

船舶防火構造規則部分條文修正草案總說明

- 依據九十九年十二月八日公布修正之船舶法相關條文規定，修正本規則部分條文，其重點說明如下：
- 一、修正本規則之授權依據。（修正條文第一條）
- 二、依據本法第七十二條及國際高速船安全章程規定，除外範圍增列「高速船及遊艇」。（修正條文第三條）
- 三、依據本法第二條規定「本法之主管機關為交通部，其業務由航政機關辦理」，修正本規則之「主管機關」、「航政主管機關」及「交通部」等用語。（修正條文第四條、第七條、第八條、第十一條、第十三條、第十五條至第二十條、第二十二條、第二十七條至第二十九條、第三十一條、第三十三條、第三十五條、第四十條、第四十一條、第四十三條至第四十五條、第五十四條、第五十六條、第五十九條、第六十條、第六十六條、第七十一條、第七十八條、第八十條、第八十二條、第八十四條、第八十五條、第八十七條至第九十一條、第九十三條、第九十五條、第九十八條、第九十九條、第一百零一條、第一百零二條、第一百零四條、第一百零六條、第一百零八條、第一百一十三條、第一百一十四條、第一百一十七條及第一百二十三條，刪除第十條之一，並增訂附件一及附件二）
- 四、依據本法第三條規定及本規則內容，修正「客船」定義，並刪除「非客船」及「漁船」定義。（修正條文第四條）
- 五、配合本法第二十四條規定，修正本規則「救火」之用語。（修正條文第四十條、第四十二條、第四十三條及第一百零一條）
- 六、配合本規則九十六年三月二十日修正內容，修正附表之用語，並增訂附表九及附表十。（修正條文第十四條、第四十條、第五十二條、第五十四條、第八十四條、第八十五條及第一百零四條）

船舶防火構造規則部分條文修正草案條文對照表

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第一條 本規則依船舶法 <u>第三十五</u> 條規定訂定。	第一條 本規則依船舶法第八十七條之八規定訂定之。	配合本法，修正本規則之授權依據，餘酌作文字修正。
第三條 船舶之防火構造除 <u>高速船、遊艇</u> 及小船外，依本規則規定。	第三條 船舶之防火構造除小船外，依本規則之規定。	依據本法第七十二條及國際高速船安全章程規定，增加「高速船、遊艇及」等文字。
第四條 本規則所用名詞定義如下： 一、 驗船機構：指經 <u>主管機關</u> 委託之驗船機構。 二、 不燃材料：指材料依航政	第四條 本規則所用名詞定義如下： 一、 主管機關：指航政 <u>主管機關或經交通部委託依本規則施行檢驗</u> 之驗船機構。	一、 依據本法第二條規定，本法之主管機關為交通部，爰修正第一款內容。 二、 依據本法第二條規定，

<p>機關或驗船機構認可之既定程序試驗，當溫度到達攝氏七百五十度時，本身既不燃燒，亦不發散能自燃之足量易燃氣體者。</p> <p>三、可燃材料：指不屬於不燃材料之其他材料。</p> <p>四、標準防火試驗：指將有關之艙壁或甲板試樣暴露於試驗爐內，依接近本款之標準時溫曲線加熱。試驗所用試樣之結構應儘可能與原結構相似，並於適當之部位至少包括一個接頭，甲板試樣之長度與寬度至少應為三千零四十毫米與二千四百四十毫米；至於艙壁試樣之寬度與高度則至少應為寬度二千四百四十毫米及高度二千五百毫米。其中試驗開始前，爐內溫度須小於攝氏五十度；試驗開始時，試體之初始平均內部溫度及背火面溫度須為攝氏二十五度正負攝氏十五度，且須與初始室內溫度相差攝氏五度範圍內。標準之時溫曲線係於加熱時間起，至下列各累計時點之溫度：</p> <p>(一) 最初五分鐘之末：攝氏五百七十六度</p> <p>(二) 最初十分鐘之末：攝氏六百七十九度</p> <p>(三) 最初十五分鐘之末：攝氏七百三十八度</p> <p>(四) 最初三十分鐘之末：攝氏八百四十一度</p>	<p>二、不燃材料：指材料依主管機關認可之既定程序試驗，當溫度到達攝氏七五〇度時，本身既不燃燒，亦不發散能自燃之足量易燃氣體者。</p> <p>三、可燃材料：指不屬於不燃材料之其他材料。</p> <p>四、標準防火試驗：指將有關之艙壁或甲板試樣暴露於試驗爐內，依接近本款之標準時溫曲線加熱。試驗所用試樣之結構應儘可能與原結構相似，並於適當之部位至少包括一個接頭，甲板試樣之長度與寬度至少應為三〇四〇公釐與二四四〇公釐；至於艙壁試樣之寬度與高度則至少應為寬度二四四〇公釐及高度二五〇〇公釐。其中試驗開始前，爐內溫度須小於攝氏五〇度；試驗開始時，試體之初始平均內部溫度及背火面溫度須為攝氏二十五度正負攝氏一五度，且須與初始室內溫度相差攝氏五度範圍內。標準之時溫曲線係於加熱時間起，至下列各累計時點之溫度，應為如下：</p> <p>(一) 最初五分鐘之末：攝氏五七六度</p> <p>(二) 最初十分鐘之末：攝氏六七九度</p> <p>(三) 最初十五分鐘之末：攝氏七三八度</p> <p>(四) 最初三〇分鐘之末：攝</p>	<p>將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p> <p>三、依據本法第三條規定，修正第三十三款內容，並刪除第三十四款。</p> <p>四、查本規則未使用「漁船」名詞，爰刪除第三十六款。</p> <p>五、餘酌作款次調整及文字修正。</p>
--	--	--

<p>(五) 最初六十分鐘之末：攝氏九百四十五度</p> <p>五、 甲級隔艙：指以符合下列規定之艙壁及甲板所構成之艙區劃分。且為確定其完整性與溫度昇高能符合規定，<u>航政機關或驗船機構</u>並得要求作艙壁或甲板之模型試驗：</p> <p>(一) 應為鋼材或其他同等材料所構造者。</p> <p>(二) 應為經適當加強者。</p> <p>(三) 其構造於標準防火試驗一小時之末，應能阻止煙及火焰之通過者。</p> <p>(四) 應以不燃材料絕熱，背火面於特定時間內之平均溫度不超過最初溫度攝氏一百四十五度，同時在該面所包括接頭之任一點，亦不超過最初溫度攝氏一百八十五度，依其時間區分為下列四級：</p> <p>1、 甲—六十級：六十分鐘</p> <p>2、 甲—三十級：三十分鐘</p> <p>3、 甲—十五級：十五分鐘</p> <p>4、 甲—零級：零分鐘</p> <p>六、 乙級隔艙：指以符合下列規定之艙壁、甲板、天花板及內襯板等所構成之艙區劃分。且為確定其完整性與溫度昇高能符合規定，<u>航政機關或驗船機構</u>並得要求作隔艙之模型試驗：</p> <p>(一) 其構造於標準防火試驗</p>	<p>氏八四一度</p> <p>(五) 最初六十分鐘之末：攝氏九四十五度</p> <p>五、 甲級隔艙：指以符合下列規定之艙壁及甲板所構成之艙區劃分。且為確定其完整性與溫度昇高能符合規定，<u>主管機關</u>並得要求作艙壁或甲板之模型試驗：</p> <p>(一) 應為鋼材或其他同等材料所構造者。</p> <p>(二) 應為經適當加強者。</p> <p>(三) 其構造於標準防火試驗一小時之末，應能阻止煙及火焰之通過者。</p> <p>(四) 應以不燃材料絕熱之，背火面於特定時間內之平均溫度不超過最初溫度攝氏一百四十五度，同時在該面所包括接頭之任一點，亦不超過最初溫度攝氏一百八十五度，依其時間區分為下列四級：</p> <p>1、 甲—六十級：六十分鐘</p> <p>2、 甲—三十級：三十分鐘</p> <p>3、 甲—十五級：十五分鐘</p> <p>4、 甲—零級：零分鐘</p> <p>六、 乙級隔艙：指以符合下列規定之艙壁、甲板、天花板及內襯板等所構成之艙區劃分。且為確定其完整性與溫度昇高能符合規定，<u>主管機關</u>並得要求作隔艙之模型試驗：</p>	
---	--	--

<p>最初半小時之末，應能阻止火焰通過者。</p> <p>(二) 應具有絕熱性，背火面於特定時間內之平均溫度不超過最初溫度攝氏一百四十五度，同時在該面所包括接頭之任一點，亦不超過最初溫度攝氏二百二十五度，依其時間區分為下列二級：</p> <p>1、 乙—十五級：十五分鐘</p> <p>2、 乙—零級：零分鐘</p> <p>(三) 應以合格之不燃材料構造，所有用於乙級隔艙之結構材料均應為不燃性者，但可燃之鑲板符合本規則規定者得准許。</p> <p>七、 丙級隔艙：指以合格不燃材料構成之艙區劃分。但可燃之鑲板符合本規則規定者得准許。</p> <p>八、 連續乙級天花板或內襯板：指僅局限於甲級隔艙或乙級隔艙之乙級天花板或內襯板。</p> <p>九、 鋼材或其他同等材料：指材料本身或經絕熱後暴露於標準防火試驗所適用之火中至試驗終止時，其構造及完整性與鋼材相當之任何不燃材料。</p> <p>十、 低度火焰蔓延：指材料表面足以適當遏阻火焰之蔓延，其效力應經<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>以認可之試驗程序試驗合格。</p> <p>十一、 主垂直區：指船殼、上層</p>	<p>(一) 其構造於標準防火試驗最初半小時之末，應能阻止火焰通過者。</p> <p>(二) 應具有絕熱性，背火面於特定時間內之平均溫度不超過最初溫度攝氏一四〇度，同時在該面所包括接頭之任一點，亦不超過最初溫度攝氏二二五度，依其時間區分為下列二級：</p> <p>1、 乙—一五級：一五分鐘</p> <p>2、 乙—〇級：〇分鐘</p> <p>(三) 應以合格之不燃材料構造，所有用於乙級隔艙之結構材料均應為不燃性者，但可燃之鑲板符合本規則之規定者得准許之。</p> <p>七、 丙級隔艙：指以合格不燃材料構成之艙區劃分。但可燃之鑲板符合本規則之規定者得准許之。</p> <p>八、 連續乙級天花板或內襯板：指僅局限於甲級隔艙或乙級隔艙之乙級天花板或內襯板。</p> <p>九、 鋼材或其他同等材料：指材料本身或經絕熱後暴露於所可適用標準防火試驗之火中至試驗終止時，其構造與完整性與鋼材相當之任何不燃材料。</p> <p>十、 低度火焰蔓延：指材料表面足以適當遏阻火焰之蔓延，其效力應經<u>主管機關</u>以認可之試驗程序試驗合格。</p>	
---	---	--

<p>建築與甲板室為甲級隔艙所隔成之區域，其在任一甲板上之平均長度通常不超過四士公尺。</p> <p>十二、起居艙空間：指用作公用空間、走廊、盥洗室、臥室、辦公室醫務室、電影放映室、康樂室、理髮室及無烹飪設施之配膳室等空間。</p> <p>十三、公用空間：指起居艙中用作大廳、餐廳、休息室及類似之永久圍蔽空間。</p> <p>十四、服務空間：指用作廚房、有烹飪設施之配膳室、庫房、郵務與財務室、儲存室、不屬機艙空間一部分之工作間，及類似之空間與通達該等空間之箱道。</p> <p>十五、貨艙空間：指用以裝載貨物之所有空間，包括貨油艙及通達該等空間之箱道。</p> <p>十六、駛上駛下貨艙空間：指空間之任何方向通常並未分隔，其長度可能達船舶之全長。在該空間內通常可在水平方向裝卸包裝或散裝貨物，包括鐵公路車輛或槽櫃車、拖車、貨櫃、槽櫃、托板等。</p> <p>十七、敞開之駛上駛下貨艙空間：指駛上駛下貨艙空間之一端或兩端敞開者，並具有經<u>航政機關或驗船機構</u>認可之適當自然通風，該通風開口係經由船側外板或頂甲板。</p> <p>十八、圍蔽之駛上駛下貨艙空間：指非敞開之駛上駛下貨艙空間或露天甲板之駛上駛下貨艙空間。</p>	<p>十一、主垂直區：指船殼、上層建築與甲板室為甲級隔艙所隔成之區域，其在任一甲板上之平均長度通常不超過四〇公尺。</p> <p>十二、起居艙空間：指用作公用空間、走廊、盥洗室、臥室、辦公室醫務室、電影放映室、康樂室、理髮室及無烹飪設施之配膳室等空間。</p> <p>十三、公用空間：指起居艙中用作大廳、餐廳、休息室及類似之永久圍隔空間。</p> <p>十四、服務空間：指用作廚房、有烹飪設施之配膳室、庫房、郵務與財務室、儲存室、不屬機艙空間一部分之工作間，及類似之空間與通達該等空間之箱道。</p> <p>十五、貨艙空間：指用以裝載貨物之所有空間，包括貨油艙及通達該等空間之箱道。</p> <p>十六、駛上駛下貨艙空間：指空間之任何方向通常並未分隔，其長度可能達船舶之全長。在該空間內通常可在水平方向裝卸包裝或散裝貨物，包括鐵公路車輛或槽櫃車、拖車、貨櫃、槽櫃、托板等。</p> <p>十七、敞開之駛上駛下貨艙空間：指駛上駛下貨艙空間之一端或兩端敞開者，並具有經主管機關認可之適當自然通風，該通風開口係經由船側外板或頂甲板。</p> <p>十八、圍閉之駛上駛下貨艙空間：指非敞開之駛上駛下貨艙空間或露天甲板之駛上駛下貨</p>	
--	--	--

<p>十九、 露天甲板：指甲板上方及至少兩側完全敞露於大氣者。</p> <p>二十、 特種空間：指在艙壁甲板以上或以下之圍蔽空間，用以載運儲有自用燃料之機動車輛者。該等空間可供機動車輛之進出，並有乘客之出入口。</p> <p>二十一、 甲種機艙空間：指裝設有下列機器之一之空間及通達該等空間之箱道：</p> <p>(一) 主推進用之內燃機。</p> <p>(二) 主推進以外用途之內燃機，其全部動力輸出合計不少於三百七十五瓩。</p> <p>(三) 燃油鍋爐或燃油裝備組。</p> <p>二十二、 機艙空間：指所有之甲種機艙空間及其他裝有推進機、鍋爐、燃油裝備組、蒸汽機、內燃機、發電機、主電機、加油站、冷凍機、穩定器、通風機與空氣調節機等類似之空間與通達該等空間之箱道。</p> <p>二十三、 燃油裝備組：指用以準備將燃油輸送至燃油鍋爐之裝備，或用以準備將預熱油料輸送至內燃機之裝備，包括用以處理壓力超過每平方毫米零點一八牛頓油料之所有壓力泵、過濾器及加熱器。</p> <p>二十四、 控制站：指裝設有船舶無線電裝備、主要航行裝</p>	<p>艙空間。</p> <p>十九、 露天甲板：指甲板上方及至少兩側完全敞露於大氣者。</p> <p>二十、 特種空間：指在艙壁甲板以上或以下之圍隔空間，用以載運儲有自用燃料之機動車輛者。該等空間可供機動車輛之進出，並有乘客之出入口。</p> <p>二十一、 甲種機艙空間：指裝設有下列機器之一之空間及通達該等空間之箱道：</p> <p>(一) 主推進用之內燃機。</p> <p>(二) 主推進以外用途之內燃機，其全部動力輸出合計不少於三七五瓩。</p> <p>(三) 燃油鍋爐或燃油裝備組。</p> <p>二十二、 機艙空間：指所有之甲種機艙空間及其他裝有推進機、鍋爐、燃油裝備組、蒸汽機、內燃機、發電機、主電機、加油站、冷凍機、穩定器、通風機與空氣調節機等類似之空間與通達該等空間之箱道。</p> <p>二十三、 燃油裝備組：指用以準備將燃油輸送至燃油鍋爐之裝備，或用以準備將預熱油料輸送至內燃機之裝備，包括用以處理壓力超過每平方公釐〇·一八牛頓油料之所有壓力泵、過濾器及加熱器。</p> <p>二十四、 控制站：指裝設有船舶</p>	
--	---	--

<p>備或應急動力來源之空間，或火警紀錄、火警控制裝備集中之空間。</p> <p>二十五、 陳設限火家具及裝潢之房間：指為達載客超過三十六人以上客船艙壁及甲板抗火完整性目的，於臥室、公用艙間、辦公室或其他起居艙內陳設符合下列規定之限火家具及裝修之房間：</p> <p>(一) 所有箱型家具如書桌、化妝臺、廚櫃、寫字檯等完全係以合格之不燃材料製成。但其工作面得有厚二毫米以下之可燃鑲板。</p> <p>(二) 所有可移動之家具如椅子、沙發、桌子等其骨架係以不燃材料構成。</p> <p>(三) 所有帷幔、窗簾及其他懸掛之紡織物應經<u>航政機關或驗船機構</u>之認可，其阻止火焰蔓延之性能，不低於每平方公尺質量零點八公斤之毛織品。</p> <p>(四) 所有地板上之覆蓋物應經<u>航政機關或驗船機構</u>之認可，其阻止火焰蔓延之性能，不低於用於同一目的之同等毛織品。</p> <p>(五) 所有艙壁、內襯板</p>	<p>無線電裝備、主要航行裝備或應急動力來源<u>所位</u>之空間，或火警紀錄、火警控制裝備集中之空間。</p> <p>二十五、 陳設限火家具及裝修之房間：指為達載客超過三十六人以上客船艙壁及甲板抗火完整性目的，於臥室、公用艙間、辦公室或其他起居艙內陳設符合下列規定之限火家具及裝修之房間：</p> <p>(一) 所有箱型家具如書桌、化妝臺、廚櫃、寫字檯等完全係以合格之不燃材料製成。但其工作面得有厚二公釐以下之可燃鑲板。</p> <p>(二) 所有可移動之家具如椅子、沙發、桌子等其骨架係以不燃材料構成。</p> <p>(三) 所有帷幔、窗簾及其他懸掛之紡織物應經主管機關之認可，其阻止火焰蔓延之性能，不低於每平方公尺質量〇・八公斤之毛織品。</p> <p>(四) 所有地板上之覆蓋物應經主管機關之認可，其阻止火焰蔓延之性能，不低於用於同一目的之同等毛織品。</p> <p>(五) 所有艙壁、內襯板</p>	
---	---	--

<p>及天花板之暴露表面，具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>(六) 所有加套墊之家具應具有經航政機關或驗船機構認可防止點燃及火焰蔓延之特性。</p> <p>二十六、 艙壁甲板：指橫置水密艙壁所達之最上層甲板。</p> <p>二十七、 載重：指船舶在比重一點零二五之水中，載重線相當於在夏期乾舷時之排水噸位與輕載排水噸位之差。</p> <p>二十八、 輕載：指船舶未裝載貨物、燃油、潤滑油、壓艙水、淡水、爐水、消耗品及旅客、船員與其所有物時之排水噸位。</p> <p>二十九、 易燃液體船：指供載運大量散裝原油與石油產品之貨船，其原油與石油產品之閉杯法試驗閃點，以核定之閃點試驗設備試驗結果未超過攝氏六十度，其瑞德揮發氣壓低於大氣壓者。或供裝載其他液體產品具有同等火災危險之貨船。</p> <p>三十、 原油：指任何自地下天然產生之油，不論是否經處理適於運輸者，並包括：</p> <p>(一) 可能已移除某些分餾物者。</p> <p>(二) 可能已添入某些分餾物者。</p>	<p>及天花板之暴露表面，具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>(六) 所有加套墊之家具應具有經主管機關認可防止點燃及火焰蔓延之特性。</p> <p>二十六、 艙壁甲板：指橫置水密艙壁所達之最上層甲板。</p> <p>二十七、 載重：指船舶在比重一・〇二五之水中，載重線相當於在夏期乾舷時之排水噸位與輕載排水噸位之差。</p> <p>二十八、 輕載：指船舶未裝載貨物、燃油、潤滑油、壓艙水、淡水、爐水、消耗品及旅客、船員與其所有物時之排水噸位。</p> <p>二十九、 易燃液體船：指供載運大量散裝原油與石油產品之貨船，其原油與石油產品之閉杯法試驗閃點，以核定之閃點試驗設備試驗結果未超過攝氏六〇度，其瑞德揮發氣壓低於大氣壓者。或供裝載其他液體產品具有同等火災危險之貨船。</p> <p>三十、 原油：指任何自地下天然產生之油、不論是否經處理適於運輸者，並包括：</p> <p>(一) 可能已移除某些分餾物者。</p> <p>(二) 可能已添入某些分餾物者。</p> <p>三十一、 混載船：指液體船設計</p>	
---	---	--

