

第 III 章 救生设备和装置

A 部分 通则	(177)
1 适用范围	(177)
2 免除	(177)
3 定义	(177)
4 救生设备和装置的鉴定、试验及认可	(179)
5 生产试验	(179)
B 部分 船舶和救生设备的要求	(180)
第 I 节 客船与货船	(180)
6 通信	(180)
7 个人救生设备	(181)
8 应变部署表与应变须知	(182)
9 操作须知	(182)
10 救生艇筏的配员与监督	(182)
11 救生艇筏的集合与登乘布置	(183)
12 降落站	(183)
13 救生艇筏的存放	(183)
14 救助艇的存放	(184)
15 海上撤离系统的存放	(184)
16 救生艇筏降落与回收装置	(185)
17 救助艇的登乘、降落与回收装置	(185)
18 抛绳设备	(186)
19 应急训练与演习	(186)
20 使用准备状态、维护保养与检查	(188)
第 II 节 客船(附加要求)	(190)
21 救生艇筏与救助艇	(190)
22 个人救生设备	(191)
23 救生艇筏与救助艇的登乘布置	(192)
24 救生艇筏的存放	(192)
25 集合站	(192)
26 客滚船的附加要求	(192)
27 乘客资料	(194)
28 直升飞机降落和搭乘区域	(194)
29 客船船长决策支持系统	(194)
30 演习	(195)
第 III 节 货船(附加要求)	(195)
31 救生艇筏与救助艇	(195)
32 个人救生设备	(196)

33	救生艇筏的登乘与降落布置	(197)
第 IV 节	救生设备和装置的要求	(198)
34	[未列标题]	(198)
第 V 节	其 他	(198)
35	训练手册和船上训练用设备	(198)
36	船上维护保养须知	(199)
37	应变部署表与应变须知	(199)

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 1998 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶。
- 2 就本章而言,类似建造阶段系指在这样的阶段:
 - .1 可以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。或为全部结构材料估算重量的 1%,取较小者。
- 3 就本章而言:
 - .1 建造的船舶系指已安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶;
 - .2 所有船舶系指在 1998 年 7 月 1 日或以前或以后建造的船舶;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如改装为客船,均应按在改装开始之日建造的客船处理。
- 4 对于 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶,主管机关应:
 - .1 保证在本条 4.2 规定的前提下,对适用于 1998 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的各项要求应予以满足;
 - .2 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其现有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,确保这些救生设备和装置满足本章要求。但是,如果更换的只是除气胀式救生筏外的救生艇筏而不更换其降落设备,或是相反,则救生艇筏或降落设备可以与被更换者是相同类型的。

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不合理或不必要时,可对在航程中距最近陆地不超过 20n mile 的个别船舶或某些类型的船舶,免除这些要求。
- 2 若客船用于载运大量特别乘客(如朝觐的乘客)时,主管机关如确信实施本章要求不切实际时,可对此类船舶免除这些要求,但应完全符合下列规定:
 - .1 《1971 年特种业务客船协定》的附则;和
 - .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,就本章而言:

- 1 抗暴露服系指设计成供救助艇艇员和海上撤离系统人员使用的防护服。

2 持证人员系指持有主管机关按照现行的《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;或持有非公约缔约国的主管机关为公约证书同一目的而签发的或承认有效的证书的人员。

3 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。

5 自由漂浮下水系指救生艇筏从下沉中的船舶自动脱开并立即可用的降落方法。

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

7 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。

8 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。

9 充气式设备系指依靠非刚性的充气室作浮力,而且一直保持充气备用状态的设备。

10 国际救生设备(LSA)规则(本章内称“规则”)系指本组织海上安全委员会 MSC.48(66)决议通过的,可由本组织修正的国际救生设备规则(LSA 规则),但这种修正案的通过、生效和实施应按本公约第 VIII 条适用于除第 I 章外的附则关于修正程序的规定进行。

11 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设施。

12 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缘量至舵杆中心线的长度,取较大者。船舶设计具有倾斜龙骨时,其计量长度的水线应与设计水线平行。

13 最轻载航行状态系指船舶处于平浮、无货,只有 10%的储藏物和燃料剩余量的装载状态;对客船而言,船舶处于载足全额乘客和船员及其行李的装载状态。

14 海上撤离系统系指将人员从船舶的登艇甲板迅速转移到漂浮的救生艇筏上的设备。

15 型深

.1 型深系指从龙骨上面量到在船舷处的干舷甲板横梁上面的垂直距离。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。

16 新颖救生设备或装置系指本章或规则规定未全部包括的具有新颖特征的,但提供等效的或更高的安全标准的救生设备或装置。

17 正稳性系指艇筏在移去一横倾力矩后回复到其初始位置的能力。

18 救助艇的回收时间系指该艇被提升至某一位置,而使艇上人员可从该处登上大船甲板所需的时间。回收时间包括将救助艇回收至大船所需的时间,诸如抛投和系住首缆,连接救助艇与降落装置,以及提升救助艇的时间。回收时间不包括把降落装置降低至回收救助艇的位置所需要的时间。

19 救助艇系指为救助遇险人员及集结救生艇筏而设计的艇。

20 拯救系指幸存者安全寻回。

- 21 客滚船系指具有第 II-2/3 条定义的滚装装货处所或特种处所的客船。
- 22 短程国际航行系指在该航线中,船舶距离能够安全安置乘客和船员的港口或地点不超过 200n mile 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应超过 600n mile。最终目的港系指船舶开始返航回到启程国前的计划航次中的最后停靠港。
- 23 救生艇筏系指从弃船时起能维持遇险人员生命的艇筏。
- 24 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 救生设备和装置的鉴定、试验及认可

- 1 除按照本条 5 和 6 的规定外,本章所规定的救生设备和装置应经主管机关认可。
- 2 在救生设备和装置进行认可之前,主管机关应确保该项救生设备和装置:
 - .1 按照本组织的建议^① 进行试验,确认其符合本章和规则的要求;或
 - .2 业已成功地经受实质上等效于该项建议所规定的试验,并使主管机关满意。
- 3 在新型救生设备或装置进行认可之前,主管机关应确保该项设备或装置:
 - .1 提供至少等效于本章和规则所规定的安全标准,并按照本组织的建议^② 已经鉴定和试验;或
 - .2 业已成功地经受实质上等效于该项建议的鉴定和试验,并使主管机关满意。
- 4 主管机关所采用的认可程序还应包括继续认可或撤消认可的条件。
- 5 在接受主管机关原先未予认可的救生设备和装置之前,主管机关应确信该救生设备和装置符合本章和规则的要求。
- 6 本章所要求的救生设备,如其详细的技术规定未列入规则时,应使主管机关满意。

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 参见本组织通过的 A.689(17)决议《救生设备试验的建议》。对 1999 年 7 月 1 日或以后安装在船上的救生设备,参见海上安全委员会 MSC.81(70)决议通过的经修订的救生设备试验的建议。

