

载重线核定规则

附则一载重线核定规则

第一章 总则

本规则假定货物的性质和装载、压载等是处于保证船舶有足够稳性，并避免过度的结构应力。

如果有稳性或分舱的国际要求时，本规则也假定已经符合这些要求。

第一条 船体强度

主管机关应查明在新核定干舷的吃水时，其相应船体一般结构强度是足够的。按照主管机关所承认的船级社的要求所建造和维修的船舶，可以认为具有足够的强度。

第二条 适用范围

1. 机动船舶或港驳、运输驳船或其他非机动船舶，应根据本规则所列第一条至第四十条各项规定来勘定干舷。

2. 运载木材甲板货的船舶，除按本条第一款规定的干舷外，尚应根据本附则第四十一条至第四十五条规定来勘定木材干舷。

3. 对设计用帆的船舶，不论是作为惟一的推进方式或作为辅助推进方式，以及拖轮都应根据本附则所列第一条至第四十条各项规定来勘定干舷。上述附加干舷应符合主管机关的规定。

4. 木质或混合结构船舶，或经主管机关批准采用其他材料建造的船舶，或由于其结构特点以致不合理和不适用本附则各项规定时，应另按主管机关的决定来勘定干舷。

5. 本附则所列第十条至第二十六条规定适用于核定最小干舷的每艘船舶。对于具有富裕干舷的船舶，在主管机关确信该船具备安全的条件下，上述要求可以放宽。

第三条 本附则中所用各项名词的定义

1. 长度。长度(L)是指量自龙骨板上边的最小型深 85%处水线总长的 96%，或沿该水线从首柱前边至舵杆中心的长度，取大者。船舶设计为倾斜龙骨时，其计量长度的水线应和设计水线平行。

2. 垂线。首尾垂线应取自长度(L)的前后两端。首垂线应与在计量长度的水线上的首柱前边线相重合。

3. 船中。船中是长度(L)的中点。

4. 宽度。除有明文规定外，宽度(B)是船舶的最大宽度，对金属船壳的船舶是在船中处量至两舷肋骨型线，其他材料的船舶在船中处量至两舷船壳的外表面。

5. 型深

(1) 型深是从龙骨板上边量至干舷甲板船侧处横梁上边的垂直距离。对木质和混合结构船舶的垂直距离则是从龙骨槽口的下边量起。如船中剖面下部的形状是凹形，或装有加厚的龙骨翼板时，此垂直距离是从船底的平坦部分向内延伸线与龙骨侧边相交之点量起。

(2) 有圆弧型舷缘的船舶。型深应量到甲板型线与船壳旁板型线的交点，即当作

舷缘为方角设计那样。

(3) 如干舷甲板为阶梯形且此甲板的升高部分延伸到超过决定型深的那一点时，型深应量到较低部分甲板与升高部分相平行的延伸虚线。

6. 计算型深(D)

(1) 计算型深(D)是船中处型深加干舷甲板边板的厚度，或加 $\frac{T(L-S)}{L}$ ，当露天干舷甲板设有敷料时，

式中：T——甲板开口以外的露天甲板的敷料平均厚度；

S——本条第10款(4)项中所规定的上层建筑的总长度。

(2) 对于圆弧形舷缘半径大于宽度(B)的4%或上部舷侧为特殊形状的船舶，其计算型深取自一中央截面的计算型深，此截面两舷上侧垂直并具有同样的梁拱，以及上部截面面积等于实际的中央截面的上部截面面积。

7. 方形系数。方形系数(Cb)由下式确定：

$$C_b = \frac{\nabla}{L \cdot B \cdot d_1};$$

式中：—— ∇ 对金属船壳的船舶是船舶的型排水体积，不包括尾轴毂；

对其他材料船壳的船舶是量到船壳外表面的排水体积，两者均取在 d_1 处的型吃水；

d_1 ——最小型深的85%。

8. 干舷。勘定的干舷是在船中处从甲板线的上边缘向下量到有关载重线的上边缘的垂直距离。

9. 干舷甲板。干舷甲板通常是最高一层露天全通甲板，其上所有的露天开口设有永久性的封闭装置，其下在船侧的所有开口设有永久性的水密封闭装置。对具有不连续的干舷甲板的船舶，该露天甲板的最低线及其平行于该甲板升高部分的连续线取为干舷甲板。按船来选择经主管机关批准，较低的一层甲板也可以选作干舷甲板，但该甲板至少沿机舱和其前后尖舱舱壁之间是全通的和永久性的甲板并且是连续横贯船体。当比较低一层甲板是阶梯形时，则甲板的最低线及其平行于甲板较高部分的连续线取为干舷甲板。当一层较低的甲板被选定为干舷甲板时，干舷甲板以上的那部分船体就干舷的勘定和计算而言视作上层建筑。干舷是从这一层甲板计算。

10. 上层建筑

(1) 上层建筑是在干舷甲板上的甲板建筑物，从舷边跨到舷边或其侧壁板离船壳板向内不大于船宽(B)的4%。升高后甲板视为上层建筑。

(2) 封闭的上层建筑是一种具备下列设施的上层建筑：

① 结构坚固的封闭端壁；

② 此项端壁的出入开口(如有时)，设有符合规则第十二条要求的门；

③ 上层建筑侧壁或端壁的所有其他开口，设有有效的风雨密关闭装置。

桥楼或尾楼不应视为封闭的，除非当端壁开口关闭时，在这些上层建筑内的船员以其他办法能有效地、并随时可供使用的通道前往机舱和其他工作处所。

(3) 上层建筑的高度是在船侧从上层建筑甲板横梁顶到干舷甲板横梁顶的最小垂直高度。

(4) 上层建筑的长度(S)是指上层建筑位于长度(L)内部分的平均长度。

11. 平甲板船。平甲板船是指干舷甲板上没有上层建筑的船。

12. 风雨密。风雨密是指任何风浪情况下水都不得透入船内。

第四条 甲板线

甲板线系长为 300 毫米(12 吋)和宽为 25 毫米(1 吋)的一条水平线。甲板线应标志在船中处的每侧，其上边缘一般应经过干舷甲板上表面向外延伸与船体外表面之交点(如图 1 所示)，如果在干舷经过相应校正的情况下，甲板线也可以参照划在船上的某一固定点来定位。参考点的定位和干舷甲板的标定，在任何情况下均应在国际船舶载重线证书(1966)上标写清楚。

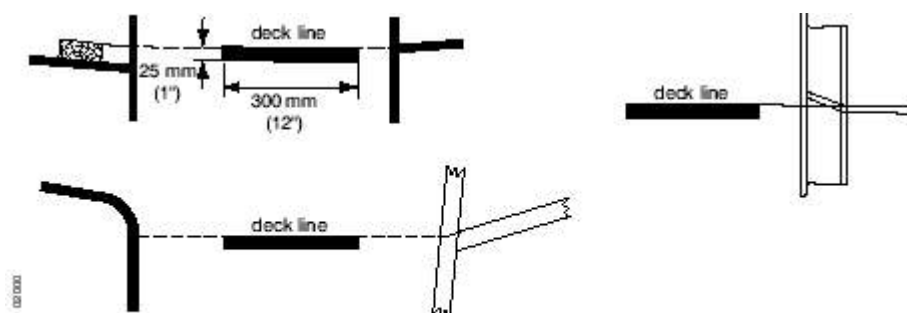


Figure 1 – Deck line

第五条 载重线标志

载重线标志应包括外径为 300 毫米(12 吋)和宽为 25 毫米(1 吋)的一标圈，标圈与长 450 毫米(18 吋)和宽为 25 毫米(1 吋)的一条水平线相交，水平线的上边缘通过标圈的中心。标圈的中心应图 2 载重线标志及诸线段用此标志位于船中处，从甲板线上边缘垂直向下量至标圈中心的距离等于所核定的夏季干舷(如图 2 所示)。

第六条 载重线标志所用的诸线段

1. 除另有明文规定外，根据本规则所核定载重线的诸线段，为长 230 毫米(9 吋)和宽 25 毫米(1 吋)的水平线段，这些线段与标在距标圈中心前方 540 毫米(21 吋)宽 25 毫米(1 吋)的垂线成直角，并位于该垂线的前方(如图 2 所示)。

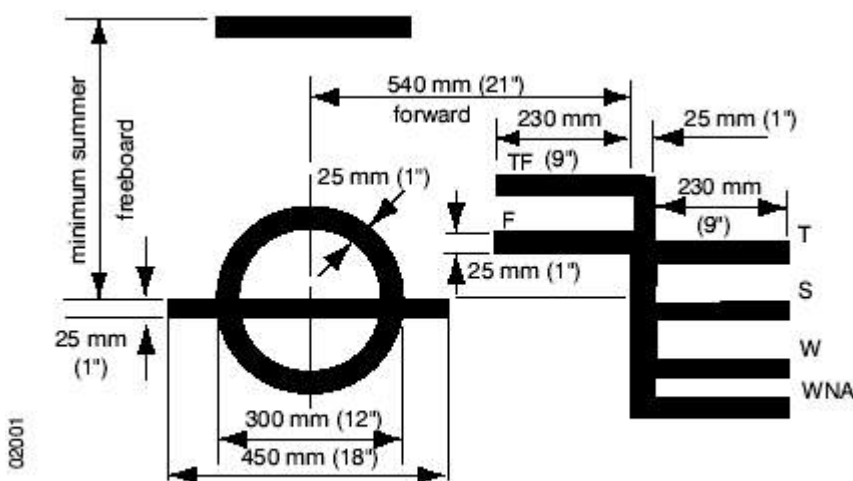


Figure 2 – Load Line Mark and lines to be used with this mark

2. 所用载重线如下：

(1) 夏季载重线是以通过标圈中心的线段的上边缘及标有 S 的线段表示。

(2) 冬季载重线是以标有 W 的线段的上边缘表示。

(3) 北大西洋冬季载重线是以标有 WNA 的线段的上边缘表示。

(4) 热带载重线是以标有 T 的线段的上边缘表示。

(5) 夏季淡水载重线是以标有 F 的线段的上边缘表示。夏季淡水载重线勘划在垂线的后方。夏季淡水载重线和夏季载重线之间的差数，也是对其他各载重线在淡水中装载的允许差额。