<p>三十一、 混載船：指液體船設計以載運散裝油料或交替載運散裝固體貨物者。</p> <p>三十二、 液貨區：指船舶之某一部分含有易燃液貨艙、污液貨艙、貨泵室及在上述空間以上部分船舶之全寬與全長之整個甲板區域。貨泵室包括與液貨艙鄰接之泵室、堰艙、壓載艙及空艙。</p> <p>三十三、 客船：指非小船且乘客定額超過十二人，以運送旅客為目的之船舶。</p> <p>三十四、 貨船：指以載運貨物為主要目的之船舶。</p> <p>三十五、 新船：指在本規則生效之日或以後安放龍骨或建造已達類似安放龍骨階段之船舶。但航行國際航線之船舶依各有關國際公約之規定。</p> <p>三十六、 現成船：指新船以外之船舶。</p> <p>三十七、 船長：在距龍骨線為最小模深百分之八十五處水線長度百分之九十六，或該水線自艏柱前端至舵軸中心線間之長度，二者以較大者為準。該水線應與設計水線平行。</p>	<p>以載運散裝油料或交替載運散裝固體貨物者。</p> <p>三十二、 液貨區：指船舶之某一部分含有易燃液貨艙、污液貨艙、貨泵室、及在上述空間以上部分船舶之全寬與全長之整個甲板區域。貨泵室包括與液貨艙鄰接之泵室、堰艙、壓載艙及空艙。</p> <p>三十三、 客船：指搭載乘客超過十二人之船舶。</p> <p>三十四、 非客船：指不屬於客船之其他船舶。</p> <p>三十五、 貨船：指以載運貨物為主要目的之非客船。</p> <p>三十六、 漁船：指用以捕魚、鯨、海豹、海象或其他海上生物資源之船舶。</p> <p>三十七、 新船：指在本規則生效之日或以後安放龍骨或建造已達類似安放龍骨階段之船舶。但航行國際航線之船舶依各有關國際公約之規定。</p> <p>三十八、 現成船：指新船以外之船舶。</p> <p>三十九、 船長：在距龍骨線為最小模深百分之八十五處水線長度百分之九十六，或該水線自艏柱前端至舵軸中心線間之長度，二者以較大者為準。該水線應與設計水線平行。</p>	
<p>第七條 本規則適用於新船，現成船作重大修理、改裝及有關裝配工程者，應經<u>航政機關或驗船機構</u>認為合理可行儘可能符合本規</p>	<p>第七條 本規則適用於新船，現成船如作重大修理、改裝及有關裝配工程者，應經主管機關認為合理可行儘可能符合本規則之規定。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

則規定。		
第八條 船舶具有特殊構造或其航程之天然遮蔽或實際航行水域之情況，經航政機關或驗船機構認為適用本規則部分規定為不合理或不必要時，得准寬免。_	第八條 船舶具有特殊構造或其航程之遮蔽天然狀況或實際航行水域之情況，經主管機關認為適用本規則之部分規定為不合理或不必要時，得准寬免之。	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。
第十條之一 （刪除）	第十條之一 船舶法及本規則有關船舶防火構造及其處罰事項，交通部得委任船籍港或船舶所在地之航政機關辦理。 前項情形，應將委任事項及法規依據公告之，並刊登政府公報及網站。	一、 <u>本條刪除。</u> 二、 依據本法第二條規定，業務由航政機關辦理，爰予刪除。
第十一條 船殼、上層建築、各結構艙壁、各甲板與甲板室應以鋼材或其他同等材料構成。結構之任何部分為鋁合金時，應符合下列規定： 一、 鋁合金所構成之甲級或乙級隔艙，除經航政機關或驗船機構認定其結構係不承受負載外，其絕熱在暴露於標準防火試驗所適用之火中，結構核心溫度之昇高，在任何時刻不應超過周圍溫度攝氏二百度。 二、 鋁合金所構成之柱、支柱及其他構件用以支持救生艇筏置放、下水與登載區域及甲級與乙級隔艙者，應予特別注意符合下列規定： （一）支持救生艇筏區域及甲級隔艙之構件，其絕熱在暴露於標準防火試驗所適用之火中，結構核心溫度之昇高，應在一小時之末不超過周圍溫	第十一條 船殼、上層建築、各結構艙壁、各甲板與甲板室應以鋼材或其他同等材料構成。 <u>如結構之任何部分為鋁合金時，應符合下列規定：</u> 一、 鋁合金所構成之甲級或乙級隔艙，除經主管機關認定其結構係不承受負載外，其絕熱在暴露於標準防火試驗所適用之火中，結構核心溫度之昇高，在任何時刻不應超過周圍溫度攝氏二〇〇度。 二、 鋁合金所構成之柱、支柱及其他構件用以支持救生艇筏置放、下水與登載區域及甲級與乙級隔艙者，應予特別注意確保： （一）支持救生艇筏區域及甲級隔艙之構件，其絕熱在暴露於標準防火試驗所適用之火中，結構核心溫度之昇高，應在一小時之末不超過周圍溫度攝氏二〇〇度。	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。

<p>度攝氏二百度。</p> <p>(二) 支持乙級隔艙之構件，前目規定溫度之昇高界限，應在三十分鐘之末。</p>	<p>(二) 支持乙級隔艙之構件，前目規定溫度之昇高界限，應在三十分鐘之末。</p>	
<p>第十三條 船殼、上層建築及甲板室應以甲級隔艙分為若干主垂直區，並應符合下列規定：</p> <p>一、主垂直區之隔艙應儘量避免階式及凹入之結構。無法避免時，該階式及凹入部分之結構，亦應以甲級隔艙構成。</p> <p>二、主垂直區隔艙之絕熱值應符合第十六條規定。</p> <p>三、位於艙壁甲板以上之主垂直區界限隔艙，應儘可能與緊鄰該艙壁甲板下之水密艙區劃分艙壁成一直線。</p> <p>四、主垂直區隔艙應自一甲板延伸至另一甲板，並延伸至船殼板或其他界限。</p> <p>五、汽車及火車渡船等具有特殊用途之船舶，其主垂直區之設計，設置艙壁無法達成該船之預定目的時，得經<u>航政機關或驗船機構</u>准以其他同等方法以控制及局限火災。</p> <p>六、具有特種空間之船舶，其主垂直區應適用第四十條規定。</p>	<p>第十三條 船殼、上層建築及甲板室應以甲級隔艙分為若干主垂直區，並應符合左列規定：</p> <p>一、主垂直區之隔艙應儘量避免階式及凹入之結構。<u>如</u>無法避免時，該階式及凹入部分之結構，亦應以甲級隔艙構成。</p> <p>二、主垂直區隔艙之絕熱值應符合第十六條之規定。</p> <p>三、位於艙壁甲板以上之主垂直區界限隔艙，應儘可能與緊鄰該艙壁甲板下之水密艙區劃分艙壁成一直線。</p> <p>四、主垂直區隔艙應自一甲板延伸至另一甲板，並延伸至船殼板或其他界限。</p> <p>五、汽車及火車渡船等具有特殊用途之船舶，其主垂直區之設計，<u>如</u>設置艙壁無法達成該船之預定目的時，得經主管機關准以其他同等方法以控制及局限火災。</p> <p>六、具有特種空間之船舶，其主垂直區應適用第四十條<u>之</u>規定。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第十四條 為使船舶噴水與不噴水區域之間設有適當界限，而以水平甲級隔艙將主垂直區分隔為若干水平區時，該隔艙應前後延伸於兩相鄰主垂直區艙壁之間，左右延至船殼板或船舶外邊之界限，</p>	<p>第十四條 為使船舶噴水與不噴水區域之間設有適當界限，而以水平甲級隔艙將主垂直區分隔為若干水平區時，該隔艙應前後延伸於兩相鄰主垂直區艙壁之間，左右延至船殼板或船舶外邊之界限，</p>	<p>配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將「第三表」修正為「附表三」，餘酌作文字修正。</p>

其絕熱值及完整性應符合第十六條附表三規定。	其絕熱值及完整性應符合第十六條第三表之規定。	
<p>第十五條 位於主垂直區內之各艙壁，應符合下列規定：</p> <p>一、 依第十六條各表未規定為甲級隔艙之各艙壁，至少應為乙級或丙級隔艙。</p> <p>二、 艙壁之表面得敷以符合第三十一條規定之可燃材料。</p> <p>三、 走廊艙壁未規定為甲級隔艙者，應為乙級隔艙，並自一甲板延至另一甲板。但符合下列規定者，不在此限：</p> <p>(一) 當連續乙級天花板及（或）內襯板裝於艙壁之兩側時，該艙壁之材料厚度與成份應符合乙級隔艙結構。但經<u>航政機關或驗船機構</u>認為合理可行時，得僅規定達到乙級完整性之標準。</p> <p>(二) 當船舶係以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護時，走廊天花板之材料厚度及成份符合乙級隔艙結構者，則乙級材料之走廊艙壁得止於該天花板。縱有第十六條或第五十四條規定，但經<u>航政機關或驗船機構</u>認為合理可行，該艙壁及天花板得僅規定達到乙級完整性之標準。符合本目規定之艙壁上，所有之門及框均應採不</p>	<p>第十五條 位於主垂直區內之各艙壁，應符合左列規定：</p> <p>一、 依第十六條各表未規定為甲級隔艙之各艙壁，至少應為乙級或丙級隔艙。</p> <p>二、 艙壁之表面得敷以符合第三十一條規定之可燃材料。</p> <p>三、 走廊艙壁如未規定為甲級隔艙者，應為乙級隔艙，並自一甲板延至另一甲板。但符合左列規定者，不在此限：</p> <p>(一) 當連續乙級天花板及（或）內襯板裝於艙壁之兩側時，該艙壁之材料厚度與成份應符合乙級隔艙結構。但經<u>主管機關</u>認為合理可行時，得僅規定達到乙級完整性之標準。</p> <p>(二) 當船舶係以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護時，如走廊天花板之材料厚度及成份符合乙級隔艙結構，則乙級材料之走廊艙壁得止於該天花板。縱有第十六條或第五十四條之規定，但經<u>主管機關</u>認為合理可行，該艙壁及天花板得僅規定達到乙級完整性之標準。符合本目規定之艙壁上，所有之門及框均應採不燃材</p>	<p>依據本法第二條規定，將「<u>主管機關</u>」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」，餘酌作文字修正。</p>

<p>燃材料，其結構與裝配之防火性能，應經<u>航政機關或驗船機構</u>之認可。</p> <p>四、除走廊壁外，所有依規定為乙級隔艙之艙壁，均應自一甲板延至另一甲板，並延及船殼板或其他界限。但艙壁兩側裝有連續乙級天花板及（或）內襯板時，該艙壁得止於該連續天花或內襯板。</p>	<p>料，其結構與裝配之防火性能，應經主管機關之認可。</p> <p>四、除走廊壁外，所有依規定為乙級隔艙之艙壁，均應自一甲板延至另一甲板，並延及船殼板或其他界限。但艙壁兩側裝有連續乙級天花板及（或）內襯板時，該艙壁得止於該連續天花或內襯板。</p>	
<p>第十六條 船舶具有特殊之結構佈置，其隔艙之最小抗火完整值無法適用本條規定者，得經<u>航政機關或驗船機構</u>酌准寬減。所有艙壁及甲板之最小抗火完整性除符合本章規定外，尚應符合附表一至附表四規定：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、為決定兩鄰空間中間界限之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為下列十四類。某一空間之裝設及用途，依下列分類有疑惑時，應依該空間所具有最嚴格界限規定之適當類別處理。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類括弧內之數字亦係各表內之行列表：</p> <p>(一) 控制站</p> <p>應急動力及照明來源所位之空間。</p> <p>操舵室及海圖室。</p> <p>船舶無線電裝備之空間。</p>	<p>第十六條 船舶<u>如</u>具有特殊之結構佈置，其隔艙之最小抗火完整值無法適用本條規定者，得經主管機關酌准寬減<u>之</u>。所有艙壁及甲板之最小抗火完整性除符合本章之規定外，尚應符合附表一至附表四之規定：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、為決定兩鄰空間中間界限之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為下列十四類。<u>如</u>某一空間之裝設及用途，依下列分類有疑惑時，應依該空間所具有最嚴格界限規定之適當類別處理<u>之</u>。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類<u>上方</u>括弧內之數字亦係各表內之行列表：</p> <p>(一) 控制站</p> <p>應急動力及照明來源所位之空間。</p> <p>操舵室及海圖室。</p> <p>船舶無線電裝備之空間。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>滅火室、火警控制及記錄站。</p> <p>在推進機艙空間以外之推進機械控制室。</p> <p>中央火警警報裝備之空間。</p> <p>中央應急廣播站與裝備之空間。</p> <p>(二) 梯道</p> <p>內部梯道、旅客及船員用之升降機與自動梯及其有關之圍蔽空間。但不包括專設於機艙空間內者。一梯道僅包含於一層甲板內時，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(三) 走廊</p> <p>旅客及船員之走廊及門廊。</p> <p>(四) 救生艇及救生筏操縱及登載站</p> <p>露天甲板空間與圍隔散步甲板所形成之救生艇及救生筏登載及下水站。</p> <p>(五) 露天甲板空間</p> <p>不包括救生艇及救生筏登載及下水站之露天甲板空間與圍隔之散步甲板。</p> <p>敞露空間位於上層建築及甲板室外者。</p> <p>(六) 低度火災危險之起居艙空間</p> <p>陳設限火家具及裝潢之房艙。</p>	<p>滅火室、火警控制及記錄站。</p> <p>在推進機艙空間以外之推進機械控制室。</p> <p>中央火警警報裝備之空間。</p> <p>中央應急廣播站與裝備之空間。</p> <p>(二) 梯道</p> <p>內部梯道、旅客及船員用之升降機與自動梯及其有關之圍閉空間。但不包括專設於機艙空間內者。如一梯道僅包含於一層甲板內，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(三) 走廊</p> <p>旅客及船員之走廊及門廊。</p> <p>(四) 救生艇及救生筏操縱及登載站</p> <p>露天甲板空間與圍隔散步甲板所形成之救生艇及救生筏登載及下水站。</p> <p>(五) 露天甲板空間</p> <p>不包括救生艇及救生筏登載及下水站之露天甲板空間與圍隔之散步甲板。</p> <p>敞露空間位於上層建築及甲板室外者。</p> <p>(六) 低度火災危險之起居艙空間</p> <p>陳設限火家具及裝潢之房艙。</p>	
--	--	--

<p>陳設限火家具及裝潢之辦公室與醫務室。</p> <p>陳設限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積未滿五十五平方公尺者。</p> <p>(七) 中度火災危險之起居艙空間</p> <p>前目各空間陳設非限火家具及裝潢者。</p> <p>陳設限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積在五十五平方公尺以上者。</p> <p>起居艙空間內之隔離倉櫃及小型儲存室。</p> <p>販賣部。</p> <p>電影放映及影片儲存室。</p> <p>無暴露火焰之小廚房。</p> <p>未儲存易燃液體之清潔工具間之實驗室。</p> <p>藥房。</p> <p>小型乾燥室。其甲板面積在四平方公尺以下者。</p> <p>財務室。</p> <p>(八) 較高度火災危險之起居艙空間</p> <p>陳設非限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積在五十五平方公尺以上者。</p> <p>理髮及美容室。</p> <p>(九) 衛生及類似空間</p> <p>盥洗室、浴室及廁所等。</p> <p>小型洗衣間。</p> <p>室內游泳池區。</p>	<p>陳設限火家具及裝潢之辦公室與醫務室。</p> <p>陳設限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積未滿五〇平方公尺者。</p> <p>(七) 中度火災危險之起居艙空間</p> <p>前目各空間陳設非限火家具及裝潢者。</p> <p>陳設限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積在五〇平方公尺以上者。</p> <p>起居艙空間內之隔離倉櫃及小型儲存室。</p> <p>販賣部。</p> <p>電影放映及影片儲存室。</p> <p>無暴露火焰之小廚房。</p> <p>未儲存易燃液體之清潔工具間之實驗室。</p> <p>藥房。</p> <p>小型乾燥室。其甲板面積在四平方公尺以下者。</p> <p>財務室。</p> <p>(八) 較高度火災危險之起居艙空間</p> <p>陳設非限火家具及裝潢之公用空間，其甲板面積在五〇平方公尺以上者。</p> <p>理髮及美容室。</p> <p>(九) 衛生及類似空間</p> <p>盥洗室、浴室及廁所等。</p> <p>小型洗衣間。</p> <p>室內游泳池區。</p>	
--	---	--

<p>工作間。</p> <p>起居艙空間內未裝設烹飪設備之隔離配膳室。</p> <p>(十) 火災危險程度微小或無火災危險之艙櫃、空艙櫃與輔機空間</p> <p>屬於船舶結構一部分之水艙。</p> <p>空艙櫃及堰艙。</p> <p>未裝有壓力潤滑系統之機械及禁儲可燃物之輔機空間，包括：通風機及空氣調節機室、錨機室、舵機室、穩定裝備室、電力推進馬達室、裝設分段配電板及純電力裝備之房間，但不包括裝設容量在士仟伏安以上充油變壓器者、軸道與管道、泵及冷凍機室，但以該泵及冷凍機非用以處理或不使用易燃液體者。</p> <p>本目各空間之圍蔽箱道。</p> <p>其他之圍蔽箱道如管路及電纜管道。</p> <p>(十一) 中度火災危險之輔機空間、貨艙空間、特種空間、貨油與其他油艙及類似之空間</p> <p>貨油艙。</p> <p>貨艙、箱形通道及艙口。</p> <p>冷凍室。</p> <p>裝於無機器隔離空間內之燃油櫃。</p> <p>允許儲存可燃物品之軸道及管道。</p> <p>前目之輔機空間。但裝有壓力潤</p>	<p>工作間。</p> <p>起居艙空間內未裝設烹飪設備之隔離配膳室。</p> <p>(十) 火災危險程度微小或無火災危險之艙櫃、空艙櫃與輔機空間。</p> <p>屬於船舶結構一部分之水艙。</p> <p>空艙櫃及堰艙。</p> <p>未裝有壓力潤滑系統之機械及禁儲可燃物之輔機空間，包括：通風機及空氣調節機室、錨機室、舵機室、穩定裝備室、電力推進馬達室、裝設分段配電板及純電力裝備之房間但不包括裝設容量在一〇仟伏安以上充油變壓器者、軸道與管道、泵及冷凍機室，但以該泵及冷凍機非用以處理或不使用易燃液體者。</p> <p>本目各空間之圍閉箱道。</p> <p>其他之圍閉箱道如管路及電纜管道。</p> <p>(十一) 中度火災危險之輔機空間、貨艙空間、特種空間、貨油與其他油艙及類似之空間</p> <p>貨油艙。</p> <p>貨艙、箱形通道及艙口。</p> <p>冷凍室。</p> <p>裝於無機器隔離空間內之燃油櫃。</p> <p>允許儲存可燃物品之軸道及管道。</p> <p>前目之輔機空間。但裝有壓力潤</p>	
--	---	--

<p>滑系統之機械或允許儲存可燃物品者。</p> <p>加油站。</p> <p>裝有容量在十仟伏安以上之充油變壓器之空間。</p> <p>裝設渦輪機與往復蒸汽機帶動之輔發電機及輸出動力在一百一十瓩以下之小型內燃機帶動之應急發電機、噴水器、注水或滅火泵、滅水泵等之空間。</p> <p>特種空間（僅適用於附表一及附表三）。</p> <p>本目各空間之圍蔽箱道。</p> <p>(十二) 機艙空間及主廚房主推進機室但不包括電力推進馬達室。</p> <p>鍋爐間。</p> <p>裝有內燃機或其他燒油、熱油或抽排油組之輔機室間，但不包括前二目之輔機空間。</p> <p>主廚房及附屬艙間。</p> <p>本目各空間之箱道及天罩。</p> <p>(十三) 儲存室、工作間及配膳室等不附屬於廚房之主配膳室。</p> <p>主洗衣間。</p> <p>大型乾燥室，其甲板面積超過四平方公尺者。</p> <p>雜物儲存室。</p> <p>郵務及行李間。</p> <p>垃圾間。</p> <p>不屬於機艙空間及廚房之工作間。</p> <p>(十四) 其他儲存易燃液體之空間燈具室。</p> <p>油漆間。</p> <p>染料、藥劑等易燃液體之儲存室。</p>	<p>滑系統之機械或允許儲存可燃物品者。</p> <p>加油站。</p> <p>裝有容量在一〇仟伏安以上之充油變壓器之空間。</p> <p>裝設渦輪機與往復蒸汽機帶動之輔發電機及輸出動力在一一〇瓩以下之小型內燃機帶動之應急發電機、噴水器、注水或滅火泵、滅水泵等之空間。</p> <p>特種空間（僅適用於附表一及附表三）。</p> <p>本目各空間之圍閉箱道。</p> <p>(十二) 機艙空間及主廚房主推進機室但不包括電力推進馬達室。</p> <p>鍋爐間。</p> <p>裝有內燃機或其他燒油、熱油或抽排油組之輔機室間，但不包括前二目之輔機空間。</p> <p>主廚房及附屬艙間。</p> <p>本目各空間之箱道及天罩。</p> <p>(十三) 儲存室、工作間及配膳室等不附屬於廚房之主配膳室。</p> <p>主洗衣間。</p> <p>大型乾燥室，其甲板面積超過四平方公尺者。</p> <p>雜物儲存室。</p> <p>郵務及行李間。</p> <p>垃圾間。</p> <p>不屬於機艙空間及廚房之工作間。</p> <p>(十四) 其他儲存易燃液體之空間燈具室。</p> <p>油漆間。</p> <p>染料、藥劑等易燃液體之儲存室。</p>	
---	---	--

