**1974年国际海上人命安全公约**

各缔约国政府，

　　愿共同制订统一原则和有关规则，以增进海上人命安全，

　　考虑到１９６０年国际海上人命安全公约缔结以来的发展情况，缔结一个公约，以代替该公约，可以最好地达到这一目的，

　　特议定下列各条：

　　第一条　公约的一般义务

　　一、各缔约国政府承担义务实施本公约及其附则的各项规定，该附则应构成本公约的组成部分。凡引用本公约时，同时也就是引用该附则。

　　二、各缔约国政府承担义务颁布一切必要的法律、法令、命令和规则并采取一切必要的其他措施，使本公约充分和完全生效，以便从人命安全的观点出发，保证船舶适合其预定的用途。

　　第二条　适　用　范　围

　　本公约适用于经授权悬挂缔约国政府国旗的船舶。

　　第三条　法律、规则

　　各缔约国政府承担义务将下列各项文件送交政府间海事协商组织（以下简称海协组织）秘书长保存：

　　一、受权代表缔约国政府管理海上人命安全措施的非政府机构的名单，以便分送各缔约国政府，供其官员参考；

　　二、就本公约范围内各种事项所颁布的法律、法令、命令和规则的文本；

　　三、根据本公约规定所颁发证书的足够数量的样本，以便分送各缔约国政府，供其官员参考。

　　第四条　不可抗力情况

　　一、在出航时不受本公约规定约束的船舶，并不因天气恶劣或任何其他不可抗力的原因偏离原定航线而受本公约规定的约束。

　　二、由于不可抗力或因船长负有搭载失事船舶人员或其他人员的义务而登上船的人员，在确定本公约的任何规定适用于该船时，都不应计算在内。

　　第五条　紧急情况下载运人员

　　一、为了避免对人命安全的威胁而撤离人员时，缔约国政府可准许它的船舶载运多于本公约其他规定所允许的人数。

　　二、上述许可并不剥夺其他缔约国政府根据本公约享有的对到达其港口的这种船舶的任何监督权。

　　三、给予此项许可的缔约国政府，应将任何这种许可的通知连同当时情况的说明送交海协组织秘书长。

　　第六条　以前的条约和公约

　　一、在缔约国政府之间，本公约代替并废除１９６０年６月１７日在伦敦签订的国际海上人命安全公约。

　　二、本公约缔约国政府之间目前继续有效的有关海上人命安全或其有关事项的所有其他条约、公约和协定，在其有效期间，对下列事项仍应继续充分和完全有效：

　　（一）不适用本公约的船舶；

　　（二）适用本公约的船舶，但本公约未予明文规定的事项。

　　三、至于上述条约、公约或协定与本公约的规定有抵触时，应以本公约的规定为准。

　　四、本公约未予明文规定的一切事项，仍受缔约国政府的法律管辖。

　　第七条　经协议订立的特殊规则

　　所有或某些缔约国政府之间，通过协议而按照本公约订立特殊规则时，应将这种规则通知海协组织秘书长，以便分发给所有缔约国政府。

　　第八条　修　正

　　一、本公约可按下列各款所述的任一程序进行修正。

　　二、海协组织内审议后的修正：

　　（一）缔约国政府提议的任何修正案应提交给海协组织秘书长，随后由其将该修正案在海协组织审议前至少６个月分发给海协组织所有会员和所有缔约国政府。

　　（二）按上述所提议的和分发的任何修正案，应交付海协组织海上安全委员会审议。

　　（三）缔约国政府不论是否是海协组织的会员，均有权参加海上安全委员会对修正案进行审议和通过的会议。

　　（四）修正案应在按照本款（三）项所规定的扩大的海上安全委员会（以下称海上安全委员会扩大会议）上，经到会并投票的缔约国政府的三分之二多数通过，但在表决时至少应有三分之一的缔约国政府出席。

　　（五）经按照本款（四）项通过的修正案应由海协组织秘书长通知所有缔约国政府，以供接受。

　　（六）１．对本公约条款或附则第一章的修正案，在其被三分之二的缔约国政府接受之日，应认为已被接受；

　　２．对附则的修正案，除第一章外，在下列情况下，应认为已被接受：

　　（１）从通知缔约国政府供其接受之日起的两年期限届满时；

　　（２）在海上安全委员会扩大会议上，由到会并投票的缔约国政府的三分之二多数通过时所确定的不短于一年的不同期限届满时。

　　但如果在上述期间内，三分之一以上的缔约国政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十的缔约国政府，通知海协组织秘书长反对该修正案，那么应认为该修正案未被接受。

　　（七）１．关于对公约条款或附则第一章的修正案，就那些业已接受该修正案的缔约国政府而言，应在其被认为接受之日后经过６个月生效；就该修正案被认为接受之日以后接受的各个缔约国政府而言，应在其被接受之日后经过６个月生效。

　　２．关于对附则的修正案，除第一章外，就所有缔约国政府而言，应在其被认为接受之日后经过６个月生效，但按照本款（六）项２目的规定对该修正案表示过反对，并且未曾撤销这种反对的缔约国政府除外。然而，在该修正案生效日之前，任何缔约国政府可通知海协组织秘书长，在该修正案生效之日算起不长于１年的期间内，或者在海上安全委员会扩大会议通过修正案时，经到会并投票的缔约国政府的三分之二多数可能确定的更为长的期间内，免于实行该修正案。

　　三、会议修正

　　（一）应缔约国政府的请求，并经至少有三分之一缔约国政府的同意，海协组织应召开缔约国政府会议，审议对本公约的修正案。

　　（二）经此种会议由到会并投票的缔约国政府的三分之二多数通过的每一项修正案，应由海协组织秘书长通知所有缔约国政府，以供接受。

　　（三）除会议另有决定外，该修正案分别根据本条二款（六）项和（七）项所规定的程序应认为已被接受和应予生效；但在这些条款中凡提到海上安全委员会扩大会议这一名称时，应认为就是指缔约国政府会议。

　　四、（一）业经接受一项已生效的附则修正案的缔约国政府没有义务将本公约在所签发证书方面的利益给予经授权悬挂某一缔约国政府国旗的船舶，这一政府系按本条二款（六）项２目的规定对该修正案表示过反对，并且未曾撤销这种反对者；但这仅限于该修正案所涉及的与证书有关的事项。

　　（二）业经接受一项已生效的附则修正案的缔约国政府应将本公约在所签发证书方面的利益给予经授权悬挂某一缔约国政府国旗的船舶，这一政府系按本条二款（七）项２目的规定，已通知海协组织秘书长，免于实行该修正案者。

　　五、除另有明文规定外，按本条规定对本公约所作的任何修正案，涉及到船舶结构者，应仅适用于在该修正案生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。

　　六、按照本条二款（七）项２目的规定对某项修正案的接受或反对的任何声明，或任何通知，应以书面提交给海协组织秘书长，并由其将此种文件和收到日期通知所有缔约国政府。

　　七、海协组织秘书长应将按照本条规定生效的任何修正案，连同每项这种修正案的生效日期，通知所有缔约国政府。

　　第九条　签字、批准、接受、认可和加入

　　一、本公约自１９７４年１１月１日起至１９７５年７月１日止在海协组织总部开放签字，以后仍可加入。各国政府可按下列方式参加本公约：

　　（一）签字并对批准、接受或认可无保留；

　　（二）签字而有待批准、接受或认可，随后再予批准、接受或认可；

　　（三）加入。

　　二、批准、接受、核准或加入应向海协组织秘书长交存一份相应的文件。

　　三、海协组织秘书长应将任何签字，或者关于批准、接受、认可或加入的任何文件的交存以及交存日期，通知本公约所有签字国政府或加入本公约的各国政府。

　　第十条　生　效

　　一、本公约应在至少有２５个国家，其商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十，按第九条规定参加本公约之日后经过１２个月生效。

　　二、在本公约生效日以后交存的关于批准、接受、认可或加入的任何文件，应自交存文件之日后经过３个月生效。

　　三、对本公约的修正案在其按第八条规定被认为接受之日以后，交存的关于批准、接受、认可或加入的任何文件应适用于修正后的公约。

　　第十一条　退　出

　　一、任何缔约国政府，在本公约对该政府生效满５年后，可随时退出本公约。

　　二、退出本公约应向海协组织秘书长交存一份退出文件，秘书长应将收到的退出本公约的任何文件和收到日期以及退出生效日期通知所有其他缔约国政府。

　　三、退出本公约，应在海协组织秘书长收到退出文件１年后，或在该文件中所载较此为长的期限届满后生效。

　　第十二条　保存和登记

　　一、本公约应由海协组织秘书长保存，海协组织秘书长应将本公约核证无误的副本分发给本公约所有签字国政府或加入本公约的各国政府。

　　二、本公约一经生效，海协组织秘书长应按照联合国宪章一百○二条的规定将本公约文本送交联合国秘书长，以供登记和公布。

　　第十三条　文　字

　　本公约正本一份用中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，各种文本具有同等效力。阿拉伯文、德文和意大利文的官方译本应译就，并与签署的原本一起保存。

　　具名于下的经各自政府正式授权的代表特签署本公约，以昭信守。

　　本公约于１９７４年１１月１日订于伦敦。

　　【名称】　附　则

　　【题注】

　　第一章　总　则

　　第一节　适用范围、定义等

　　第一条　适　用　范　围

　　一、除另有明文规定外，本规则仅适用于从事国际航行的船舶。

　　二、本规则各章适用于何种船舶与适用的范围，在各章中详加规定。

　　第二条　定　义

　　除另有明文规定外，在本规则范围内各词的定义如下：

　　一、“规则”系指本公约附则所包含的规则。

　　二、“主管机关”系指船旗国政府。

　　三、“认可”系指经主管机关认可的。

　　四、“国际航行”系指由适用本公约的一国驶往该国以外港口或与此相反的航行。

　　五、除下列人员外，皆为旅客：

　（一）船长和船员，或在船上以任何职位从事或参加该船业务的其他人员；

　　（二）一周岁以下的儿童。

　　六、“客船”系指载客超过１２人的船舶。

　　七、“货船”系指非客船的任何船舶。

　　八、“油船”系指建造成或改建成适合于运输散装易燃液体货物的货船。

　　九、“渔船”系指用于捕捞鱼类、鲸鱼、海豹、海象或其他海洋生物资源的船舶。

　　十、“核能船舶”系指设有核动力装置的船舶。

　　十一、“新船”系指在本公约生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶。

　　十二、“现有船舶”系指非新船。

　　十三、１海里为１８５２米或６０８０英尺。

　　第三条　例　外

　　一、除另有明文规定外，本规则不适用于下列船舶：

　　（一）军用舰艇和运兵船。

　　（二）总吨位小于５００总吨的货船。

　　（三）非机动船。

　　（四）制造简陋的木船。

　　（五）非营业的游艇。

　　（六）渔船。

　　二、除在第五章内另有明文规定外，本规则不适用于专门航行于北美洲五大湖和航行于圣劳伦斯河东至罗歇尔角与安提科斯提岛西点间所绘的直线以及在安提科斯提岛北面水域东至西经６３°线的船舶

