

2. **Ri Je-son:** Director do Secretariado-Geral da Energia Atómica (GBAE), principal organismo responsável pelo programa nuclear da República Popular Democrática da Coreia; promove várias iniciativas nucleares, incluindo a gestão pelo GBAE do Centro de Investigação Nuclear de Yongbyon e da Namchongang Trading Corporation. (Informações suplementares: nascido em 1938; também conhecido por Ri Che-son)

3. **Hwang Sok-hwa:** Director do Secretariado-Geral da Energia Atómica (GBAE); participação no programa nuclear da República Popular Democrática da Coreia; enquanto Chefe do Departamento Científico do GBAE, fez parte do Comité Científico no âmbito do Instituto Conjunto da Investigação Nuclear.

4. **Ri Hong-sop:** Antigo director do Centro de Investigação Nuclear de Yongbyon, foi responsável por três importantes instalações que contribuem para a produção de plutónio de qualidade militar: a Unidade de Fabrico de Combustível, o Reactor Nuclear e a Unidade de Reprocessamento. (Informações suplementares: nascido em 1940)

5. **Han Yu-ro:** Director da Korea Ryongaksan General Trading Corporation; participação no programa de mísseis balísticos da República Popular Democrática da Coreia.

第 15/2010 號行政長官公告

鑑於中華人民共和國於二零零五年七月十八日透過照會通知國際海事組織秘書長，一九六六年四月五日訂於倫敦的《1966年國際船舶載重線公約》（以下簡稱“公約”）適用於澳門特別行政區；

又鑑於上述公約自二零零五年七月十八日起在國際上對澳門特別行政區生效；

行政長官根據澳門特別行政區第3/1999號法律第六條第一款的規定，命令公佈：

——中華人民共和國送交保管實體的通知書中文文本的適用部分及相應的葡文譯本；

——公約的中文譯本。

公約的英文正式文本及葡文譯本公佈於一九九九年十二月十三日第五十期《澳門政府公報》第一組第一副刊。

二零一零年五月十八日發佈。

行政長官 崔世安

通知書

(二零零五年七月八日第D070/05號文件)

“.....

我謹代表中華人民共和國政府通知您如下：

根據《中華人民共和國澳門特別行政區基本法》，中華人民共和國政府決定下列公約適用於中華人民共和國澳門特別行政區：

《1966年國際船舶載重線公約》；

.....”

Aviso do Chefe do Executivo n.º 15/2010

Considerando que a República Popular da China comunicou, por nota, em 18 de Julho de 2005, ao Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional que a Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966, feita em Londres, em 5 de Abril de 1966 (Convenção) se aplica na Região Administrativa Especial de Macau (RAEM);

Mais considerando que a mencionada Convenção entrou internacionalmente em vigor para a RAEM em 18 de Julho de 2005;

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da RAEM:

— a parte útil da notificação efectuada pela República Popular da China, na língua chinesa, tal como enviada ao depositário, acompanhada da respectiva tradução para a língua portuguesa;

— a tradução para a língua chinesa da Convenção.

A versão autêntica da Convenção em língua inglesa, acompanhada da respectiva tradução para a língua portuguesa, encontra-se publicada no *Boletim Oficial* de Macau, I Série, n.º 50, 1.º Suplemento, de 13 de Dezembro de 1999.

Promulgado em 18 de Maio de 2010.

O Chefe do Executivo, *Chui Sai On*.

Notificação

(Documento Ref. D070/05, de 8 de Julho de 2005)

«(...)

Em nome do Governo da República Popular da China, tenho a honra de notificar o seguinte:

De acordo com a Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China, o Governo da República Popular da China decide aplicar na Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China as seguintes convenções:

— Convenção Internacional das Linhas de Carga, 1966;

(...»

1966 年國際船舶載重線公約

各締約國政府，

鑑於保障海上人命和財產的需要，願意對國際航行船舶的載重限額共同制訂統一的原則和規則，

考慮到為此目的的最好方法是締結一個公約，

茲議定下列各條：

第一條

公約的一般義務

1. 各締約國政府承擔義務實施本公約中各項規定以及構成本公約組成部分的後附各項附則。凡引用本公約時，同時也就是引用各項附則。

2. 各締約國政府應採取實施本公約所必需的一切措施。

第二條

定義

除另有明文規定外，在本公約內：

1. “規則”是指本公約所附的規則。

2. “主管機關”是指船旗國的政府。

3. “批准”是指經主管機關核准。

4. “國際航行”是指由適用本公約的一國駛往該國以外港口或與此相反的海上航行。在這個意義上講，由某一締約國政府負責其國際關係的或聯合國為其管理當局的每一領土，都被當作一個單獨的國家。

5. “漁船”是指用於捕撈魚類、鯨魚、海豹、海象或其他海洋生物的船舶。

6. “新船”是指在本公約對各締約國政府生效之日或其後安放龍骨或處於相應建造階段的船舶。

7. “現有船舶”是指非新船的船舶。

8. “長度”是指量自龍骨上邊的最小型深85%處水線總長的96%，或沿該水線從首柱前邊至舵桿中心的長度取大者。船舶設計為傾斜龍骨時，其計量長度的水線應和設計水線平行。

第三條

一般規定

1. 凡適用本公約的船舶，都不得在本公約生效之日以後開往海洋從事國際航行，除非已經按照本公約的規定檢驗和勘劃標誌，並備有國際船舶載重線證書（1966），或者如果合乎條件時，根據本公約各項規定，有“國際船舶載重線免除證書”者。

2. 本公約的任何規定，並不妨礙主管機關指定較之按照附則一核定的最小乾舷為大的乾舷。

第四條 適用範圍

1. 本公約應適用於：

- (1) 在各締約國政府所屬國家登記的船舶；
- (2) 在本公約根據第三十二條擴大適用的領土內登記的船舶；
- (3) 懸掛締約國政府國旗但未登記的船舶。

2. 本公約應適用於從事國際航行的船舶。

3. 附則一的規定專門適用於新船。

4. 現有船舶如不盡符合附則一的規定或其任何部分的要求時，應至少滿足主管機關在本公約生效前對於國際航行船舶提出的那些較低的有關要求；在任何情況下，不得要求這種船舶增加乾舷。如要取得任何減少原定乾舷的好處，現有船舶應符合本公約的全部要求。

5. 附則二的規定適用於適用本公約的新船和現有船舶。

第五條 除外

1. 本公約不適用於：

- (1) 軍艦；
- (2) 長度小於24米（79呎）的新船；
- (3) 大於150總噸的現有船舶；
- (4) 非營業游艇；
- (5) 漁船。

2. 本公約的任何規定並不適用於專在下列水域航行的船舶：

(1) 北美洲諸大湖和聖勞倫斯河東到從羅歇爾角和安提科斯提島的西點之間所劃的一條恆向線，以及到安提科斯提島北面沿西經63度子午線為止；

(2) 裡海；

(3) 拉普拉塔河、巴拉那河和烏拉圭河向東到阿根廷的北角和烏拉圭的埃斯特角之間所劃的一條恆向線。

第六條 免除

1. 對在兩個或更多國家的鄰近港口間從事國際航行，並且繼續從事此類航行的船舶，如果上述港口所在的各國政府認為，上述港口間的遮蔽性質或航行條件，使從事此類航行的船舶適用本公約的規定，成為不合理或不切實可行時，主管機關可以免除其受本公約規定的約束。

2. 主管機關對具有新型特點的任何船舶，如適用本公約的任何規定，可能嚴重妨礙發展這種特點的研究和把這種特點採用到國際航行船舶上時，可以免除其受此項規定的約束。但是任何此類船舶應符合下述安全要求：即主管機關認為適應於服務目的並保證船舶全面安全的要求，以及船舶將前往的各國政府所能接受的要求。

3. 主管機關應將根據本條第1款和第2款准許任何免除的情節和理由，通知政府間海事協商組織（以下簡稱海協組織），由海協組織分別轉知各締約國政府，以供參考。

4. 主管機關可以對通常並不從事國際航行而僅在特殊情況下需要進行一次國際航行的船舶，免除其受本公約任何要求的約束，但該船舶應符合主管機關認為適應於所承擔航次的安全要求。

第七條

不可抗力

1. 在開航時不受本公約規定約束的船舶，在航行中因氣候惡劣或其他不可抗力的原因而變更航線時，仍不受本公約約束。

2. 主管機關在應用本公約規定時，對於船舶由於氣候惡劣或其他不可抗力的原因，而發生變更航線或延滯情況，應給予適當的考慮。

第八條

同等效能

1. 主管機關可以准許在船上設置不同於本公約所要求的任何裝置、材料、設備或器具，或者採用任何其他設施，只要主管機關經過試驗或其他方法，認為此項裝置、材料、設備或器具、或者設施，至少同公約所要求者有同樣效能。

2. 主管機關應將准許設置不同於本公約所要求的裝置、材料、設備或器具、或者設施的情節，連同做過任何試驗的報告，通知海協組織，以便分別轉知各締約國政府。

第九條

實驗的批准

1. 本公約的任何規定，並不妨礙經主管機關特殊批准適用本公約的船舶進行實驗。

2. 主管機關應將作出任何上述批准的情節，通知海協組織，以便分別轉知各締約國政府。

第十條

修理、改裝和改建

1. 進行修理、改裝和改建以及與之有關的舾裝的船舶，至少應繼續符合以前適用於該船的要求。在此情況下，現有船舶照例不得低於它在修建以前已經符合的新船要求的程度。

2. 重大的修理、改裝和改建以及與之有關的舾裝，只要主管機關認為合理和切實可行，應符合對新船的要求。

第十一條

地帶和區域

1. 適用本公約的船舶，應符合附則二所列適用於該船在地帶和區域的要求。

2. 位於兩個地帶或區域分界線上的港口，應被當作處於船舶到達或駛離的地帶或區域內。

第十二條 載重線的浸沒

1. 除本條第2款和第3款所規定者外，船舶兩舷相應於該船所在的季節及其所在地帶或區域的載重線，不論在船舶出海時，在航行中，或者在到達時，都不應被水浸沒。
2. 當船舶處於密度為1.000的淡水中時，其相應的載重線可以被浸沒到國際船舶載重線證書（1966）上指出的淡水寬限。若密度不是1.000時，此寬限量應以1.025和實際密度的差數按比例決定。
3. 船舶從江河或內陸水域的港口駛出時，准許超載量至多相當於從出發港至海口間所需消耗的燃料和其他一切物料的重量。

第十三條 檢驗、檢查和勘劃標誌

為實施本公約的規定和核准免除上述規定而對船舶進行的檢驗、檢查和勘劃標誌，應由主管機關的官員辦理。但是主管機關可以委託為此目的而指定的驗船師或者它所承認的組織辦理檢驗、檢查和勘劃標誌。在任何一種情況下，該主管機關應充分保證檢驗、檢查和勘劃標誌的完備和實效。

第十四條 初次和定期的檢驗和檢查

1. 船舶應受下列的檢驗和檢查：
 - （1）船舶投入營運以前的檢驗 – 對於受本公約約束的船舶，此項檢驗包括對船舶結構和設備的全面檢查。這種檢驗應保證各種佈置、材料和構件尺寸完全符合本公約要求。
 - （2）定期檢驗的期限由主管機關決定，但不得超過五年 – 這種檢驗應保證船體結構、設備、佈置、材料和構件尺寸完全符合本公約要求。
 - （3）證書簽發日每週年前後三個月內的定期檢查 – 以保證船體或上層建築沒有發生可以影響確定載重線位置的計算的變化，並且保證下列各種裝置和設備保持有效狀態：
 - ① 開口防護裝置；
 - ② 欄杆設備；
 - ③ 排水舷口；
 - ④ 船員艙室出入口的設施。
2. 本條第1款（3）項所稱定期檢查應於國際船舶載重線證書（1966）或者根據本公約第六條第2款對船舶給予免除而發給的國際船舶載重線免除證書上簽證。

第十五條 檢驗後現狀的維持

按照第十四條對船舶進行的任何檢驗完成以後，凡經檢驗的船體結構、設備、材料或構件尺寸，非經主管機關許可，不得作變動。

第十六條

證書的頒發

1. 對於依照本公約進行檢驗和勘劃標誌的船舶，應簽發一張國際船舶載重線證書（1966）。
2. 對於根據和依照第六條第2款或第4款給予免除的任何船舶，應簽發一張國際船舶載重線免除證書。
3. 上述證書應由主管機關或由該主管機關正式授權的任何人員或組織簽發。不論屬於何種情況，主管機關應對證書負完全責任。
4. 不論本公約中有任何其他規定，本公約對船旗國政府生效時有效的任何國際船舶載重線證書，應在兩年內或者在證書期滿前（以何者較早為準）繼續有效。在此以後，必須備有國際船舶載重線證書（1966）。

第十七條

由他國政府代發證書

1. 締約國政府應另一締約國政府請求，可對一船舶進行檢驗，如認為符合本公約規定，應依照本公約簽發或授權簽發一張國際船舶載重線證書（1966）給此船舶。
2. 證書的副本，用以計算乾舷的檢驗報告副本和計算書副本各一份，應盡速送交請求國政府。
3. 這樣頒發的證書，必須載明，該證書的發給是根據船旗國政府或行將懸掛的國旗所屬國政府的請求，以及該證書應與根據第十六條頒發的證書具有同等效力，並受到同樣的承認。
4. 對於懸掛非締約國政府國旗的船舶，不得發給國際船舶載重線證書（1966）。

第十八條

證書格式

1. 證書應用發證國的官方語文寫成。如果所用語文既不是英文，又不是法文，本文應包括上述語文之一的譯本。
2. 證書的格式應按照附則三所示範本。每一證書範本中的印刷部分，應正確地複製在簽發的任何證書及任何認證的證書副本上。

第十九條

證書的有效期限

1. 國際船舶載重線證書（1966），應由主管機關規定有效期限，該期限自頒發之日起不得超過五年。
2. 在進行如第十四條第1款（2）項所述的定期檢驗後，如果在原證書到期以前，不能對該船頒發新的證書，進行檢驗的人員或組織可以延長原證書的有效期限，但該期限不得超過五個月。這一期限的延長應在該證書上簽注，並且只應在影響船舶乾舷的船體結構、設備、佈置、材料或構件尺寸沒有變動的情況下才能准許。
3. 如果存在下列任何情況，主管機關應吊銷國際船舶載重線證書（1966）：
 - （1）船舶的船體或上層建築已發生實質性的變動，以致有必要增大乾舷；
 - （2）第十四條第1款（3）項所述裝置和設備未能保持有效狀態；
 - （3）證書上沒有簽注表明船舶已按照第十四條第1款（3）項的規定所進行的檢查；