<p>儲有易燃液體之實驗室。</p> <p>二、 兩空間之間之界限，其抗火完整性僅以一值表示者，該值應於所有情況下均能適用。</p> <p>三、 在主垂直區或水平區內之兩空間，未以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該兩區均未被防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較高者為準。</p> <p>四、 在主垂直區或水平區內之兩空間，業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該兩區均已防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較低者為準。但噴水器區域與無噴水器區域在起居艙及服務空間內相連接者，該兩區域之隔艙應以表列二值之較高者為準。</p> <p>五、 當兩相鄰之空間係屬同一類，表中有 a 之標誌時，該兩空間之間之艙壁或甲板經<u>航政機關或驗船機構之認可者</u>，得不裝設。以第(十二)類廚房與其附屬配膳室之間為例，配膳室艙壁及甲板能保持廚房界限之完整性者，得不裝設艙壁。但在廚房與機艙空間之間，雖二者同屬第(十二)</p>	<p>儲有易燃液體之實驗室。</p> <p>二、 如兩空間之間之界限，其抗火完整性僅以一值表示者，該值應於所有情況下均能適用。</p> <p>三、 在主垂直區或水平區內之兩空間，如未以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該兩區均未被防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較高者為準。</p> <p>四、 在主垂直區或水平區內之兩空間，業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該兩區均已防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較低者為準。但如噴水器區域與無噴水器區域在起居艙及服務空間內相連接者，該兩區域之隔艙應以表列二值之較高者為準。</p> <p>五、 當兩相鄰之空間係屬同一類，表中有 a 之標誌時，該兩空間之間之艙壁或甲板如經主管機關之認可得不裝設。例如第(十二)類廚房與其附屬配膳室之間，如配膳室艙壁及甲板能保持廚房界限之完整性者，得不裝設艙壁。但在廚房與機艙空間之間，雖二者同屬第(十二)類，仍應裝設</p>	
--	--	--

<p>類，仍應裝設艙壁。</p> <p>六、 表中有 b 標誌時，兩鄰接空間之一至少業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護者，得准使用較低之絕熱值。</p> <p>七、 縱有第三十二條及第三十三條規定，附表內為一短劃「—」時，各界限之材料或完整性，不作特殊之規定。</p> <p>八、 對於第(五)類空間，其甲板室與上層建築末端艙壁之絕熱值及露天甲板之絕熱值由<u>航政機關或驗船機構</u>決定之。經<u>航政機關或驗船機構</u>認可時，附表一至附表四內之第(五)類空間並得不圍蔽。</p>	<p>艙壁。</p> <p>六、 表中有 b 標誌者，<u>如</u>兩鄰接空間之一至少業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護者，得准使用較低之絕熱值。</p> <p>七、 縱有第三十二條及第三十三條之規定，<u>如</u>附表內為一短劃「—」時，各界限之材料或完整性，不作特殊之規定。</p> <p>八、 對於第(五)類空間，其甲板室與上層建築末端艙壁之絕熱值及露天甲板之絕熱值由主管機關決定之。<u>如</u>經主管機關認可，附表一至附表四內之第(五)類空間並得不圍閉。</p>	
<p>第十七條 連續乙級天花板或內襯板與相關之甲板或艙壁連結者，其全部或一部得認為有助於隔艙絕熱與完整性之要求。<u>航政機關或驗船機構</u>在核定防火結構細項時，應注意在所規定之防熱障壁之交點與端點，對熱傳導之危險性。</p>	<p>第十七條 連續乙級天花板或內襯板<u>如</u>與相關之甲板或艙壁連結者，其全部或一部得認為有助於隔艙絕熱與完整性之要求。主管機關在核定防火結構細項時，應注意在所規定之防熱障壁之交點與端點，對熱傳導之危險性。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第十八條 旅客空間、船員空間及在正常狀態下供船員使用但非機艙空間之空間應具有符合下列規定逃生方法，以供旅客及船員能迅速逃至救生艇及救生筏登載甲板：</p> <p>一、 在艙壁甲板以下，每一水密艙區或受類似限制之一個或一組空間內，應具有二種逃生方法，其中至少</p>	<p>第十八條 旅客空間、船員空間及在正常狀態下供船員使用但非機艙空間之空間應具有符合左列規定逃生方法，以供旅客及船員能迅速逃至救生艇及救生筏登載甲板：</p> <p>一、 在艙壁甲板以下，每一水密艙區或受類似限制之一個或一組空間內，應具有二種逃生方法，其中至少</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>應有一種係不依賴水密門。但該空間之性質與位置及各該空間內正常居留或服務之人數，經<u>航政機關或驗船機構</u>認可者，本款逃生方法得減為一種。</p> <p>二、 在艙壁甲板以上，自每一主垂直區或受類似限制之一個或一組空間內，至少應有二種逃生方法，其中至少應有一種能通至形成垂直逃生之梯道。</p> <p>三、 無線電報臺無直接之出入口通至露天甲板者，應有兩種由該臺逃生或出入之方法，其一得為具有足夠大小之舷窗或窗，或經<u>航政機關或驗船機構</u>認可之其他方法。</p> <p>四、 由走廊或走廊之一部分為逃生之唯一路線者，其長度不應超過十三公尺。</p> <p>五、 第一款及第二款規定之逃生方法中，至少應有一種包括可接近之圍蔽梯道，自該梯道之基層平面至救生艇與救生筏登載甲板，或迄該梯道所通達之最高平面，應有連續不斷之防火掩蔽以至上述二者中之較高處。但第一款規定之逃生方法經<u>航政機關或驗船機構</u>准免一種者，所餘唯一逃生方法，其安全逃生之程度應經<u>航政機關或驗船機構</u>之認可。</p> <p>六、 各梯道之寬度、數量及其連續狀況與由梯道圍壁至</p>	<p>應有一種係不依賴水密門。但如該空間之性質與位置及各該空間內正常居留或服務之人數，經主管機關之認可者，本項逃生方法得減為一種。</p> <p>二、 在艙壁甲板以上，自每一主垂直區或受類似限制之一個或一組空間內，至少應有二種逃生方法，其中至少應有一種能通至形成垂直逃生之梯道。</p> <p>三、 如無線電報臺無直接之出入口通至露天甲板者，應有兩種由該臺逃生或出入之方法，其一得為具有足夠大小之舷窗或窗，或經主管機關認可之其他方法。</p> <p>四、 由走廊或走廊之一部分為逃生之唯一路線者，其長度不應超過十三公尺。</p> <p>五、 第一款及第二款規定之逃生方法中，至少應有一種包括可接近之圍蔽梯道，自該梯道之基層平面至救生艇與救生筏登載甲板，或迄該梯道所通達之最高平面，應有連續不斷之防火掩蔽以至上述二者中之較高處。但第一款規定之逃生方法如經主管機關准免一種者，所餘唯一逃生方法，其安全逃生之程度應經主管機關之認可。</p> <p>六、 各梯道之寬度、數量及其連續狀況與由梯道圍壁至救生艇與救生筏登載區通</p>	
--	---	--

<p>救生艇與救生筏登載區通道之保護，均應經<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>之認可。</p> <p>七、 僅供一空間或該空間陽臺使用之梯道，不得認係所需逃生方法之一種。</p>	<p>道之保護，均應經主管機關之認可。</p> <p>七、 僅供一空間或該空間陽臺使用之梯道，不得認係所需逃生方法之一種。</p>	
<p>第十九條 在特種空間內，艙壁甲板以上及以下逃生方法之數量及配置應經<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>認可。由該空間通至救生艇與救生筏登載甲板出入口之安全性能，至少應與前條第一款、第二款、第五款及第六款規定相當。</p> <p>在正常供船員使用之機艙空間內，其逃生路線之一應避免直接通至特種空間。</p>	<p>第十九條 在特種空間內，艙壁甲板以上及以下逃生方法之數量及配置應經主管機關之認可。由該空間通至救生艇與救生筏登載甲板出入口之安全性能，至少應與前條第一款、第二款、第五款及第六款之規定相當。</p> <p>在正常供船員使用之機艙空間內，其逃生路線之一應避免直接通至特種空間。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第二十條 每一機艙空間應具有符合下列規定之二種逃生方法：</p> <p>一、 該機艙空間位於艙壁甲板以下時，該二種逃生方法應為下列二者之一：</p> <p>(一) 兩組儘可能遠離之鋼梯，各導向該空間上部遠離之門，經該門通至救生艇及救生筏登載甲板。該梯之一並應自該空間之底部至該空間外之安全地點，具有連續之防火掩蔽。</p> <p>(二) 其一為鋼梯導向該空間上部之門，經該門通至登載甲板，另一為在該空間底部與該梯適當分隔處，能由兩側操縱之一扇鋼門，通至登載甲板之安全逃生路線。</p> <p>二、 該機艙空間位於艙壁甲板以上時，該二種逃生方法</p>	<p>第二十條 每一機艙空間應具有符合左列規定之二種逃生方法：</p> <p>一、 <u>如</u>該機艙空間位於艙壁甲板以下，該二種逃生方法應為左列二者之一：</p> <p>(一) 兩組儘可能遠離之鋼梯，各導向該空間上部遠離之門，經該門通至救生艇及救生筏登載甲板。該梯之一並應自該空間之底部至該空間外之安全地點，具有連續之防火掩蔽。</p> <p>(二) 其一為鋼梯導向該空間上部之門，經該門通至登載甲板，另一為在該空間底部與該梯適當分隔處，能由兩側操縱之一扇鋼門，通至登載甲板之安全逃生路線。</p> <p>二、 <u>如</u>該機艙空間位於艙壁甲板以上，該二種逃生方法</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>」，餘酌作文字修正。</p>

<p>應儘可能遠離，其所導向之各門並應位於具有通道可通至救生艇與救生筏登載甲板。需用該梯之處時，該梯應為鋼質梯。</p> <p>船舶總噸位未滿一仟者，得經航政機關或驗船機構衡量該空間上部之寬度及配置准免前項一種逃生方法。船舶總噸位在一仟以上，通至救生艇或救生筏登載甲板之安全逃生路線為門或鋼梯者，亦得經航政機關或驗船機構衡量該空間之性質與位置及該空間正常服務之人數，准免一種逃生方法。</p>	<p>應儘可能遠離，其所導向之各門並應位於具有通道可通至救生艇與救生筏登載甲板。如需用該梯之處，該梯應為鋼質梯。</p> <p>船舶總噸位如未滿一、〇〇〇者，得經主管機關衡量該空間上部之寬度及配置准免前項一種逃生方法。或船舶總噸位在一、〇〇〇以上，通至救生艇或救生筏登載甲板之安全逃生路線為門或鋼梯者，亦得經主管機關衡量該空間之性質與位置及該空間正常服務之人數，准免一種逃生方法。</p>	
<p>第二十二條 所有梯道之骨架應以鋼材構成。但經航政機關或驗船機構認可，得准使用其他同等材料。</p>	<p>第二十二條 所有梯道之骨架應以鋼材構成。但經主管機關之認可得准使用其他同等材料。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第二十七條 甲級隔艙之開口，應符合下列規定：</p> <p>一、 所有開口應裝設固定關閉裝置，其抗火性至少應與其所在之隔艙具有同等之效能。但在貨艙、特種空間、儲存室及行李間等之間之艙口，以及各該空間與露天甲板之間之開口不在此限。</p> <p>二、 所有之門、門框及關閉時使其固定之裝置，其構造應儘可能與各門所在之艙壁具有同等之抗火與遏止煙、焰通過之性能。該等門及門框應以鋼材或其他同等材料構成。但水密門無需絕熱。</p> <p>三、 各門均應能自艙壁之兩側，</p>	<p>第二十七條 甲級隔艙之開口，應符合左列規定：</p> <p>一、 所有開口應裝設固定關閉裝置，其抗火性至少應與其所在之隔艙具有同等之效能。但在貨艙、特種空間、儲存室及行李間等之間之艙口，以及各該空間與露天甲板之間之開口不在此限。</p> <p>二、 所有之門、門框及關閉時使其固定之裝置，其構造應儘可能與各門所在之艙壁具有同等之抗火與遏止煙、焰通過之性能。該等門及門框應以鋼材或其他同等材料構成。但水密門無需絕熱。</p> <p>三、 各門均應能自艙壁之兩側，</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>僅以一人之力量予以啟閉。</p> <p>四、主垂直區艙壁及梯道圍壁上之防火門，應為自閉式，並能於關閉之反方向傾斜角度三點五度時將門關閉。該門之關閉速度，必要時應可控制以免危及人員。但動力操縱之水密門及該門通常係關閉者，得不在此限。</p> <p>五、前款防火門除通常關閉者外，應能由控制站分組或一起開啟，亦能在門邊位置個別開放。開啟機件之設計，當控制系統故障時，該門應能自動關閉。但合格之動力操縱水密門，得認係符合本款規定。防火門之止回鉤應能由控制站鬆釋否則不准裝用。當雙向門准予使用時，應具有由門之開啟系統操作而自動嚙合之鎖門裝置。</p> <p>六、以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定自動噴水系統防護或裝有連續乙級天花板之空間，非在主垂直區形成階級之甲板或非界限水平區之甲板上之各開口，應予合理緊密關閉。經<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>認為合理可行時，該等甲板應符合甲級完整性之規定。</p> <p>七、船舶外界限甲級完整性之規定，不適用於玻璃隔艙、窗及舷窗。甲級完整性之</p>	<p>僅以一人之力量予以啟閉。</p> <p>四、主垂直區艙壁及梯道圍壁上之防火門，應為自閉式，並能於關閉之反方向傾斜角度三・五度時將門關閉。該門之關閉速度，必要時應可控制以免危及人員。但動力操縱之水密門及該門通常係關閉者，得不在此限。</p> <p>五、前款防火門除通常關閉者外，應能由控制站分組或一起開啟，亦能在門邊位置個別開放。開啟機件之設計，當控制系統故障時，該門應能自動關閉。但合格之動力操縱水密門，得認係符合本款規定。防火門之止回鉤應能由控制站鬆釋否則不准裝用。當雙向門准予使用時，應具有由門之開啟系統操作而自動嚙合之鎖門裝置。</p> <p>六、以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定自動噴水系統防護或裝有連續乙級天花板之空間，非在主垂直區形成階級之甲板或非界限水平區之甲板上之各開口，應予合理緊密關閉。<u>如經主管機關認為合理可行</u>，該等甲板應符合甲級完整性之規定。</p> <p>七、船舶外界限甲級完整性之規定，不適用於玻璃隔艙、窗及舷窗。甲級完整性之規定亦不適用於上層建築</p>	
--	---	--

規定亦不適用於上層建築及甲板室外部各門。	及甲板室外部各門。	
<p>第二十八條 乙級隔艙之開口應符合下列規定：</p> <p>一、 所有之門、門框及其固定裝置，應儘可能與該隔艙具有同等抗火之關閉方法，但該門之下部得裝設通風口。該通風口係在門上或門以下時，其任一開口或所有開口之總淨面積不得超過零點零五平方公尺，該開口係在門上時，並應裝有以不燃材料構成之格子。門並應為不燃者。</p> <p>二、 船舶外界限乙級完整性之規定，不適用於玻璃隔艙、窗及舷窗。乙級完整性之規定亦不適用於上層建築及甲板室外部各門。</p> <p>三、 裝有符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定自動噴水系統者：</p> <p>(一) 非在主垂直區形成階級之甲板，或非界限水平區甲板上之各開口，應予合理緊密關閉。經<u>航政機關或驗船機構</u>認為合理可行時，該等甲板應符合乙級完整性之規定。</p> <p>(二) 在乙級材料所構成走廊艙壁上之門及門框應為不燃材料，其結構與裝配之阻火性能應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可。</p>	<p>第二十八條 乙級隔艙之開口應符合左列規定：</p> <p>一、 所有之門、門框及其固定裝置，應儘可能與該隔艙具有同等抗火之關閉方法，但該門之下部得裝設通風口。如該通風口係在門上或門以下，其任一開口或所有開口之總淨面積不得超過○．○五平方公尺，如該開口係在門上，並應裝有以不燃材料構成之格子。門並應為不燃者。</p> <p>二、 船舶外界限乙級完整性之規定，不適用於玻璃隔艙、窗及舷窗。乙級完整性之規定亦不適用於上層建築及甲板室外部各門。</p> <p>三、 裝有符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定自動噴水系統者：</p> <p>(一) 非在主垂直區形成階級之甲板，或非界限水平區甲板上之各開口，應予合理緊密關閉。如經主管機關認為合理可行，該等甲板應符合乙級完整性之規定。</p> <p>(二) 在乙級材料所構成走廊艙壁上之門及門框應為不燃材料，其結構與裝配之阻火性能應經主管機關認可。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
第二十九條 通風系統應符合下列規定：	第二十九條 通風系統應符合左列規定：	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政</p>

<p>一、通風扇之裝置，通常應使通達各空間之通風導管在同一主垂直區內。</p> <p>二、通風系統貫穿甲板者，除甲板應依第二十七條第六款規定裝設能確保該隔艙抗火性不致受損之裝置，並符合該款規定之抗火完整性外，應特別注意減少煙及熱氣經由該系統自一中甲板艙間通至另一中甲板艙間之可能性。垂直通風導管除應按本條規定絕熱外，<u>航政機關或驗船機構</u>認為必要時，得按第三節各表規定予以絕熱。</p> <p>三、通風導管應以下列材料構成，但在貨艙空間內者不在此限：</p> <p>(一) 導管斷面積在<u>零點零七</u>五平方公尺以上者，及供超過一單獨之中甲板空間使用之所有垂直導管，應以鋼材或其他同等材料構成。</p> <p>(二) 導管斷面積未滿<u>零點零七</u>五平方公尺，及非前目所述之垂直導管，應以不燃材料構成。該導管貫穿甲級或乙級隔艙時，應注意確保該隔艙之抗火完整性。</p> <p>(三) 短導管之斷面積通常未超過<u>零點零二</u>平方公尺，其長度亦不超過二公尺者，得免以不燃材料構成。但以符合下列條件為限：</p>	<p>一、通風扇之裝置，通常應使通達各空間之通風導管在同一主垂直區內。</p> <p>二、通風系統貫穿甲板者，除甲板應依第二十七條第六款規定裝設能確保該隔艙抗火性不致受損之裝置，並符合該款規定之抗火完整性外，應特別注意減少煙及熱氣經由該系統自一中甲板艙間通至另一中甲板艙間之可能性。垂直通風導管除應按本條規定絕熱外，<u>主管機關</u><u>如認為必要時得規定</u>按第三節各表予以絕熱。</p> <p>三、通風導管應以左列材料構成，但在貨艙空間內者不在此限：</p> <p>(一) 導管斷面積在○·○七五平方公尺以上者，及供超過一單獨之中甲板空間使用之所有垂直導管，應以鋼材或其他同等材料構成。</p> <p>(二) 導管斷面積未滿○·○七五平方公尺，及非前目所述之垂直導管，應以不燃材料構成。<u>如該導管貫穿甲級或乙級隔艙</u>，應注意確保該隔艙之抗火完整性。</p> <p>(三) 短導管之斷面積通常未超過○·○二平方公尺，其長度亦不超過二公尺者，得免以不燃材料構成。但以符合左列條件為限：</p>	<p>機關或驗船機構」，另為精簡條文，將第五款及第六款部分內容改列附件，並新增附件一及附件二，餘酌作文字修正。</p>
--	--	---