　　第四条　免　除

　　一、对于通常不从事国际航行的船舶，在特殊情况下，需要进行一次国际航行时，主管机关可予免除本规则中的任何要求，但该船应符合主管机关认为适合于其所担任航次的安全要求。

　　二、对于具有新颖特征的任何船舶，如应用本规则第二章甲、第二章乙、第三章和第四章的任何规定会严重妨碍对发展这种特征的研究和在从事国际航行的船舶上对这些特征的采用时，主管机关可予免除这些要求。然而，任何此种船舶应符合该主管机关认为适于其预定的用途，并能保证船舶的全面安全，同时又为该船所要驶往的国家政府所接受的各项安全要求。允许任何这种免除的主管机关应把此次免除的细节和理由通知海协组织，海协组织应将其转知各缔约国政府，以供参考。

　　第五条　等　效

　　一、凡本规则要求船上所应装设或配备的专门装置、材料、设备或器具，或其型式，或本规则要求应设置的任何专门设施，主管机关可准许该船上装设或配备任何其他的装置、材料、设备或器具，或其型式，或设置任何其他的设施；但须通过试验或其他方法经主管机关认定这些代替的装置、材料、设备或器具，或其型式，或其他的设施，至少与本规则所要求者具有同等效能。

　　二、准许采用这种代替装置、材料、设备或器具，或其型式，或其他设施的任何主管机关，应将其细节连同所作的任何试验报告送交海协组织；海协组织应将各该细节转知其他缔约国政府，以供其官员参考。

　　第二节　检验与证书

　　第六条　检查与检验

　　为执行及为准于免除本规则的规定而对船舶进行的检查和检验，应由船舶登记国政府官员进行，但各国政府可将这种检查或检验工作委托该国所指定的验船师或该国所认可的组织办理。无论采取何种方式办理，有关政府都应充分保证此项检查和检验的全面和有效。

　　第七条　客船的检验

　　一、客船应接受下列检验：

　　（一）船舶营运前的检验；

　　（二）每１２个月一次的定期检验；

　　（三）必要时的额外检验。

　　二、上述检验应按下述规定办理：

　　（一）船舶营运前的检验，应包括船舶结构、机器和设备，并包括船底外部以及锅炉内外部在内的全面检查。此项检验应保证船舶的布置、材料、结构用材尺寸、锅炉和其他受压容器及其附件、主辅机、电气设备、无线电设备、机动救生艇的无线电报设备、救生艇筏的手提式无线电设备、救生设备、防火探火及灭火设备、雷达、回声测深仪、电罗经、引航员软梯、引航员机械升降器以及其他设备，完全符合本公约和主管机关为实施本公约而颁布的从事预定用途船舶的各项法律、法令、命令和规则的各项要求。此项检验还应保证船舶各部分及其设备的制造工艺在任何方面均为合格，而且该船确已按本公约和现行国际海上避碰规则的规定备有号灯、号型、以及发出音响信号和遇险信号的设备。

　　（二）定期检验，应包括结构、锅炉及其他受压容器、机器及设备，并包括船底外部在内的检查。此项检验应保证船舶在结构、锅炉或其他受压容器及其附件、主辅机、电气设备、无线电设备、机动救生艇的无线电报设备、救生艇筏的手提式无线电设备、救生设备、防火探火与灭火设备、雷达、回声测深仪、电罗经、引航员软梯、引航员机械升降器以及其他设备，均处于合格状况且适合其预定的用途；此外，尚应保证该船符合本公约和主管机关为实施本公约而颁布的法律、法令、命令和规则的各项要求。船舶所配备的号灯、号型、以及发出音响信号和遇险信号的设备也应接受上述检验，以保证其符合本公约和现行国际海上避碰规则的各项要求。

　　（三）全面或局部检验，为船舶每经发生事故，或发现影响船舶安全，或救生设备或其他装备的效用或完整性的缺陷，或已进行任何重要的修理或换新时，都应根据情况需要进行的检验。此项检验应保证这些必要修理或换新确已切实完成，其材料与工艺在任何方面均为合格，并应保证该船在各方面均符合本公约和现行国际海上避碰规则以及主管机关为实施本公约而颁布的法律、法令、命令和规则的规定。

　　三、（一）本条二款所指的法律、法令、命令和规则，应在各方面都能从人命安全的观点出发，保证船舶适合其预定的用途。

　　（二）在上述法律、法令、命令和规则中，尤应特别规定主辅锅炉、接合部件、蒸汽管、高压容器以及内燃机的燃料舱柜要进行的初次及以后的水压试验，或其他可以接受的代替试验所必须遵照的各项要求，包括必须遵照的试验程序和连续的两次试验之间的间隔期限。

　　第八条　货船救生设备和其他设备的检验

　　除机动救生艇的无线电报设备或救生艇筏的手提式无线电设备外，第二章甲、第二章乙、第三章与第五章关于货船的救生设备、回声测深仪、电罗经和灭火设备均应依照本章第七条关于客船的初次和以后检验的规定办理，唯该条一款（二）项规定的１２个月改为２４个月。新船的防火控制图与新船和现有船舶所配备的引航员软梯、引航员机械升降器、号灯、号型以及发出音响信号的设备亦应包括在检验范围之内，以保证它们完全符合本公约和现行国际海上避碰规则可适用部分的要求。

　　第九条　货船无线电设备和雷达设备的检验

　　适用于第四章和第五章规定的关于货船的无线电设备和雷达设备及按第三章的要求配备的机动救生艇的任何无线电报设备或救生艇筏的手提式无线电设备，均应按本章第七条对客船规定的初次和以后的检验办理。

　　第十条　货船船体、机器和设备的检验

　　货船的船体、机器与设备（货船设备安全证书、货船无线电报安全证书或货船无线电话安全证书所包括的项目除外），应在建造竣工时和嗣后按主管机关认为必要的方式和间隔期限进行检验，以保证它们在各方面都处于合格状况。此项检验应保证船舶的布置、材料、结构用材尺寸、锅炉和其他受压容器及其附件、主辅机、电力设备及其他设备在各方面都适合该船预定的用途。

　　第十一条　检验后状况的维持

　在本章第七、八、九、十条所规定的对船舶的任何检验完成以后，凡是经过检验的结构布置、机器、设备等，非经主管机关许可，概不得变动。

　　第十二条　证书的签发

　　一、（一）客船经过检查和检验，符合第二章甲、第二章乙、第三章、第四章的要求及本规则任何其他有关要求者，应发给客船安全证书。

　　（二）货船经过检验，满足本章第十条关于货船检验的要求，并除有关灭火设备和防火控制图的要求外符合第二章甲和第二章乙中可适用的要求者，应发给货船构造安全证书。

　　（三）货船经过检查，符合第二章甲、第二章乙和第三章的有关要求及本规则任何其他有关要求者，应发给货船设备安全证书。

　　（四）装有无线电报设备的货船，经过检查，符合第四章的要求及本规则任何其他有关要求者，应发给货船无线电报安全证书。

　　（五）装有无线电话设备的货船，经过检查，符合第四章的要求及本规则任何其他有关要求者，应发给货船无线电话安全证书。

　　（六）对于根据和按照本规则的规定受到某项免除的船舶，除发给本款所指证书以外，尚应发给免除证书。

　　（七）客船安全证书、货船构造安全证书、货船设备安全证书、货船无线电报安全证书、货船无线电话安全证书和免除证书，均应由主管机关或主管机关正式授权的任何个人或组织签发。但无论由谁签发，主管机关都应对证书完全负责。

　　二、不论本公约中载有任何其他规定，根据和按照１９６０年国际海上人命安全公约签发的任何证书，如在本公约对签发该证书的主管机关生效时尚在通用中，则该证书仍继续有效，直至根据该公约第一章第十四条所规定的有效期限届满时为止。

　　三、在缔约国政府对本公约的接受生效之日以后，不得再根据和按照１９６０年、１９４８年或１９２９年国际海上人命安全公约的规定签发证书。

　　第十三条　他国政府代发证书

　　缔约国政府可应主管机关请求对船舶进行检验；如认为该船符合本规则的要求，应按照本规则规定发给证书。如此签发的任何证书务必载明是受船舶登记国政府或船舶将登记的国家政府的委托而签发的。此项证书与根据本章第十二条所发的证书具有同等效力，并受同样的承认。

　　第十四条　证书有效期限

　　一、除货船构造安全证书、货船设备安全证书和免除证书外，各种证书的有效期限不得超过１２个月，货船设备安全证书的有效期限不得超过２４个月。免除证书的有效期限不得超过与该证书相关的证书的有效期限。

　　二、对３００总吨和３００总吨以上但小于５００总吨的货船所发的无线电报安全证书或无线电话安全证书，如在原发证书有效期限届满前两个月以内进行检验，可将此项证书收回，并签发新证书，至上述有效期限届满后１２个月内有效。

　　三、证书期满时，如船舶不在登记国港口，主管机关可将该证书展期，但此项展期仅以能使该船完成其驶抵登记国或预定检验国家的航次为限；而且仅在正当和合理的情况下才能如此办理。

　　四、证书展期的期限概不得超过５个月，经过这样展期的船舶，在抵达登记国或预定检验的港口之后，不得因获得上述展期而在未领到新证书前驶离该港或该国。

　　五、未经根据本条前述各款加以展期的证书，主管机关可自该证书所载日期届满之日起，给予为期至多１个月的宽限期。

　　第十五条　证　书　格　式

　　一、所有证书都应以签发国家的一种官方文字或数种官方文字写成。

　　二、证书格式应以本规则所附范本为准。签发的证书或其该证无误副本的印刷部分的排列应按范本正确复制；签发的证书或其核证无误副本内所列的项目应以罗马字和阿拉伯数字填写。

