

《2013年商船(海員)(修訂)條例草案》委員會

委員於二零一三年五月十五日會議上
要求提供的補充資料

(一) 《2006年海事勞工公約》(《公約》)的落實

為了落實《公約》，我們除透過《條例草案》更新《商船(海員)條例》(第478章)(《條例》)的相關條文外，還計劃於《條例草案》獲通過後修訂《條例》下的附屬法例，以及制訂一條新的附屬法例，暫名為《商船(海員)(海事勞工公約)規例》(《新規例》)，以納入《公約》的詳細要求，詳情如下－

制訂《新規例》

2. 建議的《新規例》會按《公約》規定，建立一套發證¹、檢查和執行機制，確保所有從事國際航行的香港註冊船舶²和進入香港水域的外來船舶的海員在船上的工作和生活條件符合《公約》就14個範疇所訂的要求。建議納入《新規例》的有關要求詳見附件一(有關要求只供參考，正式法例條文待草擬完成後會提交立法會審議)。

修訂《條例》下的現行附屬法例

3. 由於《商船(海員)(糧食和水)規例》(第478E章)和《商船(海員)(駐船醫生)規例》(第478H章)的要求將全部納入《新規例》，故該兩條現行附屬法例須予以廢除。

4. 此外，《新規例》將涵蓋部分現行附屬法例的要求，故部分現行附屬法例的內容亦須因應《公約》的規定及《新規例》的制訂而更新。我們建議修訂《條例》下的十條附屬法例－

¹ 《公約》要求500總噸及以上從事國際航行的船舶須備有海事勞工證書，以證明海員在船上的工作和生活條件符合《公約》就14個範疇所訂的要求。

² 根據《公約》，以下五類船隻不在此限－

- (i) 從事捕魚或類似捕撈的船舶；
- (ii) 傳統方法製造的船舶，包括木船，例如獨桅三角帆船和舢板；
- (iii) 由國家或政府擁有或營運而在當其時只用作屬於政府性質的非從事商業活動的船舶；
- (iv) 任何軍艦、海軍輔助船艦；以及
- (v) 非從事商業活動的遊樂船。

附屬法例	主要修訂
第 478A 章《商船(海員)(家屬糧)規例》	該等附例適用於所有香港船隻 ³ ，由於部分現有條文將於《新規例》訂明，所以須說明該等現有條文將不適用於《新規例》所規管的船隻
第 478C 章《商船(海員)(健康及安全：一般責任)規例》	
第 478D 章《商船(海員)(工作時數)規例》	
第 478I 章《商船(海員)(船員艙房)規例》	加入《公約》就「新船」的定義及訂明新船須符合的要求
第 478L 章《商船(海員)(船員協議、船員名冊及海員解職)規例》	該附例適用於所有香港船隻，由於部分現有條文將於《新規例》訂明，所以須說明該等現有條文將不適用於《新規例》所規管的船隻
第 478O 章《商船(海員)(體格檢驗)規例》	根據《公約》就發出健康證明書的詳細標準及規定更新相關條文；由於部分現有條文將於《新規例》訂明，所以這些條文須予以刪除
第 478Q 章《商船(海員)(遣返)規例》	訂明《公約》就遣返海員的條件及相關規定
第 478R 章《商船(海員)(安全人員和意外及危險事故報告)規例》	加入《公約》就「患病」的定義及相關規定
第 478X 章《商船(海員)(醫療物品)規例》	修訂《國際海運危險貨物守則》的定義，以更新船隻在甚麼條件下須具備第三級別的藥物
第 478AB 章《商船(海員)(費用)規例》	訂明《新規例》中海事處就檢查船隻會收取的費用

5. 《公約》屬國際要求，而《公約》亦已列明何種要求須以本地立法形式落實。我們在擬定立法建議時，已諮詢律政司、船東和船員代表，確定所有須以本地立法形式落實的要求均已包括在立法建議內。

³ 包括從事國際航行和跨境高速客船。

6. 此外，《公約》容許締約國以最適合當地法律及常規的方式執行《公約》的要求，以確保船東和船舶管理者遵從《公約》。因此，我們已就擬定實行《公約》所需的本地立法建議召開由政府、海員和船東的代表組成三方工作會議。

(二) 採用「直接提述方式」施行國際協議條文的理由及情況

7. 採用「直接提述方式」施行國際協議條文指在本地法例中直接提述有關國際協議條文，使該等條文適用於當地。然而，並非所有國際協議的規定均適合以「直接提述方式」施行。在決定法例是否採用這方式時須考慮多項因素，包括—

- (i) 有關國際協議的條文所施加的要求及規定是否清晰、具體，可予直接施行(如有關係文僅說明一些概括性原則，並要求締約國通過本地立法落實該等原則，則不適合以「直接提述方式」施行該等條文)；
- (ii) 有關係文可否容易取得及查閱，讓須遵守該等條文的人知悉有關規定；
- (iii) 該國際協議的課題是否主要關乎某特定類別人士，他們是否熟悉該國際協議的規定；
- (iv) 有關規定是否適用於所有締約國，而採取「直接提述方式」是否有助各締約國以統一的方式施行有關規定；及
- (v) 被引述的國際協議條文的用詞是否與本地法例相容。

8. 國際海事組織及國際勞工組織就國際海事航運的不同範疇訂立了不少規定，當中不少涉及技術規定，例如船上設備的數量及規格、海員資格及相關考試要求等。這些技術規定相當詳細和具體(例如附件二的要求)，而且適用於所有締約國的港口和船舶。如香港註冊船舶未能符合有關國際規定，有機會被其他港口國監管機構扣查。這些要求會不時更新，採用「直接提述方式」，有助香港及時落實國際標準。

9. 此外，由於船隻須同時符合不同國際海事協議的要求，船上須備有相關文本參考，船東(及其代表)和海員均可輕易查閱有關協議的具體內容。再者，由於本港及外國的業內人士及港口當局均熟悉國際海事協議的要求，若採用「直接提述方式」就技術性規定立法，他們毋需比較本地法例與國際海事協議的要求的差異，包括不同用詞及表達方式，從而方便他們查閱及執行有關

要求。

10. 至今已有多項海事相關法例採用「直接提述方式」立法，包括《商船(安全)條例》(第 369 章)及《商船(防止及控制污染)條例》(第 413 章)。例子載於附件三供議員參考。其他司法管轄區如澳洲、加拿大及新西蘭亦有採用「直接提述方式」以施行國際協議的規定，例子載於附件四。

11. 由於《條例》及其附例不時須施行國際協議下的技術規定，我們在《條例草案》建議在《條例》第 134 條加入以下條文—

“為使適用於香港的、經不時修訂的國際協議條文得以全部或局部實施而根據本條例訂立的規例，可—

- (a) 列明(不論以附表或其他形式)或直接提述該條文；及
- (b) 指明(不論以附表或其他形式)該條文是在受何種修訂、變通或修改的規限下而具有效力。”

我們初步計劃在《新規則》中以「直接提述方式」納入《公約》中有關船員艙房規格的條文(有關的《公約》要求已載於附件五)。有關要求內容清晰具體，船東及船員亦可容易取得條文的文本。我們在草擬《新規則》時會小心審視各項《公約》要求，確保有關要求適合採用「直接提述方式」後，才會提出有關建議。

12. 採用「直接提述方式」施行國際協議條文的附屬法例須提交立法會審議，議員如對某項建議採用「直接提述方式」附屬法例的條文有任何意見，可在審議過程中提出。我們亦會留意國際協議規定的最新情況，並會將有關更新通知業界，以便業界遵行最新的要求。

運輸及房屋局

海事處

二零一三年六月

建議納入《商船(海員)條例》下的新規例的
《2006年海事勞工公約》要求

1. 最低年齡 (公約規則 1.1)

- 1.1 在香港船舶上工作的海員的最低年齡為17歲。
- 1.2 除非在下列的例外情況下，18歲以下的海員禁止在夜間工作：
- (a) 根據已經確定的專案和日程安排，有關船員的有效培訓將被擾亂；或
 - (b) 職責的具體性質或認可的培訓專案要求所涉及的海員例外履行夜間職責，而該工作不會對他們的健康或福利產生有害影響。
- “夜間”應該包括從不晚於午夜開始至不早於上午5時結束的一段至少9個小時的時段。
- 1.3 不可僱用或聘用18歲以下的海員在香港船舶上處理可能損害其健康或安全的物料。
- 1.4 18歲以下的海員可從事下述的工作，除非已接受培訓和獲提供適當的監督和指導。這些工作是：
- (a) 搬起、挪動或運送重荷或重物；
 - (b) 進入鍋爐、液艙和隔離艙；
 - (c) 置身於有害水平的噪音和振動中；
 - (d) 操作起重機械或其他動力設備或器械，或向操作此類機械的人員發信號；
 - (e) 操作系泊或拖纜或錨具；
 - (f) 索具作業；
 - (g) 惡劣天氣中在高處或甲板上工作；
 - (h) 夜間值班；
 - (i) 電氣設備維護；
 - (j) 接觸有潛在危害的物質，或諸如危險或有毒物質等有害的物理試劑，及受到電離輻射；
 - (k) 清洗廚房機械；和
 - (l) 操作或負責小艇。
- 1.5 18歲以下的海員不可從事以下有危害性環境的工作：

- 在高壓環境中工作，即有加壓和減壓的風險，例如潛水；
- 在船上醫院工作或照顧病人；
- 工作涉及高壓電(超過1,000伏特電壓)；
- 曝露於衝擊，低頻振動的工作，例如快速救援艇上工作，可能與背部疼痛和其他脊椎疾病有關。

2. 體檢證書 (公約規則 1.2)

- 2.1 每名受僱在香港船舶上工作的海員都須持有有效的體檢證書，證明其健康狀況適合履行船上的有關職責。
- 2.2 海員體格檢查和體檢證書須符合香港法律《商船(海員)(體格檢驗)規例》(第478O章)附表要求。
- 2.3 體檢證書應由合資格醫生簽發，或如只涉及視力的體檢證書而言，可由合資格醫生或合資格驗光師簽發。合資格驗光師須根據香港法律《輔助醫療業條例》(第359章)註冊。簽發體檢證書的合資格醫生須根據香港法律《醫生註冊條例》(第161章)註冊並已根據香港法律《商船(海員)(體格檢驗)規例》(第478O章)第18條在憲報公佈。簽發只涉及視力的體檢證書的合資格醫生須根據香港法律《醫生註冊條例》(第161章)註冊。監督亦接受與香港互相承認的國家根據修正的《1978年海員培訓、發證和值班標準國際公約》的醫生簽發的體檢證書或視光師簽發涉及視力的證書，或由國際勞工組織就海員體檢公約的履行國所證明證書持有人體檢合格並適合履行職責。合資格醫生和合資格驗光師在進行體格檢查時必須享有充分的專業獨立性來進行其醫學判斷。香港法律《商船(海員)(體格檢驗)規例》(第478O章)第11條第5(a)款中由醫務覆核小組所簽發的證書亦可視作“體檢證書”。
- 2.4 對於被拒絕發證的海員，或在其工作能力方面，特別是關於時間、工作內容或航行區域方面被施加了限制的海員，應給予他們由另一位獨立的醫生，或獨立的視光師(如只涉及視力)，作進一步檢查的機會。被拒絕發證的海員亦可根據香港法律《商船(海員)(體格檢驗)規例》(第478O章)第11條向總監申請醫務覆核。
- 2.5 每張體檢證書應特別註明：
- (a) 有關海員的聽力和視力以及那些受僱職務所從事的工作將

會受到不良色覺視力影響的人員的色覺視力全部符合要求；和

(b) 該海員未患有任何由於在海上工作而可能加重、或使其變得不適合從事此種工作、或威脅船上其他人員健康的疾患。

2.6 體檢證書的簽發期限由體格檢查當日開始，最長有效期如下：

(a) 年齡未滿18歲的海員：1年；

(b) 年齡在18-55歲的海員：2年；

(c) 年齡55歲或以上的海員：1年；

(d) 有意或在散裝化學品運載船上工作的海員：1年；和

(e) 色覺視力證書的最長有效期應為6年。

2.7 船東應向海事處處長申請，允許沒有有效體檢證書的海員在船上工作，直至該海員可以在下一停靠港從合資格醫生取得體檢證書。條件是：所允許的期間不能超過3個月，和該海員應持有最近過期的體檢證書。

2.8 如果海員的體檢證書在航行途中到期，該體檢證書會繼續有效直至在下一個停靠港從合資格醫生取得體檢證書，而所容許的期間由該證書到期日起計不能超過3個月。

2.9 用於香港船舶的海員體檢證書必須最低限度以英語寫成。

3. 海員的資格 (公約規則1.3)

3.1 除非海員經證明適合或者具備履行其職責的資格，否則不得在香港船舶上工作。

3.2 除非海員能成功完成培訓並且符合香港法律《商船(海員)條例》(第478章)和其附屬法例的要求，否則不得在香港船舶上工作。

3.3 所有香港船舶上的高級海員及普通海員應符合香港法律《商船(海員)條例》(第478章) 和其附屬法例的要求。

4. 海員就業協議 (公約規則 2.1)

4.1 海員的就業條款和條件應在法律上可執行的書面協議中加以規

定或提及，並應與本範疇下的標準一致。

- 4.2 所有在香港船舶上工作的海員應持有一份由海員和船東或船東的代表雙方簽署的海員就業協議，為其提供本文件所要求的體面的船上工作和生活條件。
- 4.3 船東應提供機會，讓海員在簽署海員就業協議前對協議進行審查和徵詢意見，還要為海員提供其他必要的便利，確保其在充分理解其權利和義務後自由達成協議。
- 4.4 船東和海員應各持有一份經簽字的海員就業協議正本。
- 4.5 船東應確保包括船長在內的海員在船上可以容易地獲得關於其就業條件的明確資訊，並且將這些資訊，包括一份海員就業協議的副本，提供予獲授權人員，包括船舶所掛靠港口的官員查驗。
- 4.6 船東應發給每位海員一份載有其船上就業記錄的文件，應確保該文件包含足夠的資訊並有英譯文，以便海員找到工作或滿足升級或升遷所需的海上資歷要求。
- 4.7 就業記錄的文件不得包括關於海員工作的品質和其工資的陳述。按照香港法律《商船(海員)(僱用登記簿)規例》(第478U章)發給香港註冊海員的僱用登記簿，或在香港船舶上工作的非香港註冊海員的海員辭職證書都應滿足這一項要求。
- 4.8 海員就業協議內容應包括以下細節：
 - (a) 海員的全名、出生日期或年齡及出生地；
 - (b) 船東的名稱和地址；
 - (c) 訂立海員就業協議的地點及日期；
 - (d) 海員將擔任的職務；
 - (e) 海員的工資數額，或者如果適用，用於計算工資的公式；
 - (f) 有薪年假的日數，或者如果適用，用於計算日數的公式；
 - (g) 協議的終止及其終止條件，包括：
 - (i) 如果協議沒有確定期限，各方有權終止協議的條件，以及所要求的預先通知期，船東的預先通知期不得短於海員的預先通知期；
 - (ii) 如果協議有規定期限，其屆滿日期；和
 - (iii) 如果協議是為一次航程而訂，其航行之目的港，以及到達目的港後海員應被解職前所須經歷的時間。

- (h) 將由船東提供給海員的健康津貼和社會保障保護津貼；和
 - (i) 海員獲得遣返的權利。
- 4.9 海員和船東提前終止海員就業協議發出預先通知的最短期限不得少於7天。
- 4.10 船東應考慮海員出於值得同情的原因或其他緊急原因而提前以較短時間通知或不通知就終止就業協議，而不對其作出懲罰。
- 4.11 如果海員就業協議的全部或部分語言不是英語，以下內容應用英語提供：
- (a) 一份就業協議的標準格式；和
 - (b) 海員就業協議中受港口國檢查的部分。
- 如香港船舶不是從事國際航線，海員就業協議就不需要英文版本。
- 4.12 海員就業協議中應包括“船東的責任”並列出以下有關規定：
- (a) 對於在香港船舶上工作的海員，船東應有責任對海員從開始履行職責之日起到其被視為妥善遣返之日期間所發生的或源自這期間的就業的疾病和受傷承擔費用；
 - (b) 船東應提供財務擔保，保證對海員因工傷、疾病或危害而死亡或長期殘疾的情況提供海員就業協議所規定的賠償；
 - (c) 船東應有責任支付醫療費用，包括治療及提供必要的藥品和治療設備，以及在外的膳宿，直到該患病或受傷海員康復，或直到該疾病或機能喪失被宣佈為永久性的；
 - (d) 如果發生海員受僱期間在船上或岸上死亡的情況，船東應有責任支付喪葬費用；和
 - (e) 船東應採取措施保護患病、受傷或死亡海員留在船上的財物並將其歸還給海員的最近親屬。
- 4.13 海員就業協議中應包括“休假的權利”並列出以下有關規定：
- (a) 視乎其職務的運作要求，應准許海員上岸休息，以顧及海員的健康和福利。
 - (b) 有薪年假的權利應以每服務一個月最低2.5天為基礎加以計算。計算服務期長度應包括由行程開始履行職責之日開始到其被妥善遣返之日的期間。合理的缺勤不應被視為年假。
 - (c) 禁止達成放棄享受最低有薪年假的任何協議。