<p>1、以經<u>試驗機關</u>（構） 測試合格認可之低度 火災危險材料構成。</p> <p>2、僅供通風系統末端之 用。</p> <p>3、導管係位於與其所貫 穿之甲級或乙級隔艙， 包括連續乙級天花板 之距離，沿其長度在 零點六公尺以下者。</p> <p>四、貫穿甲級艙壁或甲板之通 風導管，其自由斷面積超 過零點零二平方公尺者， 除鋼質導管外，在貫穿艙 壁或甲板之附近開口，應 襯以薄鋼板套管，該導管 及套管並應符合下列規定：</p> <p>（一）套管之厚度應在三毫米 以上，長度應在九百毫 米以上。貫穿艙壁者， 兩側之長度應各在四百 五十毫米以上。導管或 套管應具有對火之絕緣， 至少與所貫穿之艙壁或 甲板具有同等之防火完 整性。其他同等之貫穿 保護措施，應經<u>航政機 關或驗船機構</u>認可。</p> <p>（二）導管之自由斷面積超過 零點零七五平方公尺者， 除依前目規定外，尚應 增設能自動操作之擋火 堰板，該擋火堰板並應 能由該艙壁或甲板之兩 側以人力操縱關閉。堰 板之啟閉應以指示器指 示。但導管所穿過之空</p>	<p>1、以經主管機關認可之 低度火災危險材料構 成。</p> <p>2、僅供通風系統末端之 用。</p> <p>3、導管係位於與其所貫 穿之甲級或乙級隔艙， 包括連續乙級天花板 之距離，沿其長度在 〇・六公尺以下者。</p> <p>四、貫穿甲級艙壁或甲板之通 風導管，其自由斷面積超 過〇・〇二平方公尺者， 除鋼質導管外，在貫穿艙 壁或甲板之附近開口，應 襯以薄鋼板套管，該導管 及套管並應符合左列規定：</p> <p>（一）套管之厚度應在三公釐 以上，長度應在九 〇〇公釐以上。貫穿艙 壁者，兩側之長度應各 在四五〇公釐以上。導 管或套管應具有對火之 絕緣至少與所貫穿之艙 壁或甲板具有同等之抗 火完整性。其他同等之 貫穿保護措施，應經主 管機關之認可。</p> <p>（二）導管之自由斷面積超過 〇・〇七五平方公尺者 ，除依前目規定外，尚 應增設能自動操作之擋 火堰板，該擋火堰板並 應能由該艙壁或甲板之 兩側以人力操縱關閉之。 堰板之啟閉應以指示器 指示之。但導管所穿過</p>	
---	---	--

<p>間為甲級隔艙所包圍，並不通風至該空間，而導管與其所穿過之隔艙具有同等之防火完整性者，該堰板得免裝設。</p> <p>五、 供甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間用之通風導管，不得穿過起居艙空間、服務空間或控制站。但非貫穿主區域隔艙並符合附件一之任一規定者不在此限。</p> <p>六、 供起居艙空間、服務空間或控制站用之通風導管，不得穿過甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間，但非貫穿主區域隔艙並符合附件二之任一規定者不在此限。</p> <p>七、 貫穿乙級艙壁之通風導管，其自由斷面積超過<u>零點零二</u>平方公尺者，應襯以長度在九百毫米以上之薄鋼板套管，艙壁兩側之長度應各在四百五十毫米以上。但在該長度之導管係以鋼材製造者，得免套管。</p> <p>八、 對位於機艙空間以外之控制站，應採取可行之措施以確能維持其通風、能見度及避煙，俾火災發生時，控制站內之機器與設備得以監督並連續有效操作。該等控制站應裝設可交替使用及隔離之空氣供應裝置，其空氣供應之進口應</p>	<p>之空間為甲級隔艙所包圍，並不通風至該空間，而導管與其所穿過之隔艙具有同等之防火完整性者。該堰板得免裝設。</p> <p>五、 供甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間用之通風導管，不得穿過起居艙空間、服務空間或控制站。但非貫穿主區域隔艙並符合左列二目之任一規定者不在此限：</p> <p>(一)1. 導管係以鋼材製造，其厚度依導管之寬度或直徑而定：</p> <table><tr><th>導管之寬度或直徑 (單位：公釐)</th><th>最小厚度（單位：公釐）</th></tr><tr><td>在三〇〇以下</td><td>三</td></tr><tr><td>在七五〇以上</td><td>五</td></tr><tr><td>三〇〇以上未滿七五〇</td><td>依比例求之</td></tr></table> <p>2. 經適當支持與固定。</p> <p>3. 靠近周界貫穿部分裝有自動擋火堰板。</p> <p>4. 自機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間至距各擋火堰板外側至少五公尺，應絕熱至甲—六〇之標準。</p> <p>(二)1. 導管係以前目規定厚度之鋼板製造，並經適當支持與固定。</p> <p>2. 穿過起居艙空間、服務空間或控制站部分，絕熱至甲—</p>	導管之寬度或直徑 (單位：公釐)	最小厚度（單位：公釐）	在三〇〇以下	三	在七五〇以上	五	三〇〇以上未滿七五〇	依比例求之
導管之寬度或直徑 (單位：公釐)	最小厚度（單位：公釐）								
在三〇〇以下	三								
在七五〇以上	五								
三〇〇以上未滿七五〇	依比例求之								

<p>有兩處，其配置應使自該二進口同時進煙之危險性減至最低程度。位於露天甲板上之控制站，設有開口或同等有效之局部關閉裝置者，得經<u>航政機關</u>或<u>驗船機構</u>認可准免適用本款規定。</p> <p>九、自廚房爐灶引出之排氣導管，通過起居艙空間或裝有可燃材料之空間者，應以甲級隔艙構成。每一排氣管並應裝設下列設施：</p> <p>(一) 供清除用之易開聚脂裝置。</p> <p>(二) 位於導管下端之擋火堰板。</p> <p>(三) 由廚房內部關閉排氣機之裝置。</p> <p>(四) 撲滅導管內之火之固定設施。</p> <p>十、通風導管需貫穿主垂直區域隔艙時，應在該隔艙附近裝設自動關閉之擋火堰板。該堰板並應能自隔艙之任一側以人力操作關閉。其操作位置應易於接近，並以紅色反光標誌標示。隔艙與堰板間之導管應以鋼材或其他同等材料構成。<u>經航政機關或驗船機構認為必要時</u>，並應依第二十七條第六款規定裝設能確保該隔艙抗火性不致受損之裝置，以符合該款規定之抗火完整性。該堰板之啟閉至少應在隔艙之一側裝有目視之指示器。</p>	<p>六〇之標準。</p> <p>六、供起居艙空間、服務空間或控制站用之通風導管，不得穿過甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間，但非貫穿主區域隔艙並符合左列二目之任一規定者不在此限：</p> <p>(一)1. 穿過部分導管係以前款第(一)目規定厚度之鋼材製造，並經適當支持與固定。</p> <p>2. 靠近周界貫穿部分裝有自動擋火堰板。</p> <p>3. 機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間之周界完整性能在貫穿部分予以保持。</p> <p>(二)1. 穿過部分導管係以前款第(一)目規定厚度之鋼材構造，並經適當支持與固定。</p> <p>2. 在機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間之導管，絕熱至甲一六〇之標準。</p> <p>七、貫穿乙級艙壁之通風導管，其自由斷面積超過〇・〇二平方公尺者，應襯以長度在九〇〇公釐以上之薄鋼板套管，艙壁兩側之長度應各在四五〇公釐以上。但在該長度之導管係以鋼材製造者，套管得免之。</p> <p>八、對位於機艙空間以外之控制站，應採取可行之措施以確能維持其通風、能見度及避煙，俾火災發生時，</p>	
--	---	--

<p>十一、 所有通風系統之主進口與出口，應能自其所通風之空間以外關閉。</p> <p>十二、 在梯道圍壁裝設通風時，其各導管應單獨由風扇間接出，不得與其他通風系統之導管相連，並不得供其他空間之用。</p> <p>十三、 所有之動力通風，應分組安裝控制器，俾所有之風機得由儘可能遠離之兩個控制站之一關閉。但貨艙空間與機艙空間之通風及第八款規定之任何交替系統不得在此限。供機艙空間用之動力通風應分組由兩處操縱，其中之一應在機艙空間之外。供貨艙空間用之動力通風系統，其風機應能由該空間外之一安全位置停止。</p>	<p>控制站內之機器與設備得以監督並連續有效操作。該等控制站應裝設可交替使用及隔離之空氣供應裝置，其空氣供應之進口應有兩處，其配置應使自該二進口同時進煙之危險性減至最低程度。位於露天甲板上之控制站，設有開口或同等有效之局部關閉裝置者，得經主管機關之認可准免適用本款規定。</p> <p>九、 自廚房爐灶引出之排氣導管，如通過起居艙空間或裝有可燃材料之空間者，應以甲級隔艙構成。每一排氣管並應裝設左列設施：</p> <p>(一) 供清除用之易開聚脂裝置。</p> <p>(二) 位於導管下端之擋火堰板。</p> <p>(三) 由廚房內部關閉排氣機之裝置。</p> <p>(四) 撲滅導管內之火之固定設施。</p> <p>十、 通風導管如需貫穿主垂直區域隔艙，應在該隔艙附近裝設自動關閉之擋火堰板。該堰板並應能自隔艙之任一側以人力操作關閉之。其操作位置應易於接近，並以紅色反光標誌標示之。隔艙與堰板間之導管應以鋼材或其他同等材料構成。如經主管機關認為必要，並應依第二十七條第六款規定裝設能確保</p>	
--	--	--

	<p>該隔艙抗火性不致受損之裝置，以符合該款規定之抗火完整性。該堰板之啟閉至少應在隔艙之一側裝有目視之指示器。</p> <p>十一、 所有通風系統之主進口與出口，應能自其所通風之空間以外關閉之。</p> <p>十二、 如在梯道圍壁裝設通風，其各導管應單獨由風扇間接出，不得與其他通風系統之導管相連，並不得供其他空間之用。</p> <p>十三、 所有之動力通風，應分組安裝控制器，俾所有之風機得由儘可能遠離之兩個控制站之一關閉之。但貨艙空間與機艙空間之通風及第八款規定之任何交替系統不得不在此限。供機艙空間用之動力通風應分組由兩處操縱，其中之一應在機艙空間之外。供貨艙空間用之動力通風系統，其風機應能由該空間外之一安全位置停止之。</p>	
<p>第三十一條 船舶各部分所裝用之不燃材料及可燃材料，應符合下列規定：</p> <p>一、 所有之內襯板、天花板、絕熱物質及其支撐材應採不燃材料。但在貨艙空間、郵務室、行李間或服務空間之冷藏庫內者不在此限。將空間分隔以作公用或裝飾用之部分艙壁或甲板亦應採不燃材料。</p> <p>二、 連接冷凍管系及其附件之絕熱材料所使用之防漏膏</p>	<p>第三十一條 船舶各部分所裝用之不燃材料及可燃材料，應符合下列規定：</p> <p>一、 所有之內襯板、天花板、絕熱物質及其支撐材應採不燃材料。但在貨艙空間、郵務室、行李間或服務空間之冷藏庫內者不在此限。將空間分隔以作公用或裝飾用之部分艙壁或甲板亦應採不燃材料。</p> <p>二、 連接冷凍管系及其附件之絕熱材料所使用之防漏膏</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>及膠著劑，得免採用不燃性材料。但其使用量應儘可能減至最少，其暴露之表面並應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可具有阻止火焰蔓延之性質。</p> <p>三、 走廊、梯道圍壁之暴露表面、起居艙、服務空間與控制站之艙壁、牆、天花板、內襯板之暴露表面，及起居艙、服務空間與控制站內隱蔽或不能通行空間之表面均應具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>四、 在任一起居艙及服務空間之可燃性表層、模飾、裝飾及面板等之總體積，不應超過相當於在牆壁與天花板總面積上敷用二點五毫米面板之體積。船舶裝設有符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統者，本項體積得包括部分用於裝配丙級隔艙之可燃材料。</p> <p>五、 用於第三款規定之表面及內襯板之面板，其產熱量不應超過所有厚度面積之每平方公尺四十五百萬焦耳。</p> <p>六、 在走廊及梯道圍壁內之家具，其數量應儘可能減至最少。</p> <p>七、 用於內部暴露表面之油漆、凡立水及其他塗料，不應採用能產生過量之煙或其他毒性者。</p> <p>八、 主要甲板覆料在起居艙、</p>	<p>及膠著劑，得免採用不燃性材料。但其使用量應儘可能減至最少，其暴露之表面並應經<u>主管機關</u>認可具有阻止火焰蔓延之性質。</p> <p>三、 走廊、梯道圍壁之暴露表面，起居艙、服務空間與控制站之艙壁、牆、天花板、內襯板之暴露表面，及起居艙、服務空間與控制站內隱蔽或不能通行空間之表面均應具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>四、 在任一起居艙及服務空間之可燃性表層、模飾、裝飾及面板等之總體積，不應超過相當於在牆壁與天花板總面積上敷用二．五公釐面板之體積。<u>如</u>船舶裝設有符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統者，本項體積得包括部分用於裝配丙級隔艙之可燃材料。</p> <p>五、 用於第三款規定之表面及內襯板之面板，其產熱量不應超過所有厚度面積之每平方公尺四五百萬焦耳。</p> <p>六、 在走廊及梯道圍壁內之家具，其數量應儘可能減至最少。</p> <p>七、 用於內部暴露表面之油漆、凡立水及其他塗料，不應採用能產生過量之煙或其他毒性者。</p> <p>八、 主要甲板覆料在起居艙、</p>	
---	---	--

服務空間與控制站內者，其材料應經核定，並具有在高溫下不易著火或不產生毒性或無爆炸危險之性能。	服務空間與控制站內者，其材料應經核定，並具有在高溫下不易著火或不產生毒性或無爆炸危險之性能。	
第三十三條 天花板及艙壁之構造，除經航政機關或驗船機構認為無起火之虞之處所外，在不危及其防火效能下，應能使火警巡邏員探知隱蔽與不能通行處所之煙源。	第三十三條 天花板及艙壁之構造，除經主管機關認為無起火之虞之處所外，在不危及其防火效能下，應能使火警巡邏員探知隱蔽與不能通行處所之煙源。	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。
第三十五條 貫穿甲級或乙級隔艙之管路，其材料應經航政機關或驗船機構依該隔艙所需抵抗之溫度而核定之。輸油或可燃液體之管路經航政機關或驗船機構准許通過起居艙及服務空間者，該管路之材料應經航政機關或驗船機構依其火災危險之程度而核定。易因熱而失效之材料，不得用於舷側排水孔、衛生水排出口及其他接近水線與火災時材料之失效可能肇致汨濫危險之洩水口。	第三十五條 貫穿甲級或乙級隔艙之管路，其材料應經主管機關依該隔艙所需抵抗之溫度而核定之。如輸油或可燃液體之管路經主管機關准許通過起居艙及服務空間者，該管路之材料應經主管機關依其火災危險之程度而核定之。易因熱而失效之材料，不得用於舷側排水孔、衛生水排出口及其他接近水線與火災時材料之失效可能肇致汨濫危險之洩水口。	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。
第四十條 位於艙壁甲板以上之特種空間，除其固定滅火系統、巡邏與探測及滅火設備等應符合船舶設備規則第三編消防設備有關規定外，應符合下列規定： 一、 主垂直區及水平區 （一）當正常之主垂直區不適用於特種空間時，該等空間所必需同等程度之保護，應基於水平區之概念，並以一項有效之固定滅火系統達成。全部供載車輛之總淨高未超過十公尺者，本條之水平區得包括多於一層	第四十條 位於艙壁甲板以上之特種空間，除其固定滅火系統、巡邏與探測及滅火設備等應符合船舶設備規則第三編救火設備之有關規定外，應符合左列規定： 一、 主垂直區及水平區 （一）當正常之主垂直區不適用於特種空間時，該等空間所必需同等程度之保護，應基於水平區之概念，並以一項有效之固定滅火系統達成之。如全部供載車輛之總淨高未超過十公尺者，本條之水平區得包括多於	一、 配合本法第二十四條規定，將序文「救火」修正為「消防」。 二、 配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將第二款第一目「第一表」修正為「附表一」，將第二款第二目「第三表」修正為「附表三」。 三、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。 四、 餘酌作文字修正。

<p>甲板上之特種空間。</p> <p>(二) 第二十七條、第二十九條及第三十四條至第三十九條為保持垂直區完整性之規定，仍應適用於將水平區彼此分隔或與船舶其他部分隔離之界限甲板與艙壁。</p> <p>二、 結構之保護</p> <p>(一) 特種空間界限艙壁之絕熱，應符合第十六條附表一內第(十一)類空間之規定。</p> <p>(二) 特種空間水平界限之絕熱，應符合第十六條附表三內第(十一)類空間之規定。</p> <p>(三) 特種空間各防火門之啟閉情況，應於駕駛臺內裝設指示器指示。</p> <p>三、 通風系統</p> <p>(一) 特種空間應具有與其他通風系統完全隔離之動力通風系統，其能量每小時至少應能更換空氣十次。當車輛裝卸之時，其換氣次數<u>航政機關或驗船機構</u>得要求增加。當該空間內載有車輛時，該通風系統應予經常運轉。</p> <p>(二) 通風應防止空氣層及空氣袋之形成。</p> <p>(三) 在駕駛臺內應具有指示設施，以顯示所需風量之損失或減少。</p> <p>(四) 在考慮及天氣與海象後，應具有裝置，俾能在火</p>	<p>一層甲板上之特種空間。</p> <p>(二) 第二十七條、第二十九條及第三十四條至第三十九條為保持垂直區完整性之規定，仍應適用於將水平區彼此分隔或與船舶其他部分隔離之界限甲板與艙壁。</p> <p>二、 結構之保護</p> <p>(一) 特種空間界限艙壁之絕熱，應符合第十六條第一表內第(十一)類空間之規定。</p> <p>(二) 特種空間水平界限之絕熱，應符合第十六條第三表內第(十一)類空間之規定。</p> <p>(三) 特種空間各防火門之啟閉情況，應於駕駛臺內裝設指示器指示之。</p> <p>三、 通風系統</p> <p>(一) 特種空間應具有與其他通風系統完全隔離之動力通風系統，其能量每小時至少應能更換空氣十次。當車輛裝卸之時，其換氣次數<u>主管機關</u>得要求增加之。當該空間內載有車輛時，該通風系統應予經常運轉。</p> <p>(二) 通風應防止空氣層及空氣袋之形成。</p> <p>(三) 在駕駛臺內應具有指示設施，以顯示所需風量之損失或減少。</p> <p>(四) 在考慮及天氣與海象後，應具有裝置，俾能在火</p>	
--	---	--

<p>警發生時迅即停止並有效關閉該通風系統。</p> <p>(五) 通風導管包括堰板應以鋼製，其佈置應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可。</p> <p>四、 排水孔</p> <p>應裝設有適當之排水孔，以迅速將固定壓力噴水系統在一層或多層甲板上可能導致之大量積水直接排出舷外，俾免船舶之穩度因大量積水嚴重受損。</p> <p>五、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>(一) 在載運車輛及在爆炸性揮發氣體預期可能積聚之甲板或平臺上，可能構成易燃揮發氣體引燃來源之裝備，尤其是電力裝備與線路，其裝置至少應在該甲板以上<u>四百五十毫米</u>，並應為封閉及保護型式之裝備，能防止火花外洩者。電力裝備與線路，為船舶之安全操作必需裝置於距甲板以上不足<u>四百五十毫米</u>之處時，應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可，並應採核定型式適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者。但各平臺具有足夠大小之開口能允許油氣向下滲透者，<u>得不適用本目規定</u>。</p> <p>(二) 電力裝備與線路裝置於通風之排風導管內時，應採核定型式適於在爆</p>	<p>警發生時迅即停止並有效關閉該通風系統。</p> <p>(五) 通風導管包括堰板應以鋼製，其佈置應經<u>主管機關</u>認可。</p> <p>四、 排水孔</p> <p>應裝設有適當之排水孔，以迅速將固定壓力噴水系統在一層或多層甲板上可能導致之大量積水直接排出舷外，俾免船舶之穩度因大量積水嚴重受損。</p> <p>五、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>(一) 在載運車輛及在爆炸性揮發氣體預期可能積聚之甲板或平臺上，可能構成易燃揮發氣體引燃來源之裝備，尤其是電力裝備與線路，其裝置至少應在該甲板以上<u>四五〇公釐</u>。並應為封閉及保護型式之裝備，能防止火花外洩者。<u>如</u>電力裝備與線路，為船舶之安全操作必需裝置於距甲板以上不足<u>四五〇公釐</u>之處，應經<u>主管機關</u>認可，並應採核定型式適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者。但各平臺具有足夠大小之開口能允許油氣向下滲透者，<u>本目規定得不適用之</u>。</p> <p>(二) 電力裝備與線路，<u>如</u>裝置於通風之排風導管內，應採核定型式適於在爆</p>	
--	--	--