　　第十六条　证书的贴示

　　根据本规则签发的各项证书或其核证无误的副本都应贴示在船上显明易到的地方。

　　第十七条　证书的承认

　　缔约国政府根据其职权所签发的证书在本公约规定范围内使用时，其他缔约国政府应予承认；各缔约国政府应承认这种证书与由其本国政府所发的同样有效。

　　第十八条　证　书　附　件

　　一、如船舶在某一特定航次中所载人数少于客船安全证书中所载的总数，从而按照本规则规定可备置少于证书中所载的救生艇和其他救生设备，本章第十二条或第十三条所指的政府、个人或组织，可以发给证书附件。

　　二、在此项附件上应载明在当时情况下并无违反本规则规定之处。上述附件应附于证书之后，并仅在救生设备方面代替该证书。这种附件仅对该特定航次有效。

　　第十九条　监　督

　　持有根据本章第十二条或第十三条所发证书的每艘船舶，在其他缔约国港口时，应受该国政府正式授权的官员监督，这种监督的目的，仅在于查明船上是否备有有效的证书。除有明显的理由使人相信该船或其设备的情况实质上与证书所载情况不符外，此项证书应被承认。如果发生上述与证书不符的情况，执行监督的官员应采取措施，以保证该船在符合出海时对旅客或船员都无危险的条件前不开航。如因这种监督而引起任何干涉，执行监督的官员应将认为必需进行干涉的一切情况，立即以书面通知船舶登记国领事，并将实情报告海协组织。

　　第二十条　特　权

　　任何船舶除持有相应的有效证书外，不得要求本公约所赋予的各项特权。

　　第三节　事　故

　　第二十一条　事　故

　　一、各主管机关对其所属的受本公约规定约束的任何船舶所发生的任何事故，当其认为调查该项事故有助于确定本规则可能需要的何种修改时，即应承担义务进行调查。

　　二、各缔约国政府有义务将有关此项调查所获得的适当资料提供给海协组织。该组织根据此项资料所作的报告或建议，一律不得泄露有关船舶的辨认特征或国籍，或以任何方式确定或暗示任何船舶或个人承担的责任。

　　第二章甲　构造（分舱与稳性、机电设备）

　　第一节　通　则

　　第一条　适　用　范　围

　　一、（一）除另有明文规定外，本章适用于新船。

　　（二）现有客船和货船应符合下列规定：

　　１．在１９６０年国际海上人命安全公约生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶，主管机关应保证使其符合该公约第二章定义所指新船所适用的各项要求；

　　２．在１９４８年国际海上人命安全公约生效之日或以后，但在１９６０年国际海上人命安全公约生效之日以前安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶，主管机关应保证使其符合１９４８年国际海上人命安全公约第二章定义所指新船所适用的各项要求；

　　３．在１９４８年国际海上人命安全公约生效之日以前安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶，主管机关应使其符合该公约第二章定义所指现有船舶所适用的各项要求；

　　４．至于本公约第二章甲中的要求而在１９６０年和１９４８年公约第二章中所未包括者，主管机关应决定那些要求适用于本公约定义所指的现有船舶。

　　（三）船舶在进行修理、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。在这种情况下，现有船舶一般不得低于它原已符合的对新船的要求。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，应满足对新船的要求。

　　二、为了明确本章的内容：

　　（一）新客船是指在本公约生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的客船，或在本公约生效之日或以后由货船改建的客船，所有其他客船均称为现有客船。

　　（二）新货船是指本公约生效之日或以后安放龙骨或处于相应建造阶段的货船。

　　三、主管机关如考虑到航程的遮蔽性及其条件，认为引用本章的某些特殊要求为不合理或不必要时，可对其本国所属的在航程中距最近陆地不超过２０海里的个别船舶或某类船舶免除这些要求。

　　四、根据第三章第二十七条三款准予搭载人数超过其所备救生艇容量的客船，应符合本章第五条五款所载的分舱特种标准以及本章第四条四款的有关渗透率的特种规定。但主管机关就航程的自然条件及情况认为该船仅需符合本章其他各条及第二章乙的规定时，可作例外。

　　五、客船用于特种业务，例如朝山进香，载运大量特种业务旅客者，主管机关如认为实施本章要求为不切实际时，可对其本国所属的此类船舶免除这些要求，但此类船舶应完全符合下列规定：

　　（一）１９７１年特种业务客船协定所附的规则；

　　（二）１９７３年特种业务客船舱室要求议定书所附的规则（当生效时）。

　　第二条　定　义

　　除另有明文规定外，本章内各词的定义如下：

　　一、（一）“分舱载重线”系指用以决定船舶分舱的水线；

　　（二）“最深分舱载重线”系指相当于适用的分舱要求所允许的最大吃水线。

　　二、“船长”系指在最深分舱载重线两端的垂线间量得的长度。

　　三、“船宽”系指在最深分舱载重线处或其下，由一舷肋骨外缘至另一舷肋骨外缘间的最大宽度。

　　四、“吃水”系指在船长的中点由船型基线至有关分舱载重线间的垂直距离。

　　五、“舱壁甲板”系指横向水密舱壁所到达的最高一层甲板。

　　六、“限界线”系指在船侧由舱壁甲板上表面以下至少７６毫米（３英寸）处所绘的线。

　七、某一处所的“渗透率”系指该处所能被水浸占的百分比。

　　某一处所体积伸展至限界线以上时，仅应量至该线高度为止。

　　八、“机器处所”系指由船型基线至限界线并介于两端主横向水密舱壁间供安置主辅推进机械及推进所需的锅炉和一切固定煤舱的处所。

　　对于特殊布置的船舶，机器处所的范围可由主管机关确定之。

　　九、“旅客处所”系指供旅客起居和使用的处所，但不包括行李室、储藏室、食品库及邮件舱。

　　就本章第四条、第五条而言，在限界线以下供船员起居和使用的处所，亦应认作旅客处所。

　　十、在一切情况下，容积与面积均应计至船型线为止。

　　第二节　分舱与稳性

海协组织海大２６５（届）决议通过的作为１９６０年安全公约第二章第二节

的等效规则的客船分舱规则，如引用时，可全部用来代替本节的要求。

　　　（本节仅适用于客船，但第十九条也适用于货船。）

　　第三条　可　浸　长　度

　　一、船长中任何一点的可浸长度，应由计及该船船型、吃水及其他特征的一种计算方法来确定。

　　二、对有连续舱壁甲板的船舶，在船长中某一点的可浸长度，是以该点为中心的最大限度的一段船长，在按本章第四条限定的假设条件下浸水时，船舶不致淹过限界线。

　　三、（一）对无连续舱壁甲板的船舶，船长中任何一点的可浸长度，可按假定的连续限界线来确定；此线的任何点均须在该甲板上表面（船侧）以下至少７６毫米（３英寸），而通至该甲板的有关舱壁及船体均须为水密。

　　（二）当假定的限界线有一部分低于舱壁所通达的甲板相当距离时，则对该舱壁在高出限界线而直接位于较高层甲板以下的部分，主管机关可有限度地放宽其水密程度。

　　第四条　渗　透　率

　　一、本章第三条所述的限定的假设条件，是指限界线以下处所的渗透率。

　　在决定可浸长度时，对限界线以下的船舶下列各部分的整个长度范围内，应使用同一平均渗透率：

　　（一）本章第二条定义所指的机器处所；

　　（二）机器处所以前的部分；

　　（三）机器处所以后的部分。

　　二、（一）整个机器处所内的同一平均渗透率应按下列公式确定：

　　　　　　　　　　　　　　　　ａ－ｃ

　　　　　　　　　８５＋１０（－－－－－）

　　　　　　　　　　　　　　　　　ｖ

　式中：ａ——在限界线以下位于机器处所范围内按本章第二条定义所指旅客处所的容积；

　　　　ｃ——在限界线以下位于机器处所范围内专供货物、煤或物料储藏用的甲板间处所的容积；

　　　　ｖ——限界线以下机器处所的总容积。

　　（二）如用详细计算法求得的平均渗透率小于上列公式所得的数值，而主管机关认为满意时，则可采用详细计算求得的数值。在此种计算中，按本章第二条定义所指的旅客处所的渗透率应为９５；一切货物、煤及物料储藏处所应为６０；双层底、燃油舱柜及其他舱柜应分别根据情况采用认可的数值。

　　三、除本条四款的规定外，位于机器处所以前（或以后）的整个部分的同一平均渗透率，应按下列公式确定：

　　　　　　　　　　　　　　　ａ

　　　　　　　　　６３＋３５－－－

　　　　　　　　　　　　　　　ｖ

　式中：ａ——在限界线以下位于机器处所以前（或以后）按本章第二条定义所指旅客处所的容积；

　　　　ｖ——限界线以下位于机器处所以前（或以后）部分的总容积。

　　四、若船舶根据第三章第二十七条三款准予搭载超过其所备救生艇容量的人数，并按本章第一条四款要求符合特种规定者，其位于机器处所以前（或以后）的整个部分的同一平均渗透率应按下列公式确定：

　　　　　　　　　　　　　　　ｂ

　　　　　　　　　９５－３５－－－

　　　　　　　　　　　　　　　ｖ

　式中：ｂ——位于机器处所以前（或以后）限界线以下以及按个别情况如肋板顶部、内底或尖舱以上，专供作装货处所、煤或燃油舱、物料储藏室、行李室及邮件舱、锚链舱及淡水舱柜的容积；

　　　　ｖ——限界线以下位于机器处所以前（或以后）部分的总容积。

　　如按照船舶业务，其货舱通常并不装载任何相当数量的货物，则在计算“ｂ”时，装货处所的任何部分均不包括在内。

　　五、对特殊布置的船舶，主管机关可允许或要求对位于机器处所以前或以后部分的平均渗透率作详细的计算。在作此项计算时，按本章第二条定义所指旅客处所的渗透率应为９５；装置机器处所为８５；一切货物、煤及物料储藏处所为６０；双层底、燃油舱柜及其他舱柜的渗透率应分别根据情况采用认可的数值。

　　六、在两水密横舱壁间的甲板间舱内设有任何旅客或船员处所时，除完全包围于固定钢质舱壁内并专作其他用途的处所外，整个甲板间舱应视作旅客处所。若所述旅客或船员处所完全包围在固定的钢质舱壁以内，则仅需将被包围部分视作旅客处所。

