

法規名稱：船舶載重線勘劃規則

修正日期：民國 108 年 08 月 21 日

## 第一章 總則

### 第一節 通則

#### 第 1 條

本規則依船舶法第五十一條規定訂定之。

#### 第 2 條

中華民國船舶，除下列船舶外，應依本規則規定勘劃載重線：

- 一、軍事建制之艦艇。
- 二、小船。
- 三、自用遊艇及船長未滿二十四公尺之非自用遊艇。
- 四、從事潛水航行之船舶。
- 五、專供漁撈作業之漁船。
- 六、其他經航政機關核定無勘劃載重線必要之船舶。

#### 第 3 條

船舶載重線為船舶最高吃水線，船舶航行時，其載重不得超過該線。

#### 第 4 條

船舶載重線之勘劃與載重線證書之發給，航行國際航線之船舶，應依國際載重線公約、議定書及其修正案規定，並由主管機關委託之驗船機構（以下簡稱驗船機構）為之；航行國內航線之船舶，由航政機關為之。但載重線勘劃之技術事項，必要時得商請驗船機構予以協助。

#### 第 5 條

船舶載重線之勘劃，船舶所有人應檢同必要圖說及申請書，向前條規定之航政機關或驗船機構申請。

#### 第 6 條

航政機關或驗船機構於接受船舶所有人申請船舶載重線之勘劃後，應即指派檢驗人員上船檢查，經檢查合格計算乾舷後勘劃載重線，並發給載重線證書。

#### 第 7 條

- 1 本規則規定載重線之勘劃，未能適用於特種船舶時，航政機關或驗船機構得依其結構特性而認可其載重線位置。
- 2 前項驗船機構所作成之認可，應將理由連同該船圖說及乾舷計算書等，送航政機關核定。

## 第 8 條

(刪除)

## 第 9 條

第二章各條之規定適用於所有勘劃最小乾舷之船舶，如船舶之乾舷較最小乾舷為大，並經驗船機構對船舶安全情況認為滿意時，得准予放寬其規定。

## 第 10 條

業經勘劃載重線之船舶，於離港發航前，該船船長應將吃水情形，詳細記載於航海記事簿上。

## 第 11 條

經航政機關或驗船機構審查認可之各項有關船舶穩度、結構計算資料應留置船上，以供該船調整裝載及壓載時參考使用。

## 第 12 條

(刪除)

## 第 13 條

(刪除)

## 第 13-1 條

(刪除)

## 第 二 節 用詞釋義

## 第 14 條

本規則所稱航行國際間之船舶，指在本國港口與外國港口間或在兩外國港口間航行之船舶。

## 第 15 條

本規則所稱航行國內航線之船舶，指在本國外海、沿海及離島各港口間，或在本國江河與沿海口岸間，或在本國內陸水道中航行之船舶。

## 第 16 條

- 1 本規則所稱甲型船舶，指船舶之設計僅供載運散裝液體貨物，其通至貨艙之暴露甲板上僅開設有較小之進出開口，並係以鋼質或其他相當材料製作附有墊圈之水密艙口蓋蓋合者。
- 2 前項甲型船舶應具有下列基本特性：
  - 一、暴露甲板之高度完整性。
  - 二、在裝載後貨艙具較低之浸水率。
  - 三、船長滿一百五十公尺以上之甲型船舶，其設計於裝載至夏期載重線情形下尚有空艙艙位者，除其機器艙間應視為一浸水率設為百分之八十五之可浸水艙間外，當該等空艙之一以假設百

分之九十五浸水率受海水浸入後，應能使船體繼續漂浮於航政機關或驗船機構依下列規定而認可之平衡狀態下：

- (一) 浸水後之最後水線應在任何尚可繼續浸水開口下緣之下方。
- (二) 不平衡浸水所產生之傾側角未超過十五度。但甲板任何部分並未沒入水中，則該傾側角可至十七度。
- (三) 浸水狀態下之定傾高為正值。

#### **第 17 條**

本規則所稱之乙型船舶，指不屬於前條規定之任何船舶。

#### **第 18 條**

本規則所稱平甲板船，指乾舷甲板上無船艙之船舶。

#### **第 19 條**

- 1 本規則所稱船艙，指乾舷甲板上之有頂建築物，其寬度伸至船之兩舷者；或其兩側外板至舷邊之距離少於模寬（B）百分之四者。
- 2 船舶之高艙甲板亦以船艙論。

#### **第 20 條**

- 1 本規則所稱封閉船艙，指設有左列各項裝置之船艙
  - 一、具有足夠強度之封密艙壁。
  - 二、前款規定之封密艙壁若設有出入口時，其門扉應符合第七十四條之規定。
  - 三、船艙兩舷及兩端艙壁上之其他任何開口應裝設有效之氣候密關閉裝置。
- 2 依前項之規定，喬艙或艙艙之內部如未設有為船員通往該等船艙內部之機器艙及其他工作艙間之通路，當該等船艙艙壁之出入口關閉後船上工作人員無法往返者，不得視為封密船艙。

#### **第 21 條**

本規則所稱船艙高度，謂船艙甲板樑上緣至乾舷甲板樑上緣於舷邊處之最小垂直高度。

#### **第 22 條**

本規則所稱之氣候密，指船舶於任何海象情況下，不滲水入船內者。

#### **第 23 條**

本規則所稱載重線，為船舶最高平均吃水線。亦即依據本規則各種情況及季節情形所核定在船艙部乾舷之最低值。

#### **第 24 條**

- 1 本規則所稱乾舷，指於船艙甲板線上緣向下量至相關載重線上緣之垂直距離。
- 2 前項乾舷之單位以公釐計。核定夏期乾舷及各載重線間之距離時，公釐數以下之數字以四捨五入

方式處理之。

## 第 25 條

- 1 本規則所稱乾舷甲板，指船舶最上層全通之露天甲板，其露天部分之所有開口，均設有永久關閉設施，其下方兩舷各開口亦均設有永久水密關閉設施者；若船舶之乾舷甲板並非連續，其自露天甲板較低部位所引與較高部位甲板平行之一假設線，得視為乾舷甲板；如較低之甲板為階式者，其自甲板之最低線所引與較高部位甲板之平行線，得視為乾舷甲板。
- 2 依前項之規定，當一較低層之甲板經認定為乾舷甲板時，超出該乾舷甲板以上之船體，得以船艙論。

## 第 26 條

- 1 本規則及乾舷表內所稱船長，指於距龍骨上緣為最小模深百分之八十五處量得水線長度之百分之九十六；或為該水線自船艙柱前端至舵軸中心線之長度，兩者相較，以長者為準，當艙柱在該水線以上之外形為向內凹時，該水線長度及艙柱之前端，均應自該水線以上之艙柱外形最後端點向該水線垂直投影位置量起。
- 2 前項船長以英文字母 L 表示之，其單位為公尺。
- 3 船舶於設計時龍骨若係傾斜者，則用以測量船長之水線須與設計水線平行。

## 第 27 條

- 1 本規則所稱垂標，指船長 L 船艙艙兩端處與水線垂直之線。
- 2 船艙垂標應通過測量船長之水線與船艙柱前端相交之點。

## 第 28 條

本規則所稱船舫部，指依第二十六條規定船長 L 之中點。

## 第 29 條

- 1 本規則所稱船寬，除另有明文規定外，係指船舶舫部之最大寬度。如為金屬船殼，應為兩舷肋骨模線間之寬度；如為其他船殼，則為兩舷船殼外面間之寬度。
- 2 前項船寬以英文字母 B 表示之，其單位為公尺。

## 第 30 條

- 1 本規則所稱模深，指自龍骨上緣至船邊乾舷甲板樑上緣之垂直距離。其單位為公尺。木船或鋼木合構船，模深應自龍骨嵌槽之下緣量起；船舫切面底部形狀為向內凹者，或有特厚之龍骨翼板者，模深應自船底之平整部分向內延長與龍骨之邊相交之點量起。
- 2 具有弧形舷緣之船舶，其模深係量至甲板模線與船側模線延長線相交之點，此等延長線使該船具有方角舷緣之形狀。
- 3 若乾舷甲板為階式者，其高出部分之甲板延伸至超高模深測量點時，模深之測量應量至較低部分之甲板與較高部分之甲板平行之延長線上。

### 第 31 條

本規則用以計算乾舷所稱之乾舷船深，以D表示之，其單位為公尺，為船艙部模深與乾舷甲板緣板厚度之和。若乾舷甲板敞露部分覆有包板時，應再加以依左列公式計算所得之值。

$$T(L - S) / L$$

T 為甲板開口以外敞露甲板包板之平均厚度。

S 為第一百二十四條所規定各船艙之總長。

### 第 32 條

船舶具有半徑大於船寬百分之四之弧形舷緣者，或其頂側為不常見之形狀者，其乾舷船深D得以下述假想船舶之乾舷船深測計之。此假想船舶為船艙剖面具有垂直頂側，並有與實際船舶相同之樑拱高度及相同之頂部截面面積。

### 第 33 條

本規則所稱船體肥瘠係數，以C<sub>b</sub>表示之，其數值依左列公式求之：

$$C_b = V / L B d_1$$

L 為第二十六條所規定之船長，其單位以公尺計。

B 為第二十九條所規定之船寬，其單位以公尺計。

d<sub>1</sub> 為第三十條最小模深之百分之八十五，其單位以公尺計。

V 為該船模吃水為d<sub>1</sub>時之模排水量體積，其單位以立方公尺計。如船殼板為金屬質者，其艙部膨出部分不計。如船殼板為非金屬質者，應包括船殼板之體積。