<p>炸性汽油與空氣混合之處使用者，任何排風導管之出口，並應考慮及其他可能引燃之火源，裝置於安全位置。</p>	<p>炸性汽油與空氣混合之處使用者，任何排風導管之出口，並應考慮及其他可能引燃之火源，裝置於安全位置。</p>	
<p>第四十一條 位於艙壁甲板以下之特種空間，除應適用前條第一款至第三款規定外，尚應符合下列規定：</p> <p>一、 <u>抽水</u>及排洩裝置為免使用固定壓力噴水系統時，可能導致甲板或艙櫃頂板上之大量積水嚴重減損船舶穩度，船舶除依船舶艙區劃分規則具備<u>舷</u>水抽排設備外，<u>航政機關或驗船機構</u>得要求增設<u>抽水</u>及排洩裝置。</p> <p>二、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>(一) 裝有電力裝備及線路時，其型式應為適於在爆炸性汽油與空氣混合處使用者。可能構成易燃揮發氣體引燃之火源及裝備不應准予使用。</p> <p>(二) 電力裝備與線路裝置於通風之排風導管內時，應符合前條第五款第二目規定。</p>	<p>第四十一條 位於艙壁甲板以下之特種空間，除應適用前條第一款至第三款之規定外，尚應符合左列規定：</p> <p>一、 舷水泵及排洩裝置為免使用固定壓力噴水系統時，可能導致甲板或艙櫃頂板上之大量積水嚴重減損船舶穩度，船舶除依客船艙區劃分規則具備 <u>舷</u>水抽排設備外，主管機關得要求增設泵及排洩設施。</p> <p>二、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>(一) 如裝有電力裝備及線路，其型式應為適於在爆炸性汽油與空氣混合處使用者。可能構成易燃揮發氣體引燃之火源及裝備不應准予使用。</p> <p>(二) 電力裝備與線路，<u>如裝置於通風之排風導管內</u>，應符合前條第五款第(二)目之規定。</p>	<p>一、 配合船舶艙區劃分規則修正內容，將第一款「客船」修正為「船舶」；另參照海上人命安全國際公約第 II-2 章第二十條 6.1.4.2 規定，將「舷水泵」及「泵」修正為「抽水」。</p> <p>二、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p> <p>三、 餘酌作文字修正。</p>
<p>第四十二條 特種空間以外之任何貨艙空間裝載有機動車輛其油箱內儲有自用油料者，除其探火及滅火裝置應符合船舶設備規則第三編消防設備有關規定外，其通風系統及易燃揮發氣體引燃之防範仍應適用前條位於艙壁甲板以下特種空間之規定。其排水孔並不得導入機艙或可能存有引燃來</p>	<p>第四十二條 特種空間以外之任何貨艙空間如裝載有機動車輛其油箱內儲有自用油料者，除其探火及滅火裝置應符合船舶設備規則第三編救火設備之有關規定外，其通風系統及易燃揮發氣體引燃之防範仍應適用前條位於艙壁甲板以下特種空間之規定。其排水孔並不得導入機艙或可能存有引</p>	<p>配合本法第二十四條規定，將「救火」修正為「消防」，餘酌作文字修正。</p>

源之其他空間。	燃來源之其他空間。	
<p>第四十三條 甲種機艙空間及經<u>航政機關或驗船機構</u>認為需要之其他機艙空間，除其固定滅火系統、巡邏與探測及滅火設備等應符合船舶設備規則第三編消防設備有關規定外，應符合下列規定：</p> <p>一、 天窗、門、通風筒、煙囪排風開口及其他機艙空間開口之數量，應配合船舶通風與適當安全工作之需要減至最少。</p> <p>二、 天窗應以鋼材構成，不得裝有玻璃板，並應具有適當裝置，俾火災發生時，煙能自被保護之空間逸出。</p> <p>三、 除動力操縱之水密門外，各門之裝置應當該空間發生火災時，能以動力操縱之關閉裝置或以自閉式門，於向關閉之反方向傾斜至三點五角度時，由具有遙控安全設施，將門確切關閉。</p> <p>四、 機艙空間之周界不得裝窗，但機艙空間內控制室玻璃之使用，不在此限。</p> <p>五、 應具有下列控制設施：</p> <p>(一) 天窗之開關、煙囪正常排風開口之關閉及通風堰板之關閉。</p> <p>(二) 煙之逸出。</p> <p>(三) 除動力操縱水密門外，其他動力操縱門之關閉或門釋放機件之作動。</p> <p>(四) 停止通風扇。</p> <p>(五) 停止強力及感應通風扇、</p>	<p>第四十三條 甲種機艙空間及經<u>主管機關</u>認為需要之其他機艙空間，除其固定滅火系統、巡邏與探測及滅火設備等應符合船舶設備規則第三編救火設備之有關規定外，應符合左列規定：</p> <p>一、 天窗、門、通風筒、煙囪排風開口及其他機艙空間開口之數量，應配合船舶通風與適當安全工作之需要減至最少。</p> <p>二、 天窗應以鋼材構成，不得裝有玻璃板。並應具有適當裝置，俾火災發生時，煙能自被保護之空間逸出。</p> <p>三、 除動力操縱之水密門外，各門之裝置應當該空間發生火災時，能以動力操縱之關閉裝置或以自閉式門，於向關閉之反方向傾斜至三．五角度時，由具有遙控安全設施，將門確切關閉。</p> <p>四、 機艙空間之周界不得裝窗，但機艙空間內控制室玻璃之使用不在此限。</p> <p>五、 應具有左列控制設施：</p> <p>(一) 天窗之開關、煙囪正常排風開口之關閉及通風堰板之關閉。</p> <p>(二) 煙之逸出。</p> <p>(三) 除動力操縱水密門外，其他動力操縱門之關閉或門釋放機件之作動。</p> <p>(四) 停止通風扇。</p> <p>(五) 停止強力及感應通風扇、</p>	<p>一、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p> <p>二、 配合本法第二十四條規定，將序文「救火」修正為「消防」。</p> <p>三、 餘酌作文字修正。</p>

<p>燃油輸送泵及其他類似之燃油泵。</p> <p>六、 前款及第四十五條第五款規定之控制器，應位於有關空間以外，當有關空間發生火災時不致被隔絕之處。該等控制器應集中於一處，或經<u>航政機關或驗船機構</u>認可得集中分置於少數幾個位置。該等位置之出入口應安全通至露天甲板。</p> <p>七、 當任何甲種機艙空間具有在低平面由附近軸道之出入口者，在軸道內靠近水密門處，應具有能由兩側操縱之輕便鋼質防火門。</p> <p>八、 定時無人值守之機艙空間，其防火之完整性及通風、燃油泵等之關閉佈置，至少應與有人值守之機艙空間相當。</p>	<p>燃油輸送泵及其他類似之燃油泵。</p> <p>六、 前款及第四十五條第五款規定之控制器，應位於有關空間以外，當有關空間發生火災時不致被隔絕之處。該等控制器應集中於一處，或經主管機關之認可得集中分置於少數幾個位置。該等位置之出入口應安全通至露天甲板。</p> <p>七、 當任何甲種機艙空間具有在低平面由附近軸道之出入口者，在軸道內靠近水密門處，應具有能由兩側操縱之輕便鋼質屏火門。</p> <p>八、 定時無人值守之機艙空間，其防火之完整性及通風、燃油泵等之關閉佈置，至少應與有人值守之機艙空間相當。</p>	
<p>第四十四條 船舶燃料油之使用，應受下列限制：</p> <p>一、 除本條另有明文規定外，燃油之閃點低於攝氏六十度者，不得使用。</p> <p>二、 應急發電機之燃油，其閃點不低於攝氏四十三度者，得准使用。</p> <p>三、 一般用燃油，其閃點低於攝氏六十度但不低於攝氏四十三度，經<u>航政機關或驗船機構</u>認為係在必要之防範下，該燃油儲存及使用空間內之周界溫度不致升高至該燃油閃點以下攝氏十度以內者，得准使用。</p>	<p>第四十四條 船舶燃料油之使用，應受左列限制：</p> <p>一、 除本條另有明文規定外，燃油之閃點低於攝氏六十度者，不得使用。</p> <p>二、 應急發電機之燃油，其閃點不低於攝氏四十三度者，得准使用。</p> <p>三、 一般用燃油，其閃點低於攝氏六十度但不低於攝氏四十三度，<u>如</u>經主管機關認為係在必要之防範下，該燃油儲存及使用空間內之周界溫度不致升高至該燃油閃點以下攝氏十度以內者，得准使用之。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」，餘酌作文字修正。</p>

<p>第四十五條 船舶使用燃料油者，其儲存、分配及使用之佈置，應確保船舶與船上人員之安全，並至少能符合下列規定：</p> <p>一、 燃油系統之熱油部分，其壓力超過每平方毫米零點一八牛頓者，應儘可能置放於不被蔽蓋之處，使其損傷及滲漏能易於發現。在機艙空間該部分之燃油系統並應具有適當之照明。</p> <p>二、 機艙空間在正常情況下應具有足夠之通風，以防止油氣之積聚。</p> <p>三、 燃油艙櫃應儘可能為船體結構之一部分，並應位於甲種機艙空間以外。除二重底艙外，燃油艙櫃之位置必需鄰近或在甲種機艙空間內者，至少其一垂直邊應與機艙空間周界鄰接，並儘可能與二重底艙具有共同之周界，該艙櫃與機艙空間共有之周界面積應減至最小。該等艙櫃係位於甲種機艙空間周界以內時，不得儲藏閃點低於攝氏六十度之燃油。自由放置之可移式燃油櫃通常應避免採用，甲種機艙空間並應禁止使用，准採用該櫃時，該櫃應置於具有足夠大小之油密溢油盤內，該盤並應裝有洩油管通至適當大小之溢油櫃。</p> <p>四、 任一燃油艙櫃不應位於由</p>	<p>第四十五條 船舶使用燃料油者，其儲存、分配及使用之佈置，應確保船舶與船上人員之安全，並至少能符合左列規定：</p> <p>一、 燃油系統之熱油部分，其壓力超過每平方公釐〇·一八牛頓者，應儘可能置放於不被蔽蓋之處，使其損傷及滲漏能易於發現。在機艙空間該部分之燃油系統並應具有適當之照明。</p> <p>二、 機艙空間在正常情況下應具有足夠之通風，以防止油氣之積聚。</p> <p>三、 燃油艙櫃應儘可能為船體結構之一部分。並應位於甲種機艙空間以外。除二重底艙外，如燃油艙櫃之位置必需鄰近或在甲種機艙空間內者，至少其一垂直邊應與機艙空間周界鄰接，並儘可能與二重底艙具有共同之周界，該艙櫃與機艙空間共有之周界面積應減至最小。如該等艙櫃係位於甲種機艙空間周界以內時，不得儲藏閃點低於攝氏六十度之燃油。自由放置之可移式燃油櫃通常應避免採用，甲種機艙空間並應禁止使用，如准採用該櫃時，該櫃應置於具有足夠大小之油密溢油盤內，該盤並應裝有洩油管通至適當大小之溢油櫃。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>該艙櫃溢出或滴出之油能滴至熱表面造成災害之處，並應注意防止在任何壓力下自任何泵、過濾器或加熱器可能漏出之油與熱表面相接觸。</p> <p>五、任一燃油管路之損壞，可能使燃油自位於二重底以上之儲油櫃、澄清櫃或常用油櫃漏出者，應在各該櫃直接裝設當各該櫃所在空間發生火災時，可自有關空間以外之安全位置予以關閉之旋塞或閥。當深艙位於任何軸道、管道或類似空間之特殊場合，該油櫃上應予裝閥，其控制並應於火災發生時，得以位於該通道或類似空間以外之一管路或諸管路上之額外閥有效達成。該額外閥係裝置於機艙空間內時，並應能自該空間以外之位置操作。</p> <p>六、應具有安全有效之方法，以確知任何油艙櫃內所含燃油之量。<u>採測深管時</u>，其上端不應位於由該測深管可能產生溢油而引燃之任何空間內，尤其不應位於旅客或船員空間內。其他方法無需由艙櫃頂向下貫穿，當其損壞或注油過滿時，燃油亦不致由該處溢出者，得經<u>航政機關或驗船機構</u>認可准予採用。</p> <p>七、油艙櫃或燃油系統之任何部分，包括加油管，應備</p>	<p>四、任一燃油艙櫃不應位於由該艙櫃溢出或滴出之油能滴至熱表面造成災害之處。並應注意防止在任何壓力下自任何泵、過濾器或加熱器可能漏出之油與熱表面相接觸。</p> <p>五、任一燃油管路之損壞，可能使燃油自位於二重底以上之儲油櫃、澄清櫃或常用油櫃漏出者，應在各該櫃直接裝設當各該櫃所在空間發生火災時，可自有關空間以外之安全位置予以關閉之旋塞或閥。當深艙位於任何軸道、管道或類似空間之特殊場合，該油櫃上應予裝閥，其控制並應於火災發生時，得以位於該通道或類似空間以外之一管路或諸管路上之額外閥有效達成之。<u>如該額外閥係裝置於機艙空間內</u>，並應能自該空間以外之位置操作之。</p> <p>六、應具有安全有效之方法，以確知任何油艙櫃內所含燃油之量。<u>如採測深管</u>其上端不應位於由該測深管可能產生溢油而引燃之任何空間內，尤其是不應位於旅客或船員空間內。其他方法<u>如</u>無需由艙櫃頂向下貫穿，當其損壞或注油過滿時，燃油亦不致由該處溢出者，得經主管機關認可准予採用之。</p> <p>七、油艙櫃或燃油系統之任何</p>	
--	--	--

<p>有防止超壓之設備。洩壓閥、空氣管或溢流管應排放至經<u>航政機關或驗船機構</u>認可之安全位置。</p> <p>八、 燃油管路及其閥與裝具應為鋼材或其他經核定之材料。採用限制使用之軟管時，除其部位應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可外，該等軟管及其接頭附件應為經核定具有適當強度之耐火材料，其結構亦應經<u>航政機關或驗船機構</u>可。</p>	<p>部分，包括加油管，應備有防止超壓之設備。洩壓閥、空氣管或溢流管應排放至經<u>主管機關</u>認可之安全位置。</p> <p>八、 燃油管路及其閥與裝具應為鋼材或其他經核定之材料。<u>如</u>採用限制使用之軟管時，除其部位應經<u>主管機關</u>認可外，該等軟管及其接頭附件應為經核定具有適當強度之耐火材料，其結構亦應經<u>主管機關</u>認可。</p>	
---	--	--

<p>第五十二條 為使船舶噴水與不噴水區域之間設有適當界限，而以水平甲級隔艙將主垂直區分隔為若干水平區時，該隔艙應前後伸延於兩相鄰主垂直區艙壁之間，左右延至船殼板或船舶之界限，其絕熱值及完整性應符合第五十四條附表六規定。</p>	<p>第五十二條 為使船舶噴水與不噴水區域之間設有適當界限，而以水平甲級隔艙將主垂直區分隔為若干水平區時，該隔艙應前後伸延於兩相鄰主垂直區艙壁之間，左右延至船殼板或船舶之界限，其絕熱值及完整性應符合第五十四條第二表之規定。</p>	<p>配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將「第二表」修正為「附表六」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第五十四條 所有艙壁及甲板之最小抗火完整性，除應符合本章規定外，尚應符合附表五及附表六規定：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為下列之十一類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各種括弧內</p>	<p>第五十四條 所有艙壁及甲板之最小抗火完整性，除應符合本章之規定外，尚應符合附表五及附表六之規定：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為左列之十一類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各種<u>上方</u>括</p>	<p>一、 第二項第一款第十一目內容之「第三條」應係「第四條」之誤植，爰予修正。</p> <p>二、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」。</p> <p>三、 配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將第二項第十款「第二表」修正為「附表六」。</p>

<p>之數字亦係各表內之行列表：</p> <p>(一) 控制站</p> <p>裝設應急動力及照明來源所位之空間。</p> <p>操舵室及海圖室。</p> <p>船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。</p> <p>在推進機艙空間以外之推進機械控制室。</p> <p>中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊</p> <p>旅客及船員走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間</p> <p>同第四條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道</p> <p>內部梯道、昇降機與自動梯及其有關之圍蔽空間。但不包括專設於機艙空間內者。一梯道僅包含於一層甲板內時，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險）</p> <p>艙櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間</p> <p>同第四條第二十一款所定義之空間。</p>	<p>弧內之數字亦係各表內之行列表：</p> <p>(一) 控制站</p> <p>裝設應急動力及照明來源所位之空間。</p> <p>操舵室及海圖室。</p> <p>船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。</p> <p>在推進機艙空間以外之推進機械控制室。</p> <p>中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊</p> <p>旅客及船員走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間</p> <p>如第四條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道</p> <p>內部梯道、昇降機與自動梯及其有關之圍閉空間。但不包括專設於機艙空間內者。如一梯道僅包含於一層甲板內，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險）</p> <p>倉櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間</p> <p>如第四條第二十一款所定義之空間。</p>	<p>四、 餘酌作文字修正。</p>
--	--	--------------------

<p>(七) 其他機艙空間 同第四條第二十二款所定義之空間，不包括甲種機艙空間。</p> <p>(八) 貨艙空間 用以載貨之所有空間（包括貨油艙櫃）及通至該空間之箱道與艙口。但不包括特種空間。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險） 廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之艙櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板 無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。 敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>(十一) 特種空間 同第四條第二十款所定義之空間。</p> <p>二、 在主垂直區或水平區之兩空間，未以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該二區均未被防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較高者為準。</p> <p>三、 在主垂直區或水平區內之兩空間，業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之之自動噴水系統</p>	<p>(七) 其他機艙空間 如第四條第二十二款所定義之空間，不包括甲種機艙空間。</p> <p>(八) 貨艙空間 用以載貨之所有空間（包括貨油艙櫃）及通至該空間之箱道與艙口。但不包括特種空間。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險） 廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之倉櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板 無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。 敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>(十一) 特種空間 如第三條第二十款所定義之空間。</p> <p>二、 在主垂直區或水平區之兩空間，如未以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之自動噴水系統防護，或該二區均未被防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較高者為準。</p> <p>三、 在主垂直區或水平區內之兩空間，業以符合船舶設備規則第三編第二章第七節規定之之自動噴水系統</p>	
--	---	--

<p>防護，或該二區均已防護者，在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較低者為準。但噴水器區域與無噴水器區域在起居艙及服務空間內相連接者，該兩區域間之隔艙應以表列二值之較高者為準。</p> <p>四、表中 a 標誌之適用同第五十三條及第五十八條規定。</p> <p>五、同屬一類之空間有 b 之標誌時，表列艙壁與甲板之等級僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求之。以第(九)類之廚房為例，一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁。但廚房與油漆間相鄰時，應要求甲—零級艙壁。</p> <p>六、表中有 c 標誌處，分隔駕駛室與海圖室之艙壁得為乙—零級艙壁。</p> <p>七、表中有 d 標誌處同第二款及第三款規定。</p> <p>八、為適用第五十一條船殼、上層建築及甲板室在起居艙與服務空間部分，應以甲級隔艙分隔為若干主垂直區之規定，表中有 e 標誌處，乙—零及丙應讀為甲—零。</p> <p>九、表中有 f 標誌處之第(七)類機艙空間，<u>經航政機關或驗船機構</u>認為火災之危險性微小或無危險性者，得</p>	<p>防護，或該二區均已防護者。在決定該兩空間或二區間界限之適當抗火完整性標準時，應以表列二值之較低者為準。但如噴水器區域與無噴水器區域在起居艙及服務空間內相連接者，該兩區域間之隔艙應以表列二值之較高者為準。</p> <p>四、表中 a 標誌之適用解釋如第五十三條及第五十八條。</p> <p>五、同屬一類之空間有 b 之標誌時，表列艙壁與甲板之等級僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求之。例如第(九)類之一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁。但廚房與油漆間相鄰時，應要求甲—○級艙壁。</p> <p>六、表中有 c 標誌處，分隔駕駛室與海圖室之艙壁得為乙—○級艙壁。</p> <p>七、表中有 d 標誌處如第二款及第三款之規定。</p> <p>八、為適用第五十一條船殼、上層建築及甲板室在起居艙與服務空間部分，應以甲級隔艙分隔為若干主垂直區之規定，表中有 e 標誌處，乙—○及丙應讀為甲—○。</p> <p>九、表中有 f 標誌處之第(七)類機艙空間，<u>如經主管機關</u>認為火災之危險性微小或無危險性者，防火絕熱得</p>	
---	---	--