　　第五条　许　可　舱　长

　　一、船舶应按其预定的用途尽可能作有效的分舱，分舱的程度应视船舶的长度与业务而定；即船长最大而以载客为主的船舶的分舱程度为最高。

　　二、分舱因数——以船长中任何点为中心的最大许可舱长是以适当的因数乘其可浸长度求得之，此因数称为“分舱因数”。

　　分舱因数随船舶的长度而定，在一定长度下，又视船舶预定的用途而变化。此因数按下列情况顺次连续递减：

　　（一）当船长增加时；

　　（二）从适用于运货为主的船舶的因数Ａ至适用于载客为主的船舶的因数Ｂ。

　　因数Ａ与Ｂ应按下列公式（１）与（２）确定，其中Ｌ即本章第二条定义所指的船长：

　　Ｌ以米计：

　　　　　　５８．２

　　　Ａ＝－－－－－＋０．１８（Ｌ＝１３１及１３１以上）

　　　　　　Ｌ－６０

　　　Ｌ以英尺计：　　　　　　　　　　　　　　　　　　　｝……（１）

　　　　　　１９０

　　　Ａ＝－－－－－＋０．１８（Ｌ＝４３０及４３０以上）

　　　　　Ｌ－１９８

　　　Ｌ以米计：

　　　　　３０．３

　　Ｂ＝－－－－－＋０．１８（Ｌ＝７９及７９以上）

　　　　　Ｌ－４２

　　　Ｌ以英尺计：　　　　　　　　　　　　　　　　　　　｝……（２）

　　　　　　１００

　　　Ｂ＝－－－－－＋０．１８（Ｌ＝２６０及２６０以上）

　　　　　Ｌ－１３８

　　三、业务的衡准——一定长度的船舶，其适用的分舱因数，应由下列公式（３）及（４）所求得的业务衡准数（以下简称衡准数）来确定，其中：

　　Ｃｓ——衡准数；

　　Ｌ——本章第二条定义所指的船长；

　　Ｍ——本章第二条定义所指机器处所的容积，加上位于内底

　　　以上机器处所以前或以后的任何固定燃油舱的容积；

　　Ｐ——本章第二条定义所指的限界线以下旅客处所的总容积；

　　Ｖ——限界线以下的船舶总容积；

　　Ｐ1 ＝ＫＮ，其中：

　　Ｎ——核准该船搭载的旅客数；

　　Ｋ——为下列数值：

　　长度以米计，容积以立方米计Ｋ＝０．０５６Ｌ

　　　长度以英尺计，容积以立方英尺计Ｋ＝０．６Ｌ

如ＫＮ之数值大于Ｐ与限界线以上的实际旅客处所总容积的和，则Ｐ1 应采用上述的和数或－ＫＮ，视何者为大而定。

　　　当Ｐ1 大于Ｐ时：

　　　　　　　　　　　Ｍ＋２Ｐ1

　　　　　　Ｃｓ＝７２－－－－－－　　　　　　　　　　（３）

　　　　　　　　　　　Ｖ＋Ｐ1 －Ｐ

　　　在其他情况时：

　　　　　　　　　　　　Ｍ＋２Ｐ

　　　　　　Ｃｓ＝７２－－－－－－　　　　　　　　　　　　（４）

　　　　　　　　　　　　　Ｖ

　　对无连续舱壁甲板的船舶，各容积应计算到决定可浸长度时所用的实际限界线。

　　四、本条五款所述以外的船舶分舱规则

　　（一）前尖舱以后的分舱：长度在１３１米（４３０英尺）及１３１米以上的船舶，如衡准数为２３或２３以下者，分舱因数取Ａ值，由公式（１）求得；如衡准数为１２３或１２３以上者，分舱因数取Ｂ值，由公式（２）求得；如衡准数在２３与１２３之间，分舱因数为Ｆ，按下列公式在因数Ａ与Ｂ之间用直线内插法求得：

　　　　　　　　　　　　　（Ａ－Ｂ）（Ｃｓ－２３）

　　　　　　　　　Ｆ＝Ａ－－－－－－－－－－－－－　　　（５）

　　　　　　　　　　　　　　　　　１００

　　但衡准数如等于或大于４５，同时用公式（５）求得的分舱因数等于或小于０．６５而大于０．５时，则前尖舱以后的分舱因数应取０．５。

　　如求得的因数Ｆ小于０．４，并经主管机关同意，此数值不能在该船机舱内适用，则此舱的分舱，可取较大的因数，但该因数不应超过０．４。

　　（二）前尖舱以后的分舱：长度小于１３１米（４３０英尺），但不小于７９米（２６０英尺）的船舶，当其衡准数等于Ｓ时，分舱因数应取１，其中：

　　　　　　　　３５７４－２５Ｌ　　　　　　　　９３８２－２０Ｌ

　　　　　　Ｓ＝－－－－－－－－－（Ｌ以米计）＝－－－－－－－－－

　　　　　　　　　　１３　　　　　　　　　　　　　　　３４

　　　　　（Ｌ以英尺计）

　　如衡准数为１２３或１２３以上者，分舱因数取Ｂ值，由公式（２）求得；如衡准数在Ｓ和１２３之间时，则分舱因数为Ｆ，按下列公式在１与因数Ｂ之间用直线内插法求得：

　　　　　　　　　　（１－Ｂ）（Ｃｓ－Ｓ）

　　　　　　Ｆ＝１－－－－－－－－－－－－　　　　　　（６）

　　　　　　　　　　　　１２３－Ｓ

　　（三）前尖舱以后的分舱：长度在１３１米（４３０英尺）以下但不小于７９米（２６０英尺），且其衡准数小于Ｓ的船舶，以及一切长度小于７９米（２６０英尺）的船舶分舱因数均取１；但在上述任一情况中，如主管机关同意此因数在该船的任何部分不实用时，则主管机关在考虑了一切情况后，可给予适当的放宽。

　　（四）本款（三）项的规定，亦适用于任何长度的船舶，如其核准搭载的乘客数额在１２人以上，但不超过：

　　　　Ｌ　　　　　　　　　Ｌ

　　　－－－（Ｌ以米计）＝－－－－（Ｌ以英尺计）或５０人，视何者为小而定。

　　　６５０　　　　　　　７０００

　　五、根据第三章第二十七条三款准予搭载人数超过其所备救生艇容量和按本章第一条四款应符合特种规定的船舶的分舱特种标准：

　　（一）１　以载客为主的船舶，其前尖舱以后的分舱因数应取０．５；如照本条三款及四款计算所得的因数小于０．５时，则用计算所得的数值。

　　２．当此种船舶的长度小于９１．５米（３００英尺）时，如经主管机关同意，认为对某一舱采用上述因数为不实用时，可允许对该舱的长度采用较大的分舱因数，但所用因数应是在此情况下实际可行和合理的最小数值。

　　（二）不论船长是否小于９１．５米（３００英尺），如因需要装载相当数量的货物致使前尖舱以后的分舱不可能采用０．５以下的因数时，则该船所采用的分舱标准应照下列１至５目的规定选取，但如主管机关同意，认为从任何方面强求严格遵守均属不合理时，可准其对水密舱壁作变通的布置，然而此种布置就其功能来说应为不减低整个分舱效用者为限。

　　１．本条三款关于衡准数的规定仍然适用，但计算Ｐ１值时，对有铺位的旅客，Ｋ应取本条三款所确定的数值或取３．５５立方米（１２５立方英尺），视何者为大而定；对无铺位的旅客，Ｋ值应取３．５５立方米（１２５立方英尺）。

　　２．本条二款内的因数Ｂ应以按下列公式计算求得的因数ＢＢ代替：

　　　　　Ｌ以米计：

　　　　　　　　　１７．６

　　　　　ＢＢ＝－－－－－＋０．２０（Ｌ＝５５及５５以上）

　　　　　　　　　Ｌ－３３

　　　　　Ｌ以英尺计：

　　　　　　　　　５７．６

　　　　　ＢＢ＝－－－－－－＋０．２０（Ｌ＝１８０及１８０以上）

　　　　　　　　　Ｌ－１０８

　　３．前尖舱以后的分舱：长度在１３１米（４３０英尺）及１３１米以上的船舶，如衡准数为２３或２３以下者，分舱因数取Ａ值，由本条二款公式（１）求得；如衡准数为１２３或１２３以上者，则分舱因数取ＢＢ值，由本款（二）项２目的公式求得；如衡准数在２３与１２３之间，则分舱因数为Ｆ，按下列公式在Ａ与ＢＢ之间用直线内插法求得：

　　　　　　　　　　　（Ａ－ＢＢ）（Ｃｓ－２３）

　　　　　Ｆ＝Ａ－　－－－－－－－－－－－－－－－

　　　　　　　　　　　　　　　１００

　　但如求得的因数Ｆ小于０．５时，则分舱因数应取０．５或按本条四款（一）项规定求得的因数，视何者为小而定。

　　４．前尖舱以后的分舱：长度在１３１米（４３０英尺）以下但不小于５５米（１８０英尺）的船舶，当衡准数等于Ｓ1 时，分舱因数取１，其中：

　　　　　　　　３７１２－２５Ｌ

　　　　　Ｓ1 ＝－－－－－－－－－　　　　　（Ｌ以米计）

　　　　　　　　　　　１９

　　　　　　　　１９５０－４Ｌ

　　　　　Ｓ1 ＝－－－－－－－－　　　　　　（Ｌ以英尺计）

　　　　　　　　　　　１０

　　如衡准数为１２３或１２３以上者，则分舱因数取ＢＢ值，由本款（二）项２目的公式求得；如衡准数在Ｓ1 与１２３之间，则分舱因数为Ｆ，按下列公式在１与ＢＢ之间用直线内插法求得：

　　　　　　　　　　　（１－ＢＢ）（Ｃｓ－Ｓ1 ）

　　　　　　Ｆ＝１－－－－－－－－－－－－－－－－

　　　　　　　　　　　　　　１２３－Ｓ1

　　但在上述后两种情况中的任何一种，如求得的因数小于０．５时，可采用一个不超过０．５的分舱因数。

　　５．前尖舱以后的分舱：长度在１３１米（４３０英尺）以下，但不小于５５米（１８０英尺），且其衡准数小于Ｓ1 的船舶，以及一切长度在５５米（１８０英尺）以下的船舶，其分舱因数均取１；但若主管机关同意，认为此项分舱因数对某些个别舱为不实用时，则主管机关在考虑了一切情况后可对这些舱给予适当的放宽，但尾部最后一个舱与尽可能多的前部各舱（在前尖舱与机器处所后端舱壁之间者）的长度，均不得大于可浸长度。