(4) 船體結構強度降低到不安全的程度。

4. (1) 主管機關根據第六條第2款對船舶給予免除而頒發的國際船舶載重線免除證書，自頒發證書之日起，有效期限不得超過五年。這種證書應遵循本條對國際船舶載重線證書（1966）所規定的關於換新、簽注和吊銷的同樣程序。

(2) 根據第六條第4款對船舶給予免除而頒發的國際船舶載重線免除證書的有效期，應限於為此而發給的單一次航行。

5. 主管機關頒發的證書，在該船舶改懸另一國國旗時失效。

第二十條 證書的承認

對於締約國政府授權依照本公約頒發的證書，其他締約各國政府應予承認，並在本公約適用的一切意義上視為與他們頒發的證書具有同等效力。

第二十一條 監督

1. 持有根據第十六條或第十七條頒發證書的船舶，在其他締約各國政府的港口時，應受各該國政府授權官員的監督。各締約國政府應保證此項監督的執行盡可能地合理和切實可行，其目的在於核實船上備有根據本公約規定的有效證書。如果船上備有有效的國際船舶載重線證書（1966），這種監督應限於在確定下列各事項：

(1) 船舶的載重量並未超過證書所允許的限度；

(2) 船舶載重線的位置與證書相符合；

(3) 船舶對於第十九條第3款（1）項和（2）項所列事項沒有實質性的變動，以致船舶顯然不適合於在不危及人命安全的情況下出海。

如果船上備有有效的國際船舶載重線免除證書，這種監督的目的只限於確定該證書所規定的各種條件已經符合。

2. 如果根據本條第1款（3）項行使上述監督，則此項監督的執行範圍只限於必須保證船舶出海而不危及旅客或船員安全以前不得出航。

3. 如果由於本條所規定的監督而發生任何種類的干涉時，實施監督的官員應立即將進行干涉的決定以及認為有必要進行干涉的一切情況，用書面通知船旗國的領事或外交代表。

第二十二條 權利

除持有本公約所規定的有效證書外，任何船舶不得要求本公約所賦予的各項權利。

第二十三條 事故

1. 各主管機關對它所負責的、而且受本公約規定約束的船舶所發生的任何事故，如它認為進行調查有助於確定公約將宜作何種修改時，承擔調查的義務。

2. 每一締約國政府承擔義務向海協組織提供這種調查結果的適當資料。海協組織根據此種資料所作的報告或建議，都不得透露有關船舶的名稱和國籍，或者以任何形式確定或暗示任何船舶或個人應負的責任。

第二十四條

以前的條約和公約

1. 本公約締約國政府之間現行有效的有關船舶載重線事宜的一切其他條約、公約、協議，在其有效期間，對下列船舶應繼續充分和完全有效：

- (1) 不適用本公約的船舶；
- (2) 適用本公約的船舶，但本公約未予明文規定的事項。

2. 但上述條約、公約和協議與本公約的規定有抵觸時，應以本公約的規定為準。

第二十五條

經過協議訂立的特殊規則

所有或某些締約國政府之間，當根據本公約並通過協議訂立的特殊規則時，應將此項規則通知海協組織，以便轉告所有締約國政府。

第二十六條

情報的送交

1. 各締約國政府承擔義務向海協組織通知和交存下列事項：

- (1) 足夠分數的、根據本公約規定所頒發證書的樣本，以便分送各締約國政府；
- (2) 將要公佈的有關本公約範圍內各種事項的法律、法令、命令、規章和其他文件的文本；
- (3) 經授權在主管船舶載重線事項方面代表各締約國政府行事的民間機構名單，以便分送各締約國政府。

2. 每一締約國政府同意應任何其他締約國政府的請求，對它提供其有效的船舶強度標準。

第二十七條

簽字、接受和加入

1. 本公約應自1966年4月5日起開放三個月任憑簽署，此後繼續開放任憑加入。聯合國會員國，或任何專門機構的會員國，國際原子能機構的會員國，或國際法院規約參加國的政府，可以通過下列方式成為公約的參加者：

- (1) 簽字並對接受無保留；
- (2) 簽字而保留接受，隨後再予接受；
- (3) 加入。

2. 接受或加入本公約，應向海協組織交存接受書或加入書後有效，海協組織應將收到的每一份新的接受書或加入書及其交存日期，通知所有已經簽字或加入公約的政府。

第二十八條

生效

1. 本公約應在至少有15個國家的政府包括7個各擁有不少於100萬總噸船舶的國家，已按本公約第二十七條簽字並對接受無保留，或者已交存接受書或加入書之日起12個月後生效。海協組織應將本公約生效日期通知所有已簽字或已加入本公約的國家政府。

2. 對於在本條第1款所述12個月內交存接受書或加入書的政府，接受或加入本公約，應於本公約生效時有效，或者交存接受書或加入書之日起3個月後有效，以較後之日期為準。

3. 對於在本公約生效之日後交存接受書或加入書的政府，本公約應於上述文件交存之日起3個月後生效。

4. 任何接受書或加入書，如在為使本公約的修改生效所需一切措施已經完成之日後交存，或者在全體同意修改的情況下，根據第二十九條第2款（2）項所認為一切必需的同意書均已提交之後交存，應認為適用於已修改過的公約。

第二十九條

修改

1. 本公約可以經一締約國政府的提議，通過本條所規定的任何一種程序予以修改。

2. 全體同意修改：

（1）應一締約國政府請求，海協組織應將該國政府所提出的對本公約的任何修改建議通知所有締約國政府考慮，旨在取得全體同意。

（2）上述任何修改，應在所有締約國政府同意之日起12個月後生效，除非經過協商同意於較早日期生效。一締約國政府如在海協組織第一次通知後三年內不通知海協組織它同意還是拒絕修改，應被認為已經同意修改。

（3）任何修改提案如經海協組織第一次通知所有締約國政府後三年內沒有依照本款（2）項達成同意，應認為已被否決。

3. 海協組織內審議後修改：

（1）應一締約國政府請求，該政府所提出的對本公約的任何修改建議，將在海協組織內予以審議。如經海協組織海上安全委員會三分之二多數通過，此項修正案應在海協組織大會審議以前至少6個月通知海協組織所有會員國以及所有締約國政府。

（2）如經大會三分之二多數通過，海協組織應將此項修正案通知所有締約國政府，以徵得同意。

（3）此項修正案應在締約國政府三分之二同意之日起12個月後生效。除生效前作出不同意修改的聲明者外，此修正案應對所有締約國政府生效。

（4）大會經三分之二多數，其中包括參加海上安全委員會的政府中三分之二多數，提議在通過某一修改時作出決定，認為此修改具有如此重要的性質，因而任何締約國政府根據本款（3）項提出聲明，在修改生效後12個月的期限內仍不接受此項修改，則在上述期限屆滿時，將停止其成為本公約的參加者。此項決定應徵得本公約締約國政府三分之二的事先同意。

（5）本款的任何規定，並不妨礙根據本款首先提議修改本公約的締約國政府，在任何時候依據本條第2款或第4款採取它所認為適當的任擇其一的行動。

4. 舉行會議修改：

（1）應一締約國政府請求，並經締約國政府至少三分之一同意，海協組織將召開締約國政府會議，考慮修改本公約。

（2）經會議的締約國政府三分之二多數通過的每一修正案，應由海協組織通知所有締約國政府，以供其接受。

(3) 上述修正案應於三分之二的締約國政府接受之日起12個月後生效。但在此修正案生效前作出不同意修改的聲明者除外，此修正案應對所有締約國政府生效。

(4) 根據本款(1)項召開的會議，經三分之二多數通過某一修改時決定，此修改具有如此重要的性質，因而任何締約國政府根據(3)項作出聲明，在修改生效後12個月的期限內仍不接受此項修改，則在上述期限屆滿時，將停止其成為本公約的參加者。

5. 根據本條對本公約作出有關船體結構的任何修改，只適用於在修改生效之日或其後安放龍骨或處於相應建造階段的船舶。

6. 海協組織應將根據本條生效的任何修改以及其生效日期，通知所有締約國政府。

7. 根據本條提出的任何接受或聲明，應以書面通知海協組織，海協組織應將收到接受書或聲明書，通知所有締約國政府。

第三十條

退出

1. 任何締約國政府，在本公約對其生效滿5年後，可以隨時退出本公約。

2. 退出本公約，應以書面通知海協組織後有效，海協組織應將收到的任何此項通知和收到日期，通知所有其他締約國政府。

3. 退出本公約，應在海協組織收到通知一年後或通知中所載較此為長的期限後生效。

第三十一條

中止

1. 如遇戰爭或其他非常情況，影響締約國政府的國家的重大利益時，該國政府可以中止實施本公約的全部或任何部分。中止實施公約的政府應立即將任何此種中止的情況通知海協組織。

2. 上述中止實施本公約，不應剝奪其他締約國政府根據本公約對在其港口而屬於中止實施本公約的政府的船舶所行使的任何監督權。

3. 中止實施本公約的政府，可以隨時結束上述中止，並應立即將結束中止的情況通知海協組織。

4. 海協組織應將根據本條所作的任何中止實施事項或結束中止實施事項，通知所有締約國政府。

第三十二條

領土

1. (1) 如聯合國是某一領土的管理當局，或任何締約國政府對某一領土的國際關係負有責任，便應盡速與該領土當局協商，盡力使本公約擴大適用於該領土，並可隨時書面通知海協組織，聲明本公約應擴大適用於該領土。

(2) 本公約應自收到通知之日或通知中指定的其他日期起，擴大適用於通知中所述領土。

2. (1) 聯合國或者根據本條第1款(1)項提出聲明的任何締約國政府，自本公約擴大適用於任何領土之日起5年後，可以隨時書面通知海協組織，聲明本公約終止擴大適用於通知中所述任何此種領土。

(2) 本公約應從海協組織收到通知之日起一年後或通知中指定的較長期間以後，終止擴大適用於上述通知中所提到的任何領土。

3. 海協組織應將本公約根據本條第1款擴大適用於任何領土以及根據第2款的規定終止擴大適用的事項，通知所有締約國政府，並逐一說明本公約已經擴大適用或者將終止擴大適用的日期。

第三十三條

登記

1. 本公約應交存海協組織，海協組織秘書長應將公約核證無誤的正式副本，分送所有簽字國政府和加入本公約的國家政府。
2. 本公約一經生效，海協組織應即依照聯合國憲章第一百零二條進行登記。

第三十四條

語文

本公約用英文和法文寫成的獨一文本，兩種文本具有同等效力。應將俄文和西班牙文的正式譯本，同簽署的原本一並存放。

下述簽名者經各自政府為此目的正式授權，特簽訂本公約，以昭信守。

1966年4月5日訂於倫敦。

附則一

載重線核定規則

第一章

總則

本規則假定貨物的性質和裝載、壓載等是處於保證船舶有足夠穩性，並避免過度的結構應力。

如果有穩性或分艙的國際要求時，本規則也假定已經符合這些要求。

第一條

船體強度

主管機關應查明在新核定乾舷的吃水時，其相應船體一般結構強度是足夠的。按照主管機關所承認的船級社的要求所建造和維修的船舶，可以認為具有足夠的強度。

第二條

適用範圍

1. 機動船舶或港駁、運輸駁船或其他非機動船舶，應根據本規則所列第一條至第四十條各項規定來勘定乾舷。
2. 運載木材甲板貨的船舶，除按本條第一款規定的乾舷外，尚應根據本附則第四十一條至第四十五條規定來勘定木材乾舷。
3. 對設計用帆的船舶，不論是作為唯一的推進方式或作為輔助推進方式，以及拖輪都應根據本附則所列第一條至第四十條各項規定來勘定乾舷。上述附加乾舷應符合主管機關的規定。
4. 木質或混合結構船舶，或經主管機關批准採用其他材料建造的船舶，或由於其結構特點以致不合理和不適用本附則各項規定時，應另按主管機關的決定來勘定乾舷。
5. 本附則所列第十條至第二十六條規定適用於核定最小乾舷的每艘船舶。對於具有富裕乾舷的船舶，在主管機關確信該船具備安全的條件下，上述要求可以放寬。

第三條

本附則中所用各項名詞的定義

1. 長度。長度（L）是指量自龍骨板上邊的最小型深85%處水線總長的96%，或沿該水線從首柱前邊至舵杆中心的長度，取大者。船舶設計為傾斜龍骨時，其計量長度的水線應和設計水線平行。

2. 垂線。首尾垂線應取自長度（L）的前後兩端。首垂線應與在計量長度的水線上的首柱前邊線相重合。

3. 船中。船中是長度（L）的中點。

4. 寬度。除有明文規定外，寬度（B）是船舶的最大寬度，對金屬船殼的船舶是在船中處量至兩舷肋骨型線，其他材料的船舶在船中處量至兩舷船殼的外表面。

5. 型深

（1）型深是從龍骨板上邊量至乾舷甲板船側處橫樑上邊的垂直距離。對木質和混合結構船舶的垂直距離則是從龍骨槽口的下邊量起。如船中剖面下部的形狀是凹形，或裝有加厚的龍骨翼板時，此垂直距離是從船底的平坦部分向內延伸線與龍骨側邊相交之點量起。

（2）有圓弧形舷緣的船舶。型深應量到甲板型線與船殼旁板型線的交點，即當作舷緣為方角設計那樣。

（3）如乾舷甲板為階梯形且此甲板的升高部分延伸到超過決定型深的那一點時，型深應量到較低部分甲板與升高部分相平行的延伸虛線。

6. 計算型深（D）

（1）計算型深（D）是船中處型深加乾舷甲板邊板的厚度，或加 $\frac{T(L-S)}{L}$ ，當露天乾舷甲板設有敷料時，

式中：T – 甲板開口以外的露天甲板的敷料平均厚度；

S – 本條第10款（4）項中所規定的上層建築的總長度。

（2）對於圓弧形舷緣半徑大於寬度（B）的4%或上部舷側為特殊形狀的船舶，其計算型深取自一中央截面的計算型深，此截面兩舷上側垂直並具有同樣的樑拱，以及上部截面面積等於實際的中央截面的上部截面面積。