(6) 热带淡水载重线是以标有 TF 线段的上边缘表示，并勘划在垂线的后方。

3. 如根据本规则核定了木材干舷，则木材载重线应在通常载重线以外另行勘划。除另有明文规定外，这些线段应为长 230 毫米(9 吋)和宽 25 毫米(1 吋)的水平线，这些线段与勘划在距标圈中心后方 540 毫米(21 吋)宽 25 毫米(1 吋)的垂线成直角，并位于垂线的后方(如图 3 所示)。

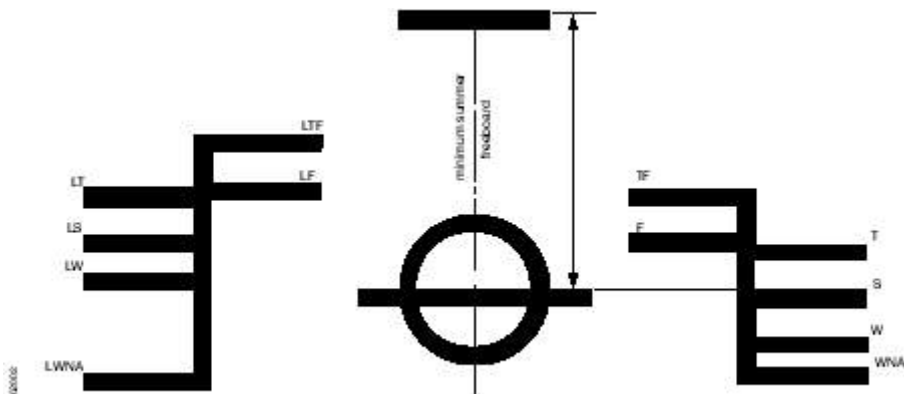


Figure 3 – Timber Load Line Mark and lines to be used with this mark

4. 所用木材载重线如下：

(1) 夏季木材载重线是以标有 LS 的线段的上边缘表示。

(2) 冬季木材载重线是以标有 LW 的线段的上边缘表示。

(3) 北大西洋冬季木材载重线是以标有 LWNA 的线段的上边缘表示。

(4) 热带木材载重线是以标有 LT 的线段的上边缘表示。

(5) 夏季淡水木材载重线是以标有 LF 的线段的上边缘表示，并勘划在垂线的前方。

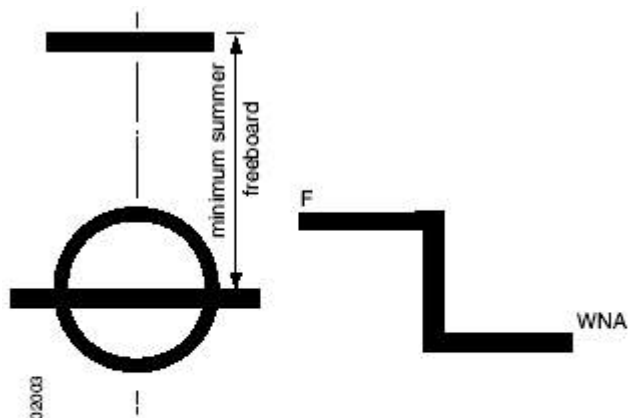
夏季淡水木材载重线和夏季木材载重线之间的差数，也是对其他各载重线在淡水中装载的允许差额。

(6) 热带淡水木材载重线是以标有 LTF 的线段的上边缘表示，并勘划在垂线的前方。

5. 如船舶的特殊性或船舶的业务性质或受航行的限制，不可能使用某些季节的载重线时，则这些载重线可不勘划。

6. 如对船舶所核定的干舷比最小干舷为大，因而其载重线是勘划在相当或低于根据本公约所核定最小干舷的最低季节性载重线位置时，则仅需勘划淡水载重线。

7. 对于帆船仅需勘划淡水载重线和冬季北大西洋载重线(如图 4 所示)。



**Figure 4 – Load Line Mark on sailing ships
and lines to be used with this mark**

8. 如在同一垂线上的冬季北大西洋与冬季载重线是完全一样的，则此载重线仅标 W。

9. 其他现行国际公约所需的附加载重线，可勘划在本条第 1 款规定的垂线后方并与垂线成直角。

第七条 核定载重线当局的标志

核定载重线当局的标志，可以表示在载重线标圈两侧并在通过标圈中心的水平线的上面或下面。此标志应由不多于与当局名称相一致的 4 个为首字母所组成，每个字母的高度约 115 毫米(4 吋)和宽度约 75 毫米(3 吋)。

第八条 勘划标志的细节

对标圈、线段和字母，当船舷为暗色底者，应漆成白色或黄色，当船舷为浅色底者，应漆成黑色。它们也应该是经主管机关认可，并勘划在船舷两侧的永久性标志。这些标志应能清晰可见，必要时应为此作出专门的安排。

第九条 标志的鉴定

在官员或验船师根据本公约第十三条的规定认定这些标志是正确地和永久地表示在船舷两侧以前，不应发给该船国际船舶载重线证书(1966)。

第二章 核定干舷的条件

第十条 供给船长的资料

1. 应提供给每艘新船的船长以足够的按批准格式填写的资料，使他能在装货或压载时避免船舶结构承受过分的应力，但对任何特殊长度、设计和船舶类别，主管机关认为不必要时，可以省略。

2. 每艘新船的船长尚未获得根据现行的国际海上人命安全公约规定的稳性资料

时，应向船长提供足够的按批准格式填写的资料，以使他在不同营运条件下作为船舶稳性的依据，并应将资料副本一份送主管机关。

第十一条 上层建筑端壁

封闭的上层建筑的露天端壁应结构坚固，并应得到主管机关认可。

第十二条 门

1. 封闭的上层建筑两端端壁上的所有出入口，应装设钢质或其他相当材料的门，永久地和牢固地装在端壁上，并应有加强筋加强，使整个结构与完整的端壁具有同等的强度，并在关闭时保持风雨密。保证这些风雨密的装置应包括衬垫和夹扣装置或其他相当的装置，并应永久装固于端壁或门上，同时这些门应在端壁两边都能进行操作。

2. 除了本规则另有规定外，封闭上层建筑两端壁上出入口的门槛高度，应高出甲板至少 380 毫米(15 吋)。

第十三条 舱口、升降口和通风筒的位置

本规则规定舱口、升降口和通风筒的两种位置，其定义如下：

“位置 1”——在开敞的干舷甲板上和后升高甲板上，以及位于从首垂线起船长的 1/4 以前的开敞上层建筑甲板上。

“位置 2”——在位于从首垂线起船长 1/4 以后的上层建筑甲板上。

第十四条 货舱口及其他舱口

1. 处于“位置 1”和“位置 2”的货舱口和其他舱口的结构及其保持风雨密的方法，应至少相当于本附则第十五条和第十六条的要求。

2. 对上层建筑甲板以上的各层甲板的开敞处所的舱口，其舱口围板和舱口盖，应符合主管机关的要求。

第十五条 采用活动舱盖关闭以及用舱盖布和封舱压条来保证风雨密的舱口 舱口围板

1. 以活动舱盖关闭以及用舱盖布和封舱压条来保证风雨密的舱口的围板应结构坚固，其在甲板上的最小高度应：

在“位置 1”时，为 600 毫米(23¹/₂吋)；

在“位置 2”时，为 450 毫米(17¹/₂吋)。

舱口盖

2. 舱口盖每一支承面的宽度应至少为 65 毫米(2¹/₂吋)。

3. 当舱口盖为木质、跨距不大于 1.5 米(4.9 呎)时，其加工后厚度应至少为 60 毫米(2³/₈吋)。

4. 如舱盖用软钢制成，其强度对“位置 1”的舱口，应以假定负荷不小于 1.75 吨/米²(358 磅/呎²)来计算，对“位置 2”的舱口，应以假定负荷不小于 1.30 吨/米²(266 磅/呎²)来计算，并且按此计算所得的最大应力与系数 4.25 的乘积，应不超过材料的极限强度的最低值。舱盖的设计应使在负荷情况下其挠度限制在不大于跨距的 0.0028 倍。

5. 在“位置 1”的舱口上,其假定负荷对长度 24 米(79 呎)的船舶,可以降低到 1 吨/米²(205 磅/呎²),但对长度 100 米(328 呎)的船舶,应不小于 1.75 吨/米²(358 磅/呎²)。在“位置 2”的舱口上,其相应负荷可以分别降低到 0.75 吨/米²(154 磅/呎²)和 1.30 吨/米²(266 磅/呎²)。在所有情况下,介于中间长度的船舶,其负荷数值应用内插法求得。

活动梁

6. 当支承舱口盖的活动梁为软钢制成时,其强度对“位置 1”的舱口,应以假定负荷不小于 1.75 吨/米²(358 磅/呎²)来计算,对“位置 2”的舱口,应以假定负荷不小于 1.30 吨/米²(266 磅/呎²)来计算,并且按此计算的最大应力与系数 5 的乘积,应不超过材料的极限强度的最低值。梁的设计应使在负荷情况下其挠度限制在不大于跨距的 0.0022 倍。对长度不超过 100 米(328 呎)的船舶,可按本条第 5 款的要求。

箱形舱口盖

7. 当采用代替活动梁和舱盖的箱形舱口盖是用软钢制成时,其强度应以本条第 4 款所规定的假定负荷来计算,并且按此计算的最大应力与系数 5 的乘积,应不超过材料极限强度的最低值。它的设计应使在负荷下其挠度限制在不大于 0.0022 倍跨距。制造盖顶的软钢板,在厚度方面应不小于加强筋间距的 1%或 6 毫米(0.24 吋),取其大者。对于长度不大于 100 米(328 呎)的船舶,可按本条第 5 款的要求。