5. 使用任何經許可或發證或管理的私營招募和安置服務機構 (公約規則 1.4)

- 5.1 船東僱用香港註冊海員在香港船舶上工作，必須要符合香港法律《商船(海員)條例》(第478章)第VI部和第VII部的要求。
- 5.2 如船東使用那些在本公約不適用的國家或領土內設立的招募和安置服務機構，以僱用船員在香港船舶上工作，應確保這些服務機構能符合以下的要求：
- (a) 禁止利用各種方式、機制或清單來阻止或阻撓海員受聘於相稱的職位；
 - (b) 海員的招募或安置，或為海員提供就業的費用或其他收費不得直接或間接、全部或部分地由該海員承擔，海員取得國家法定體檢證書、國家海員服務簿、護照或其他類似個人旅行證件的費用除外，但除外的費用不包括簽證費，簽證費應由船東負擔；
 - (c) 維持一份其所招募或安置的所有海員的最新登記冊；
 - (d) 保證海員在受聘前或受聘過程中被告知其在就業協議上的權利和職責，並為海員在簽署就業協議之前和之後作出適當安排，讓海員查閱就業協議，以及使他們收到一份該協議的副本；
 - (e) 核實被其招募和安置的海員合格並持有該相關工作所必須的證書，並核實海員就業協議符合香港就本附件第4項的要求；
 - (f) 招募和安置服務須確保船東會作出安排，盡可能保障海員免於流落外國港口；
 - (g) 對有關其活動的任何投訴進行核查並做出反應，並將任何未解決的投訴報告香港監督；和
 - (h) 建立一個保護機制，通過保險或適當的等效措施，賠償由於招募和安置服務機構或有關船東未能按就業協議履行對海員的義務而可能對海員造成的資金損失。

6. 休息時間 (公約規則 2.3)

- 6.1 船東應為海員實行正常工時標準，以每天8小時，每週休息1天和公眾假日休息為準。

- 6.2 船東應為在香港船舶上工作的每個崗位的海員，提供以下最低休息時間：
- (a) 在任何24小時時段內不得少於10小時；和
 - (b) 在任何7天時間內不得少於77小時。
- 最低休息時間適用於所有在香港船舶上工作的海員。
“休息時間”一詞指工作時間以外的時間，這一詞不包括短暫的休息。
- 6.3 船東可劃定休息時間，但休息時間最多可分為兩段，其中一段至少要有6小時，且相連的兩段休息時間的間隔不得超過14小時。
- 6.4 船東在安排應急訓練時，應以對休息時間影響最小和不會造成疲勞的方式進行。如果海員因奉召工作而打擾了正常的休息時間，則應給予充分的補休。
- 6.5 在香港船舶上應張貼一份船上工作安排表，該表應至少包括每一崗位的下列內容：
- (a) 在海上和在港口的工作時間表；和
 - (b) 最低休息時間。
- 此表以船上適用的語言和英語，張貼在容易進入的地點。海事處處長可以任何標準格式制定此表格。
- 6.6 海員休息記錄表應以船上適用的語言和英語制定，並須保留以便監督是否符合本文件第6.2至6.5項的規定。海員應得到一份由船長或船長授權人員以及海員本人簽字認可的個人休息時間記錄的副本。
- 6.7 香港船舶船長在出於船舶、船上人員或貨物的緊急安全需要，或出於幫助在海上遇險的其他船舶或人員的目的而要求一名海員在任何時間工作的權利。為此，船長可中止休息時間安排，要求一名海員從事任何時間的必要工作，直至情況恢復正常。一旦情況恢復正常，船長應盡快確保所有在計劃安排的休息時間內從事工作的海員獲得充足的休息時間。
- 6.8 對於18歲以下的海員，香港船舶船東和船長必須要遵守以下規定：
- (a) 在海上和港口：
 - (i) 工作時間不能超過每日8小時、每週40小時，只有在

- 出於安全原因及無法避免的情況下才加班工作；
- (ii) 各餐都要留有充分的時間，並應保證在日間正餐的用餐時間有至少1個小時；和
 - (iii) 應允許每連續工作2小時後有15分鐘的休息時間。
- (b) 以上(a)部的規定在以下情況不必適用：
- (i) 如果對於被分配在甲板部、輪機部和膳食部擔任值班職責或按班組倒班制工作的18歲以下的海員，這樣做不可行；或
 - (ii) 如果18歲以下的海員根據既定計劃和安排的培訓將會受影響。
- (c) 上述例外應予記錄，說明原因，且有船長簽字。
- (d) 上述(a)部對18歲以下的海員不免除本文件第6.7項規定的關於所有海員在任何緊急情況時工作的一般義務。

6.9 船東應為船上值班海員和負責指定安全、防止污染和保安職責的海員，提供以下最低休息時間：

- (a) 在任何 24 小時時段內不得少於 10 小時；和
- (b) 在任何 7 天時間內不得少於 77 小時。

休息時間最多可分為兩段，其中一段至少要有 6 小時，且相連的兩段休息時間的間隔不得超過 14 小時。

為了確保香港船舶能在特殊的情況下能持續安全運行，以上的最低休息時間可作出例外安排，但休息時間亦不得在任何 7 天時間內少於 70 小時。此類例外是：

- (i) 對第 6.9(b)項的例外安排，不得延長連續兩週或以上。在兩個例外期間之間隔應不少於例外期間的兩倍。
- (ii) 對第 6.9(a)項的休息時間最多可分為三段，其中一段至少要有 6 小時但是其他兩段的休息時間不可以少於一小時。相連的兩段休息時間的間隔不得超過 14 小時。例外應在任何 7 日的期間內不超過 24 小時。

7. 香港船舶配員水準 (公約規則 2.7)

7.1 在不妨礙香港法律《商船(海員)(高級船員資格證明)規例》(第478J章)第13條的情況下，船東必須為香港船舶配有足夠的海員數目，確保船舶的安全和保安能高效操作。船舶必須根據海事處簽發的最低安全配員證書，從數量和資格角度配備足夠的船員，

確保在各種操作情況下船舶及其人員的安全和保安。

8. 起居艙室 (公約規則 3.1)

8.1 在公約於香港生效之日或以後建造的香港船舶，必須就船上的起居艙室和娛樂設施，符合以下的最低要求：

8.1.1 關於起居艙室的要求：

- (a) 海員所有起居艙室具有充足的淨高；所有需要海員充分和自由移動的起居艙室的最低允許淨高不得低於203厘米；監督可准許在任何起居艙室或艙室的一部分酌量有限度降低上述高度，如果能滿足：
 - (i) 是合理的；和
 - (ii) 不會給海員帶來不適。
- (b) 起居艙室應予充分隔熱：
 - (i) 臥室和餐廳的外部艙壁應適當地隔熱。如果有可能在毗鄰起居艙室或過道處會產生發熱影響，廚房和其他發熱處的所有機器外罩和所有界限艙壁應予充分隔熱。還應採取措施防止蒸氣和或熱水管道的發熱影響。
 - (ii) 臥室、餐廳、娛樂室和起居艙室內的通道應適當隔熱，以防止蒸氣凝結或室溫過高。
 - (iii) 艙壁表面和艙室天花板材料應為表面易於保持清潔的材料。不得使用容易隱藏害蟲的構造方式。
 - (iv) 臥室和餐廳的艙壁和天花板應能夠易於保持清潔並應使用耐久、無毒的淺色塗料裝飾。
 - (v) 所有海員起居艙室的甲板應為認可的材料和構造，其表面應能防滑、防潮並易於保持清潔。
 - (vi) 如果地板用複合材料製成，其與側面的搭接應該嚴密，避免留下縫隙。
- (c) 在經修訂的《1974年國際海上人命安全公約》第2(e)和(f)條所定義的客船以外的船舶上，臥室應位於船舶的中部或尾部的載重線以上，但在特殊情況下，因船舶的大小、類型或其預期的用途使臥室放在其他位置不可行，臥室可放在船艙部，但無論如何不得放在防撞艙壁之前；
- (d) 在客船上以及在根據國際海事組織《1983年特殊用途船舶安全規則》及其後續版本而建造的特殊船舶(“特殊用途船舶”)上，如果對照明和通風狀況作出了滿意的安排，主管當局可

准許將船員臥室放在載重線以下，但無論如何不得置於緊貼工作通道之下；

- (e) 臥室不得與貨物和機器處所、廚房、倉庫、烘乾房或公共衛生區域直接相通；將上述處所與臥室分開的艙壁部分和外部艙壁應使用鋼材或其他經認可的材料有效地建造，並具備水密和氣密性；
- (f) 用於建造內部艙壁、天花板和襯板、地板和鋪設的材料應適合於其自身功用並有益於保證健康環境；
- (g) 應提供適當的照明和充分的排水系統；和
- (h) 起居艙室和娛樂設施及膳食服務設施應滿足本附件第11項關於保護健康和安全及防止事故的要求，充分考慮到防止海員暴露於達到有害水平的噪音、振動和其他環境因素以及船上化學品中的風險，並為海員提供一個可接受的職業和船上生活環境。

8.1.2 關於通風和供暖的要求：

- (a) 臥室和餐廳應通風良好。臥室和餐廳的通風系統應受到控制，並跟從香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章) 第16(2), 16(3), 16(4) 和 16(7) 條的要求，以使空氣的狀況令人滿意，並確保空氣在任何季節和任何氣候下都有充分的空氣流通。空調系統，無論其為中央空調還是單個空調，均應設計成：
(a1)根據戶外大氣條件使室內空氣保持適宜的溫度和相對濕度，並保證在全部空氣調節的處所有充分的空氣交換，並考慮海上作業的特點，避免產生過度的噪音或振動；以及
(a2)便於輕易清潔和滅菌，以防止或控制疾病的傳播。如果船員在船上生活或工作且情況需要，空調和其他通風設施工作所需動力應隨時可用。但是，此動力不必由應急電源提供；
- (b) 除常年在溫帶地區航行不需要空調的船舶以外，應為船舶的船員起居艙室、任何獨立的無線電報務室和任何中央機器控制室配備空調設備；
- (c) 所有盥洗處所應有直接通向露天的通風，並與起居艙室的任何其他部分相獨立；和
- (d) 除專門在熱帶氣候中航行的船舶外，應通過適當的供暖系統提供充分的取暖。如果船員在船上生活或工作且情況需要，海員起居艙室的供暖系統應一直開放。在所有要求配備供暖系統的船上，可用熱水、熱氣、電力、蒸汽或等效方式供暖。但是，在起居艙室區域，不應使用蒸汽作為傳熱媒介。供暖

設備應能在船舶於航行中可能遇到的正常氣候和天氣狀況時，使船員起居艙室的溫度保持在適當水平；主管當局應對須達到的標準作出規定。供暖的標準應跟從香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)第14(1)條的要求。應設置取暖器和其他供暖裝置，在必要時，應裝保護罩以避免火災、或對居住者構成危險或帶來不便。

8.1.3 關於照明的要求：

- (a) 就照明的要求而言，根據客船可能允許的特殊佈置，臥室和餐廳應有合適的自然採光，並應配備足夠的人工燈光。
- (b) 在所有船舶裏，應為船員起居艙室配備電燈。如果沒有兩個獨立的照明電源，應通過適當建造的燈具或照明裝置提供應急使用的附加照明。在臥室裏，應在每個鋪位的床頭安裝一個臺燈。
- (c) 照明的標準應跟從香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)第15條的要求。

8.1.4 如果要求船上有臥室，應適用以下關於臥室的要求：

- (a) 在除客船以外的船舶上，應為每一海員提供單獨的臥室，對於低於3,000總噸的船舶或特殊用途船舶，監督可在諮詢海員諮詢委員會後准予免除此要求；
- (b) 應為男海員和女海員提供分開的臥室；
- (c) 臥室應有足夠的尺寸並配備適當的陳設，以保證合理的舒適及便於保持整潔；
- (d) 在所有情況下都應為每個船員提供單獨的床位；
- (e) 每個床位的最小內部面積應為至少為198×80厘米；
- (f) 在單床位的海員臥室，地板面積應不小於：
 - (i) 在3,000總噸以下的船舶上，4.5平方米；
 - (ii) 在3,000總噸或以上但低於10,000總噸的船舶上，5.5平方米；和
 - (iii) 在10,000總噸或以上的船舶上，7平方米。
- (g) 但是，為了在3,000總噸以下的船舶、客船和特殊用途船舶上提供單床位的臥室，監督可允許減少地板面積；
- (h) 對於客船和特殊用途船舶以外的3,000總噸以下的船舶，臥室最多可容許兩名海員居住；此類臥室的地板面積應不少於7平方米；
- (i) 在客船和特殊用途船上，不擔任高級船員職責的海員的臥室地板面積應不少於：

- (i) 雙人間，7.5平方米；
 - (ii) 三人間，11.5平方米；和
 - (iii) 四人間，14.5平方米。
- (j) 在特殊用途船舶上，臥室可容納4人以上，此類臥室的地板面積不得小於每人3.6平方米；
- (k) 在客船和特殊用途船舶以外的船舶上，對於擔任高級船員職責的海員的臥室，如果不提供專用起居室或休息室，地板面積每人應不少於：
- (i) 在3,000總噸以下的船舶上，7.5平方米；
 - (ii) 在3,000總噸或以上但低於10,000總噸的船舶上，8.5平方米；和
 - (iii) 在10,000總噸或以上的船舶上，10平方米。
- (l) 在客船和特殊用途船舶上，對擔任高級船員職責的海員的臥室，如果不提供專用的起居室或休息室，每人所佔的地板面積對於低級別的高級船員應不少於7.5平方米，對於高級別的高級船員應不少於8.5平方米；低級別的高級船員指操作級，高級別的高級船員指管理級；
- (m) 除臥室外，船長、輪機長和大副還應有相連的起居室、休息室或等效的額外空間。監督可在諮詢海員諮詢委員會後，可對3,000總噸以下的船舶免除此要求；
- (n) 對於每個居住者，家具應包括一個寬敞的衣櫃(至少為475升)和空間不小於56升的抽屜或等效空間；如果抽屜與衣櫃為一體，則衣櫃的合計容積至少應為500升；櫃內應設擱板，並能夠由居住者上鎖以確保隱私；
- (o) 每間臥室應備有一張桌子或書桌，可以為固定式的、折疊式的或可滑動式的，並按需要配備舒適的座位；和
- (p) 除以上外，下列的原則亦適用：
- (i) 船上應有充分的床位安排，使海員及可能與其同住的伴侶盡可能舒適。
 - (ii) 在船舶的尺寸、其所從事的航行活動及其佈置使這樣做合理可行時，臥室應規劃和配備成包括一個衛生間的私人浴室，從而為居住者提供合理的舒適性並便於保持整潔。
 - (iii) 應盡實際可能，在安排臥室時將值班人員分開，避免使日間工作的海員與值班人員同住一間。
 - (iv) 對於擔任見習高級船員職責的海員，每間臥室居住的人數不應超過2人。
 - (v) 凡可行時，應考慮將第8.1.4(m) 項中的設施待遇擴展

到大管輪。

- (vi) 在丈量地板面積時，應包括床鋪位和儲物櫃、抽屜櫃和座位所占空間。不應包括那些不能有效地增加供自由移動的可用空間和不能用來放置家具的小的和形狀不規則的空間。
- (vii) 不應使用超過兩層的床鋪；如果床位靠船側擺放，若床位上方有舷窗，只應設置單層床位。
- (viii) 如安置雙層床，則下床在地面上的高度不應小於30釐米；上床應大約位於下床床板與天花板甲板梁底部的中間位置。
- (ix) 床架及擋板(如果有的話)應使用經認可的材料，質地堅硬而光滑，不易腐蝕和隱藏害蟲。
- (x) 如床架為管狀材料，應將它們完全封閉，不留孔穴，以免害蟲進入。
- (xi) 每張床鋪應配備帶有緩衝底板的舒服床墊或包括彈簧底板或彈簧床繃在內的複合緩衝床墊。床墊和緩衝材料應採用經認可的材料。不得使用易於隱藏害蟲的充填材料。
- (xii) 如使用雙層床，上鋪床墊下的彈簧床繃下方應墊上一層防灰塵的底板。
- (xiii) 家具應使用光滑、堅硬、不易變形和腐蝕的材料製作。
- (xiv) 臥室內的舷窗應裝有窗簾或等效物。
- (xv) 每間臥室應備有一面鏡子、存放盥洗用具的小櫃、一個書架和足夠數量的衣服掛鉤。