7. 方形系數。方形系數（ C_b ）由下式確定：

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

式中： ∇ – 對金屬船殼的船舶是船舶的型排水體積，不包括尾軸轂；對其他材料船殼的船舶是量到船殼外表面的排水體積，兩者均取在 d_1 處的型吃水；

d_1 – 最小型深的85%。

8. 乾舷。勘定的乾舷是在船中處從甲板線的上邊緣向下量到有關載重線的上邊緣的垂直距離。

9. 乾舷甲板。乾舷甲板通常是最高一層露天全通甲板，其上所有的露天開口設有永久性的封閉裝置，其下在船側的所有開口設有永久性的水密封閉裝置。對具有不連續的乾舷甲板的船舶，該露天甲板的最低線及其平行於該甲板升高部分的連續線取為乾舷甲板。按船來選擇經主管機關批准，較低的一層甲板也可以選作乾舷甲板，但該甲板至少沿機艙和其前後尖艙艙壁之間是全通的和永久性的甲板並且是連續橫貫船體。當比較低一層甲板是階梯形時，則甲板的最低線及其平行於甲板較高部分的連續線取為乾舷甲板。當一層較低的甲板被選定為乾舷甲板時，乾舷甲板以上的那部分船體就乾舷的勘定和計算而言視作上層建築。乾舷是從這一層甲板計算。

10. 上層建築

(1) 上層建築是在乾舷甲板上的甲板建築物，從舷邊跨到舷邊或其側壁板離船殼板向內不大於船寬（B）的4%。升高後甲板視為上層建築。

(2) 封閉的上層建築是一種具備下列設施的上層建築：

- ① 結構堅固的封閉端壁；
- ② 此項端壁的出入開口（如有時），設有符合規則第十二條要求的門；
- ③ 上層建築側壁或端壁的所有其他開口，設有有效的風雨密關閉裝置。

橋樓或尾樓不應視為封閉的，除非當端壁開口關閉時，在這些上層建築內的船員以其他辦法能有效地、並隨時可供使用的通道前往機艙和其他工作處所。

(3) 上層建築的高度是在船側從上層建築甲板橫樑頂到乾舷甲板橫樑頂的最小垂直高度。

(4) 上層建築的長度（S）是指上層建築位於長度（L）內部分的平均長度。

11. 平甲板船。平甲板船是指乾舷甲板上沒有上層建築的船。

12. 風雨密。風雨密是指任何風浪情況下水都不得透入船內。

第四條

甲板線

甲板線係長為300毫米（12吋）和寬為25毫米（1吋）的一條水平線。甲板線應標誌在船中處的每側，其上邊緣一般應經過乾舷甲板上表面向外延伸與船體外表面之交點（如圖1所示），

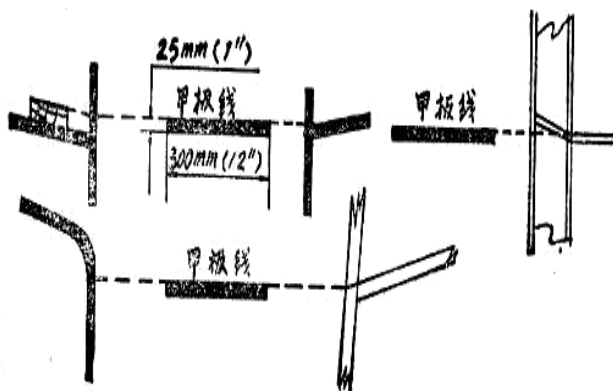


圖1. 甲板線

如果在乾舷經過相應校正的情況下，甲板線也可以參照劃在船上的某一固定點來定位。參考點的定位和乾舷甲板的標定，在任何情況下均應在國際船舶載重線證書（1966）上標寫清楚。

第五條

載重線標誌

載重線標誌應包括外徑為300毫米（12吋）和寬為25毫米（1吋）的一標圈，標圈與長450毫米（18吋）和寬為25毫米（1吋）的一條水平線相交，水平線的上邊緣通過標圈的中心。標圈的中心應位於船中處，從甲板線上邊緣垂直向下量至標圈中心的距離等於所核定的夏季乾舷（如圖2所示）。

第六條

載重線標誌所用的諸線段

1. 除另有明文規定外，根據本規則所核定載重線的諸線段，為長230毫米（9吋）和寬25毫米（1吋）的水平線段，這些線段與標在距標圈中心前方540毫米（21吋）寬25毫米（1吋）的垂線成直角，並位於該垂線的前方（如圖2所示）。

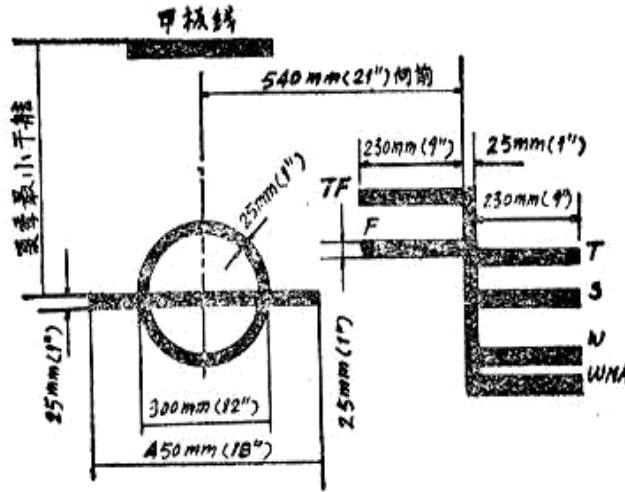


圖2. 載重線標誌及諸線段用此標誌

2. 所用載重線如下：

- (1) 夏季載重線是以通過標圈中心的線段的上邊緣及標有S的線段表示。
- (2) 冬季載重線是以標有W的線段的上邊緣表示。
- (3) 北大西洋冬季載重線是以標有WNA的線段的上邊緣表示。
- (4) 熱帶載重線是以標有T的線段的上邊緣表示。

(5) 夏季淡水載重線是以標有F的線段的上邊緣表示。夏季淡水載重線勘劃在垂線的後方。夏季淡水載重線和夏季載重線之間的差數，也是對其他各載重線在淡水中裝載的允許差額。

- (6) 熱帶淡水載重線是以標有TF線段的上邊緣表示，並勘劃在垂線的後方。

3. 如根據本規則核定了木材乾舷，則木材載重線應在通常載重線以外另行勘劃。除另有明文規定外，這些線段應為長230毫米（9吋）和寬25毫米（1吋）的水平線，這些線段與勘劃在距標圈中心後方540毫米（21吋）寬25毫米（1吋）的垂線成直角，並位於垂線的後方（如圖3所示）。

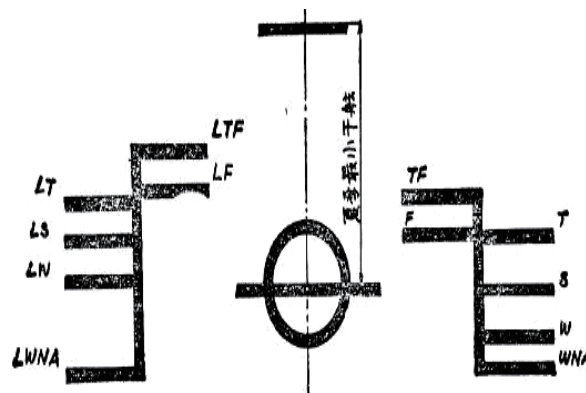


圖3. 木材載重線標誌及諸線段用此標誌

4. 所用木材載重線如下：

- (1) 夏季木材載重線是以標有LS的線段的上邊緣表示。
- (2) 冬季木材載重線是以標有LW的線段的上邊緣表示。
- (3) 北大西洋冬季木材載重線是以標有LWNA的線段的上邊緣表示。
- (4) 熱帶木材載重線是以標有LT的線段的上邊緣表示。
- (5) 夏季淡水木材載重線是以標有LF的線段的上邊緣表示，並勘劃在垂線的前方。

夏季淡水木材載重線和夏季木材載重線之間的差數，也是對其他各載重線在淡水中裝載的允許差額。

- (6) 熱帶淡水木材載重線是以標有LTF的線段的上邊緣表示，並勘劃在垂線的前方。

5. 如船舶的特殊性或船舶的業務性質或受航行的限制，不可能使用某些季節的載重線時，則這些載重線可不勘劃。

6. 如對船舶所核定的乾舷比最小乾舷為大，因而其載重線是勘劃在相當或低於根據本公約所核定最小乾舷的最低季節性載重線位置時，則僅需勘劃淡水載重線。

7. 對於帆船僅需勘劃淡水載重線和冬季北大西洋載重線（如圖4所示）。

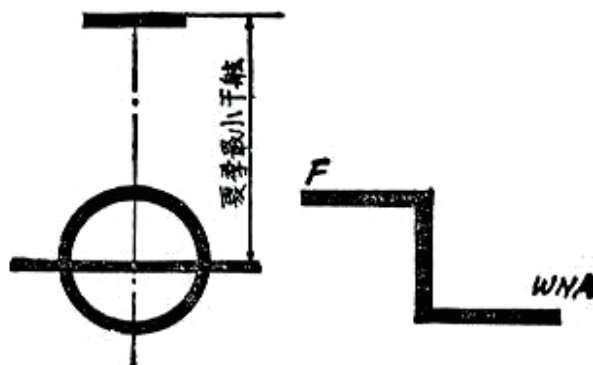


圖4. 帆船載重線標誌及諸線段用此標誌

8. 如在同一垂線上的冬季北大西洋與冬季載重線是完全一樣的，則此載重線僅標W。

9. 其他現行國際公約所需的附加載重線，可勘劃在本條第1款規定的垂線後方並與垂線成直角。

第七條

核定載重線當局的標誌

核定載重線當局的標誌，可以表示在載重線標圈兩側並在通過標圈中心的水平線的上或下面。此標誌應由不多於與當局名稱相一致的四個為首字母所組成，每個字母的高度約115毫米（ $4\frac{1}{2}$ 吋）和寬度約75毫米（3吋）。

第八條

勘劃標誌的細節

對標圈、線段和字母，當船舷為暗色底者，應漆成白色或黃色，當船舷為淺色底者，應漆成黑色。它們也應該是經主管機關認可，並勘劃在船舷兩側的永久性標誌。這些標誌應能清晰可見，必要時應為此作出專門的安排。

第九條

標誌的鑑定

在官員或驗船師根據本公約第十三條的規定認定這些標誌是正確地和永久地表示在船舷兩側以前，不應發給該船國際船舶載重線證書（1966）。

第二章

核定乾舷的條件

第十條

供給船長的資料

1. 應提供給每艘新船的船長以足夠的按批准格式填寫的資料，使他能在裝貨或壓載時避免船舶結構承受過分的應力，但對任何特殊長度、設計和船舶類別，主管機關認為不必要時，可以省略。

2. 每艘新船的船長尚未獲得根據現行的國際海上人命安全公約規定的穩性資料時，應向船長提供足夠的按批准格式填寫的資料，以使他在不同營運條件下作為船舶穩性的依據，並應將資料副本一份送主管機關。

第十一條

上層建築端壁

封閉的上層建築的露天端壁應結構堅固，並應得到主管機關認可。

第十二條

門

1. 封閉的上層建築兩端端壁上的所有出入口，應裝設鋼質或其他相當材料的門，永久地和牢固地裝在端壁上，並應有加強筋加強，使整個結構與完整的端壁具有同等的強度，並在關閉時保持風雨密。保證這些風雨密的裝置應包括襯墊和夾扣裝置或其他相當的裝置，並應永久裝固於端壁或門上，同時這些門應在端壁兩邊都能進行操作。

2. 除了本規則另有規定外，封閉上層建築兩端壁上出入口的門檻高度，應高出甲板至少380毫米（15吋）。

第十三條

艙口、升降口和通風筒的位置

本規則規定艙口、升降口和通風筒的兩種位置，其定義如下：

“位置1” – 在開敞的乾舷甲板上和後升高甲板上，以及位於從首垂線起船長的四分之一以前的開敞上層建築甲板上。

“位置2” – 在位於從首垂線起船長四分之一以後的上層建築甲板上。

第十四條

貨艙口及其他艙口

1. 處於“位置1”和“位置2”的貨艙口和其他艙口的結構及其保持風雨密的方法，應至少相當於本附則第十五條和第十六條的要求。

2. 對上層建築甲板以上的各層甲板的開敞處所的艙口，其艙口圍板和艙口蓋，應符合主管機關的要求。

第十五條

採用活動艙蓋關閉以及用艙蓋布和封艙壓條來保證風雨密的艙口

艙口圍板

1. 以活動艙蓋關閉以及用艙蓋布和封艙壓條來保證風雨密的艙口的圍板應結構堅固，其在甲板上的最小高度應：

在“位置1”時，為600毫米（ $23\frac{1}{2}$ 吋）；

在“位置2”時，為450毫米（ $17\frac{1}{2}$ 吋）。

艙口蓋

2. 艙口蓋每一支承面的寬度應至少為65毫米（ $2\frac{1}{2}$ 吋）。

3. 當艙口蓋為木質、跨距不大於1.5米（4.9呎）時，其加工後厚度應至少為60毫米（ $2\frac{3}{8}$ 吋）。

4. 如艙蓋用軟鋼製成，其強度對“位置1”的艙口，應以假定負荷不小於1.75噸 / 米²（358磅 / 呎²）來計算，對“位置2”的艙口，應以假定負荷不小於1.30噸 / 米²（266磅 / 呎²）來計算，並且按此計算所得的最大應力與系數4.25的乘積，應不超過材料的極限強度的最低值。艙蓋的設計應使在負荷情況下其撓度限制在不大於跨距的0.0028倍。

5. 在“位置1”的艙口上，其假定負荷對長度24米（79呎）的船舶，可以降低到1噸 / 米²（205磅 / 呎²），但對長度100米（328呎）的船舶，應不小於1.75噸 / 米²（358磅 / 呎²）。在“位置2”的艙口上，其相應負荷可以分別降低到0.75噸 / 米²（154磅 / 呎²）和1.30噸 / 米²（266磅 / 呎²）。在所有情況下，介於中間長度的船舶，其負荷數值應用內插法求得。