8. 用软钢以外的其他材料制成的箱形舱盖,其强度和刚度,应相当于软钢制作者,并经主管机关认可。

舱口梁座或插座

9. 活动梁的梁座或插座应结构坚固,并应具有有效的装配和紧固活动梁的装置。如所使用的梁为滚动式时,其装置应能保证在舱口关闭后,保持梁的位置固定不动。

舱口楔耳

10. 舱口楔耳的安装应适合楔子的锥度。楔耳宽应至少 65 毫米(2½ 吋),其中心间距不大于 600 毫米(23½ 吋);沿舱口每侧或每端的楔耳距舱口的转角,应不大于 150 毫米(6 吋)。

舱口压条和楔子

11. 舱口压条和楔子应坚固并处于良好状态。楔子应用坚韧的木料或其他相当的材料。楔子倾斜度应不大于 1:6,且其尖头的厚度应不小于 13 毫米(½ 吋)。

舱口盖布

12. 在“位置 1”和“位置 2”的每一舱口,至少应备有两层良好的舱口盖布。舱口盖布应是防水的和有足够的强度。它们的材料应达到核准的标准重量和质量。

舱口盖的固定

13. 在“位置 1”和“位置 2”的所有舱口,应备有钢压条或其他相当的装置,以便在舱盖布封舱以后,能有效地独立地固定在舱口盖的各段。舱口盖的长度超过 1.5 米(4.9 呎)时,应至少用这样的两套紧固装置来固定。

第十六条 设有衬垫和夹扣装置的风雨密钢质舱盖或其他相当材料舱盖所封闭的舱口

舱口围板

1. 在“位置 1”和“位置 2”,设有衬垫和夹扣装置的风雨密钢质舱盖或其他相当材料舱盖的舱口围板,在甲板以上的高度应符合第十五条第 1 款规定。如果主管

机关认为在任何风浪条件下，并不影响船舶安全，则此围板高度可以减小或完全取消。如设有舱口围板，则它们的结构应坚固。

风雨密舱口盖

2. 如果风雨密舱口盖是软钢的，其强度对“位置 1”的舱口，应按假定负荷不小于 1.75 吨/米²(358 磅/呎²)来计算，对“位置 2”的舱口，应不小于 1.30 吨/米²(266 磅/呎²)，同时按上述计算的最大应力和系数 4.25 的乘积，应不超过材料的极限强度的最低值。对它的设计应使在负荷情况下其挠度限制在不大于跨距的 0.0028 倍。作为舱盖顶面的软钢板，其厚度不应小于加强筋间距的 1%或 6 毫米(0.24 吋)，取其大者。对于长度不大于 100 米(328 呎)的船舶，可按第十五条第 5 款规定。

3. 用软钢以外的其他材料制成的舱盖，其强度和刚度应相当于软钢制成者，并经主管机关认可。

保证风雨密的装置

4. 保证和维持风雨密的装置，应得到主管机关认可。这种装置应能保证在任何风浪情况下保持密闭，为此在初次检验时，应要求作密性试验，而在定期检验和年度检验时或在较短的间隔期内，也可要求试验。

第十七条 机舱开口

1. 在“位置 1”和“位置 2”的机舱开口应有适当的加强筋和用足够强度的钢质舱棚有效地围闭，如果舱棚没有其他建筑物防护，其强度要作特殊考虑。上述舱棚的出入口，应装设符合第十二条第 1 款要求的门，如在“位置 1”时，门槛应至少高出甲板 600 毫米(23 吋)，如在“位置 2”时，应高出甲板 380 毫米(15 吋)。在上述舱棚中的其他开口，应设有相当的罩盖，永久地附装在它的适当位置上。

2. 在干舷甲板或上层建筑甲板露天部分的任何机炉舱棚、烟囱或机舱通风筒的围板，应合理地切实可行地高出甲板。机炉舱棚开口，应装设钢质的或其他相当材料的坚固罩盖，永久地附装在它们的适当位置上，并能保证风雨密。

第十八条 干舷甲板和上层建筑甲板的各种开口

1. 在“位置 1”或“位置 2”，或在非封闭上层建筑内的人孔或平的小舱口，应用能达到水密的坚固罩盖关闭。除使用间隔紧密的螺栓紧固以外，罩盖应永久地附装于开口处。

2. 在干舷甲板上，除货舱口、机舱开口、人孔和平的小舱口以外的开口，应由封闭的上层建筑、或甲板室、或强度相当和风雨密的升降口来防护。在露天的上层建筑甲板或在干舷甲板上的甲板室顶部，通往干舷甲板以下的处所或封闭的上层建筑以内的处所的任何开口，应用坚固的甲板室或升降口来防护。在上述甲板室或升降口的通道，应装设符合第十二条第 1 款要求的门。

3. 在“位置 1”，升降口通道的门槛，在甲板以上的高度应至少为 600 毫米(23 吋)，在“位置 2”，则应至少为 380 毫米(15 吋)。

第十九条 通风筒

1. 在“位置 1”或“位置 2”，通往干舷甲板或封闭上层建筑甲板以下的处所的通风筒，应有钢质的或其他相当材料的围板，其结构应坚固，并且与甲板牢固地连接。如果任何通风筒的围板，高度超过 900 毫米(35 吋)，则必须有专门的支撑。

2. 通过非封闭的上层建筑的通风筒，应在干舷甲板上有坚固结构的钢质的或其他相当材料的围板。

3. 在“位置 1”的通风筒，其围板高出甲板以上 4.5 米(14.8 呎)，和在“位置 2”的通风筒，其围板高出甲板以上 2.3 米(7.5 呎)，除主管机关有特殊要求外，均不需装设封闭装置。

4. 除本条第 3 款规定的以外，通风筒的开口应具备有效的风雨密封闭设备。对长度不超过 100 米(328 呎)船舶的封闭设备应永久地附装于通风筒上；其他船舶，如不是这样装设的，它们应方便地贮存在指定附装的通风筒附近。在“位置 1”的通风筒，甲板以上的围板高度，应至少为 900 毫米(35¹/₂ 吋)，在“位置 2”的通风筒，甲板以上的围板高度，应至少为 760 毫米(30 吋)。

5. 在开敞部位，围板的高度可要求增加到主管机关认可的高度。

第二十条 空气管

如压载水舱或其他水舱的空气管伸到干舷甲板或上层建筑甲板之上，其露出部分应结构坚固；自甲板至水可能从管口进入下面的那一点高度在干舷甲板上应至少为 760 毫米(30 吋)，在上层建筑甲板上至少为 450 毫米(17 吋)。如果上述高度可能妨碍船上工作时，可同意用一个较小的高度，但需经主管机关认为该关闭装置和其他周围环境是可以利用这一个较小高度。对空气管管口，应具有永久附装于管口的合适的关闭装置。

第二十一条 货舱舷门和其他类似开口

1. 干舷甲板以下船舷两侧装货的舷舱口及其他类似开口，应装设舷门，其设计应保证水密并与其周围的船壳板有完整的结构连接，上述开口的数目应为符合船舶的设计意图和实际工作需要的最低数目。

2. 非经主管机关许可，上述开口的下边缘不得低于船侧干舷甲板的平行线，该线最低点为最高载重线的上边缘。

第二十二条 泄水孔、进水孔和排水孔

1. 从干舷甲板以下处所或从装有符合第十二条要求的门的干舷甲板上的上层建筑和甲板室内通过船壳的排水孔，均应装设坚固的和便于检视的设备，以防防水侵入船内。通常每一独立的排水口应有一个自动止回阀，并具备从干舷甲板上某一位置能直接关闭它的设备。但如果从夏季载重线至排水管船内一端的垂直高度超过 0.01L 时，排水孔可以有两个自动止回阀，而不需要直接关闭设备，但船内的阀在营运条件下要能便于经常进行检查；如上述垂直距离超过 0.02L 时，经主管机关批准，可以同意单一的自动止回阀，而不需要直接关闭设备。直接操纵止回阀的设备应便于检视，并备有表示该阀是开启或关闭的指示器。

2. 在人工操纵的机器处所，与机器运转有关的海水主、副进水口和排水口可以就地控制。控制设备应便于检查，并应设有表示该阀是开或关的指示器。

3. 开始于任何水平面的泄水孔和排水管，不论是在干舷甲板以下大于 450 毫米(17¹/₂ 吋)，或在夏季载重水线以上小于 600 毫米(23¹/₂ 吋)处穿过船壳板，均应在船壳板处设有止回阀。除本条第 1 款所要求的以外，如管系有足够厚度时，此阀可以省略。

4. 由未按照第十二条的要求装门的上层建筑或甲板室引出的泄水孔，应通到舷外。

5. 本条所要求的所有阀门和船壳上的附件，应为钢质，青铜或其他经批准的韧性材料。不允许采用普通的生铁或类似材料制成的阀门。本条所涉及一切管系，应

为钢质的或经主管机关认可的其他相当材料。

第二十三条 舷窗

1. 在干舷甲板以下处所或封闭的上层建筑内处所的舷窗，应装置有铰链的可靠的内侧舷窗盖，其装置应能有效地关闭和保证水密。

2. 下述位置不能装设舷窗，即当窗槛低于在船侧处的干舷甲板平行线，且该线的最低点在载重水线以上的距离为船宽(B)的 2.5%或 500 毫米(19 吋)，取其大者。

3. 舷窗连同其玻璃(如设有时)和舷窗盖应为坚固的和经批准的结构。

第二十四条 排水舷口

1. 当舷墙在干舷甲板的露天部分或上层建筑甲板的露天部分形成“阱”，则在舷墙上应采取足够的设施以迅速排除甲板积水和放干积水。除本条第 2 款和第 3 款的规定外，干舷甲板上每个“阱”内在船舶每侧的最小排水舷口面积(A)，不论“阱”处的舷弧是标准的或大于标准的，应按下式决定。在上层建筑甲板上的每个阱内，最小面积应为按下式算得面积的一半。

当在“阱”内舷墙长度(1)为 20 米或小于 20 米时，

$$A=0.7+0.035l(m^2)$$

当 1 超过 20 米时，

$$A=0.07l(m^2)$$

在任何情况下，所取之 1 值不大于 0.7L。

如舷墙平均高度大于 1.2 米，所需面积对每 0.1 米高度差，按每米“阱”长增加 0.004 m²。如舷墙平均高度小于 0.9 米，所需面积每 0.1 米高度差，按每米阱长减少 0.004 m²。

