凡设有供相邻于液货舱和污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液货泵舱相等，这些泵舱所具有的安全标准应与液货泵舱所要求者相同。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 2 5 0 0 0 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、主液货控制站、控制站和服务处所（独立的起货设备储藏室除外）均应位于所有液货舱、污水舱、液货泵舱和用以隔开液货舱或污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货物区域的前方，但是这些处所应以隔离空舱、液货泵舱、燃油储存舱或固定压载舱同液货舱和污水舱隔开，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 3 5 7 k W 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

仅适用于兼用船：

. 1

污水舱应以隔离空舱围隔，但如污水舱在干货航程中可能载有污水，且其限界面为船体、主货物甲板、液货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。如污水舱的限界面为货泵舱舱壁时，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 所述污液舱的管系。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液舱,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液舱内的污物直接经开敞甲板排放。

### . 3

污液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,甲板下的液货管系应设在这些边舱内。但主管机关可允许液货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,则甲板下的液货管系应设在特别导管内。5 如有必要把驾驶室布置在货物区域的上方,则此处所只能用于驾驶目的,并且必须用一个高度至少为 2 m 的开敞空间使之与液货舱甲板隔开。此外,这种驾驶室的防火还应符合本部分第 5 8 . 1 条和第 5 8 . 2 条对控制处所的要求,以及本部分中可适用的其他规定。6

应设有使甲板上货物溢出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。对于具有尾部装货设施和船舶,此项布置应予特别考虑。

### 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,其面向货物区域的全部限界面及前方限界面之后 3 m 之内,应隔热至“ A—6 0 ”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面向货物区域的端壁至少为船舶长度的 4 % ,但不少于 3 m。然而,这个距离毋须超过 5 m。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—6 0 ”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盖。”

#### 第 5 8 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 5 9 条 透气、清除、除气和通风

本条之 2 中,将最后一句中的两处“ 气体 ”改为“ 蒸气 ”。

本条之 3 . 3 修改如下:

将“ 第 5 6 . 1 条 ”改为“ 第 5 6 . 4 条 ”。

将“ 液货舱区域 ”改为“ 货物区域 ”。

#### 第 6 1 条 固定式甲板泡沫系统

本条之 1 中,将“ 液货舱区域 ”改为“ 液货舱甲板区域 ”。

本条之 2 中,将“ 液货舱区域 ”改为“ 货物区域 ”。

本条之 3 . 1 中,将“ 液货甲板面积 ”改为“ 液货舱甲板面积 ”。

本条之 7 中,将“ 液货甲板 ”改为“ 液货舱甲板 ”。

本条之 8 中,将“ 4 0 0 L ”改为“ 4 0 0 L / m i n ”。在第四句中,将“ 液货舱甲板的任何区域 ”改为“ 液货舱甲板区域的任何部分 ”。

#### 第 6 2 条 惰性气体系统

本条之 9 . 1 中，将“ 1 9 . 2 ”和“ 1 9 . 3 ”分别改为“ 1 9 . 3 ”和“ 1 9 . 4 ”。

本条之 1 0 . 2 中，将“液货舱区域”改为“货物区域”。

本条之 1 4 . 1 改为：

“ 1 4 . 1 应设有一个或多个压力—真空防护装置，以防止液货舱遭受到：

. 1 在以最大速率装液货而所有其他出气口被关闭时，产生一个超过液货舱的试验压力的正压；或

. 2 在以液货泵的最大额定排量卸液货而惰性气体鼓风机失灵时，产生一个超过 7 0 0 mm 水柱压力的负压。

上述防护装置如果不设在第 5 9 . 1 . 1 条所要求的透气系统上，或者不设在各个液货舱上，就应设在惰性气体总管上。”

本条之 2 0 . 1 中最后一行改为“... 3 . 2、6 . 3、7 . 4、8、9 . 2、1 0 . 2、1 0 . 7、1 0 . 9、1 1 . 3、1 1 . 4、1 2、1 3 . 1、1 3 . 2、1 3 . 4 . 2、1 4 . 2 和 1 9 . 8 ；”

本条之 2 0 . 2 中最后一行改为“... 3 . 2、6 . 3、7 . 4、1 2、1 3 . 1、1 3 . 2 和 1 4 . 2。”

## 第 章 救生设备与装置（替代文本）

### A 部分 通 则

第 1 条 适用范围 1 . 除另有明文规定外，本章适用于 1 9 8 6 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。 2

本章内，术语“处于相应建造阶段”系指在这样的阶段：

. 1 可辨认出某一具体船舶建造开始；且

. 2 该船业已开始的装配量至少为 5 0 t，或为全部结构材料估算重量的 1 %，以较小者为准。 3 本章内：

. 1 “建造船舶”系指安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶；

. 2 “所有船舶”系指在 1 9 8 6 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时，均应按在改装开始之日建造的客船对待。 4 对于 1 9 8 6 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 1 9 8 6 年 7 月 1 日前有效的《1 9 7 4 年国际海上人命安全公约》第 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与装置达到本章要求。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 1 9 9 1 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 1 9 9 1 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、试验和认可。 5

1 9 8 6 年 7 月 1 日之前建造的船舶，适用第 8、9、1 0、1 8 和 2 5 条的要求，而且在其所述的范围内，第 1 9 条也适用。 6

1 9 8 6 年 7 月 1 日之前建造的船舶，对第 6 . 2 . 3 条、第 6 . 2 . 4 条、第 2 1 . 3 条、第 2 1 . 4 条、第 2 6 . 3 条、第 2 7 . 2 条、第 2 7 . 3 条和第 3 0 . 2 . 7 条的要求，应在不迟于 1 9 9 1 年 7 月 1 日适用。

## 第2条 免除1

主管机关如考虑到航程的遮蔽性和条件,认为实施本章的任何具体要求不合理或不必要时,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。若客船承担大量特种运输业务,如朝圣的旅客,主管机关如认为实施本章要求不切实际时,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》所附的规则;与
- . 2 《1973年特种业务客船室要求议定书》所附的规则。

## 第3条 定义

除另有明文规定外,本章内的定义如下: 1 持证人员

系指持有主管机关按照生效的《国际海员培训、发证和值班标准公约》的要求,授权签发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该公约证书的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

系指减少在冷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舵杆中心线长度,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述及的新特征,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 系指幸存者安全寻回。 15 逆向反光材料 系指以相反方向反射射入光束的材料。 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 按照本组织的建议 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。

参阅提交给本组织第13届大会供通过的“救生设备的试验建议”。

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，并按照本组织的建议，加以鉴定和试验。；或

参阅提交给本组织第 13 届大会通过的“原型新型救生设备与装置的鉴定、试验与认可实施规则”。

· 2 在主管机关满意的情况下，业已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销认可的条件。5

在接受主管机关原先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。

### B 部分 船舶要求

#### 第 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 / 14 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首和船尾的船舶则允许例外；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 / 13 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 26.1.2.1 条所说的从尾部降落的救生艇内的话，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