## 第 三 節 檢 查

### 第 34 條

航政機關或驗船機構對申請勘劃船舶載重線之船舶，應徹底檢查其結構、設備、佈置、材料及船材尺寸等，以確保均能符合本規則規定。

### 第 35 條

船舶載重線經勘劃後，船舶所有人應於載重線證書有效期間屆滿前重行申請特別檢查，以確保船舶之結構、設備、佈置、材料及船材尺寸均符合本規則規定。

### 第 36 條

船舶載重線定期檢查應按該船載重線證書所載勘劃或特別檢查日期每屆滿一年之後前後三個月內施行，檢查時應注意下列各款：

一、刻劃於船上之載重線標記，是否與證書上所載相符。

二、船身及船艙，有無變更或影響乾舷之計算。

三、各開口處之防護裝置、欄杆、排水口以及船員室出入口之設施。

四、依第十一條規定經航政機關或驗船機構審查認可之各項有關船舶穩度、結構計算資料。

### 第 37 條

本規則所規定船舶各種裝置、用具或型式、特殊佈置，因船舶構造、設計特殊未盡能適用時，得採用經航政機關或驗船機構認可具有同等效力之代替品或其他佈置替代。

### 第 38 條

本規則所規定船舶之結構、設備、佈置、材料或船材尺寸於接受檢查後，除經航政機關或驗船機構認可者外，不得有所變更。

## 第 四 節 勘 劃

### 第 39 條

船舶載重線之勘劃，依左列情況定之：

- 一、船舶貨載及壓載等之情況應使該船具有足夠之穩度，並應避免該船結構產生超額之應力。
- 二、船舶穩度或艙區劃分之要求應能符合有關之規定。

### 第 40 條

按本規則所勘劃乾舷之相當吃水下，該船船體結構之強度應經航政機關或驗船機構之認可。

### 第 41 條

- 1 經航政機關或驗船機構檢查合格之船舶，應於船舶艏部左右兩舷之外板上，將甲板線、載重線圈或載重方框，及各項載重線劃明。
- 2 前項載重方框及載重線圈，依附圖一至附圖三規定。

### 第 42 條

- 1 甲板線係標於船舶艏部兩舷外板上之水平橫線長三〇〇公釐、寬二五公釐，該線之上緣應位於乾舷甲板之上表面向外延伸與船殼板表面外緣相交之點；艏部甲板覆有部分木甲板時，則該甲板之上緣應位於木甲板之上表面向外延長與船殼板外表面相交之點。甲板線亦可以船上其他固定點為基準標劃之，惟其乾舷數值應比照調整。
- 2 前項基點之位置及乾舷甲板之認定，應於載重線書內註明之。（詳圖一）

### 第 43 條

航行國際間船舶之載重線圈，係一外徑三〇〇公釐、寬度二五公釐之圓圈，與一長四五〇公釐、寬二五公釐之水平橫線組合而成，該橫線上緣中點與圓圈之中心相合，圓圈中心位於艏部甲板線之垂直下方，自此橫線上緣至甲板線上緣之垂直距離即為所勘劃之夏期乾舷值。（詳圖二）

### 第 44 條



航行國內航線船舶之載重方框，係一正方形，位於船艏部甲板線之垂直下方，其外對角線之長為三百毫米、寬為二十五毫米，與一長四百五十毫米、寬二十五毫米之水平橫線組合而成，該方框之兩對角線一為垂直，一為水平，該水平橫線上緣之中點與載重線方框對角線之交點相合。自此橫線上緣至甲板線上緣之垂直距離即為所勘劃之夏期乾舷值。(附圖三)

#### 第 45 條

航行國際間船舶，按本規則所勘劃之各項載重線，均以水平橫線標示之，該等橫線長二三〇公釐、寬二五公釐，劃於載重線圈中心向艏五四〇公釐處，寬為二五公釐之一垂直線前，並與該垂直線成直角。但淡水載重線應劃於該垂直線之後，各載重線之名稱及符號規定如左：(詳圖二)

一、夏期載重線，為上緣經過載重線圈中心之一橫線，以 S 標示之。

二、冬期載重線之上緣，以 W 標示之。

三、冬期北大西洋載重線之上緣，以 W N A 標示之。

四、熱帶載重線之上緣，以 T 標示之。

五、夏期淡水載重線之上緣，以 F 標示之；夏期淡水載重線與夏期載重線之差數亦即其他各載重線於淡水水域內之允許增加吃水值。

六、熱帶淡水載重線之上緣，以 T F 標示之。

#### 第 46 條

- 1 航行國內航線船舶載重線之勘劃，均以水平橫線標示之，該等橫線長二百三十毫米、寬二十五毫米，劃於載重方框中心向艏五百四十毫米處，寬為二十五毫米之垂直線前，並與該垂直線成直角。但淡水載重線應劃於該垂直線之後。

- 2 各載重線之名稱及符號規定如下：(詳附圖三)

一、夏期載重線，為上緣經過載重方框中心之一橫線，以「夏」標示。

二、熱帶載重線之上緣，以「熱」標示。

三、淡水載重線之上緣，以「淡」標示。

#### 第 47 條

船舶依本規則勘劃木材載重線時，除一般載重線外，應另增劃木材載重線，亦以水平橫線標示，該等橫線長為二百三十毫米、寬二十五毫米，劃於載重線圈或載重方框中心向船艏五百四十毫米處寬為二十五毫米之一垂直線後。但淡水載重線應劃於該垂直線前，並與該垂直線成直角，各載重線之名稱及符號規定如下：(附圖四)

一、夏期木材載重線之上緣，航行國際間者，以 LS 標示；航行國內航線者，以「夏木」標示。

二、冬期木材載重線之上緣，以 LW 標示。

三、冬期北大西洋木材載重線之上緣，以 LWNA 標示。

四、熱帶木材載重線之上緣，航行國際間者，以 LT 標示；航行國內航線者，以「熱木」標示。

五、夏期淡水木材載重線之上緣，航行國際間者，以 LF 標示；航行國內航線者，以「淡木」標示。

六、熱帶淡水木材載重線之上緣，以 LTF 標示。

#### **第 48 條**

客船除依本規則之規定勘劃載重線外，並應依第五章之規定增劃艙區載重線。

#### **第 49 條**

船舶如其性能、營運或航行之限制，不需用某項季節載重線者，得免予勘劃。

#### **第 50 條**

當船舶勘劃之乾舷較最小乾舷為大，而致載重線位於或低於依本規則勘定之最小乾舷之最低季節載重線時，僅將夏期及淡水載重線標示即可。

#### **第 51 條**

帆船之載重線僅需標明淡水載重線及冬期北大西洋載重線兩種。

#### **第 52 條**

冬期北大西洋載重線與冬期載重線相重疊時，該載重線得僅以 W 符號標示之。

#### **第 53 條**

航行國際間之船舶，應以代表驗船機構之 C R 兩個英文字母按一一五公釐乘七五公釐之大小劃明於該船載重線圈兩邊之水平線上。(詳圖二)

#### **第 54 條**

船舶載重線之各種標誌，包括所有線圈、方框、橫線、文字或字母等，應用白色或黃色油漆劃明於深色之底基上，或用黑色劃明於淺色之底基上。如為鋼船，其標誌應妥慎鐫刻於船舷殼板上；如為木船，應刻入船殼外板至少三公釐之深度。

#### **第 55 條**

船舶載重線之各種標誌經刻妥後，應由檢驗人員上船依照證書上所規定之尺寸核對無訛，並認為已合於前條之規定後，始得發給載重線證書。

#### **第 56 條**

(刪除)

#### **第 57 條**

航行國際航線船舶經驗船機構檢查合格者，由該機構依本規則所規定之證書格式，發給國際載重線證書(如附件一)。

#### **第 58 條**

航行國內航線船舶經航政機關檢查合格者，由該機關依本規則所規定之證書格式，發給中華民國船舶載重線證書(如附件二)。



### 第 59 條

船舶因船齡、現狀、特性、構造、佈置或型式等僅限於某區域或某一航線航行時，航政機關或驗船機構應將其限制條件，於載重線證書上詳加註明。

### 第 60 條

第四十九條規定免予勘劃之某項季節載重線，應在載重線證書上，將該載重線標誌，予以劃除。

### 第 61 條

- 1 船舶載重線證書有效期間不得超過五年；船舶所有人因船舶之現狀，認為在經濟上或技術上，難以將該船檢修而維持使用至五年時，得申請五年以下一年以上之載重線證書。
- 2 船舶所有人於載重線證書有效期間屆滿前應申請特別檢查，換發新證。

### 第 62 條

航行國際間之船舶經依本規則規定勘劃載重線者，因急待發航，載重線證書不及請領到船時，船舶所有人得申請短期載重線證書，其有效期間以不超過五個月為限。

### 第 63 條

- 1 由驗船機構簽發載重線證書者，應蓋用該機構之印信，並經其主管人員及總驗船師等之簽署。但短期載重線證書，得由擔任檢查該船之驗船師簽發。
- 2 前項證書之正本，應留存於船上，副本二份分送航政機關及船舶所有人備查。

### 第 64 條

- 1 檢驗人員在載重線證書有效期間內，每年定期檢查以後，認為該船載重線證書仍可繼續有效時，應在證書上予以簽署，並加註檢查日期及地點。
- 2 前項檢查完成後，檢驗人員應即將檢查報告，分送該船所有人及航政機關備查。

### 第 65 條

檢查人員於船舶完成特別檢查合格後，經確認該船之結構、設備、佈置、材料或船材尺寸，未曾變動並不致影響其原乾舷者，得在該船原證書有效期間屆滿前，新證未能即時換發到船時，將原證書予以簽證延長。但延長之有效期間不得超過五個月。

### 第 66 條

船舶有下列情事之一者，航政機關得要求船舶所有人限期改善，屆期未改善或情節重大者，得廢止其載重線證書：

- 一、船身或船艙結構有所變動，影響載重線計算。
- 二、各開口處之防護裝置、欄杆、排水口以及船員室出入口之設施等，未予適當保養以保持其有效之情況。
- 三、未依第三十六條規定施行檢查，或已檢查不合格。
- 四、結構強度已低至不安全之程度。