8.1.5 關於餐廳的要求：

- (a) 餐廳的位置應與臥室隔開，並應盡可能靠近廚房；監督在諮詢海員諮詢委員會後可對低於3,000總噸的船舶免除此要求。
- (b) 以下的原則適用於餐廳：
 - (i) 餐廳既可以共用也可以分開。此事項的決定監督在諮詢海員諮詢委員會後作出。如果向海員提供分開的餐廳設施，則分開的餐廳應提供給：
 - (i-1) 船長和高級船員；和
 - (i-2) 見習高級船員和其他海員。
 - (ii) 在客船以外的船舶上，海員餐廳的地板面積應不少於按計劃容納人數每人1.5平方米。
 - (iii) 所有船舶的餐廳應配備固定式或移動式的餐桌和適當的座位，足以供最多人數的船員在任一時間使用。

- (iv) 當船員在船上時，應隨時提供：
 - (iv-1) 一台位置方便且容量足夠在該餐廳用餐的人使用的冰箱；
 - (iv-2) 製作熱飲料的設備；和
 - (iv-3) 冷水設備。
- (v) 如果可用的食具室不與餐廳直接相通，應提供充足的食具櫃和洗滌食具的適當設備。
- (vi) 桌面和椅面應為防潮材料。

8.1.6 關於衛生設施的要求：

- (a) 船上的所有海員均應能夠使用滿足最低健康和衛生標準以及合理的舒適標準的衛生設施，為男海員和女海員應提供分開的衛生設施；
- (b) 在駕駛台和機器處所容易到達之處或靠近機艙控制中心處應設有衛生設施；監督在諮詢海員諮詢委員會後可對低於3,000總噸的船舶免除此要求；
- (c) 在所有船舶上，應在方便的位置為沒有個人設施的海員每6名或以下至少提供一個廁所、一個洗臉池和一個浴盆和或淋浴。
- (d) 除了客船以外，船上每個臥室均應配備帶有流動冷熱淡水的洗臉池，除非該洗臉池位於所提供的個人浴室中；
- (e) 對於航行時間通常在四小時以內的客船，船東或船長應向監督申請作出特殊安排或減少所要求的衛生設施數目的批准；
- (f) 所有盥洗場所均應有流動的冷熱淡水；和
- (g) 除以上外，下列的原則亦適用：
 - (i) 洗臉池和浴缸應具備適當的尺寸，用表面光滑，不易開裂、剝落或腐蝕的認可材料製成。
 - (ii) 所有廁所均應為認可的型號，有足夠的沖水力或其他一些適合的沖洗方式，例如空氣，隨時可用且能夠獨立控制。
 - (iii) 不止一人使用的衛生設施應符合以下要求：
 - (iii-1) 地板應為認可的耐久材料，防潮，並應配備有效排水；
 - (iii-2) 隔板應選用鋼材或其他認可的材料，至少在甲板以上23厘米水密；
 - (iii-3) 室內應有充分的照明、供暖和通風；
 - (iii-4) 廁所應位於臥室和盥洗室方便到達之處，但又與之隔開，廁所門不應直接朝向臥室或臥室

與廁所之間的唯一通道；但如果廁所位於總居住人數不到四人的兩間臥室之間，則可不執行後一項規定；和

(iii-5) 如同一艙室有不只一個廁所，應予充分遮擋，確保隱私。

(iv) 供海員使用的洗衣設施應包括：

(iv-1) 洗衣機；

(iv-2) 烘乾機或具有足夠加熱和通風的烘乾室；和

(iv-3) 熨斗和熨衣板或其等效物。

8.1.7 就醫院的要求：

(a) 航程時間超過3天、船上海員15人以上的船舶應設有獨立的醫務室，專供醫療使用。醫務室應在各種氣候下都容易進出、為使用者提供舒服的居住條件並有助於其獲得迅速和適當的照料。

(b) 醫務室的設計應便於會診和進行醫療急救，並有助於防止傳染性疾病傳播。

(c) 入口、床位、照明、通風、取暖及供水的設計安排，應以保證病人的舒適和便於治療為目的。

(d) 每間醫院須為每50名船員最少提供一張病牀，不足50名船員之數亦作50人計算。

(e) 應為醫務室的使用者提供專用的衛生間，既可作為醫務室的一部分也可就近設置。此類衛生間至少應包括一個廁所、一個洗臉盆和一個浴盆或淋浴間。

8.1.8 應根據香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)第31條的要求提供位置合適並有適當家具的洗衣設施。

8.1.9 所有船舶應根據其大小和船上海員的人數，在露天甲板上安排一塊或數塊具有充足面積的場地，供不當班的船員休息之用。

8.1.10 所有船舶應配備分開的或共用的船舶辦公室，供甲板部和輪機部使用；監督在諮詢海員諮詢委員會後可對低於3,000總噸的船舶免除此要求。

8.1.11 經常停靠蚊蟲猖獗的港口的船舶應根據香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)第37條的要求安裝適當的設施。

8.1.12 其他設施：

如果為輪機部人員提供單獨的更衣室，這些更衣室應：

- (a) 設在機器處所之外但易於進入機器處所的位置；和
- (b) 配備個人衣櫃以及通有流動冷熱淡水的浴盆和(或)淋浴間和洗臉盆。

8.1.13 床具、食具和雜項規定：

- (a) 船東應向在船上工作的全體海員提供潔淨的床具和食具供其在船上服務期間使用，當海員完成該船上的服務時，應有責任按船長規定的時間歸還這些用品；
- (b) 床具應質量好，盤子、杯子和其他食具應為認可的材料製成，便於清洗；和
- (c) 全體海員的毛巾、肥皂和衛生紙應由船東提供。

8.1.14 防止噪音和振動：

- (a) 居住和娛樂及膳食服務設施的位置應盡可能遠離主機、舵機室、甲板絞盤、通風設備、取暖設備和空調設備以及其他有噪音的機器和裝置。
- (b) 發出聲音處所內的艙壁、天花板和甲板應使用隔音材料和其他適當的吸音材料製造和裝修，並應為機器處所安裝隔音的自動關閉門。
- (c) 在可行時，應在機艙和其他機器處所為機艙人員設立隔音的中心控制室。工作場所，例如機修間，應盡實際可能隔離普通機艙的噪音，並應採取措施減少機器運轉時的噪音。
- (d) 工作和生活處所的噪音水平限制，應符合國際勞工組織關於暴露水平的國際導則，包括標題為《2001年工作場所環境因素》的國際勞工組織行為守則，以及在適用時，國際海事組織建議的具體保護，以及任何關於船上可接受噪音水平的修正和補充文件。適用文件的英文或船上工作語言的副本應隨船攜帶並使船員能夠使用。
- (e) 居住艙室或娛樂或膳食服務設施不應暴露於過度振動中。

8.2 在公約於香港生效日前建造的香港船舶，船東須符合香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)的要求。

8.3 船東應確定由船長或在船長的授權的海員，在船上起居艙室開展經常性的檢查而每次檢查相隔之間不能超過七天，以確保海員起居艙室乾淨、體面地適宜居住，並且被維護到良好的狀態。每次檢查結果均應記錄在船上正式航海日誌並在審

核時可用。

- 8.4 考慮到船舶的長度和船上海員的數量，監督可在諮詢海員諮詢委員會後，在合理情況下免除少於200總噸的船舶就本文件第8項的下列規定：
- (a) 第8.1.2(b), 8.1.6(d) 和 8.1.8項; 和
 - (b) 第 8.1.4(f)和(h)至(l)在內，僅涉及地板面積。

9. 船上娛樂設施 (公約規則 3.1)

- 9.1 在公約於香港生效之日或以後建造的香港船舶，爲了所有海員的利益，船東須在船上提供適合於滿足必須在船上工作和生活的海員的特殊需求的適當海員娛樂設施、福利設施和服務。除了上述第8項有關娛樂設施的條款外，其他最低要求有：
- (a) 船東對娛樂設施和服務應予經常審查，以保證其適應因海運業技術、操作和其他方面的發展所帶來的海員需求的改變。
 - (b) 娛樂設施的配備應至少包括一個書架和供閱讀和書寫設施，以及在實際可行時，遊戲設施。
 - (c) 應考慮設立一個小賣部。
 - (d) 船東應在最低程度上向海員提供不收費的設施如電視機、藏有業務書籍和其他書籍和娛樂活動的空間。船員亦應獲合理的船岸電話通信，電子郵件和互連網設施，如有這些設施，使用這些服務的任何收費額應合理。
 - (e) 應盡力保證盡可能穩妥迅速地投遞海員郵件。還應努力避免使海員在不得已轉寄郵件時加付郵資。
 - (f) 在法律或條例允許的情況下，如果可能和合理，應考慮採取措施保證船舶在港口停留期間，從速批准海員的伴侶、親屬和朋友登船探視。此種措施應滿足任何關於保安審查的考慮。
 - (g) 應考慮有無可能在合理及可行的情況下允許海員的伴侶偶而陪伴其航海。此類伴侶應帶有充分的事務和疾病保險；船東應爲海員獲得這種保險給予一切幫助。
- 9.2 在公約於香港生效日前建造的香港船舶，船東須符合香港法律《商船(海員)(船員艙房)規例》(第478I章)的要求。
- 9.3 船東應確定由船長或在船長的授權的海員，在船上起居艙室開展經常性的檢查而每次檢查相隔之間不能超過七天，以確

保海員娛樂設施乾淨，並且被維護到良好的狀態。每次檢查的結果均應記錄在正式航海日誌內並在審核時可用。

10. 食品和膳食服務 (公約規則3.2)

- 10.1 船東應提供及滿足香港船舶船上食品和餐飲的最低標準：
- (a) 船東應考慮到船上海員人數、其與食物相關的宗教要求和文化習慣、以及航行的時間和性質，供應在數量、營養價值、品質和品種方面均為適當的食品和飲用水；
 - (b) 設置並裝備膳食服務部門，以便為海員提供在良好衛生條件下準備和服務的充分、多品種和有營養的餐食；
 - (c) 膳食服務人員應就其職責接受過適當培訓和指導。
- 10.2 香港船舶船上的海員在受僱期間，應獲免費提供食物。
- 10.3 作為負責食品準備的船上廚師而受僱的海員必須就其所擔任的職位經過培訓並取得資格。
- 10.4 按第10.3項的要求應包括完成香港海事處批准或認可的培訓課程，涉及實用廚藝、食品和個人衛生、食品儲存、備料管理和環境保護以及膳食健康和安全。香港海事處接受其他國際勞工公約下另一締約國根據國際勞工《1946年船上廚師發証公約》(第69號)所發出廚師資格證書。監督亦按受船上廚師沒有取得廚師資格證書但已在其他船上擔任廚師職位超過十二個月及完成一個認可的補充課程。
- 10.5 監督容許在船舶營運的規定配員少於10人的船上，由於海員數目或航行特點，主管當局可能不要求配備具有正式資格的廚師，但廚房加工食品的任何人員均應在包括食品和個人衛生以及船上處理和儲存食品等方面受到過培訓或指導。
- 10.6 由船長或在船長的授權的海員最少每7天在香港船舶上對以下方面開展經常性的檢查：
- (a) 食品和飲用水供應；
 - (b) 用於儲存和處理食物和飲用水的所有場所和設備；以及
 - (c) 用於準備和供應餐食的廚房或其他設備。
- 每次檢查結果應記錄在船上正式航海日誌，並由船長和一位在船上膳食服務部門的海員在記錄上簽名。

10.7 不得僱用或聘用十八歲以下的海員擔任香港船舶上廚師工作。

11. 健康和 safety 及防止事故 (公約規則 4.3)

11.1 船東應在香港船舶上採取、實施和推廣職業安全 and 健康政策和計劃。船舶上通過 and 有效實施並促進職業安全 and 健康政策和計劃，包括風險評估及培訓 and 指導海員。船東在開展職業安全與健康管理的風險評估時，應利用來自其船舶的統計資料 and 香港海事處提供的一般性統計資料。

11.2 船東應提供合理的預防措施，防止香港船舶上的職業事故及傷害 and 疾病，包括減少 and 防止置身於有害的環境 and 化學品中的風險，以及由於使用船上設備 and 機械而可能引起的傷害 and 疾病的風險。

11.3 船上防止職業事故、傷害 and 疾病及確保不斷改善職業安全 and 健康保護的計劃，讓海員代表 and 所有其他有關人員包括下文第11.5項的海員參與其實施，同時考慮到預防性的措施，包括工程 and 設計控制、對多人合作 or 獨立的任務採取替代工序 or 程序以及使用個人保護設備等。

11.4 船東須提供防護性設備 or 其他防止事故的保障措施，亦應要求海員使用此設備 and 要求海員遵守有關防止事故 and 健康保護措施的規定。特別應注意十八歲以下的海員的安全 and 健康。

11.5 船東須規定船長 or 船長指定的人員的職責，以承擔履行 and 實施船舶的職業安全 and 健康方針 and 計劃的具體責任；亦須賦權船上被任命 or 選舉為安全代表的海員參與委員會的會議。船舶安全委員會應在有5名 or 以上海員的香港船舶上成立。

11.6 船東需向總監報告有關職業事故、傷害 and 疾病，以及對有關狀況所採取的糾正措施。

11.7 船上職業安全 and 健康政策和方案的內容應至少符合香港法律《商船(海員)(健康及 safety：一般責任)規例》(第 478C 章) 第 4，

5, 6, 7 條和香港法律《商船(海員)(安全人員和意外及危險事故報告)規例》(第 478R 章) 的要求。

12. 船上醫療 (公約規則 4.1)

12.1 船東應為香港船舶上工作的海員提供健康保護和醫療護理，包括必要的牙齒護理服務，並採取以下措施：

- (a) 船東應為船舶上工作的海員提供健康保護和醫療，包括必需的牙科治療。
- (b) 船東應保證盡可能向海員提供相當於岸上工人一般能夠得到的健康保護和醫療，包括迅速使用診斷和治療所必需的藥品、醫療設備和設施，以及利用醫療資訊和醫療專業技能。在盡可能不延誤航程的情況下，海員應獲准在停靠港看合格醫生或牙醫。
- (c) 船東應保證免費向船上海員或在外國港口下船的海員提供健康保護和醫療。
- (d) 除患病或受傷海員的治療外，船東亦應提供預防性措施，如促進健康和保健教育的計劃。

12.2 船東應安排一個海事處處長批准的標準海員醫療報告表格，供船長和相關的岸上和船上醫療人員使用。填好後的表格及其內容應予保密，只應用於方便海員的治療。

12.3 船東應遵守香港法律《商船(海員)(醫療物品)規例》(第478X章)對醫療保健設施和設備的要求。香港船舶上海員的醫療培訓應根據海事處處長發出的指引。

12.4 船東履行以下對香港船舶醫療保健的最低要求：

- (a) 所有香港船舶均應配備符合香港法律《商船(海員)(醫療物品)規例》(第478X章)要求的藥房、醫療設備和醫療指南，並由船長或經船長授權的人員最少每十二個月檢查一次。船長還應履行以下要求：
 - (i) 正確地儲存藥品及其使用方法；
 - (ii) 替換任何已腐壞的藥物；和
 - (iii) 香港法律《商船(海員)(醫療物品)規例》(第478X章)要求的醫療設備運作正常；和
 - (iv) 配備經修正的《國際船舶醫療指南》、《用於涉及危險品事故的醫療急救指南》、《1978年海員培訓、發

證和值班標準國際公約》和“國際信號規則”的醫療部分。

- (b) 任何載員100人或以上並從事三天以上國際航行的香港船舶應配備一名醫生負責提供醫療。醫生是指能符合香港法律《釋義及通則條例》(第1章)要求的合資格醫生，或是經修正的《1978年海員培訓、發證和值班標準國際公約》另一締約國與香港相互承認的合資格醫生。載員100人或以上但非從事3天以上國際航行的香港船舶船東，應向監督提供諸如航行的時間、性質和條件以及船上船員人數等因素，申請應否要配備一名合資格醫生。
- (c) 不配備醫生的船上應至少有一名海員其一部分正式職責是負責醫療和管理藥品，或船上至少有一名海員勝任提供醫療急救。不是專職醫生但負責船上醫療的人員應該滿意地完成了符合海事處處長訂明的要求，包括實際訓練以及諸如靜脈治療這類搶救技能的培訓，這些培訓使有關人員能有效參與船舶海上醫療援助協調活動，並能在病者或傷員可能繼續留在船上期間，向他們提供符合標準的醫療。被指定提供醫療急救的海員應滿意地完成了符合海事處處長訂明的要求，能夠在船上可能發生事故或出現疾病時立即透過無線電或衛星通信獲得醫療建議和採取有效行動。上述兩種海員須每五年內完成更新課程，以保持和增加其知識與技能並跟上新的發展。