^② 参见本组织通过的 A.520(13)决议《原型新颖救生设备和装置的鉴定、试验及认可实施规则》。

B 部分 船舶和救生设备的要求

第 I 节 客船与货船

第 6 条 通 信

1 本条 2 适用于所有客船和 300 总吨及以上的所有货船。

2 无线电救生设备

2.1 双向甚高频(VHF)无线电话设备

2.1.1 每艘客船和每艘 500 总吨及以上的货船,应至少配备 3 台双向甚高频(VHF)无线电话设备。每艘 300 总吨及以上,但小于 500 总吨的货船,应至少配备 2 台 VHF 无线电话设备。该设备应符合不低于本组织通过的性能标准。^①如果在救生艇筏上装有固定式双向 VHF 无线电话设备,也应符合不低于本组织通过的性能标准。^①

2.1.2 1992 年 2 月 1 日以前在船上配备的,且不完全符合本组织通过的性能标准的双向 VHF 无线电话设备,只要主管机关确信它们同经认可的双向 VHF 无线电话设备相容,在 1999 年 2 月 1 日前仍可被主管机关接受。

2.2 雷达应答器

每艘客船和每艘 500 总吨及以上的货船,每舷应至少配有 1 台雷达应答器。每艘 300 总吨及以上、但小于 500 总吨的货船应至少配有 1 台雷达应答器。该雷达应答器应符合不低于本组织通过的性能标准。^②雷达应答器^③ 应存放在能迅速放入任何救生艇筏的位置处(第 31.1.4 条要求的救生筏除外)。或者,在每一救生艇筏上存放 1 台雷达应答器(第 31.1.4 条要求的救生艇筏除外)。在至少配有 2 台雷达应答器以及配备自由降落救生艇的船上,其中的一台雷达应答器应存放在一艘自由降落救生艇内,另一台存放在紧邻驾驶室的附近,以便能在船上使用,并能便于转移至任一其他救生艇筏上。

3 遇险火焰信号

应配备不少于 12 支符合规则 3.1 要求的火箭降落伞火焰信号,并应存放在驾驶室或其附近。

4 船上通信与报警系统

4.1 应配备 1 套固定式或手提式设备构成的或为两种型式构成的应急设施,供船上应急控制站、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 应配备符合规则 7.2.1 要求的通用应急报警系统,以供召集乘客与船员至集合地点和采取应变部署表所列行动之用。该系统应以符合规则 7.2.2 要求的有线广播系统或其他适宜的通信设施作为补充。当通用应急报警系统启动时,娱乐声响系统应自动关闭。

4.3 客船通用应急报警系统应在所有开敞甲板上都能听到。

4.4 配备海上撤离系统的船舶应确保登乘地点和平台或救生艇筏之间的通信联络。

5 客船有线广播系统

5.1 除第 II-2/40.5 或 II-2/41-2 条(如适用时)及本条 4.2 的要求外,所有客船还应

^① 参见本组织通过的,可能经修正的 A.809(19)决议《救生艇筏双向 VHF 无线电话设备的性能标准》附件 1 或附件 2 的适用者。

^② 参见本组织通过的,可能经修正的 A.802(19)决议《供搜救作业使用的救生艇筏雷达应答器的性能标准》。

^③ 这些雷达应答器其中之一可以是第 IV/7.1.3 条所要求的雷达应答器。

设置一套有线广播系统。对于 1997 年 7 月 1 日前建造的客船,除 5.5 的规定外,5.2 和 5.4 的要求应在不迟于 1997 年 7 月 1 日后第一次定期检验的日期适用。

5.2 有线广播系统应按规则 7.2.2.1 所述,在所有处所内都高于环境噪声,并能清晰地听到。该系统还应配备一个可从驾驶室的某一位置以及主管机关认为必需的船上的其他位置进行控制的越控功能,以便当有关处所内的扩音器已被关闭,其音量已被关小或有线广播系统供作他用时,也能广播所有的紧急信息。

5.3 1997 年 7 月 1 日或以后建造的客船:

- .1 有线广播系统至少应有两个在整个线路上完全独立的回路,并应有两个分开和独立的扩音器;及
- .2 考虑到本组织所通过的建议书^①,有线广播系统及其性能标准应经主管机关认可。

5.4 有线广播系统应与第 II-1/42.2.2 条要求的应急电源相连接。

5.5 1997 年 7 月 1 日以前建造的船舶已设有经主管机关认可的且确实符合 5.2、5.4 和规则 7.2.2.1 所要求的有线广播系统,则不要求改变该系统。

第 7 条 个人救生设备

1 救生圈

1.1 符合规则 2.1.1 要求的救生圈:

- .1 应分布在船舶两舷易于拿到之处,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,不应以任何方式永久系牢。

1.2 船舶每舷至少有 1 个救生圈应设有符合规则 2.1.4 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,取较大者。

1.3 不少于总数一半的救生圈应设有符合规则 2.1.2 要求的自亮灯;这些救生圈中不少于 2 个应设有符合规则 2.1.3 要求的自发烟雾信号,并能自驾驶室迅速抛投;设有自亮灯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,这类救生圈不应是按本条 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大写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 1 件符合规则 2.2.1 或 2.2.2 要求的救生衣,另外还应:

- .1 配备若干适合儿童穿着的救生衣,其数量至少相等于船上乘客总数的 10%,或也可要求为每个儿童配备 1 件救生衣而需要的更多数量;
- .2 配备足够数量的救生衣,以供值班人员使用,并供设置在很远的救生艇筏地点使用。供值班人员使用的救生衣应存放在驾驶室,机舱控制室和任何其他有人值班的地方。

2.2 救生衣应放在容易到达之处,其位置应予明显标示。凡由于船舶的特殊布置,而使按本条 2.1 要求配备的救生衣可能无法拿到时,可制定使主管机关满意的变通措施,其中可包括增加救生衣的配备数量。

2.3 除自由降落救生艇外,用于全封闭救生艇上的救生衣应不妨碍人员进入救生艇或在

^① 参见海安会通函 MSC/Circ.808《关于客船有线广播系统,包括其布线的性能标准建议书》。

舱内就座,包括系好安全带。

2.4 自由降落救生艇选用的救生衣及其存放和穿着方式应不妨碍人员进入救生艇、艇内安全或该艇的操作。

3 救生服和抗暴露服

应为每个被指派为救助艇员或海上撤离系统的工作人员分别配备 1 件合身的、符合规则 2.3 要求的救生服或符合规则 2.4 要求的抗暴露服。如果船舶一直在主管机关认为没有必要进行温度保护的温暖气候区域航行,则可不配备该防护服。

第 8 条 应变部署表与应变须知

1 本条适用于所有船舶。

2 应为船上每个人员配备 1 份在紧急情况时必须遵循的明确的须知。如为客船,这些须知应使用船旗国的语言或船旗国要求的语言以及英语写成。

3 符合第 37 条要求的应变部署表和应变须知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 应在乘客舱室内张贴配有适当文字的示意图和应变须知,并在集合地点及其他乘客处所明显地展示出来,以告知乘客:

- .1 他们的集合地点;
- .2 紧急情况时必须采取的必要行动;和
- .3 救生衣的穿着方法。

第 9 条 操作须知

1 本条适用于所有船舶。

2 应在救生艇筏及其降落操纵器上或附近,设置告示或标志,它们应:

- .1 有示意图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;和
- .3 使用符合本组织建议的符号。^①

第 10 条 救生艇筏的配员与监督

1 本条适用于所有船舶。

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 每艘要使用的救生艇筏,均应设置 1 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后,可以准许精通救生筏操作的人员来代替具有上述资格的人员负责指挥救生筏。如为救生艇,还应指派 1 名副指挥。

5 救生艇筏负责人应有 1 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

^① 参见本组织通过的,经 MSC.82(70)决议修正的 A.760(18)决议《与救生设备和装置有关的符号》。

们的各项任务的。救生艇的副指挥亦应有 1 份该救生艇船员名单。

- 6 每艘机动救生艇筏应指派 1 名能操作发动机和进行小调整人员。
- 7 船长应确保本条 2、3 和 4 所指人员妥善地分配到本船救生艇筏中。

第 11 条 救生艇筏的集合与登乘布置

1 备有认可的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,每人的甲板面积至少为 0.35m²。

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,集合与登乘地点应由第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的应急电源照明系统提供足够的照明。

5 通往集合与登乘地点的通道、梯道和出口应予照明。该照明系统应根据情况由第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的应急电源供电。此处,并且作为第 II-2/28.1.10 条要求的标志的一部分,通往集合地点的路线应按本组织为此用途而提出的建议案^① 用集合地点的符号标明。

6 吊艇架降落和自由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 在用于降落至船舷的救生艇筏的每处登乘地点或每二处相邻的登乘地点均应设置一个符合规则 6.1.6 要求的登乘梯,其单根长度在船舶纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°的不利情况下可从甲板延伸至最轻载航行水线。然而,主管机关可准许用提供进入在水面上的救生艇筏的认可装置代替这些梯子,条件是该船舶的两舷均应设有至少一个登乘梯。第 31.1.4 条要求的救生筏可准许用能以控制方式下降至水面的其他登乘设施。

8 如有必要,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救生艇筏安全降落,应特别注意离开推进器及船体陡斜悬空部分,除专门设计为自由降落的救生艇筏外,应尽可能使救生艇筏能从船舷平直部分降落下水。如降落站设置在船的前部,则应设置在防撞舱壁后有遮蔽的地方,对此,主管机关应对降落装置的强度予以特别的考虑。

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,均不会妨碍存放在任何其他降落站的任何其他救生艇筏或救助艇的操作;

^① 参见本组织通过的 A.760(18)决议,经 MSC.82(70)决议修正的《与救生设备和装置有关的符号》以及本组织分别通过的 A.760(18)决议和 A.752(18)决议《客船低位照明的鉴定、试验和应用指南》。

- .2 在安全和可行的情况下, 尽可能靠近水面, 并且对除需抛出船外降落的救生筏外的救生艇筏, 其位于在登乘地点, 在船舶满载时纵倾至 10° 和任何一舷横倾至 20° 或横倾至船舶露天甲板的边缘浸入水中的角度(取较小者)的不利情况下, 应离水线以上不少于 2m;
- .3 处在持续使用准备状态, 使 2 名船员能在不到 5min 内完成登乘和降落准备工作;
- .4 配齐本章和规则所要求的装备;
- .5 在切实可行的情况下, 位于安全的并有遮蔽的地方, 并加以保护免受火灾和爆炸引起的损坏。尤其是, 油船上的救生艇筏, 除第 31.1.4 条要求的救生筏外, 不应存放在货油舱、污油舱或其他含有爆炸性或危险性货物舱的上方。

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 及以上但少于 120m 的货船上, 每艘救生艇应存放在使救生艇尾端至少在推进器之前不少于该救生艇长度的地方。在船长为 120m 及以上的货船与 80m 及以上的客船上, 每艘救生艇应存放在使该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。如适合, 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坏。

3 救生艇应附连于其降落设备上存放。

4.1 每只救生筏的存放应将其首缆牢固地系在船上。

4.2 每只救生筏或救生筏组的存放应设有一个符合规则 4.1.6 要求的自由漂浮装置, 以使每只救生筏能自由漂浮, 如为气胀式, 在船舶下沉时能自动充气。

4.3 救生筏的存放应能使其从系固装置上解脱时人工释放 1 只筏或容器。

4.4 上述 4.1 和 4.2 不适用于第 31.1.4 条要求的救生筏。

5 吊艇架降落的救生筏应存放在吊筏钩可到达的范围内, 除非设有某些转移设施, 该设施在本条 1.2 所述的纵倾和横倾范围内或因船舶摆动或动力故障而不致造成无法操作。

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一舷降落, 除非船舶每舷已按第 31.1 条要求的总容量存放了救生筏, 且能在任一舷降落。

第 14 条 救助艇的存放

救助艇的存放应:

- .1 处于不超过 5min 的降落持续准备使用状态;
- .2 在适宜于降落并收回的位置;
- .3 使该救助艇及其存放装置均不干扰存放在任何其他降落站的其他救生艇筏的操作; 和
- .4 如救助艇兼作救生艇者, 应符合第 13 条要求。

第 15 条 海上撤离系统的存放

1 在海上撤离系统的登乘站和最轻载航行水线之间的船侧不应有任何开口, 并应设有保护该系统免受任何突出物影响的设施。

2 海上撤离系统应布置在能安全降落的位置, 应特别注意离开推进器及船体陡斜悬空部分, 并应尽可能使海上撤离系统能从船舷平直部分降落下水。

3 每一海上撤离系统的存放应使通道或平台, 或其存放或操作装置均不会妨碍任何其他救生设备在任何其他降落站的操作。

4 如适合,船舶的布置应对在存放位置的海上撤离系统加以保护,使其免受巨浪引起的损坏。

第 16 条 救生艇筏的降落与回收装置

1 除另有规定外,所有救生艇筏应配备符合规则 6.1 要求的降落和登乘装置,但下列艇筏除外:

- .1 从最轻载航行水线以上少于 4.5m 高度的甲板上登乘的救生艇筏,且有不大于 185kg 的质量;或
- .2 从最轻载航行水线以上少于 4.5m 高度的甲板上登乘的救生艇筏,且存放在纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°的不利情况下可直接从存放地点降落下水;或
- .3 超过按船上总人数 200% 所配备的救生艇筏范围的救生艇筏,且其质量不大于 185kg;或
- .4 超过按船上总人数 200% 所配备的救生艇筏范围的救生艇筏,且存放在纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°的不利情况下可直接从存放地点降落下水;或
- .5 配备有连同符合规则 6.2 要求的海上撤离系统一起使用的救生艇筏,且存放在纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°的不利情况下可直接从存放地点降落下水。