五、船身受損有礙安全。

### 第 67 條

航行兩國或兩國以上鄰近港口間之船舶，各該港口所屬之政府均認為此等港口間之航程係屬遮蔽水域性質或屬於其他情況，使從事於該航程之船舶依照本規則規定勘劃載重線為不合情理或不切實際者，船舶所有人得就此航程為條件，申請驗船機構報經航政機關准免適用本規則部分規定。

### 第 68 條

航行國內航線之船舶，其航程係屬遮蔽水域性質或屬其他情況，使從事於該航程之船舶，依照本規則規定勘劃載重線為不合情理或不切實際者，船舶所有人得就此航程為條件，申請航政機關准免適用本規則部分規定，並應於載重線證書上註明。

### 第 69 條

- 1 具有特殊設計或新型特徵之船舶，依本規則規定將嚴重妨礙此項設計或特徵之研究與發展時，得由船舶所有人申請航政機關就其整體性之安全組成專案小組審議。
- 2 航行國內航線者，航政機關得依前項審議結果准予按所申請之豁免事項豁免，並於載重線證書上註明。
- 3 航行國際間並取得駛往港口所屬政府之同意接受者，其驗船機構得依第一項審議結果報經航政機關准予按所申請之豁免事項，發給國際載重線豁免證書（如附件三）。

### 第 70 條

航行國內航線之船舶，需在特殊情況下從事一次國際航程者，船舶所有人應向驗船機構申請，經認為該船從事該項航程安全無礙者，得報請航政機關准予發給一航次之國際載重線豁免證書。

### 第 71 條

因情況特殊，航行內水船舶需從事一次沿海或外海航程，或航行沿海船舶需從事一次外海航程者，船舶所有人應向航政機關申請，經認為該船從事該項航程安全無礙者，得由航政機關准予航行一航次，並於載重線證書上註明。

### 第 72 條

依第六十九條規定所發給國際載重線豁免證書，其證書之換發或廢止，由驗船機構報請航政機關為之。

## 第 二 章 航行國際間船舶勘劃載重線之條件

### 第 一 節 艙端艙壁及門扉

### 第 73 條

封閉船艙暴露艙壁之結構，應具有驗船機構核可之足夠程度。

## 第 74 條

- 1 封閉船艙兩端艙壁上之所有開口，應設有鋼質或其他相當材料製作之氣候密門扉；本項門扉應永久固著於艙壁上，並應加框及防撓裝置，使其全部構造能與未經開口之艙壁強度相等，且關閉時具有同等氣候密性。
- 2 門扉之氣候密關閉裝置，應包括墊片及扣門或其他同等功效之裝置，此等裝置應永久固著於艙壁或門扉上，且應使門扉能自內外啟閉。
- 3 封閉船艙兩端艙壁上開口處之門檻，除另有規定者外，其距甲板之高度至少應為三八〇公釐。

## 第 二 節 艙口、門口、機器間開口及其他開口

## 第 75 條

- 1 艙口、門口、機器間開口及通風位置等，應區分為左列兩種位置  
一、第一位置、位於乾舷甲板及高艙甲板暴露部分上者；及自 垂標起至船長四分之一處之船〇甲板暴露部分上者。  
二、第二位置、位於距艙垂標四分之一船長以後之船艙甲板暴露部分上者。
- 2 位於第一及第二位置上之貨艙艙口及其他艙口，其構造及保持氣候密性之裝置，至少應與第七十六條至第八十五條所規定者具有同等之效能。
- 3 位於船艙甲板以上各甲板之暴露艙口，其緣圍及艙口蓋應符合驗船機構之規定。

## 第 76 條

艙口設有活動艙口蓋並以帆布及壓條保持氣候密者，其艙口緣圍之構造應堅實，其自甲板量起之最小高度規定如左：

- 一、位於第一位置者：六〇〇公釐。
- 二、位於第二位置者：四五〇公釐。

## 第 77 條

- 1 依前條規定之艙口，其艙口蓋應符合左列之規定：  
一、艙口蓋板每端承受面之寬度至少應為六五公釐。  
二、木質艙蓋板如長度未超過一·五公尺時，其加工後之厚度至少應為六〇公釐。  
三、軟鋼製之艙蓋板，其於計算強度時所用之假設荷重，不得小於左列數值：  
（一）位於第一位置：船長在一〇〇公尺及以上者，每平方公尺一·七五公噸；船長為二十四公尺者，得減為每平方公尺一公噸，船長在兩者之間者，依比例求之。  
（二）位於第二位置：船長在一〇〇公尺及以上者，每平方公尺一·三〇公噸；船長為二十四公尺者，得減為每平方公尺〇·七五公噸，船長在兩者之間者，依比例求之。
- 2 依前項計算所得最大應力乘以四·二五，不得超過所用材料之最小極限強度；其於假設荷重情況下之撓度，應不超過所跨幅度之〇·〇〇二八倍。

## 第 78 條

- 1 依第七十六條規定之艙口，其支持艙蓋用之活動艙口樑如係以軟鋼製者，於計算其強度時，所用之假設荷重，不得小於左列數值：
  - 一、位於第一位置艙蓋上：每平方公尺一·七五公噸。
  - 二、位於第二位置艙蓋上：每平方公尺一·三〇公噸。
- 2 依前項計算所得之最大應力乘以五，不得大於所用材料之最小極限強度；其最大撓度，在假設荷重下，應不超過該樑所跨幅度之〇·〇〇二二倍，船長不滿一〇〇公尺者，其假設荷重得適用前條之規定。

### 第 79 條

- 1 以軟鋼製之箱形艙口蓋代替活動艙口樑時，其計算強度用之假設荷重及最大撓度仍依前條之規定，箱形艙口蓋頂板之厚，應不小於其防撓材間距之百分之一或六公釐，兩者中之較大者。
- 2 軟鋼以外材料所製之艙蓋，其強度及防撓性應相當於軟鋼製者，並須經驗船機構之認可。

### 第 80 條

活動艙口樑之樑承座或座承須結構堅固，並應配有設施以有效固定艙口樑；若採用滾動式艙口樑時，當艙蓋關閉後，上述裝置應能確保艙口樑固定於適當位置。

### 第 81 條

艙蓋壓條扣之製造應堅固，其寬度至少應為六五公釐，其裝置應於艙口楔斜度配合，扣與扣之中心間距不得超過六〇〇公釐，位於艙口末端者，與艙口轉角處之距離不得大於一五〇公釐。

### 第 82 條

艙蓋布壓條及艙口楔應具實效，並保持良好狀態。艙口楔應選用堅硬木材或其他相當之材料製成，其斜度不得大於一比六，其趾端厚度不得小於一三公釐。

### 第 83 條

位於第一位置或第二位置之每一艙口，至少應備有情況良好布質堅固防水極佳之艙蓋布兩層，其標準重量及品質應符合驗船機構之規定。

### 第 84 條

位於第一及第二位置上之所有艙口，應備有鋼質艙蓋壓條或其他相當之裝置，當艙蓋壓條將帆布壓牢後，每一艙蓋板均應有效個別予以固定。艙口蓋板長度如超過一·五公尺時，至少並應以壓條兩條固定之。

### 第 85 條

位於第一位置或第二位置上之艙口，如設有鋼質或其他相當材料製作並附有墊圈及扣門裝置之氣候密艙口蓋者，其艙口緣圍之高度，復經驗船機構認為於任何海象情況下不致危害該船安全時，得按第七十六條所規定之高度准予減低，或完全免除。如設有緣圍，其結構應具實效。

### 第 86 條

- 1 軟鋼製附有墊圈及扣門裝置之氣候密艙口蓋，其強度計算標準與最大撓度，得適用第七十七條之規定。艙蓋頂板之厚度不得小於其防撓材間距之百分之一或六公釐，兩者中之較大者。
- 2 前項氣候密艙口蓋如以軟鋼以外材料所製成，其強度與防撓性應相當於軟鋼者，並須經驗船機構認可。

### 第 87 條

凡用以確保船舶氣候密性之裝置，均應經驗船機構認可，該等裝置之性能試驗，應於船舶初次檢驗時實施之。此後，並可於特驗、歲驗或不定期要求實施之。

### 第 88 條

位於第一或第二位置之機器間開口，應具適當之結構，並應以堅固之鋼質圍壁作有效之封閉，如鋼質圍壁之外面無其他建築物圍護時，應特別注意其強度。鋼質圍壁上之出入口，應依第七十四條之規定裝置鋼質或其他相當材料之門扉；但其門檻高度，在第一位置者至少應為六〇〇公釐，在第二位置者至少應為三八〇公釐。圍壁上之其他開口亦應設有類似之開口蓋，永久固著於適當位置。

### 第 89 條

鍋爐艙風口緣圍、煙囪或機艙通風筒緣圍位於乾舷甲板或艙甲板暴露部位上者，應在甲板上具有合理而實用之高度，鍋爐艙風口緣圍之開口處並應裝置鋼質或其他相當材料之堅實氣候密蓋，永久固著於適當位置。

### 第 90 條

人孔及平艙口等開口位於第一或第二位置上，或在非封密之船艙內者，應以堅實之水密蓋蓋合之，除以密佈之螺栓固定者外，該蓋應為永久固著者。

### 第 91 條

- 1 乾舷甲板上除艙口、機器間開口、人孔及平艙口等以外之開口，應以封閉船艙或具有相當強度與氣候密性之甲板室或升降口道保護之。
- 2 前項開口如位於暴露船艙甲板上或乾舷甲板之甲板室上，並可由此通往乾舷甲板以下艙間或通往封閉船艙內者，均應以有效之甲板室或升降口道保護之，又此等甲板室或升降口道之門扉均應符合第七十四條之規定，其門檻高度應符合第八十八條之規定。

## 第 三 節 通風筒及通氣管

### 第 92 條

- 1 通風筒位於第一及第二位置上，供乾舷甲板或封閉船艙甲板以下艙間通風者，應裝以鋼質或其他相當材料所製之緣圍，其構造應堅固，並應與甲板有效接合之。
- 2 通風筒緣圍高出甲板九〇〇公釐者，應特別支撐之。