　　第六条　关于分舱的特殊规则

　　一、在船舶的一部分或数部分，如其水密舱壁比其他部分通至较高的一层甲板，而在计算可浸长度时又要利用这种舱壁的升高部分时，则各该部分可采用分别的限界线，但需符合下列规定：

　　（一）整个船长内两侧船壳板均延伸至相当于较高限界线的甲板，且在整个船长内，此甲板下的船壳开口均应按本章第十四条作为限界线以下的开口；

　　（二）舱壁甲板成阶层处的相邻两舱，应各不超过其相应限界线的许可长度，且相邻两舱的总长不超过以较低限界线为基础的许可长度的两倍。

　　二、（一）某舱的长度可以超过按本章第五条规则所求得的许可舱长，但该舱与其相邻的前舱或后舱加在一起的总长均不应超过许可舱长的两倍或可浸长度，视何者为小而定。

　　（二）如果相邻两舱之一位于机器处所内，而另一舱在机器处所以外，且后者所在部分的平均渗透率与机器处所的不同，则此相邻两舱的总长，应予调整，使其适应两舱所在部分平均渗透率的平均值。

　　（三）如相邻两舱的分舱因数不同时，此两舱的总长应按比例来确定。

　　三、长度为１００米（３３０英尺）及１００米以上的船舶，其前尖舱以后的主横舱壁之一应设置在距首垂线不大于许可舱长之处。

　　四、主横舱壁可以凹折，但整个凹折部分应处于在船内距外壳板为１／５船宽的两侧垂直面之间，船宽为本章第二条定义所指的船舶宽度，１／５船宽的距离应在最深分舱载重线的水平面上自船侧向垂直于纵中剖面的方向量取。

　　位于上述范围以外的任何凹折部分，应按照本条五款作为阶层处理。

　　五、主横舱壁可作阶层状，但应符合下列条件之一：

　　（一）此舱壁所分隔的两舱总长度不超过可浸长度的９０％或许可舱长的两倍，但如船舶的分舱因数大于０．９者，此两舱的总长度不应超过其许可舱长；

　　（二）在阶层处另加分舱设置，以保持与用平面舱壁时有同等的安全程度；

　　（三）上面有阶层延伸的舱，其长度不超过相当于在此阶层下面７６毫米（３英寸）所作限界线的许可舱长。

　　六、主横舱壁有凹折或阶层者，应采用一等效的平面舱壁来确定其分舱。

　　七、若相邻两主横舱壁间的距离，或其等效平面舱壁间的距离，或通过相邻两主横舱壁的最近阶层部分的横向平面间的距离，小于３．０５米（１０英尺）加船长的３％或１０．６７米（３５英尺）时，视何者为小而定，则只应将上述舱壁之一视为是按照本章第五条规定形成船舶分舱的部分。

　　八、如在一个主横水密舱内包含有局部分舱，而在任何假定的船侧破损长度达３．０５米（１０英尺）加船长的３％或１０．６７米（３５英尺）时，视何者为小而定，此时主水密舱的全部容积并未被水浸满，则经主管机关同意，可对此船按通常所要求的许可舱长，按比例予以放长。在此情况下，对未破损一侧所假定的有效浮力容积，不得大于对破损一侧所假定的数值。

　　九、如所要求的分舱因数为０．５或０．５以下者，任何相邻两舱的总长不应超过可浸长度。

　　第七条　破　舱　稳　性

　　一、在所有营运状态下，船舶应具有足够的完整稳性，以能支持其任一不超过可浸长度的主舱浸水至最后阶段。

　　如相邻两主舱由按本章第六条五款（一）项条件的阶层舱壁所分隔，则船舶的完整稳性应足以支持此相邻两主舱的浸水。

　　如所要求的分舱因数为０．５或０．５以下但大于０．３３者，其完整稳性应足以支持任意相邻两主舱的浸水。

　　如所要求的分舱因数为０．３３或０．３３以下者，其完整稳性应足以支持任意相邻三主舱的浸水。

　　二、（一）本条一款的要求，应按照本条三、四及六款并顾及船舶的尺度比例与设计特性以及受损舱的布置与形状以计算决定之。作此项计算时，应假定船舶的稳性处于最恶劣的预计营运状态。

　　（二）凡拟装设足够严密的甲板、内壳板或纵舱壁以严格限制水的流动者，在计算中对此类限制所作的适当考虑，应经主管机关同意。

　　（三）如主管机关对破损情况下的稳性有怀疑时，可以要求对其进行核查。

　　三、为了便于计算破舱稳性，容积和表面渗透率一般应按以下规定：

　－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

　　　　　　处　　　　　　　　所　　　　｜　　　渗　　透　　率

　－－－－－－－－－－－－－－－－－－－｜－－－－－－－－－－－－－

　　　货物、煤或物料储藏专用处所　　　　｜　　　　　　６０

　　　起居设备占用处所　　　　　　　　　｜　　　　　　９５

　　　机器占用处所　　　　　　　　　　　｜　　　　　　８５

　　　供装载液体的处所　　　　　　　　　｜　　　　　０或９５①

　－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

视何者造成较严重的后果而定。

　　对处于破损水面附近并未包容相当数量的起居设备或机器的处所，以及经常并未被相当数量的货物或物料占用的处所，均应假定较高的表面渗透率。

　　四、假定的破损范围应如下：

　　（一）纵向范围：３．０５米（１０英尺）加船长的３％，或１０．６７米（３５英尺）视何者为小而定，如所要求的分舱因数为０．３３或０．３３以下，则假定的纵向破损范围应按需要增加，以使其包括任何两个依次排列的主横水密舱壁；

　　（二）横向范围（在船内于最深分舱载重线水平面上自船侧向垂直于纵中剖面的方向量计）：为本章第二条定义所指船宽的１／５距离；

　　（三）竖向范围：自基线向上不作限制；

　　（四）如任何小于本款（一）、（二）及（三）项所指的破损，会使倾斜或初稳性高度的损失更为严重，则在计算中应对此种破损情况作出假定。

　　五、应作有效布置使不对称浸水降至最小程度。如必须校正大倾斜角时，所采用的方法，应尽可能是自动的；但在任何情况下当横贯浸水装置设有控制设备时，此项设备应能在舱壁甲板以上操作。这种装置及其控制设备连同平衡前的最大倾角，均应为主管机关所接受的。如需设有横贯浸水装置时，其平衡时间应不超过１５分钟。有关使用横贯浸水装置的相应资料应提供给该船船长。①

参阅海协组织通过的海大２６６（Ⅷ届）决议“关于为适应客船横贯浸水装置的要求而制定的标准方法的建议案”。

　　六、船舶破损后以及不对称浸水情况下经采取平衡措施后，其最终状态应如下：

　　（一）在对称浸水情况下，当采用固定排水量法计算时，应至少有５０毫米（２英寸）的正值剩余稳性高度；

　　（二）在不对称浸水情况下，其总横倾角不得超过７°，但在特殊情况下，主管机关可允许放宽由于不对称力矩而产生的较大横倾角，可是在任何情况下其最终横倾角不应超过１５°。

　　（三）在任何情况下，船舶浸水的终了阶段不得淹没限界线。如认为在浸水的某一中间阶段可能淹没限界线时，主管机关可要求作船舶安全所必需的研究与布置。

　　七、应将各种营运状态下为保持船舶具有足够的完整稳性以经受得住危害性破损所需的资料提供给船长。对需用横贯浸水装置的船舶，其倾斜计算所依据的稳性情况应通知船长，并警告船长若该船在不利情况下受损时，可能发生过度的倾斜。

　　八、（一）除证明在任何营运状态下，为满足上述要求所需的完整稳性高度超过计划营运状态的要求者外，主管机关不得考虑放宽对破舱稳性的要求。

　　（二）只是在特殊情况下，经主管机关同意，认为船舶的尺度比例、布置及其他性能对破舱后的稳性最为有利，而在该特殊情况下采用这种破舱范围是合理和可行时，方准放宽对破舱稳性的要求。

　　第八条　压　载

　　当需要用水压载时，压载水一般不得装于计划载燃油的舱内。对实际上不能避免将水装入燃油舱的船舶，则应设置经主管机关同意的油水分离装置，或为主管机关所接受的处理带油压载水的其他设施。

　　第九条　尖舱及机器处所的舱壁、轴隧等

　　一、（一）船舶须设有水密的高达舱壁甲板的前尖舱舱壁或防撞舱壁。此舱壁须装设于距首垂线不少于船长的５％而不大于３．０５米（１０英尺）加船长的５％的处所。

　　（二）如船舶设有长的前部上层建筑，则前尖舱舱壁应水密地延伸至舱壁甲板的上一层甲板。此延伸部分不必直接设于下面舱壁之上，但其离首垂线至少应为船长的５％，且形成阶层部分的舱壁甲板应有效地作成风雨密。

　　二、后尖舱舱壁，以及本章第二条定义所指机器处所与前后客货处所隔开的舱壁，均应水密地装设至舱壁甲板。但若不致减低船舶分舱的安全程度时，则后尖舱舱壁可在舱壁甲板下方作成阶层状。

　　三、在一切情况下，尾轴管均应封闭于具有适度容积的水密处所内。尾轴填料函压盖须装于水密尾轴隧内或与尾轴管室分开的其他水密处所内，而该处所的容积，在尾轴填料函压盖渗漏而浸水时，将不致淹没限界线。

　　第十条　双　层　底

　　一、双层底的设置应在适合于船舶设计及船舶正常作业要求的情况下尽量自前尖舱舱壁延伸至后尖舱舱壁。

　　（一）长度在５０米（１６５英尺）至６１米（２００英尺）以下的船舶，至少应自机器处所至前尖舱舱壁或尽可能接近该处之间设置双层底。

　　（二）长度在６１米（２００英尺）至７６米（２４９英尺）以下的船舶，至少应在机器处所以外设置双层底，并应延伸至前、后尖舱舱壁，或尽可能接近该处。

　　（三）长度在７６米（２４９英尺）及７６米以上的船舶，应在船中部设置双层底，并应延伸至前、后尖舱舱壁，或尽可能接近该处。

　　二、凡需设置双层底时，其高度应经主管机关的同意，其内底应延伸至船的两侧，以保护船底至舭部弯曲处。此项保护如能使内底边板的外缘与舭部壳板的交线，在任何部分都不低于通过一个在基线上距中线为型宽一半处与基线成２５°角的横斜线与在船中处的肋骨线相交之点的水平面，即认为满意。