在从事非短程国际航行的客船上：

- 1 如果船上的总人数在 199 人以上但不足 1500 人的话，第 20.1.1.1 条要求的救生艇中至少有一只要装有达到第 / 13 条要求的无线电报设备；

- 2 如果船上的总人数为 1500 人或以上的的话，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 / 14—1 条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 26.1.4 条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 / 14—3 条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 / 14—3 条的相应要求。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 / 14—3 条的频率要求。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，并应保存在驾驶室或其附近。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

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 30.1 条要求的救生圈：

- 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

其存放应能随时迅速取下，不得以任何方式永久制牢。1.2 船舶每舷至少有 1 个救生圈应装有符合第 31.4

条要求的可浮救生索，其长度不少于其存放处在最轻载航行水线以上高度的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3.1.2条要求的自亮灯，这些救生圈中不少于2个应设有符合第3.1.3条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，这类救生圈不是按本条之1.2要求的装有救生索的救生圈。1.4

每个救生圈应以印刷体大写罗马字母标明其所属船名和船籍港。2 救生衣2.1 应为船上每个人配备一件符合第3.2.1条或第3.2.2条要求的救生衣，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件救生衣而可能需要更多的数量；

. 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，按上面本条之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3.3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5.3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 用适当的文字书写的图解和应变须知应在旅客舱室张贴，并在集合地点及其他旅客处所明显地展示出来，以告知旅客：

- . 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。3 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 图解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 使用符合本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过训练的人员。3

船上应有足够数量的船员（他们可以是驾驶员或持证人员）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，应由一名驾驶员或持证人员负责指挥。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，并确保在其指挥下的船员是熟悉他们各项任务的。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6.2.2条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名能操作发动机和进行较小调整的人员。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在登乘地点。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立。4

根据情况，集合与登乘地点应使用第 — 1 / 4 2 或 — 1 / 4 3 条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 — 1 / 4 2 或 — 1 / 4 3 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，应能使担架病人抬进救生艇筏。7

每处降落地点或每两处相邻的降落地点应设置符合第4.8.7条要求的登乘梯1具，每一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行水线。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 2 6 . 1 . 4 条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 1 2 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 1 3 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其他降落站的其他救生筏或救助艇的操作;
- . 2

在安全和可行的情况下尽可能靠近水面,而且对于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  $20^{\circ}$  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 2 m。

- . 3 处在持续使用准备状态,使 2 名艇员能在不到 5 m i n 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 8 0 m 以上但少于 1 2 0 m 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 1 2 0 m 及以上的货船与 8 0 m 及以上的客船上,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度的地方。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 2 3 条和第 2 9 条的要求,而且其存放还要做到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达到的范围内,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 2 6 . 1 条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 1 4 条 救助艇的存放

救助艇的存放应:

- . 1 处在 5 m i n 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 使该救助艇及其存放装置均不干扰其他降落地点的其他救生艇筏的操作;
- . 4 如救助艇兼作救生艇者,符合第 1 3 条要求。

#### 第 1 5 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 4 8 条要求的降落装置,除非:

- . 1 从最轻载航行水线以上少于 4 . 5 m 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 1 8 5 k g ;或

. 1 . 2 救生艇筏是存放在处于不利的纵倾达  $10^{\circ}$  和船舶向任何一舷横倾不少于  $20^{\circ}$  时,直接从存放地点降落下水;

. 2 质量不大于 1 8 5 k g ,并且是超过按船上总人数 2 0 0 % 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回收该救生艇的设备。 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筏回收期间,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其他降落站的其他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行在不利纵倾情况下及船舶向任何一舷横倾不小于  $20^{\circ}$  时,足使

救生艇到达海面。 7

在准备和降落的过程中，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 — 1 / 4 2 或 — 1 / 4 3 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。 1 0

如配备符合第 4 2 条或第 4 3 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 2 根足够长度的救生索，能于船舶最轻载航行在不利的纵倾情况下及船舶向任何一舷横倾不小于 2 0 ° 时到达水平面。

第 1 6 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，使救助艇让船员登上并降落。 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 1 1 条和第 1 2 条各项要求。 3 降落设备应符合第 1 5 条的要求。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 k n 时降落下水，凡有必要者可利用艇首缆。 4

回收装置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及经认可的至少 6 人的额定乘员的救助艇。

#### 第 1 7 条 抛绳设备

应配备 1 具符合第 4 9 条要求的抛绳设备。

#### 第 1 8 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，或每间船员住室应配有一份符合第 5 1 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 2 5 % 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 2 4 h 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它安排。 3 . 2

在从事非短程国际航行的客船上，应在旅客上船后 2 4 h 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 . 2 条和第 8 . 4 条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 . 2 条和第 8 . 4 条所规定的应变须知。 3 . 4 每次弃船演习应包括：

. 1 使用第 6 . 4 . 2 条所规定的报警系统，召集旅客和船员至集合地点，并确使他们了解应变部署表中所规定的弃船命令；

. 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 运转降落救生艇所用的吊筏架。 3 . 5 不同的救生艇应在可行的范围内按本条之 3 . 4 . 5 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 3 个月至少一次的弃船演习中乘载经指定的操作船员降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这些救生艇在某一舷降下水者，主管机关可准许救生艇不在该舷降下水。但无论如何，所有这些救生艇应至少每 3 个月下降一次，并每年至少降下水一次。

#### 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下水并在水上进行操纵。在一切情况下，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，该项演习仅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 . 1 0

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船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5.2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5.2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相互调头，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，作为例例，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

每月应按第5.2.1条所规定的检查表检查救生设备（包括救生属具），确保完整无缺并处于良好状态。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。

参阅本组织通过的A.333（ ）决议所制定的“气胀式救生筏检修站的认可条件建议”。

8.2 一切充气式救助艇的修理和维护保养，应按照制造厂商的说明书进行。可以在船上进行应急修理，但无论如何，应在认可的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 20 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

符合第 4.2 条、第 4.3 条或第 4.4 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。该救生艇应符合第 3.9 条或第 4.0 条要求,而且应有相等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 3.9 条或第 4.0 条要求的救生艇。船舶每舷至少应有 1 台降落设备用于降落这些救生艇,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,这些救生艇的存放没有必要符合第 1.3.5 条的要求。1.2

从事短程国际航行而且符合第 1/6.5 条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 4.2 条、第 4.3 条或第 4.4 条要求的救生艇总容量应至少为船上人员总数的 30%,而且符合第 3.9 条或第 4.0 条要求的救生艇总容量连同救生艇容量应能容纳船上人员总人数。这些救生艇应使用相等地分布在船舶每舷的降落设备;. 2