- 3 通風筒緣圍位於第一位置上者，應高出甲板至少為九〇〇公釐；位於第二位置上者，應高出甲板至少為七六〇公釐。但在暴露部位，如經驗船人員認為必要時，尚應增加至認可之高度。
- 4 通風筒貫穿非封密船艙者，仍應於乾舷甲板上設有結構堅固之鋼質或其他相當材料所製之緣圍。

### 第 93 條

- 1 通風筒之開口應裝以有效之氣候密關閉裝置，船長不滿一〇〇公尺之船舶，其關閉裝置應為永久固著者；其他船舶如無此永久固著關閉裝置者，其關閉裝置亦應儲放於所屬通風筒附近，以便隨時取用。
- 2 在第一位置上之通風筒，其緣圍高出甲板達四·五公尺以上，或在第二位置上之通風筒，其緣圍高出甲板達二·三公尺以上者，得免依前項規定裝設氣候密關閉裝置。

### 第 94 條

- 1 壓載及其他艙櫃之通氣管，通至乾舷甲板或船艙甲板以上時，其外露部分之構造應堅強，自管口水可浸入艙櫃之點起至甲板之高度，在乾舷甲板上者，至少應為七六〇公釐；在船艙甲板上者，至少應為四五〇公釐。各管口應裝以永久固著之有效關閉裝置。
- 2 前項通氣管高度，如有礙船舶之操作時，得經驗船機構依其關閉裝置及其他情況而認可後，准予減低其高度。

## 第 四 節 船側開口及欄杆等

### 第 95 條

- 1 乾舷甲板以下船舷兩側之貨門或其他類似之開口，均應裝設水密門或蓋，其設計應能確保水密，其構造應堅固，且與其四週殼板應具有同等之強度。此類開口之數量應配合設計與操作情形，減至最少。
- 2 前項開口之下緣，除經驗船機構之認可，不得低於最高載重線相切而平行於舷邊乾舷甲板線之一假想線。

### 第 96 條

- 1 自乾舷甲板以下艙間或自乾舷甲板上設有符合第七十四條規定門扉之船艙內與甲板室內導出而貫穿船殼之排水口，應依下列規定裝置人員易於接近操作之有效設施，以防海水內流：
  - 一、在正常情況下，每一排出口應裝置自動止回閥一個，且此閥應能在乾舷甲板以上部位關閉者。
  - 二、自排出管之舷內端至夏期載重線之垂直距離大於船長百分之一時，該排出管得裝置無關閉設施之自動止回閥二具。但靠裡端之閥應裝於航行時能隨時易於接近檢查之處。
  - 三、前款之垂直距離大於船長百分之二，並經驗船機構認可時，該排出管得僅裝一具無關閉設施之自動止回閥。但操作此閥之設施應裝於人員易於接近之地點，並應裝有標示該閥啟閉之指示裝置。
- 2 當船舶向任一舷傾側五度，而其乾舷甲板不致沒入水中時，得由可供載貨之圍蔽船艙裝設貫穿船



殼之排水口；否則其排洩水應依航政機關或驗船機構認可之方法導入船內。

### 第 97 條

機器艙內由人員直接操作者，其各主輔機於運轉時所需之各海水進水及排水閥得為就地操作者。但操作裝置之位置應能隨時迅速接近，並應附有該閥啟閉之指示裝置。

### 第 98 條

裝於任何高度之排水孔與排出管，其貫穿船殼板之出口位置，如在乾舷甲板垂直下方與乾舷甲板之距離超過四五〇公釐；或在夏期載重線垂直上方與夏期載重線之距離未超過六〇〇公釐者，應於船殼外板處裝設止回閥一具。但除第九十六條第一項之規定外，如管路已具有足夠厚度時，得免裝此項止回閥。

### 第 99 條

排水管如有未依第七十四條規定設置門扉之船艙或甲板室內導出者，應直接引至舷外。

### 第 100 條

依第九十六條至第九十八條規定裝設之閥與船殼板裝具，應以鋼、青銅或其他經驗船機構認可之延性材料製造；普通鑄鐵或類似材料不准使用，有關之管路亦應以鋼或其他經驗船機構認可之相當材料製造。

### 第 101 條

- 1 舷窗供乾舷甲板下艙間或供封閉船艙內艙間之用者，均應裝置能有效關閉確保水密之鉸鏈式內窗蓋。舷窗之裝置應使孔之下緣不低於與舷邊乾舷甲板平行之一線，該平行線之最低點應在夏期載重線或夏期木材載重線以上船寬百分之二·五或五〇〇公釐，兩者中之較大處。
- 2 舷窗之窗框、窗蓋及玻璃等屬件，其結構應堅實並須經驗船機構之認可。

### 第 102 條

- 1 舷牆在乾舷甲板或船艙甲板上之暴露部分形成井圍時，應具有充分設施以迅速排洩甲板上之積水，除第一百零三條規定外，如乾舷甲板上井圍內之舷弧為標準弧或大於標準舷弧，則每一井圍每一舷邊之洩水口之最小面積 A 應依下列公式計算之；至於船艙甲板上每一井圍之洩水口，其最小面積應為依下列公式計算所得之一半：

一、井圍內舷牆長度等於或小於二十公尺時：

$$A=0.7+0.0035 \times l$$

二、井圍內舷牆長度大於二十公尺時：

$$A=0.07 \times l$$

l：為舷牆長度，其單位為公尺；且不論在任何情況下，l 之值如大於零點七 L 時，仍以零點七 L 計算之。

A：為洩水口之最小面積，其單位為平方公尺。

2 前項面積尚應依下列規定分別增減之：

- 一、如舷牆平均高度大於一點二公尺時，應依其高度，每增加零點一公尺，每公尺長之井圍應再增加洩水口面積零點零零四平方公尺。
- 二、如舷牆平均高度小於零點九公尺時，應依其高度，每減少零點一公尺，每公尺長之井圍應減少洩水口面積零點零零四平方公尺。
- 三、無舷弧之船舶，上述計算之面積應增加百分之五十；若其舷弧高較標準為小時，洩水口面積增加之百分數應依比例計算之。

### 第 103 條

船舶如未依第一百二十六條第三款規定設置箱艙，或其分立船艙間貨艙口兩側有連續或視同連續之艙口緣圍使之相聯者，其洩水口之最小面積應依下列規定計算：

- 一、艙口或箱艙寬與船寬之比為零點四以下者，其洩水口面積與舷牆總面積之比為零點二。
- 二、艙口或箱艙寬與船寬之比為零點七五以上者，其洩水口面積與舷牆總面積之比為零點一。
- 三、艙口或箱艙寬與船寬之比介於零點七五至零點四之間者，其洩水口面積與舷牆總面積之比值依前二款以線性內插法計算。

### 第 104 條

船艙之一端或兩端敞開者，應設有經驗船機構認可之充分設施，以排洩船艙內之積水。

### 第 105 條

- 1 洩水口下緣應盡量接近甲板，且所需洩水口面積之三分之二，應位於接近舷弧曲線最低處，井圍長度二分之一範圍內。
- 2 舷牆上之各洩水口應護以欄杆或鐵條，其間距約為二三〇公釐。洩水口上裝有擋板，則應留有足夠間隙，以防堵塞，鉸鏈上之插梢或梢承應以防鏽材料為之，若擋板裝設有固定裝置時，該項裝置應為經驗船機構核定之型式。

### 第 106 條

- 1 乾舷甲板上及船艙甲板上之暴露部分，均應裝置有效之欄杆或舷牆，該舷牆或欄杆至少應較甲板高出一公尺。但此項最小高度如妨礙船舶之正常操作，經驗船機構認為已具有足夠之安全防護時，得酌予核減其高度。
- 2 前項欄杆，其最低橫杆距甲板之高度不得大於二三〇公釐，其他橫杆與橫杆之間距不得大於三八〇公釐。
- 3 具有弧形舷緣之船舶，其欄杆應設於甲板上平整處。

### 第 107 條

- 1 甲板室供船員住艙之用者，其結構強度應經驗船機構認可。船員住室、機器艙間及所有其他工作

部位之出入處，應設有通道、欄杆、扶繩等，保障船員出入工作安全之適當設施。

- 2 運載甲板貨物之船舶，其甲板貨物之儲放，應使船員往返住艙、機器艙間及工作部位之任何開口，均能關閉自如，以保持交通及防水密。如甲板上下兩方均未設有便利之通道時，其甲板貨物上應設置欄杆或扶繩等，有效保護船員安全之設施。

## **第 五 節 甲型船舶乾舷勘劃之特別條件**

### **第 108 條**

符合第十六條規定之甲型船舶，其機艙圍壁除其上未設有可自乾舷甲板直接進入機器艙間之開口者外，應以高度不低於標準高度之封閉艙壁或船艙、或具有同等高度並有相當強度之甲板室蔽護之。乾舷甲板上機艙圍壁之開口處得設有符合第七十四條規定之門扉。但經此門通往之艙間或通道應具有與該圍壁同等之結構強度，其與機艙梯道之間應加設鋼質或其他相當材料製造之氣候密門，使兩者能予隔離。

### **第 109 條**

- 1 甲型船舶如設有船艙部船橋或甲板室時，其艙壁與艙部船橋或甲板室間，應裝置有縱向與船艙甲板相平之永久性結構堅實之天橋，或裝設有甲板下通道等其他具有相當功效之通道。
- 2 無艙部船橋之甲型船舶，船員往返所有工作艙間之通道，應設有經驗船機機構核定之適當安全保護設施。
- 3 各獨立船員住艙之間，或船員住艙與機器艙之間，應於天橋之同一高度處，裝設經認可之安全通道。

### **第 110 條**

暴露艙口位於甲型船舶之乾舷甲板、艙艙甲板或膨脹箱艙甲板上者，均應裝有鋼質或其他相當材料製成之有效水密艙口蓋。

### **第 111 條**

- 1 甲型船舶具有舷牆者，應裝設有長度至少為露天甲板暴露部分長度一半之欄杆或其他有效之洩水之裝置。舷側厚板之上緣，應儘可能予以降低。
- 2 如船艙間連有箱艙，其乾舷甲板暴露部分之全長，均應裝以欄杆。