活動樑

6. 當支承艙口蓋的活動樑為軟鋼製成時，其強度對“位置1”的艙口，應以假定負荷不小於1.75噸 / 米²（358磅 / 呎²）來計算，對“位置2”的艙口，應以假定負荷不小於1.30噸 / 米²（266磅 / 呎²）來計算，並且按此計算的最大應力與系數5的乘積，應不超過材料的極限強度的最低值。樑的設計應使在負荷情況下其撓度限制在不大於跨距的0.0022倍。對長度不超過100米（328呎）的船舶，可按本條第5款的要求。

箱形艙口蓋

7. 當採用代替活動樑和艙蓋的箱形艙口蓋是用軟鋼製成時，其強度應以本條第4款所規定的假定負荷來計算，並且按此計算的最大應力與系數5的乘積，應不超過材料極限強度的最低值。它的設計應使在負荷下其撓度限制在不大於0.0022倍跨距。製造蓋頂的軟鋼板，在厚度方面應不小於加強筋間距的1%或6毫米（0.24吋），取其大者。對於長度不大於100米（328呎）的船舶，可按本條第5款的要求。

8. 用軟鋼以外的其他材料製成的箱形艙蓋，其強度和剛度，應相當於軟鋼製成者，並經主管機關認可。

艙口樑座或插座

9. 活動樑的樑座或插座應結構堅固，並應具有有效的裝配和緊固活動樑的裝置。如所使用的樑為滾動式時，其裝置應能保證在艙口關閉後，保持樑的位置固定不動。

艙口楔耳

10. 艙口楔耳的安裝應適合楔子的錐度。楔耳寬應至少65毫米（ $2\frac{1}{2}$ 吋），其中心間距不大於600毫米（ $23\frac{1}{2}$ 吋）；沿艙口每側或每端的楔耳距艙口的轉角，應不大於150毫米（6吋）。

艙口壓條和楔子

11. 艙口壓條和楔子應堅固並處於良好狀態。楔子應用堅韌的木料或其他相當的材料。楔子傾斜度應不大於1:6，且其尖頭的厚度應不小於13毫米（ $\frac{1}{2}$ 吋）。

艙口蓋布

12. 在“位置1”和“位置2”的每一艙口，至少應備有兩層良好的艙口蓋布。艙口蓋布應是防水的和有足夠的強度。它們的材料應達到核准的標準重量和質量。

艙口蓋的固定

13. 在“位置1”和“位置2”的所有艙口，應備有鋼壓條或其他相當的裝置，以便在艙蓋布封艙以後，能有效地獨立地固定在艙口蓋的各段。艙口蓋的長度超過1.5米（4.9呎）時，應至少用這樣的兩套緊固裝置來固定。

第十六條

設有襯墊和夾扣裝置的風雨密鋼質艙蓋或其他相當材料艙蓋所封閉的艙口

艙口圍板

1. 在“位置1”和“位置2”，設有襯墊和夾扣裝置的風雨密鋼質艙蓋或其他相當材料艙蓋的艙口圍板，在甲板以上的高度應符合第十五條第1款規定。如果主管機關認為在任何風浪條件下，並不影響船舶安全，則此圍板高度可以減少或完全取消。如設有艙口圍板，則它們的結構應堅固。

風雨密艙口蓋

2. 如果風雨密艙口蓋是軟鋼的，其強度對“位置1”的艙口，應按假定負荷不小於1.75噸/米²（358磅/呎²）來計算，對“位置2”的艙口，應不小於1.30噸/米²（266磅/呎²），同時按上述計算的最大應力和系數4.25的乘積，應不超過材料的極限強度的最低值。對它的設計應使在負荷情況下其撓度限制在不大於跨距的0.0028倍。作為艙蓋頂面的軟鋼板，其厚度不應小於加強筋間距的1%或6毫米（0.24吋），取其大者。對於長度不大於100米（328呎）的船舶，可按第十五條第5款規定。

3. 用軟鋼以外的其他材料製成的艙蓋，其強度和剛度應相當於軟鋼製成者，並經主管機關認可。

保證風雨密的裝置

4. 保證和維持風雨密的裝置，應得到主管機關認可。這種裝置應能保證在任何風浪情況下保持密閉，為此在初次檢驗時，應要求作密性試驗，而在定期檢驗和年度檢驗時或在較短的間隔期內，也可要求試驗。

第十七條

機艙開口

1. 在“位置1”和“位置2”的機艙開口應有適當的加強筋和用足夠強度的鋼質艙棚有效地圍閉，如果艙棚沒有其他建築物防護，其強度要作特殊考慮。上述艙棚的出入口，應裝設符合第十二條第1款要求的門，如在“位置1”時，門檻應至少高出甲板600毫米（23 $\frac{1}{2}$ 吋），如在“位置2”時，應高出甲板380毫米（15吋）。在上述艙棚中的其他開口，應設有相當的罩蓋，永久地附裝在它的適當位置上。

2. 在乾舷甲板或上層建築甲板露天部分的任何機爐艙棚、煙囪或機艙通風筒的圍板，應合理地和切實可行地高出甲板。機爐艙棚開口，應裝設鋼質的或其他相當材料的堅固罩蓋，永久地附裝在它們的適當位置上，並能保證風雨密。

第十八條

乾舷甲板和上層建築甲板的各種開口

1. 在“位置1”或“位置2”，或在非封閉上層建築內的人孔或平的小艙口，應用能達到水密的堅固罩蓋關閉。除使用間隔緊密的螺栓緊固以外，罩蓋應永久地附裝於開口處。

2. 在乾舷甲板上，除貨艙口、機艙開口、人孔和平的小艙口以外的開口，應由封閉的上層建築、或甲板室、或強度相當和風雨密的升降口來防護。在露天的上層建築甲板或在乾舷甲板上的甲板室頂部，通往乾舷甲板以下的處所或封閉的上層建築以內的處所的任何開口，應用堅固的甲板室或升降口來防護。在上述甲板室或升降口的通道，應裝設符合第十二條第1款要求的門。

3. 在“位置1”，升降口通道的門檻，在甲板以上的高度應至少為600毫米（ $23\frac{1}{2}$ 吋），在“位置2”，則應至少為380毫米（15吋）。

第十九條

通風筒

1. 在“位置1”或“位置2”，通往乾舷甲板或封閉上層建築甲板以下的處所的通風筒，應有鋼質的或其他相當材料的圍板，其結構應堅固，並且與甲板牢固地連接。如果任何通風筒的圍板，高度超過900毫米（ $35\frac{1}{2}$ 吋），則必須有專門的支撐。

2. 通過非封閉的上層建築的通風筒，應在乾舷甲板上堅固結構的鋼質的或其他相當材料的圍板。

3. 在“位置1”的通風筒，其圍板高出甲板以上4.5米（14.8呎），和在“位置2”的通風筒，其圍板高出甲板以上2.3米（7.5呎），除主管機關有特殊要求外，均不需裝設封閉裝置。

4. 除本條第3款規定的以外，通風筒的開口應具備有效的風雨密封閉設備。對長度不超過100米（328呎）船舶的封閉設備應永久地附裝於通風筒上；其他船舶，如不是這樣裝設的，它們應方便地貯存在指定附裝的通風筒附近。在“位置1”的通風筒，甲板以上的圍板高度，應至少為900毫米（ $35\frac{1}{2}$ 吋），在“位置2”的通風筒，甲板以上的圍板高度，應至少為760毫米（30吋）。

5. 在開敞部位，圍板的高度可要求增加到主管機關認可的高度。

第二十條

空氣管

如壓載水艙或其他水艙的空氣管伸到乾舷甲板或上層建築甲板之上，其露出部分應結構堅固；自甲板至水可能從管口進入下面的那一點高度在乾舷甲板上應至少為760毫米（30吋），在上層建築甲板上至少為450毫米（ $17\frac{1}{2}$ 吋）。如果上述高度可能妨礙船上工作時，可同意用一個較小的高度，但需經主管機關認為該關閉裝置和其他周圍環境是可以用這一個較小高度。對空氣管管口，應具有永久附裝於管口的合適的關閉裝置。

第二十一條

貨艙艙門和其他類似開口

1. 乾舷甲板以下船舷兩側裝貨的艙口及其他類似開口，應裝設艙門，其設計應保證水密並與其周圍的船殼板有完整的結構連接，上述開口的數目應為符合船舶的設計意圖和實際工作需要的最低數目。

2. 非經主管機關許可，上述開口的下邊緣不得低於船側乾舷甲板的平行線，該線最低點為最高載重線的上邊緣。

第二十二條

洩水孔、進水孔和排水孔

1. 從乾舷甲板以下處所或從裝有符合第十二條要求的門的乾舷甲板上的上層建築和甲板室內通過船殼的排水孔，均應裝設堅固的和便於檢視的設備，以防水侵入船內。通常每一獨立的排水口應有一個自動止回閥，並具備從乾舷甲板上某一位置能直接關閉它的設備。但如果從夏季載重線至排水管船內一端的垂直高度超過0.01L時，排水孔可以有兩個自動止回閥，而不需要直接關閉設備，但船內的閥在營運條件下要能便於經常進行檢查；如上述垂直距離超過0.02L時，經主管機關批准，可以同意單一的自動止回閥，而不需要直接關閉設備。直接操縱止回閥的設備應便於檢視，並備有表示該閥是開啟或關閉的指示器。

2. 在人工操縱的機器處所，與機器運轉有關的海水主、副進水口和排水口可以就地控制。控制設備應便於檢查，並應設有表示該閥是開或關的指示器。

3. 開始於任何水平面的洩水孔和排水管，不論是在乾舷甲板以下大於450毫米（ $17\frac{1}{2}$ 吋），或在夏季載重水線以上小於600毫米（ $23\frac{1}{2}$ 吋）處穿過船殼板，均應在船殼板處設有止回閥。除本條第1款所要求的以外，如管系有足夠厚度時，此閥可以省略。

4. 由未按照第十二條的要求裝門的上層建築或甲板室引出的洩水孔，應通到舷外。

5. 本條所要求的所有閥門和船殼上的附件，應為鋼質，青銅或其他經批准的韌性材料。不允許採用普通的生鐵或類似材料製成的閥門。本條所涉及一切管系，應為鋼質的或經主管機關認可的其他相當材料。

第二十三條

舷窗

1. 在乾舷甲板以下處所或封閉的上層建築內處所的舷窗，應裝置有鉸鏈的可靠的內側舷窗蓋，其裝置應能有效地關閉和保證水密。

2. 下述位置不能裝設舷窗，即當窗檻低於在船側處的乾舷甲板平行線，且該線的最低點在載重水線以上的距離為船寬（ B ）的2.5%或500毫米（ $19\frac{1}{2}$ 吋），取其大者。

3. 舷窗連同其玻璃（如設有時）和舷窗蓋應為堅固的和經批准的結構。

第二十四條

排水舷口

1. 當舷牆在乾舷甲板的露天部分或上層建築甲板的露天部分形成“阱”，則在舷牆上應採取足夠的設施以迅速排除甲板積水和放乾積水。除本條第2款和第3款的規定外，乾舷甲板上每個“阱”內在船舶每側的最小排水舷口面積（ A ），不論“阱”處的舷弧是標準的或大於標準的，應按下式決定。在上層建築甲板上的每個“阱”內，最小面積應為按下式算得面積的一半。

當在“阱”內舷牆長度（ l ）為20米或小於20米時，

$$A=0.7+0.035l\text{米}^2，$$

當 l 超過20米時，

$$A=0.07l\text{米}^2。$$

在任何情況下，所取之 l 值不大於 $0.7L$ 。

如舷牆平均高度大於1.2米，所需面積對每0.1米高度差，按每米“阱”長增加 0.004米^2 。如舷牆平均高度小於0.9米，所需面積每0.1米高度差，按每米“阱”長減少 0.004米^2 。

或者，

當在“阱”內舷牆長度（ l ）為66呎或小於66呎時，

$$A=7.6+0.115l\text{呎}^2，$$

當 l 超過66呎時，

$$A=0.23l\text{呎}^2。$$

在任何情況下，所取之 l 值不大於 $0.7L$ 。

如舷牆平均高度大於3.9呎，所需面積對每1呎高度差，按每呎“阱”長增加0.04呎²。如舷牆平均高度小於3呎，所需面積對每呎高度差，按每呎“阱”長減少0.04呎²。

2. 對沒有舷弧的船舶，所算得的面積應增加50%。如舷弧小於標準舷弧，此百分數應以內插法求得。

3. 當船舶設有一個不符合第三十六條第1款（5）項要求的圍蔽室；或者如在分立的上層建築之間設有連續的或大體連續的艙口圍甲板時，排水舷口的最小面積應按下表計算：

艙口或圍蔽室的寬度與船舶寬度比值	排水舷口面積與舷牆總面積比值
40%或小於40%	20%
75%或大於75%	10%

對排水舷口面積介於中間寬度的比值時，應按內插法求得。

4. 當船舶的上層建築的任一端或兩端都是開敞時，對上層建築處所內應有適當的排水設施，並經主管機關認可。

5. 排水舷口的下邊緣應盡可能接近甲板。所需排水舷口面積的 $\frac{2}{3}$ 應分佈在“阱”內最接近於舷弧線最低點的一半處。

6. 舷牆中所有上述開口，應用間距約為230毫米（9吋）的橫杆或鐵條保護。如排水舷口設有蓋板，則應有足夠空隙，以防咬住。鉸鏈的銷子或軸承應採用耐腐材料。當蓋板裝有扣緊設備時，該裝置應為批准的結構。

第二十五條

對船員的保護

1. 作為船員居住處所的甲板室，其強度應經主管機關認可。

2. 在乾舷甲板及上層建築甲板的所有開敞部分，應裝設牢固的欄杆或舷牆。舷牆或欄杆的高度應至少離甲板1米（39 $\frac{1}{2}$ 吋），當此高度妨礙船舶正常工作時，可准許採用較小的高度，但需提供適當防護措施經主管機關認可。

3. 欄杆的最低一檔以下的開口，應不超過230毫米（9吋）。其他各檔的間隙，應不超過380毫米（15吋）。如船舶設有圓弧形舷緣，則欄杆支座應置於甲板平坦部位。

4. 為保護船員的進出，他們的住所、機艙以及船上工作所需的一切其他部位，均應配備適當的設施（如欄杆、安全繩、通道或甲板下面的走道等形式）。

5. 任何船舶所裝運的甲板貨物的堆裝，應使位於貨物通道上的開口和進出船員住所、機艙和船上工作所需的一切其他部位的任何開口，能適當地關閉和防止進水。如在甲板以上和甲板以下均沒有便利的通道時，在甲板貨物上面應配置欄杆和安全繩，以保證船員的安全。