另外,符合第 3.9 条或第 4.0 条要求的救生艇总容量应至少为船上人员总数的 25%。船舶每舷至少应有 1 台降落设备用于降落这些救生艇,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。但这些救生艇的存放没有必要符合第 1.3.5 条的要求。1.3

从事短程国际航行而且不符合第 1/6.5 条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 3.9 条或第 4.0 条要求的救生艇总容量应能容纳船上人员总数。

. 2 除非本条之 1.5.1 所要求的救生艇是能迅速地转移到任何一舷降落的,否则,应配备附加救生艇,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 4.2 条、第 4.3 条或第 4.4 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 1 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 总吨及以上的客船应在船舶每舷至少配备 1 艘符合第 4.7 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 4.7 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 救生艇的集结 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艇不多于 6 只。3.2

从事短程国际航行而且符合第 1/6.5 条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艇不多于 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 7.1 条和第 3.1 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 |
|------------------|-------------|
| 6 0 以下           | 8           |
| 6 0 至 1 2 0 以下   | 1 2         |
| 1 2 0 至 1 8 0 以下 | 1 8         |
| 1 8 0 至 2 4 0 以下 | 2 4         |
| 2 4 0 及以上        | 3 0         |

1.2 不论第7.1.3条如何规定,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。2 救生衣

除第7.2条规定的救生衣外,每艘客船应配备供不少于船上人员总数5%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,本款应在不迟于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3.2.3条要求的灯。4 救生服与保温用具 4.1

本款适用于一切客船,本款应在不迟于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3.3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3.4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4.1.2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4.2条、第4.3条或第4.4条要求的全封闭或部分封闭救生艇。

第2.2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在降落前移至按第1.3.5条要求的位置登乘并降落的吊筏架降落救生筏。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,其安排应使救助艇也能从登乘甲板登乘并降落。

### 第2.3条 救生筏的存放

在客船上,每一救生筏存放时,其首缆应固定地系连在船上并设有符合第3.8.6条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,还能自动充气。

### 第2.4条 集合地点

除符合第1.1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 有集结指挥旅客用的宽敞场地。

第2.5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和消防演习。

### 第 节 货船(附加要求)

第2.6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4.4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、化学品液货船和液化气船外)配备符合第4.3条要求的救生艇,但运营航区的界限要注明在《货船设备安全证书》内;并且

- . 2

另外，一只或多只符合第 39 条或第 40 条要求并能在船舶任一舷降下水的救生筏，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 条或 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、化学品液货船和液化气船外，长度为 85 m 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 条或 40 条要救的救生筏，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首或船尾超过 100 m 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，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，并不必是从经认可的降落装置降落所需的型式。 1.5

除第 15.1.1 条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 10 min 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的化学品液货船和液化气船，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。

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构造与设备规则》第 17 章中和海上安

全委员会决议 MSC.5(48) 所通过的“国际液化气体船构造与设备规则”第 19 章中紧急逃脱需加呼吸保护的产品。 1.7

油船、化学品液货船和液化气船装载闪点不超过 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。

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首或船尾超过 100 m 者，除配备本条之 3.1 规定的救生筏外，尚应配备 1 只救生艇，在合理和可行范围内，尽量靠前或靠后放置，或一只尽量靠前，另一只尽量靠后放置，不管本条之 3.1 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。

第 27 条 个人救生设备 1 救生圈 1.1 货船应配备符合第 7.1 条和第 3.1 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           |

|  |                  |  |     |  |
|--|------------------|--|-----|--|
|  | 1 0 0 至 1 5 0 以下 |  | 1 0 |  |
|  | 1 5 0 至 2 0 0 以下 |  | 1 2 |  |
|  | 2 0 0 及以上        |  | 1 4 |  |

1.2 第 7.1.3 条所规定配在液货船上的救生圈用自亮灯，应是电池型。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 3.2.2 条要求的灯。3

救生服与保温用品 3.1 本款适用于一切货船。本款应在不迟于 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 3.3 条要求的救生服，或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 3.3 条要求的救生服；但是，船舶除应配备第 3.8.5.1.2.4 条、第 4.1.8.3 条和第 4.7.2.2.1.3 条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 3.4 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

配有能在该船船尾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乘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 一直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 7.3 条的要求。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 4.4 条的要求。

#### 第 2.8 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的紧邻位置或降落前移至第 1.3.5 条规定的位置登乘和降落。2

总吨为 20000 t 及以上的货船，其救生艇应能在该船于平静水面中前进速度达 5 kn 时降落下水，必要时可利用艇首缆。

#### 第 2.9 条 救生筏的存放

在货船上，除第 2.6.1.4 条所要求的救生筏外，每只救生筏存放时，其首缆应固定地系连在船上，并设有符合第 3.8.6 条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 节 通 则

第 3.0 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 款应在不迟于 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，本部分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 至 + 65 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 至 + 30 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、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，并与本组织的建议 相一致；

参阅本组织 A.2.7.4 ( ) 决议所通过的“救生设备逆向反光带建议”。

. 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 3 节 个人救生设备

第 3 1 条 救 生 圈 1 救生圈技术规格每只救生圈应:

- . 1 具有不大于 8 0 0 m m 的外径及不小于 4 0 0 m m 的内径;
- . 2 采用自然浮力材料制成; 它有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 1 4 . 5 k g 的铁块达 2 4 h 之久;
- . 4 具有不少于 2 . 5 k g 的质量;
- . 5 在被火完全包围 2 s 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行水线的高度或 3 0 m 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 如要操动为自发烟雾信号及自亮灯所配备的快脱装置, 则救生圈应具有足以操动此项快脱装置的质量或 4 k g , 取其大者;
- . 8 设有直径不小于 9 . 5 m m 且长度不少于救生圈体外径 4 倍的把手索 1 根。把手索应绕救生圈的周围, 制牢在四个等距点上, 形成四个相等的索环。 2

### 救生圈自亮灯

第 7 . 1 . 3 条所规定的自亮灯应:

- . 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 2 c d 的亮光, 或是发出至少相应的光强、且以每分钟不少于 5 0 次的速度的闪光 ( 放出闪光 );
- . 3 配有能满足本条之 2 . 2 要求并且至少使用 2 h 的能源;
- . 4 能经受本条之 1 . 6 所要求的投落试验。 3 救生圈自发烟雾信号

第 7 . 1 . 3 条所规定的自发烟雾信号应:

- . 1 在平静水面漂浮时, 以均匀速度喷出鲜明易见颜色的烟雾不少于 1 5 分钟;
- . 2 在信号喷出烟雾的整个期间, 不会爆炸般地点燃或喷出任何火焰;
- . 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 1 0 s ;
- . 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 . 1 . 2 条所规定的可浮救生索应:

- . 1 不打纽结;
- . 2 具有不小于 8 m m 的直径;
- . 3 具有不小于 5 k N 的破断强度。

第 3 2 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 2 s 后, 不致燃烧或继续熔化。

1 . 2 每件救生衣的构造应:

- . 1 经示范后, 在无人帮助情况下一个人能在 1 m i n 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 . 5 m 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 将精疲力尽或失去知觉人员的嘴部托出水面不低于 1 2 0 m m , 其身体向后倾斜与垂向成不小于 2 0 ° 而不大于 5 0 ° 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 5 s 。 1 . 4 救生衣应具有浮力, 在浸入淡水中 2 4 h 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, 而且符合本条之 1 的要求, 并应:

- . 1 浸水后自动充气，配有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0.7 cd的光强；
  - . 2 具有能提供0.75 cd光强至少达8 h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镜；
- . 3 以每分钟不少于50次的速率闪光，其有效光强至少为0.75 cd。

第3.3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 在无人帮助下，能在2 min内拆包并穿好，要考虑到其他有关的衣服，如救生服必须连同救生衣一起穿着，则还要考虑加穿救生衣；

参考本组织通过的A.521(13)决议“关于救生设备试验的建议”的3.1.3.1段。

- . 2 在被火完全包围2 s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4.5 m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3.2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5 m的垂直梯子；
- . 2 在弃船时，执行正常的任务；
- . 3 从不少于4.5 m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3.2.3条要求的灯及第3.2.1.6条所规定的哨笛。

1.5 如救生服必须连同救生衣一起穿着，则救生衣应穿在救生服的外面。穿着这类救生服的人员应能在无人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4.5 m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 h，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救生服必须连同救生衣一起穿着时，则加穿救生衣后，从4.5 m高度跳入水中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6 h后，体温降低不超过2℃。

2.3 救生服应使两手受到保护的穿着者，浸在5℃水中，历时1 h后，可拿起笔写字。

3 浮力要求

淡水中，穿着符合第3.2条要求的救生服或救生服外加救生衣的人员，应在不超过5 s内，从脸部朝下姿势翻转成脸部朝上姿势。

第3.4条 保温用具

1

保温用具应采用导热率不大于0.25 W/(m·K)的防水材料制成，并且在用来包裹人员时，其构造应减少从被包裹者体内因对流性和蒸发性的热损失。

- . 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2 min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 节 视觉信号

### 第 3 5 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：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 3 0 0 m 的高度，在到达或者接近其弹道顶点处，火箭应弹射出降落伞火焰，该火焰应：

- . 1 发出明亮红光；
- . 2 燃烧均匀，平均光强不少于 3 0 0 0 0 c d ；
- . 3 具有不小于 4 0 s 的燃烧时间；
- . 4 具有不大于 5 m / s 的降落速度；
- . 5 在燃烧时不烧损降落伞或附件。

### 第 3 6 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 具有包含于自身的点燃装置；
- . 4 设计成：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残渣不致危害救生艇筏。 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 1 5 0 0 0 c d ；
- . 3 具有不小于 1 m i n 的燃烧时间；
- . 4 浸入 1 0 0 m m 深的水中，历时 1 0 s 后，仍继续燃烧。

### 第 3 7 条 漂浮烟雾信号 1 漂浮烟雾信号应：

- . 1 装在防水外壳内；
- . 2 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 3 m i n ；
  - . 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 1 0 0 m m 深的水中，历时 1 0 s 后，仍继续喷出烟雾。

## 第 节 救生艇筏

第 3 8 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 3 0 天。 1 . 2

救生筏的构造应为从 1 8 m 高度投落水后，救生筏及其属具符合使用要求。如救生筏必须存放在最轻载航行水线以上超过 1 8 m 高度的地方，则该救生筏应是至少从该高度处进行过满意的投落试验的救生筏型号。 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 . 5 m 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，在平静水面中，能被拖带，航速达 3 K n 。 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 采用以气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气隙内的设施；
- . 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，以便于通风，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 设有不少于一个的了望窗；

. 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 3 9 . 3 条或第 4 0 . 3 条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 4 8 条要求的认可降落设备降落的救生筏及不要求是手提式的救生筏外，救生筏及其容器和属具的总质量不得超过 1 8 5 k g。3 艇生筏舫装件 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 救生筏应设有装置，在操作地点适宜地安装和制牢第 6 . 2 . 1 条所要求的手提式无线电设备所配的天线。3 . 3

救生筏应设一根有效的首缆，其长度应不小于从存放处到最轻载航行水线的距离的 2 倍或 1 5 m，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：

. 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 . 5 m / s 之碰撞船舷的水平撞击力，并再从不小于 3 m 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 3 m i n 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 系有不小于 3 0 m 长浮索的可浮救生环 1 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首缆与救生筏系连处的袋子内。另外，乘员定额为 1 3 人或 1 3 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 1 2 人的救生筏配可浮水瓢 1 只。乘员定额为 1 3 人或 1 3 人以上的救生筏配可浮水瓢 2 只；

. 4 海绵 2 块；

. 5

海锚 2 只，每只配有抗震锚索及收锚索各 1 根，1 只备用，另 1 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 使用后置于可再盖紧的防水箱内的急救药包 1 套；

. 9 哨笛或等效的音响号具 1 只；

. 1 0 符合第 3 5 条要求的火箭降落伞火焰信号 4 支；

. 1 1 符合第 3 6 条要求的手持火焰信号 6 支

. 1 2 符合第 3 7 条要求的漂浮烟雾信号 2 个；

. 1 3 适用莫尔斯通信的防水手电筒 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；

. 1 4 有效的雷达反射器 1 具；

. 1 5 日光信号镜 1 面，连同与船舶和航空器通信用法须知；

. 1 6 印在防水硬纸上，或装在防水容器内的第 / 1 6 条所指的救生信号图解说明表 1 张；

. 1 7 钓鱼用具 1 套；

. 1 8 总数为救生筏额定乘员每个人不少于 1 0 0 0 0 k J 的口粮，口粮应保存于气密包装内并收存于防水容器内；

. 1 9 防水容器数个，内装总量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 淡水可用 2 天内能生产等量淡水的海水除盐器来代替；

. 2 0 防锈饮料量杯 1 个；

. 2 1 救生筏额定乘员每个人配防晕船药 6 剂和清洁袋 1 个；

- . 2 2 救生须知；
- . 2 3 紧急行动须知；

. 2 4 足供 10% 的救生筏额定乘员使用的符合第 3 4 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 3 9 . 7 . 3 . 5 条和第 4 0 . 7 . 7 条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 3 9 . 7 . 3 . 5 条和第 4 0 . 7 . 7 条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永久附于救生筏上的，则容器应存放并制牢在救生筏内，并能在水面漂浮至少 30 min，不至损坏其内存属具。