## **第 三 章 航行國際間船舶之乾舷**

### **第 一 節 基本乾舷**

### **第 112 條**

第十六條所稱之甲型船舶，其基本最小夏期乾舷應依附表一之規定勘劃之。

### **第 113 條**

第十七條所稱之乙型船舶，其第一位置上之艙口，裝有鋼質箱形艙口蓋，或鋼質附有墊圈及扣門

裝置之氣候密艙口蓋者，除第一百十四條至第一百十六條另有規定外，其基本最小夏期乾舷應依附表二之規定勘劃之。

### 第 114 條

- 1 船長超過一〇〇公尺之乙型船舶，符合左列各項規定，並經驗船機構認可時，其乾舷值得予豁免。但其豁免值不得大於附表一及附表二相當船長基本乾舷值差額之百分之六十。
  - 一、有足夠之船員安全保護設施。
  - 二、有足夠之洩水裝置。
  - 三、位於第一及第二位置上之各開口蓋，均能符合第八十五條及第八十六條之規定，具有堅實之構造，其關閉裝置已特別注意保養維護。
  - 四、於夏期載重線裝載之情況下，除機器艙外，當任何一艙受損，以百分九十五假設浸水後，船體仍能在滿意之平衡狀態下繼續漂浮。
  - 五、船長超過一五〇公尺者，其機器間亦應視為可浸水艙間，其浸水率假設為百分之八十五。
- 2 船體依前項第四款、第五款規定浸水後，應能繼續漂浮於左列各款規定之平衡狀態下：
  - 一、浸水後之最後水線，應在任何尚繼續浸水開口下緣之下方。
  - 二、不平衡浸水所產生之傾側角未超過十五度，但甲板任何部分並未沒入水中，則該傾側角可至十七度。
  - 三、浸水狀態下之定傾高為正值。
- 3 前項規定並應以左列主要假設情況為計算之依據：
  - 一、受損浸水之垂直範圍均自基線向上無限制。
  - 二、橫向受損浸水範圍，以在其夏期載重線平面自舷側與船體中心線成直角方向朝內量計，其值取船寬之五分之一或一一·五公尺之較小者。
  - 三、主橫艙壁未受損。
  - 四、計算船體重心高度時，應考慮貨艙為均勻裝載，油水儲用品等依其設計容量消耗百分之五十。

### 第 115 條

乙型船舶符合左列規定，其基本最小乾舷之豁免值，得增至附表一及附表二相當船長基本乾舷值差額之百分之百。

- 一、符合第一百零八條、第一百零九條及第一百一十一條之規定，而可視為甲型船舶者。
- 二、符合第一百十四條第一項第一款第三款之規定，在夏期載重線裝載之情況下，以左列規定之假設浸水率浸水後，船線仍能依第一百十四條第二項及第三項規定之平衡狀態下繼續漂浮者：
  - (一) 除機艙外，任何前後兩艙受損以百分之九十五假設浸水率浸水。
  - (二) 船長超過一五〇公尺者，其機器艙單獨以百分之八十五假設浸水率浸水。

### 第 116 條

- 1 乙型船舶在第一位置上未設有鋼質箱形或鋼質附有墊圈及扣門裝置之氣候密艙口蓋者，其乾舷之勘劃應以附表二為基準，並依附表三所列數值增加。
- 2 船長介於表列船長之間者，其乾舷增值依比例求之。
- 3 船長超過二百公尺之船舶，其乾舷增加值由驗船機構決定。

### 第 117 條

- 1 駁船或其他無獨立推進裝置之船舶，其乾舷之勘劃均依本規則有關規定辦理之。符合第十六條規定之駁船得依甲型船舶勘劃其乾舷。
- 2 甲板貨僅能裝載於依一般乙型船舶勘劃乾舷之駁船上，其穩度應特別予以考慮。
- 3 無人員配置之駁船，無需適用第一百零六條至第一百零九條及第一百三十八條至第一百三十九條之規定，且該等無人員配置之駁船，如其乾舷甲板上僅有較小之進出口並設有鋼質或其他相當材料附有墊圈之水密艙蓋者，其指定之乾舷得較依各有關條款規定計算所得之乾舷減少百分之二十五。

## 第 二 節 船體主要尺寸對乾舷之修正

### 第 118 條

乙型船舶其船長在二十四公尺以上，而未滿一〇〇公尺，且封閉船艙之有效長度在船長百分之三十五以內者，其乾舷應按附表二所列基本乾舷再加以依左式計算所得之公釐數：

$$7 \cdot 5 (100 - L) (\cdot 35 - E / L)$$

L 為船長，其單位以公尺計。

E 為本章第三節有關條款所規定之船艙之有效長度，其單位以公尺計。

### 第 119 條

船舶之肥瘠係數大於零點六八時，附表一及附表二所列之基本乾舷，經依第一百四十四條、第一百十六條及第一百十八條之規定修正後，應再乘以下式之值：

$$(Cb + 0.68) / 1.36$$

Cb：為船舶肥瘠係數。

### 第 120 條

用以計算乾舷之船深 D，如大於船長 L 之十五分之一時，乾舷應予增加，其增加值為依左式計算所得之公釐數：

$$(D - L / 15)$$

D 為船深，L 為船長，其單位均以公尺計。

R 為一係數，其值視船長而定：

一、船長未滿一二〇公尺時， $R = L \div \bigcirc \cdot 48$ 。

二、如船長滿一二〇公尺，則R之值為二五〇。

### 第 121 條

- 1 船舶之船深D，如小於船長之十五分之一時，其乾舷不予豁免。但艏部封閉船艙之長如超過船長L之十分之六、或具有一全通之箱艙、或有一長及艏艙之封閉船艙與箱艙混合連接構造者，該船之乾舷得按前條之公式豁免之。
- 2 前項規定之船艙或箱艙，其高度小於第一百二十三條規定之標準高度時，依前項規定之乾舷豁免值，應依照實際高度與標準高之比例計算之。

### 第 122 條

船舶艏部量至甲板線上緣之實際深度，如大於或小於船深D時，其乾舷應加以或減以此兩度差之公釐數。

## 第 三 節 船艙對乾舷之修正

### 第 123 條

船艙之標準高度，依附表四規定。

### 第 124 條

- 1 本規則所稱之船艙長度，以S表示之，除本條規定外，為位於船長L以內各船艙之平均長度。
- 2 如船艙之端壁向外凸出呈弧形時，其船艙之長度，應為其平直部分之長度，加以弧形部分向外凸出深度之三分之二。但計算弧形凸出入深度時，其最大值應以弧形艙壁與兩側艙壁相交處艙寬之三分之一為限。

### 第 125 條

船艙之有效長度，應依左列各款之規定

一、標準高度之封閉船艙，除本條第四款另有規定外，其長度即為該船艙之有效長度。

二、封閉船艙高度低於標準高度者，其有效長度應依照船艙長度乘以艙高與標準艙高之比。

三、封閉船艙高度大於標準高度時，其有效長度不予增加。

四、標準高度之封閉船艙，如其寬度未達兩舷者，則該船艙之有效長度，應乘以依左式計算所得之值修正之。

$$b \div B_s$$

b 為船艙長度中點處之艙寬。

B\_s 為船艙長度中點處之船寬。

如船艙僅有部分艙寬未達兩舷者，則依本款規定有效長度之修正，僅適用於寬度未達兩舷之部分。



五、高艀甲板前端裝置有完整之艀壁時，其至艀壁之實際長度即為有效長度。但此有效之最大長度不得超過船長之百分之六十。如前端艀壁係不完整時，該高艀甲板以未達標準高度之艀壁論。

六、非封閉之船艀不計其有效長度。

### 第 126 條

箱艀或其他類似未能延伸至船舶兩舷之構造，必須符合左列各款規定始認為有效：

- 一、箱艀之強度至少應與船艀之強度相等。
- 二、艀口應設於箱艀甲板上，且艀口緣圍及艀口蓋符合第七十五條至第八十六條之規定。箱艀甲板之緣板除應具有充分之寬度，以供通道之用外，並應具有足夠之側向防撓力量。至於乾舷甲板上僅准開設具有水密艀蓋之小型出入開口。
- 三、箱艀甲板上應設有前後縱通並裝有欄杆之永久性工作平台，分立箱艀如與其他船○連接時，則應裝置有效之永久性通道。
- 四、通風筒應以箱艀、水密蓋或其他相當設施保護之。
- 五、在箱艀處之乾舷甲板上，其暴露部分，應至少有一半之長度裝有欄杆。
- 六、機艀圍壁應以箱艀、標準高度之船艀、或具有同等高度及相當強度之甲板室保護之。
- 七、箱艀之寬度至少應達船寬百分之六十。
- 八、無船艀時，箱艀之長度至少應為船長百分之六十。

### 第 127 條

- 1 箱艀之標準高度與第一百二十三條其他船艀之標準高度相同。
- 2 如箱艀上艀口緣圍之高度低於第七十六條規定之標準緣圍高度時，箱艀之高度應予核減，其核減值為實際緣圍高度與標準緣圍高度之差。

### 第 128 條

- 1 具有標準高度並符合第一百二十六條規定之箱艀，其全長乘以平均寬度與船寬  $B$  之比，即為該箱艀之有效長度。
- 2 箱艀之高度低於標準高度時，其有效長度應乘以實際高度與標準高度之比。