　　三、设于双层底内与货舱等排水装置有关的小阱，不应向下延伸至超过所需的深度。此阱的深度，在任何情况下不得大于中线处双层底高度减４５７毫米（１８英寸），也不得延伸至本条二款所述的水平面以下。但在螺旋桨船上，准许其轴隧后端的污水阱延伸至外底。其他的阱（如主机下的润滑油阱）如其布置与符合本条的双层底具有同等的保护作用时，经主管机关同意亦可设置。

　　四、专供装载液体而大小适度的水密舱，如主管机关认为当该舱的船底或船侧破损时不致因此妨碍船舶的安全者，可不设双层底。

　　五、适用本章第一条四款规定并在第三章第二条所指的短程国际航行范围以内的班轮，如因在其分舱因数不超过０．５０的任一部分设置双层底将对该船的设计与船舶正常作业不相适应时，主管机关可准予在该部分免设双层底。

　　第十一条　分舱载重线的勘定、勘划与记载

　　一、为了保持所要求的分舱程度，应在船舶两舷勘定并勘划相当于所核准的分舱吃水载重线。若船内有专供交替载客和载货的处所者，如经船舶所有人请求，可勘定和勘划一个或数个相当于主管机关核准的交替营运状态的分舱吃水的附加载重线。

　　二、所勘定和勘划的分舱载重线应载入客船安全证书，并以Ｃ·１表示主要载客情况，Ｃ·２、Ｃ·３等分别表示交替载客和载货情况。

　　三、相应于每一载重线的干舷，应与按现行国际船舶载重线公约确定的干舷在同一位置上并从同一甲板线进行测量。

　　四、相应于每一所认可的分舱载重线的干舷以及对其所核准的营运条件，均应清楚载明于客船安全证书内。

　　五、在任何情况下，任何分舱载重线均不得勘划于按船舶强度及（或）现行国际船舶载重线公约所确定的海水中最深载重线以上。

　　六、无论分舱载重线标志的位置如何，船舶装载概不得使按现行国际船舶载重线公约所确定的适合于所在季节和区域的载重线标志淹没于水中。

　　七、船舶的装载，当其在海水中时，概不得将适合于该航次及营运状态的分舱载重线淹没于水中。

　　第十二条　水密舱壁等的构造与初次试验

　　一、无论横向或纵向的每一水密分舱舱壁，其构造应能以适当的抗强裕度支持船舶在破损时可能遭受的最大水头的压力，但至少须能支持高达限界线的水头压力，此等舱壁的构造应经主管机关同意。

　　二、（一）舱壁上的阶层及壁凹均应水密，并与其所在处所的舱壁具有同等强度。

　　（二）如肋骨或横梁穿过水密甲板或舱壁时，此甲板或舱壁应在不用木材或水泥的情况下做成结构上的水密。

　　三、并不强制对各主要舱室进行灌水试验。但如不进行该项灌水试验，则必须进行冲水试验，此试验应在船舶进行舾装的最后阶段进行。在任何情况下，都应对水密舱壁进行全面的检查。

　　四、前尖舱、双层底（包括箱形龙骨）及内侧壳板均应以相当于本条一款要求的水头作试验。

　　五、供装载液体并形成船舶分舱部分的舱柜，应以高达最深分舱载重线或相当于该舱所在处由龙骨上面至限界线高度２／３的水头，视何者为大而定，试验其密性；但在任何情况下，试验水头不得低于该舱顶以上０．９２米（３英尺）。

　　六、本条四及五款所述的试验，其目的在于确保分舱结构布置的水密，并非作为该舱用作装载燃油或其他特殊用途的适应性试验；对此项适应性试验，可按照液体进入舱内或其连接部分的高度，要求作较严格的试验。

　　第十三条　水密舱壁上的开口

　　一、水密舱壁上的开口，应在适合船舶设计及船舶正常作业的情况下减至最少数量；此等开口均应备有认可的关闭设备。

　　二、（一）凡管子、流水口、电缆等通过水密分舱舱壁时，应设有保证该舱壁水密完整性的装置。

　　（二）非构成管系的一个组成部分的阀及旋塞不准设于水密分舱舱壁上。

　　（三）铅及其他易熔材料，不得用于穿过水密分舱舱壁的管系上，该处在发生火灾时此等管系的损坏将会损害舱壁的水密完整性。

　　三、（一）下列各处不准设门、人孔或出入口：

　　１．限界线以下的防撞舱壁；

　　２．分隔相邻货舱之间，或货舱与固定或备用煤舱之间的水密横舱壁，但本条十二款规定者除外。

　　（二）除本款（三）项所规定者外，在限界线以下的防撞舱壁上仅可通过一根管子，以处理前尖舱内的液体，但该管应装有能在舱壁甲板以上操作的截止阀，其阀箱应设于前尖舱内并装在防撞舱壁上。

　　（三）如前尖舱加以分隔以装载两种不同的液体，经主管机关同意除装设第二根管子外无其他切实办法可以代替，且考虑在前尖舱内增加分隔仍保持船舶安全时，则主管机关可允许在限界线以下的防撞舱壁上穿过二根管子；每根管子均应按本款（二）项的要求进行装设。

　　四、（一）装于固定和备用煤舱之间的舱壁上的水密门，应是随时可以通达的，但本条十一款（二）项所规定的甲板间煤舱门除外。

　　（二）应以屏隔或其他措施作成适当的布置，以防煤炭阻碍煤舱水密门的关闭。

　　五、在主辅推进机械包括推进所需的锅炉及一切固定煤舱的处所内，其每一主横舱壁上，除通往煤舱及轴隧的门外，不得设置多于一扇的门。如装有２根或更多的轴，其轴隧之间应设有一个互通的连接过道。若装设２根轴者，在机器处所与轴隧间仅准设一扇门；如装设２根以上轴者，则仅准设２扇门。所有此种门均须为滑动式，且应装置于使其门槛尽可能高之处。由舱壁甲板以上用于操作这些门的手动装置，如能妥善布置其必要的传动系统时，应设于机器处所以外。

　　六、（一）水密门应为滑动门或铰链门或其他等效型式的门。仅以螺栓紧固的平板门及需借坠落或重物坠落作用关闭的门都不应使用。

　　（二）滑动门可为单一手动式的，或动力和手动式的。

　　（三）因此，许可的水密门可分为三级：一级——铰链门；二级——手动式滑动门；三级——动力和手动式滑动门。

　　（四）任何水密门的操作方法，无论是否动力操作，均须于船舶向左或向右倾斜至１５°时能将门关闭。

　　（五）对各级水密门，在看不见各该门的所有操作站处，均应设有显示该门处于开启或关闭位置的指示器。不能由总控制站关闭的任何水密门，不论其属于哪一级，应备有机械的、电动的、电话的或其他适宜的直接通信装置，使值班驾驶员能根据事先的命令与负责关闭各该水密门的人员迅速联系。

　　七、铰链门（一级）应装有能由舱壁两侧都能操作的速闭装置，诸如搭扣之类。

　　八、手动式滑动门（二级）可为横动式或竖动式。此门应能在门所在处的两侧操作其机构，此外，并能在舱壁甲板以上可到达之处用全周旋转动作或其他同样安全可靠并经认可的动作方式来进行操作。如因空间的限制，不可能从两侧操作时，则此项要求可予放宽。当船舶在正浮位置时，用手动装置将门完全关闭所需时间应不超过９０秒。

　　九、（一）动力式滑动门（三级）可为横动式或竖动式。如要求由总控制站以动力操作的门，其传动装置的布置也应能在门所在处的两侧用动力操作。此装置应使该门于总控制站加以关闭后，如由就地控制装置开启，仍能自动关闭；也应使任一门能由就地控制系统保持关闭，以防止被上方的控制系统开启。在舱壁的两侧应设置与动力控制装置相连的就地控制手柄。其布置应使经过此门的人，能把持两侧的手柄，置于开启位置，以免关闭机械突然动作。动力式滑动门应备有可在门的两侧操作的手动装置并须在舱壁甲板以上可到达之处用全周旋转动作或其他同样安全可靠并经认可的动作方式来进行操作。应设有音响信号装置，在此门开始关闭、继续移动直至完全关闭为止的期间发出警报。门的关闭应有充分时间以保证安全。

　　（二）至少应有两组独立的动力源以开关所有由其控制的门，每一动力源应能同时对各门进行操作。此两动力源应由驾驶室的总控制站进行控制，并应备有用以校验每一动力源能圆满工作的一切必要的指示器。

　　（三）如用液压操作时，每一动力源应包括一个能在６０秒钟以内关闭所有各门的泵。此外，用于整个装置的液体贮存器，应有足够操作所有各门至少３次（即关闭——开启——关闭）的容量。所用的液体应在船舶营运中可能遭遇的任何温度下不致冻结。

　　十、（一）旅客、船员及工作处所的铰链水密门（一级），仅准设置于下述甲板以上，即此甲板的底面在船侧的最低点，至少应高出最深分舱载重线２．１３米（７英尺）。

　　（二）凡水密门的门槛在最深载重线以上但在前项规定的线以下者，应为滑动式，并可为手动式的（二级）；但对于分舱因数小于０．５０的从事短程国际航行的船舶，此种门应为动力式。连通冷藏货物及通风或强制通风管道的围壁通道，当穿过多于一主水密分舱舱壁时，舱壁上开口的门应为动力式。

　　十一、（一）有时需在航海中开启的水密门，且其门槛在最深分舱载重线以下者：应为滑动式，并应符合下列规定：

　　１．当此类门的数量（轴隧入口处的门不计）超过５扇时，所有这些门及轴隧入口处或通风或强制通风管道的门，应为动力式的（三级），并应能由驾驶室的总控制站同时予以关闭；

　　２．当此类门的数量（轴隧入口处的门不计）多于１扇，但不得超过５扇：

　　（１）在舱壁甲板以下未设旅客处所的船舶，所有上述的门可为手动式的（二级）；

　　（２）在舱壁甲板以下设有旅客处所的船舶，所有上述的门应为动力式的（三级），并应能由驾驶室的总控制站同时予以关闭。

　　３．如船舶上仅有两扇此类水密门，且是通往或位于机器处所内，则主管机关可准许此两门仅为手动式的（二级）。

　　（二）装于舱壁甲板以下甲板间内煤舱之间的滑动水密门，有时因整理燃煤须在航海中开启者，此门应由动力操作。此类门的开启及关闭应记入主管机关所规定的航海日志中。

　　十二、（一）如主管机关认为是必需的，则在甲板间内分隔货舱的水密舱壁上可装设适当构造的水密门。此类门可为铰链式、滚动式或滑动式，但不应为遥控的。此类门应装在最高处并尽可能远离船壳板，在任何情况下其垂直外边概不得位于距船壳板少于本章第二条定义所指船宽１／５的距离，此距离在最深分舱载重线水平面上向垂直于纵中剖面的方向量计。