13. 船上投訴程序 (公約規則 5.1.5)

- 13.1 所有香港船舶在船上應制定公平、迅速和妥善記錄的船上海員投訴處理程序，處理海員指控違反公約要求的投訴。
- 13.2 船上投訴程序應尋求在盡可能最低的層次解決投訴。但是，在任何情況下，海員均有權直接向船長或在其認為必要時，向適當的外部當局投訴，如總監或海員組織。
- 13.3 船上投訴程序應包括海員在投訴期間由人陪同或由人代表的權利，並保證不出現海員因提出投訴而受迫害的可能性。
- 13.4 除其海員就業協定的副本以外，還應向所有海員提供一份適用於該船的船上投訴程序的副本。該副本應包括海事處處長的聯絡資訊，以及能夠在保密的基礎上就海員的投訴向其提供公正的建議

並在其他方面幫助他們遵循船上可用的投訴程序的船上人員的姓名。

14. 工資支付 (公約規則 2.2)

- 14.1 所有海員均應根據其就業協議定期獲得全額工作報酬。香港船舶上工作的海員應按不超過一個月的間隔獲支付根據適用的就業協議應得的報酬。
- 14.2 應給海員一個應得報酬和實付數額的月薪帳目，包括工資、額外報酬，以及在其報酬採用的貨幣或兌換率不同於曾經達成一致的貨幣或兌換率時所用的兌換率。
- 14.3 船東應根據香港法律《商船(海員)(家屬糧)規例》(第478A章) 第6條，為香港船舶上工作的海員提供一種將其收入的全部或部分轉給其家人或受贍養人或法定受益人的方式。
- 14.4 按第 14.3 項之服務的收費應在數額上合理，且除非另行規定，貨幣兌換率應採用主要市場匯率或官方公佈的匯率，而不得對海員不利。

第 III 章 救生设备和装置

A 部分 - 总则	页码
1 适用范围.....	199
2 免除.....	199
3 定义.....	200
4 救生设备和装置的鉴定、试验及认可.....	201
5 生产试验.....	202
B 部分 - 对船舶和救生设备的要求	
第 I 节 - 客船与货船	
6 通信.....	203
7 个人救生设备.....	204
8 应急部署表和应急须知.....	205
9 操作须知.....	206
10 救生艇筏的配员与监督.....	206
11 救生艇筏的集合与登乘布置.....	206
12 降落站.....	207
13 救生艇筏的存放.....	207
14 救助艇的存放.....	208
15 海上撤离系统的存放.....	208
16 救生艇筏降落与回收装置.....	209
17 救助艇的登乘、降落与回收装置.....	209
18 抛绳设备.....	210
19 应急培训和演练.....	210
20 使用准备状态、维护保养与检查.....	212
第 II 节 - 客船(附加要求)	
21 救生艇筏与救助艇.....	215
22 个人救生设备.....	217
23 救生艇筏与救助艇的登乘布置.....	218
24 救生艇筏的存放.....	218
25 集合站.....	218
26 对客滚船的附加要求.....	218

27	乘客信息.....	220
28	直升机降落和搭乘区域.....	220
29	客船船长决策支持系统.....	220
30	演练.....	221
第III节 - 货船(附加要求)		
31	救生艇筏和救助艇.....	221
32	个人救生设备.....	223
33	救生艇筏的登乘与降落布置.....	224
第IV节 - 救生设备和装置的要求		
34	[无标题].....	224
第V节 - 其它		
35	培训手册和船上培训器材.....	224
36	船上维护保养须知.....	225
37	应急部署表与应急须知.....	225

A 部分 总则

第 1 条

适用范围

- 1 除非另有明确规定, 本章适用于 1998 年 7 月 1 日或以后安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶。
- 2 就本章而言, 类似建造阶段一词系指在该阶段:
 - .1 可辨认出某一具体船舶的建造开始; 和
 - .2 该船业已开始的装配量至少为 50 吨, 或为全部结构材料估算重量的 1%, 以较小者为准。
- 3 就本章而言:
 - .1 已建造的船舶系指“已安放龙骨或处于类似建造阶段的船舶”;
 - .2 所有船舶系指在 1998 年 7 月 1 日以前、当日或以后建造的船舶; 所有客船和所有货船均须照此解释;
 - .3 无论何时建造的货船, 一经改造成客船后, 须被视为于开始改造之日建造的客船。
- 4 对于 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶, 主管机关须:
 - .1 保证在第 4.2 款规定的前提下, 使其符合 1998 年 7 月 1 日以前有效的《1974 年国际海上人命安全公约》第 III 章中对新船或现有船舶所规定的各项对其适用的要求;
 - .2 保证当船舶更换救生设备或装置时, 或当船舶进行涉及到更换或增加其现有救生设备或装置的重大修理、改装或改建时, 这些救生设备和装置在合理可行的情况下满足本章要求。但是, 如果更换的只是除气胀式救生筏以外的救生艇筏而不更换其降落设备, 或是相反, 则救生艇筏或降落设备与被更换者可以为相同类型。

第 2 条

免除

- 1 如果主管机关认为航程的遮蔽性及航行条件使适用本章的任何特定要求为不合理或不必要, 它可对在航行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。
- 2 对于用以载运大量特殊乘客(如朝觐的乘客)的特种运输的客船, 如果主管机关认为实施本章要求为不切实际, 它可对此类船舶免除这些要求, 但此类船舶须完全符合下列规定:
 - .1 《1971 年特种业务客船协定》的附则; 和
 - .2 《1973 年特种业务客船舱室要求议定书》的附则。

第 3 条

定义

除非另有明确规定，就本章而言：

- 1 **抗暴露服**系指为救助艇船员和海上撤离系统操作人员使用而设计的一种保护性服装。
- 2 **持证人员**系指主管机关根据现行《海员培训、发证和值班标准国际公约》的要求授权签发或承认有效的救生艇筏熟练操作证书的持有者，或者该公约非缔约国的主管机关签发或承认的与公约证书目的相同的证书的持有者。
- 3 **探测**系指确定幸存者或救生艇筏的位置。
- 4 **登乘梯**系指设置在救生艇筏登乘站供安全进入降落下水后的救生艇筏的梯子。
- 5 **自由漂浮下水**系指救生艇筏从下沉中的船舶上自动脱开并立即可用的救生艇筏下水方法。
- 6 **自由降落下水**系指载足全部乘员和属具的救生艇筏从船上脱开并在没有任何制约装置的状态下任其降落到海上的降落方法。
- 7 **救生服**系指减少在冷水中穿着该服装人员体热损失的保护性服装。
- 8 **气胀式设备**系指依靠非刚性的充气室产生浮力而且在准备使用前通常保持不充气状态的设备。
- 9 **充气式设备**系指依靠非刚性的充气室产生浮力而且一直保持充气状态并随时可用的设备。
- 10 **国际救生设备规则**(在本章中简称《规则》)系指本组织海上安全委员会以第 MSC.48(66)号决议通过的《国际救生设备规则》，该《规则》可由本组织修正，但此种修正案须按照本公约第 VIII 条关于附则除第 I 章以外的适用修正程序的规定予以通过、生效和实施。
- 11 **降落设备或装置**系指将救生艇筏或救助艇从其存放位置安全地转移到水上的设施。
- 12 **船长**系指从龙骨上面量至最小型深 85% 处的水线总长的 96%，或者沿该水线从首柱前缘量至舵杆中心线的长度，取较大者。在设计成具有倾斜龙骨的船舶上，其计量长度的水线须与设计水线平行。
- 13 **最轻载航行状态**系指船舶在平浮、不装货，备品和燃料剩有 10% 的装载状态，对客船而言，船上载有全额乘客和船员及其行李。
- 14 **海上撤离系统**系指将人员从船舶登乘甲板迅速转移到漂浮的救生艇筏上的设备。
- 15 **型深**
 - 1 **型深**系指从龙骨上面量至舷侧干舷甲板横梁顶部的垂直距离。对木质船舶和混合结构船舶，此垂直距离从龙骨槽口的下缘量起。如果舦剖面的下部为凹形或装有加厚龙骨翼板，则此垂直距离从船底平坦部分向内延伸线与龙骨侧面相交之点量起。

- .2 对于具有圆弧形舷缘的船舶, 型深须量至甲板型线和船舶外板型线相交之点, 延伸型线时将视舷缘为角形设计型。
- .3 凡干舷甲板为梯级形并且其升高部分延伸到超过确定型深的点时, 型深应量至从甲板较低部分与升高部分平行的延伸线。
- 16 新型救生设备或装置系指具有本章或《规则》的规定未全部包括的新型特征、但具有等效或更高安全水平的救生设备或装置。
- 17 正稳性系指一艇筏在撤去横倾力矩后能恢复其初始位置的能力。
- 18 救助艇的回收时间系指将该艇提升至能使艇上乘员登上船舶甲板的位置所需的时间。回收时间包括在艇上进行回收准备工作所需的时间, 例如抛投和系住艏缆, 连接救助艇与降落设备, 以及提升救助艇所需的时间。回收时间不包括将降落设备降低至救助艇回收位置所需的时间。
- 19 救助艇系指为救助遇险人员和集结救生艇筏而设计的艇。
- 20 营救系指将幸存者安全救起。
- 21 客滚船系指设有第 II-2/3 条所界定的滚装装货处所或特种处所的客船。
- 22 短程国际航行系指在航行中, 船舶距离可安全安置乘客和船员的港口或地点不超过 200 海里的国际航行。从启航国的最后停靠港至最终目的港之间的距离与返港航程均不得超过 600 海里。最终目的港系指船舶开始返航驶往启航国的计划航次的最后停靠港。
- 23 救生艇筏系指能从弃船时起维持遇险人员生命的艇筏。
- 24 保温用具系指采用导热率低的防水材料制成的袋子或衣服。

第 4 条

救生设备和装置的鉴定、试验及认可

- 1 除第 5 和 6 款规定者外, 本章所要求的救生设备和装置须经主管机关认可。
- 2 在对救生设备和装置进行认可之前, 主管机关须确保该救生设备和装置:
- .1 已按照本组织的建议* 进行试验, 确认其符合本章和《规则》的要求; 或
- .2 已成功地经过实质上等效于建议所规定内容的试验, 并令主管机关满意。

* 参阅本组织以第 A.689(17)号决议通过的《关于救生设备试验的建议》。对于 1999 年 7 月 1 日或以后安装在船舶上的救生设备, 参阅本组织海上安全委员会以第 MSC.81(70)号决议通过的《经修订的关于救生设备试验的建议》。

- 3 在对新型救生设备或装置进行认可之前，主管机关须确保该设备或装置：
 - .1 至少具有与本章和《规则》的要求等效的安全水平，并已按照本组织的建议* 经过鉴定和试验；或
 - .2 已成功地经过实质上等效于建议所规定内容的鉴定和试验，并令主管机关满意。
- 4 主管机关所采用的认可程序还须包括继续认可或撤销认可的条件。
- 5 在接受以前未经过主管机关认可的救生设备与装置之前，主管机关须确信该救生设备与装置符合本章和《规则》的要求。
- 6 本章所要求的救生设备，如其详细技术规定未列入《规则》，须令主管机关满意。

第 5 条

生产试验

主管机关须要求救生设备经过必要的生产试验，以确保这些救生设备的制造满足已认可的原型设备的相同标准。

* 参阅本组织以第 A.520(13)号决议通过的《新型救生设备和装置原型的鉴定、试验与认可实用规则》。

B 部分

对船舶和救生设备的要求

第 1 节—客船与货船

第 6 条 通信

1 第 2 款适用于所有客船和所有 300 总吨及以上的货船。

2 无线电救生设备

2.1 双向甚高频无线电话设备

2.1.1 每艘客船和每艘 500 总吨及以上的货船, 须至少配备 3 台双向甚高频无线电话设备。每艘 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船, 须至少配备 2 台双向甚高频无线电话设备。该设备所符合的性能标准须不低于本组织通过的性能标准。^{*}如果在救生艇筏上装有固定式双向甚高频无线电话设备, 其所符合的性能标准须不低于本组织通过的性能标准。^{*}

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

2.2 雷达应答器

每艘客船和 500 总吨及以上的货船, 每舷须至少配备 1 台雷达应答器。每艘 300 总吨及以上但小于 500 总吨的货船须至少配备 1 台雷达应答器, 这些雷达应答器所符合的标准须不低于本组织通过的性能标准。[†]雷达应答器[‡]须存放在能迅速将其放入任何救生艇筏(第 31.1.4 条要求的救生筏除外)的位置处。作为替代布置, 须在每一救生艇筏(第 31.1.4 条要求的救生筏除外)上存放一台雷达应答器。在至少配有 2 台雷达应答器并配备了自由降落救生艇的船舶上, 其中的一台雷达应答器须存放在一艘自由降落救生艇内, 另一台存放在紧靠驾驶室的位置, 以便能在船上使用, 并能随时转移至任何其它救生艇筏上。

3 遇险火焰信号

须配备不少于 12 支符合《规则》第 3.1 节要求的火箭降落伞火焰信号, 并须存放在驾驶室或其附近。

4 船上通信与报警系统

4.1 须配备 1 套由固定式或手提式, 或由两种型式组合的设备构成的应急设备, 供船上应急控制站、集合站和登乘站与要害位置之间的双向通信使用。

^{*} 参阅可能经过修订的本组织以第 A.809(19)号决议通过的《救生艇筏双向甚高频无线电话装置的性能标准》附件 1 或附件 2 中的适用要求。

[†] 参阅可能经过修订的本组织以第 A.802(19)号决议通过的《搜救和救助作业中使用的救生艇筏雷达应答器性能标准》。

[‡] 这些雷达应答器中的一部可为第 IV/7.1.3 条要求的雷达应答器。

4.2 须设有符合《规则》第 7.2.1 款要求的通用应急报警系统, 用于将乘客和船员召集到集合站并采取应急部署表所列行动。该系统须由符合《规则》第 7.2.2 款要求的公共广播系统或其它适宜的通信手段作为补充。当通用应急报警系统启动时, 娱乐音响系统须自动被关掉。

4.3 通用应急报警系统须在所有起居处所和船员一般工作处所均可听到。在客船上, 该系统须在所有开敞甲板上均能听到。

4.4 对于设有海上撤离系统的船舶, 须确保登乘站与平台或救生艇筏之间的通信联络。

5 客船上的公共广播系统

5.1 除第 II-2/40.5* 或 II-2/41-2* 条(视情而定)以及第 4.2 款的要求外, 所有客船还须装设一套公共广播系统。对于 1997 年 7 月 1 日以前建造的客船, 除第 5.5 款所规定的情况外, 须不迟于 1997 年 7 月 1 日后的第一次定期检验之日适用第 5.2 和 5.4 款的要求。

5.2 公共广播系统须按《规则》第 7.2.2.1 款的规定在所有处所内均高出环境噪声, 能够清晰地听到。该系统还须配备一个可从驾驶室的某一位置以及主管机关认为必要的船上其它位置进行控制的越控功能, 从而即便在有关处所内的任何扩音器已被关掉、其音量已经被调小或公共广播系统被用于其它目的时, 仍能播报所有紧急信息。

5.3 对于 1997 年 7 月 1 日或以后建造的客船:

- .1 公共广播系统须至少有两个在整个线路上充分独立的回路, 并须有两个分开和独立的放大器; 以及
- .2 公共广播系统及其性能标准须经主管机关在考虑到本组织所通过的建议[†]后予以认可。

5.4 公共广播系统须与第 II-1/42.2.2 条要求的应急电源相连接。

5.5 对于 1997 年 7 月 1 日以前建造的船舶, 如已设有经主管机关认可并且实质上符合第 5.2 和 5.4 款以及《规则》第 7.2.2.1 款要求的公共广播系统, 则不要求改变其系统。

第 7 条

个人救生设备

1 救生圈

1.1 符合《规则》第 2.1.1 款要求的救生圈:

- .1 须分布在船舶两舷容易取用之处, 并尽实际可能分布在所有延伸到船舷的露天甲板上; 至少有一只须放在船尾附近; 以及
- .2 存放后须能随时迅速松开, 并不得以任何方式永久性固定。