## 6 救生筏自由漂浮装置 6 . 1 首缆系统

救生筏首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后（气胀式救生筏则在充气后）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，则薄弱环应：

- . 1 不致被从救生筏容器内拉出首缆所需的力拉断；
- . 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。不得接受对静水压力释放器的部件镀锌或镀其它形式的金属镀层；
- . 2 在水深不超过 4 m 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，应不致脱开；
- . 5 在其外部应永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 每件连接首缆系统的部件的强度应不小于对首缆所要求的强度。

第 3 9 条 气胀式救生筏 1 气胀式救生筏应符合第 3 8 条的要求，此外，还应符合本条的要求。2 气胀式救生筏的构造 2 . 1

主浮力舱应分成不少于 2 个分开的隔舱，每个隔舱通过各自的止回充气阀充气。浮力舱的布置应是在任一隔舱万一损坏或充气失效时，未损伤的隔舱能以救生筏整个周围都是正的干舷来支持该筏的额定乘员。每个乘员的质量以 75 kg 计并且全都坐在规定的座位上。2 . 2

救生筏的筏底应水密，并应充分绝缘以御寒冷，不论是：

- . 1 采用一个或几个由乘员充气或自动充气并由乘员泄气及再充气的隔舱方法；或
- . 2 采用不依靠充气的其他等效设施。2 . 3

救生筏应使用无毒气体充气，在环境温度为 18 至 20 之间的 1 min 内，在环境温度为 - 30 时的 3 min 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，并且不论使用安全阀或限制供气的方法，均能防止其压力超过 2 倍工作压力。应设有安装本条之 1 0 . 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（篷柱及横座位不包括在内，如设有时）的容量以立方米计时除以 0 . 0 9 6 后所得的最大整数；或；
- . 2 救生筏量至浮胎的最内边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），以立方

米计时除以 0 . 3 7 2 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 7 5 k g 计。 4

进入气胀式救生筏的通道 4 . 1

至少应有一个进口设置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，致使救生筏明显泄气。设有一个以上进口的吊架降落救生筏应在对着拉近索与登乘设施的进口处设有登筏踏板。 4 . 2

未设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 . 4 m 处。 4 . 3

救生筏内部应应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 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 K n 。 6

气胀式救生筏舾装件 6 . 1

除第 3 8 . 6 条所要求的薄弱环外，首缆系统包括其系连于救生筏上设施的破断强度，对救生筏的乘员定额为 9 人或 9 人以上者，应不小于 1 0 . 0 k N ；对其他救生筏应不小于 7 . 5 k N 。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 1 2 h 。如是闪光灯，该灯在 1 2 h 使用时间的初始 2 h 内的闪光速率，每分钟应不少于 5 0 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 1 2 h 。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 内装救生筏及其属具时，具有充裕的自然浮力，如船舶沉没，能从内部拉出首缆并开动充气装置；

. 3 应是切合实际地水密，容器底部的泄水孔除外。 7 . 2

救生筏在其容器内的包装方法，应确使救生筏从容器中脱开后，在水面充气时，尽可能处于正浮位置。 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 S O L A S

. 5 内装应急袋的型号；

. 6 最近一次检修日期；

. 7 首缆长度；

. 8 水线以上最大许可存放高度（根据投落试验高度和首缆长度）；

. 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 1 0 0 m m ，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，当悬挂在吊钩或吊筏索时，还应能经受下列负荷：

. 1 在环境温度和稳定的救生筏温度为 2 0 ± 3 而且不使用所有安全阀的情况下，全部乘员和属具质量的 4 倍；及

. 2 在环境温度和稳定的救生筏温度为 - 3 0 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38.5条所要求的属具外，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1套；
- .2 充气泵或充气器1具。10.2 第38.5.1.2条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，还应符合本条的要求。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。2 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 浮力材料以立方米计的体积乘以1减去该材料的比重所得的系数再除以0.096所得的最大整数；或
- .2 救生筏底的水平横剖面面积以平方米计时除以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对着拉近索与登乘设备的进口处设有登筏跳板。4.2

未设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

救生筏内应应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1人扶正。5.2

救生筏载足全部乘员和属具时的稳性，应在平静水面被拖带，航速可达到3kn。6 刚性救生筏舾装件 6.1

救生筏设1根有效的首缆。除第38.6条所要求的薄弱环外，首缆系统包括其系连于救生筏上设施的破断强度，对救生筏的乘员定额为9人或9人以上者，应不小于10.0kN；对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内的闪光速率，每分钟应不少于50闪。该灯应有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差异；
- .6 SOLAS；
- .7 内装应急袋的型号；
- .8 首缆长度；
- .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 当船舶在平静水面中以5 k n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

尽可能置于艇内低处的横座板、长凳或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1 0 0 k g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滑架或护舷材（如适用）在位时，能经受碰撞速度至少3.5 m / s的船舷侧面的冲击力，并能经受从至少3 m高度投落水。1.7

从艇底表面到超过50%艇底面积的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1.3 m；

. 2 对于乘员定额为24人或24人以上的救生艇，不少于1.7 m；

. 3 对于乘员定额为9人至24人之间的救生艇，不少于以线性内插法确定的介于1.3 m与1.7 m之间的值。2 救生艇的乘员定额2.1

容纳人数超过150人的救生艇，概不认可。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75 k g，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小于350 mm，则各座位形状可以交搭如图1所示。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。也应能迅速离艇。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令时间起不超过3 m i n登艇完毕。也应能迅速离艇。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0.4 m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100 mm，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程，认为另一种环境温度较为适宜者外，发动机启动系统和启动辅助设施应在环境温度-15、启动操作程序开始后2 m i n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

发动机应能在救生艇离水启动后运转不少于5 m i n。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 排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6kn,而当拖带1只载足全部乘员和属具的25人救生筏或其相等负载时,救生艇在平静水中前进的航速应至少为2kn。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6kn的航速运转不少于24h。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致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。应装设降低发动机噪声的适宜装置。启动装置电池组应设有围绕电池底部和侧面形成水密围蔽的箱子。电池箱应有紧密安装的备有透气孔的顶盖。6.10

救生艇发动机和附件的设计,应限制电磁的辐射,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组、无线电用的电池组和探照灯用的电池组都应配备有再充电的设备。无线电用的电池组不得用作启动发动机的电源。应装有从船舶电源供电的救生艇电池组再充电设施,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、链条或其他适宜方法系于救生艇上。排水阀应位于救生艇内容易达到之处,并且其位置应明显标示。7.2

一切救生艇应装有舵和舵柄。当加设舵轮或其他遥控操舵机械装置时,舵柄应在万一这些操舵机械发生故障时仍能控制舵。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,它会把救生艇脱开;