<p>免防火絕熱。</p> <p>十、表中有*標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料。但不要求應為甲級標準。為適用第五十一條船殼、上層建築及甲板室在起居艙與服務空間部分，應以甲級隔艙分隔為若干主垂直區之規定，在附表六中有*標誌之處，除第(八)類及第(十)類外，應讀為甲一零。</p>	<p>免之。</p> <p>十、表中有*標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料。但不要求應為甲級標準。為適用第五十一條船殼、上層建築及甲板室在起居艙與服務空間部分，應以甲級隔艙分隔為若干主垂直區之規定。在第二表中有*標誌之處，除第(八)類及第(十)類外，應讀為甲一〇。</p>	
<p>第五十六條 第五十條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿。該界線各門之材料得採經<u>航政機關或驗船機構</u>認可者。</p>	<p>第五十六條 第五十條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，如本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿，各門之材料得採經主管機關認可者。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第五十九條 第貳等級船舶隔艙上之開口，仍應符合第二章第六節第壹等級船舶規定。但第二十八條第二款規定，就分隔臥室與個人內部衛生空間，<u>航政機關或驗船機構</u>得准使用可燃材料。</p>	<p>第五十九條 第貳等級船舶隔艙上之開口，仍應符合第二章第六節第壹等級船舶之規定。但第二十八條第二款對分隔臥室與個人內部衛生空間<u>如浴室之門</u>，主管機關得准使用可燃材料。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第六十條 第貳等級船舶之通風系統，除應符合第二十九條第四款至第十一款規定外，尚應符合下列規定：</p> <p>一、通風導管應為不燃材料。但長度通常不超過二公尺其斷面積不超過<u>零點零二</u>平方公尺之短導管，符合下列條件時，得不必為不燃材料：</p> <p>(一) <u>經試驗機關(構)測試合格</u>之低度火災危險材料。</p> <p>(二) 僅用於通風設施之末端。</p>	<p>第六十條 第貳等級船舶之通風系統，除應符合第二十九條第四款至第十一款之規定外，尚應符合左列規定：</p> <p>一、通風導管應為不燃材料。但長度通常不超過二公尺其斷面積不超過〇・〇二平方公尺之短導管，<u>如</u>符合左列條件，得不必為不燃材料：</p> <p>(一) 經主管機關認可之低火災危險材料。</p> <p>(二) 僅用於通風設施之末端。</p>	<p>配合實務作業情況，將第一款「經主管機關認可」修正為「經試驗機關(構)測試合格」，餘酌作文字修正。</p>

<p>(三) 該導管距甲級或乙級隔艙包括連續乙級天花板開口之距離在六百毫米以上者。</p> <p>二、起居艙空間、服務空間、貨艙空間、控制站及機艙空間之動力通風，應能自各該所通風之空間外易於接近位置予以停止。該位置當各該所通風之空間發生火災時，並不應易於阻斷。停止機艙空間動力通風之設施應與其他空間者完全隔離。</p>	<p>(三) 該導管距甲級或乙級隔艙包括連續乙級天花板開口之距離在六〇〇公釐以上者。</p> <p>二、起居艙空間、服務空間、貨艙空間、控制站及機艙空間之動力通風，應能自各該所通風之空間外易於接近位置予以停止。該位置當各該所通風之空間發生火災時，並不應易於阻斷。停止機艙空間動力通風之設施應與其他空間者完全隔離。</p>	
<p>第六十六條 船殼、結構艙壁、甲板、上層建築及甲板室應以鋼材或其他同等材料構成。但船舶實際航行水域之情況，經<u>航政機關或驗船機構</u>認可者，得准採不燃材料或具耐燃性能強化玻璃纖維塑膠構造。</p> <p>前項耐燃性能係指應取與船體相同積層結構板材每邊長一百毫米乘一百毫米之試樣三片，該等試樣在試驗前應先暴露於戶外每平方公尺三億焦耳（波長三百八十五奈米以下）之自然日光紫外線下或同等加速人工風化設備，溫度至少相當於攝氏三十度，並予以風化一段相當長之期間，其中潮溼之時間應佔百分之二十。試驗時應將試樣水平置放，並以每平方公尺五士瓦熱能均勻照射最長加熱至十分鐘止，紀錄加熱開始至試樣開始燃燒之間隔時間，並以該三試樣平均間隔時間超過四士秒為合格。</p>	<p>第六十六條 船殼、結構艙壁、甲板、上層建築及甲板室應以鋼材或其他同等材料構成。但船舶實際航行水域之情況，經主管機關之認可者，得准採不燃材料或具耐燃性能強化玻璃纖維塑膠構造。</p> <p>前項耐燃性能係指應取與船體相同積層結構板材每邊長一〇〇公釐乘一〇〇公釐之試樣三片，該等試樣在試驗前應先暴露於戶外每平方公尺三億焦耳（波長三八五奈米以下）之自然日光紫外線下或<u>主管機關認可之</u>同等加速人工風化設備，溫度至少相當於攝氏三〇度，並予以風化一段相當長之期間，其中潮溼之時間應佔百分之二〇。試驗時應將試樣水平置放，並以每平方公尺五〇瓦熱能均勻照射最長加熱至一〇分鐘止，紀錄加熱開始至試樣開始燃燒之間隔時間，並以該三試樣平均間隔時間超過四〇秒</p>	<p>一、依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」。</p> <p>二、配合實務作業情況，刪除第二項「主管機關認可之」之字。</p> <p>三、餘酌作文字修正。</p>

前項耐燃性能應檢附試驗機關（構）之測試合格證明文件	為合格。 前項耐燃性能應檢附試驗機關（構）之測試合格證明文件	
第七十一條 船殼以具耐燃性能之強化玻璃纖維塑膠構造者，其起居艙、服務空間、控制站及機艙空間內所有敞露之強化玻璃纖維塑膠之表面，其最後積層應採用經核定具有耐燃能力之樹脂、耐火油漆塗敷、或以不燃材料保護於機艙空間內，其與起居艙、服務空間相鄰之艙壁與甲板應以金屬材料構成或敷裝以金屬襯板；機艙內應加裝由機艙外可控制之固定式滅火系統或經 <u>航政機關或驗船機構</u> 同意其他具有同等效能之滅火設施，並應裝設火警（煙及高溫）偵測及警報系統，其警報信號應同時能於駕駛室及乘客艙室顯示可聞可見之信號。	第七十一條 船殼以具耐燃性能之強化玻璃纖維塑膠構造者，其起居艙、服務空間、控制站及機艙空間內所有敞露之強化玻璃纖維塑膠之表面，其最後積層應採用經核定具有耐燃能力之樹脂、耐火油漆塗敷、或以不燃材料保護之。於機艙空間內，其與起居艙服務空間相鄰之艙壁與甲板應以金屬材料構成或敷裝以金屬襯板；機艙內應加裝由機艙外可控制之固定式滅火系統或經主管機關同意其他具有同等效能之滅火設施，並應裝設火警（煙及高溫）偵測及警報系統，其警報信號應同時能於駕駛室及乘客艙室顯示可聞可見之信號。	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。
第七十八條 通風系統至少應符合下列規定： 一、 通風導管應為不燃材料。但長度不超過二公尺其斷面積不超過 <u>零點零二</u> 平方公尺之短導管，符合下列條件者，得不必為不燃材料： （一）經 <u>試驗機關（構）</u> 測試合格之低度火災危險材料。 （二）僅用於通風設施之末端。 （三）該導管距甲級及乙級隔艙包括乙級天花板開口之距離在 <u>六百</u> 毫米以上者。	第七十八條 通風系統至少應符合左列規定： 一、 通風導管應為不燃材料。但長度不超過二公尺其斷面積不超過〇・〇二平方公尺之短導管，符合左列條件者，得不必為不燃材料： （一）經主管機關認可之低火災危險材料。 （二）僅用於通風設施之末端。 （三）該導管距甲級及乙級隔艙包括乙級天花板開口之距離在六〇〇公釐以上者。 二、 起居空間、服務空間、貨	一、 配合實務作業情況，將第一款第一目「經主管機關認可」修正為「經試驗機關（構）測試合格」。 二、 參照法規體例，第三款增加「起居艙空間、服務空間或控制站之導管亦不應穿過主機艙空間」，並刪除「反之亦然」之文字，以茲明確。 三、 餘酌作文字修正。

<p>二、起居空間、服務空間、貨艙空間、控制站及機艙空間之動力通風，應能自各該所通風之空間外易於接近位置予以停止。停止機艙空間動力通風之設施應與其他空間者完全隔離。</p> <p>三、主機艙空間之導管，不應穿過起居艙空間、服務空間或控制站，<u>起居艙空間、服務空間或控制站之導管亦不應穿過主機艙空間。</u>但該導管係以鋼材構成，其佈置能確保該隔艙之防火完整性者，不在此限。</p> <p>四、機艙空間之通風系統應與其他空間之通風系統分開。</p>	<p>艙空間、控制站及機艙空間之動力通風，應能自各該所通風之空間外易於接近位置予以停止。停止機艙空間動力通風之設施應與其他空間者完全隔離。</p> <p>三、主機艙空間之導管，<u>通常不應穿過起居艙空間、服務空間或控制站。</u>但該導管如係以鋼材構成，其佈置能確保該隔艙之防火完整性者不在此限。<u>反之亦然。</u></p> <p>四、機艙空間之通風系統應與其他空間之通風系統分開。</p>	
<p>第八十條 鋁合金構成之甲級或乙級隔艙部分，其絕熱除經<u>航政機關或驗船機構</u>認定係不承受負載外，當其暴露於所能適用標準防火試驗之任何時刻，其結構核心溫度之昇高，不應超過周圍溫度攝氏二百度以上。</p>	<p>第八十條 鋁合金構成之甲級或乙級隔艙部分，其絕熱除經主管機關認定係不承受負載外，當其暴露於所能適用標準防火試驗之任何時刻，其結構核心溫度之昇高，不應超過周圍溫度攝氏二〇〇度以上。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第八十二條 在起居艙及服務空間應採用下列之一種保護方法：</p> <p>一、方法一 c—所有內部隔艙由不燃乙級或丙級隔艙壁構成，除其走廊、梯道及逃生路線應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之探煙系統外，通常在起居艙及服務空間內並未裝置自動噴水器、探火及火警報系統。</p> <p>二、方法二 c—在預期可能發生火災之所有空間內，如</p>	<p>第八十二條 在起居艙及服務空間應採用左列之一種保護方法：</p> <p>一、方法一 c—所有內部隔艙由不燃乙級或丙級隔艙壁構成，除其走廊、梯道及逃生路線應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之探煙系統外，通常在起居艙及服務空間內並未裝置自動噴水器、探火及火警報系統。</p> <p>二、方法二 c—在預期可能發生火災之所有空間內，如</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>起居艙空間、廚房及其他服務空間，但不包括無火災危險之空艙空間及衛生間等，應裝置有船舶設備規則第三編第二章第七節相關規定之核定型附有自動噴水之火警警報及偵測系統。起居艙空間內之走廊、梯道及逃生路線則應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之探煙系統。其內部分隔艙壁之型式，通常並不作限制。</p> <p>三、 方法三</p> <p>c—在預期可能發生火災之所有空間內，包括所有起居艙及服務空間，但不包括無火災危險之空艙空間及衛生間等，應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之核定型固定探火及火警警報系統。其內部分隔艙壁之型式通常並不作限制。但由甲級或乙級隔艙圍隔之起居艙空間，其面積超過五十平方公尺者不在此限。屬公用空間時，該面積得經<u>航政機關或驗船機構</u>考慮增加。</p>	<p>起居艙空間、廚房及其他服務空間，但不包括無火災危險之空艙空間及衛生間等，應裝置有船舶設備規則第三編第二章第七節相關規定之核定型附有自動噴水之火警警報及探測系統。起居艙空間內之走廊、梯道及逃生路線則應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之探煙系統。其內部分隔艙壁之型式，通常並不作限制。</p> <p>三、 方法三</p> <p>c—在預期可能發生火災之所有空間內，包括所有起居艙及服務空間，但不包括無火災危險之空艙空間及衛生間等，應裝置有船舶設備規則第三編第二章第八節相關規定之核定型固定探火及火警警報系統。其內部分隔艙壁之型式通常並不作限制。但由甲級或乙級隔艙圍隔之起居艙空間，其面積超過五〇平方公尺者不在此限。<u>如屬公用空間該面積得經主管機關考慮增加之。</u></p>	
<p>第八十四條 起居艙及服務空間內之艙壁，應符合下列規定：</p> <p>一、 所有規定為乙級隔艙之艙壁，應自一甲板延伸至另一甲板並至船殼板或其他界板。但在艙壁之兩側裝有連續乙級天花板或內襯</p>	<p>第八十四條 起居艙及服務空間內之艙壁，應符合左列規定：</p> <p>一、 所有規定為乙級隔艙之艙壁，應自一甲板延伸至另一甲板並至船殼板或其他界板。但在艙壁之兩側裝有連續乙級天花板或內襯</p>	<p>一、 配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將第三款及第四款「第一表」修正為「附表七」。</p> <p>二、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為</p>

<p>板者，該艙壁得止於連續天花板或內襯板。</p> <p>二、 方法一</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之所有艙壁，至少應為丙級隔艙。</p> <p>三、 方法二</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之艙壁，其構造並不作限制。但依第八十五條附表七規定為丙級隔艙者除外。</p> <p>四、 方法三</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之艙壁，其構造並不作限制。但由連續甲級或乙級隔艙圍隔之起居艙空間，其面積超過五十平方公尺者，及依第八十五條附表七規定為丙級隔艙者除外。<u>屬公用空間時，本款規定之面積得經航政機關或驗船機構考慮增加。</u></p>	<p>板者，該艙壁得止於連續天花板或內襯板。</p> <p>二、 方法一</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之所有艙壁，至少應為丙級隔艙。</p> <p>三、 方法二</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之艙壁，其構造並不作限制。但依第八十五條第一表規定為丙級隔艙者除外。</p> <p>四、 方法三</p> <p>c—本章未規定為甲級或乙級隔艙之艙壁，其構造並不作限制。但由連續甲級或乙級隔艙圍隔之起居艙空間，其面積超過五〇平方公尺者，及依第八十五條第一表規定為丙級隔艙者除外。<u>如屬公用空間本款規定之面積得經主管機關考慮增加之。</u></p>	<p>「航政機關或驗船機構」。</p> <p>三、 餘酌作文字修正。</p>
<p>第八十五條 艙壁及甲板之防火完整性，除應符合本章規定外，尚應符合附表七及附表八之最小防火完整性：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當防火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為下列之十一類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類括弧內之數字亦係各表內之行列表數：</p>	<p>第八十五條 艙壁及甲板之防火完整性，除應符合本章之規定外，尚應符合左列二表之最小防火完整性：</p> <p>前項各表適用之有關規定如左：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當防火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為左列之十一類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類上方括弧內之數字亦係各表內之行列表數：</p>	<p>一、 配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將第一項「左列二表」修正為「附表七及附表八」。</p> <p>二、 第二項第一款第三目、第六目、第七目及第十一目內容之「第三條」應係「第四條」之誤植，爰予修正。</p> <p>三、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p>

<p>(一) 控制站 應急動力及照明來源所位之空間。 操舵室及海圖室。 船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。 在推進機艙空間以外之推進機械控制室。 中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊 走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間 同第四條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道 內部梯道、升降機與自動梯及其有關之圍蔽空間。但不包括專設於機艙空間內者。一梯道僅包含於一層甲板內時，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險） 倉櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間 同第四條第二十一款所定義之空間。</p> <p>(七) 其他機艙空間 同第四條第二十二款所定義之空間，不包括甲</p>	<p>(一) 控制站 應急動力及照明來源所位之空間。 操舵室及海圖室。 船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。 在推進機艙空間以外之推進機械控制室。 中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊 走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間 如第三條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道 內部梯道、升降機與自動梯及其有關之圍閉空間。但不包括專設於機艙空間內者。如一梯道僅包含於一層甲板內，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險） 倉櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間 如第三條第二十一款所定義之空間。</p> <p>(七) 其他機艙空間 如第三條第二十二款所定義之空間，不包括甲</p>	<p>四、 餘酌作文字修正。</p>
---	---	--------------------

<p>種機艙空間。</p> <p>(八) 貨艙空間</p> <p>用以載貨之所有空間及通至該等空間之箱道與艙口。包括貨油艙櫃。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險）</p> <p>廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之倉櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板</p> <p>無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。</p> <p>敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>(十一) 駛上駛下貨艙空間</p> <p>同第四條第十六項所定義之貨艙空間，用以裝載油箱內儲有自用油料之機動車輛者。</p> <p>二、表中有 a 標誌處，對於以方法二 c 及方法三 c 防火之艙壁，不作特別之規定。</p> <p>三、表中有 b 標誌處，在方法三 c 之情況下，兩空間或一組空間之面積在五士平方公尺以上者，其間之乙級艙壁應規定為乙—零級。</p> <p>四、表中有 c 標誌處，其適用同第八十四條及第九十三條規定。</p> <p>五、同屬一類之空間有 d 之標誌時，表列艙壁與甲板之等級，僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求。</p>	<p>種機艙空間。</p> <p>(八) 貨艙空間</p> <p>用以載貨之所有空間及通至該等空間之箱道與艙口。包括貨油艙櫃。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險）</p> <p>廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之倉櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板</p> <p>無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。</p> <p>敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>(十一) 駛上駛下貨艙空間</p> <p>如第三條第十六項所定義之貨艙空間，用以裝載油箱內儲有自用油料之機動車輛者。</p> <p>二、表中有 a 標誌處，對於以方法二 c 及方法三 c 防火之艙壁，不作特別之規定。</p> <p>三、表中有 b 標誌處，在方法三 c 之情況下，兩空間或一組空間之面積在五〇平方公尺以上者，其間之乙級艙壁應規定為乙—〇級。</p> <p>四、表中有 c 標誌處，其適用之解釋如第八十四條及第九十三條。</p> <p>五、同屬一類之空間有 d 之標誌時，表列艙壁與甲板之等級，僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求。</p>	
--	---	--

<p>以第(九)類之廚房為例，一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁。但廚房與油漆間相鄰時，應為甲—零級艙壁。</p> <p>六、表中有 e 標誌處，駕駛室、海圖室及無線電室彼此分隔之艙壁得為乙—零級。</p> <p>七、表中有 f 標誌處，未計畫裝載危險品，或該等危險品之儲置距該等艙壁之水平距離在三公尺以上者，得採用甲—零級。</p> <p>八、表中有 g 標誌處，該空間計畫裝載危險品時，應適用船舶危險品裝載規則規定。</p> <p>九、表中有 h 標誌處，分隔駛上駛下貨艙空間之艙壁及甲板應能合理之氣密關閉，該等隔艙應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可儘可能合理可行具有甲級抗火完整性。</p> <p>十、表中有 i 標誌處，第(七)類機艙空間經<u>航政機關或驗船機構</u>認為火災之危險性微小或無危險性者，防火絕熱得不裝置。</p> <p>十一、表中有 * 標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料，但不要求應為甲級標準。</p>	<p>之。例如：在第(九)類之一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁，但廚房與油漆間相鄰時，應為甲—○級艙壁。</p> <p>六、表中有 e 標誌處，駕駛室、海圖室及無線電室彼此分隔之艙壁得為乙—○級。</p> <p>七、表中有 f 標誌處，<u>如</u>未計畫裝載危險品，或<u>如</u>該等危險品之儲置距該等艙壁之水平距離在三公尺以上者，得採用甲—○級。</p> <p>八、表中有 g 標誌處，<u>如</u>該空間計畫裝載危險品，應適用船舶危險品裝載規則之規定。</p> <p>九、表中有 h 標誌處，分隔駛上駛下貨艙空間之艙壁及甲板應能合理之氣密關閉，該等隔艙應經主管機關認可儘可能合理可行具有甲級抗火完整性。</p> <p>十、表中有 i 標誌處，第(七)類機艙空間<u>如</u>經主管機關認為火災之危險性微小或無危險性者，防火絕熱得不裝置。</p> <p>十一、表中有 * 標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料，但不要求應為甲級標準。</p>	
<p>第八十七條 第七十九條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，<u>本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿。該界限各門之材料得採經航政機關或驗船機構認可者。</u></p>	<p>第八十七條 第七十九條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，<u>如</u>本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿。各門之材料得採經主管機關認可者。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>第八十八條 自所有起居艙空間及供船員正常使用但非機艙空間通出之梯道與梯，其裝置應具有能迅速逃至露天甲板然後到達救生艇及救生筏，並應符合下列之一般規定：</p> <p>一、 在所有起居艙之各層，至少應具有兩種遠隔由每一限制空間或一組空間逃出之方法。</p> <p>二、 在露天甲板下之主逃生方法應為梯道，第二種方法得為箱道或梯道。</p> <p>三、 在露天甲板上之逃生方法應為通至露天甲板之梯道或門或此兩種合併方法。</p> <p>四、 空間之性質與位置及該空間通常可能住宿或使用之人數，經<u>航政機關或驗船機構</u>之考慮認可時，得准免其中之一種逃生方法。</p> <p>五、 一端不通之走廊其長度不得超過七公尺。所謂一端不通之走廊係指自走廊或走廊之一部分僅有一種逃生路線者。</p> <p>六、 逃生方法之連續性及寬度應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可。</p> <p>七、 無線電報站不能直接通至露天甲板者，自該站應具有兩種進出之方法。其中之一得為具有足夠大小之舷窗或窗，或其他經<u>航政機關或驗船機構</u>認可可供緊急逃生之方法。</p>	<p>第八十八條 自所有起居艙空間及供船員正常使用但非機艙空間通出之梯道與梯，其裝置應具有能迅速逃至露天甲板然後到達救生艇及救生筏。並應符合左列之一般規定：</p> <p>一、 在所有起居艙之各層，至少應具有兩種遠隔由每一限制空間或一組空間逃出之方法。</p> <p>二、 在露天甲板下之主逃生方法應為梯道，第二種方法得為箱道或梯道。</p> <p>三、 在露天甲板上之逃生方法應為通至露天甲板之梯道或門或此兩種合併方法。</p> <p>四、 <u>如</u>空間之性質與位置及該空間通常可能住宿或使用之人數，經主管機關之考慮認可，得准免其中之一種逃生方法。</p> <p>五、 一端不通之走廊其長度不得超過七公尺。所謂一端不通之走廊係指自走廊或走廊之一部分僅有一種逃生路線者。</p> <p>六、 逃生方法之連續性及寬度應經主管機關認可。</p> <p>七、 無線電報站不能直接通至露天甲板者，自該站應具有兩種進出之方法。其中之一得為具有足夠大小之舷窗或窗，或其他經主管機關認可可供緊急逃生之方法。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第八十九條 在經常有船員工作之所有駛上駛下貨艙空間內，通至</p>	<p>第八十九條 在經常有船員工作之所有駛上駛下貨艙空間內，通至</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政</p>