第二十六條

核定“A”型船舶乾舷的特殊條件

機艙棚

1. 第二十七條中所規定的“A”型船舶，其機艙棚應由至少為標準高度的封閉尾樓和橋樓或同等高度和相當強度的甲板室防護，但如沒有從乾舷甲板直接進入機艙的開口時，機艙棚可以是敞開的。此時，在機艙棚上可允許裝設符合第十二條要求的一扇門，倘使它通向一個與機艙棚同樣堅固結構的處所或通道，同時又用鋼質或其他相當材料的第二扇水密門同進入機艙的梯口分開。

步橋和出入通道

2. “A”型船舶，在上層建築甲板這一平面上，於尾樓和船中部的橋樓或甲板室（如設有時）之間，應設置一條構造堅固和強度足夠、貫通前後的固定步橋，或為了達到通行目的，採取同等的通道設施，例如在甲板之下的通道。在其他地方和沒有船中部橋樓的“A”型船上，應有經主管機關認可的能保護船員到達船上工作所需的一切處所的設施。

3. 在分離的船員艙室之間以及船員艙室和機艙之間，在步橋一層應有安全和合適的出入通道。

艙口

4. 在“A”型船舶乾舷甲板和首樓甲板上或膨脹艙頂上的敞開艙口，應備有鋼質的或其他相當材料的有效的水密艙蓋。

排水設備

5. 設有舷牆的“A”型船舶，至少應在露天甲板開敞部分的一半長度內，設置欄杆或其他有效的排水設備。舷側頂列板的上邊緣應盡可能地低。

6. 如上層建築之間用圍蔽室相連結，則在乾舷甲板開敞部分的全長內應設置欄杆。

第三章

乾舷

第二十七條

船舶類型

1. 為計算乾舷，將船舶分為“A”型和“B”型。

“A”型船舶。

2. “A”型船舶是專為運載散裝液體貨物而設計的一種船舶，其貨艙僅有小的出入口，並以鋼質或相當材料的水密填料蓋來封閉。這種船舶需有下述固有特點：

(1) 露天甲板有較高的完整性；

(2) 由於載貨空間的滲透率低和分艙等級通常得到保證，抗沉的安全程度高。

3. “A”型船舶，如船長在150米（492呎）以上，且設計時考慮當載貨達到夏季載重線時有空艙，則當任一空艙浸水時，假定其滲透率為0.95，應能不沉，同時能保持在主管機關認可的平衡狀態。船長在225米（738呎）以上的這類船舶，其機艙應作為浸水艙，但滲透率取0.85。

作為主管機關的指導，下述界限認為是適宜的：

(1) 浸水以後，最後水線應在可能繼續浸水的任何開口的下邊緣以下；

(2) 由於不對稱的浸水，最大的傾斜角約為15°；

(3) 在浸水的情況下，穩心高度是正值。

4. 對“A”型船舶核定的乾舷，應不小於第二十八條表A的基本乾舷。

“B”型船舶

5. 達不到本條第2和第3款關於“A”型船舶各項規定的所有船舶，應認為是“B”型船舶。

6. “B”型船舶，在“位置1”裝設有符合第十五條第7款或第十六條要求的艙蓋者，除本條第7款至第10款的規定外，應根據第二十八條表B來核定乾舷。

7. 船長超過100米（328呎）的任何“B”型船舶，可以核定比本條第6款所要求的乾舷為小的乾舷，但所允許減少的乾舷量，須經主管機關對下述各條認為滿意後予以認可：

(1) 對船員的保護設施是足夠的；

(2) 排水裝置是足夠的；

(3) 在“位置1”和“位置2”的艙蓋，符合第十六條各項規定，且有足夠的強度；並特別注意到它們的密閉和緊固裝置；

(4) 當船舶裝載至其夏季載重線時，在任何單獨的受損艙浸水以後，假定滲透率為0.95（不包括機艙），應仍能在滿意的平衡條件下保持漂浮；

(5) 船長超過225米（738呎）的這種船舶，機艙應作為浸水艙，但滲透率取0.85。

在應用本款（4）項和（5）項時，作為主管機關的指導，第3款（1）項、（2）項和（3）項所規定的界限可以認為是適宜的。

有關計算可以按下述主要假定項目為基礎：

– 損壞的垂直範圍等於船深；

– 損壞的滲入範圍不超過B/5；

– 主橫艙壁沒有損壞；

– 對基線以上的重心高度的估算，是按貨艙為均勻配載，所保有消耗的液體和物料等按設計容量的50%。

8. 對符合本條第7款要求的“B”型船舶，在計算乾舷時，取自第二十八條表“B”的數值，其減少數值不應大於對某一相應船長在表“B”和“A”所列數值之差的60%。

9. 按本條第8款所允許的表列乾舷的減少數值，在其符合於第二十六條第1、2、3、5和6款的要求，並符合本條第7款（1）至（4）各項規定的情況下，可以達到第二十八條表“A”和“B”之間的全部差數值，就像把該船當作是“A”型船舶一樣，但在（4）項中所述關於任何單一受損艙的浸水應作為任何兩個前後相鄰的艙看待，而其中任何一艙又均非機艙。此外，長度超過225米（738呎）的任何這類船舶，當載貨達到其夏季載重線時，機艙單獨浸水，假定滲透率為0.85時，應仍能在滿意的平衡條件下保持漂浮。

10. “B”型船舶，在“位置1”有艙口，其艙蓋符合於第十五條（第7款除外）要求時，應以第二十八條表“B”所列數值為基礎，增加下表所列數值來核定乾舷：

艙蓋不符合第十五條第7款或第十六條規定的“B”型船舶，在表列乾舷基礎上的乾舷增加值

船長（米）	乾舷增加值（毫米）
108及108以下	50
109	52
110	55
111	57
112	59
113	62
114	64

船長 (米)	乾舷增加值 (毫米)
115	68
116	70
117	73
118	76
119	80
120	84
121	87
122	91
123	95
124	99
125	103
126	108
127	112
128	116
129	121
130	126
131	131
132	136
133	142
134	147
135	153
136	159
137	164
138	170
139	175
140	181
141	186
142	191
143	196
144	201
145	206
146	210
147	215
148	219
149	224
150	228
151	232
152	236
153	240
154	244
155	247
156	251

船長（米）	乾舷增加值（毫米）
157	254
158	258
159	261
160	264
161	267
162	270
163	273
164	275
165	278
166	280
167	283
168	285
169	287
170	290
171	292
172	294
173	297
174	299
175	301
176	304
177	306
178	308
179	311
180	313
181	315
182	318
183	320
184	322
185	325
186	327
187	329
188	332
189	334
190	336
191	339
192	341
193	343
194	346
195	348
196	350
197	353
198	355

船長（米）	乾舷增加值（毫米）
199	357
200	358

船長為中間值時，乾舷應按內插法求得。

長度超過200米的船舶，應由主管機關處理。

艙蓋不符合第十五條第7款或第十六條規定的“B”型船舶在表列乾舷基礎上的乾舷增加值

船長（呎）	乾舷增加值（吋）
350及350以下	2.0
360	2.3
370	2.6
380	2.9
390	3.3
400	3.7
410	4.2
420	4.7
430	5.2
440	5.8
450	6.4
460	7.0
470	7.6
480	8.2
490	8.7
500	9.2
510	9.6
520	10.0
530	10.4
540	10.7
550	11.0
560	11.4
570	11.8
580	12.1
590	12.5
600	12.8
610	13.1
620	13.4
630	13.6
640	13.9
650	14.1
660	14.3

船長為中間值時，乾舷按內插法求得。

長度超過660呎的船舶，應由主管機關處理。

11. 港駁、運輸駁船或其他非機動船舶，應根據上述條款的規定核定乾舷。但是，如運輸駁船不配備船員，則第二十五條、第二十六條第2款和第3款以及第三十九條不適用。這種未配備船員的運輸駁船，在乾舷甲板上僅有用鋼質的或其他相當材料的風雨密襯墊關閉的小開口，所核定乾舷可以比根據這些條款算得的乾舷小25%。

第二十八條

乾舷表

“A”型船舶

1. “A”型船舶的表列乾舷應按下表決定：

“A”型船舶的乾舷表

表A

船長（米）	乾舷（毫米）
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334
41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	467
53	478

船長 (米)	乾舷 (毫米)
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	600
63	613
64	626
65	639
66	653
67	666
68	680
69	693
70	706
71	720
72	733
73	746
74	760
75	773
76	786
77	800
78	814
79	828
80	841
81	855
82	869
83	883
84	897
85	911
86	926
87	940
88	955
89	969
90	984
91	999
92	1014
93	1029
94	1044

船長 (米)	乾舷 (毫米)
95	1059
96	1074
97	1089
98	1105
99	1120
100	1135
101	1151
102	1166
103	1181
104	1196
105	1212
106	1228
107	1244
108	1260
109	1276
110	1293
111	1309
112	1326
113	1342
114	1359
115	1376
116	1392
117	1409
118	1426
119	1442
120	1459
121	1476
122	1494
123	1511
124	1528
125	1546
126	1563
127	1580
128	1598
129	1615
130	1632
131	1650
132	1667
133	1684
134	1702
135	1719

船長（米）	乾舷（毫米）
136	1736
137	1753
138	1770
139	1787
140	1803
141	1820
142	1837
143	1853
144	1870
145	1886
146	1903
147	1919
148	1935
149	1952
150	1968
151	1984
152	2000
153	2016
154	2032
155	2048
156	2064
157	2080
158	2096
159	2111
160	2126
161	2141
162	2155
163	2169
164	2184
165	2198
166	2212
167	2226
168	2240
169	2254
170	2268
171	2281
172	2294
173	2307
174	2320
175	2332
176	2345

船長 (米)	乾舷 (毫米)
177	2357
178	2369
179	2381
180	2393
181	2405
182	2416
183	2428
184	2440
185	2451
186	2463
187	2474
188	2486
189	2497
190	2508
191	2519
192	2530
193	2541
194	2552
195	2562
196	2572
197	2582
198	2592
199	2602
200	2612
201	2622
202	2632
203	2641
204	2650
205	2659
206	2669
207	2678
208	2687
209	2696
210	2705
211	2714
212	2723
213	2732
214	2741
215	2749
216	2758
217	2767

船長（米）	乾舷（毫米）
218	2775
219	2784
220	2792
221	2801
222	2809
223	2817
224	2825
225	2833
226	2841
227	2849
228	2857
229	2865
230	2872
231	2880
232	2888
233	2895
234	2903
235	2910
236	2918
237	2925
238	2932
239	2939
240	2946
241	2953
242	2959
243	2966
244	2973
245	2979
246	2986
247	2993
248	3000
249	3006
250	3012
251	3018
252	3024
253	3030
254	3036
255	3042
256	3048
257	3054
258	3060

船長 (米)	乾舷 (毫米)
259	3066
260	3072
261	3078
262	3084
263	3089
264	3095
265	3101
266	3106
267	3112
268	3117
269	3123
270	3128
271	3133
272	3138
273	3143
274	3148
275	3153
276	3158
277	3163
278	3167
279	3172
280	3176
281	3181
282	3185
283	3189
284	3194
285	3198
286	3202
287	3207
288	3211
289	3215
290	3220
291	3224
292	3228
293	3233
294	3237
295	3241
296	3246
297	3250
298	3254
299	3258

船長 (米)	乾舷 (毫米)
300	3262
301	3266
302	3270
303	3274
304	3278
305	3281
306	3285
307	3288
308	3292
309	3295
310	3298
311	3302
312	3305
313	3308
314	3312
315	3315
316	3318
317	3322
318	3325
319	3328
320	3331
321	3334
322	3337
323	3339
324	3342
325	3345
326	3347
327	3350
328	3353
329	3355
330	3358
331	3361
332	3363
333	3366
334	3368
335	3371
336	3373
337	3375
338	3378
339	3380
340	3382

船長（米）	乾舷（毫米）
341	3385
342	3387
343	3389
344	3392
345	3394
346	3396
347	3399
348	3401
349	3403
350	3406
351	3408
352	3410
353	3412
354	3414
355	3416
356	3418
357	3420
358	3422
359	3423
360	3425
361	3427
362	3428
363	3430
364	3432
365	3433

船長為中間值時，乾舷按內插法求得。

長度超過365米的船，應由主管機關處理。

“A”型船舶的乾舷表

表A

船長（呎）	乾舷（吋）
80	8.0
90	8.9
100	9.8
110	10.8
120	11.9
130	13.0
140	14.2
150	15.5
160	16.9
170	18.3

船長 (呎)	乾舷 (吋)
180	19.8
190	21.3
200	22.9
210	24.5
220	26.2
230	27.8
240	29.5
250	31.1
260	32.8
270	34.6
280	36.3
290	38.0
300	39.7
310	41.4
320	43.2
330	45.0
340	46.9
350	48.8
360	50.7
370	52.7
380	54.7
390	56.8
400	58.8
410	60.9
420	62.9
430	65.0
440	67.0
450	69.1
460	71.1
470	73.1
480	75.1
490	77.1
500	79.0
510	80.9
520	82.7
530	84.5
540	86.3
550	88.0
560	89.6
570	91.1
580	92.6

船長（呎）	乾舷（吋）
590	94.1
600	95.5
610	96.9
620	98.3
630	99.6
640	100.9
650	102.1
660	103.3
670	104.4
680	105.5
690	106.6
700	107.7
710	108.7
720	109.7
730	110.7
740	111.7
750	112.6
760	113.5
770	114.4
780	115.3
790	116.1
800	117.0
810	117.8
820	118.6
830	119.3
840	120.1
850	120.7
860	121.4
870	122.1
880	122.7
890	123.4
900	124.0
910	124.6
920	125.2
930	125.7
940	126.2
950	126.7
960	127.2
970	127.7
980	128.1
990	128.6

船長（呎）	乾舷（吋）
1000	129.0
1010	129.4
1020	129.9
1030	130.3
1040	130.7
1050	131.0
1060	131.4
1070	131.7
1080	132.0
1090	132.3
1100	132.6
1110	132.9
1120	133.2
1130	133.5
1140	133.8
1150	134.0
1160	134.3
1170	134.5
1180	134.7
1190	135.0
1200	135.2