或者，

当在“阱”内舷墙长度(1)为 66 呎或小于 66 呎时，

$$A=7.6+0.115l(\text{呎}^2)$$

当 1 超过 66 呎时，

$$A=0.23l(\text{呎}^2)$$

在任何情况下，所取之 1 值不大于 0.7L。

如舷墙平均高度大于 3.9 呎，所需面积对每 1 呎高度差，按每呎“阱”长增加 0.04 呎²。如舷墙平均高度小于 3 呎，所需面积对每呎高度差，按每呎“阱”长减少 0.04 呎²。

2. 对没有舷弧的船舶，所算得的面积应增加 50%。如舷弧小于标准舷弧，此百分数应以内插法求得。

3. 当船舶设有一个不符合第三十六条第 1 款(5)项要求的围蔽室；或者如在分立的上层建筑之间设有连续的或大体连续的舱口侧围板时，排水舷口的最小面积应按下表计算：

舱口或围蔽室的宽度与船舶宽度比值 排水舷口面积与舷墙总面积比值

Breadth of hatchway or trunk in relation to the breadth of ship	Area of freeing ports in relation to the total area of the bulwarks
40% or less	20%
75% or more	10%

对排水舷口面积介于中间宽度的比值时，应按内插法求得。

4. 当船舶的上层建筑的任一端或两端都是开敞时，对上层建筑处所内应有适当的排水设施，并经主管机关认可。

5. 排水舷口的下边缘应尽可能接近甲板。所需排水舷口面积的 应分布在“阱”内最接近于舷弧线最低点的一半处。

6. 舷墙中所有上述开口，应用间距约为 230 毫米(9 吋)的横杆或铁条保护。如排水舷口设有盖板，则应有足够空隙，以防咬住。铰链的销子或轴承应采用耐腐蚀材料。当盖板装有扣紧设备时，该装置应为批准的结构。

第二十五条 对船员的保护

1. 作为船员居住处所的甲板室，其强度应经主管机关认可。

2. 在干舷甲板及上层建筑甲板的所有开敞部分，应装设牢固的栏杆或舷墙。舷墙或栏杆的高度应至少离甲板 1 米(39½ 吋)，当此高度妨碍船舶正常工作时，可准许采用较小的高度，但需提供适当防护措施经主管机关认可。

3. 栏杆的最低一档以下的开口，应不超过 230 毫米(9 吋)。其他各档的间隙，应不超过 380 毫米(15 吋)。如船舶设有圆弧形舷缘，则栏杆支座应置于甲板平坦部位。

4. 为保护船员的进出，他们的住所、机舱以及船上工作所需的一切其他部位，均应配备适当的设施(如栏杆、安全绳、通道或甲板下面的走道等形式)。

5. 任何船舶所装运的甲板货物的堆装，应使位于货物通道上的开口和进出船员住所、机舱和船上工作所需的一切其他部位的任何开口，能适当地关闭和防止进水。如在甲板以上和甲板以下均没有便利的通道时，在甲板货物上面应配置栏杆和安全绳，以保证船员的安全。

第二十六条 核定“A”型船舶干舷的特殊条件机舱棚

1. 第二十七条中所规定的“A”型船舶，其机舱棚应由至少为标准高度的封闭尾楼和桥楼或同等高度和相当强度的甲板室防护，但如没有从干舷甲板直接进入机舱的开口时，机舱棚可以是敞开的。此时，在机舱棚上可允许装设符合第十二条要求的一扇门，倘使它通向一个与机舱棚同样坚固结构的处所或通道，同时又用钢质或其他相当材料的第二扇水密门同进入机舱的梯口分开。

步桥和出入通道

2. “A”型船舶，在上层建筑甲板这一平面上，于尾楼和船中部的桥楼或甲板室(如设有时)之间，应设置一条构造坚固和强度足够、贯通前后的固定步桥，或为了达到通行目的，采取同等的通道设施，例如在甲板之下的通道。在其他地方和没有船中部桥楼的“A”型船上，应有经主管机关认可的能保护船员到达船上工作所需的一切处所的设施。

3. 在分离的船员舱室之间以及船员舱室和机舱之间，在步桥一层应有安全和合适的出入通道。

舱口

4. 在“A”型船舶干舷甲板和首楼甲板上或膨胀舱顶上的敞开舱口，应备有钢质的或其他相当材料的有效的水密舱盖。

排水设备

5. 设有舷墙的“A”型船舶，至少应在露天甲板开敞部分的一半长度内，设置栏杆或其他有效的排水设备。舷侧顶列板的上边缘应尽可能地低。

6. 如上层建筑之间用围蔽室相联结，则在干舷甲板开敞部分的全长内应设置栏杆。

第三章 干舷

第二十七条 船舶类型

1. 为计算干舷，将船舶分为“A”型和“B”型。

“A”型船舶

2. “A”型船舶是专为运载散装液体货物而设计的一种船舶，其货舱仅有小的出入口，并以钢质或相当材料的水密填料盖来封闭。这种船舶需有下述固有特点：

(1) 露天甲板有较高的完整性；

(2) 由于载货空间的渗透率低和分舱等级通常得到保证，抗沉的安全程度高。

3. “A”型船舶，如船长在 150 米(492 呎)以上，且设计时考虑当载货达到夏季载重线时有空舱，则当任一空舱浸水时，假定其渗透率为 0.95，应能不沉，同时能保持在主管机关认可的平衡状态。船长在 225 米(738 呎)以上的这类船舶，其机舱应作为浸水舱，但渗透率取 0.85。

作为主管机关的指导，下述界限认为是适宜的：

(1) 浸水以后，最后水线应在可能继续浸水的任何开口的下边缘以下。

(2) 由于不对称的浸水，最大的倾斜角约为 15°。

(3) 在浸水的情况下，稳心高度是正值。

4. 对“A”型船舶核定的干舷，应不小于第二十八条表 A 的基本干舷。

“B”型船舶

5. 达不到本条第 2 和第 3 款关于“A”型船舶各项规定的所有船舶，应认为是“B”型船舶。

6. “B”型船舶，在“位置 1”装设有符合第十五条第 7 款或第十六条要求的舱盖者，除本条第 7 款至第 10 款的规定外，应根据第二十八条表 B 来核定干舷。

7. 船长超过 100 米(328 呎)的任何“B”型船舶，可以核定比本条第 6 款所要求的干舷为小的干舷，但所允许减少的干舷量，须经主管机关对下述各条认为满意后予以认可：

(1) 对船员的保护设施是足够的；

(2) 排水装置是足够的；

(3) 在“位置 1”和“位置 2”的舱盖，符合第十六条各项规定，且有足够的强度；并特别注意到它们的密闭和紧固装置；

(4) 当船舶装载至其夏季载重线时，在任何单独的受损舱浸水以后，假定渗透率

为 0.95 (不包括机舱), 应仍能在满意的平衡条件下保持漂浮;

(5) 船长超过 225 米 (738 呎) 的这种船舶, 机舱应作为浸水舱, 但渗透率取 0.85。

在应用本款 (4) 项和 (5) 项时, 作为主管机关的指导, 第 3 款 (1) 项、(2) 项和 (3) 项所规定的界限可以认为是适宜的。

有关计算可以按下述主要假定项目为基础:

——损坏的垂直范围等于船深;

——损坏的渗入范围不超过 $B/5$;

——主横舱壁没有损坏;

——对基线以上的重心高度的估算, 是按货舱为均匀配载,

所保有消耗的液体和物料等按设计容量的 50%。

8. 对符合本条第 7 款要求的“B”型船舶, 在计算干舷时, 取自第二十八条表“B”的数值, 其减少数值不应大于对某一相应船长在表“B”和“A”所列数值之差的 60%。

9. 按本条第 8 款所允许的表列干舷的减少数值, 在其符合于第二十六条第 1、2、3、5 和 6 款的要求, 并符合本条第 7 款 (1) 至 (4) 各项规定的情况下, 可以达到第二十八条表“A”和“B”之间的全部差数值, 就像把该船当作是“A”型船舶一样, 但在 (4) 项中所述关于任何单一受损舱的浸水应作为任何两个前后相邻的舱看待, 而其中任何一舱又均非机舱。此外, 长度超过 225 米 (738 呎) 的任何这类船舶, 当载货达到其夏季载重线时, 机舱单独浸水, 假定渗透率为 0.85 时, 应仍能在满意的平衡条件下保持漂浮。

10. “B”型船舶, 在“位置 1”有舱口, 其舱盖符合于第十五条 (第 7 款除外) 要求时, 应以第二十八条表“B”所列数值为基础, 增加下表所列数值来核定干舷:

Freeboard increase over tabular freeboard for type ‘B’ ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or 16

Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)	Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)	Length of ship (m)	Freeboard increase (mm)
108 and below	50	139	175	171	292
109	52	140	181	172	294
110	55	141	186	173	297
111	57	142	191	174	299
112	59	143	196	175	301
113	62	144	201	176	304
114	64	145	206	177	306
115	68	146	210	178	308
116	70	147	215	179	311
117	73	148	219	180	313
118	76	149	224	181	315
119	80	150	228	182	318
120	84	151	232	183	320
121	87	152	236	184	322
122	91	153	240	185	325
123	95	154	244	186	327
124	99	155	247	187	329
125	103	156	251	188	332
126	108	157	254	189	334
127	112	158	258	190	336
128	116	159	261	191	339
129	121	160	264	192	341
130	126	161	267	193	343
131	131	162	270	194	346
132	136	163	273	195	348
133	142	164	275	196	350
134	147	165	278	197	353
135	153	166	280	198	355
136	159	167	283	199	357
137	164	168	285	200	358
138	170	169	287		
		170	290		

舱盖不符合第十五条第 7 款或第十六条规定的“B”型船舶，
在表列干舷基础上的干舷增加值(表略)船长为中间值时，干舷应按内插法求得。
长度超过 200 米的船舶，应由主管机关处理。

舱盖不符合第十五条第 7 款或第十六条规定的“B”型

Freeboard increase over tabular freeboard for type 'B' ships, for ships with hatch covers not complying with regulation 15(7) or 16

Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)	Length of ship (feet)	Freeboard increase (inches)
350 and below	2.0	510	9.6
360	2.3	520	10.0
370	2.6	530	10.4
380	2.9	540	10.7
390	3.3	550	11.0
400	3.7	560	11.4
410	4.2	570	11.8
420	4.7	580	12.1
430	5.2	590	12.5
440	5.8	600	12.8
450	6.4	610	13.1
460	7.0	620	13.4
470	7.6	630	13.6
480	8.2	640	13.9
490	8.7	650	14.1
500	9.2	660	14.3

船舶在表列干舷基础上的干舷增加值(表略)船长为中间值时，干舷按内插法求得。长度超过 660 呎的船舶，应由主管机关处理。

11. 港驳、运输驳船或其他非机动船舶，应根据上述条款的规定核定干舷。但是，如运输驳船不配备船员，则第二十五条、第二十六条第 2 款和第 3 款以及第三十九条不适用。这种未配备船员的运输驳船，在干舷甲板上仅有用钢质的或其他相当材料的风雨密衬垫关闭的小开口，所核定干舷可以比根据这些条款算得的干舷小 25%。

第二十八条 干舷表
“A”型船舶

1. “A”型船舶的表列干舷应按下表决定：

Table A – Freeboard table for type ‘A’ ships

Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)	Length of ship (m)	Freeboard (mm)
24	200	69	693	114	1359
25	208	70	706	115	1376
26	217	71	720	116	1392
27	225	72	733	117	1409
28	233	73	746	118	1426
29	242	74	760	119	1442
30	250	75	773	120	1459
31	258	76	786	121	1476
32	267	77	800	122	1494
33	275	78	814	123	1511
34	283	79	828	124	1528
35	292	80	841	125	1546
36	300	81	855	126	1563
37	308	82	869	127	1580
38	316	83	883	128	1598
39	325	84	897	129	1615
40	334	85	911	130	1632
41	344	86	926	131	1650
42	354	87	940	132	1667
43	364	88	955	133	1684
44	374	89	969	134	1702
45	385	90	984	135	1719
46	396	91	999	136	1736
47	408	92	1014	137	1753
48	420	93	1029	138	1770
49	432	94	1044	139	1787
50	443	95	1059	140	1803
51	455	96	1074	141	1820
52	467	97	1089	142	1837
53	478	98	1105	143	1853
54	490	99	1120	144	1870
55	503	100	1135	145	1886
56	516	101	1151	146	1903
57	530	102	1166	147	1919
58	544	103	1181	148	1935
59	559	104	1196	149	1952
60	573	105	1212	150	1968
61	587	106	1228	151	1984
62	600	107	1244	152	2000
63	613	108	1260	153	2016
64	626	109	1276	154	2032
65	639	110	1293	155	2048
66	653	111	1309	156	2064
67	666	112	1326	157	2080
68	680	113	1342	158	2096

“A”型船舶的干舷表(表略)

船长为中间值时，干舷按内插法求得。长度超过 365 米的船，应由主管机关处理。

“A”型船舶的干舷表(表略)

船长为中间值时，干舷按内插法求得。长度超过 1200 呎的船舶应由主管机关处理。

“B”型船舶

2. “B”型船舶的表列干舷应按下表决定：

“B”型船舶的干舷表(表略)

船长为中间值时，干舷按内插法求得。长度超过 365 米的船舶，应由主管机关处理。

“B”型船舶的干舷表(表略)

船长为中间值时，干舷按内插法求得。长度超过 1200 呎的船舶，应由主管机关处理。

第二十九条 长度在 100 米(328 呎)以下船舶的干舷修正

长度在 24 米(79 呎)和 100 米(328 呎)之间，封闭上层建筑有效长度小于船长 35%的“B”型船舶，其表列干舷应增加：

式中：L——船长(米)；

E——第三十五条规定的上层建筑有效长度(米)；

或

式中：L——船长(呎)；

E——第三十五条规定的上层建筑有效长度(呎)。

第三十条 方形系数修正

如方形系数(Cb)超过 0.68，则第二十八条规定的表列干舷，如适用时，经第二十七条第 8 款、第 10 款和第二十九条修正后，应乘以系数。

第三十一条 计算型深修正

1. 如 D 超过 ，则干舷应增加。

式中：R——在船长小于 120 米时为 ，在船长为 120 米和 120 米以上时为 250。

或

式中：R——在船长小于 393.6 呎时为 ，在船长 393.6 呎和 393.6 呎以上时为 3。

2. 如 D 小于 ，干舷不应减少，但当船中部具有长度至少为 0.6L 的封闭上层建筑，或具有全通围蔽室时，或具有延伸全船的分立封闭上层建筑与围蔽室的组合体时，其干舷应按本条第一款所述的规定值减少。

3. 如上层建筑或围蔽室的高度小于标准高度，则干舷的减小值应乘以实际高度与第三十三条规定标准高度的比值。

第三十二条 甲板线位置修正

如量至甲板线上边缘的实际计算型深，大于或小于 D 时，则两者的差数，应加于干舷或从干舷中减去。

第三十三条 上层建筑标准高度

上层建筑标准高度应按下表确定：

标准高度(米)

L (船长)(米) 后升高甲板 其他上层建筑

30 或 30 以下 0.90 1.80

75 1.20 1.80

125 1.80 2.30

标准高度(尺)

L (船长)(英尺) 后升高甲板 其他上层建筑

98.5 或 98.5 以下 3.0 5.9

246 3.9 5.9

410 或 410 以上 5.9 7.5

船长为中间值时，其标准高度应按内插法求得。

第三十四条 上层建筑长度

1. 除本条第 2 款规定以外，上层建筑长度(S)应为处于船长(L)以内的上层建筑平均长度。

2. 如封闭上层建筑的端壁在其与上层建筑两侧交点处向外凸出一条平顺圆弧线，则上层建筑的长度可在其相当的平端壁基础上予以增加。此增加量应为其前后曲度大小的 $2/3$ 。在决定此增加量时，可以计算的最大曲度是在上层建筑的弯曲端与其两侧交点之间的上层建筑宽度的一半处。

第三十五条 上层建筑的有效长度

1. 除本条第 2 款规定外，标准高度的封闭上层建筑的长度即为其有效长度。

2. 在所有情况下，如标准高度的封闭上层建筑是如第三条第 10 款所许可的那样从船舷内缩，则其有效长度应为按 b/BS 比例修正的长度，其中： b 是上层建筑长度中央的宽度； BS 是在上层建筑长度中央处的船宽。

如上层建筑在部分长度中内缩，则此修正应仅适用于内缩部分。

3. 如封闭上层建筑的高度小于标准高度，则其有效长度应按实际高度与标准高度之比例减小。如高度超过标准，上层建筑有效长度不予增加。

4. 后升高甲板的有效长度，如它设有完整的前端壁时，应为后升高甲板的长度，最长可达到 $0.6L$ 。如此端壁不是完整的，则此后升高甲板应视为不及标准高度的尾楼。

5. 非封闭上层建筑应当作无有效长度。

第三十六条 围蔽室

1. 不伸及船舷两边的围蔽室或类似建筑，如符合下列条件，可认为是有效的：

- (1) 围蔽室至少和上层建筑一样坚固；
- (2) 围蔽室甲板上的舱口，舱口围板和舱盖符合第十三条至十六条的所有要求，并且围蔽室甲板边板的宽度具备适当的走道和足够的横向防挠强度。但是，在干舷甲板上，允许有带水密盖的小出入开口；
- (3) 围蔽室甲板或以坚固的固定步桥与其他上层建筑相连接的分立围蔽室，须形成前后纵通的固定工作平台，并设有栏杆；
- (4) 通风筒是由围蔽室、水密盖或其他相当装置防护；
- (5) 在干舷甲板露天部分的围蔽室区域内，至少应在其长度一半的范围内装设栅栏；
- (6) 机舱棚须有围蔽室，至少达到标准高度的上层建筑或有同样高度和同等强度的甲板室防护；
- (7) 围蔽室的宽度至少为船舶宽度的 60%；
- (8) 如果没有上层建筑，围蔽室的长度至少为 0.6L。

2. 有效围蔽室的有效长度，是将其全部长度按其平均宽度与船宽的比例来打折扣而得。

3. 围蔽室的标准高度，是上层建筑的标准高度，而不是后升高甲板高度。

4. 如围蔽室高度小于标准高度，其有效长度应按实际高度与标准高度的比例减少。如围蔽室甲板上的舱口围板高度，小于根据第十五条第 1 款所要求的高度，则应从围蔽室的实际高度中减去相当于实际的舱口围板高度和要求的舱口围板高度的差数。

第三十七条 对上层建筑和围蔽室的干舷减除

1. 如上层建筑和围蔽室有效长度为 1.0L，则干舷减除量应为：对船长 24 米者 350 毫米，船长 85 米者 860 毫米和船长 122 米及 122 米以上者 1070 毫米(船长 79 呎者 14 吋，船长 279 呎者 34 吋，船长 400 呎及 400 呎以上者 42 吋)；船长为中间值时，其减除量应按内插法求得。

2. 如上层建筑和围蔽室的总有效长度小于 1.0L，则减除的百分数应按下列各表之一取得：

“A”型船舶的减除百分数

上层建筑和围蔽室的总有效长度

0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8L 0.9L 1.0L

各种上层建筑的减除百分数 0 7 14 21 31 41 52 63 75.5 87.7 100

上层建筑长度为中间值时，其百分数应按内插法求得。

“B”型船舶的减除百分数

上层建筑和围蔽室的总有效长度

项目 0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8L 0.9L 1.0L

有首楼但无分立桥楼的船舶 甲 0 5 10 15 23.5 32 46 63 75.3 87.7 100

有首楼并有分立桥楼的船舶 乙 0 6.3 12.7 19 27.5 36 46 63 75.3 87.7 100

上层建筑长度为中间值时，其百分数应按内插法求得。

3. “B”型船舶：

(1) 如桥楼有效长度小于 0.2L，此百分数应在甲项和乙项之间按内插法求得。

(2) 如首楼有效长度大于 0.4L，此百分数应取自乙项。

(3)如首楼有效长度小于 0.07L, 上述百分数应减去:

式中: f ——首楼有效长度。

第三十八条 舷弧

通则

1. 舷弧应自甲板边线量至通过船长中点舷弧线所绘的龙骨平行线。

2. 设计成倾斜龙骨的船舶, 舷弧应量至设计载重水线的平行线。

3. 平甲板船和有分立上层建筑的船舶, 舷弧量自干舷甲板。

4. 对上部舷侧为非正常型的船舶, 其中如上部船舷为阶梯形或有中断时, 舷弧应按上述船长中点处相当计算舷深来考虑。

5. 船舶设有标准高度的上层建筑, 而且其上层建筑贯通干舷甲板的全长时, 舷弧应量自上层建筑甲板。如上层建筑的高度超过标准高度, 则在每一端坐标上应加上实际高度与标准高度之最小差数(Z)。同样, 在离首垂线和尾垂线 L 和 L 处的各中间坐标上, 应分别增加 $0.444Z$ 和 $0.111Z$ 。

6. 如封闭上层建筑甲板和露天干舷甲板有至少同样的舷弧时, 则干舷甲板上封闭部分的舷弧不予计算。

7. 如封闭尾楼和首楼的高度为标准高度, 并具有比干舷甲板舷弧为大的舷弧, 或者其高度大于标准高度, 则干舷甲板的舷弧应按本条第 12 款规定增加。

标准舷弧的剖面

8. 标准舷弧的纵坐标值按下表确定:

与标准舷弧剖面有差异时的计算

9. 如舷弧剖面不同于标准剖面, 应将每一舷弧在船前半部和后半部的各四个纵坐标值乘以纵坐标值表中所给定的相应系数。将上述前半部和后半部的舷弧, 各自乘积之和与标准舷弧相应的各自乘积之和的差数除以 8, 即算得前半部和后半部舷弧的不足或多余数。前半部和后半部舷弧的不足或多余数之算术平均数, 即为测定舷弧之不足或多余数。

10. 如后半部舷弧剖面大于标准, 而其前半部舷弧剖面小于标准, 则多余部分应不计, 而只计其不足部分。

11. 如前半部舷弧剖面超过标准, 而后半部舷弧剖面不小于标准的 75%, 对多余部分应计取; 如后半部分小于标准的 50%, 则对前半部多余不予计取。如后半部舷弧处于标准的 50%和 75%之间, 则对前半部多余的舷弧可按比例求得。

标准舷弧剖面(L, 米)

位 置 纵坐标值(毫米) 系 数

船后半部	尾垂线	离尾垂线 L	离尾垂线 L	船中央	25(+10)	11.1(+10)
		0	1331			

船前半部	船中央	离首垂线 L	离首垂线 L	首垂线	05.6(+10)	22.2(+10)
		50(+10)	1331			

标准舷弧剖面(L, 尺)

位 置 纵坐标值(吋) 系 数

船 后 半 部	尾 垂 线	离 尾 垂 线	L	离 尾 垂 线	L	船 中 央

$0.1L+100.444L+4.440.0111L+1.110$ 1331

船 前 半 部	船 中 央	离 首 垂 线	L	离 首 垂 线	L	首 垂 线

$00.0222L+100.888L+8.880.2L+20$ 1331

12. 对尾数或首楼给予计算舷弧时，应按下式：

式中：S——舷弧差额，不足舷弧中减去数或多余舷弧的加入数；

Y——在舷弧末端上层建筑的实际高度与标准高度之差；

L' ——尾楼和首楼的平均长度，最大达 0.5L；

L——本附件第三条第 1 款所规定的船长。

上述公式是形状为抛物线的一条曲线，它与实际舷弧曲线在干舷甲板处相切，并与末端纵坐标在上层建筑以下某一点相交，此点在上层建筑甲板之下的距离等于上层建筑的标准高度。在该曲线任何一点以上的上层建筑甲板的高度均不得小于上层建筑的标准高度。该曲线应在决定前半部和后半部舷弧剖面时使用。

与标准舷弧剖面有差异的修正

13. 舷弧的修正应以舷弧的不足数和多余数(见本条第 9 至 11 各款所列)，乘以

式中：S——封闭上层建筑的总长。

舷弧不足，增加干舷

14. 如舷弧小于标准，对舷弧不足的修正数(见本条第 13 款)，应加进干舷。

舷弧多余，减少干舷

15. 如船舶的封闭上层建筑位于船中央前后各 0.1L 处，则根据本条第 13 款的规定所计算的多余舷弧修正数，应从干舷中减去；如船中央没有封闭上层建筑，则不应从干舷中减去；如上层建筑处于船中央前后不及 0.1L，从干舷中的减除值，应按内插法求得。对多余舷弧的最大减除值，应是船长每 100 米为 125 毫米(船长每 100 呎为 1 吋)。

第三十九条 最小船首高度

1. 船首高度为在首垂线上，自相应于核定夏季干舷和设计纵倾的水线，量到船侧露天甲板上边的垂直距离，此高度应不小于：

式中：L——船舶长度，米。

Cb——方形系数，取不小于 0.68。

或

式中：L——船舶长度，(呎)

Cb——方形系数，取不小于 0.68。

2. 如本条第 1 款所要求的船首高度，是用舷弧来达到的，则该舷弧应自首垂线量起至少延伸到船长的 15%处。如果它是用设置上层建筑来达到的。该上层建筑应自首柱延伸至首垂线以后至少 0.07L 处，并应符合下列要求：

(1) 对船长不超过 100 米(328 呎)的船舶，则应为第三条第 10 款中所规定的封闭上层建筑。

(2) 对船长超过 100 米(328 呎)的船舶，上层建筑不需符合第三条第 10 款规定，但应装有经主管机关认可的封闭设施。

(3) 为适合特殊营运要求，不能达到本条第 1 款和第 2 款的要求时，可由主管机关给予特殊考虑。

第四十条 最小干舷

夏季干舷

1. 夏季最小干舷是将第二十八条列表中查出的干舷，按第二十七条修正，如适用时，再按第二十九、三十、三十一、三十二、三十七、三十八条修正，如第三十九条适用时，亦应修正。

2. 按本条第 1 款所算得的海水干舷，但未按第三十二条规定作甲板线修正时，不得小于 50 毫米(2 吋)。对在“位置 1”有舱口，其舱盖不符合第十五条第 7 款、第十六条或第二十六条要求的船舶，此干舷应不少于 150 毫米(6 吋)。

热带干舷

3. 热带地带的最小干舷是从夏季干舷内减去夏季吃水的 1/48，此夏季吃水系自龙骨上边量至载重线标志的标圈中心。

4. 按本条第 1 款所算得的海水干舷，但未按第三十二条规定作甲板线修正时，不得小于 50 毫米(2 吋)。对在“位置 1”有舱口，其舱盖不符合第十五条第 7 款，第十六条或第二十六条要求的船舶，此干舷不得小于 150 毫米(6 吋)。

冬季干舷

5. 冬季最小干舷是将夏季干舷加上夏季吃水的 1/48，此夏季吃水系自龙骨上边量至载重线标志的标圈中心。

北大西洋冬季干舷

6. 对长度不超过 100 米(328 呎)的船舶，在冬季季节期进入第五十二条(附则 II)所规定的北大西洋的任何部分时，最小干舷应是冬季干舷另加 50 毫米(2 吋)。对于其他船舶，北大西洋冬季干舷应为冬季干舷。

淡水干舷

7. 在密度为 1.000 的淡水中，最小干舷应为海水最小干舷减去 厘米(吋)。

式中： Δ ——在夏季载重水线时的海水排水量(吨)；

T——在夏季载重水线时的海水中每一厘米(吋)浸水吨数。

8. 如果在夏季载重水线时的排水量不能确定，减除数应为夏季吃水的 1/48，此夏季吃水系自龙骨上边量至载重线标志的标圈中心。

第四章 核定木材载重线的特殊要求

第四十一条 本章适用范围

第四十二条至第四十五条仅适用于核定木材载重线的船舶。

第四十二条 定义

1. 木材甲板货。“木材甲板货”一词系指在干舷甲板或上层建筑甲板的露天部分运载木材货物。此名词不包括木质纸浆或类似货物。

2. 木材载重线。木材甲板货可以认为是给船舶以一定的附加浮力和增加抗御海浪的能力。为此，运载木材甲板货的船舶，可以允许根据第四十五条各项规定的计算减少干舷，并根据第六条第 3 款和第 4 款的规定，在船舷勘划标志。但是，为取得使用的上述载运木材的特殊干舷，木材甲板货应符合于第四十四条中规定的某些条件，并且船舶本身也应符合于第四十三条中作出的有关船舶构造的某些条件。

第四十三条 船舶构造

上层建筑

1. 船舶应有首楼，其高度至少为标准高度，长度至少为 $0.07L$ 。此外，如果船长小于 100 米(328 呎)，尾部应有高度至少为标准高度的尾楼，或者带甲板室或坚固的钢质罩棚的后升高甲板，且其总高度至少为标准高度。

双层底舱

2. 在船舶中部船长一半范围内设置的双层底舱，应有足够的水密纵向分隔。

舷墙

3. 船舶应装有固定舷墙，其高度至少为 1 米(39 吋)，上缘应特别加强并有与甲板连接的舷墙支骨支撑，舷墙上设有必要的排水口，或者装有同样高度、结构特别加强的栏杆。

第四十四条 装载

通则

1. 露天甲板开口，其上堆装货物者，应可靠地关闭并紧固。通风筒应有效地加以保护。

2. 木材甲板货应至少布及全部可使用的长度，该长度为阱长或上层建筑之间的各“阱”的总长度。如果在后端没有受上层建筑的限制，木材应至少伸延到最后舱口的后端。木材应尽可能紧密地堆装，其堆装高度至少为上层建筑的标准高度。