2 每艘救生艇应设有 1 台能降落和回收该救生艇的设备。此外,还应配备放开救生艇的装置,以便释放机构在不受载的情况下进行检修。

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同一种型号的脱开机械装置。

5 在任一降落站,救生艇筏的准备和操作不应妨碍存放在任何其他降落站的其他救生艇筏或救助艇的迅速准备和操作。

6 吊艇索(如使用时)应有足够的长度,以便船舶在最轻载航行时在纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°时,使救生艇到达水面。

7 在准备和降落过程中,救生艇筏及其降落设备以及准备降落的水域,应根据情况使用第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的应急电源供电的照明系统予以足够的照明。

8 在弃船过程中,应有有效的防止船舶的任何排水排放到救生艇筏内的设施。

9 如救生艇筏有被船舶减摇翼造成损坏的危险,则应有有效的由应急电源驱动的、能将减摇翼收回船内的设施;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 如配备符合规则 4.5 要求的部分封闭救生艇,应装设吊架横张索,在其上设置不少于 2 根足够长度的救生索,以便船舶在最轻载航行时在纵倾至 10°和任何一舷横倾至 20°的不利情况下,使救生艇到达水面。

第 17 条 救助艇的登乘、降落与回收装置

1 救助艇的登乘与降落装置,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的一艘,其登乘装置与降落站应符合第 11 条和第 12 条的要求。

3 降落装置应符合第 16 条要求。但是,所有救助艇均应能在船舶于平静水面上前进航速达到 5kn 时降落,如必要可用艇首缆。

4 救助艇在载足全部乘员及属具时的中等海况下的回收时间应不超过 5min。如救助艇

兼作救生艇,应能迅速回收载有救生艇属具及认可的至少 6 个额定乘员的救助艇。

5 救助艇登乘和回收装置应允许安全而有效地搬运担架病人。如果重型动索滑车构成危险,为了安全应设有供恶劣天气使用的回收环索。

第 18 条 抛绳设备

应配备 1 具符合规则 7.1 要求的抛绳设备。

第 19 条 应急训练与演习

1 本条适用于所有船舶。

2 熟悉安全装置与集合演习

2.1 每名被指派为具有应急职责的船员,应在开航前熟悉这些职责。

2.2 对于乘客在船上航行的计划时间超过 24h 的船舶,应在乘客登船后 24h 内召集乘客,并向乘客介绍救生衣的使用方法以及在应急情况下应采取的行动。

2.3 当有新的乘客登船时,应在开航前或开航后,立即召开一次乘客安全简要介绍会,介绍会应包括第 8.2 条和第 8.4 条所要求的应变须知并应以一种或几种易被乘客听懂的语言进行宣讲。宣讲应使用船上的有线广播或用其他等效的方式,至少使得在航行中尚未听到的乘客易于听到。如果集合是在开航后立即举行的,则简要介绍会也可被包括在上述 2.2 要求的集合演习之内。也可以使用资料卡、标贴或通过船上录像机显示的录像作为简要介绍会的补充,但其不可以替代宣讲。

3 演习

3.1 演习应尽可能按实际应急情况进行。

3.2 每位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。当船舶是首次投入营运、或经重大改建、或有新船员时,应在开航前举行这些演习。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等效的其他安排。

3.3 弃船演习

3.3.1 每次弃船演习应包括:

- .1 使用第 6.4.2 条所要求的报警系统,通过有线广播或其他通信系统将乘客和船员召集至集合地点,并确保他们知道弃船命令;
- .2 向集合地点报到,并准备执行应变部署表所述的任务;
- .3 查看乘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 1 艘救生艇;
- .6 起动并操作救生艇发动机;
- .7 操作降落救生筏所用的吊筏架;
- .8 模拟搜救几位被困于客舱中的乘客;及
- .9 介绍无线电救生设备的使用。

3.3.2 不同的救生艇应尽实际可行按本条 3.3.1.5 要求,在逐次演习中降放。

3.3.3 除本条 3.3.4 和 3.3.5 规定外,每艘救生艇应在弃船演习中每 3 个月至少有一次乘载被指派的操艇船员降落下水,并在水上进行操纵。

3.3.4 如自由降落降放不可行时,可允许将救生艇降放至水面,而不作自由降落降放,条件是救生艇每 6 个月至少有一次乘载被指派的操艇船员自由降落降放,并在水上进行操纵。然而在不可行的情况下,主管机关可将这个周期延长至 12 个月,但必须在不超过 6 个月的间隔期内安排一次类似的降落试验。

3.3.5 对于从事短程国际航行的船舶,如果由于港口泊位的安排及其运输方式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至少降落下水一次。

3.3.6 除救生艇兼用的救助艇外,其他救助艇均应在合理和可行的范围内,每个月乘载指定的船员降落下水并在水上进行操纵。在任何情况下,应至少每 3 个月按此要求进行一次。

3.3.7 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时,由于涉及危险,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。^①

3.3.8 如船上配备海上撤离系统,演习应包括:在实际布放这一系统前对该系统布放所要求的演练程序达到能立即使用的程度。这方面的演习应使用第 35.4 条要求的船上培训设按正规教程予以增加。此外,每一系统的成员应尽可能地通过参加在船上或岸上类似系统在水中的全面布放而得到进一步的训练,这样的间隔期应不超过 2 年,但无论如何不得超过 3 年。此种训练可同第 20.8.2 条要求的布放结合起来进行。

3.3.9 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。

3.4 消防演习

3.4.1 在制定消防演习计划时,对根据船型和货物而实际可能发生的各种紧急情况,应给予充分考虑。

3.4.2 每次消防演习应包括:

- .1 向集合站报到,并作好准备执行第 8.3 条要求的应变部署表中规定任务;
- .2 起动消防泵,要求至少射出两股水柱,以表明该系统是处于正常的工作状况;
- .3 检查消防员的装备和其他人员的救助设备;
- .4 检查有关的通信设备;
- .5 检查水密门、防火门和防火闸的工作情况;
- .6 检查供随后弃船的必要装置。

3.4.3 演习中使用过的设备应立即放回原处并恢复到完好的操作状况;演习中发现的任何故障和缺陷,应尽快予以消除。

4 船上训练与授课

4.1 船员上船后,应尽快在不迟于 2 个星期内,对其进行有关使用包括救生艇筏属具在内的船上救生设备和船上消防设备的船上训练。但是,如果船员是定期安排轮派上船,则这种训练在不迟于船员第一次上船后 2 个星期内进行。应讲授船舶消防设备和救生设备的使用法,以及海上救生的课程,其间隔与演习间隔相同。每次授课可以包括船舶救生设备和消防设备的各个不同部分,但在任何 2 个月的授课期内应包括该船的全部救生和消防设备。

4.2 每位船员均应听课,课程应包括但不必局限于:

- .1 船舶气胀式救生筏的操作与使用;
- .2 低温保护问题,体温过低的急救护理和其他合适的急救方法;
- .3 在恶劣气候和恶劣海况中使用该船舶救生设备所必需的专门课程;和

^① 参见由本组织通过的 A.624(15)决议《关于在前进航行中船舶的救生艇和救助艇降落下水的训练指南》。

4 消防设备的操作与使用。

4.3 在每艘装有吊架降落救生筏的船上,应在不超过 4 个月的间隔时间内举行一次此项设备用法的船上训练。凡可行时,此项训练应包括救生筏的充气与下降。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,并应明显地标出专用救生筏标志。

5 记录

举行集合的日期、弃船演习和消防演习的详细情况、其他救生设备演习以及船上训练均应记载于主管机关可能规定的航海日志内。如果在指定时间内未举行全部集合、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 20 条 使用准备状态、维护保养与检查

1 本条适用于所有船舶。1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶,应在可行范围内符合本条 3 和 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,所有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 36 条要求的救生设备船上维护保养须知,并应相应地进行维护保养。

3.2 主管机关可以接受用包括第 36 条要求的船上计划维护保养表来替代本条 3.1 所要求的须知。

4 吊艇索的保养

4.1 降落所用的吊艇索的两索端应相互调头,间隔不超过 30 个月,且由于吊艇索变质而需要换新时,或在不超过 5 年的间隔期中(取其较早者),应予换新。

4.2 主管机关可接收上述 4.1 要求的“两端调头”替代方法,即定期检查吊艇索,任何时候由于变质而需要换新时或在不超过 4 年的间隔期内(取其较早者),予以换新。

5 备件与修理设备

救生设备及其易损或易耗而需要定期更换的部件,应配有备件与修理设备。

6 每周检查

每周应进行下列试验和检查:

- 1 所有救生艇筏、救助艇及降落设备应进行目视检查,以确保其立即可用;
- 2 只要环境温度在启动和运转发动机所要求的最低温度以上,所有救生艇和救助艇的发动机应进行运转试验,总时间不少于 3min。在这段时间内,必须证实齿轮箱和齿轮箱传动系统运行正常。如果装在救助艇上的舷外发动机由于其特殊性在螺旋桨没有浸没的情况下不允许运转 3min,则其运转应按制造商的手册规定的时间进行。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;和
- 3 通用应急报警系统应进行试验。

7 月度检查

应使用第 36.1 条所要求的检查表每月检查救生设备,包括救生艇属具,以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、海上撤离系统与充气式救助艇的检修

8.1 每只气胀式救生筏,每件气胀式救生衣和海上撤离系统应予以检修:

- 1 间隔期不超过 12 个月,如不切实际,主管机关可展期到 17 个月;和

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

8.2 海上撤离系统的轮换布放

除了或连同上述 8.1 所要求的海上撤离系统检修间隔期以外,每一海上撤离系统还应以主管机关同意的间隔期在船上轮换布放,条件是每一系统每 6 年应至少布放 1 次。

8.3 主管机关对按照第 4 条认可的新颖气胀式救生筏装置,可根据以下条件允许检修期限展期:

8.3.1 在检修间隔期展期内,按所要求的试验程序,已证实新颖气胀式救生筏装置保持同一标准。

8.3.2 救生筏系统应由持证人员按 8.1.1 的要求在船上进行检查。

8.3.3 不超过 5 年间隔期的检修应按本组织的建议案进行。^②

8.4 充气式救助艇的所有维修保养应按制造商的说明书要求进行,应急修理可在船上进行,但是永久性修理应在经认可的检修站进行。

8.5 主管机关如按 8.3 要求允许救生筏检修间隔期展期,则应根据公约第 1/5(b)条将此事通知本组织。

9 静水压力释放器的定期检修

静水压力释放器,除可自行调换的静水压力释放器外,应予以检修:

.1 间隔期不超过 12 个月,如不切实际,主管机关可展期到 17 个月;^③ 和

.2 在检修站进行检修,该检修站应是胜任检修该装置的,备有正规检修设施,并仅雇用受过正规训练的人员。

10 存放位置的标记

救生设备的容器、支架、搁架及其他类似存放装置的位置,应按本组织的建议案^④ 用符号加以标记,表明该位置存放的设备及用途。如这个位置存放有一个以上的设备,则应表明其数量。

11 降落设备与承载释放装置的定期检修

11.1 降落设备:

.1 应按第 36 条要求的船上维修说明书,在建议的间隔期内进行维修;

.2 应在不超过 5 年间隔期内进行彻底检查;

.3 在 .2 要求的检查完成后,应按规则 6.1.2.5.2 进行绞车制动器的动力试验。

11.2 救生艇承载释放装置:

.1 应按第 36 条要求的船上维修说明书,在建议的间隔期内进行维修;

.2 应在第 1/7 条和第 1/8 条要求的检验期间,由经过适当培训且熟悉该系统的人员进行彻底的检查和测试;和

.3 释放装置检修后,应进行操作试验,其负荷应取艇满载乘员和设备总质量时的 1.1 倍。这类检修和试验应至少 5 年进行一次。^⑤

^① 参见本组织通过的 A.761(18)决议《气胀式救生筏检修站认可条件建议案》。

^② 参见本组织通过的 A.761(18)决议《气胀式救生筏检修站认可条件建议案》。

^③ 参见海安会通函 MSC/Circ.955《检验和发证协调系统(HSSC)救生设备和无线电通信设备的检修》。

^④ 参见本组织通过的 A.760(18)决议《与救生设备和装置有关的符号》。

^⑤ 参见本组织通过的 A.689(17)决议《救生设备试验建议案》。对 1999 年 7 月 1 日或以后安装船上的救生设备,参见海安会通过的 MSC.81(70)决议《修订的救生设备试验建议案》。

第 II 节 客船(附加要求)

第 21 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 符合规则 4.5 或 4.6 要求的部分封闭或全封闭救生艇,其在每舷的总容量应能容纳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,条件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。气胀式或刚性救生筏应符合规则 4.2 或 4.3 的要求,而且应使用等量分布在船舶每舷的降落设备;和
- .2 此外,符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏的总容量应至少能容纳船上人员总数的 25%。这些救生筏应使用每舷至少 1 台降落设备,该设备可以是按本条 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。但是,这些救生筏的存放不必符合第 13.5 条的要求。

1.2 从事短程国际航行且符合第 II-1/6.5 条规定的特种分舱标准的客船应配备:

- .1 符合规则 4.5 或 4.6 要求的部分封闭或全封闭救生艇,其总容量应至少能容纳船上人员总数的 30%。救生艇应尽可能等量分布在船舶各舷。此外,符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏的总容量,连同救生艇的总容量,应能容纳船上人员总数。这些救生筏应使用等量分布在船舶每舷的降落设备;和
- .2 此外,符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏,其总容量应至少能容纳船上人员总数的 25%。这些救生筏应使用每舷至少 1 台降落设备,该设备可以是按本条 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。但是,这些救生筏的存放不必符合第 13.5 条的要求。