### 第 129 條

船艀及箱艀之有效長度如與船長  $L$  相等時，船舶乾舷得自基本乾舷內修減之數，規定如附表五。

### 第 130 條

船艀及箱艀有效長度之總和少於船長  $L$  時，其乾舷修減數應為前條規定之修減數，乘以附表六規定之修減百分率。

## 第 四 節 舷弧高對乾舷之修正

### 第 131 條

舷弧高之量度，應依左列各款之規定辦理之：

- 一、量度舷弧高，應自船邊甲板量起至一基準線為止，該基準線為經過艏部舷弧線而與龍骨平行者。
- 二、船舶於設計時，其龍骨即非水平者，則前款規定之基準線應與設計載重線平行。
- 三、平甲板船及分立艙船之舷弧高，應自乾舷甲板量起。
- 四、船舶之頂側如為不常見之形狀，具有階層或缺口者，其舷弧高應比照第三十二條規定之艏部相當深度而定。
- 五、船艙具有標準高度，且伸展達乾舷甲板之全長者，其舷弧高應自船甲板上量起；艙高超過標準時，艙艙兩端垂標處之舷弧高應加以實際艙高與標準艙高之最小差值，此值並以  $Z$  表示之；至於距艏、艙垂標各為船長  $L$  六分之一及三分之一處之舷弧高，則分別增加  $0.44Z$  及  $0.111Z$ 。
- 六、封閉船艙甲板之舷弧高不小於暴露乾舷甲板之舷弧高時，乾舷甲板上封閉船艙部分之舷弧高應不予計算。
- 七、圍閉之艙艙或艙艙具有標準高度，且其舷弧高較乾舷甲板舷弧高為大者，或實際之艙高較標準艙高為大者，其乾舷甲板之舷弧高應依第一百三十四條之規定增加之。

### 第 132 條

標準舷弧曲線各點之標高，依附表七規定。

### 第 133 條

船舶實際舷弧曲線與前條表定之標準有差異時，應分別將艏半部或艙半部實際舷弧曲線上之四個標高各乘以表下之因數然後予以總和，此總和與標準舷弧以相同計算方式之總和兩者間之差數，再以八除之，即得艏半部或艙半部舷弧之差或裕，艏半部與艙半部舷弧差裕之平均值即為該船舷弧之差裕，但衡量艏及艙半部舷弧之大小時，尚應依左列各款之規定：

- 一、艙半部之舷弧曲線較標準者為大，而艏半部較標準為小時，則大者不予置論，僅小者予以計算之。
- 二、艏半部之舷弧曲線較標準者為大，而艙半部之舷弧曲線不小於標準百分之七十五時，則艏半部超過部分予以置論；如艙半部之舷弧曲線小於標準百分之五十，則艏半部超過部分不予置論，如艙半部舷弧曲線在標準百分之五十至百分之七十五間，則艏半部超過部分依照比例置論。

### 第 134 條

- 1 因艏、艙而修正舷弧時，其修正值依左式計算之：

$$S = Y / 3 \quad L' / L$$

$S$  為舷弧修正值，此值應自前條舷弧差數過小值中減去之，或於舷弧過大值中增加之。

$Y$  為在前垂標或後垂標處之實際艙高與標準艙高之差數。

$L'$  為封閉艙、艙艙之平均長度。但最大不超過船長二分之一。  
 $L$  為船長。

- 右式為一拋物線，與乾舷甲板實際舷弧曲線相切，並與艙、艙垂線相交於船艙甲板下相當於標準艙高之距離處，船艙甲板距此一曲線上任何一點之高度不得小於標準艙高，此曲線用以決定船艙艙兩半部舷弧之大小。

### 第 135 條

船舶乾舷因舷弧關係之乾舷修正，係以第一百三十三條規定之實際舷弧與標準舷弧比較後之舷弧差裕數乘以左式之因數即得：

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

$S$  為封閉船艙之總長。

$L$  為船長。

### 第 136 條

船舶之實際舷弧如較標準為少時，則前條之修正數，應增加於乾舷上。

### 第 137 條

- 船舶之實際舷弧如較標準為大，且具有封閉船艙其長度佔艙前及艙後各達船長  $L$  十分之一時，則依第一百三十五條規定之修正數，得自乾舷內減去之。但艙部無封閉船艙之船舶，應不予修減。
- 若封閉船艙之長度在艙前及艙後不足船長  $L$  十分之一時，則依前項規定得自乾舷減去之修正數，以比例求之，且此項可自乾舷內減去之最大修正數，應以每一〇〇公尺船長減少一二五公釐為限。

### 第 138 條

本規則所稱之船艙高度，係指在艙垂標上，自用以釐定夏期乾舷設計吃水之俯仰水線至暴露甲板舷邊之垂直距離。其高度不得少於依左列公式計算所得之公釐數：

一、船長未超過二五〇公尺者：

$$56L(1 - L/500) + 1.36/C_b + 0.68$$

二、船長等於或大於二五〇公尺者：

$$7000 \times 1.36/C_b + 0.68$$

$L$  為船長，其單位以公尺計。

$C_b$  為肥瘠係數，其值如小於〇·六八時，仍以〇·六八計。

### 第 139 條

- 1 前條所要求之船舶高度係從舷弧量得時，則該舷弧應自艏垂標量起，至少向後延伸至船長百分之十五處；其係從船艙甲板量得時，該船艙應自艏垂標起，向後延伸至少應為船長百分之七，且應符合左列規定：
  - 一、船長未超過一〇〇公尺之船舶，該船艙應符合第二十條之規定。
  - 二、船長超過一〇〇公尺之船舶，該船艙得不依照第二十條之規定。但其關閉裝置須經驗船機構核可。
- 2 船舶為適於特殊操作之要求而不能符合本條或前條之規定時，得由驗船機構予以特別之考慮。

### 第 五 節 最小乾舷之釐定

#### 第 140 條

- 1 依第一百十二條及第一百十三條規定之基本乾舷經本章其他各條之規定修正後，所得之乾舷即為夏期最小乾舷。
- 2 前項在海水中之夏期最小乾舷，除依第一百二十二條之修正外，在任何情形下，應不少於五十公釐。如船舶在第一位置上設有艙口，而其艙口蓋非屬鋼質箱形艙口蓋或鋼質附墊圈之氣候密艙口蓋者，其乾舷應不少於一五〇公釐。

#### 第 141 條

熱帶最小乾舷係自夏期乾舷上，依照每一公尺夏期吃水減去四十八分之一公尺即得，此乾舷之最小值與前條第二項之規定同。

#### 第 142 條

冬期最小乾舷係自夏期乾舷上，依照每一公尺夏期吃水增加四十八分之一公尺即得。

#### 第 143 條

船長未滿一〇〇公尺之船舶，於冬期中航行於第二百零六條所劃定之北大西洋任何水域內者，於其冬期乾舷上加以五十公釐，即得冬期北大西洋最小乾舷；船長超過一〇〇公尺者，其冬期乾舷即為其冬期北大西洋乾舷。

#### 第 144 條

- 1 自夏期海水最小乾舷內減去依左式計算所得之公分數，即為單位密度之淡水最大乾舷。

$\Delta$  40T

$\Delta$  為船舶在海水中夏期載重線上時之排水量，其單位為公噸。

T 為船舶在海水中夏期載重線上時，每公分之吃水噸數，其單位為每公分公噸。

- 2 如船舶在夏期載重線上之海水排水量不能確定時，前項淡水最小乾舷得依照夏期吃水每一公尺減去四十八分之一公尺求之。

#### 第 四 章 航行國際間裝載木材甲板貨物船舶之載重

##### 第 145 條

木材甲板貨物，指裝載於乾舷甲板或船艙甲板無蔭蔽部位上之木材貨物，並不包括木漿或其他類似貨物。

##### 第 146 條

甲板裝載木材時，因船舶浮力之增加而有助於船舶之安全，因此船舶於載運木材甲板貨物時，得按第一百五十七條之規定准予減少其乾舷，並按第四十七條之規定標示於船側。但甲板木材之儲放及船舶之構造，應符合本章有關各條之規定。

##### 第 147 條

- 1 裝載木材甲板貨物之船舶，應具有艙艙，且艙長至少應為船長 L 百分之七，艙高不得低於標準高度。
- 2 船長未滿一〇〇公尺者，並應具有標準高度之艙艙或調艙甲板，該高艙甲板上並應設有甲板室或堅固鋼篷，其總高度應至少與標準相同。

##### 第 148 條

裝載木材甲板貨物之船舶，設在艏部為船長 L 二分之一以內之二重底櫃艙，應具有適當之縱向水密艙區劃分。

##### 第 149 條

裝載木材甲板貨物之船舶，應至少具有高一公尺之永久性舷牆，其上緣應加以特別之防撓材，並以連在甲板上之堅固舷牆支柱支撐之，舷牆上並應設有必要之洩水口；如無上述舷牆時，則應裝有相同高度之有效欄杆，該欄杆之構造須特別堅固。

##### 第 150 條

裝載木材甲板貨物之露天甲板開口，均應妥予蓋牢，並加壓條封閉之；通風裝置亦應予有效之保護。

##### 第 151 條

木材甲板貨物之裝載，應符合左列各款之規定：

- 一、船艙間各井圍內，均須滿裝木材，並儘量予以裝實，且至少應高達喬艙標準之高度。若後端無船艙時，則甲板木材之儲放至少應達最後貨艙口之後端。
- 二、木材甲板貨物之裝載除因欄杆、舷牆支柱、載木用直杆、引水人通道及其他障礙物所應留之適度餘裕外，橫向應儘量延伸至舷側，其裝載之木材與舷側間之間隙，平均不得超過船寬之

百分之四。

三、冬季航行於季節性冬期地帶內之船舶，其乾舷甲板上之甲板貨物高度，不得超過最大船寬三分之一。

四、所有木材甲板貨物應予裝實、索縛及栓牢，且在任何情形下，不得妨礙駕駛及船上必要之作業。

五、船舶在任何航行階段中應具有適當之穩定性，並應考慮由於木材吸收水份及木材表面結冰等情形使重量增加，及由於燃料儲用品之消耗等情形使重量減輕，而留有適當之安全裕度。

### 第 152 條

裝載木材需用直杆時，該項直杆應具有適於船寬之適當強度，但不得超過舷牆之強度。其間距應配合木材之長度及性質而定。但最大不得超過三公尺，直杆應以堅實之角鐵或金屬座承或其他有效之裝置固著之。