1.2 船舶每舷须至少有一只救生圈装有符合《规则》第 2.1.4 款要求的可浮救生索, 其长度不小于在最轻载航行状态下的水线以上其存放处高度的 2 倍, 或 30m, 取较大者。

* 此处指 2002 年 7 月 1 日以前有效的第 II-2 章。在经修正的第 II-2 章中, 相同规定为第 12.3 条。

[†] 参阅第 MSC/Circ.808 号通函: 《关于包括其布线在内的客船公共广播系统的性能标准的建议》。

1.3 不少于总数一半的救生圈须配备符合《规则》第 2.1.2 款要求的救生圈自亮灯；这些救生圈中有不少于两只还须配备符合《规则》第 2.1.3 款要求的自发烟雾信号，并须能自驾驶室迅速抛投；配备自亮灯的救生圈及配备自亮灯和自发烟雾信号的救生圈，须相等地分布在船舶两舷，而且不是按第 1.2 款要求配备的装有救生索的救生圈。

1.4 每个救生圈须以粗体大写罗马字母标明其所属船舶的船名和船籍港。

2 救生衣

2.1 须为船上每个人配备一件符合《规则》第 2.2.1 或 2.2.2 款要求的救生衣，另外：

- .1** 须配备一定数量的适合儿童穿着的救生衣，其数量至少等于船上乘客总数的 10%，或为每位儿童配备一件救生衣而可能需要的更大数量；而且
- .2** 须为值班人员配备足够数量的救生衣并供位于远处的救生艇筏站使用。供值班人员使用的救生衣应存放在驾驶室、机舱控制室和任何其它有人值班的站点。

2.2 救生衣须放在容易到达之处，其位置须予以明显标示。如果由于船舶的特殊布置，按第 2.1 款的要求配备的救生衣可能会无法拿到，须做出令主管机关满意的变通安排，这些安排可以包括增加救生衣的配备数量。

2.3 除自由降落救生艇外，用于全封闭救生艇上的救生衣须不妨碍人员进入救生艇或在艇内就座，包括在艇内使用安全带。

2.4 为自由降落救生艇选用的救生衣及其存放或穿着方式不得妨碍进入救生艇、乘员安全和救生艇的操作。

3 救生服和抗暴露服

须为每位被指派为救助艇船员或海上撤离系统工作人员的人士配备一件合身的、符合《规则》第 2.3 节要求的救生服或符合《规则》第 2.4 节要求的抗暴露服。如果船舶始终在主管机关认为无需保温防护的温暖气候* 区域航行，可不必配备这些保护性服装。

第 8 条

应急部署表和应急须知

1 本条适用于所有船舶。

2 须为船上每个人配备一份在紧急情况下要遵循的明确须知。在客船上，这些须知须使用船旗国要求的一种或多种语言以及英语写成。

3 符合第 37 条要求的应急部署表和应急须知须展示在全船各明显位置，包括驾驶室、机舱和船员起居处所。

4 在乘客舱室内须张贴使用适当文字的示意图和须知，并在集合站和其它乘客处所明显地展示出来，以告知乘客：

* 参阅第 MSC/Circ.1046 号通函：《保温评定导则》。

- .1 他们的集合站；
- .2 在紧急情况下必须采取的关键行动；以及
- .3 救生衣的穿着方法。

第 9 条

操作须知

- 1 本条适用于所有船舶。
- 2 须在救生艇筏及其降落操纵器上或附近设置告示或标志，这些告示或标志须：
 - .1 以图解说明操纵器的用途及该项设备的操作程序，并提出相关须知或注意事项；
 - .2 在应急照明条件下容易看清；并
 - .3 按照本组织的建议^{*}使用符号。

第 10 条

救生艇筏的配员与监督

- 1 本条适用于所有船舶。
- 2 船上须有足够数量的经培训人员来召集和协助未受过培训的人员。
- 3 船上须有足够数量的船员来操作全体船上人员弃船所需要的救生艇筏及其降落装置，这些船员可为甲板部高级船员或持证人员。
- 4 将使用的每艘救生艇筏均须指定一名甲板部高级船员或持证人员负责。但主管机关在充分考虑到航程的性质、船上人数和船舶的特点后，可准许熟悉救生筏操纵和操作的人员来代替具有上述资格的人员负责救生筏。对于救生艇，还须指定一名副指挥。
- 5 负责救生艇筏的人员须有一份该救生艇筏船员的名单，并使受其指挥的船员熟悉他们的职责。救生艇的副指挥亦须有一份该救生艇船员的名单。
- 6 须为每艘机动救生艇筏指派一名能操作发动机和进行较小调整的人员。
- 7 船长须确保将第 2、3 和 4 款所述人员均衡地分配到本船的救生艇筏中。

第 11 条

救生艇筏的集合与登乘布置

- 1 要求具有经认可的降落装置的救生艇和救生筏，其存放地点须尽可能靠近起居和服务处所。
- 2 集合站须紧靠登乘站设置。每个集合站须有足够的无障碍甲板空间，能够容纳指定在该站集合的所有人员，人均面积至少为 0.35 m²。
- 3 从起居处所和工作处所须能够容易地到达集合站和登乘站。

^{*} 参阅本组织以第 A.760(18)号决议通过、后经第 MSC.82(70)号决议修订的《与救生设备和装置有关的符号》。

- 4 集合站和登乘站须根据情况由第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的从应急电源供电的照明系统提供充分的照明。
- 5 通往集合站和登乘站的走廊、梯道和出口须布置照明。该照明须根据情况能够由第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的应急电源供电。除第 II-2/28.1.10 条^{*}所要求的标志之外，并且作为这些标志的一部分，通往集合站的路线还应根据本组织的建议[†]标出专用的集合站的符号。
- 6 吊架降落和自由降落的救生艇筏的集合站和登乘站的布置，须能够将担架放入救生艇筏。
- 7 船侧降落的救生艇筏的每个登乘站或每两个相邻的登乘站内，须设置符合《规则》第 6.1.6 款要求的登乘梯，登乘梯的单根长度在船舶纵倾达 10° 和向任一舷横倾达 20° 的所有条件下可从该甲板伸至最轻载航行状态的水线。但主管机关可准许使用经认可的能登上已下水的救生艇筏的装置来代替这些梯子，但船舶每舷须至少设有一具登乘梯。对于第 31.1.4 条规定的救生筏，可准许能以受控方式下降到水面的其它登乘设施。
- B 在必要时，须设置将吊架降落救生艇筏贴靠并稳固在船舷的装置，以便人员能安全登乘。

第 12 条 降落站

降落站的位置须确保艇筏安全降落，并须特别注意远离推进器及船体的陡然伸出部分，从而，除专门设计成自由降落的救生艇筏外，尽可能使救生艇筏能从船侧平直部分降落下水。如果降落站位于船舶的前部，须设置在防撞舱壁后方有遮蔽的位置，对此，主管机关须对降落设备的强度予以特别考虑。

第 13 条 救生艇筏的存放

- 1 每艘救生艇筏的存放须：
- 1.1 使该救生艇筏及其存放装置均不会妨碍任何其它降落站内的任何其它救生艇筏或救助艇的操作；
 - 1.2 在安全和可行的情况下尽可能靠近水面，并且，除需旋出舷外降落的救生筏外，救生艇筏的登乘位置须在船舶满载时纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 或横倾至船舶露天甲板的边缘浸入水中角度(以较小者为准)的不利条件下，位于水线以上不少于 2 m 处；
 - 1.3 一直处于准备使用状态，使两名船员能在 5 分钟以内完成登乘和降落准备工作；
 - 1.4 配齐本章和《规则》所要求的装备；并且
 - 1.5 在切实可行的情况下，位于安全并有遮蔽的位置，并防止火灾和爆炸造成损坏。特别是液货船上的救生艇筏，除第 31.1.4 条要求的救生筏外，不得存放在液货舱、污水舱或其它含有爆炸性或危险货物的液货舱上或其上方。

^{*} 此处系指 2002 年 7 月 1 日以前有效的第 II-2 章的条款。经修订第 II-2 章中的同等条款为第 13.3.2.5.1 条。

[†] 参阅本组织以第 A.760(18)号决议通过、并经第 MSC.82(70)号决议修正的《关于救生设备与装置的标志》和以第 A.752(18)号大会决议通过的《客船低位照明的鉴定、试验和应用导则》。

2 沿船侧降落的救生艇须存放在推进器前方尽量远的位置。在船长为 80 m 及以上但小于 120 m 的货船上，每艘救生艇须存放在使该救生艇尾端在推进器前方不小于救生艇长度的位置。在船长为 120 m 及以上的货船和 80 m 及以上的客船上，每艘救生艇须存放在使该救生艇尾端在推进器前方不小于 1.5 倍救生艇长度的位置。如适合，船舶的布置须对位于存放位置的救生艇加以保护，防止恶劣海况对其造成损坏。

3 救生艇须附连在其降落设备上存放。

4.1 每只救生筏的存放须将其首缆牢固地系在船上。

4.2 每只或每组救生筏的存放须设有一个符合《规则》第 4.1.6 款要求的自由漂浮装置，从而使每只救生筏能自由漂浮，并且，如果救生筏为气胀式，在船舶下沉时须自动充气。

4.3 救生筏的存放须允许人工释放，从其系固装置上一次释放一只筏或容器。

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

5 吊架降落救生筏须存放在吊筏钩可到达的范围内，除非设有某种转移装置，而且在第 1.2 条所规定的纵倾和横倾范围内，该装置的操作不会失灵，船舶摆动或动力故障也不会使其操作失灵。

6 拟通过旋出舷外降落的救生筏的存放方式须使救生筏能够容易地转移到船舶的任一舷降落，除非在该船的每舷均存放了能在任一舷降落的、达到第 31.1 条所要求的总容量的救生筏。

第 14 条

救助艇的存放

救助艇的存放须：

- 1 一直处于准备使用状态，在 5 分钟内即可降落，及如为充气式，随时保持充足气状态；
- 2 位于适宜降落和收回的位置；
- 3 使该救助艇及其存放装置均不会妨碍任何其它降落站内的任何其它救生艇筏的操作；以及
- 4 如果还被用作救生艇，符合第 13 条的要求。

第 15 条

海上撤离系统的存放

1 在海上撤离系统的登乘站与最轻载航行状态的水线之间，船侧不得有任何开口，并须设有保护该系统免受任何突出物影响的装置。

2 海上撤离系统须布置在能确保安全降落的位置，并须特别注意远离推进器以及船壳的陡然伸出位置，以尽可能使该系统能从船侧平直部分降落下水。

3 每一海上撤离系统的存放须使其通道或平台，或其存放或操作装置均不会妨碍任何其它降落站内的任何其它救生设备的操作。

4 如适合，船舶的布置须对位于存放位置的海上撤离系统加以保护，防止恶劣海况对其造成损坏。

第 16 条

救生艇筏的降落与回收装置

- 1 除非另有明确规定，所有救生艇筏均需配备符合《规则》第 6.1 节要求的降落和登乘设备，但下列艇筏除外：
 - .1 从最轻载航行状态的水线以上小于 4.5 m 处的甲板上登乘的救生艇筏，且其质量不大于 185 kg；或
 - .2 从最轻载航行状态的水线以上小于 4.5 m 处的甲板上登乘的救生艇筏，且其存放方式能在纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 的不利条件下直接从存放位置降落下水；或
 - .3 按船上总人数 200% 配备的救生艇筏以外的救生艇筏；且其质量不大于 185 kg；或
 - .4 按船上总人数 200% 配备的救生艇筏以外的救生艇筏，且其存放方式能在纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 的不利条件下直接从存放位置降落下水；或
 - .5 所配备的与海上撤离系统一起使用并符合《规则》第 6.2 节要求的救生艇筏，且其存放方式能在纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 的不利条件下直接从存放位置降落下水。
- 2 每艘救生艇须配备一台能降落和回收该救生艇的设备。此外，还须配备吊起救生艇的装置，以便在不受载的情况下对释放机构进行维护保养。
- 3 降落与回收装置须使该设备的船上操作人员能在救生艇筏降落期间以及在救生艇回收期间随时在船上观察到救生艇筏。
- 4 船上所配备的类似救生艇筏须仅使用一种型式的脱开机械装置。
- 5 救生艇筏在任一降落站的准备和操作不得妨碍任何其它降落站内的任何其它救生艇筏或救助艇的迅速准备和操作。
- 6 如使用吊艇索，它们须有足够的长度，以便当船舶处于最轻载航行状态时，在纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 的不利条件下，使救生艇筏到达水面。
- 7 在准备和降落过程中，须根据情况使用第 II-1/42 或 II-1/43 条所要求的、由应急电源供电的照明系统为救生艇筏及其降落设备以及准备降落的水域提供充足的照明。
- 8 须设有装置，以防止船舶的任何排水在弃船过程中被排放到救生艇筏内。
- 9 如果救生艇筏有被船舶减摇翼造成损坏的危险，须设有由应急电源驱动的能将减摇翼收回船内的装置；在驾驶室内须设有由应急电源供电的显示减摇翼位置的指示器。
- 10 如果配备了符合《规则》第 4.5 节要求的半封闭式救生艇，须装设吊架横张索，在其上设置不少于 2 根足够长度的救生索，以便在船舶处于最轻载航行状态时，在纵倾达 10° 以及向任一舷横倾达 20° 的不利条件下，使救生艇筏到达水面。

第 17 条

救助艇的登乘、降落与回收装置

- 1 救助艇的登乘与降落装置须尽可能在最短时间内使船员登上并降落救助艇。
- 2 如果救助艇是船舶的救生艇筏之一，其登乘装置与降落站须符合第 11 和 12 条的要求。

3 降落装置须符合第 16 条的要求。但是，所有救助艇均须在船舶以达 5 节的航速在平静水面上前进时能够降落，必要时可使用艇首缆。

4 在中浪海况下，载足全部乘员及属具的救助艇的回收时间不得超过 5 分钟。如果救助艇兼作救生艇，当载有救生艇属具和经认可的至少 6 位救助艇额定乘员时，须能在上述时间内收回。

5 救助艇的登乘和回收装置应允许安全而有效地搬运担架。如果重型动索滑车构成危险，为了安全，须设有恶劣天气中使用的回收环索。

第 18 条

抛绳设备

须配备一台符合《规则》第 7.1 节要求的抛绳设备。

第 19 条

应急培训和演练

1 本条适用于所有船舶。

2 熟悉安全设备和集合训练

2.1 在启航前，每位被指派了应急职责的船员均须熟悉这些职责。

2.2 若乘客按行程将在船上停留 24 小时以上，从事此种航行的船舶须在乘客登船后 24 小时内召集乘客，并向乘客介绍救生衣的使用方法以及在紧急情况下须采取的行动。

2.3 每当有新乘客上船时，须在即将启航前，或在启航后立即向乘客作安全介绍。该介绍须包括第 8.2 和 8.4 条所要求的须知，并须以一种或多种易被乘客听懂的语言进行宣讲。宣讲须使用船上的公共广播系统进行，或者使用至少让在航行中尚未听到该宣讲的乘客能够听到的其它等效方式进行。如果第 2.2 款所要求的集合在启航后立即进行，则该介绍可被包括在集合训练中。可以使用信息卡片或宣传画，或者在船上的视频显示屏幕上播出的视频节目来辅助介绍，但不可用它们来代替宣讲。

3 演练

3.1 演练应尽可能模拟实际紧急情况来进行。

3.2 每名船员每月须至少参加一次弃船演练和一次消防演练。如果有 25% 以上的船员未参加上个月在该船上进行的弃船和消防演练，则须在该船离港后 24 小时内举行该两项船员演练。当船舶首次投入运营时，或在经过重大改建以后，或者船上有新雇用的船员，须在启航前进行这些演练。对于无法这样做的各类船舶，主管机关可同意至少等效的其它安排。

3.3 弃船演练

3.3.1 每次弃船演练须包括：

- .1 先使用第 6.4.2 条所要求的报警系统，然后通过公共广播或其它通信系统发出演练通知，将乘客和船员召集至集合站并确保他们知道弃船命令；
- .2 向集合站报到，并准备执行应急部署表中所述的任务；

- 3 检查乘客和船员的穿着是否合适；
- 4 检查是否已正确地穿好救生衣；
- 5 在完成任何必要的降落准备工作后，至少降落 1 艘救生艇；
- 6 启动并操作救生艇发动机；
- 7 操作降落救生筏所用的吊架；
- 8 模拟搜寻和救助被困在客舱中的乘客；以及
- 9 介绍无线电救生设备的使用。