3. 冬季航行于冬季季节地带的船舶上，甲板货物在露天甲板以上的高度，不得超过该船最大宽度的 $1/3$ 。

4. 木材甲板货应紧密地堆装、绑牢并紧固，在任何情况下，木材的堆装不得妨碍船舶航行以及妨碍船上的必要工作。

立柱

5. 根据所运木材品种而需用的立柱，应在考虑到船舶宽度情况下具有足够的强度；立柱的间距应适合所运木材的长度和特点，但不得超过 3 米(9.8 呎)。应用坚固的角钢或金属承臼或同等有效的设置来固定立柱。

系索

6. 木材甲板货应于其全长度内用整根独立的系索有效地紧固，其间距不得超过 3 米(9.8 呎)。供这些系索用的眼板，应可靠地连接于舷侧顶列板或甲板边板上，其间距不超过 3 米(9.8 呎)。上层建筑的端壁与第一个眼板之间的距离，应不超过 2 米(6.6 呎)。如果那里没有舱壁，眼板和系索应分别设在距木材甲板货尽头 0.6 米(23 吋)和 1.5 米(4.9 呎)处。

7. 系索应为直径不小于 19 毫米(3/4 吋)的短环链或同等强度的软钢丝绳，装有滑钩和能供随时紧索用的松紧螺丝扣。钢丝绳系索应有一段长环链条，供调节系索长度之用。

8. 如木材长度小于 3.65 米(11.8 呎)，系索间距应减小或采取其他适当方法以适应木材的长度。

9. 与系固定系索有关的一切装置的强度应与系索相适应。

稳性

10. 为了在整个航行期间保持船舶稳性在安全限度之内，要考虑到由于木材的吸水 and 结冰而增加的重量，以及由于燃料和物料的消耗而减少的重量。

对船员的保护、出入机舱等

11. 除本附则第二十五条第 5 款的要求外，尚应在甲板货的两侧设置垂向间距不得大于 33 厘米(13 吋)的栏杆或安全索，其在货物上的高度至少 1 米(39 吋)。

操舵装置

12. 操舵装置应妥为保护，避免被货物损坏以及尽可能便于检查。应备有可靠的设施，以便在主操舵装置发生故障时能操纵船舶。

第四十五条 干舷计算

1. 最小夏季干舷，除应以下表中的百分数代替第三十七条中的修正百分数外，应按第二十七条第 5 款、第 6 款、第 11 款、第二十八条、第二十九条、第三十条、第三十一条、第三十二条、第三十七条和第三十八条计算：

上层建筑的总有效长度

0 0.1L 0.2L 0.3L 0.4L 0.5L 0.6L 0.7L 0.8L 0.9L 1.0L

各种上层建筑的减除百分数 20 31 42 53 64 70 76 82 88 94 100

2. 冬季木材干舷，应在夏季木材干舷上增加夏季木材型吃水的 $1/36$ 。
3. 北大西洋冬季木材干舷应和第四十条第 6 款中所规定的北大西洋冬季干舷一样。
4. 热带木材干舷，应从夏季木材干舷中减去夏季木材型吃水的 $1/48$ 。
5. 淡水木材干舷，应在夏季木材载重水线基础上按第四十条第 7 款计算。

附则二地带、区域和季节期

在本附则中地带和区域，一般是以下述标准为依据来划分的：

夏季——蒲氏 8 级 (34 节) 或 8 级以上的风力不超过 10%。

热带——蒲氏 8 级 (34 节) 或 8 级以上的风力不超过 1%。于 10 年中任何一单独日历月份内在 5° 平方区域内，热带风暴不得多于一次。

在某些特殊区域内，由于实际原因，可同意某种程度的放宽。

本附则附有海图一张[海图略。——编者注]，说明以下规定的地带和区域。

第四十六条 北半球冬季季节地带和区域

1. 北大西洋冬季季节地带 I 和地带 II

(1) 北大西洋冬季季节地带 I 位于从格陵兰西海岸沿西经 50° 子午线至北纬 45° ，然后沿北纬 45° 线至西经 15° ，复沿西经 15° 子午线至北纬 60° ，再沿北纬 60° 线至格林威治子午线，然后沿此子午线向北的这一地带以内。

季节期：

冬季：自 10 月 16 日至 4 月 15 日

夏季：自 4 月 16 日至 10 月 15 日

(2) 北大西洋冬季季节地带 II 位于从美国海岸沿西经 $68^\circ 30'$ 的子午线至北纬 40° ，然后沿恒向线至北纬 36° 、西经 73° 一点，再沿北纬 36° 线至西经 25° ，然后沿恒向线至托里纳角这一地带以内。从这一地带内除去：北大西洋冬季季节地带 I 和以斯卡格拉克海峡的斯卡宴角的纬度线为界的波罗的海。

季节期：

冬季：自 11 月 1 日至 3 月 31 日

夏季：自 4 月 1 日至 10 月 31 日

2. 北大西洋冬季季节区域

北大西洋冬季季节区域的界限是：

从美国海岸沿西经 $68^{\circ} 30'$ 子午线至北纬 40° ，再沿恒向线至西经 61° 子午线和加拿大海岸的最南交点，然后至加拿大和美国的东海岸。

季节期：

对于长度超过 100 米 (328 呎) 船舶：

冬季：自 12 月 16 日至 2 月 15 日

夏季：自 2 月 16 日至 12 月 15 日

对于长度为 100 米 (328 呎) 和 100 米以下的船舶：

冬季：自 11 月 1 日至 3 月 31 日

夏季：自 4 月 1 日至 10 月 31 日

3. 北太平洋冬季季节地带

北太平洋冬季季节地带的南界是：

以苏联东海岸沿北纬 50° 线到库页岛西海岸，然后沿库页岛西海岸到库里温 (Kurilion) 的南端，再沿恒向线至日本北海道的稚内，再沿北海道的东海岸和南海岸到东经 145° 子午线，再沿东经 145° 子午线至北纬 35° ，再沿北纬 35° 线到西经 150° ，然后沿恒向线到阿拉斯加的达尔岛南端。

季节期：

冬季：自 10 月 16 日至 4 月 15 日

夏季：自 4 月 16 日至 10 月 15 日

第四十七条 南半球冬季季节地带

南半球冬季季节地带的北界是：

从美洲东海岸特里斯彭塔斯角沿恒向线至南纬 34° 、西经 50° 一点，此后沿南纬 34° 线至东经 17° ，复沿恒向线至南纬 $35^{\circ} 10'$ 、东经 20° 一点，再沿恒向线至南纬 34° 、东经 28° 一点，复沿恒向线至南纬 $35^{\circ} 30'$ 、东经 118° 一点，再沿恒向线至塔斯马尼亚岛西北海岸上的格里姆角，此后再沿塔斯马尼亚岛的北海岸和东海岸至布鲁尼岛的最南点，复沿恒向线至斯图尔特岛上的黑岩岬，再沿恒向线至南纬 47° 、东经 170° 一点。再沿恒向线至南纬 33° 、西经 170° 一点，然后再沿南纬 33° 线至美洲西海岸。

季节期：

冬季：自 4 月 16 日至 10 月 15 日

夏季：自 10 月 16 日至 4 月 15 日

第四十八条 热带地带

1. 热带地带的北界

热带地带的北界是：

从美洲东海岸沿北纬 13° 线至西经 60° ，复沿恒向线至北纬 10° 、西经 58° 一点，再沿北纬 10° 线至西经 20° ，再沿西经 20° 子午线至北纬 30° ，然后再沿北纬 30° 线至非洲西海岸；从非洲东海岸沿北纬 8° 线至东经 70° ，再沿东经 70° 的子午线至北纬 13° ，再沿北纬 13° 至印度的西海岸；再从印度南海岸至印度东海岸北纬 $10^{\circ} 30'$ 处，再沿恒向线至北纬 9° 、东经 82° 一点，再沿东经 82° 的子午线至北纬 8° ，再沿北纬 8° 线至马来西亚的西海岸，然后从东南亚的海岸至越南东

海岸北纬 10° 处，复沿北纬 10° 线至东经 145°，再沿东经 145° 的子午线至北纬 13°，然后沿北纬 13° 线至美洲的西海岸。

西贡被认为处在热带地带和季节热带区域的分界线上。

2. 热带地带的南界

热带地带的南界是：

从巴西的圣多斯港沿恒向线至西经 40° 的子午线与南回归线之相交点；然后沿南回归线至非洲西海岸；从非洲东海岸的南纬 20° 线至马达加斯加的西海岸，再沿马达加斯加的西海岸和北海岸至东经 50°，再沿东经 50° 的子午线至南纬 10°，再沿南纬 10° 线至东经 98°，再沿恒向线至澳大利亚的达尔文港，再向东沿澳大利亚及韦塞尔岛海岸至韦塞尔角，再沿南纬 11° 线至约克角的西侧，再从约克角的东侧沿南纬 11° 线至西经 150°，从此沿恒向线至南纬 26°、西经 75° 一点，然后再沿恒向线至美洲西海岸的南纬 30° 处。

科金博和圣多斯均被认为处在热带地带和夏季地带的分界线上。

3. 列入热带地带的区域

下列区域被列入热带地带：

(1) 苏伊士运河、红海和亚丁湾，从塞得港到东经 45° 的子午线。

亚丁及柏培拉被认为处于热带地带和热带季节区域的分界线上。

(2) 波斯湾至东经 59° 的子午线。

(3) 从澳大利亚的东海岸沿南纬 22° 线到大堡礁，再从大堡礁至南纬 11° 所包围的区域。这个区域的北界为热带地带的南界。

第四十九条 季节热带区域

季节热带区域如下：

1. 北大西洋

区域范围：

北面，以尤卡坦的卡托切角沿恒向线至古巴的圣安东尼奥角，再经古巴的北海岸至北纬 20° 再沿北纬 20° 线至西经 20° 一线为界；

西面，以美洲海岸为界；

南面和东面，以热带地带的北界为界。

季节期：

热带：自 11 月 1 日至 7 月 15 日

夏季：自 7 月 16 日至 10 月 31 日

2. 阿拉伯海

区域范围：

西面，以非洲海岸在亚丁湾内东经 45° 的子午线，南阿拉伯海岸和阿曼湾内东经 59° 的子午线一线为界；

北面 and 东面，以巴基斯坦和印度的海岸为界；

南面，以热带地带的北界为界。

季节期：

热带：自 9 月 1 日至 5 月 31 日

夏季：自 6 月 1 日至 8 月 31 日

3. 孟加拉湾

热带地带北界以北的孟加拉湾。

季节期：

热带：自 12 月 1 日至 4 月 31 日

夏季：自 5 月 1 日至 11 月 30 日

4. 南印度洋

(1) 区域范围：

北面和西面，以热带地带的南界限和马达加斯加的东海岸为界；

南面，以南纬 20° 线为界；

东面，从南纬 20° 、东经 50° 一点，沿恒向线至南纬 15° 、东经 $51^{\circ} 30'$ 一点，然后再沿东经 $51^{\circ} 30'$ 的子午线至南纬 10° 。