.2.2

受载脱开能力,在吊艇钩有负荷时它会把救生艇脱开。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各吊艇索的。7.7

每艘救生艇应装设能脱开拉紧的前首缆的脱开装置。7.8

每艘救生艇应设有固定设置的地线接头和把第6.2.1条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架和护舷材。7.10

顶篷或封闭盖的顶部应装设1盏人工控制灯,该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1盏灯或1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。7.1.2

除另有明文规定外,每艘救生艇应配备有效的舀水设施或自动舀水设施。7.1.3

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,以便安全地降落和操纵救生艇。

## 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、贮存在柜内或舱内、贮存在托架内或类似的支架装置等方式或其他适宜的方式系牢于救生艇内。属具的系缚方式应不妨碍任何弃船步骤。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,每艘救生艇通常的属具应包括:

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

. 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1具,在全封闭救生艇上,该罗经柜应固定在操舵位置;在任何其他救生艇上,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抗震锚索和收锚索各1根。海锚、锚索和收锚索的强度应在一切海况中适用;

. 7

有效的首缆2根,其长度不小于从救生艇存放位置至最轻载航行航线距离的2倍或15m,取其长者。1根附连于第4.1.7.1条所要求的脱开装置的首缆应设置在救生艇的前端,而另1根首缆应系固于救生艇艇首或艇首附近,以备使用;

. 8 太平斧2把,救生艇前后端各1把;

. 9 水密容器数个,内装总量为救生艇额定乘员每个人3L的淡水,其中每个人1L的淡水量可用2天内能生产等量淡水的海水除盐器来代替;

. 10 附有短绳的防锈水勺1个;

. 11 防锈饮料量杯1个;

. 12 总数为救生艇额定乘员每个人不少于10000kJ的口粮,口粮应保存于气密包装内并存放于水密容器内;

. 13 符合第3.5条要求的火箭降落伞火焰信号4支;

. 14 符合第3.6条要求的手持火焰信号6支;

. 15 符合第3.7条要求的漂浮烟雾信号2支;

. 16 适于莫尔斯通信的防水手电筒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,包括与船舶和航空器通信用法须知;

. 18 印在防水硬纸上,或装在防水容器内的第V/1.6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1套,置于使用后可盖紧的防水箱内;

. 21 每个人配防晕药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;

- . 2 6 钓鱼用具 1 套；
- . 2 7 对发动机和其附件作小调整用的足够数量的工具；
- . 2 8 适用扑灭油类火灾的手持灭火器 1 具；
- . 2 9 探照灯 1 具，可在黑夜对距离 1 8 0 m 处宽度为 1 8 m 的浅色物体有效照明总共达 6 h，并至少能连续使用不少于 3 h；
- . 3 0 有效的雷达反射器 1 具；
- . 3 1 足供不少于救生艇额定乘员 1 0 % 使用的符合第 3 4 条要求的保温用具或 2 件，取其大者；

. 3 2 如主管机关在考虑该船所从事的航程性质与持续时间后认为本条之 8 . 1 2 和 8 . 2 6 所规定的属具为不必要者，主管机关可准予免除。 9 救生艇标记 9 . 1

在救生艇上应以经久的明显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印刷体大写罗马字母标明于艇首两侧。 9 . 3

识别救生艇所从属船舶和救生艇号码的标志，应能从上空可看清。

第 4 2 条 部分封闭救生艇 1 部分封闭救生艇应符合第 4 1 条的要求，另外，还应符合本条的要求。 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，该顶盖从艇首延伸不少于该救生艇长度的 2 0 % 并从该救生艇最后端延伸不少于该救生艇长度 2 0 %。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 设有适合的刚性型材或条板，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 顶篷应采用气隙隔开的不少于两层的材料或其他等效设施来隔热，以保护乘员不受寒热的侵害。应设有防止水分聚集在气隙内的设施；
- . 4 顶篷外面应是鲜明易见的颜色，顶篷内面的颜色不要使乘员感到不舒适；
- . 5

顶篷两端及两舷应有进口，进口处设有有效的可调关闭装置，在内外两面均能容易而迅速地开启和关闭该装置，既可通风又可防止海水、风和冷气的侵入；应设有使进口牢固地固定在开启和关闭位置的设施；

- . 6 进口关闭后，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 万一救生艇倾覆，乘员应能逃出。 4 救生艇内部应有鲜明易见颜色。 5

第 6 . 2 . 2 条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 4 3 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 4 1 条的要求，另外，尚应符合本条的要求。 2 封闭盖 2 . 1

应装设固定附连的刚性顶盖，该顶盖从该救生艇艇首延伸不少于救生艇长度的 2 0 %，并从该救生艇最后端延伸不少于救生艇长度的 2 0 %。 2 . 2

刚性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及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首尾的座位。 2 . 3

刚性顶盖的布置应包括窗口或半透明板，使足够的日光射进开口或顶篷关闭的救生艇内部，而不必采用人工照明。 2 . 4

刚性顶盖应装有扶手供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 2 m i n 以内即可容易地撑起；
- . 2 采用气隙隔开的不少于两层材料或其他等效办法来绝热，为乘员御寒。 2 . 6 由刚性顶盖和顶篷所形成的封闭盖的布置应：

- . 1 在无一乘员离开该封闭盖的情况下，能完成降落和回收操作；

. 2

在两端和每舷均必须设有进口，进口处设有内外两面均能迅速开启和关闭的有效可调关闭装置，以便既能通风又可防止海水、风和冷气侵入；设有使进口处牢固地固定在开启和关闭位置的设施；

. 3 顶篷撑起和所有进口关闭后，随时都有足供乘员所需的空气进入；

. 4 设有收集雨水的设施；

. 5 刚性顶盖和顶篷外部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使乘员感到不舒适；

. 6 能划动救生艇。3 倾覆与扶正 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倾覆位置时能将质量为 1 0 0 k g 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

发动机及装置应能在倾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，或在倾覆后能自动停车，并在救生艇转回正浮状态而且水已从救生艇泄出后易于再启动。燃油及润滑油系统的设计应能在倾覆过程中，防止流失燃油和从发动机中流失超过 2 5 0 m L 的润滑油。4 . 3

空气冷却式发动机应设有从救生艇外部吸进冷空气排出热气的管道系统。应设有手动调节风门，使其可从救生艇内部吸进冷空气排出热气。5 结构与护舷材 5 . 1

不管第 4 1 . 1 . 6 条如何规定，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 . 5 m / 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

救生艇应为自动舀水型。

第 4 4 条 全封闭救生艇 1 全封闭救生艇应符合第 4 1 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全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 由舱口提供进入救生艇的通道，舱口可关闭以使救生艇水密；