1.3 从事短程国际航行而不符合第 II-1/6.5 条要求的特种分舱标准的客船,应按本条 1.1 要求配备救生艇筏。

1.4 为船上人员总数弃船所需配备的所有救生艇筏,应能在发出弃船信号后 30min 内,载足全部乘员及属具后降落水面。

1.5 为代替满足本条 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,可符合下列要求:

- .1 船舶每舷配备符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏,其总容量应能容纳船上人员总数;
- .2 除非本条 1.5.1 所要求的救生筏是存放在一个能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方,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 2.2 所要求的救助艇也是符合规则 4.5 或 4.6 要求的部分封闭或全封闭救生艇,则可计入本条 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%;和
- .4 在任何一艘救生艇筏掉失或不能使用时,每舷可供使用的救生艇筏,包括存放在一个能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方的救生艇筏,应能足够容纳船上的人员总数。

1.6 符合规则6.2要求的一个或几个海上撤离系统可用来替代本条1.1.1或1.2.1要求的救生筏和降落设备的等效容量。

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 艘符合规则 5.1 要求的救助艇。

2.2 500 总吨以下的客船应至少配备 1 艘符合规则 5.1 要求的救助艇。

2.3 如救生艇也符合对救助艇的要求,则可以接受此救生艇作为救助艇。

3 救生筏的集结

3.1 配备于客船上的救生艇和救助艇的数量应能足以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 配备于从事短程国际航行而且符合第 II-1/6.5 条规定的特种分舱标准的客船上的救生艇及救助艇的数量应能足以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 22 条 个人救生设备

1 救生圈

1.1 客船应配备符合第 7.1 条和规则 2.1 要求的救生圈,其数量应不少于下表规定:

船 长 (m)	最 少 救 生 圈 数(只)
60 以下	8
60 至 120 以下	12
120 至 180 以下	18
180 至 240 以下	24
240 及以上	30

1.2 尽管有第 7.1.3 条的要求,长度为 60m 以下的客船仍应配备不少于 6 只带有自亮灯的救生圈。

2 救生衣

2.1 除第 7.2 条要求的救生衣外,每艘客船还应配备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站显而易见的地方。

2.2 如果乘客的救生衣存放在远离公共处所与集合站之间直接脱险通道的特等舱内,则按第 7.2.2 条要求的这些乘客的附加救生衣应存放在公共处所、集合站或这二者之间的直接脱险通道上。这些救生衣的存放应使其分布和乘客穿着不妨碍有秩序地向集合站和救生艇筏登乘站移动。

3 救生衣灯

3.1 在所有客船上,每件救生衣应配备一盏符合规则 2.2.3 要求的灯。

3.2 对 1998 年 7 月 1 日以前配备在客船上的,且不完全符合规则 2.2.3 要求的灯,主管机关可予接受其使用至正常替换时或至 2002 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时,取其较早者。

4 救生服和保温用具

4.1 所有客船上每艘救生艇应配备至少 3 件符合规则 2.3 要求的救生服,此外,还应为救生艇中没有配备救生服的每个人配备符合规则 2.5 要求的保温用具。在下列情况下,不必配备这些救生服和保温用具:

- .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时。

4.2 本条 4.1.1 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规则 4.5 或 4.6 要求的部分封闭或全封闭救生艇。

第 23 条 救生艇筏与救助艇的登乘布置

1 在客船上,救生艇筏登乘布置应设计为:

- .1 所有救生艇从存放处或者从登乘甲板直接登乘并降落,但不是从两处登乘并降落;和
- .2 吊筏架降落救生筏从存放处紧邻的位置登乘并降落,或从在降落前转移至按第 13.5 条要求的位置登乘并降落。

2 救助艇的布置应使救助艇可在其指定船员载足的情况下,能够从存放处直接登乘并降落。不论本条 1.1 如何要求,如救助艇兼作救生艇,并且其他救生艇均为从登乘甲板登乘及降落,则其布置应使救助艇也能从登乘甲板登乘并降落。

第 24 条 救生艇筏的存放

客船上救生艇筏的存放高度应考虑到第 13.1.2 条要求,第 II-2/28 条脱险通道的规定,船舶的尺度,以及在拟定营运的海区可能遇到的气象状况。对吊架降落的救生艇筏,其在登乘位置的吊架顶部至最轻载航行水线之间的高度应尽可能不超过 15m。

第 25 条 集合站

除符合第 11 条要求外,每艘客船应设有乘客集合站,其应:

- .1 设在登乘站附近,并可使乘客易于到达登乘站,除非其与登乘站设在同一处;
- .2 有集结和指挥乘客用的宽敞场地,每位乘客所占面积至少为 0.35m²。

第 26 条 客滚船的附加要求

1 本条适用于所有客滚船:

- .1 1998 年 7 月 1 日或以后建造的客滚船应符合本条 2.3、2.4、3.1、3.2、3.3、4 和 5 的要求;
- .2 1986 年 7 月 1 日或以后但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的客滚船,应在不迟于 1998 年 7 月 1 日后的第一次定期检验时符合本条 5 的要求,并在不迟于 2000 年 7 月 1 日后的第一次定期检验时符合本条 2.3、2.4、3 和 4 的要求;和

- .3 1986年7月1日以前建造的客滚船,应在不迟于1998年7月1日后的第一次定期检验时符合本条5的要求,并在不迟于2000年7月1日后的第一次定期检验时符合本条2.1、2.2、2.3、2.4、3和4的要求。

2 救生筏

2.1 客滚船的救生筏应使用符合规则6.2要求的海上撤离系统或符合规则6.1.5要求的降落设备,并应均等地分布在船舶两侧。

2.2 客滚船的每只救生筏应配备符合第13.4条要求的自浮式存放装置。

2.3 客滚船的每只救生筏应设置符合规则4.2.4.1或4.3.4.1要求(视何者适合)的登筏踏板。

2.4 客滚船的每只救生筏应为自行扶正的或为带顶篷两面可用的救生筏,其在海上应是稳定的,不论哪一面朝上,都能安全操作。或者,船上除了配备正常额定乘员的救生筏之外,还应配备自行扶正救生筏或带顶篷两面可用的救生筏,其总容量至少为未计入救生艇乘员的50%。该附加的救生筏容量应根据船上总人数与救生艇乘员数之间的差值来决定。每只这样的救生筏应在考虑了本组织通过的建议书^①后,经主管机关批准。

3 快速救助艇

3.1 客滚船上的救助艇中应至少有一艘为快速救助艇,该救助艇应在考虑了本组织通过的建议书^①后,经主管机关批准。

3.2 每艘快速救助艇应使用经主管机关批准的适当的降落设备。主管机关在批准该降落设备时,应考虑到该设备在恶劣的气象条件下能使快速救助艇降落和收回,同时也应考虑到本组织所通过的建议书^①。