露天甲板之逃生路線，其數量及位置應經 <u>航政機關或驗船機構</u> 認可。但在任何情況下不得少於兩種，並應遠離。	露天甲板之逃生路線，其數量及位置應經主管機關認可。但在任何情況下不得少於兩種，並應遠離。	機關或驗船機構」。
<p>第九十條 自每一甲種機艙空間之逃生方法應有兩種，並應符合下列任一規定：</p> <p>一、 兩組儘可能遠離之鋼梯，各導向該空間上部遠離之門，經該門通至露天甲板。該梯之一通常應自該空間底部迄該空間外之安全地點，具有連續之防火掩蔽。但該機艙空間具有特殊之佈置或大小，該空間底部並具有安全之逃生路線者，該防火掩蔽得寬免。該防火掩蔽應為鋼材，經<u>航政機關或驗船機構</u>認為必要時並應予絕熱，其底端應設有自閉式鋼門。</p> <p>二、 其一為鋼梯導向該空間上部之門，經該門通至露天甲板。另一為在該空間底部與該梯遠離，能自兩側操縱之一扇鋼門，由該門備有自該空間底部通至露天甲板之安全逃生路線。</p> <p>總噸位未滿一千之船舶，該空間上部之尺度及配置，經<u>航政機關或驗船機構</u>考慮認可，前項之逃生方法得准免去一種。</p>	<p>第九十條 自每一甲種機艙空間之逃生方法應有兩種，並應符合下列任一規定：</p> <p>一、 兩組儘可能遠離之鋼梯，各導向該空間上部遠離之門，經該門通至露天甲板。該梯之一通常應自該空間底部迄該空間外之安全地點，具有連續之防火掩蔽。但如該機艙空間具有特殊之佈置或大小，該空間底部並具有安全之逃生路線者，該防火掩蔽得寬免之。該防火掩蔽應為鋼材，如經主管機關認為必要時並應予絕熱，其底端應設有自閉式鋼門。</p> <p>二、 其一為鋼梯導向該空間上部之門，經該門通至露天甲板。另一為在該空間底部與該梯遠離，能自兩側操縱之一扇鋼門，由該門備有自該空間底部通至露天甲板之安全逃生路線。</p> <p>總噸位未滿一、〇〇〇之船舶，該空間上部之尺度及配置，經主管機關考慮認可，前項之逃生方法得准免去一種。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
第九十一條 自甲種機艙空間以外之其他機艙，應具有經 <u>航政機關或驗船機構</u> 依該空間之性質、位置及通常使用該空間之人數認可之逃生路線。	第九十一條 自甲種機艙空間以外之其他機艙，應具有經主管機關依該空間之性質、位置及通常使用該空間之人數認可之逃生路線。	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
第九十三條 起居艙空間、服務空	第九十三條 起居艙空間、服務空	依據本法第二條規定，將

<p>間及控制站內梯道與升降梯箱艙之保護，應符合下列規定：</p> <p>一、 所有梯道之骨架應以鋼材構成。<u>但經航政機關或驗船機構認可得准使用其他同等材料。</u></p> <p>二、 僅貫穿一層甲板之梯道，至少應在一層艙以乙一零級隔艙及自閉門保護。僅貫穿一層甲級之升降機，應在兩層艙以甲一零級隔艙與鋼門圍蔽。貫穿甲板超過一層之梯道及升降機箱艙，在所有各層艙至少應以甲一零級隔艙圍蔽並以自閉門保護。</p> <p>三、 船上住宿之人數在十二人以下，其梯道貫穿甲板超過一層，由各層起居艙至少有兩種直接通至露天甲板之逃生路線者，得經<u>航政機關或驗船機構認可將前款規定之甲一零級隔艙寬減為乙一零級。</u></p>	<p>間及控制站內梯道與升降梯箱艙之保護，應符合左列規定：</p> <p>一、 所有梯道之骨架應以鋼材構成，但經主管機關認可得准使用其他同等材料。</p> <p>二、 僅貫穿一層甲板之梯道，至少應在一層艙以乙一〇級隔艙及自閉門保護之。僅貫穿一層甲級之升降機，應在兩層艙以甲一〇級隔艙與鋼門圍蔽。貫穿甲板超過一層之梯道及升降機箱艙，在所有各層艙至少應以甲一〇級隔艙圍蔽並以自閉門保護之。</p> <p>三、 船上住宿之人數在十二人以下，其梯道貫穿甲板超過一層，由各層起居艙至少有兩種直接通至露天甲板之逃生路線者，得經主管機關認可將前款規定之甲一〇級隔艙寬減為乙一〇級。</p>	<p>「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第九十五條 門之阻火能力應儘可能與其所裝置之隔艙相當。甲級隔艙上之門及門框應以鋼材構成。乙級隔艙上之門應採不燃材料。甲種機艙空間界限艙壁上裝置之門應合理之氣密並能自動關閉。依方法一 c 構造之船舶，其分隔臥室與個人內部衛生空間，<u>航政機關或驗船機構得准使用可燃材料。水密門得不需絕熱。</u></p>	<p>第九十五條 門之阻火能力應儘可能與其所裝置之隔艙相當。甲級隔艙上之門及門框應以鋼材構成。乙級隔艙上之門應採不燃材料。甲種機艙空間界限艙壁上裝置之門應合理之氣密並能自動關閉。依方法一 c 構造之船舶，其分隔臥室與個人內部衛生空間<u>如浴室之門</u>，主管機關得准使用可燃材料。水密門得不需絕熱。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p>
<p>第九十八條 船舶各部分所裝用之不燃材料及可燃材料，應符合下列規定：</p> <p>一、 走廊、梯道圍壁之暴露表</p>	<p>第九十八條 船舶各部分所裝用之不燃材料及可燃材料，應符合左列規定：</p> <p>一、 走廊、梯道圍壁之暴露表</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>面、起居艙、服務空間與控制站內天花板之暴露表面，及起居艙、服務空間與控制站內隱蔽不能通行空間之表面包括地面，均應具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>二、 用於內部暴露表面之油漆、凡立水及其他塗料，應經<u>航政機關或驗船機構</u>鑑定不致有不當火災之危險，並不致產生過量之煙。</p> <p>三、 主要甲板覆料在起居艙、服務空間與控制站內者，應為經核定不易引燃之材料。</p>	<p>面，起居艙、服務空間與控制站內天花板之暴露表面，及起居艙、服務空間與控制站內隱蔽不能通行空間之表面包括地面，均應具有低度火焰蔓延之特性。</p> <p>二、 用於內部暴露表面之油漆、凡立水及其他塗料，應經主管機關鑑定不致有不當火災之危險，並不致產生過量之煙。</p> <p>三、 主要甲板覆料在起居艙、服務空間與控制站內者，應為經核定不易引燃之材料。</p>	
<p>第九十九條 構造之細目應符合下列規定：</p> <p>一、 方法一 c—在起居艙、服務空間及控制站內，所有之內襯板、阻風板、天花板及其支持物應為不燃材料。</p> <p>二、 方法二 c 及方法三 c—在起居艙、服務空間及控制站之走廊與梯道圍壁內之天花板、內襯板、阻風板及其支持物應為不燃材料。</p> <p>三、 方法一 c、方法二 c 及方法三 c—</p> <p>(一) 除貨艙空間或服務空間之冷藏室外，所有其他冷藏空間之絕熱材料應採不燃材料。連結冷凍管系統及其附件之絕熱材料所使用之蒸汽防漏膏及膠著劑，得免為不</p>	<p>第九十九條 構造之細目應符合左列規定：</p> <p>一、 方法一 c—在起居艙、服務空間及控制站內，所有之內襯板、阻風板、天花板及其支持物應為不燃材料。</p> <p>二、 方法二 c 及方法三 c—在起居艙、服務空間及控制站之走廊與梯道圍壁內之天花板、內襯板、阻風板及其支持物應為不燃材料。</p> <p>三、 方法一 c、方法二 c 及方法三 c—</p> <p>(一) 除貨艙空間或服務空間之冷藏室外，所有其他冷藏空間之絕熱材料應採不燃材料。連結冷凍管系統及其附件之絕熱材料所使用之蒸汽防漏膏及膠著劑，得免為不</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」，餘酌作文字修正。</p>

<p>燃材料，但其用量應減至最少，其暴露表面應經航政機關或驗船機構認可具有阻止火災蔓延之性質。</p> <p>(二) 起居艙及服務空間內裝置之不燃艙壁、內襯板及天花板得敷用厚度不超過二點零毫米之可燃裝飾面板。但在走廊、梯道及控制站內，該裝飾面板之厚度不應超過一點五毫米。</p> <p>(三) 圍蔽於天花板、鑲板或內襯板後之空氣空間，應以距離不超過十四公尺密合之阻風裝置適當分隔。該空氣空間係在梯道、箱艙等內襯板背後者，在垂直方向應於每一甲板處封閉。</p>	<p>燃材料，但其用量應減至最少，其暴露表面應經主管機關認可具有阻止火災蔓延之性質。</p> <p>(二) 起居艙及服務空間內裝置之不燃艙壁、內襯板及天花板得敷用厚度不超過二・〇公釐之可燃裝飾面板。但在走廊、梯道及控制站內，該裝飾面板之厚度不應超過一・五公釐。</p> <p>(三) 圍蔽於天花板、鑲板或內襯板後之空氣空間，應以距離不超過十四公尺密合之阻風裝置適當分隔之。如該空氣空間係在梯道、箱艙等內襯板背後者，在垂直方向應於每一甲板處封閉之。</p>	
<p>第一百零一條 駛上駛下貨艙空間，除其探火及滅火裝置應符合船舶設備規則第三編消防設備有關規定外，應符合下列規定：</p> <p>一、 通風系統</p> <p>(一) 圍蔽之駛上駛下貨艙空間應具有與其他通風系統完全隔離之有效通風系統，其能量以空艙為準每小時至少換氣六次。當艙內載有車輛時，該通風系統應經常連續運轉。屬不可行時，應每日依天氣許可作定時之操作，並在卸載前作合理時間之操作，在操作之後應以船上所備之輕</p>	<p>第一百零一條 駛上駛下貨艙空間，除其探火及滅火裝置應符合船舶設備規則第三編救火設備之有關規定外，應符合左列規定：</p> <p>一、 通風系統</p> <p>(一) 圍閉之駛上駛下貨艙空間應具有與其他通風系統完全隔離之有效通風系統，其能量以空艙為準每小時至少換氣六次。當艙內載有車輛時，該通風系統應經常連續運轉。如屬不可行，應每日依天氣許可作定時之操作，並在卸載前作合理時間之操作，在操作之後應以船上所備之輕</p>	<p>一、 配合本法第二十四條規定，將序文「救火」修正為「消防」。</p> <p>二、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」。</p> <p>三、 餘酌作文字修正。</p>

<p>便可燃氣體探測儀證明該艙內廢氣業已清除。</p> <p>供駛上駛下貨艙空間之通風導管能被有效封閉者，應每一貨艙空間予以隔離。當車輛裝卸之時，其換氣次數<u>航政機關或驗船機構</u>得要求增加。</p> <p>(二) 該通風系統能自該空間以外之位置控制，其佈置應能防止空氣層及空氣袋之形成。</p> <p>(三) 在駕駛臺上應有指示設施，以顯示所需通風量之損失或減少。</p> <p>(四) 在考慮及天氣與海象後，應具有裝置，俾能在火警發生時迅即停止並有效關閉該通風系統。</p> <p>(五) 通風管包括堰板應以鋼製，其佈置應經<u>航政機關或驗船機構</u>認可。</p> <p>二、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>在圍蔽之駛上駛下貨艙空間內載運油箱內儲有自用油料之機動車輛者，為防止易燃揮發氣體之引燃，應符合下列規定：</p> <p>(一) 電力裝備與線路應採適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者。但符合第二目規定者不在此限。</p> <p>(二) 當車輛在船上時，通風系統之設計與操作能對該貨艙空間提供連續通風每小時至少換氣十次</p>	<p>便可燃氣體探測儀證明該艙內廢氣業已清除。</p> <p>供駛上駛下貨艙空間之通風導管能被有效封閉者，應每一貨艙空間予以隔離。當車輛裝卸之時，其換氣次數<u>主管機關</u>得要求增加之。</p> <p>(二) 該通風系統能自該空間以外之位置控制，其佈置應能防止空氣層及空氣袋之形成。</p> <p>(三) 在駕駛臺上應有指示設施，以顯示所需通風量之損失或減少。</p> <p>(四) 在考慮及天氣與海象後，應具有裝置，俾能在火警發生時迅即停止並有效關閉該通風系統。</p> <p>(五) 通風管包括堰板應以鋼製，其佈置應經<u>主管機關</u>認可。</p> <p>二、 易燃揮發氣體引燃之防範</p> <p>在圍閉之駛上駛下貨艙空間內載運油箱內儲有自用油料之機動車輛者，為防止易燃揮發氣體之引燃，應符合左列規定：</p> <p>(一) 電力裝備與線路應採適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者。但符合第(二)目之規定者不在此限。</p> <p>(二) 當車輛在船上時，通風系統之設計與操作能對該貨艙空間提供連續通風每小時至少換氣十次之情況下，在距甲板或</p>	
---	---	--

<p>之情況下，在距甲板或平臺高度為四百五十毫米以上之電力裝備，為封閉及保護以防止火花外洩之型式者，得予准許。但各平臺具有足夠大小之開口能允許油氣之向下滲透者，本目規定得不適用。</p> <p>(三) 其他裝備可能構成可燃揮發氣體引燃之火源者，不應准許。</p> <p>(四) 電力裝備與線路，裝置於通風之排風導管內時，應採核定型式適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者，任何排風導管之出口，並應考慮及其他可能引燃之火源，裝置於安全位置。</p> <p>(五) 排水不應導入機艙或存有引燃火源之其他空間。</p> <p>除駛上駛下貨艙空間外，計畫載運油箱內儲有自油料機動車輛之貨艙空間，準用前項規定。</p>	<p>平臺高度為四五〇公釐以上之電力裝備，如為封閉及保護以防止火花外洩之型式者，得准許之。但各平臺具有足夠大小之開口能允許油氣之向下滲透者，本目規定得不適用之。</p> <p>(三) 其他裝備可能構成可燃揮發氣體引燃之火源者，不應准許。</p> <p>(四) 電力裝備與線路，如裝置於通風之排風導管內，應採核定型式適於在爆炸性汽油與空氣混合之處使用者，任何排風導管之出口，並應考慮及其他可能引燃之火源，裝置於安全位置。</p> <p>(五) 排水不應導入機艙或存有引燃火源之其他空間。</p> <p>除駛上駛下貨艙空間外，計畫載運油箱內儲有自油料機動車輛之貨艙空間，準用前項之規定。</p>	
<p>第一百零二條 第肆等級船舶甲種機艙空間之特殊裝置及易燃油料等之佈置，準用第二章第十節及第十一節第壹等級船舶規定。但：</p> <p>一、 第四十三條第八款條文應變更為：</p> <p>定時無人值守之機艙空間，<u>航政機關或驗船機構</u>應對機艙空間防火完整性之保持、滅火系統控制器之位</p>	<p>第一百零二條 第肆等級船舶甲種機艙空間之特殊裝置及易燃油料等之佈置，準用第二章第十節及第十一節第壹等級船舶之規定。但：</p> <p>一、 第四十三條第八款條文應變更為：</p> <p>定時無人值守之機艙空間，主管機關應對機艙空間防火完整性之保持、滅火系統控制器之位置與集中、</p>	<p>一、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「<u>航政機關或驗船機構</u>」。</p> <p>二、 依第三款語意及參考第四十五條第六款內容，將「其上端應位於由該測深管可能產生溢油而引燃之任何空間內」，修正為「其上端不應位於由該測深管可能產生</p>

<p>置與集中、通風及燃油泵等所需之關閉佈置等予以特別之考慮。</p> <p>二、 第四十五條第三款有關甲種機艙空間禁止使用自由放置之可移式燃油櫃之規定，得酌予放寬。</p> <p>三、 第四十五條第六款條文應變更為：</p> <p>應具有安全有效之方法，以確知任何油艙櫃內所含燃油之量。採測深管時，其上端不應位於由該測深管可能產生溢油而引燃之任何空間內，尤其不應位於旅客或船員空間內。其他方法，當損壞或該艙櫃注油過滿，燃油不致由該處溢出者，得經<u>航政機關或驗船機構</u>認可准許採用。<u>航政機關或驗船機構</u>對圓柱形玻璃計應禁止使用。但對附有平玻璃在液面計與油艙櫃間裝有自閉閥之油面計得准使用。</p>	<p>通風及燃油泵等所需之關閉佈置等予以特別之考慮。</p> <p>二、 第四十五條第三款有關甲種機艙空間禁止使用自由放置之可移式燃油櫃之規定，得酌予放寬。</p> <p>三、 第四十五條第六款條文應變更為：</p> <p>應具有安全有效之方法，以確知任何油艙櫃內所含燃油之量。如採測深管，其上端應位於由該測深管可能產生溢油而引燃之任何空間內，尤其不應位於旅客或船員空間內。其他方法，如當損壞或該艙櫃注油過滿，燃油不致由該處溢出者，得經主管機關認可准許採用之。主管機關對圓柱形玻璃計應禁止使用。但對附有平玻璃在液面計與油艙櫃間裝有自閉閥之油面計得准使用之。</p>	<p>溢油而引燃之任何空間內」。</p> <p>三、 餘酌作文字修正。</p>
<p>第一百零四條 艙壁及甲板之抗火完整性，除應符合本章規定外，尚應符合附表九及附表十之最小抗火完整性：</p> <p>前項各表適用之有關規定如下：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為下列之十類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類括弧內之數字亦係各表內之行列數：</p>	<p>第一百零四條 艙壁及甲板之抗火完整性，除應符合本章之規定外，尚應符合附表七及附表八之最小抗火完整性：</p> <p>前項各表適用之有關規定如左：</p> <p>一、 為決定兩相鄰空間中間隔艙之適當抗火完整性標準，按該等空間之火災危險程度分為左列之十類。各類之名稱係表示其特性並非一種限制。各類上方括弧內之數字亦係各表內之行</p>	<p>一、 配合本規則九十六年三月二十日修正內容，將第一項「附表七及附表八」修正為「附表九及附表十」，並增加附表九及附表十。</p> <p>二、 第二項第一款第三目、第六目及第七目內容之「第三條」應係「第四條」之誤植，爰予修正。</p> <p>三、 依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為</p>