船長為中間值時，乾舷按內插法求得。

長度超過1200呎的船舶應由主管機關處理。

“B” 型船舶

(2) “B” 型船舶的表列乾舷應按下表決定：

“B” 型船舶的乾舷表

表B

船長（米）	乾舷（毫米）
24	200
25	208
26	217
27	225
28	233
29	242
30	250
31	258
32	267
33	275

船長 (米)	乾舷 (毫米)
34	283
35	292
36	300
37	308
38	316
39	325
40	334
41	344
42	354
43	364
44	374
45	385
46	396
47	408
48	420
49	432
50	443
51	455
52	567
53	478
54	490
55	503
56	516
57	530
58	544
59	559
60	573
61	587
62	601
63	615
64	629
65	644
66	659
67	674
68	689
69	705
70	721
71	738
72	754
73	769
74	784

船長 (米)	乾舷 (毫米)
75	800
76	816
77	833
78	850
79	868
80	887
81	905
82	923
83	942
84	960
85	978
86	996
87	1015
88	1034
89	1054
90	1075
91	1096
92	1116
93	1135
94	1154
95	1172
96	1190
97	1209
98	1229
99	1250
100	1271
101	1293
102	1315
103	1337
104	1359
105	1380
106	1401
107	1421
108	1440
109	1459
110	1479
111	1500
112	1521
113	1543
114	1565
115	1587

船長 (米)	乾舷 (毫米)
116	1609
117	1630
118	1651
119	1671
120	1690
121	1709
122	1729
123	1750
124	1771
125	1793
126	1815
127	1837
128	1859
129	1880
130	1901
131	1921
132	1940
133	1959
134	1979
135	2000
136	2021
137	2043
138	2065
139	2087
140	2109
141	2130
142	2151
143	2171
144	2190
145	2209
146	2229
147	2250
148	2271
149	2293
150	2315
151	2334
152	2354
153	2375
154	2396
155	2418
156	2440

船長 (米)	乾舷 (毫米)
157	2460
158	2480
159	2500
160	2520
161	2540
162	2560
163	2580
164	2600
165	2620
166	2640
167	2660
168	2680
169	2698
170	2716
171	2735
172	2754
173	2774
174	2795
175	2815
176	2835
177	2855
178	2875
179	2895
180	2915
181	2933
182	2952
183	2970
184	2988
185	3007
186	3025
187	3044
188	3062
189	3080
190	3098
191	3116
192	3134
193	3151
194	3167
195	3185
196	3202
197	3219

船長 (米)	乾舷 (毫米)
198	3235
199	3249
200	3264
201	3280
202	3296
203	3313
204	3330
205	3347
206	3363
207	3380
208	3397
209	3413
210	3430
211	3445
212	3460
213	3475
214	3490
215	3505
216	3520
217	3537
218	3554
219	3570
220	3586
221	3601
222	3615
223	3630
224	3645
225	3660
226	3675
227	3690
228	3705
229	3720
230	3735
231	3750
232	3765
233	3780
234	3795
235	3808
236	3821
237	3835
238	3849

船長 (米)	乾舷 (毫米)
239	3864
240	3880
241	3893
242	3906
243	3920
244	3934
245	3949
246	3965
247	3978
248	3992
249	4005
250	4018
251	4032
252	4045
253	4058
254	4072
255	4085
256	4098
257	4112
258	4125
259	4139
260	4152
261	4165
262	4177
263	4189
264	4201
265	4214
266	4227
267	4240
268	4252
269	4264
270	4276
271	4289
272	4302
273	4315
274	4327
275	4339
276	4350
277	4362
278	4373
279	4385

船長 (米)	乾舷 (毫米)
280	4397
281	4408
282	4420
283	4432
284	4443
285	4455
286	4467
287	4478
288	4490
289	4502
290	4513
291	4525
292	4537
293	4548
294	4560
295	4572
296	4583
297	4595
298	4607
299	4618
300	4630
301	4642
302	4654
303	4665
304	4676
305	4686
306	4695
307	4704
308	4714
309	4725
310	4736
311	4748
312	4757
313	4768
314	4779
315	4790
316	4801
317	4812
318	4823
319	4834
320	4844

船長 (米)	乾舷 (毫米)
321	4855
322	4866
323	4878
324	4890
325	4899
326	4909
327	4920
328	4931
329	4943
330	4955
331	4965
332	4975
333	4985
334	4995
335	5005
336	5015
337	5025
338	5035
339	5045
340	5055
341	5065
342	5075
343	5086
344	5097
345	5108
346	5119
347	5130
348	5140
349	5150
350	5160
351	5170
352	5180
353	5190
354	5200
355	5210
356	5220
357	5230
358	5240
359	5250
360	5260
361	5268
362	5276

船長（米）	乾舷（毫米）
363	5285
364	5294
365	5303

船長為中間值時，乾舷按內插法求得。

長度超過365米的船舶，應由主管機關處理。

“B”型船舶的乾舷表

表B

船長（呎）	乾舷（吋）
80	8.0
90	8.9
100	9.8
110	10.8
120	11.9
130	13.0
140	14.2
150	15.5
160	16.9
170	18.3
180	19.8
190	21.3
200	22.9
210	24.7
220	26.6
230	28.5
240	30.4
250	32.4
260	34.4
270	36.5
280	38.7
290	41.0
300	43.3
310	45.7
320	48.2
330	50.7
340	53.2
350	55.7
360	58.2
370	60.7
380	63.2
390	65.7

船長 (呎)	乾舷 (吋)
400	68.2
410	70.7
420	73.2
430	75.7
440	78.2
450	80.7
460	83.1
470	85.6
480	88.1
490	90.6
500	93.1
510	95.6
520	98.1
530	100.6
540	103.0
550	105.4
560	107.7
570	110.0
580	112.3
590	114.6
600	116.8
610	119.0
620	121.1
630	123.2
640	125.3
650	127.3
660	129.3
670	131.3
680	133.3
690	135.3
700	137.1
710	139.0
720	140.9
730	142.7
740	144.5
750	146.3
760	148.1
770	149.8
780	151.5
790	153.2
800	154.8
810	156.4

船長（呎）	乾舷（吋）
820	158.0
830	159.6
840	161.2
850	162.8
860	164.3
870	165.9
880	167.4
890	168.9
900	170.4
910	171.8
920	173.3
930	174.7
940	176.1
950	177.5
960	178.9
970	180.3
980	181.7
990	183.1
1000	184.4
1010	185.8
1020	187.2
1030	188.5
1040	189.8
1050	191.0
1060	192.3
1070	193.5
1080	194.8
1090	196.1
1100	197.3
1110	198.6
1120	199.9
1130	201.2
1140	202.3
1150	203.5
1160	204.6
1170	205.8
1180	206.9
1190	208.1
1200	209.3

船長為中間值時，乾舷按內插法求得。

長度超過1200呎的船舶，應由主管機關處理。

第二十九條

長度在100米（328呎）以下船舶的乾舷修正

長度在24米（79呎）和100米（328呎）之間，封閉上層建築有效長度小於船長35%的“B”型船舶，其表列乾舷應增加：

$$7.5 \left(100 - L \right) \left(0.35 - \frac{E}{L} \right) \text{ (毫米)}$$

式中：L——船長（米），

E——第三十五條規定的上層建築有效長度（米）；

或

$$0.09 \left(328 - L \right) \left(0.35 - \frac{E}{L} \right) \text{ (呎)}$$

式中：L——船長（呎），

E——第三十五條規定的上層建築有效長度（呎）。

第三十條

方形系數修正

如方形系數（ C_b ）超過0.68，則第二十八條規定的表列乾舷，如適用時，經第二十七條第8款、第10款和第二十九條修正後，應乘以系數 $\frac{C_b + 0.68}{1.36}$ 。

第三十一條

計算型深修正

1. 如D超過 $\frac{L}{15}$ ，則乾舷應增加：

$$\left(D - \frac{L}{15} \right) R \text{ (毫米)}$$

式中：R——在船長小於120米時為 $\frac{L}{0.48}$ ，在船長為120米和120米以上時為250。

或

$$\left(D - \frac{L}{15} \right) R \text{ (呎)}$$

式中：R——在船長小於393.6呎時為 $\frac{L}{131.2}$ ，在船長393.6呎和393.6呎以上時為3。

2. 如D小於 $\frac{L}{15}$ ，乾舷不應減少，但當船中部具有長度至少為0.6L的封閉上層建築，或具有全通圍蔽室時，或具有延伸全船的分立封閉上層建築與圍蔽室的組合體時，其乾舷應按本條第一款所述的規定值減少。

3. 如上層建築或圍蔽室的高度小於標準高度，則乾舷的減小值應乘以實際高度與第三十三條規定標準高度的比值。

第三十二條

甲板線位置修正

如量至甲板線上邊緣的實際計算型深，大於或小於D時，則兩者的差數，應加於乾舷或從乾舷中減去。

第三十三條
上層建築標準高度

上層建築標準高度應按下表確定：

標準高度（米）

L（船長） （米）	後升高甲板	其他上層建築
30或30以下	0.90	1.80
75	1.20	1.80
125或125以上	1.80	2.30

標準高度（呎）

L（船長） （英尺）	後升高甲板	其他上層建築
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

船長為中間值時，其標準高度應按內插法求得。

第三十四條
上層建築長度

1. 除本條第2款規定以外，上層建築長度（S）應為處於船長（L）以內的上層建築平均長度。
2. 如封閉上層建築的端壁在其與上層建築兩側交點處向外凸出一條平順圓弧線，則上層建築的長度可在其相當的平端壁基礎上予以增加。此增加量應為其前後曲度大小的三分之二。在決定此增加量時，可以計算的最大曲度是在上層建築的彎曲端與其兩側交點之間的上層建築寬度的一半處。

第三十五條
上層建築的有效長度

1. 除本條第2款規定外，標準高度的封閉上層建築的長度即為其有效長度（E）。
2. 在所有情況下，如標準高度的封閉上層建築是如第三條第10款所許可的那樣從船舷內縮，則其有效長度應為按 b/B_s 比例修正的長度，其中： b 是上層建築長度中央的寬度； B_s 是在上層建築長度中央處的船寬。

如上層建築在部分長度中內縮，則此修正應僅適用於內縮部分。

3. 如封閉上層建築的高度小於標準高度，則其有效長度應按實際高度與標準高度之比例減小。如高度超過標準，上層建築有效長度不予增加。

4. 後升高甲板的有效長度，如它設有完整的前端壁時，應為後升高甲板的長度，最長可達到 $0.6L$ 。如此端壁不是完整的，則此後升高甲板應視為不及標準高度的尾樓。

5. 非封閉上層建築應當作無有效長度。

第三十六條

圍蔽室

1. 不伸及船舷兩邊的圍蔽室或類似建築，如符合下列條件，可認為是有效的：

(1) 圍蔽室至少和上層建築一樣堅固；

(2) 圍蔽室甲板上的艙口，艙口圍板和艙蓋符合第十三條至十六條的所有要求，並且圍蔽室甲板邊板的寬度具備適當的走道和足夠的橫向防撓強度。但是，在乾舷甲板上，允許有帶水密蓋的小出入口開口；

(3) 圍蔽室甲板或以堅固的固定步橋與其他上層建築相連接的分立圍蔽室，須形成前後縱通的固定工作平台，並設有欄杆；

(4) 通風筒是由圍蔽室、水密蓋或其他相當裝置防護；

(5) 在乾舷甲板露天部分的圍蔽室區域內，至少應在其長度一半的範圍內裝設柵欄；

(6) 機艙棚須有圍蔽室，至少達到標準高度的上層建築或有同樣高度和同等強度的甲板室防護；

(7) 圍蔽室的寬度至少為船舶寬度的60%；

(8) 如果沒有上層建築，圍蔽室的長度至少為0.6L。

2. 有效圍蔽室的有效長度，是將其全部長度按其平均寬度與船寬的比例來打折扣而得。

3. 圍蔽室的標準高度，是上層建築的標準高度，而不是後升高甲板高度。

4. 如圍蔽室高度小於標準高度，其有效長度應按實際高度與標準高度的比例減少。如圍蔽室甲板上的艙口圍板高度，小於根據第十五條第1款所要求的高度，則應從圍蔽室的實際高度中減去相當於實際的艙口圍板高度和要求的艙口圍板高度的差數。

第三十七條

對上層建築和圍蔽室的乾舷減除

1. 如上層建築和圍蔽室有效長度為1.0L，則乾舷減除量應為：對船長24米者350毫米，船長85米者860毫米和船長122米及122米以上者1070毫米（船長79呎者14吋，船長279呎者34吋，船長400呎及400呎以上者42吋）；船長為中間值時，其減除量應按內插法求得。

2. 如上層建築和圍蔽室的總有效長度小於1.0L，則減除的百分數應按下列各表之一取得：

“A”型船舶的減除百分數

	上層建築和圍蔽室的總有效長度										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
各種上層建築的減除百分數	0	7	14	21	31	41	52	63	75.3	87.7	100

上層建築長度為中間值時，其百分數應按內插法求得。

“B”型船舶的減除百分數

	項目	上層建築和圍蔽室的總有效長度										
		0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
有首樓但無分立橋樓的船舶	甲	0	5	10	15	23.5	32	46	63	75.3	87.7	100
有首樓並有分立橋樓的船舶	乙	0	6.3	12.7	19	27.5	36	46	63	75.3	87.7	100

上層建築長度為中間值時，其百分數應按內插法求得。

3. “B”型船舶：

(1) 如橋樓有效長度小於0.2L，此百分數應在甲項和乙項之間按內插法求得。

(2) 如首樓有效長度大於0.4L，此百分數應取自乙項。

(3) 如首樓有效長度小於0.07L，上述百分數應減去：

$$5 \times \frac{(0.07L - f)}{0.07L}$$

式中：f——首樓有效長度。

第三十八條

舷弧

通則

1. 舷弧應自甲板邊線量至通過船長中點舷弧線所繪的龍骨平行線。
2. 設計成傾斜龍骨的船舶，舷弧應量至設計載重水線的平行線。
3. 平甲板船和有分立上層建築的船舶，舷弧量自乾舷甲板。
4. 對上部舷側為非正常型的船舶，其中如上部船舷為階梯形或有中斷時，舷弧應按上述船長中點處相當計算舷深來考慮。
5. 船舶設有標準高度的上層建築，而且其上層建築貫通乾舷甲板的全長時，舷弧應量自上層建築甲板。如上層建築的高度超過標準高度，則在每一端座標上應加上實際高度與標準高度之最小差數（Z）。同樣，在離首垂線和尾垂線 $\frac{1}{6}L$ 和 $\frac{1}{3}L$ 處的各中間座標上，應分別增加0.444Z和0.111Z。
6. 如封閉上層建築甲板和露天乾舷甲板有至少同樣的舷弧時，則乾舷甲板上封閉部分的舷弧不予計算。
7. 如封閉尾樓和首樓的高度為標準高度，並具有比乾舷甲板舷弧為大的舷弧，或者其高度大於標準高度，則乾舷甲板的舷弧應按本條第12款規定增加。