3.3 每艘快速救助艇应至少有2名船员经过有关船员培训、发证和值班规则(STCW规则)和本组织通过的建议书^②所有方面的培训和正规操作,包括救助的各个方面,降放,操纵,各种状况下操作以及倾覆后的扶正。

3.4 当1997年7月1日以前建造的客滚船,其布置或尺度不能安装按本条3.1要求的快速救助艇时,则可以安装快速救助艇以替代现有作为救助艇的救生艇,或替代1986年7月1日以前建造的船舶在应急情况时使用的艇,但应满足下列条件:

- .1 设置的快速救助艇使用符合本条3.2规定的降落设备;
- .2 上述代替所掉失的救生艇筏容量由安装救生筏来补偿,这些救生筏能至少容纳被替代的救生艇所能容纳的等量的人数;和
- .3 这些救生筏使用现有的降落设备或海上撤离系统。

4 救助方式^③

4.1 每艘客滚船应配置有效的设施能从水中迅速救回幸存者并把他们从救助装置或救生艇筏转移到船上。

4.2 转移幸存者到船上的方式可以是海上撤离系统的一部分,或是为救助目的而设计的系统的一部分。

4.3 如海上撤离系统的滑板是准备用来提供转移幸存者到船上甲板的方式,则该滑板

^① 参见 MSC/Circ.809 通函《关于客滚船上带顶篷两面可用救生筏,自动扶正救生筏和快速救助艇,包括试验的建议案》。

^② 参见本组织通过的 A.771(18)决议《快速救助艇船员培训要求建议书》和(STCW)规则的第 A-VI/2 节,表 A-VI/2-2《快速救助艇最低适任标准的要求》。

^③ 参见 MSC/Circ.810 通函《关于客滚船救助方式的建议书》。

应配备扶手或梯子,以便于沿滑板向上爬。

5 救生衣

5.1 尽管有第 7.2 和 22.2 条的要求,仍应有足够数量的救生衣存放在集合站附近,这样乘客不必回到自己的舱室去取救生衣。

5.2 客滚船上每件救生衣应设有 1 盏符合规则 2.2.3 要求的救生衣灯。

第 27 条 乘客资料

1 客船上所有人员,在开航前应予以点数。

2 应急状态下需要特殊照顾或需要帮助的人员细节,在开航之前,应进行记录并通知船长。

3 此外,为了搜索和救助目的,不迟于 1999 年 1 月 1 日,应对船上所有人员的姓名和性别,分为成人、儿童和婴儿记录在册。

4 上述 1、2 和 3 所要求的资料应保留在岸上,需要时应很容易获取,以供搜救之用。

5 如果客船预定的航线使得按上述 3 的要求进行这类记录不可行时,主管机关可对这些客船免除此项要求。

第 28 条 直升飞机降落和搭乘区域

1 所有客滚船应设有一个直升飞机搭乘区域,并在考虑了本组织通过的建议案^①后,应经主管机关批准。

2 1999 年 7 月 1 日或以后建造的,船长为 130m 及以上的客滚船^②,应设有一个直升飞机降落区域,并在考虑了本组织通过的建议案^③后,应经主管机关批准。

第 29 条 客船船长决策支持系统

1 本条适用于所有客船。1997 年 7 月 1 日以前建造的客船应在不迟于 1999 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时符合本条要求。

2 所有客船,应在驾驶室设有一个处理应急情况的决策支持系统。

3 该支持系统应至少由 1 个或几个印刷的应急计划^④构成,所有可预计的应急状况均应在应急计划中标明,包括但不限于下列主要的紧急情况:

- .1 火灾;
- .2 船舶破损;
- .3 污染;
- .4 威胁到船舶、乘客和船员安全的非法行为;
- .5 人员事故;

^① 参见《国际航空和航海搜救手册》(IAMSAR 手册)。

^② 参见 MSC/Circ.907 通函《SOLAS 公约第 III/28.2 条有关非客滚船直升飞机降落区域的应用》,以及 MSC.91(72)决议,该决议预期于 2002 年 1 月 1 日生效。

^③ 参见 MSC/Circ.895 通函《关于客滚船直升飞机降落区域的建议案》。

^④ 参见本组织通过的 A.852(20)决议《船上紧急情况应急计划整体系统构成指南》。

- .6 与货物相关的事故;和
- .7 对其他船舶的应急援助。

4 应急计划中所建立的应急程序,应向船长提供用来处理各种组合应急状况下的决策支持方案。

5 应急计划应有统一的格式并易于使用。如可行,计算客船航行稳性的实际装载状态应用于破损控制。

6 除印刷的应急计划外,主管机关也可接受在驾驶室使用以计算机为基础的决策支持系统,该系统能提供应急计划中包括的所有信息、程序、检查清单等等,也能针对可预计的紧急情况提出拟采取的建议措施的清单。

第 30 条 演 习

1 本条适用于所有客船。

2 客船每周应举行一次弃船演习和消防演习。全体船员不必都参与每次演习,但每个船员均必须按第 19.3.2 条要求每月参加一次弃船和消防演习。应竭力鼓励乘客参与这些演习。

第 III 节 货 船(附加要求)

第 31 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 1 艘或多艘符合规则 4.6 要求的全封闭救生艇,其总容量应能容纳船上人员总数;和
- .2 另有符合规则 4.2 或 4.3 要求的 1 只或多只气胀式或刚性救生筏,其存放在一个能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方,并且其总容量能容纳船上人员总数。如果上述救生筏不是存放在能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方,则每舷可用的总容量应能足以容纳船上人员总数。

1.2 为代替满足本条 1.1 的要求,货船可配备:

- .1 1 艘或多艘符合规则 4.7 要求的能在船尾自由降落的救生艇,其总容量应能容纳船上人员总数;和
- .2 另有船舶每舷 1 只或多只符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏,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设备。

1.3 为代替满足本条 1.1 或 1.2 的要求,除油船、化学品液货船和气体运输船外的长度为 85m 以下的货船可符合下列要求:

- .1 船舶每舷配备 1 只或多只符合规则 4.2 或 4.3 要求的气胀式或刚性救生筏,其总容量应能容纳船上人员总数;
- .2 除非本条 1.3.1 要求的救生筏是存放在一个能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方,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 2 所要求的救助艇也是符合规则 4.6 要求的全封闭救生艇,则可计入本条 1.3.1 所要求的总容量,但船舶任何一舷可用的总容量至少是船上人员总数的 150%;和
- .4 在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,包括存放在一个能在单一开敞甲板平面上方便地作舷对舷转移的地方的救生艇筏,应能足够容纳船上的人员总数。

1.4 凡从船首最前端或船尾最末端至最近的救生艇筏存放地点之间的水平距离超过 100m 的货船,除配备本条 1.1.2 和 1.2.2 要求的救生筏外,还应配备 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 1 只尽量靠后放置。该救生筏可按能用人力脱开的方式系牢,并不必用认可的降落设备降落类型。