3.3.2 不同的救生艇须尽实际可能按第 3.3.1.5 款的要求，在逐次演练中降放。

3.3.3 除第 3.3.4 和 3.3.5 款规定者外，每艘救生艇须每三个月至少一次在弃船演练时由其指定操艇船员降落并在水中操纵。

3.3.4 如救生艇被布置为自由降落降放，则至少每三个月一次在弃船演练时，船员须登上该救生艇，各自正确系固在其座位上并开始降放程序直至但不包括实际释放救生艇(即：不得松开释放钩)时为止。然后，该救生艇或者仅带所需操作船员自由降落降放，或者用第二降放手段带着或不带操作船员降至水中。此后，在两种情况下均须由操作船员在水中操纵。在不超过六个月的间隔里，该艇须仅载有操作船员自由降落降放，或者按照本组织制定的导则^{*}进行模拟降放。

3.3.5 对于从事短程国际航行的船舶，如果由于港口泊位的布置及其航行的特点不允许在某一舷降落救生艇，主管机关可准许不在该舷降落救生艇。但是，所有这些救生艇须至少每 3 个月降下 1 次并每年至少降落下水 1 次。

3.3.6 除兼作救生艇的救助艇外，其它救助艇均须在合理和可行的范围内，每个月载有指定的船员降落下水并在水上进行操纵。但在任何情况下，须至少每 3 个月按此要求进行一次。

3.3.7 如果在船舶行进中进行救生艇和救助艇的降落下水演练，鉴于存在危险性，该项演练须仅在在有遮蔽的水域，在具有此种演练经验的高级船员的监督下进行。[†]

3.3.8 如果船舶装有海上撤离系统，演练须包括执行布放该系统所要求的程序，直到马上实际布放该系统之前的阶段。这方面的演练须通过使用第 35.4 条要求的船上培训器材进行的经常性指导予以强化。此外，撤离系统的每位操作人员还须尽实际可能，每隔不超过 2 年，通过在船上或岸上参与类似系统在水上的全面布放，接受进一步培训，无论如何不得超过 3 年。此种培训可与第 20.8.2 条要求的布放相结合。

3.3.9 在每次弃船演练中，须测试集合和弃船所用的应急照明系统。

3.4 消防演练

3.4.1 在制定消防演练计划时，须基于船型和货物充分考虑到在可能发生的各种紧急情况下的常规做法。

3.4.2 每次消防演练须包括：

- 1 向集合站报到，并准备执行第 8 条要求的应急部署表中所述的任务；

^{*} 参阅防止救生艇事故的措施（第 MSC.1/Circ.1206/Rev.1 号通函）。

[†] 参阅本组织以第 A.624(15)号决议通过的《关于在行进中的船舶上降落救生艇和救助艇的培训导则》。

- .2 启动一台消防泵，至少使用所要求的两股水柱，以表明该系统处于正常工作状态；
- .3 检查消防员的装备和其它个人救助设备；
- .4 检查有关的通信设备；
- .5 检查演练区域内的水密门、防火门、挡火闸以及通风系统的主要进口和出口的工作情况；以及
- .6 检查供随后弃船用的必要布置。

3.4.3 演练中使用过的设备须立即恢复到完好的操作状态，在演习中发现的任何故障和缺陷须尽快予以消除。

4 船上培训和指导

4.1 船员上船后，须尽快在不迟于两个星期内，对其进行有关使用包括救生艇筏属具在内的船上救生设备和船上灭火设备的船上培训。但是，如果船员属于定期轮派上船的情况，则这种培训须在不迟于船员第一次上船后两个星期内进行。关于船上灭火设备和救生设备的使用以及海上救生的指导，其间隔须与演练的间隔相同。单次指导可涉及船舶救生和灭火设备的不同部分，但在任何两个月的期间内须覆盖该船的全部救生和灭火设备。

4.2 对每名船员均须给予指导，这些指导须包括但不一定局限于：

- .1 船上气胀式救生筏的操作与使用；
- .2 体温过低问题，体温过低的急救处理和其它适当的急救程序；
- .3 在恶劣气候和恶劣海况中使用船舶救生设备所需的专门指导；以及
- .4 灭火设备的操作与使用。

4.3 在每艘装有吊架降落救生筏的船上，须按不超过四个月的间隔进行该设备使用方法的船上培训。凡可行时，此项培训须包括对一个救生筏进行充气 and 降下。此救生筏可为培训专用救生筏，不作为船舶救生设备的组成部分；这种专用救生筏上须有明显的标志。

5 记录

举行集合训练的日期、弃船演练和消防演练的详细情况、其它救生设备的演练及船上培训均须记录到主管机关可能规定的航海日志内。如果在指定时间内未进行全部集合、演练或培训项目，则须在航海日志内记述其原因和已举行的集合、演练或培训项目的范围。

第20条

使用准备状态、维护保养与检查

1 本条适用于所有船舶。1986年7月1日以前建造的船舶须尽实际可能符合第3.2、3.3和6.2款的要求。

2 使用准备状态

在船舶离港前及在整个航行期间，所有救生设备须处于工作状态，并立即可用。

3 维护保养

3.1 救生设备的维护保养、测试和检查须根据本组织制订的导则^{*}进行，其方式要充分考虑到确保此种设备的可靠性。

3.2 须备有符合第 36 条的救生设备船上维护保养须知并据此进行维护保养。

3.3 主管机关在遵守第 3.2 款的要求时，可接受船上既定的、其中包括第 36 条的要求的维护保养计划。

4 吊艇索的保养

降落所用的吊艇索须定期检查，*要特别注意穿过滑轮部分，并在吊艇索因老化而需要更新时予以更换，或按不超过 5 年的间隔期予以更换，以较早者为准。

5 备件与修理设备

救生设备及其易损或易耗而需要定期更换的部件，须配有备件与修理设备。

6 每周检查

每周须进行下述测试和检查，检查报告须记录在日志中：

- .1 须对所有救生筏、救助艇和降落设备进行目视检查，以确保其随时可用。检查须包括但不限于：挂钩的状况、它们与救生艇的扣接和有载释放装置已经妥善和完全归位；
- .2 只要环境温度在起动和运转发动机所要求的最低温度以上，须对救生艇和救助艇的所有发动机进行运转试验，总运转时间不少于 3 分钟。在此段时间内，应证实变速箱和齿轮传动系统啮合正常。如果安装在救助艇上的舷外挂机的特性不允许其在推进器非淹没状态下运转 3 分钟，可配备适当的供水。在特殊情形里，主管机关可对 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶免除此项要求；
- .3 除自由降落救生艇外，如果气候和海况允许，货船上的救生艇须在艇上无人情况下从其存放位置移至能够表明降落设备工作正常所需的位置；以及
- .4 须测试通用应急警报。

7 月度检查

7.1 除自由降落救生艇外，如果气候和海况允许，所有救生艇均须在艇上无人情况下从其存放位置放出。

7.2 须使用第 36.1 条所要求的检查表每月检查救生设备，包括救生属具，以确保其完整无缺并处于良好状态。检查报告须载入航海日志。

8 气胀式救生筏、气胀式救生衣、海上撤离系统的检修及充气式救助艇的保养和检修

8.1 对每只气胀式救生筏、每件气胀式救生衣和每个海上撤离系统须按以下要求进行检修：

- .1 检修间隔期不超过 12 个月，但如果不可行，主管机关可将此间隔期延长到 17 个月；以及

^{*} 参阅《预防救生艇事故的措施》(第 MSC.1/Circ.1206/Rev.1 号通函)。

- .2 在经认可的检修站进行检修，该检修站须胜任检修工作，备有适当的检修设施，并仅雇用受过正规培训的人员。

8.2 海上撤离系统的轮流布放

除第 8.1 款要求的海上撤离系统检修间隔期之外，或结合这些间隔期，还须按主管机关同意的间隔期从船上轮流布放船上的每一海上撤离系统，但每一系统至少每 6 年布放一次。

8.3 按照第 4 条批准了新型气胀式救生筏装置的主管机关，可根据以下条件允许延长检修间隔：

8.3.1 新型救生筏装置经证明在延长的检修间隔期内能保持试验程序所要求的相同标准。

8.3.2 救生筏系统须按第 8.1.1 款的要求由持证人员在船上进行检查。

8.3.3 须按本组织的建议*进行检修，间隔期不超过 5 年。

8.4 充气式救助艇的所有修理和维护保养须按照制造商的说明书进行。应急修理可在船上进行，但永久性修理须在经认可的检修站进行。

8.5 根据第 8.3 款允许延长救生筏检修间隔期的主管机关，须根据第 I/5(b)条将该决定通知本组织。

9 静水压力释放器的定期检修

静水压力释放器，除一次性使用的以外，须按以下要求进行检修：

- .1 检修间隔期不超过 12 个月，但如果不可行，主管机关可将此间隔期延长至 17 个月；†以及
- .2 在检修站进行检修，该检修站须胜任检修工作，备有适当的检修设施，并仅雇用受过正规培训的人员。

10 存放处所的标记

救生设备的容器、托架、支架和其它类似存放装置的位置须用符合本组织的建议的符号‡予以标记，说明该位置存放的设备及用途。如果在该位置存放了一个以上的设备，还应标明设备数目。

11 降落装置和承载释放装置的定期检修

11.1 降落装置须：

- .1 按照第 36 条要求的船上维护保养须知进行维护保养；
- .2 在第 I/7 或 I/8 条(如适用的话)要求的年度检验时经受彻底的检查；以及
- .3 在完成上述第.2 项所述的检查后，以最大降落速度对绞车制动器作动力测试。所加负荷须为救生艇或救助艇无乘员时的质量，但在不超过五年的间隔里，须用相等于救生艇或救助艇及其全部定员和设备重量 1.1 倍的验证负荷进行测试。

* 参阅本组织以第 A.761(18)号决议通过的《关于气胀式救生筏检修站认可条件的建议》。

† 参阅第 MSC/Circ.955 号通函：《根据检验和发证协调系统检修救生设备和无线电设备》。

‡ 参阅本组织以第 A.760(18)号决议通过的《与救生设备和装置有关的符号》。

11.2 救生艇或救助艇的带负荷释放装置，包括自由降落救生艇的释放系统须：

- .1 按照第 36 条所要求的船上保养须知进行维护保养；
- .2 在进行第 I/7 和 I/8 条所要求的年度检验时，由受过正式培训并熟悉该系统的人员进行彻底的检查和操作测试；以及
- .3 凡当释放装置大修时，用艇及其全部定员和设备的总质量 1.1 倍的负荷进行操作测试。此种大修和测试须至少每五年进行一次。^{*}

11.3 吊艇架降放的救生筏自动释放钩须：

- .1 按照第 36 条所要求的船上保养须知进行保养；
- .2 在进行第 I/7 和 I/8 条所要求的年度检验时，由经过正式培训并熟悉该系统的人员进行彻底检查和操作测试；以及
- .3 凡当自动释放钩大修时，用救生筏及其全部定员和设备总质量 1.1 倍的负荷进行操作测试。此种大修及测试须至少每五年^{*}进行一次。^{*}

第 II 节—客船 (附加要求)

第 21 条

救生艇筏与救助艇

1 救生艇筏

1.1 从事非短程国际航行的客船须配备：

- .1 符合《规则》第 4.5 或 4.6 节要求的半封闭或全封闭救生艇，其在每舷的总容量须能容纳不少于船上全体人员的 50%。主管机关可准许以总容量相等的救生筏来代替救生艇，但船舶每舷必须配备足够容纳不少于船上全体人员 37.5% 的救生艇。气胀式或刚性救生筏须符合《规则》第 4.2 或 4.3 节的要求，并须配备均等分布在船舶两舷的降落设备供其使用；以及
- .2 此外，还须配备符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏，总容量至少能容纳船上全体人员的 25%。船舶每舷至少须配备一台降落设备供这些救生筏使用，该设备可以是根据第 1.1.1 款的要求配备的设备，或是能够在两舷均可使用的等效的经认可设备。但是，这些救生筏的存放不必符合第 13.5 条的要求。

1.2 从事短程国际航行的客船须配备：

- .1 符合《规则》第 4.5 或 4.6 节要求的半封闭或全封闭救生艇，其总容量须至少能容纳船上全体人员的 30%。救生艇须尽可能均等分布在船舶两舷。此外，须配备符

^{*} 参阅本组织以第 A.689(17)号决议通过的《关于救生设备测试的建议》。对于 1999 年 7 月 1 日或以后安装在船上的救生设备，参阅本组织海安会以第 MSC.81(70)号决议通过的《经修订的关于救生设备测试的建议》。

合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏, 其总容量连同救生艇的总容量须能够容纳船上全体人员。并须配备均等分布在船舶两舷的降落设备供救生筏使用; 以及

- .2 此外, 符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏, 其总容量至少能容纳船上全体人员的 25%。船舶每舷至少须配备一台降落设备供这些救生筏使用, 该设备可以是根据第 1.2.1 款的要求配备的设备, 或是能够在两舷均可使用的等效的经认可设备。但是, 这些救生筏的存放不必符合第 13.5 条的要求。

1.3 为船上全体人员弃船所需配备的所有救生艇筏, 须能在发出弃船信号后 30 分钟内、在全体人员集合并穿妥救生衣之后载足全额定员及属具后降落。

1.4 对于 500 总吨以下的客船, 如果船上全体人员少于 200 人, 可用符合下列要求来代替满足第 1.1 或 1.2 款的要求:

- .1 船舶每舷须配备符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏, 其总容量须能容纳船上全体人员;
- .2 除非第 1.4.1 款所要求的救生筏被存放在一个能在单层开敞甲板上容易地从一舷转到另一舷的位置, 否则须配备附加救生筏, 使任何一舷可用的总容量能容纳船上全体人员的 150%;
- .3 如果第 2.2 款所要求的救助艇兼作符合《规则》第 4.5 或 4.6 节要求的半封闭或全封闭救生艇, 则其容量可计入第 1.4.1 款所要求的总容量, 但船舶任何一舷可用的总容量至少为船上全体人员的 150%; 以及
- .4 在任何一艘救生艇筏灭失或无法使用的情况下, 每舷可供使用的救生艇筏, 包括存放在一个能在单层开敞甲板上容易地从一舷转移到另一舷的位置的救生艇筏, 须足够容纳船上全体人员。

1.5 符合《规则》第 6.2 节要求的一个或几个海上撤离系统可等量代替第 1.1.1 或 1.2.1 款要求的救生筏和降落设备。

2 救助艇

2.1 500 总吨及以上的客船须在船舶每舷至少配备一艘符合《规则》第 5.1 节要求的救助艇。

2.2 500 总吨及以下的客船须至少配备一艘符合《规则》第 5.1 节要求的救助艇。

2.3 以救生艇作为救助艇亦可接受, 但该艇及其降落和回收布置亦须符合对救助艇的要求。

3 救生筏的集结

3.1 客船上配备的救生艇和救助艇的数量须足以保证, 在供船上全体人员弃船使用时, 每艘救生艇或救助艇需要集结的救生筏不多于六只。

3.2 从事短程国际航行的客船上配备的救生艇和救助艇的数量须足以保证, 在供船上全体人员弃船使用时, 每艘救生艇或救助艇需要集结的救生筏不多于九只。

第 22 条

个人救生设备

1 救生圈

1.1 客船上所配备的符合第 7.1 条和《规则》第 2.1 节要求的救生圈，须不少于下表中规定的数目：

船长 (m)	最少救生圈数 (只)
不足 60	8
60 和不足 120	12
120 和不足 180	18
180 和不足 240	24
240 及以上	30

1.2 尽管有第 7.1.3 条的要求，船长在 60 m 以下的客船须配备不少于 6 只带有自亮灯的救生圈。

2 救生衣

2.1 除第 7.2 条要求的救生衣之外，每艘客船还须配备不少于船上全体人员 5% 的救生衣。这些救生衣须存放在甲板上或集合站显眼的位置。

2.2 如果乘客的救生衣存放在远离公共处所与集合站之间的直接脱险通道的客舱内，则按第 7.2.2 条所要求的为这些乘客配备的附加救生衣须存放在公共处所、集合站或两者之间的直接脱险通道内。这些救生衣的存放须使其分发和穿着不妨碍有秩序地向集合站和救生艇筏登乘站移动。

3 救生衣灯

3.1 在所有客船上，每件救生衣上须装有 1 盏符合《规则》第 2.2.3 款要求的灯。

3.2 对于客船上 1998 年 7 月 1 日以前装在救生衣上的、不完全符合《规则》第 2.2.3 款要求的灯，主管机关可接受其使用至被正常更换时或至 2002 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验，以最早者为准。

4 救生服和保温用具

4.1 所有客船上的每艘救生艇须配备至少 3 件符合《规则》第 2.3 节要求的救生服，此外，还须为救生艇中没有配备救生服的每个人配备符合《规则》第 2.5 节要求的保温用具。在下列情况下，不必配备这些救生服和保温用具：