　　（二）此类门应于开航前关妥，并应在航行中保持关闭；此类门在港内开启及船舶离港前关闭的时间应记入航海日志内。此类门如在航程中是可以到达的，应装有防止任意开启的装置。在提出设置此类门时，其数量及布置均应经主管机关特殊考虑。

　　十三、可移式板门不应用于舱壁上，但在机器处所内除外。此种板门应在船舶离港前装在原位，在航行中除紧急情况外不得取下。装复此种板门时必须审慎，以确保其接缝水密。

　　十四、所有水密门均应在航行中保持关闭，因船舶的操作而必需开启者除外，但应作好能随时关闭的准备。

　　十五、（一）凡由船员舱室通至锅炉舱、用作装设管子及任何其他用途的围壁通道或隧道，如穿过主横水密舱壁者，应为水密，并应符合本章第十六条的要求。在航行中用作通路的每一围壁通道或隧道，至少其一端的出入口须通过一围壁通道并保持水密到充分高度，使能由限界线以上处所出入。围壁通道或隧道的另一端出入口，可经过一水密门，其型式按其所在位置决定。此类围壁通道或隧道不得通过在防撞舱壁之后的第一个分舱舱壁。

　　（二）如提出需装设穿过主横水密舱壁的强制通风隧道或围壁通道时，应经主管机关特殊考虑。

　　第十四条　限界线以下船壳板上的开口

　　一、船壳板上的开口数量应在适合船舶设计及船舶正常作业的情况下，减至最少限度。

　　二、任何船壳板开口的关闭设备的布置及效用，应与其拟定的用途及装设的位置相适应，一般应经主管机关同意。

　　三、（一）平行于舱壁甲板边线绘一线，其最低点在最深分舱载重线以上２．５％船宽处，如甲板间内任何舷窗的窗槛低于此平行线时，则此甲板间内的一切舷窗应为永闭式。

　　（二）除依本款（一）项要求为永闭式者以外，凡舷窗窗槛在限界线以下者，其构造应能有效地防止任何人未经船长许可而予开启。

　　（三）１．平行于舱壁甲板边线绘一线，其最低点在船舶离开任何港口时的水面以上１．３７米（４．５英尺）加２．５％船宽，当甲板间内按本款（二）项所述的任何舷窗的窗槛低于此线时，则此甲板间的所有舷窗在船舶离港前应关闭水密并加锁，此等舷窗在船舶到达下一个港口前不得开启。在引用本项时，如适用，则可计入适量的淡水宽限。

　　２．此类舷窗在港内开启的时间及船舶离港前将其关闭和加锁的时间，均应记入主管机关规定的航海日志中。

　　３．如某船浮于其最深分舱载重线，而有一或数个舷窗位置适用本项１目要求时，主管机关可指明其限制平均吃水。在此吃水时若此等舷窗窗槛将高出平行于舱壁甲板边线所绘的一线，其最低点在此限制平均吃水的相应水线以上１．３７米（４．５英尺）加２．５％船宽，则可在此限制吃水的情况下，准许该船离港而不必事先将这类舷窗关闭和加锁，而在开往下一港口的航程中，若在海上开启该窗由船长负责。在现行国际船舶载重线公约所规定的热带地区内，此限制吃水可增加０．３０５米（１英尺）。

　　四、所有舷窗均应装设有效的内部铰链舷窗盖，其布置应能便利和有效地关闭及紧固成水密；但在距首垂线１／８船长以后，且在平行于舱壁甲板边线，而其最低点在最深分舱载重线以上３．６６米（１２英尺）加２．５％船宽所绘的线以上者，则除统舱外的旅客舱室的舷窗盖可为可移式的，但按现行国际船舶载重线公约要求永久附着于其应在位置者除外。此类可移式舷窗盖应存放于其所属的舷窗附近。

　　五、如舷窗及其舷窗盖位于航行时不能到达的处所，则应在离港前关闭并扣牢。

　　六、（一）凡专供载货或装煤的处所不得装设舷窗。

　　（二）供交替载货或载客的处所，可装设舷窗，但其构造须能有效地防止任何人未经船长许可而开启舷窗或舷窗盖。

　　（三）如在此类处所装货时，其舷窗盖应在装货前关闭水密和加锁，而此项关闭和加锁应记入主管机关所规定的航海日志中。

　　七、除经主管机关特准外，不应在限界线下的船壳板上装设自动通风舷窗。

　　八、船壳板上的流水口、卫生排泄孔及其他同类开口，应减至最少数量，或采取每个排水口供尽可能众多的卫生水管及其他管道共用，或采用其他适当的办法。

　　九、（一）船壳板上的所有进水孔及排水孔，均应装设防止海水意外进入船内的有效并可到达的装置。铅或其他易熔材料不得用作舷外进水或排水阀的管子或用于任何其他在发生火灾时此类管子的损坏将会造成浸水危险的处所。

　　（二）１．除本款（三）项规定者外，凡限界线以下处所穿过壳板的每一独立排水孔，应设有一个自动止回阀，此阀应具有由舱壁甲板以上将其关闭的可靠装置，或者代以两个无此项关闭装置的自动止回阀，其较高者应设于最深分舱载重线以上，以便在营运状态下能随时到达查验，此阀并应为经常关闭的型式。

　　２．如设置具有可靠关闭装置的阀，其在舱壁甲板以上的操作位置应是随时易于到达的，并应备有表明阀门开启或关闭的指示装置。

　　（三）与机器连通的主、辅海水进水孔及排水孔，应在管系与船壳板间或管系与附着于船壳板的组合箱之间装设易于接近的旋塞或阀门。

　　十、（一）设于限界线以下的舷门、装货门及装煤门，均应具有足够的强度，此类门须于船舶离港以前切实关闭和紧固成水密，并应在航行中保持关闭。

　　（二）此类门的最低点概不得低于最深分舱载重线。

　　十一、（一）每一出灰管、垃圾管等的船内开口，均应装以有效的盖子。

　　（二）如船内开口位于限界线以下，此盖应为水密的；并应在最深分舱载重线以上易于到达的处所，在管内增设自动止回阀。当此管不使用时，其盖及阀门均应保持关闭并扣紧。

　　第十五条　水密门、舷窗等的构造和初次试验

　　一、（一）本规则所述的一切水密门、舷窗、舷门、装货门、装煤门、阀门、管子、出灰管及垃圾管的设计、材料及构造，均应经主管机关同意。

　　（二）竖动式水密门的门框，其底部不得有可能积聚污秽的槽，以免妨碍门的正常关闭。

　　（三）舱壁甲板以下海水进水孔及排水孔的所有旋塞与阀门及其舷外装置，均须用钢、青铜或其他认可的延性材料制造，不得使用普通铸铁或类似的材料。

　　二、每个水密门应作水头高达舱壁甲板的水压试验。此试验应在船舶投入营运以前，于该门安装前或装妥后进行。

　　第十六条　水密甲板、围壁通道等的构造和初次试验

　　一、水密甲板、围壁通道、隧道、箱形龙骨及通风管道，均应与在同一高度的水密舱壁具有同等的强度。作成水密的措施以及关闭其开口所用的装置，须经主管机关同意。水密通风管道及围壁通道应至少向上延伸至舱壁甲板。

　　二、在完工以后，水密甲板应作冲水或灌水试验，而水密围壁通道、隧道及通风管道则作冲水试验。

　　第十七条　限界线以上的水密完整性

　　一、主管机关可要求采取一切合理和可行的措施，以限制海水在舱壁甲板以上浸入及漫流。此类措施可包括装设局部舱壁或桁材。当局部水密舱壁或桁材装于主分舱舱壁上方的或紧靠其附近的舱壁甲板上时，应与舱壁甲板及船壳板水密连接，以使在船舶破损倾斜的情况下限制海水沿甲板漫流。如局部水密舱壁与其下方的舱壁错开，则两者间的舱壁甲板应作成有效的水密。

　　二、舱壁甲板或其上一层甲板应为风雨密，意即在普通海况下不致有水透向下方。露天甲板上的所有开口，应设有足够高度和强度的围板，并须设有能迅速关闭成风雨密的有效设备。应按需要，装设排水口、栏杆及（或）流水口，以便在任何天气情况下能迅速排除露天甲板上的积水。

　　三、在限界线以上船壳板上的舷窗、舷门、装货门和装煤门以及关闭开口的其他装置，应就其所装设的处所及其相对于最深分舱载重线的位置，作有效的设计与构造，并应具有足够的强度。

　　四、在舱壁甲板以上第一层甲板以下处所内所有舷窗，应备有有效的内侧舷窗盖，其布置须能易于有效地关闭，并紧固成水密。

　　第十八条　客船的舱底排水设备

　　一、船舶均应备有有效的舱底排水装置，在海事后所有实际可能的情况下，无论船舶正浮或倾斜，须能抽除及排干任一个既非固定油舱又非固定水舱的水密舱。为此，通常应在船的两侧各设吸水管，但在船舶两端的狭窄隔舱内如设一根吸水管已足够时除外。对形状特殊的舱可要求增设吸水管。舱内布置应使水能流至吸水管。对于某些个别舱，主管机关认为不一定需要设置排水设备时，如按照本章第七条二款所示的条件计算证明无损于船舶安全者，得免予设置。冷藏舱应设置有效的排水装置。