. 3 舱口位于在无一乘员必须离开该封闭盖的情况下，能完成降落和回收操作的地方；

. 4 通道舱口在内外两面均能开启和关闭，并设有使其可靠地夹在开启位置的设施；

. 5 能划动救生艇；

. 6 当救生艇处于倾覆位置、舱口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，使足够的日光射进舱口关闭的救生艇内部，而不必采用人工照明；

. 8 其外部是鲜明易见的颜色，而内部的颜色不使乘员感到不舒适；

. 9 设有扶手供救生艇外部活动的人员安全抓手用，并帮助登艇和离艇；

. 1 0 人员从进口处无须跨过横座板或其他障碍物而到达他们的座位；

. 1 1 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 倾覆与扶正 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倾覆位置时能将质量为 1 0 0 k g 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

在救生艇处于第 4 1 . 1 . 1 条所规定的损坏情况时，救生艇能支持其全部乘员及属具，而且其稳性在万一倾覆时，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、空气管和其他开口，在设计上应做到在救生艇倾覆和扶正时，使海水不致进入发动机。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倾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，或在倾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倾覆过程中，防止流失燃油和从发动

机中流失超过 250 mL 的润滑油。4.3

空气冷却式发动机应设有从救生艇外部吸进冷空气排出热气的管道系统。应设有手动调节风门,使其可从救生艇内部吸进冷空气排出热气。5 结构与护舷材

不管第 4.1.1.6 条如何规定,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 3.5 m/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,至少从设计水线(该水线是最轻载航行情况,且船舶在不利的纵倾达 10°并向任一舷横倾不小于 20°)以上存放处的最大高度上降落下水所产生的有害加速度的影响的保护。

#### 第 4.5 条 具有空气维持系统的救生艇

除应符合第 4.1 条和第 4.4 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 10 min。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 2.0 mbar 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 4.6 条 耐火救生艇 1 除符合第 4.1 条、第 4.4 条和第 4.5 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 8 min。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 用自吸式机动泵从海里抽水为该系统供水。该系统应能“开启”和“关闭”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,并完全排清积水。

#### 第 4.7 条 救助艇

第 4.7 条 救助艇 1 一般要求 1.1

除本条所规定外,所有救助艇均应符合第 4.1.1 条至第 4.1.7.4 条以及 4.1.7.6 条、第 4.1.7.7 条、第 4.1.7.9 条、第 4.1.7.12 条和第 4.1.9 条的要求。1.2

救助艇可以是刚性或充气结构,或两者混合结构,并且:

- . 1 其长度应不小于 3.8 m,且不大于 8.5 m;
- . 2 应至少能承载 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%该艇长度的艇首盖。1.5 救助艇应能以航速达到 6 kn 进行操纵,并保持此航速至少 4 h。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 kn 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组成部分。不管第 4.1.6.1 条如何要求,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密贮存处。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系牢于救助艇内。属具的系缚方式应不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 个和配有足够强度锚索的收锚索 1 条，其长度不小于 10 m；
- . 5 足够长度和强度的首缆一根，附连于符合第 4.1.7.1 条要求的脱开装置，并设置在救助艇的前端；
- . 6 长度不小于 50 m 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 适于莫尔斯通信的防水手电筒 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 30 m 浮索的可浮救生环 2 个；
- . 11 探照灯 1 具，可在黑夜对距离 180 m 处宽度为 18 m 的浅色物体有效照明总共达 6 h，并至少能连续使用不少于 3 h；
- . 12 有效的雷达反射器 1 具；
- . 13 足供 10% 救助艇额定乘员使用的符合第 3.4 条要求的保温用具或 2 件，取其大者。2.3 除本条 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 4.1.1.3 条和第 4.1.1.5 条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应做到当其被悬挂在吊艇钩或吊艇索时：

- . 1 其强度和刚性应足使其装载全部乘员和属具后能降落和回收；

- . 2 其强度在环境温度为  $20 \pm 3$  时不使用所有安全阀的情况下，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  $-30$  时使用所有安全阀的情况下，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 在海上被存放在船舶开敞甲板；

- . 2 在一切海况下漂浮达 30 天。3.4 除第 4.1.9 条的要求外，充气式救助艇还应标明其出厂号码、制造厂名或商标和制造日期。3.5

充气式救助艇的浮力应由至少有 5 个大致相等体积的独立隔舱分隔的单独浮力胎，或由 2 个均不超过 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乘载额定乘员而且救助艇整个周围都是正干舷，每个乘员质量以 75 kg 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救助艇额定乘员的每一位提供不少于 0.17 立方米的体积。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易受伤害部位，应加设主管机关满意的防擦材。3.9 凡装有艇尾板者，该艇尾板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首缆和艇尾缆以及内外两面的链环状把手索。3.11 无论如何，充气式救助艇均应维持满充气状态。

## 第 4.8 节 降落与登乘设备

### 第 4.8 条 降落与登乘设备 1 一般要求 1.1

每具降落设备连同一切降落和回收索具的布置,在下列情况下,应能在纵倾到 10°并向任一舷横倾到 20°时,安全降落其所服务的装备齐全的救生艇筏或救助艇:

1. 按第 2.2 条或第 2.8 条的要求,满载全部乘员;
2. 救生艇筏或救助艇内无乘员。 1.2

不管本条之 1.1 如何规定,按《经 1978 年议定书修正的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》和本组织的建议(如果适用)计算的最后倾角超过 20°的油船、化学品液货船和液化气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,在较低舷侧进行操作。

参阅海上安全委员会决议 MSC.4(48)《国际散装危险化学品船舶构造和设备规则》和海上安全委员会决议

MSC.5(48)通过的《国际散装液化气船构造和设备规则》关于破损稳性的要求。 1.3

降落设备不得依靠除重力或不依赖船舶动力的储存机械动力以外的任何方式来降落其所服务的处于满载、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部某一位置,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 2.2 倍最大工作负荷的静力试验负荷。 1.8

设计构件和一切滑车、吊艇索、眼板、链环、紧固件和其他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滑车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。 1.9

每具降落设备应在结冰情况下在可行范围保持有效。 1.10 救生艇降落设备应能回收载有艇员的救生艇。 1.11

降落设备的布置,应能使人员安全地登上第 3.8.4.2 条、第 3.8.4.3 条、第 4.1.3.1 条和第 4.1.3.2 条要求的救生艇筏。 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电机,该电机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,而电机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行水线的距离(以  $m$  计)。 2.7

考虑救生艇筏或救助艇的设计、保护乘员免受过度力以及计入应急制动过程中的惯性力的降落装置强度后,主管机关应制定最大下降速度。在该降落设备中应并入其它设施,以确保不超过此速度。

2.8 每具救助艇降落设备应能以不小于  $0.3 m/s$  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致感受到过度力。
- . 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起火或碰击火花。

### 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

考虑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除外,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,并使救生筏在水平面时脱开。