- .1 对全封闭或半封闭救生艇中的人员；或
- .2 如果船舶一直在温暖气候区域^{*}航行，主管机关认为没有必要配备救生服和保温用具。

4.2 第 4.1.1 款的规定还适用于 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶上配备的、不符合《规则》第 4.5 或 4.6 节要求的半封闭或全封闭救生艇。

^{*} 参阅第 MSC/Circ.1046 号通函：《保温评定导则》。

第 23 条

救生艇筏与救助艇的登乘布置

- 1 在客船上，救生艇筏的登乘布置须设计成：
 - .1 所有救生艇从存放位置直接登乘并降落，或从登乘甲板直接登乘并降落，但不是从两处登乘并降落；以及
 - .2 吊架降落救生筏从紧靠存放位置处登乘并降落，或从降落前按第 13.5 条的要求转移到位置登乘并降落。
- 2 救助艇的布置须使救助艇能在载足其指定船员的情况下，从存放位置直接登乘并降落。尽管有第 1.1 款的要求，如果救助艇兼作救生艇，并且其它救生艇均为从登乘甲板登乘并降落，则其布置须使救助艇也能从登乘甲板登乘并降落。

第 24 条

救生艇筏的存放

在客船上，救生筏的存放高度须考虑到第 13.1.2 条的要求、第 II-2/28 条* 关于脱险通道的规定、船舶的尺度、以及在拟营运的海区可能遇到的天气状况。对于吊架降落式救生艇筏，当救生艇筏处于登乘位置时其吊架顶部至最轻载航行状态的水线之间的高度须尽可能不超过 15 m。

第 25 条

集合站

除须符合第 11 条的要求之外，每艘客船还须设有乘客集合站，该站须：

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

第 26 条

对客滚船的附加要求

- 1 本条适用于所有客滚船。其中：
 - .1 1998 年 7 月 1 日或以后建造的客滚船须符合第 2.3、2.4、3.1、3.2、3.3、4 和 5 款的要求；
 - .2 1986 年 7 月 1 日或以后、但在 1998 年 7 月 1 日以前建造的客滚船，须在不迟于 1998 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时符合第 5 款的要求，并须在不迟于 2000 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时符合第 2.3、2.4、3 和 4 款的要求；
 - .3 1986 年 7 月 1 日以前建造的客滚船，须在不迟于 1998 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时符合第 5 款的要求，并须在不迟于 2000 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验时符合第 2.1、2.2、2.3、2.4、3 和 4 款的要求；以及
 - .4 2004 年 7 月 1 日以前建造的客滚船，须在不迟于该日或该日以后的第一次检验时符合第 2.5 款的要求。

* 此处系指 2002 年 7 月 1 日前有效的第 II-2 章。经修订的第 II-2 章中的同等规定为第 13 条。

2 救生筏

2.1 客滚船的救生筏须使用符合《规则》第 6.2 节要求的海上撤离系统或符合《规则》第 6.1.5 款要求的降落设备, 并须均等地分布在船舶两侧。

2.2 客滚船上的每只救生筏须配备符合第 13.4 条要求的自由漂浮式存放装置。

2.3 客滚船上的每只救生筏须相应设置符合《规则》第 4.2.4.1 或 4.3.4.1 款要求的登筏踏板。

2.4 客滚船上的每只救生筏须为自行扶正的救生筏, 或者为带顶篷的两面可用救生筏, 后者可在海上稳定漂浮, 不论哪一面朝上, 都能安全操作。作为替代安排, 船舶可在配备正常额定乘员的救生筏之外, 按未计入救生艇乘员的人数, 再配备至少将容纳其中 50% 的自行扶正救生筏或带顶篷的两面可用救生筏。该附加的救生筏容量须根据船上总人数与救生艇乘员数之间的差值来决定。每只这样的救生筏须经主管机关考虑到本组织通过的^{*}建议予以认可。

2.5 客滚船上携带的救生筏须按每 4 个救生筏配一个雷达应答器的比例装有雷达应答器。[†] 应答器须安装在救生筏的内侧, 从而当救生筏展开时, 其天线能高出海平面 1 m 以上, 但对于带顶篷的两面可用救生筏, 应答器的布置须使幸存者易于接近并架设。每一应答器的布置须在救生筏展开时能够人工架设。装有应答器的救生筏容器须清楚地做好标记。

3 快速救助艇

3.1 在客滚船上的救助艇中须至少有一艘是符合《规则》第 5.1.4 节的快速救助艇。^{*}

3.2 每艘快速救助艇须使用符合《规则》第 6.1.7 节的合适的降落设备。^{*}

3.3 每艘快速救助艇须至少有 2 名船员参照《海员培训、发证和值班规则》和本组织通过的[‡]建议参加过定期培训和演练, 包括救助的各个方面, 在各种条件下降落、操纵、操作救助艇以及扶正倾覆的救助艇。

3.4 对于 1997 年 7 月 1 日以前建造的客滚船因其布置和尺度不能安放第 3.1 款要求的快速救助艇的情况, 可安装快速救助艇来取代现有船上被接受作为救助艇的救生艇, 或者取代 1986 年 7 月 1 日以前建造的船舶的应急用艇, 但须满足所有下列条件:

- .1** 安装的快速救助艇须使用符合第 3.2 款规定的降落设备;
- .2** 因上述取代所造成的救生艇容量的减少数额须通过安放救生筏来补偿, 新安放的救生筏须至少能容纳被取代的救生艇所能容纳的相等人数; 以及
- .3** 这些救生筏须使用现有的降落设备或海上撤离系统。

^{*} 参阅第 MSC/Circ.809 号通函: 《关于客滚船上带顶篷的两面可用救生筏、自动扶正救生筏和快速救助艇(包括试验)的建议》。

[†] 参阅本组织以第 A.802(19)号决议通过的《用于搜救作业的救生艇筏雷达应答器性能标准》。

[‡] 参阅本组织以第 A.771(18)号决议通过的《关于快速救助艇船员培训要求的建议》和《培训规则》第 A-VI/2 节, 表 A-VI/2-2: 《关于快速救助艇最低适用标准的规定》。

4 救助设施*

4.1 每艘客滚船须配备有效的设施，用于将幸存者迅速从水中救起并将幸存者从救助装置或从救生艇筏中移送到船上。

4.2 将幸存者移送到船上的设施可以是海上撤离系统的一部分，也可以是为救助目的而设计的系统的一部分。

4.3 如果拟使用海上撤离系统的滑板作为将幸存者移送到船舶甲板上的装置，则该滑板上须配备扶手或梯子，以帮助沿滑板攀行。

5 救生衣

5.1 尽管有第 7.2 和 22.2 条的要求，在集合站附近仍须存放足够数目的救生衣，从而使乘客不必回到舱室取其救生衣。

5.2 在客滚船上，每件救生衣须设有 1 盏符合《规则》第 2.2.3 款要求的救生衣灯。

第 27 条

乘客信息

1 在启航前须点清客船上所有人员。

2 在启航之前，须记录已声明在紧急状态下需要特殊照顾或帮助的人员的细节，并通知船长。

3 此外，在不迟于 1999 年 1 月 1 日，须对船上所有人员的名字和性别，按成人、儿童和婴儿区别做好记录，以便于搜寻和救助。

4 第 1、2 和 3 款所要求的信息须保留在岸上，需要时随时供搜寻和救助机构使用。

5 如果客船预定的航程使得按第 3 款要求准备记录不切实际，主管机关可对这些船舶免除该款的要求。

第 28 条

直升飞机降落和搭乘区域

1 所有客滚船均须设有一个经主管机关考虑到本组织通过的提议[†]而认可的直升飞机搭乘区域。

2 1999 年 7 月 1 日或以后建造的船长 130 m 及以上的客滚[‡]船，须设有一个经主管机关考虑到本组织通过的提议而认可的直升飞机降落区域。[§]

第 29 条

客船船长决策支持系统

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

2 所有客船均须在驾驶室设有一个处理紧急情况的决策支持系统。

* 参阅第 MSC/Circ.810 号通函：《关于客滚船救助设施的提议》。

† 参阅《国际空中和海上搜救手册》(IAMSAR 手册)。

‡ 参阅第 MSC/Circ.907 号通函：关于非客滚船直升飞机降落区域的《安全公约》第 III/28.2 条的适用。

§ 参阅第 MSC/Circ.895 号通函：《关于客滚船直升飞机降落区域的提议》。

3 该支持系统须至少由 1 份或数份印制的应急计划^{*} 构成。在应急计划中须确定所有可预计到的紧急情况，包括但不限于下列各类主要的紧急情况：

- .1 火警；
- .2 船舶破损；
- .3 污染；
- .4 威胁到船舶安全及乘客和船员保安的非法行为；
- .5 人员事故；
- .6 与货物有关事故；以及
- .7 对其它船舶的应急援助。

4 应急计划中建立的应急程序须为船长提供用于处理任何组合的紧急情况的决策支持。

5 应急计划须有统一的格式并易于使用。如适用，用于计算客船航行稳性的实际装载工况须被用于破损控制。

6 除印制的应急计划之外，主管机关也可接受在驾驶室内采用基于计算机的决策支持系统，该系统须能提供应急计划、程序、核查清单等所包括的所有信息能够针对可预计的紧急情况提出应采取的建议措施的清单。

第 30 条

演练

1 本条适用于所有客船。

2 在客船上须每周举行 1 次弃船演练和消防演练。每次演练不必全体船员都参加，但是每名船员必须按第 19.3.2 条的要求每月参加一次弃船演练和一次消防演练。须积极鼓励乘客参与这些演练。

第 III 节—货船

(附加要求)

第 31 条

救生艇筏和救助艇

1 救生艇筏

1.1 货船须配备：

- .1 每舷 1 艘或多艘符合《规则》第 4.6 节要求的全封闭救生艇，其总容量在船舶每一舷均能容纳船上全体人员；以及
- .2 此外，一只或多只符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏，其质量小于 185kg，存放在单一开敞甲板层上易于舷到舷转移之处，其总计容量可容纳船上全体人员。如所述的一只或多只救生筏的质量不小于 185kg，且并非存放在单一开敞甲板层上易于舷到舷转移之处，则每一舷的总计容量须足以容纳船上全体人员。

^{*} 参阅本组织以第 A.852(20)号决议通过的《船上紧急情况应急计划整体系统构成指南》。

1.2 作为对满足第 1.1 款的要求的替代, 货船可配备:

- .1** 一艘或多艘符合《规则》第 4.7 节要求的能在船尾自由降落下水的救生艇, 其总容量须能容纳船上全体人员; 以及
- .2** 此外, 还须每舷配备一只或多只符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏, 其总容量须能容纳船上全体人员。至少在船舶一舷的救生筏须使用降落装置。

1.3 作为对满足第 1.1 或 1.2 款要求的替代, 除油船、化学品船和气体运输船以外的船长为 85 m 以下的货船可遵守下列要求:

- .1** 船舶每舷配备一只或多只符合《规则》第 4.2 或 4.3 节要求的气胀式或刚性救生筏, 其总容量须能容纳船上全体人员;
- .2** 除非第 1.3.1 款要求的救生筏质量小于 185kg, 并存放在单一开敞甲板层上易于舷到舷转移之处, 否则须加配救生筏, 以使每一舷的总计容量能够容纳船上人员总和的 150%;
- .3** 如果第 2 款所要求的救助艇兼作符合《规则》第 4.6 节要求的全封闭救生艇, 则其容量可计入第 1.3.1 款所要求的总容量, 但船舶任何一舷可用的总容量至少为船上全体人员的 150%; 以及
- .4** 在任何一只救生艇筏灭失或无法使用的情况下, 每一舷仍须有足够的救生艇筏可供使用, 这包括任何质量小于 185kg、并存放在单一开敞甲板层上易于舷到舷转移之处的救生艇筏, 以容纳船上全体人员。

1.4 在货船上, 如果从船首最前端或船尾最末端距最近的救生艇筏的最近一端的水平距离超过 100 m, 除须配备第 1.1.2 和 1.2.2 款所要求的救生筏之外, 还须在合理和可行范围内, 配备一只尽量靠前或靠后存放的救生筏, 或者配备两只, 一只尽量靠前, 另一只尽量靠后。此类救生筏的系固方式使它可手动松开, 且不必为从经认可的降落设备降落的类型。

1.5 除第 16.1.1 条所述的救生艇筏外, 为船上全体人员弃船所需配备的所有救生艇筏, 须能在发出弃船信号后的 10 分钟内, 载足全额乘员及属具降落。

1.6 载运散发有毒蒸气或气体的货物* 的化学品船和气体运输船, 须配备符合《规则》第 4.8 节要求的设有自备空气补给系统的救生艇, 以替代符合《规则》第 4.6 节要求的全封闭救生艇。

1.7 载运闪点不超过 60°C(闭杯试验)货物的油船、化学品船和气体运输船须配备符合《规则》第 4.9 节要求的耐火救生艇, 以替代符合《规则》第 4.6 节要求的全封闭救生艇。

1.8 尽管有第 1.1 款的要求, 2006 年 7 月 1 日或以后建造的、第 IX/1.6 条界定的散货船须满足第 1.2 款的要求。

* 参阅海上安全委员会以第 MSC.4(48)号决议通过的、经修订的《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC 规则)第 17 章和海上安全委员会以第 MSC.5(48)号决议通过的、经修订的《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》(IGC 规则)第 19 章中要求有应急脱险呼吸保护的货品。

2 救助艇

货船须至少配备一艘符合《规则》第 5.1 节要求的救助艇。以救生艇作为救助艇亦可接受，但该艇及其降落和回收装置亦须符合对救助艇的要求。

3 1986 年 7 月 1 日以前建造的所有货船，除其救生艇之外，还须配备：

- .1 一只或多只能在船舶任一舷降落的救生筏，其总容量须能容纳船上全体人员。此类救生筏所配备的绑扎装置或等效系固装置能使它与下沉中的船舶自动脱开；以及
- .2 如果从船首最前端或船尾最末端距最近的救生艇筏的最近一端的水平距离超过 100 m，除须配备第 3.1 款所要求的救生筏之外，还须在合理和可行范围内，配备一只尽量靠前或靠后存放的救生筏，或者配备两只，一只尽量靠前，另一只尽量靠后。不管第 3.1 款如何要求，此类救生筏的系固方式使它可手动松开。

第 32 条

个人救生设备

1 救生圈

1.1 货船须配备符合第 7.1 条和《规则》第 2.1 节要求的救生圈，其数量须不少于下表规定者：

船长(m)	最少救生圈数(只)
不足 100	8
100 和不足 150	10
150 和不足 200	12
200 及以上	14

1.2 第 7.1.3 节所要求的液货船上的救生圈用自亮灯，须为电池型。

2 救生衣灯

2.1 本款适用于所有货船。

2.2 在货船上，每件救生衣须设有一盏符合《规则》第 2.2.3 款要求的救生衣灯。

2.3 对于货船上 1998 年 7 月 1 日前装在救生衣上的不完全符合《规则》第 2.2.3 款要求的灯，主管机关可接受其使用至被正常更换时或至 2001 年 7 月 1 日以后的第一次定期检验，以最早者为准。

3 救生服

3.1 本款适用于所有货船。但是，对于 2006 年 7 月 1 日以前建造的货船，须在不晚于 2006 年 7 月 1 日或以后的第一次安全设备检验时符合第 3.2 至 3.5 款。

3.2 须为船上每个人提供符合《规则》第 2.3 节要求的尺寸适宜的救生服。但是，对于第 IX/1 条所界定的散货船以外的船舶，如果船舶一直在温暖的气候*中航行，而主管机关认为救生服没有必要，可不要求这些救生服。

* 参阅《保温评估导则》(第 MSC/Circ.1046 号通函)。

3.3 如果船上有远离通常存放救生服的处所的值班或工作站，包括按照第 31.1.4 条配备的位于边远位置的救生艇筏，须在这些处所按任何时间通常在这些位置值班或工作的人数提供额外的尺寸适宜的救生服。

3.4 救生服的放置须使它随时可用，须清晰标明其位置。

3.5 可使用本条所要求的救生服来满足第 7.3 条的要求。

第 33 条

救生艇筏的登乘与降落布置

1 货船救生艇筏登乘布置的设计须使救生艇可从存放位置直接登乘和降落，并且吊架降落救生筏可从紧靠存放位置处或从降落前按第 13.5 条的要求转移到的位置登乘和降落。