標準舷弧的剖面

8. 標準舷弧的縱座標值按下表確定：

標準舷弧剖面（L，米）

	位置	縱座標值（毫米）	系數
船後半部	尾垂線	$25 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1
	離尾垂線 $\frac{1}{6}L$	$11.1 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	離尾垂線 $\frac{1}{3}L$	$2.8 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	船中央	0	1
船前半部	船中央	0	1
	離首垂線 $\frac{1}{3}L$	$5.6 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	離首垂線 $\frac{1}{6}L$	$22.2 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	3
	首垂線	$50 \left(\frac{L}{3} + 10 \right)$	1

標準舷弧剖面 (L, 呎)

	位置	縱座標值 (吋)	系數
船後半部	尾垂線	0.1 L+10	1
	離尾垂線 $\frac{1}{6}$ L	0.0444 L+4.44	3
	離尾垂線 $\frac{1}{3}$ L	0.0111 L+1.11	3
	船中央	0	1
船前半部	船中央	0	1
	離首垂線 $\frac{1}{3}$ L	0.0222 L+2.22	3
	離首垂線 $\frac{1}{6}$ L	0.0888 L+8.88	3
	首垂線	0.2 L+20	1

與標準舷弧剖面有差異時的計算

9. 如舷弧剖面不同於標準剖面，應將每一舷弧在船前半部和後半部的各四個縱座標值乘以縱座標值表中所給定的相應系數。將上述前半部和後半部的舷弧，各自乘積之和與標準舷弧相應的各自乘積之和的差數除以8，即算得前半部和後半部舷弧的不足或多餘數。前半部和後半部舷弧的不足或多餘數之算術平均數，即為測定舷弧之不足或多餘數。

10. 如後半部舷弧剖面大於標準，而其前半部舷弧剖面小於標準，則多餘部分應不計，而只計其不足部分。

11. 如前半部舷弧剖面超過標準，而後半部舷弧剖面不小於標準的75%，對多餘部分應計取；如後半部分小於標準的50%，則對前半部多餘不予計取。如後半部舷弧處於標準的50%和75%之間，則對前半部多餘的舷弧可按比例求得。

12. 對尾樓或首樓給予計算舷弧時，應按下式：

$$s = \frac{y}{3} \cdot \frac{L'}{L}$$

式中：s——舷弧差額，不足舷弧中減去數或多餘舷弧的加入數，

y——在舷弧末端上層建築的實際高度與標準高度之差，

L'——尾樓和首樓的平均長度，最大達0.5L，

L——本附件第三條第1款所規定的船長。

上述公式是形狀為拋物線的一條曲線，它與實際舷弧曲線在乾舷甲板處相切，並與末端縱座標在上層建築以下某一點相交，此點在上層建築甲板之下的距離等於上層建築的標準高度。在該曲線任何一點以上的上層建築甲板的高度均不得小於上層建築的標準高度。該曲線應在決定前半部和後半部舷弧剖面時使用。

與標準舷弧剖面有差異的修正

13. 舷弧的修正應以舷弧的不足數和多餘數（見本條第9至11各款所列），乘以

$$0.75 - \frac{S}{2L}$$

式中：S——封閉上層建築的總長。

舷弧不足，增加乾舷

14. 如舷弧小於標準，對舷弧不足的修正數（見本條第13款），應加進乾舷。

舷弧多餘，減少乾舷

15. 如船舶的封閉上層建築位於船中央前後各0.1L處，則根據本條第13款的規定所計算的多餘舷弧修正數，應從乾舷中減去；如船中央沒有封閉上層建築，則不應從乾舷中減去；如上層建築處於船中央前後不及0.1L，從乾舷中的減除值，應按內插法求得。對多餘舷弧的最大減除值，應是船長每100米為125毫米（船長每100呎為 $1\frac{1}{2}$ 吋）。

第三十九條**最小船首高度**

1. 船首高度為在首垂線上，自相應於核定夏季乾舷和設計縱傾的水線，量到船側露天甲板上邊的垂直距離，此高度應不小於：

對於船長250米以下船舶：

$$56L \left(1 - \frac{L}{500} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ (毫米)}$$

對於船長250米和250米以上的船舶：

$$7000 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ (毫米)}$$

式中：L——船舶長度，米。

C_b ——方形系數，取不小於0.68。

或

對於船長820呎以下的船舶：

$$0.672L \left(1 - \frac{L}{1640} \right) \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ (吋)}$$

對於船長820呎和820呎以上的船舶：

$$275.6 \frac{1.36}{C_b + 0.68} \text{ (吋)}$$

式中：L——船舶長度，（呎）

C_b ——方形系數，取不小於0.68。

2. 如本條第1款所要求的船首高度，是用舷弧來達到的，則該舷弧應自首垂線量起至少延伸到船長的15%處。如果它是用設置上層建築來達到的，該上層建築應自首柱延伸至首垂線以後至少0.07L處，並應符合下列要求：

- (1) 對船長不超過100米（328呎）的船舶，則應為第三條第10款中所規定的封閉上層建築。
- (2) 對船長超過100米（328呎）的船舶，上層建築不需符合第三條第10款規定，但應裝有經主管機關認可的封閉設施。
- (3) 為適合特殊營運要求，不能達到本條第1款和第2款的要求時，可由主管機關給予特殊考慮。

第四十條
最小乾舷

夏季乾舷

1. 夏季最小乾舷是將第二十八條列表中查出的乾舷，按第二十七條修正，如適用時，再按第二十九、三十、三十一、三十二、三十七、三十八條修正，如第三十九條適用時，亦應修正。

2. 按本條第1款所算得的海水乾舷，但未按第三十二條規定作甲板線修正時，不得小於50毫米（2吋）。對在“位置1”有艙口，其艙蓋不符合第十五條第7款、第十六條或第二十六條要求的船舶，此乾舷應不少於150毫米（6吋）。

熱帶乾舷

3. 熱帶地帶的最小乾舷是從夏季乾舷內減去夏季吃水的 $\frac{1}{48}$ ，此夏季吃水係自龍骨上邊量至載重線標誌的標圈中心。

4. 按本條第1款所算得的海水乾舷，但未按第三十二條規定作甲板線修正時，不得小於50毫米（2吋）。對在“位置1”有艙口，其艙蓋不符合第十五條第7款，第十六條或第二十六條要求的船舶，此乾舷不得小於150毫米（6吋）。

冬季乾舷

5. 冬季最小乾舷是將夏季乾舷加上夏季吃水的 $\frac{1}{48}$ ，此夏季吃水係自龍骨上邊量至載重線標誌的標圈中心。

北大西洋冬季乾舷

6. 對長度不超過100米（328呎）的船舶，在冬季季節期進入第五十二條（附則II）所規定的北大西洋的任何部分時，最小乾舷應是冬季乾舷另加50毫米（2吋）。對於其他船舶，北大西洋冬季乾舷應為冬季乾舷。

淡水乾舷

7. 在密度為1.000的淡水中，最小乾舷應為海水最小乾舷減去 $\frac{\Delta}{40T}$ 厘米（吋）。

式中： Δ ——在夏季載重水線時的海水排水量（噸），

T ——在夏季載重水線時的海水中每一厘米（吋）浸水噸數。

8. 如果在夏季載重水線時的排水量不能確定，減除數應為夏季吃水的 $\frac{1}{48}$ ，此夏季吃水係自龍骨上邊量至載重線標誌的標圈中心。

第四章

核定木材載重線的特殊要求

第四十一條
本章適用範圍

第四十二條至第四十五條僅適用於核定木材載重線的船舶。

第四十二條
定義

1. 木材甲板貨。“木材甲板貨”一詞係指在乾舷甲板或上層建築甲板的露天部分運載木材貨物。此名詞不包括木質紙漿或類似貨物。

2. 木材載重線。木材甲板貨可以認為是給船舶以一定的附加浮力和增加抗禦海浪的能力。為此，運載木材甲板貨的船舶，可以允許根據第四十五條各項規定的計算減少乾舷，並根據第六條第3款和第4款的規定，在船舷勘劃標誌。但是，為取得使用的上述載運木材的特殊乾舷，木材甲板貨應符合於第四十四條中規定的某些條件，並且船舶本身也應符合於第四十三條中作出的有關船舶構造的某些條件。

第四十三條

船舶構造

上層建築

1. 船舶應有首樓，其高度至少為標準高度，長度至少為0.07L。此外，如果船長小於100米（328呎），尾部應有高度至少為標準高度的尾樓，或者帶甲板室或堅固的鋼質罩棚的後升高甲板，且其總高度至少為標準高度。

雙層底艙

2. 在船舶中部船長一半範圍內設置的雙層底艙，應有足夠的水密縱向分隔。

舷牆

3. 船舶應裝有固定舷牆，其高度至少為1米（39 $\frac{1}{2}$ 吋），上緣應特別加強並有與甲板連接的舷牆支骨支撐，舷牆上設有必要的排水口，或者裝有同樣高度、結構特別加強的欄杆。

第四十四條

裝載

通則

1. 露天甲板開口，其上堆裝貨物者，應可靠地關閉並堅固。通風筒應有效地加以保護。

2. 木材甲板貨應至少布及全部可使用的長度，該長度為艙長或上層建築之間的各“阱”的總長度。如果在後端沒有受上層建築的限制，木材應至少伸延到最後艙口的後端。木材應盡可能緊密地堆裝，其堆裝高度至少為上層建築的標準高度。

3. 冬季航行於冬季季節地帶的船舶上，甲板貨物在露天甲板以上的高度，不得超過該船最大寬度的 $\frac{1}{3}$ 。

4. 木材甲板貨應緊密地堆裝、綁牢並堅固，在任何情況下，木材的堆裝不得妨礙船舶航行以及妨礙船上的必要工作。

立柱

5. 根據所運木材品種而需用的立柱，應在考慮到船舶寬度情況下具有足夠的強度；立柱的間距應適合所運木材的長度和特點，但不得超過3米（9.8呎）。應用堅固的角鋼或金屬承白或同等有效的設置來固定立柱。

繫索

6. 木材甲板貨應於其全長度內用整根獨立的繫索有效地緊固，其間距不得超過3米（9.8呎）。供這些繫索用的眼板，應可靠地連接於舷側頂列板或甲板邊板上，其間距不超過3米（9.8呎）。上層建築的端壁與第一個眼板之間的距離，應不超過2米（6.6呎）。如果那裡沒有艙壁，眼板和繫索應分別設在距木材甲板貨盡頭0.6米（23 $\frac{1}{2}$ 吋）和1.5米（4.9呎）處。

7. 繫索應為直徑不小於19毫米（ $\frac{3}{4}$ 吋）的短環鏈或同等強度的軟鋼絲繩，裝有滑鉤和能供隨時繫索用的鬆緊螺絲扣。鋼絲繩繫索應有一段長環鏈條，供調節繫索長度之用。

8. 如木材長度小於3.65米（11.8呎），繫索間距應減小或採取其他適當方法以適應木材的長度。

9. 與繫固繫索有關的一切裝置的強度應與繫索相適應。

穩性

10. 為了在整個航行期間保持船舶穩性在安全限度之內，要考慮到由於木材的吸水和結冰而增加的重量，以及由於燃料和物料的消耗而減少的重量。

對船員的保護、出入機艙等

11. 除本附則第二十五條第5款的要求外，尚應在甲板貨的兩側設置垂向間距不得大於33厘米（13吋）的欄杆或安全索，其在貨物上的高度至少1米（ $39\frac{1}{2}$ 吋）。

操舵裝置

12. 操舵裝置應妥為保護，避免被貨物損壞以及盡可能便於檢查。應備有可靠的設施，以便在主操舵裝置發生故障時能操縱船舶。

第四十五條

乾舷計算

1. 最小夏季乾舷，除應以下表中的百分數代替第三十七條中的修正百分數外，應按第二十七條第5款、第6款、第11款、第二十八條、第二十九條、第三十條、第三十一條、第三十二條、第三十七條和第三十八條計算：

	上層建築的總有效長度										
	0	0.1L	0.2L	0.3L	0.4L	0.5L	0.6L	0.7L	0.8L	0.9L	1.0L
各種上層建築的減除百分數	20	31	42	53	64	70	76	82	88	94	100

上層建築的總有效長度為中間值時，其減除百分數按內插法求得。

2. 冬季木材乾舷，應在夏季木材乾舷上增加夏季木材型吃水的 $\frac{1}{36}$ 。

3. 北大西洋冬季木材乾舷應和第四十條第6款中所規定的北大西洋冬季乾舷一樣。

4. 熱帶木材乾舷，應從夏季木材乾舷中減去夏季木材型吃水的 $\frac{1}{48}$ 。

5. 淡水木材乾舷，應在夏季木材載重水線基礎上按第四十條第7款計算。

附則二

地帶、區域和季節期

在本附則中地帶和區域，一般是以下述標準為依據來劃分的：

夏季——蒲氏8級（34節）或8級以上的風力不超過10%。

熱帶——蒲氏8級（34節）或8級以上的風力不超過1%。於十年中任何一單獨日曆月份內在5°平方區域內，熱帶風暴不得多於一次。

在某些特殊區域內，由於實際原因，可同意某種程度的放寬。

本附則附有海圖一張，說明以下規定的地帶和區域。

第四十六條

北半球冬季季節地帶和區域

1. 北大西洋冬季季節地帶I和地帶II

(1) 北大西洋冬季季節地帶I位於從格陵蘭西海岸沿西經50°子午線至北緯45°，然後沿北緯45°線至西經15°，復沿西經15°子午線至北緯60°，再沿北緯60°線至格林威治子午線，然後沿此子午線向北的這一地帶以內。

季節期：

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) 北大西洋冬季季節地帶II位於從美國海岸沿西經68°30'的子午線至北緯40°，然後沿恆向線至北緯36°、西經73°一點，再沿北緯36°線至西經25°，然後沿恆向線至托里納納角這一地帶以內。從這一地帶內除去：北大西洋冬季季節地帶I和以斯卡格拉克海峽的斯卡宴角的緯度線為界的波羅的海。