### 第 153 條

木材甲板貨物之縛繫，應以左列適當之方法予以有效栓牢：

- 一、越木材甲板貨物之橫向，應以獨立之縛索有效捆牢之，該項縛索之間距不得大於三公尺，且須遍及貨物之全長。用以縛索之眼板應有效固著於舷側厚板或甲板緣板之上，其間距不得大於三公尺；自船艙端壁至第一眼板之距離不得超過二公尺。若木材甲板貨物之一端無船艙端壁時，眼板距木材端點之距離應為〇·六公尺，縛索至木材端點之距離應為一·五公尺。
- 二、前款規定之縛索至少應為一九公釐情況良好之短環鏈或同等強度之柔軟鋼纜，並應配以滑鉤及鬆緊螺旋扣，且在任何時間皆易於接近工作者；採用鋼纜縛索時，應配有一小段之長環鏈，以便調整索之長度。
- 三、木材之長短於三·六公尺時，縛索之間距應視木材之長度予以適當縮短之，或用其他適當方法為之。
- 四、所有用以繫牢縛索之裝具，其強度均應與縛索之強度相等。

### 第 154 條

- 1 運載木材甲板貨物之船舶，除應依第一百零七條第二項運載甲板貨物船舶之規定外，其裝置於木材甲板貨物兩旁用以保障船員安全之欄杆或扶繩，其垂直間距不得大於三百五十毫米，其總高度應至少高出木材甲板貨物一公尺以上，儲放於該處之木材貨物，應力求平坦以作通路之用。
- 2 除前項規定外，在最靠近船舶中心線處，應增設一條能調整拉緊之扶手鋼索。
- 3 前二項之裝置，得以經航政機關或驗船機構認可之裝置替代。

### 第 155 條

操舵裝置應作有效之保護，以防為甲板貨物所損傷，並應在實際許可情形下，人員應易於接近，當主操舵系統損壞時，仍應具備有效之設施，以供操舵。

### 第 156 條



依本章有關各條之規定，裝載及捆縛木材甲板貨物之裝具及其佈置情形，應繪具圖說送請驗船機構核定。

#### 第 157 條

船舶所有情況及佈置狀況，經驗船機構檢查認為均符合本章規定已適於載運木材甲板貨物時，其夏期木材乾舷計算，除第一百三十條規定船艙有效總長對乾舷之修減百分率應以附表八代替外，其他計算仍與第四章所規定者相同。

#### 第 158 條

冬期木材乾舷係自夏期木材乾舷上，依照每公尺夏期模吃水增加三十六分之一公尺即得。

#### 第 159 條

冬期北大西洋木材乾舷依第一百四十三條規定之冬期北大西洋乾舷辦理之。

#### 第 160 條

熱帶木材乾舷，係自夏期木材乾舷上，依照每公尺夏期模吃水減以四十八分之一公尺即得。

#### 第 161 條

淡水木材乾舷，依第一百四十四條之規定，以夏期木材載重線為基準計算之。

### 第 五 章 客船艙區劃分載重線

#### 第 162 條

海上航行之客船，除應依照第一章至第三章各條之規定勘劃載重線外，並應依照客船之構造、穩度、及有關艙區劃分之規定勘劃艙區載重線。

#### 第 163 條

- 1 依前條規定勘劃艙區載重線之客船，其最小乾舷不得小於因主要載客情況所需之最小乾舷，並應於客船安全證書上載明艙區載重線。
- 2 前項所稱之主要載客情況，係客船之若干艙間可兼供載貨及載客之用。但在計算其艙區載重線時，僅考慮該艙間專用於旅客之情況者。

#### 第 164 條

- 1 在內水航行之客船，除應依照第六章各條規定勘劃載重線外，並應依照客船之構造、穩度及艙區劃分規定勘劃艙區載重線。
- 2 前項客船因噸位、型式、性能或其航線，依規定有不切實際或難以實施時，航政機關得酌予放寬。

#### 第 165 條

艙區載重線係自第四十二條所規定之甲板線向下垂直量度之。

### 第 166 條

艙區載重線之長度、寬度、及其標示辦法，與第四十五條及第四十六條之規定相同。

### 第 167 條

艙區載重線之勘劃，不得以季節性最高標誌而減少其乾舷。

### 第 168 條

最高艙區載重線，在最高及最低之季節性載重線標誌間時，如該季節性載重線標誌高於艙區載重線者，不得予以標示，僅低者得標示之。

### 第 169 條

客船依計算所得最高艙區載重線之乾舷，如大於依本規則規定之最小乾舷時，其最小乾舷不予標示，其載重線圈或載重方框之水平線應與最高艙區載重線在同一線上。

### 第 170 條

- 1 勘劃艙區載重線之客船，僅須標示一道淡水載重線。
- 2 艙區載重線與本規則所規定之載重線組合而成時，應適用本規則所規定之淡水載重線。但艙區載重線與本規則所規定之淡水載重線相混淆時，得使用艙區淡水載重線，以 F C 1 表示之。並將本規則所規定之淡水載重線予以省略。

### 第 171 條

艙區載重線，應劃於垂直線之後方，該垂直線應將最高及最低之載重線連結之。

### 第 172 條

- 1 客船之若干艙間，兼供載貨或載客之用時，其艙區載重線之位置，視其營運方式而有差異，除航行國內航線船舶得以夏期載重線標示外，如該船以主要載客情況所勘劃之艙區載重線則應標以 P1，其餘視兼用之情況，標以 P2、P3 等。但於本規則中華民國一百零四年七月二日修正發布前已勘劃艙區載重線者，得標以 C1、C2 或 C3。
- 2 各該載重線之位置及其適用情況，應於客船安全證書上載明。

## 第 六 章 航行國內航線船舶載重線

### 第 一 節 勘劃之條件

### 第 173 條

- 1 航行本國外海、沿海或風浪險惡離島間之船舶，其載重線之勘劃，應依航行國際間船舶規定辦理。
- 2 航行本國沿海遮蔽水域之船舶，航政機關得按其型式、構造及用途，酌予放寬前項規定，但不得低於本章規定。

### 第 174 條

- 1 航行本國內水之船舶，其載重線之勘劃，依本章規定，在其航程內，水流平緩無風浪危險者，航政機關得按其型式、構造及用途，將本章各條規定，酌予放寬，並依其強度勘劃載重線。但在任何情況下，其最小乾舷不得小於五十毫米。
- 2 敞口式船舶，無法適用本章規定者，航政機關得按其實際情形核定。

### 第 175 條

- 1 航行本國沿海蔽遮水域及內水之船舶，其舦部舷側甲板線、載重方框及載重標誌，依第四十二條、第四十四條、第四十六條及第四十七條規定辦理。
- 2 敞口式之船舶，其甲板線之位置，由航政機關核定。
- 3 僅在內水中航行之船舶，其舦部舷側載重標誌為甲板線及載重方框，該方框橫線之上緣，即為核定該船之最高載重線，無地帶及季節性之區分。

### 第 176 條

航行本國沿海遮蔽水域及內水之船舶，位於第一位置及第二位置之貨艙口或其他艙口，其構造及裝具標準，不得低於第一百七十七條至第一百八十二條之規定。

### 第 177 條

- 1 設有活動艙口蓋並以帆布及壓條保持氣候密之艙口，其艙口緣圍之最小高度，自甲板量起規定如左：
- 2 第一位置：四五〇公釐。
- 3 第二位置：三〇〇公釐。

### 第 178 條

暴露艙口所用之蓋，應具實效，其用木質者，經加工後，其厚度於長度不超過一八三〇公釐時，至少應為五五公釐，其每端承受面之寬度，至少為六五公釐。

### 第 179 條

裝用木蓋之艙口，其艙口橫樑及艙口縱桁之間距及用料之大小，應經航政機關核定。艙口橫樑及艙口縱桁承座，應依第八十條規定辦理。

### 第 180 條

扣栓、壓條及艙口楔，應分別依第八十一條及第八十二條之規定辦理。

### 第 181 條

無論在第一位置或第二位置，每一艙口至少應有第八十三條所規定之艙蓋布一層。

### 第 182 條

在第一或第二位置之機器間開口應適當結構之，並應以堅強之鋼製圍壁作有效之封閉，如鋼製圍

壁之外面無其他建築物圍護時，應特別注意其強度，鋼製圍壁上之門扉，應按第七十四條之規定裝置鋼製或其他相當材料之門扉，其門檻高度，在第一位置者至少應為四五〇公釐，在第二位置者至少應為二三〇公釐。

#### 第 183 條

- 1 乾舷甲板、高艀甲板及船艙甲板上之鍋爐風口緣圍、煙囪及通風筒緣圍，應在甲板上具有合理而實用之高度，鍋爐艙通風緣圍之開口處，應用堅強之鋼蓋，固定其適當之位置上，但船艙甲板上之鍋爐艙風口緣圍高出乾舷甲板以上四·五公尺時，得免用口蓋。
- 2 前項甲板之機器間天窗，應構造堅強，並以鋼質為佳。

#### 第 184 條

乾舷甲板上暴露升降口道，及封閉船艙內升降口道，均應構造堅強，其門檻高度，在第一位置者應為四五〇公釐，在第二位置者應為三〇〇公釐，門之構造應堅強，並可內外開閉。

#### 第 185 條

- 1 在第一及第二位置上之通風筒，供乾舷甲板及封閉船艙甲板以下艙間通風者，應裝以鋼質或其他相當材料所製之緣圍，構造堅強，並有效連接於甲板上。通風筒緣圍高度超過九〇〇公釐時，應特別支撐之。
- 2 前項通風筒之關閉裝置如為暫時性者，其緣圍高度在第一位置者至少應為七五〇公釐，在第二位置上者至少應為六〇〇公釐。