　　二、（一）每船至少应有３台动力泵与舱底总管连接，其中１台可为推进机器带动的。如其衡准数为３０或３０以上，则应增设１台独立动力泵。

　　（二）此项要求列于下表：

　－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

　　　　　衡　　准　　数　　　　　｜　　小于３０者　　｜　　３０及３０以上

　－－－－－－－－－－－－－－－－｜－－－－－－－－－｜－－－－－－－－－－

　　　　　主机带动泵　　　　　　　｜　　　　１　　　　｜　　　　　１

　　　（可用１台独立泵来代替）　　｜　　　　　　　　　｜

　　　　　独立泵　　　　　　　　　｜　　　　２　　　　｜　　　　　３

　－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－－

　　（三）卫生泵、压载泵及通用泵，如与舱底排水系统设有必要的连接者，均可作为独立的动力舱底泵。

　 三、如实际可行时，各动力舱底泵应置于分开的水密舱内，其布置或位置应不致使一处破损而造成各舱均易于浸水。如机器及锅炉装于两个或两个以上的水密舱内，则用作舱底排水的各泵应尽可能远隔地分布于这些舱内。

　　四、长度为９１．５米（３００英尺）或９１．５米以上的船舶或其衡准数为３０或３０以上者，当船舶在海上可能浸水的一切通常情况下其抽水布置应至少有１台动力泵可供使用。如按下列布置即可满足要求：

　　（一）所需各泵中的１台是可靠的可潜式应急泵，其动力源位于舱壁甲板以上；或

　　（二）各泵及其动力源要在整个船长内分布，在该船所要求经受的任何浸水情况下，于未破损的一舱内至少有１台泵可供使用。

　　五、除仅供尖舱专用的附加泵外，所需的每一舱底泵的布置应能由本条一款所要求的任何处所抽水。

　　六、（一）每一动力舱底泵应能使流经所需的排水总管的水流速度不小于１２２米／分（４００英尺／分）。位于机器处所内的独立动力舱底泵应有自各该处所的直接吸水管，但此种吸水管在任一处所内应不要求多于２根，如设有２根或２根以上的此种吸水管，则至少应有１根设在左舷，另１根设在右舷。主管机关可要求在其他处所内的各独立动力舱底泵备有单独的直接吸水管。各直接吸水管应适宜地布置，而在机器处所内的直接吸水管的直径，不应小于对舱底排水总管的要求。

　　（二）对燃煤的船舶，除本条所要求的其他吸水管外，应在锅炉舱内加设１根适当直径及足够长度并能连接于１台独立动力泵吸水端的吸水软管。

　　七、（一）除直接舱底吸水管或本条六款要求的吸水管外，在机器处所内应增设１根自主循环水泵引至机器处所排水水准面的直接吸水管，此管应装有止回阀。此直接吸水管的直径对蒸汽机船至少应为循环水泵进口直径的２／３，对柴油机船则与循环水泵进口的直径相等。

　　（二）如主管机关认为主循环水泵作此用途为不适宜时，则应自最大可用的独立动力泵引一根直接应急舱底吸水管至机器处所排水水准面；此管的直径应与所用泵的主进水管口相同。如此连接的泵的排量应超过所要求舱底泵的排量，其超过量应经主管机关同意。

　　（三）海水进水阀及直接吸水管阀的阀杆，应延伸至机舱平台以上相当高度处。

　　（四）如燃料为煤或可能为煤，而机舱与锅炉舱之间又无水密舱壁时，则应由本款（一）项所用的任一循环水泵装１根直接通往船外的排水管，或在循环水泵排水管上装一旁通管。

　　八、（一）从泵接出的供货舱或机器处所排水用的一切管子，应与可供装卸水舱或油轮的管子完全加以区别。

　　（二）所有用于煤舱或燃油贮存舱柜内及在其下方处所，或用锅炉舱或机器处所内包括设置于澄油柜或燃油泵所在处所内的舱底水管，应为钢质或其他认可的材料。

　　九、舱底水总管的直径应按下列公式计算，而其实际内径可采用主管机关所接受的最接近的标准尺寸：

　　　　　　　　　　　　　　　－－－－－－－－－－

　　　　　　　　ｄ＝１．６８√Ｌ（Ｂ＋Ｄ）＋２５

　式中：ｄ——舱底总管内径（毫米）；

　　Ｌ、Ｂ——按本章第二条定义所指的船长和船宽（米）；

　　　　Ｄ——至舱壁甲板的型深（米）；

　　　　　　　　　　　　　 －－－－－－－－－

　　　或　　　　　　　ｄ＝√Ｌ（Ｂ＋Ｄ）

　　　　　　　　　　　　　　－－－－－－－＋１

　　　　　　　　　　　　　　　　２５００

　式中：ｄ——舱底总管内径（英寸）；

　Ｌ、Ｂ——按本章第二条定义所指的船长和船宽（英尺）；

　　　Ｄ——至舱壁甲板的型深（英尺）。

　　舱底支管的直径应按主管机关制订的规范确定。

　　十、舱底及压载管系的布置，应能防止水自海上或自压载水舱进入货舱及机器处所，或自一舱进入另一舱的可能性。对于连接舱底排水管及压载管的任何深舱，应设有特别设施，以防在装有货物时不慎灌入海水，或在装有压载水时由舱底排水管抽出压载水。

　　十一、应设有设施以防装有任何舱底吸水管的舱室因管子被截断时或因碰撞或搁浅而使任何其他舱室内管子受损时，使此舱浸水。因此，凡此水管的任何部分位于距船侧不足１／５船宽（在最深分舱载重线水平面上向垂直于纵中剖面的方向量计）或在箱形龙骨内者，应在其开口端所在舱室内管子上装有止回阀。

　　十二、所有与舱底排水设备有关的分配箱、旋塞及阀门，应设在通常情况下随时可以到达之处。其布置应使浸水时，舱底水泵之一能用于任何舱室；此外，在距船侧１／５船宽所绘一线以外的舱底泵或其与舱底水总管连接的管子损坏时，不应使舱底水系统丧失作用。如仅有一组管子为各泵共用时，则控制舱底吸水管所需的旋塞或阀门，必须能自舱壁甲板以上操作。若除主舱底排水系统外并设有应急舱底排水系统，则该应急系统应独立于主系统，其布置应在浸水时有一泵能用于任一舱室；在此情况下，只有操作应急系统所需的旋塞及阀门，需要能在舱壁甲板以上操作。

　　十三、本条十二款所述的能自舱壁甲板以上操作的一切旋塞及阀门的控制器，应在其操作处所加以明显标志，并备有指示其开或关的装置。

　　第十九条　客船与货船的稳性资料①

　①参阅海协组织通过的海大１６７（特Ⅳ届）决议“关于船长不足１００米的客船与货船完整稳性的建议案”以及海协组织通过的对此项建议案的修正案的海大２０６（Ⅶ届）决议。

　　一、每艘客船及货船在完工时应作倾斜试验，并确定其稳性要素。应按需要将这类可靠的资料供给船长，使其在各种营运状态下能以迅速而简便的方法获得有关船舶稳性的正确指导，此外，并应将副本一份提供给主管机关。

　　二、如船舶作某种改建以致对供给船长的稳性资料有实质性影响时，应提供修正的稳性资料。必要时，船舶应再作倾斜试验。

　　三、主管机关得准许某一船舶免作倾斜试验，但须具有由其姐妹船作倾斜试验所得的基本稳性数据，且经主管机关同意认为可由此基本数据求得所免除船舶的可靠稳性资料。

　　四、如参考类似船舶的已有数据，能明显表示由于该船的尺度比例及布置，在一切可能的装载情况下具有超过足够的初稳心高度时，主管机关也可准许某一船舶或某一类船舶免作倾斜试验，特别是专门设计用来载运液体货或散装矿石的船舶。

　　第二十条　海损控制示意图

　　船上须固定标示表明各层甲板及货舱的水密舱室界限、界限上的开口及其关闭方法与控制位置，以及用于校正浸水倾斜的装置的示意图，以供负责的高级船员参考。此外，应供给船上高级船员以载有上述资料的小册子。

　　第二十一条　水密门等的标志、定期操作及检查

　　一、本条适用于新船及现有船舶。

　　二、水密门、舷窗、阀门以及流水口、出灰管与垃圾管的关闭机械的操作演习，应每周举行１次。对航期超过一周的船舶，在离港前应举行１次全面演习，此后在航行中至少每周举行１次。所有船舶在主横舱壁上的一切动力水密门及铰链门需在航行中使用者，应每天进行操作。

　　三、（一）水密门及与其连接的所有机械与指示器、为使舱室水密所必需关闭的一切阀门及为海损控制横贯连通所必需操作的一切阀门，应在航行中定期检查每周至少１次。

　　（二）这类阀门、门及机械，应作适当的标志，以保证其正确使用而策最大安全。

　　第二十二条　航海日志的记载

　　一、本条适用于新船及现有船舶。

　　二、按照本章各条要求在航行中应保持关闭的铰链门、可移式板门、舷窗、舷门、装货门、装煤门及其他开口，均应在船舶离港前关闭。关闭的时间及开启的时间（如为本章各条所准许者），应记入主管机关所规定的航海日志中。

　　三、本章第二十一条所要求的所有演习及检查的记录，均应记入航海日志中，并明确记载所发现的任何缺点。

　　第三节　机　电　设　备

　①参看海协组织通过的海大２１１（Ⅶ届）决议“关于对货船上周期无人照管机器处所的安全措施，以补充对有人照管机器处所通常认为必需的安全措施的建议案”。

　　　（本节适用于客船与货船）

　　第二十三条　通　则

　　一、客船上的电气设备应是：

　　（一）在各种紧急情况下，能保持对安全所必需的用途供电。

　　（二）能确保旅客、船员及船舶的安全，免受电气事故的危害。

　　二、货船应符合本章第二十六、二十七、二十八、二十九、三十及三十二条的规定。

　　第二十四条　客船上的主电源

　　一、每艘客船，其推进和安全所必需的辅机如系仅用电力者，至少应备有两套主发电机组。这些发电机组的功率，应是当其中任一机组停止供电时，仍能确保本章第二十三条一款（一）项所述用途的功能。

　　二、在仅有１个主发电站的客船上，其主配电板应设于同一主防火区内。如有１个以上的主发电站时，可允许只用１个主配电板。

　　第二十五条　客船上的应急电源

　　一、在舱壁甲板以上，机舱棚以外，应备有１个独立的应急电源。其与主电源的相对位置应经主管机关同意，以确保本章第二条八款定义所指的机器处所发生火灾或其他灾难时，不致妨碍应急电源的供电和配电。应急电源不应置于防撞舱壁的前面。

　　二、应急电源的可用功率应足够向主管机关认为在紧急时保证旅客和船员安全所必需的用