

海安会 MSC.1/Circ.1535/Rev.2 通函
(2022 年 5 月 9 日)

1966 年国际载重线公约 1988 年议定书的统一解释

1 海上安全委员会在其第 96 届会议(2016 年 5 月 11 日至 20 日)上, 为了便于全球性和一致性地实施 1988 年载重线议定书有关甲板室顶部开口和升降口开口门槛和舱口围板高度的要求, 批准了由船舶设计和构造分委会在其第 3 次会议上制定的 1966 年国际载重线公约 1988 年议定书的统一解释 (MSC.1/Circ.1535 通函)。

2 海上安全委员会在其第 101 届会议(2019 年 6 月 5 日至 14 日)上, 批准了船舶设计和构造分委会在其第 6 次会议上制定的 MSC.1/Circ.1535 通函的修正案, 其包括 1988 年议定书第 27(13)(e)条的统一解释文本(MSC.1/Circ.1535/Rev.1 通函)。

3 海上安全委员会在其第 105 届会议(2022 年 4 月 20 日至 29 日)上, 批准了船舶设计和构造分委会在其第 8 次会议上制定的 MSC.1/Circ.1535/Rev.1 通函的修正案, 其包括 1988 年议定书第 37(3)条的统一解释文本。经修正的统一解释文本载于附件。

4 提请各成员国政府应用所附的统一解释并使所有相关方注意该统一解释。

5 本通函替代 MSC.1/Circ.1535/Rev.1 通函。

附件
1966年国际载重线公约1988年议定书的统一解释

第13条 舱口、门口和通风筒的位置

就本规则而言，舱口、门口和通风筒的两种位置的定义如下：

位置1 — 在干舷甲板上和后升高甲板上，或者低于干舷甲板以上一个标准上层建筑高度的其他露天甲板*以及位于低于干舷甲板以上两个标准上层建筑高度的从首垂线起船长的四分之一以前的露天甲板上。

位置2 — 在位于从首垂线起船长的四分之一以后，在干舷甲板以上至少一个标准上层建筑高度且低于干舷甲板以上两个标准上层建筑高度的露天甲板*上。

在位于从首垂线起船长的四分之一以前，在干舷甲板以上至少两个标准上层建筑高度且低于干舷甲板以上三个标准上层建筑高度的露天甲板*上。

第20条 空气管

2 如果压载舱和其他液舱的空气管延伸至下列甲板之上：

- .1 干舷甲板，或
- .2 其他低于干舷甲板以上两个标准上层建筑高度的露天甲板*，

空气管的露出部分应结构坚固，并且自甲板至可能向下进水之处的高度应至少为：

- .1 干舷甲板上的760mm，或者其他低于干舷甲板以上一个标准上层建筑高度的露天甲板*上的760mm；及
- .2 其他低于干舷甲板以上两个标准上层建筑高度的露天甲板*上的450mm。

注：对于结构坚固，采用垫圈固定，且螺栓间距紧密以保持水密性的嵌入式螺栓连接盖，不必有最小门槛高度的要求。

第27条 船舶类型

第27(13)(e)条

3 无保护的开口包括为保持船舶有效营运，基于操作原因必须保持开启从而向机舱、应急发电机室或闭式滚装处所和车辆处所（如果稳性计算中计入浮力或保护通向下方的开口）提供空气的（符合1966年国际载重线公约第19(4)条）的通风筒。如一些闭式滚装处所和车辆处所的通风筒从技术角度不能处理为无保护的开口，主管机关可允许提供等效安全水平的替代布置。

第37条 对上层建筑和凸形甲板的干舷减除

第37(3)条

4 对勘划“B”型（包括减小干舷的“B”型）干舷的船舶，如果首楼的有效长度小于 $0.07L$ ，则该船不适用上层建筑的干舷减除。

例如，如果船舶无首楼或首楼的有效长度小于 $0.07L$ ，设有其他上层建筑，则该船不适用上层建筑的干舷减除。

如船舶具有全上层建筑（根据1988年议定书附则B第3(10)(h)条，自首垂线延伸到尾垂线的上层建筑），可按1988年议定书附则B第37(1)条进行上层建筑的干舷减除。

* 露天甲板包括上层建筑、甲板室、升降口和其他类似甲板结构的顶部甲板。