#### 第 186 條

- 1 壓載及其他艙櫃之通氣管，通至乾舷甲板或船艙甲板以上時，其外露部分應構造堅強，自管口水可浸入艙櫃之點起至甲板之高度，在乾舷甲板上時，至少應為六百毫米，在船艙甲板上時，至少應為三百毫米。
- 2 前項規定之高度，妨礙船上作業，而各管口裝有永久固著之有效關閉裝置時，航政機關得酌准減低。

#### 第 187 條

船側開口、排水孔、衛生水管舷窗、欄杆、洩水口及船員住室之出入口等，應分別依第九十五條至第一百零七條之規定辦理。

#### 第 188 條

甲型船舶乾舷勘劃之特別條件，應依第一百零八條至第一百一十一條之規定辦理。

#### 第 189 條

裝載木材甲板貨物船舶乾舷勘劃之條件，依第四章有關各條之規定辦理。但第一百四十七條之規定得放寬之。

## 第 二 節 基本乾舷

### 第 190 條

航行本國沿海遮蔽水域及內水之甲型船舶，符合本章有關各條規定時，其基本最小夏期乾舷得依附表九規定。

### 第 191 條

航行本國沿海遮蔽水域及內水之乙型船舶，符合本章有關各條規定時，其基本最小夏期乾舷得依附表十規定。

### 第 192 條

航行本國沿海遮蔽水域及內水之乙型船舶，其乾舷豁減值得比照第一百十四條及第一百十五條規定，依附表九及附表十所列相當船長基本乾舷值之差額規定豁減。

### 第 193 條

航行本國沿海遮蔽水域及內水之乙型船舶，在第一位置上未設有鋼質箱形或鋼質附有墊圈及扣門裝置之氣候密艙口蓋者，其乾舷之勘劃得以附表十為基準，並依附表三所列數值增加之。

### 第 194 條

- 1 駁船或其他無獨立推進裝置之船舶，均依本規則有關各條之規定辦理。
- 2 無人員配置之駁船，無需依照第一百零六條至第一百零九條之規定，如其乾舷甲板上僅有較小之進出口並設有鋼質或其他相當材料附有墊圈之氣候密艙蓋者，其指定之乾舷得較依各有關條款規定計算所得之乾舷值減少百分之二十五。

## 第 三 節 乾舷之修正

### 第 195 條

船舶依附表九及附表十所得之基本乾舷，經依第一百九十二條或第一百九十三條規定修正後，應乘以下式之數值：

$$(Cb+0.68) / 1.36$$

Cb：為船體肥瘠係數，Cb 小於零點六八時，以零點六八計。

### 第 196 條

船深D對乾舷之修正，得依第一百二十條及第一百二十一條之規定辦理。

### 第 197 條

船舳部量至甲板線上緣之實際深度如大於或小於船深D時，其乾舷依第一百二十二條之規定辦理之。

## 第 198 條

船艙對乾舷之修正，應依第一百一十八條及第一百二十三條至第一百三十條之規定辦理。

## 第 199 條

舷弧高對乾舷之修正，依第一百三十一條至第一百三十七條之規定辦理。

## 第 200 條

裝載木材甲板貨物之船舶，其夏期木材乾舷之計算，除有關船艙有效總長對乾舷之修減百分率依第一百五十七條之規定外，其他計算均與本章所規定之算法相同。

# 第七章 地帶、區域及季節期間

## 第一節 地帶

## 第 201 條

航行本國沿海之船舶，其航程在廣東珠江出海口以東及以北者，均屬夏期地帶，在以西及以南者，為季節性之熱帶。

## 第 202 條

航行本國內陸水道之船舶，其載重線之勘劃，均依照夏期地帶辦理。

## 第 203 條

- 1 航行國際間之船舶，其熱帶之北界，係自美洲東海岸循北緯十三度平行圈向東至西經六十度，再折右循恆向線至北緯十度西經五十八度處，再折東循北緯十度平行圈至西經二十度，再循西經二十度子午線北上至北緯三十度，再折東沿北緯三十度平行圈至非洲西海岸；自非洲東海岸循北緯八度平行圈東向至東經七十度，再循東經七十度子午線北上至北緯十三度，再折東循北緯十三度平行圈至印度西海岸；然後沿印度南海岸轉東海岸至北緯十度三十分，再循恆向線至北緯九度東經八十二度處，再循東經八十二度子午線南下至北緯八度，再折東循北緯八度平行圈至馬來半島之西海岸，再沿東南亞海岸至越南東海岸北緯十度處，再循北緯十度平行圈東向至東經一四五度，再循東經一四五度子午線北上至北緯十三度，再折東循北緯十三度平行圈至美洲西海岸為止。
- 2 西貢視為位於熱帶及季節性熱帶之界線上。

## 第 204 條

- 1 航行國際間之船舶，其熱帶之南界，係自巴西聖多斯港循恆向線至西經四十度子午線與南回歸線之交點處；再折東循南回歸線至非洲西海岸再由非洲東海岸南二十度平行圈至馬達加斯加島西海岸，沿該島西海岸轉北海岸至東經五十度，再循東經五十度子午線轉北至南緯十度，再折東循南緯十度平行圈至東經九十八度，然後循恆向線至澳洲達爾文港，向東經澳洲海岸及威塞爾島至威塞爾角，再沿南緯十一度平行圈至約克角西側；再自約克角東側沿南緯十一度平行圈東向至西經



一五〇度，右折循恆向線至南緯二十六度西經七十五度處，然後循恆向線至南緯三十二度四十七分西經七十二度，再循南緯三十二度四十七分之平行圈至南美洲之西海岸。

- 2 法盧巴拉伊索及聖多斯均視為位於熱帶及夏期地帶之界線上。

### 第 205 條

除前兩條所規定界線以內之地帶外，左列各區域亦為熱帶：

- 一、自塞得港至東經四十五度之蘇伊士運河、紅海及亞丁灣，亞丁及柏拉均視為在熱帶及季節性熱帶之界線上。
- 二、東經五十九度以西之波斯灣。
- 三、以澳洲東海岸南緯二十二度平行圈，大保礁及南緯十一度平行圈為界之區域，此區域之北界即為熱帶之南界。

### 第 206 條

- 1 航行國際之船舶，其北部季節性冬期地帶包括左列各區域：

- 一、北大西洋第一季節性冬期地帶，係自格陵蘭海岸循西經五十度子午線南下至北緯四十五度，再折東循北緯四十五度平行圈至西經十五度；再循西經十五度子午線北上至北緯六十度，再折東循北緯六十度平行圈至格林威治子午線，然後循該子午線南北伸展，其間所包圍之區域。

- 二、北大西洋第二季節性冬期地帶，係自美國東海岸循西經六十八度三十分子午線南下至北緯四十度，再循恆向線至北緯三十六度西經七十三度處，再折東循北緯三十六度平行圈至西經二十五度，然後循恆向線至脫里那那角。

北大西洋第一季節性冬季地帶，及以通過斯克基拉克科角之平行圈為界之波羅的海，不在本地帶範圍之內。謝德蘭群島應認係在北大西洋第一與第二季節性冬季地帶。

- 三、北大西洋季節性冬期區域，係自美國東海岸循西經六十八度三十分子午線南下至北緯四十度再循恆向線至西經六十一度子午線與加拿大海岸之最南交點，然後沿加拿大及美國之東海岸折回起點。

- 四、北太平洋季節性冬期地帶之南界，係自蘇俄東海岸循北緯五十度平行圈至庫頁島西海岸，再沿岸南下至該島古瑞梁角之南端，再循恆向線至日本北海道之稚內，再沿北海道東海岸轉南海岸至東經一四五度，再循東經一四五度子午線南下至北緯三十五度，再折東至西經一五〇度，然後循恆向線至阿拉斯加之達爾島南端。

- 2 船舶在冬期中航行於左列區域者，應依第一百四十三條之規定，釐定冬期北大西洋乾舷：

- 一、航行於前項第一款規定之地帶內任何區域者。但施得蘭群島視為位於界線上。
- 二、航行於前項第二款規定之地帶內，自西經十五度子午線與西經五十度子午線之間者。

### 第 207 條

南部季節性冬期地帶之北界，係自美洲東海岸之卻新奔德斯角循恆向線至南緯三十四度西經五十度處，再折東循南緯三十四度平行圈至東經十七度，再折右循恆向線至北緯三十五度十分東經二

十度處，再折左循恆向線至南緯三十四度東經二十八度處，再折右循恆向線至南緯三十五度三十分東經一一八度處，再折右循恆向線至塔斯馬尼亞島之塔里姆角，再沿該島北海岸轉東海岸至布魯尼島之南端，再折左循恆向線至司徒華島之黑石嘴，再折左循恆向線至南緯四十七度東經一七〇度處，再折左循恆向線至南緯三十三度西經一七〇度處，然後折東循南緯三十三度之平行圈抵南緯三十三度西經七十九度處，再折循恆向線至南緯四十一度西經七十五度處，再折循恆向線至南緯四十一度四十七分西經七十三度五十三分之智魯島上之奔德卡洛拿燈塔，再沿智魯島北、東及南海岸至南緯四十三度二十分西經七十四度二十分處，然後沿西經七十四度二十分之子午線至南緯四十五度四十五分之平行圈，其中包括從西經七十四度二十分之子午線向東之智魯海峽內之地帶。

### 第 208 條

- 1 本節各條規定之各地帶區域以外，均為夏期地帶區域。
- 2 左述區域對船長為一〇〇公尺以下之船舶，應屬季節性冬期區域。
- 3 西邊與北邊以美國之東海岸為界。
- 4 東界係自美國海岸沿西經六十八度三十分子午線南下至北緯四十度，然後循恆向線至北緯三十六度西經七十三度處。
- 5 南界以北緯三十六度平行圈為界。

### 第 209 條

航行國際間之船舶，其季節性熱帶區域及季節性冬期區域，依附表十一及附表十二規定。

## 第 二 節 區域及季節期間

### 第 210 條

航行本國沿海之船舶，每年五月一日至一月二十日為夏期季節，一月二十一日至四月三十日為熱帶季節。

## 第 八 章 附則

### 第 211 條

本規則自發布日施行。