季節期：

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. 北大西洋冬季季節區域

北大西洋冬季季節區域的界限是：

從美國海岸沿西經68°30'子午線至北緯40°，再沿恆向線至西經61°子午線和加拿大海岸的最南交點，然後至加拿大和美國的東海岸。

季節期：

對於長度超過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

對於長度為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. 北太平洋冬季季節地帶

北太平洋冬季季節地帶的南界是：

以蘇聯東海岸沿北緯50°線到庫頁島西海岸，然後沿庫頁島西海岸到庫里溫（Kurilion）的南端，再沿恆向線至日本北海道的稚內，再沿北海道的東海岸和南海岸到東經145°子午線，再沿東經145°子午線至北緯35°，再沿北緯35°線到西經150°，然後沿恆向線到阿拉斯加的達爾島南端。

季節期：

冬季：自10月16日至4月15日

夏季：自4月16日至10月15日

第四十七條 南半球冬季季節地帶

南半球冬季季節地帶的北界是：

從美洲東海岸特里斯彭塔斯角沿恆向線至南緯34°、西經50°一點，此後沿南緯34°線至東經17°，復沿恆向線至南緯35°10'、東經20°一點，再沿恆向線至南緯34°、東經28°一點，復沿恆向線至南緯35°30'、東經118°一點，再沿恆向線至塔斯馬尼亞島西北海岸上的格里姆角，此後再沿塔斯馬尼亞島的北海岸和東海岸至布魯尼島的最南點，復沿恆向線至斯圖爾特島上的黑岩岬，再沿恆向線至南緯47°、東經170°一點。再沿恆向線至南緯33°、西經170°一點，然後再沿南緯33°線至美洲西海岸。

季節期：

冬季：自4月16日至10月15日

夏季：自10月16日至4月15日

第四十八條 熱帶地帶

1. 熱帶地帶的北界

熱帶地帶的北界是：

從美洲東海岸沿北緯13°線至西經60°，復沿恆向線至北緯10°、西經58°一點，再沿北緯10°線至西經20°，再沿西經20°子午線至北緯30°，然後再沿北緯30°線至非洲西海岸；從非洲東海岸沿北緯8°線至東經70°，再沿東經70°的子午線至北緯13°，再沿北緯13°至印度的西海岸；再從印度南海岸至印度東海岸北緯10°30'處，再沿恆向線至北緯9°、東經82°一點，再沿東經82°的子午線至北緯8°，再沿北緯8°線至馬來西亞的西海岸，然後從東南亞的海岸至越南東海岸北緯10°處，復沿北緯10°線至東經145°，再沿東經145°的子午線至北緯13°，然後沿北緯13°線至美洲的西海岸。

西貢被認為處在熱帶地帶和季節熱帶區域的分界線上。

2. 熱帶地帶的南界

熱帶地帶的南界是：

從巴西的聖多斯港沿恆向線至西經40°的子午線與南回歸線之相交點；然後沿南回歸線至非洲西海岸；從非洲東海岸的南緯20°線至馬達加斯加的西海岸，再沿馬達加斯加的西海岸和北海岸至東經50°，再沿東經50°的子午線至南緯10°，再沿南緯10°線至東經98°，再沿恆向線至澳大利亞的達爾文港，再向東沿澳大利亞及韋塞爾島海岸至韋塞爾角，再沿南緯11°線至約克角的西側，再從約克角的東側沿南緯11°線至西經150°，從此沿恆向線至南緯26°、西經75°一點，然後再沿恆向線至美洲西海岸的南緯30°處。

科金博和聖多斯均被認為處在熱帶地帶和夏季地帶的分界線上。

3. 列入熱帶地帶的區域

下列區域被列入熱帶地帶：

- (1) 蘇伊士運河、紅海和亞丁灣，從塞得港到東經45°的子午線。

亞丁及柏培拉被認為處於熱帶地帶和熱帶季節區域的分界線上。

(2) 波斯灣至東經59°的子午線。

(3) 從澳大利亞的東海岸沿南緯22°線到大堡礁，再從大堡礁至南緯11°所包圍的區域。這個區域的北界為熱帶地帶的南界。

第四十九條 季節熱帶區域

季節熱帶區域如下：

1. 北大西洋

區域範圍：

北面，以尤卡坦的卡託切角沿恆向線至古巴的聖安東尼奧角，再經古巴的北海岸至北緯20°，再沿北緯20°線至西經20°一線為界；

西面，以美洲海岸為界；

南面和東面，以熱帶地帶的北界為界。

季節期：

熱帶：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

區域範圍：

西面，以非洲海岸在亞丁灣內東經45°的子午線，南阿拉伯海岸和阿曼灣內東經59°的子午線一線為界；

北面和東面，以巴基斯坦和印度的海岸為界；

南面，以熱帶地帶的北界為界。

季節期：

熱帶：自9月1日至5月31日

夏季：自6月1日至8月31日

3. 孟加拉灣

熱帶地帶北界以北的孟加拉灣。

季節期：

熱帶：自12月1日至4月30日

夏季：自5月1日至11月30日

4. 南印度洋

(1) 區域範圍：

北面和西面，以熱帶地帶的南界限和馬達加斯加的東海岸為界；

南面，以南緯20°線為界；

東面，從南緯20°、東經50°一點，沿恆向線至南緯15°、東經51°30'一點，然後再沿東經51°30'的子午線至南緯10°。

季節期：

熱帶：自4月1日至11月30日

夏季：自12月1日至3月31日

(2) 區域範圍：

北面，以熱帶地帶的南界為界；

東面，以澳大利亞的海岸為界；

南面，以沿南緯15°線從東經51°30'至東經120°，再沿東經120°子午線至澳大利亞的海岸為界；

西面，以東經51°30'的子午線為界。

季節期：

熱帶：自5月1日至11月30日

夏季：自12月1日至4月30日

5. 中國海

區域範圍：

西面和北面，以自北緯10°至香港的越南與中國的海岸為界；

東面，自香港沿恆向線至呂宋島的蘇阿爾港，再沿呂宋島、薩馬島與萊特島的西海岸至北緯10°；

南面，以北緯10°線為界。

香港和蘇阿爾港被認為處於季節熱帶區域和夏季地帶的分界線上。

季節期：

熱帶：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) 區域範圍：

北面，以北緯25°線為界；

西面，以東經160°子午線為界；

南面，以北緯13°線為界；

東面，以西經130°子午線為界。

季節期：

熱帶：自4月1日至10月31日

夏季：自11月1日至3月31日

(2) 區域範圍：

北面和東面，以美洲西海岸為界；

西面，從美洲海岸沿西經123°子午線至北緯33°，然後從北緯33°、西經123°一點，沿恆向線至北緯13°、西經105°一點；

南面，以北緯13°線為界。

季節期：

熱帶：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) 南緯11°以南的卡奔塔利亞灣

季節區：

熱帶：自4月1日至11月30日

夏季：自12月1日至3月31日

(2) 區域範圍：

北面和東面，以熱帶地帶的南界為界；

南面，自澳大利亞的東海岸沿南回歸線至西經150°，然後沿西經150°子午線至南緯20°，再沿南緯20°線至與熱帶地帶的南界限之交點；

西面，以列入熱帶地帶的大堡礁以內的區域的界限和澳大利亞的東海岸為界。

季節期：

熱帶：自4月1日至11月30日

夏季：自12月1日至3月31日

第五十條

夏季地帶

上述以外的區域構成夏季地帶。

但是，對長度為100米（328呎）和100米以下的船舶來說，下述範圍為冬季季節區域：

北面和西面，以美國的東海岸為界；

東面，從美國海岸沿西經68°30'子午線至北緯40°，然後再沿恆向線至北緯36°、西經73°一點；

南面，以北緯36°線為界。

季節期：

冬季：自11月1日至3月31日

夏季：自4月1日至10月31日

第五十一條 “封閉” 海域

1. 波羅的海

以斯卡格拉克海峽的斯卡宴角的緯度線為界的海域列入夏季地帶。但是，對長度為100米（328呎）和小於100米的船舶來說，這地帶為冬季季節區域。

季節期：

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

列入夏季地帶。

但是，對長度為100米（328呎）和小於100米的船舶來說，北緯44°以北的區域是冬季季節區域。

季節期：

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

列入夏季地帶。

但是，對長度為100米（328呎）和小於100米的船舶來說，下述範圍為冬季季節區域。

北面和西面，以法國和西班牙的海岸及自西班牙海岸經東經3°子午線至北緯40°為界；

南面，自東經3°沿北緯40°線至撒丁島的西海岸；

東面，沿撒丁島的西海岸和北海岸的北緯40°處至東經9°，然後沿東經9°的子午線至科西嘉島的南海岸，再沿科西嘉島的西海岸及北海岸至東經9°，再沿恆向線至錫西埃角。

季節期：

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

北緯50°以南列入夏季地帶。

但是，對長度為100米（328呎）和小於100米的船舶來說，處於北緯50°線和自朝鮮的東海岸北緯38°沿恆向線至日本的北海道的西海岸北緯43°12'之間的區域為冬季季節區域。

季節期：

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

第五十二條
北大西洋冬季載重線

規則第四十條第6款（附則I）涉及的北大西洋部分包括：

- （1）位於西經15°和西經50°兩子午線之間的北大西洋冬季季節地帶II部分。
- （2）北大西洋冬季季節地帶I的全部，設得蘭群島被認為處於其界限上。

附則三
證書

國際船舶載重線證書（1966）

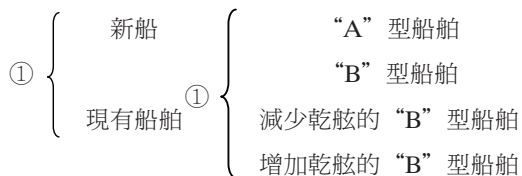
（公章）

經.....（國家的正式全名）政府授權，由.....（根據《1966年國際船舶載重線公約》規定認可的適當人員或組織的正式全名），根據《1966年國際船舶載重線公約》規定發給。

船名	船舶編號或呼號	船籍港	第二條第8款規定的船長（L）

勘定乾舷按：

船舶類型



從甲板線上緣量起

載重線

熱帶.....毫米（吋）（T）	高於（S）.....毫米（吋）
夏季.....毫米（吋）（S）	線上緣通過標圈中心
冬季.....毫米（吋）（W）	低於（S）.....毫米（吋）
北大西洋冬季.....毫米（吋）（WNA）	低於（S）.....毫米（吋）
木材~熱帶.....毫米（吋）（LT）	高於（LS）.....毫米（吋）
木材~夏季.....毫米（吋）（LS）	高於（S）.....毫米（吋）
木材~冬季.....毫米（吋）（LW）	低於（LS）.....毫米（吋）
木材~北大西洋冬季.....毫米（吋）（LWNA）	低於（LS）.....毫米（吋）

注：不適用的乾舷和載重線不必填入證書

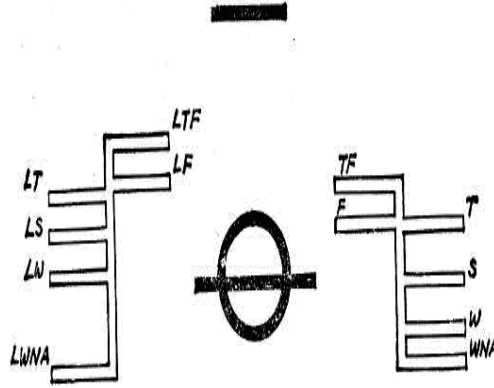
① 凡不適用者刪去。

對木材以外各種乾舷的淡水寬限.....毫米（吋）。對木材乾舷.....毫米（吋）。

用以量計各乾舷的甲板線上邊緣位於船旁.....甲板上.....毫米（吋）。

初次檢驗或定期檢驗日期.....

茲證明本船業經檢驗，並已根據《1966年國際船舶載重線公約》核定乾舷和勘劃上述載重線。



本證書有效期限至.....止，按本公約第十四條第1款（3）項作定期檢查。

簽發於.....

（簽發證書地點）

.....19.....

（簽發日期）

（簽發證書的主管當局簽名及（或）蓋章）

若係簽名應加注下列字句：

簽名人聲明，本人係由所述政府正式授權簽發本證書。

.....
（簽名）

注：

1. 船舶從江河或內陸水域的港口駛出時，准許超載量至多相等於從出發港至海口間所消耗的燃料和其他一切物料的重量。
2. 當船舶處於密度為1,000的淡水中時，其相應的載重線可被浸沒到上述淡水寬限值。如密度不是1,000，寬限值可依1.025與實際密度之差按比例決定。

證書的背面

茲證明此船按公約第十四條第1款（3）項所要求的業經定期檢查，符合公約有關規定。

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名和（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名和（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名和（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名和（或）蓋章

此船完全符合公約各項規定，按公約第十九條第2款規定，本證書有效期限延長至.....為止

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名和（或）蓋章

國際船舶載重線免除證書

（公章）

經.....（國家的正式全名）政府授權，由.....（根據《1966年國際船舶載重線公約》規定認可的適當人員或組織的正式全名），根據《1966年國際船舶載重線公約》的規定發給。

船名	船舶編號或呼號	船籍港

茲證明根據本公約第六條第2款/第4款¹所授權，免除上述船舶受1966年公約各項規定的約束。

根據第六條第2款規定此船免除的公約規定是：

.....
.....
.....
.....。

根據第六條第4款允許免除的航次是：

自：.....

至：.....。

根據第六條第2款或第4款允許免除的條件（如有時）是：

.....
.....
.....

1. 凡不適用者刪去。

本證書有效期限至.....止，如適當時，按公約第十四條第1款（3）項作定期檢查。

簽發於.....

（證書簽發地點）

.....19.....

（簽發日期）

.....

（簽發證書的主管當局簽名及（或）蓋章）

若係簽名，應加注下列字句：

簽名人聲明，本人係由所述政府正式授權簽發本證書。

.....

（簽名）

證書的背面

茲證明此船繼續符合允許其免除的條件。

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名及（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名及（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名及（或）蓋章

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名及（或）蓋章

此船繼續符合允許其免除的條件。此證書的有效期限根據公約第十九條第4款（1）項規定延長至.....止。

地點..... 日期.....

簽發證書當局簽名及（或）蓋章