2 在 20,000 总吨及以上的货船上，其救生艇须能在船舶以达 5 节的航速在平静水面上前进时降落，必要时可利用艇首缆。

第 IV 节—救生设备和装置的要求

第 34 条

所有救生设备和装置均须符合《规则》的适用要求。

第 V 节—其它

第 35 条

培训手册和船上培训器材

1 本条适用于所有船舶。

2 在每一船员餐厅和娱乐室或每一船员舱室内均须配备符合第 3 款要求的培训手册。

3 培训手册可由若干分册组成，须包括关于船上所配备的救生设备和最佳救生方法的须知和资料，用易懂的术语写成，凡可能时配以图解。这些资料的任何部分均可采用声像辅助形式来代替手册。对下列各项须予详细解释：

- .1 救生衣、救生服和抗暴露服的穿法(视配备情况而定)；
- .2 在指定地点集合；
- .3 救生艇筏和救助艇的登乘、降落和离船，包括(如适用)海上撤离系统的使用；
- .4 从救生艇筏内降落艇筏的方法；
- .5 从降落设备上脱开；
- .6 降落区域内防护方法与防护设备的用法(如适用的话)；
- .7 降落区域的照明；
- .8 所有救生属具的用法；
- .9 所有探测设备的用法；

- .10 用图解说明无线电救生设备的用法；
- .11 海锚的用法；
- .12 发动机及其辅助设备的用法；
- .13 救生艇筏和救助艇的回收，包括存放和系固；
- .14 暴露的危害性和保暖服装的必要性；
- .15 为生存而使用救生艇筏设备的最佳方法；
- .16 营救的方法，包括直升飞机救助装置(吊绳、吊篮、担架)、连裤救生圈、岸上救生工具和船舶抛绳设备的用法；
- .17 应急部署表和应急须知中的所有其它功能；和
- .18 救生设备应急修理须知。

4 配备海上撤离系统的每艘船舶须设有关于使用该系统的船上培训器材。

5 培训手册需用船上工作语言编写。

第 36 条

船上维护保养须知

救生设备的船上维护保养须知须易于理解，凡可能时辅以图解，并且对每种设备须酌情包括下列各项：

- .1 在进行第 20.7 条所要求的检查时采用的核查清单；
- .2 维护保养和修理须知；
- .3 定期维护保养时间表；
- .4 润滑点示意图，并注明建议采用的润滑剂；
- .5 可替换部件清单；
- .6 备件来源清单；和
- .7 检查和维护保养记录簿。

第 37 条

应急部署表和应急须知

1 应急部署表须写明《规则》第 7.2 节所规定的通用紧急报警和公共广播系统的细节，并规定发出警报时船员和乘客须采取的行动。应急部署表还须写明如何发出弃船命令。

2 每艘客船须备有寻找并救出困在客舱内乘客的程序。

3 应急部署表须明确分派给不同船员的任务，包括：

- .1 关闭船上水密门、防火门、阀、泄水孔、舷窗、天窗、装货舷门和其它类似开口；
- .2 装备救生艇筏和其它救生设备；
- .3 准备和降落救生艇筏；
- .4 对其它救生设备进行一般准备工作；
- .5 集合乘客；

- .6 使用通信设备；
 - .7 安排指定的处理火灾的消防组人员；和
 - .8 就使用灭火设备及装置而派定的专门任务。
- 4 应急部署表须具体说明已指定哪些高级船员负责保证救生和消防设备维持良好状态并随时可用。
- 5 应急部署表须考虑到不同的紧急情况可能要求不同的行动，明确关键人员失去能力时的接替者。
- 6 应急部署表须列明分派给船员的在紧急情况下关照乘客的各项任务。这些任务须包括：
- .1 向乘客告警；
 - .2 照管乘客是否衣着适当以及是否正确地穿好救生衣；
 - .3 召集乘客于各集合站；
 - .4 维持通道及梯道内的秩序，并总体控制乘客的走动；以及
 - .5 保证将毛毯送到救生艇筏上。
- 7 应急部署表须在船舶出航前准备好。在应急部署表完成后，如果船员有变动而需要调整应急部署表，船长须修订部署表或制定新表。
- 8 客船上使用的应急部署表的格式须经认可。

已採用「直接提述方式」立法的例子

《商船(安全)條例》(第 369 章)

主體條例中的相關條文：《商船(安全)條例》第 112B 條

為使任何適用於香港的國際協議(包括公約[指《國際海上人命安全公約》]及第 IV 部提述的 1966 年公約)的全部或部分條文得以實施，而該等協議—

- (a) 是不時具有效力的；及
- (b) 所涉事項是根據本條例訂立的規例可為其或就其訂定條文的，則該等規例可—
 - (i) 以附表或其他形式，列明該等條文或直接提述該等條文；及
 - (ii) 指明該等條文的生效所須受制的修訂、變通或修改，不論是以附表或其他形式指明。

例子一

提述國際公約條文：

《商船(安全)(救生設備)規例》(第 369 章，附屬法例 AY)第 4 條(1)及(2)

- (1) 除本規例另有述明外，本規例所適用的每艘船舶，均須設有《公約》第 III 章所述的救生設備及布置。
- (2) 本規例所適用的每艘船舶，均須符合《公約》第 III 章所述的關乎救生設備及布置的規定，但如本規例對該等規定作出修改或更改，則須符合該等經如此修改或更改的規定。

被提述的國際公約條文：《國際海上人命安全公約》第 III 章有關條文已載於附件二。

例子二

提述國際公約條文：

《商船(安全)(召集及訓練)》(第 369 章，附屬法例 AI)第 5 條(2)

- (2) 在 1998 年 7 月 1 日或之後建造的船舶，須設有符合《規則》第 7.2.1 條的規定的總緊急警報系統。

被提述的國際公約條文：《國際救生設備規則》第 7.2.1 條(只有英文版本)

7.2.1 General emergency alarm system

- 7.2.1.1 The general emergency alarm system shall be capable of sounding the general emergency alarm signal consisting of seven or more short blasts followed by one long blast on the ship's whistle or siren and additionally on an electrically operated bell or klaxon or other equivalent warning system, which shall be powered from the ship's main supply and the emergency source of electrical power required by regulation II-1/42 or II-1/43, as appropriate. The system shall be capable of operation from the navigation bridge and, except for the ship's whistle, also from other strategic points. The system shall be audible throughout all the accommodation and normal crew working spaces. The alarm shall continue to function after it has been triggered until it is manually turned off or is temporarily interrupted by a message on the public address system.
- 7.2.1.2 The minimum sound pressure levels for the emergency alarm tone in interior and exterior spaces shall be 80 dB (A) and at least 10 dB (A) above ambient noise levels existing during normal equipment operation with the ship underway in moderate weather. In cabins without a loudspeaker installation, an electronic alarm transducer shall be installed, e.g. a buzzer or similar.
- 7.2.1.3 The sound pressure levels at the sleeping position in cabins and in cabin bathrooms shall be at least 75 dB (A) and at least 10 dB (A) above ambient noise levels.

澳洲、加拿大及新西蘭採用「直接提述方式」訂立規例的例子
(有關規例只有英文版本)

**Marine Orders - Part 41: Carriage of Dangerous Goods, Issue 10
(Order no.11/2009) (Australia)**

7. For the purposes of subsection 253A (2) of the Navigation Act, the requirements with which dangerous goods and the packing, stowing and carriage of such goods must comply are the following:
- (a) Parts A and D of Chapter VII of SOLAS;
 - (b) the provisions of the IMDG Code that are expressed by the Code to be mandatory;
 - (c) the Appendix to this Part; and
 - (d) for goods to which the INF Code applies, the INF Code (International Convention for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-level Radioactive Wastes on Board ships).

Marine Transportation Security Regulations (Canada)

- 803 (1) The Minister shall approve a course as an approved training course if the Minister determines that it
- (a) provides training to participants to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-VI/5 of the STCW Code (Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code) and the knowledge listed in column 2 of that table; and
 - (b) uses the criteria listed in column 4 of table A-VI/5 of the STCW Code to evaluate the participants' competence to undertake the tasks, duties and responsibilities referred to in paragraph (a).

Maritime Rules (New Zealand)

24A Appendix 1 - 1.5

- (1) (a) Dangerous goods must be loaded, stowed, and secured safely and appropriately in accordance with the nature of the goods and the requirements of volume I, Section 14 of the IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).
- (b) Incompatible dangerous goods must be segregated from one another as required by Volume I, Section 15 of the IMDG Code.

40B.34 The owner of a ship must ensure that the ship is permanently marked with the ship's identification number in accordance with regulation 3 of Chapter XI-1 of SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea) (as amended in December 2002).

建議於《新規例》採用「直接提述方式」立法的《公約》要求

《公約》標準 A3.1 – 起居艙室和娛樂設施

6. 關於居住艙室的一般要求：

- (a) 海員所有起居艙室具有充足的淨高；所有需要海員充分和自由移動的起居艙室的最低允許淨高不得低於 203 釐米；主管當局可准許在任何起居艙室或艙室的一部分酌量有限降低上述高度，如果主管當局認為該降低：
 - (i) 是合理的；且
 - (ii) 不會給海員帶來不適；
- (b) 起居艙室應予充分隔熱；
- (c) 在經修訂的《1974 年國際海上人命安全公約》（“SOLAS 公約”）第 2(e)和(f)條所定義的客船以外的船舶上，臥室應位於船舶的中部或尾部的載重線以上，但在特殊情況下，因船舶的大小、類型或其預期的用途使臥室放在其他位置不可行，臥室可放在船艙部，但無論如何不得放在防撞艙壁之前；
- (d) 在客船上以及在根據國際海事組織《1983 年特殊用途船舶安全規則》及其後續版本而建造的特殊船舶（以下稱為特殊用途船舶）上，如果對照明和通風狀況作出了滿意的安排，主管當局可准許將海員臥室放在載重線以下，但無論如何不得置於緊貼工作通道之下；
- (e) 臥室不得與貨物和機器處所、廚房、倉庫、烘乾房或公共衛生區域直接相通；將上述處所與臥室分開的艙壁部分和外部艙壁應使用鋼材或其他經認可的材料有效地建造，並具備水密和氣密性；
- (f) 用於建造內部艙壁、天花板和襯板、地板和鋪設的材料應適合於其自身功用並有益於保證健康環境；
- (g) 應提供適當的照明和充分的排水系統；以及
- (h) 起居艙室和娛樂設施及膳食服務設施應滿足規則 4.3 以及守則的相關規定中關於保護健康和安全及防止事故的要求，充分考慮到防止海員被暴露於達到有害水準的噪音、振動和其他環境因素以及船上化學品中的風險，並為海員提供一個可接受的職業和船上生活環境。

7. 關於通風和供暖的要求：
 - (a) 臥室和餐廳應通風良好；
 - (b) 除常年在溫帶地區航行不需要空調的船舶以外，應為船舶的海員起居艙室、任何獨立的無線電報務室和任何中央機器控制室配備空調設備；
 - (c) 所有盥洗處所應有直接通向露天的通風裝置，並與起居艙室的任何其他部分相獨立；以及
 - (d) 除專門在熱帶氣候中航行的船舶外，應通過適當的供暖系統提供充分的取暖。
8. 就照明的要求而言，根據客船可能允許的特殊佈置，臥室和餐廳應有合適的自然採光，並應配備足夠的人工燈光。
9. 如果要求船上有臥室，應適用以下關於臥室的要求：
 - (a) 在除客船以外的船舶上，應為每一海員提供單獨的臥室，對於低於 3000 總噸的船舶或特殊用途船舶，主管當局在與有關船東和海員組織協商後可准予免除此要求；
 - (b) 應為男海員和女海員提供分開的臥室；
 - (c) 臥室應有足夠的尺寸並配備適當的陳設，以保證合理的舒適及便於保持整潔；
 - (d) 在所有情況下都應為每個海員提供單獨的床位；
 - (e) 每個床位的最小內部面積應為至少為 198×80 釐米；
 - (f) 在單床位的海員臥室，地板面積應不小於：
 - (i) 在 3,000 總噸以下的船舶上，4.5 平方米；
 - (ii) 在 3,000 總噸或以上但低於 10,000 總噸的船舶上，5.5 平方米；
 - (iii) 在 10,000 總噸或以上的船舶上，7 平方米；
 - (g) 但是，為了在 3,000 總噸以下的船舶、客船和特殊用途船舶上提供單床位的臥室，主管當局可允許減少地板面積；
 - (h) 對於客船和特殊用途船舶以外的 3,000 總噸以下的船舶，臥室最多可容許兩名海員居住；此類臥室的地板面積應不少於 7 平方米；
 - (i) 在客船和特殊用途船上，不擔任高級船員職責的海員的臥室地板面積應不少於：
 - (i) 雙人間，7.5 平方米；
 - (ii) 三人間，11.5 平方米；
 - (iii) 四人間，14.5 平方米；
 - (j) 在特殊用途船舶上，臥室可容納 4 人以上，此類臥室的地板面積不得小於每人 3.6 平方米；

- (k) 在客船和特殊用途船舶以外的船舶上，對於擔任高級船員職責的海員的臥室，如果不提供專用起居室或休息室，地板面積每人應不少於：
 - (i) 在 3,000 總噸以下的船舶上，7.5 平方米；
 - (ii) 在 3,000 總噸或以上但低於 10,000 總噸的船舶上，8.5 平方米；
 - (iii) 在 10,000 總噸或以上的船舶上，10 平方米；
- (l) 在客船和特殊用途船舶上，對擔任高級船員職責的海員的臥室，如果不提供專用的起居室或休息室，每人所占的地板面積對於低級別的高級船員應不少於 7.5 平方米，對於高級別的高級船員應不少於 8.5 平方米；低級別的高級船員指操作級，高級別的高級船員指管理級；
- (m) 除臥室外，船長、輪機長和大副還應有相連的起居室、休息室或等效的額外空間。主管當局經與有關船東和海員組織協商後，可對 3,000 總噸以下的船舶免除此要求；
- (n) 對於每個居住者，傢俱應包括一個寬敞的衣櫃(至少為 475 升)和空間不小於 56 升的抽屜或等效空間；如果抽屜設在衣櫃裏面，則衣櫃的合計容積至少應為 500 升；櫃內應設擱板，並能夠由居住者上鎖以確保隱私；
- (o) 每間臥室應備有一張桌子或書桌，可以為固定式的、折疊式的或可滑動式的，並按需要配備舒適的座位。

10. 關於餐廳的要求：

- (a) 餐廳的位置應與臥室隔開，並應盡可能靠近廚房；主管當局在與有關的船東和海員組織協商後可對低於 3,000 總噸的船舶免除此要求；以及
- (b) 餐廳應足夠大並且舒適，並在考慮到任一時間可能用餐的船員人數的基礎上，配備適當的傢俱和設備(包括提供茶點的常開設施)；在適當時應配備分開的或共用的餐廳設施。

11. 關於衛生設施的要求：

- (a) 船上的所有海員均應能夠使用滿足最低健康和衛生標準以及合理的舒適標準的衛生設施，為男海員和女海員應提供分開的衛生設施；
- (b) 在駕駛台和機器處所容易到達之處或靠近機艙控制中心處應設有衛生設施；主管當局在與有關的船東和海員組織協商後可對低於 3,000 總噸的船舶免除此要求；

- (c) 在所有船舶上，應在方便的位置為沒有個人設施的海員每 6 名或以下至少提供一個廁所、一個洗臉池和一個浴盆和(或)淋浴；
 - (d) 除了客船以外，船上每個臥室均應配備帶有流動冷熱淡水的洗臉池，除非該洗臉池位於所提供的個人浴室中；
 - (e) 對於航行時間通常在四小時以內的客船，主管當局可考慮作出特殊安排或減少所要求的衛生設施數目；以及
 - (f) 所有盥洗場所均應有流動的冷熱淡水。
12. 就醫務室的要求而言，航程時間超過 3 天、船上海員 15 人以上的船舶應設有獨立的醫務室，專供醫療使用。對從事沿岸航行的船舶，主管當局可放寬此項要求；在批准船上醫務室時，主管當局應確保該設施在各種氣候下都容易進出、為使用者提供舒服的居住條件並有助於其獲得迅速和適當的照料。
13. 應提供位置合適並有適當傢俱的洗衣設施。
14. 所有船舶應根據其大小和船上海員的人數，在露天甲板上安排一塊或數塊具有充足面積的場地，供不當班的海員休息之用。
15. 所有船舶應配備分開的或共用的船舶辦公室，供甲板部和輪機部使用；主管當局在與有關的船東和海員組織協商後可對低於 3,000 總噸的船舶免除此要求。
16. 經常停靠蚊蟲猖獗的港口的船舶應按主管當局的要求安裝適當的設施。
17. 為了所有海員的利益，在船上應提供適合於滿足必須在船上工作和生活的海員的特殊需求的適當海員娛樂設施、福利設施和服務，同時考慮到規則 4.3 和相關守則中關於保護健康和安全及防止事故的規定。