7 登乘梯 7.1 应设有扶手以确保一条从甲板到登乘梯顶部或相反方向的安全通道。7.2 登乘梯的踏板:

. 1 应采用没有节疤或其他凹凸不平外形的硬质木料制成,而且加工平滑并无锐利棱边和毛刺,或采用其他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涂层;;

. 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,防滑表面或涂层除外;

. 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 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个根抛射绳,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。

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警笛,并另加以由船舶主电源及第-1/42条或第-1/43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他等效警报系统,发出由7个或7个以上的短声继以1长声组成的通用紧急报警信号。鸣响船舶号笛除外,该系统应能自船舶驾驶室和其他要害位置进行操作。全船所有起居处所及船员正常工作处所均应能听到该系统的报警。

## 第 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视听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 发动机及辅助设备的用法；
- . 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的必要性；
- . 15 为求生，救生艇筏设备的最佳用法；
- . 16 求生的方法，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其他职责；
- . 18 救生设备应急修理须知。

#### 第 5 2 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 19.7 条所要求的检验时所用的核对表；
- . 2 维护保养与修理须知；
- . 3 定期维护保养计划表；
- . 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 5 3 条 应变部署表与应变须知 1

应变部署表应写明第 5 0 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的任务，包括：

- . 1 船上水密门、防火门、阀门、排水孔、船舷小窗、天窗、舷窗和其他类似开口的关闭；
- . 2 救生艇筏和其他救生设备的装备；
- . 3 救生艇筏的准备工作和降落；
- . 4 其他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和消防设备使其处于良好状态，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，要考虑不同应变情况要求不同的行动。 5 应变部署表指明在应变时，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开航以前制定。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 章 无线电报与无线电话

### 第 2 条 名词与定义

增加下列新款:

“( i ) ‘ 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 1 4 - 1 条 救生艇应急无线电示位标

( a ) 第 / 6 . 2 . 3 条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电波。

( b ) 救生艇筏应急无线电示位标应至少能在 1 2 1 . 5 M H z 和 2 4 3 . 0 M H z 频率上,交替发射或同时发射符合国际民用航空组织 ( I C A O ) 有关标准和推荐惯例的信号。

( c ) 救生艇筏应急无线电示位标应:

( i ) 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,电池组在 1 2 个月内应无须更换;

( i i ) 水密、能够飘浮,而且能从高度至少为 2 0 m 处投入水中而不致损坏;

( i i i ) 只能人工启动和停止;

( i v ) 便于携带、重量轻而且结构坚实;

( v ) 设有表明正在发射信号的指示器;

( v i ) 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 4 8 h 的电池。发射可为间歇性的。在确定其工作周期时,应考虑在进行正常自动搜索时的搜索概率,必需避免在频率使用上产生拥挤以及必需符合国际民用航空组织 ( I C A O ) 的要求;

( v i i ) 进行试验,并如必要时,应在不超过 1 2 个月的时间内更换其能源。

### 第 1 4 - 2 条 应急无线电示位标的定期检验和试验

按照第 / 6 . 2 . 3 条配备的应急无线电示位标应在不超过 1 2 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 1 7 个月。

### 第 1 4 - 3 条 救生艇筏用双向无线电话设备

( a ) 第 / 6 . 2 . 4 条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。

( b ) 该设备应便于携带,并能用于船上通信。

( c ) 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。如果该设备在甚高频波段内进行工作,应采取措施防止能在甚高频 1 6 频道上进行工作的设备误选该频道进行工作。

( d ) 该设备应使用具有足够容量的电池,保证在负载比为 1 : 9 的情况下,工作 4 h。

( e ) 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 章 危险货物运输 ( 替代文本 )

### A 部分 包装或固体散装危险货物运输

#### 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 5 0 0 总吨货船运输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，禁止运输危险货物。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。

参阅本组织A.81( )决议通过的《国际海上危险货物运输规则》(IMDG规则)以及本组织A.434( )决议通过并已由海上安全委员会修正的《固体散装货物安全操作规则》(BC规则)附录B的有关部分和有关章节。

## 第2条 分类

危险货物应分为如下的类别：

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

4.1类 易燃固体

4.2类 易于自然的物质

4.3类 遇水产生易燃气体的物质

5.1类 氧化剂

5.2类 有机过氧化物

6.1类 有毒的(毒性的)物质

6.2类 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(即经验经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，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在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、贴标志可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，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，可以免除标志要求。

参考《国际海上危险货物运输规则》(IMDG规则)中所规定的特殊免除。

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 在未经采用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 船舶或航空器使用的遇险信号，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

“国际散化规则”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，但此项修正应根据现行公约第 条适用于附则（第 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《国际散化规则》第17章所列的任何液体产品的货船。 3 在第9条内，“建造船舶”系指安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。 4

“处于相应建造阶段”是指在这样的阶段：

- . 1 可辨认出某一具体船舶建造开始；且
- . 2 该船业已开始的装配量至少为50t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《国际散化规则》的要求，并且除了符合本公约附则第 / 8条、第 / 9条和第 / 10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，该规则的要求作为强制性要求处理。 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 / 19条所确定的监督。为此，此项证书应被作为按照附则第 / 12条或第 / 13条的要求而签发的证书看待。

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

“国际液化气船规则”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，但此项修正应根据现行公约第 条适用于附则（第 章除外）的有关修正程序通过、生效并实施的。 2

“液化气船”系指建造或改建用于运输《国际液化气船规则》第 1 9 章所列的任何散装液化气体或其他物质的货船。 3

在第 1 2 条内，“建造船舶”系指安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。 4 “处于相应建造阶段”是指这样的阶段：

- . 1 可辨认出某一具体船舶建造开始；且
- . 2 该船业已开始的装配量至少为 5 0 t 或为所有结构材料估算重量的 1 %，以较小者为准。

#### 第 1 2 条 液化气船的适用范围 1

除另有明文规定外，本部分适用于 1 9 8 6 年 7 月 1 日或以后建造的液化气船，包括小于 5 0 0 总吨者。此类液化气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

任何液化气船，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 1 9 8 6 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 1 9 8 6 年 7 月 1 日或以后建造的船舶的要求。 3  
不论其建造日期如何，当船舶改建成液化气船时，应作为在该船改建开始之日建造的液化气船处理。

#### 第 1 3 条 对液化气船的要求 1

液化气船应符合《国际液化气船规则》的要求，并且除了符合本公约附则第 / 8 条、第 / 9 条和第 / 1 0 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，该规则的要求作为强制性要求处理。 2  
持有根据本条之 1 要求所发证书的液化气船，应接受本公约附则第 / 1 9 条所确定的监督。为此，此项证书应作为按照附则第 / 1 2 或第 / 1 3 条的要求而签发的证书看待。