1.5 除第 16.1.1 条所指的救生艇筏外,为船上人员总数弃船所需配备的所有救生艇筏,应能在发出弃船信号后 10min 内,载足全部人员及属具后降落水面。

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,应配备规则 4.8 要求的有自备空气补给系统的救生艇,以替代符合规则 4.6 要求的全封闭救生艇。

1.7 运载闪点不超过 60℃(闭杯试验)货物的油船、化学品液货船和气体运输船应配备符合规则 4.9 要求的耐火救生艇,以替代符合规则 4.6 要求的全封闭救生艇。

2 救助艇

货船应至少配备 1 艘符合规则 5.1 要求的救助艇。如救生艇也符合对救助艇的要求,则可以接受此救生艇作为救助艇。

3 所有 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船,除其救生艇外,还应配备:

- .1 1 只或多只能在船舶任一舷降落的救生筏,其总容量应能容纳船上人员总数。该救生筏应设有能与下沉中船舶自动脱开的系牢救生筏的绑扎方法或等效设施;和
- .2 如从船首最前端或船尾最末端至最近的救生艇筏存放地点之间的水平距离超过 100m,除配备本条 3.1 要求的救生筏外,还应配备 1 只救生筏,在合理和可行的范围内,尽量靠前或靠后放置,或 1 只尽量靠前,另 1 只尽量靠后。不论本条 3.1 如何要求,该救生筏可按能用人力脱开的方式系牢。

第 32 条 个人救生设备

1 救生圈

1.1 货船应配备符合第 7.1 条和规则 2.1 要求的救生圈,其数量应不少于下表规定:

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

^① 参见海安会通过的 MSC.4(48)决议,并经修正的《国际散装运输危险化学品船舶建造与设备规则》(IBC 规则)第 17 章,以及 MSC.5(48)决议,并经修正的《国际散装运输液化气体船舶建造与设备规则》(IGC 规则)第 19 章中紧急脱险需加呼吸保护的货品。

1.2 第 7.1.3 条要求的配在液货船上的救生圈用自亮灯,应是电池型。

2 救生衣灯

2.1 本款适用于所有货船。

2.2 货船上每件救生衣应配备 1 盏符合规则 2.2.3 要求的灯。

2.3 对 1998 年 7 月 1 日以前配备在货船上的,且不完全符合规则 2.2.3 要求的灯,主管机关可予接受其使用至正常替换时,或至 2001 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时,取其较早者。

3 救生服和保温用具

3.1 本款适用于所有货船。

3.2 货船上每艘救生艇应配备至少 3 件符合规则 2.3 要求的救生服,或者,如主管机关认为必需和可行时,为船上每人配备 1 件符合规则 2.3 要求的救生服;但是,船舶除应配备规则 4.1.5.1.24,4.4.8.31 和 5.1.2.2.13 要求的保温用具外,还应为船上未配有救生服的人员配备符合规则 2.5 要求的保温用具。如该船符合下列要求,则不必要求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降落的全封闭救生艇,其总容量能容纳船上人员总数,并且是能从存放地点直接登乘和降落的救生艇,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时。

3.3 符合第 31.1.3 条要求的货船,应为船上每个人配备符合规则 2.3 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等效认可设备的救生筏,且为不需先进入水中再登筏者;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时。

3.4 可用本条所要求的救生服来满足第 7.3 条的要求。

3.5 1986 年 7 月 1 日以前建造的货船上配备的本条 3.2.1 和 3.2.2 所指的全封闭救生艇,不必符合规则 4.6 的要求。

第 33 条 救生艇筏的登乘与降落布置

1 货船救生艇筏的登乘布置应设计为,救生艇可从存放位置直接登乘和降落,吊架降落救生筏可从其存放的紧邻位置或按第 13.5 条的要求将救生筏于降放前移至的位置登乘和降落。

2 20,000 总吨及以上的货船,其救生艇应能在该船于平静水域前进速度达 5kn 时降落,必要时可利用艇首缆。

第 IV 节 救生设备和装置的要求

第 34 条

所有救生设备和装置均应符合规则的适用要求。

第 V 节 其 他

第 35 条 训练手册和船上训练用设备

- 1 本条适用于所有船舶。
- 2 每一船员餐厅和娱乐室,或每一船员舱室内均应配备 1 册符合本条 3 要求的训练手册。
- 3 可分成若干分册的训练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,应用易懂措词进行编写,如有可能,应加以图解说明。这些资料的任何部分都可以用视听辅助教材形式来代替。下列各项应予详细解释:
 - .1 救生衣,救生服和抗暴露服的穿着法(如适用);
 - .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,包括(如适用时)海上撤离系统的使用;
 - .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(如适用);
 - .7 降落区域的照明;
 - .8 所有救生属具的用法;
 - .9 所有探测装备的用法;
 - .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,包括存放和系固;
 - .14 暴露的危险和穿用保暖衣服的必要性的;
 - .15 为救生使用的救生艇筏设备的最佳方法;
 - .16 拯救的方法,包括直升飞机救助装置(吊绳、吊篮、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措施;
 - .18 救生设备应急修理须知。
- 4 配有海上撤离系统的每艘船舶应设置使用该系统的船上训练辅助设备。

第 36 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,如有可能应加以图解说明,并且如适用,每种设备应包括下列各项:

- .1 进行第 20.7 条要求的检查时所用的检查清单;
- .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;和
- .7 检查和维护保养记录簿。

第 37 条 应变部署表与应变须知

1 应变部署表应写明规则 7.2 规定的通用紧急报警信号和有线广播系统的细则,并规定发出警报时船员和乘客应采取的行动。应变部署表还应写明弃船命令将如何发出。

2 每艘客船应具有寻找并救出困在客舱内乘客的适当的程序。

3 应变部署表应写明分派给不同船员的任务,包括:

- .1 船上水密门、防火门、阀、泄水孔、舷窗、天窗、装货舷门和其他类似开口的关闭;
- .2 救生艇筏和其他救生设备的配备;
- .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 集合乘客;
- .6 通信设备的用法;
- .7 指定处理火灾的消防队的人员配备;和
- .8 指定的有关使用消防设备及装置方面的专门任务。

4 应变部署表应规定指定的驾驶员负责保证维护救生和消防设备,使其处于完好状态,并立即可用。

5 应变部署表应指明关键人员受伤后的替换者,要考虑不同的紧急情况要求不同的行动。

6 应变部署表应指明在紧急情况时,指定给船员的与乘客有关的各项任务。这些任务应包括:

- .1 向乘客告警;
- .2 查看乘客是否适当地穿好衣服,以及是否正确地穿好救生衣;
- .3 召集乘客于各集合地点;
- .4 维持通道及梯道上的秩序,并大体上控制乘客的动向;和
- .5 保证把毛毯送到救生艇筏上。

7 应变部署表应在船舶出航前制定。在应变部署表制定后,如船员有所变动而必需更改应变部署表时,船长应修订该表,或制定新表。

8 客船上使用的应变部署表的格式应该经认可。