季节期：

热带：自 4 月 1 日至 11 月 31 日

夏季：自 12 月 1 日至 3 月 31 日

(2) 区域范围：

北面，以热带地带的南界为界；

东面，以澳大利亚的海岸为界；

南面，以沿南纬 15° 线从东经 $51^{\circ} 30'$ 至东经 120° ，再沿东经 120° 子午线至澳大利亚的海岸为界；

西面，以东经 $51^{\circ} 30'$ 的子午线为界。

季节期：

热带：自 5 月 1 日至 11 月 30 日

夏季：自 12 月 1 日至 4 月 30 日

5. 中国海

区域范围：

西面和北面，以自北纬 10° 至香港和越南与中国的海岸为界；

东面，自香港沿恒向线至吕宋岛的苏阿尔港再沿吕宋岛、萨马岛与莱特岛的西海岸至北纬 10° ；

南面，以北纬 10° 线为界；

香港和苏阿尔港被认为处于季节热带区域和夏季地带的分界线上。

季节期：

热带：自 1 月 21 日至 4 月 30 日

夏季：自 5 月 1 日至 1 月 20 日

6. 北太平洋

(1) 区域范围：

北面，以北纬 25° 线为界；

西面，以东经 160° 子午线为界；

南面，以北纬 13° 线为界；

东面，以西经 130° 子午线为界。

季节期：

热带：自 4 月 1 日至 10 月 31 日

夏季：自 11 月 1 日至 3 月 31 日

(2) 区域范围：

北面和东面，以美洲海岸为界；

西面，从美洲海岸沿西经 123° 子午线至北纬 33° ，然后从北纬 33° 、西经 123° 一点，沿恒向线至北纬 13° 、西经 105° 一点；

南面，以北纬 13° 线为界。

季节期:

热带: 自 3 月 1 日至 6 月 30 日

自 11 月 1 日至 11 月 30 日

夏季: 自 7 月 1 日至 10 月 31 日

自 12 月 1 日至 2 月 28 日或 29 日

7. 南太平洋

(1) 南纬 11° 以南的卡奔塔利亚湾

季节区:

热带: 自 4 月 1 日至 11 月 30 日

夏季: 自 12 月 1 日至 3 月 31 日

(2) 区域范围:

北面 and 东面, 以热带地带的南界为界;

南面, 自澳大利亚的东海岸沿南回归线至西经 150°, 然后沿西经 150° 子午线至南纬 20°, 再沿南纬 20° 线至与热带地带的南界限之交点;

西面, 以列入热带地带的大堡礁以内的区域的界限和澳大利亚的东海岸为界。

季节期:

热带: 自 4 月 1 日至 11 月 30 日

夏季: 自 12 月 1 日至 3 月 31 日

第五十条 夏季地带

上述以外的区域构成夏季地带。

但是, 对长度为 100 米 (328 呎) 和 100 米以下的船舶来说, 下述范围为冬季季节区域:

北面 and 西面, 以美国的东海岸为界;

东面, 从美国海岸沿西经 68° 30' 子午线至北纬 40°, 然后再沿恒向线至北纬 36°、西经 73° 一点;

南面, 以北纬 36° 线为界。

季节期:

冬季: 自 11 月 1 日至 3 月 31 日

夏季: 自 4 月 1 日至 10 月 31 日

第五十一条 “封闭” 海域

1. 波罗的海

以斯卡格拉克海峡的斯卡宴角的纬度线为界的海域列入夏季地带。但是, 对长度为 100 米 (328 呎) 和小于 100 米的船舶来说, 这地带为冬季季节区域。

季节期:

冬季: 自 11 月 1 日至 3 月 31 日

夏季: 自 4 月 1 日至 10 月 31 日

2. 黑海

列入夏季地带。

但是, 对长度为 100 米 (328 呎) 和小于 100 米的船舶来说, 北纬 44° 以北的区域是冬季季节区域。

季节期:

冬季: 自 12 月 1 日至 2 月 28 日或 29 日

夏季：自 3 月 1 日至 11 月 30 日

3. 地中海。

列入夏季地带。

但是，对长度为 100 米(328 呎)和小于 100 米的船舶来说，下述范围为冬季季节区域：

北面和西面，以法国和西班牙的海岸及自西班牙海岸经东经 3° 子午线至北纬 40° 为界；

南面，自东经 3° 沿北纬 40° 线至撒丁岛的西海岸；

东面，沿撒丁岛的西海岸和北海岸至东经 9°，然后沿东经 9° 的子午线至科西嘉岛的南海岸，再沿科西嘉岛的西海岸及北海岸至东经 9°，再沿恒向线至锡西埃角。

季节期：

冬季：自 12 月 16 日至 3 月 15 日

夏季：自 3 月 16 日至 12 月 15 日

4. 日本海

北纬 50° 以南列入夏季地带。

但是，对长度为 100 米(328 呎)和小于 100 米的船舶来说，处于北纬 50° 线和自朝鲜的东海岸北纬 38° 沿恒向线至日本的北海道的西海岸北纬 43° 12' 之间的区域为冬季季节区域。

季节期：

冬季：自 12 月 1 日至 2 月 28 日或 29 日

夏季：自 3 月 1 日至 11 月 30 日

第五十二条 北大西洋冬季载重线

规则第四十条第 6 款(附则 I)涉及的北大西洋部分包括：

(1) 位于西经 15° 和西经 50° 两子午线之间的北大西洋冬季季节地带 II 部分。

(2) 北大西洋冬季季节地带 I 的全部，设得兰群岛被认为处于其界限上。

附则三证书

国际船舶载重线证书(1966) (公章)

经……(国家的正式全名)政府授权，由……(根据 1966 年国际船舶载重线公约规定认可的适当人员或组织的正式全名)，根据 1966 年国际船舶载重线公约规定发给。

船 名 船舶编号或呼号 船 籍 港 第二条第 8 款规定的船长(L)

勘定干舷按：船舶类型

[凡不适用者删去。——原注]新船

现有船舶① “A” 型船舶

“B” 型船舶

减少干舷的 “B” 型船舶

增加干舷的 “B” 型船舶

从甲板线上缘量起载重线

热带……毫米(吋) (T) 高于(S)……毫米(吋)

夏季……毫米(吋) (S) 线上缘通过标圈中心

冬季……毫米(吋) (W) 低于(S)……毫米(吋)

北大西洋冬季……毫米(吋) (WNA) 低于(S)……毫米(吋)

木材～热带……毫米(吋) (LT) 高于(LS)……毫米(吋)

木材～夏季……毫米(吋) (LS) 高于(S)……毫米(吋)

木材～冬季……毫米(吋) (LW) 低于(LS)……毫米(吋)

木材～北大西洋冬季……毫米(吋) (LWNA) 低于(LS)……毫米(吋)

注：不适用的干舷和载重线不必填入证书

对木材以外各种干舷的淡水宽限……毫米(吋)。对木材干舷……毫米(吋)。

用以量计各干舷的甲板线上边缘位于船旁……甲板上……毫米(吋)。

初次检验或定期检验日期

兹证明本船业经检验，并已根据 1966 年国际船舶载重线公约核定干舷和勘划上述载重线。

本证书有效期限至……止，按本公约第十四条第 1 款(3)项作定期检查。

签发于(签发证书地点)

(签发日期)

(签发证书的主管当局签名及或盖章)

若系签名应加注下列字句：

签名人声明，本人系由所述政府正式授权签发本证书。

(签名)

注：

1. 船舶从江河或内陆水域的港口驶出时，准许超载量至多相等于从出发港至海口间所消耗的燃料和其他一切物料的重量。

2. 当船舶处于密度为 1.000 的淡水中时，其相应的载重线可被浸没到上述淡水宽限值。如密度不是 1.000，宽限值可依 1.025 与实际密度之差按比例决定。

证书的背面

兹证明此船按公约第十四条第 1 款(3)项所要求的业经定期检查，符合公约有关规定。

地点日期

签发证书当局签名和(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名和(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名和(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名和(或)盖章

此船完全符合公约各项规定，按公约第十九条第 2 款规定，本证书有效期限延长至为止

地点日期

签发证书当局签名和(或)盖章

国际船舶载重线免除证书

(公章)

经(国家的正式全名)政府授权,由(根据 1966 年国际船舶载重线公约规定认可的适当人员或组织的正式全名),根据 1966 年国际船舶载重线公约的规定发给。

船 名 船 舶 编 号 或 呼 号 船籍港

兹证明根据本公约第六条第 2 款、第 4 款[凡不适用者删去。——原注]所授权,免除上述船舶受 1966 年公约各项规定的约束。

根据第六条第 2 款规定此船免除的公约规定是:。

根据第六条第 4 款允许免除的航次是:

自:。

至:。

根据第六条第 2 款或第 4 款允许免除的条件(如有时)是:

。

本证书有效期限至止,如适当时,按公约第十四条第 1 款(3)项作定期检查。

签发于

(证书签发地点)

.....19.....

(签发日期)

(签发证书的主管当局签名及(或)盖章)

若系签名,应加注下列字句:

签名人声明,本人系由所述政府正式授权签发本证书。

(签名)

证书的背面

兹证明此船继续符合允许其免除的条件。

地点日期

签发证书当局签名及(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名及(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名及(或)盖章

地点日期

签发证书当局签名及(或)盖章

此船继续符合允许其免除的条件。此证书的有效期限根据公约第十九条第 4 款(1)项规定延长至止。

地点日期

签发证书当局签名及(或)盖章