<p>(一) 控制站 應急動力及照明來源所位之空間。 操舵室及海圖室。 船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。 在推進機艙空間以外之推進機械控制室。 中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊 走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間 同第四條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道 內部梯道、升降機與自動梯及其有關之圍蔽空間。但不包括專設於機艙空間內者。一梯道僅包含於一層甲板內時，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險） 倉櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間 同第四條第二十一款所定義之空間。</p> <p>(七) 其他機艙空間 同第四條第二十二款所</p>	<p>列數：</p> <p>(一) 控制站 應急動力及照明來源所位之空間。 操舵室及海圖室。 船舶無線電裝備之空間。</p> <p>滅火室、火警控制及記錄站。 在推進機艙空間以外之推進機械控制室。 中央火警警報裝備之空間。</p> <p>(二) 走廊 走廊及門廊。</p> <p>(三) 起居艙空間 如第三條第十二款所定義之空間，不包括走廊。</p> <p>(四) 梯道 內部梯道、升降機與自動梯及其有關之圍閉空間。但不包括專設於機艙空間內者。如一梯道僅包含於一層甲板內，該梯道應認係無需以防火門隔離空間之一部分。</p> <p>(五) 服務空間（低度火災危險） 倉櫃及儲存室其面積未滿二平方公尺者、乾燥室及洗衣間。</p> <p>(六) 甲種機艙空間 如第三條第二十一款所定義之空間。</p> <p>(七) 其他機艙空間 如第三條第二十二款所</p>	<p>「航政機關或驗船機構」。</p> <p>四、餘酌作文字修正。</p>
---	--	---------------------------------------

<p>定義之空間，不包括甲種機艙空間。</p> <p>(八) 液貨泵室 裝有液貨泵之空間及該空間之進口與箱艙。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險） 廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之倉櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板 無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。 敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>二、表中有 a 標誌處，其適用回第八十四條及第九十三條規定。</p> <p>三、同屬一類之空間有 b 標誌時，表列艙壁與甲板之等級，僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求。 <u>以第(九)類之廚房為例，一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁。但廚房與油漆間相鄰時，應為甲—零級艙壁。</u></p> <p>四、表中有 c 標誌處，分隔駕駛室與海圖室之艙壁，得為乙—零級。</p> <p>五、表中有 d 標誌處，液貨泵與甲種機艙空間之間之艙壁與甲板得為液貨泵軸壓蓋及類似壓蓋所貫穿，但應以有效之潤滑或其他確</p>	<p>定義之空間，不包括甲種機艙空間。</p> <p>(八) 液貨泵室 裝有液貨泵之空間及該空間之進口與箱艙。</p> <p>(九) 服務空間（高度火災危險） 廚房、裝有烹飪設備之配膳室、油漆間及燈具室、面積在二平方公尺以上之倉櫃與儲存室、及未構成機艙空間一部分之工作間。</p> <p>(十) 露天甲板 無火災危險之露天甲板及圍隔之散步甲板。 敞露空間，位於上層建築及甲板室以外者。</p> <p>二、表中有 a 標誌處，其適用之解釋如第八十四條及第九十三條。</p> <p>三、同屬一類之空間有 b 標誌時，表列艙壁與甲板之等級，僅當該相鄰之空間具有不同之用途時始要求之。 例如：在第(九)類之一廚房與另一廚房相鄰不要求有艙壁，但廚房與油漆間相鄰時，應為甲—○級艙壁。</p> <p>四、表中有 c 標誌處，分隔駕駛室與海圖室之艙壁，得為乙—○級。</p> <p>五、表中有 d 標誌處，液貨泵與甲種機艙空間之間之艙壁與甲板得為液貨泵軸壓蓋及類似壓蓋所貫穿，但應以有效之潤滑或其他確</p>	
--	---	--

<p>使在艙壁與甲板處裝有永久氣封之方法，氣密封閉。</p> <p>六、表中有 e 標誌處，第(七)類機艙空間經<u>航政機關或驗船機構</u>認為火災之危險性微小或無危險性者，防火絕熱得不裝置。</p> <p>七、表中有 * 標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料。但不要求應為甲級標準。</p>	<p>使在艙壁與甲板處裝有永久氣封之方法，氣密封閉。</p> <p>六、表中有 e 標誌處，第(七)類機艙空間如經主管機關認為火災之危險性微小或無危險性者，防火絕熱得不裝置。</p> <p>七、表中有 * 標誌處之隔艙應為鋼材或其他同等材料。但不要求應為甲級標準。</p>	
<p>第一百零六條 第一百零三條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿。<u>該界線各門之材料並得採經航政機關或驗船機構認可者。</u>但液貨泵室之天窗，不在此限。</p>	<p>第一百零六條 第一百零三條規定應為鋼材或其他同等材料之外部界限，<u>如</u>本章未明文規定該界限應具有甲級完整性者，得為裝置窗及舷窗而貫穿，各門之材料並得採經主管機關認可者，但液貨泵室之天窗不在此例。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第一百零八條 液貨艙之通氣系統與裝置應符合下列規定：</p> <p>一、液貨艙之通氣系統應與船舶其他艙間之空氣管完全分開。在可能產生可燃揮發性氣體逸出之液貨艙甲板上，其開口之佈置與位置應能將可燃揮發性氣體進入裝有火源之圍壁空間、或聚積於可能構成引燃危險之甲板機械與設備附近之可能性減至最低程度。</p> <p>二、通氣裝置之設計與操作應確使液貨艙內之壓力與真空不致超過設計之參變數，並應：</p> <p>(一) 利用液貨艙在各種情況下溫度之變更，經由壓力真空閥供應小量之揮</p>	<p>第一百零八條 液貨艙之通氣系統與裝置應符合左列規定：</p> <p>一、液貨艙之通氣系統應與船舶其他艙間之空氣管完全分開。在可能產生可燃揮發性氣體逸出之液貨艙甲板上，其開口之佈置與位置應能將可燃揮發性氣體進入裝有火源之圍壁空間、或聚積於可能構成引燃危險之甲板機械與設備附近之可能性減至最低程度。</p> <p>二、通氣裝置之設計與操作應確使液貨艙內之壓力與真空不致超過設計之參變數，並應：</p> <p>(一) 利用液貨艙在各種情況下溫度之變更，經由壓力真空閥供應小量之揮</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

<p>發氣、空氣或惰性氣體之混合氣流。</p> <p>(二) 當液貨裝載、壓載及卸載時，供應大量之揮發氣、空氣或惰性氣體之混合氣流。</p> <p>三、 任一液貨艙之通氣裝置得與他液貨艙者分開或合併，並得與惰氣管路連結。當其與他液貨艙者連結時，應具有將任一液貨艙隔離之停止閥或其他可接受之方法。裝置停止閥時，應具有鎖閉裝置。任何隔離仍需允許前款第一目液貨艙溫度變更所生之氣流。</p> <p>四、 通氣裝置應於各液貨艙頂部連結，當船舶在正常俯仰與傾側之情況下，應能將管路中之液貨自動洩至液貨艙。不可能具有自動排洩管路時，應具有永久佈置以將通氣管內之液貨洩至液貨艙。</p> <p>五、 通氣系統應具有防止火焰通入液貨艙之設施，該設施之設計、試驗與裝置位置，應經<u>航政機關或驗船機構</u>審核認可。</p> <p>六、 為避免通氣系統內之液位升高超過液貨艙之設計液位，除應具有高液位警報器、溢流控制系統或其他同等設施外，應具有液位測計設施及液貨艙注入程序。</p> <p>七、 第二款第一目規定之洩壓開口，距液貨艙甲板之高</p>	<p>發氣、空氣或惰性氣體之混合氣流。</p> <p>(二) 當液貨裝載、壓載及卸載時，供應大量之揮發氣、空氣或惰性氣體之混合氣流。</p> <p>三、 任一液貨艙之通氣裝置得與他液貨艙者分開或合併，並得與惰氣管路連結。當其與他液貨艙者連結時，應具有將任一液貨艙隔離之停止閥或其他可接受之方法。如裝置停止閥時，應具有鎖閉裝置。任何隔離仍需允許前款第(一)目液貨艙溫度變更所生之氣流。</p> <p>四、 通氣裝置應於各液貨艙頂部連結，當船舶在正常俯仰與傾側之情況下，應能將管路中之液貨自動洩至液貨艙。如不可能具有自動排洩管路時，應具有永久佈置以將通氣管內之液貨洩至液貨艙。</p> <p>五、 通氣系統應具有防止火焰通入液貨艙之設施，該設施之設計、試驗與裝置位置，應經主管機關審核認可。</p> <p>六、 為避免通氣系統內之液位升高超過液貨艙之設計液位，除應具有高液位警報器、溢流控制系統或其他同等設施外，應具有液位測計設施及液貨艙注入程序。</p> <p>七、 第二款第(一)目規定之洩</p>	
---	---	--

<p>度應在二公尺以上可使可燃揮發氣體能獲最大消散之處。其與裝有引燃火源圍蔽空間空氣進出口之距離，及與可能構成引燃危險之甲板機械或設備之距離，應在五公尺以上。</p> <p>八、第二款第一目規定之壓力真空閥，裝置於主通氣口或桅頂冒口時，得具有旁路裝置，但為顯示該旁路之啟閉情況，應具有適當之指示器。</p> <p>九、第二款第二目規定之液貨裝載、壓載及卸載通氣出口，應：</p> <p>(一) 能允許混合之揮發氣體自由流出，或能以每秒三士公尺以上之節流速度排洩。</p> <p>(二) 其佈置能將混合揮發氣體垂直向上排洩。</p> <p>(三) 混合揮發氣體採自由流出方法者，其出口距液貨艙甲板之高度或距梯口通道前後四公尺以內之高度至少應為六公尺。但採高速排洩方法者，其出口距液貨艙甲板之高度，得至少為二公尺。</p> <p>(四) 前目出口與裝有引燃火源圍蔽空間空氣進口或開口之水平距離，及距可能構成引燃危險之甲板機械與設備之水平距離，至少應為十公尺。</p> <p>(五) 為防止液貨艙之壓力超</p>	<p>壓開口，距液貨艙甲板之高度應在二公尺以上可使可燃揮發氣體能獲最大消散之處。其與裝有引燃火源圍閉空間空氣進出口之距離，及與可能構成引燃危險之甲板機械或設備之距離，應在五公尺以上。</p> <p>八、第二款第(一)目規定之壓力真空閥，如裝置於主通氣口或桅頂冒口時，得具有旁路裝置，但為顯示該旁路之啟閉情況，應具有適當之指示器。</p> <p>九、第二款第(二)目規定之液貨裝載、壓載及卸載通氣出口，應：</p> <p>(一) 能允許混合之揮發氣體自由流出，或能以每秒三〇公尺以上之節流速度排洩。</p> <p>(二) 其佈置能將混合揮發氣體垂直向上排洩。</p> <p>(三) 混合揮發氣體採自由流出方法者，其出口距液貨艙甲板之高度或距梯口通道前後四公尺以內之高度至少應為六公尺。但採高速排洩方法者，其出口距液貨艙甲板之高度，得至少為二公尺。</p> <p>(四) 前目出口與裝有引燃火源圍閉空間空氣進口或開口之水平距離，及距可能構成引燃危險之甲板機械與設備之水平距離，至少應為十公尺。</p>	
---	--	--

過其設計壓力，氣體放出量之設計基準應以最大設計裝載率乘以至少為一點二五之因數。	(五) 為防止液貨艙之壓力超過其設計壓力，氣體放出量之設計基準應以最大設計裝載率乘以至少為一・二五之因數。	
<p>第一百一十三條 起居艙空間、控制站、除甲種機艙空間外之機艙空間，係與液貨艙及污水水艙以堰艙、液貨泵室、燃油艙或永久壓載艙隔離，並具有經<u>航政機關或驗船機構</u>認可之同等安全標準及適當有效之滅火裝置者，在必要時得准位於液貨區前。</p> <p>為船舶航行安全需要裝有輸出動力超過三百七十五瓩非主推進用內燃機之機艙，其佈置符合前項規定者，得准位於液貨區前。</p>	<p>第一百一十三條 起居艙空間、控制站、除甲種機艙空間外之機艙空間，<u>如</u>係與液貨艙及污水水艙以堰艙、液貨泵室、燃油艙或永久壓載艙隔離，並具有經主管機關認可之同等安全標準及適當有效之滅火裝置者，在必要時得准位於液貨區前。</p> <p>為船舶航行安全需要裝有輸出動力超過三七五瓩非主推進用內燃機之機艙，<u>如</u>其佈置符合前項規定者，得准位於液貨區前。</p>	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「 <u>航政機關或驗船機構</u> 」，餘酌作文字修正。
<p>第一百一十四條 混載船之空間位置與分隔除應符合前三條規定外，尚應：</p> <p>一、 污水水艙四周應以堰艙圍繞，但該污水水艙之周界為船殼板、主貨甲板、貨泵室艙壁或燃油艙時，得在乾貨航程載運污水。該等堰艙不得有開口通至二重底、管道、泵室或其他圍蔽空間。各堰艙應有注水及洩水之方法。污水水艙之周界為液貨泵室艙壁時，該泵室亦不得有開口通至二重底、管道、或其他圍蔽空間。但各開口具有螺栓固定之氣密蓋者不在此限。</p> <p>二、 依前款連接泵室與污水水艙之管路，應具有隔離之</p>	<p>第一百一十四條 混載船之空間位置與分隔除應符合前三條之規定外，尚應：</p> <p>一、 污水水艙四周應以堰艙圍繞，但該污水水艙之周界<u>如</u>為船殼板、主貨甲板、貨泵室艙壁或燃油艙，得在乾貨航程載運污水。該等堰艙不得有開口通至二重底、管道、泵室或其他圍閉空間。各堰艙應有注水及洩水之方法。污水水艙之周界<u>如</u>為液貨泵室艙壁，該泵室亦不得有開口通至二重底、管道、或其他圍閉空間。但各開口<u>如</u>具有螺栓固定之氣密蓋者不在此限。</p> <p>二、 依前款連接泵室與污水水艙之管路，應具有隔離之</p>	依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「 <u>航政機關或驗船機構</u> 」，餘酌作文字修正。

<p>方法，該法應包括閥與緊接之眼鏡型突緣或具有適當封口蓋板之短管片。其佈置位置應與污水水艙鄰接，但有困難者，得位於泵室內直接在該管路所穿過艙壁之後方。並應具有分離之抽排與管路佈置，以將污水水艙之內容物在船舶之乾貨型式直接排至露天甲板外。</p> <p>三、 污水水艙之艙口及洗艙開口，應設於露天甲板並應裝有關閉裝置。但該艙口及開口係以具有水密間隔之螺栓及螺栓板固定，其關閉裝置並可上鎖者不在此限。</p> <p>四、 設有液貨翼艙者，甲板下之貨油管路應裝置於該等翼艙內，或裝設於經認可能充分清潔及通風之特別管道內。未設有液貨翼艙者，甲板下之貨油管路應裝設於特別之管道內。</p> <p>五、 為駕駛目的需要在液貨區上方裝設駕駛位置者，其與液貨甲板之間至少應隔以二公尺高之敞露空間。該駕駛位置之防火規定應超過第一百零四條對控制站及本章可適用之其他規定。</p> <p>六、 為使甲板上溢出之液貨遠離起居艙及服務區域，船上應具有設施，該設施得以具有適當高度之永久連續緣材自一舷至另一舷以</p>	<p>方法，該法應包括閥與緊接之眼鏡型突緣或具有適當封口蓋板之短管片。其佈置位置應與污水水艙鄰接，但有困難者，得位於泵室內直接在該管路所穿過艙壁之後方。並應具有分離之抽排與管路佈置，以將污水水艙之內容物在船舶之乾貨型式直接排至露天甲板外。</p> <p>三、 污水水艙之艙口及洗艙開口，應設於露天甲板並應裝有關閉裝置。但該艙口及開口係以具有水密間隔之螺栓及螺栓板固定，其關閉裝置並可上鎖者不在此限。</p> <p>四、 設有液貨翼艙者，甲板下之貨油管路應裝置於該等翼艙內，或裝設於經認可能充分清潔及通風之特別管道內。如未設有液貨翼艙者，甲板下之貨油管路應裝設於特別之管道內。</p> <p>五、 為駕駛目的需要在液貨區上方裝設駕駛位置者，其與液貨甲板之間至少應隔以二公尺高之敞露空間。該駕駛位置之防火規定應超過第一百零四條對控制站及本章可適用之其他規定。</p> <p>六、 為使甲板上溢出之液貨遠離起居艙及服務區域，船上應具有設施，該設施得以具有適當高度之永久連續緣材自一舷至另一舷以</p>	
--	---	--

<p>達成。</p> <p>七、圍蔽起居艙空間之上層建築及甲板室外界限，包括支持該起居艙之懸垂甲板，在面向液貨區之整個部分及在前界限以後三公尺之部分，應為甲—六土之標準。在該上層建築與甲板室之兩側，其絕熱應依<u>航政機關或驗船機構</u>之意見儘量提高。</p> <p>八、通往起居艙空間、服務空間及控制站之進口、空氣進口與開口不應面向液貨區。該等進口與開口應位於面向液貨區之橫向艙壁或上層建築與甲板室之舷外側，距該上層建築與甲板室面向液貨區之一端起至少為船長百分之四，但不得少於三公尺，亦不必超過五公尺。</p> <p>九、在前款規定之限制部分亦不應裝設門戶，但裝設該門之空間並不通至起居艙空間、服務空間及控制站者，如液貨控制站、糧食庫及儲存室得准裝設。依本款規定裝設門戶之空間位於液貨區以後者，該空間之界限除面向液貨區之界限外，應絕熱至甲—六土標準。</p> <p>十、在第八款規定之限制部分得裝設操舵室之門及窗，但其設計應能確保操舵室之氣密以迅速有效防止有害氣體與揮發氣體之滲入。</p>	<p>達成之。</p> <p>七、圍蔽起居艙空間之上層建築及甲板室外界限，包括支持該起居艙之懸垂甲板，在面向液貨區之整個部分及在前界限以後三公尺之部分，應為甲—六〇之標準。在該上層建築與甲板室之兩側，其絕熱應依主管機關之意見儘量提高。</p> <p>八、通往起居艙空間、服務空間及控制站之進口、空氣進口與開口不應面向液貨區。該等進口與開口應位於面向液貨區之橫向艙壁或上層建築與甲板室之舷外側，距該上層建築與甲板室面向液貨區之一端起至少為船長百分之四，但不得少於三公尺，亦不必超過五公尺。</p> <p>九、在前款規定之限制部分亦不應裝設門戶，但裝設該門之空間並不通至起居艙空間、服務空間及控制站者，如液貨控制站、糧食庫及儲存室得准裝設之。依本款規定裝設門戶之空間如位於液貨區以後者，該空間之界限除面向液貨區之界限外，應絕熱至甲—六〇標準。</p> <p>十、在第八款規定之限制部分得裝設操舵室之門及窗，但其設計應能確保操舵室之氣密以迅速有效防止有害氣體與揮發氣體之滲入。</p>	
--	---	--

<p>十一、 為移動機器所裝設以螺栓固定之板，得裝設於第八款規定之限制部分。</p> <p>十二、 面向液貨區及在第八款限制部分之上層建築與甲板室，其兩側之窗及舷窗應為固定不能開啟之型式。在主甲板上第一層之該等窗與舷窗並應裝有以鋼或同等材料製成之內窗蓋。</p>	<p>十一、 為移動機器所裝設以螺栓固定之板，得裝設於第八款規定之限制部分。</p> <p>十二、 面向液貨區及在第八款限制部分之上層建築與甲板室，其兩側之窗及舷窗應為固定不能開啟之型式。在主甲板上第一層之該等窗與舷窗並應裝有以鋼或同等材料製成之內窗蓋。</p>	
<p>第一百一十七條 船殼、上層建築、各結構艙壁、各甲板與甲板室應以鋼材構成。但航政機關或驗船機構業已考慮其火災之危險性時，得准在特殊情況下採用其他適當之材料。</p>	<p>第一百一十七條 船殼、上層建築、各結構艙壁、各甲板與甲板室應以鋼材構成，但如主管機關業已考慮其火災之危險性，得准在特殊情況下採用其他適當之材料。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>
<p>第一百二十三條 輸油或可燃液體之管路，應採用航政機關或驗船機構考慮火災危險而核准之材料。易因熱失效之材料，不得採用於舷側排水孔、衛生水排水口及其他接近水線與在火災發生時材料之失效將肇致泛濫危險之洩水口。</p>	<p>第一百二十三條 輸油或可燃液體之管路，應以主管機關考慮火災危險而核准之材料為之。易因熱失效之材料，不得採用於舷側排水孔、衛生水排水口及其他接近水線與在火災發生時材料之失效將肇致泛濫危險之洩水口。</p>	<p>依據本法第二條規定，將「主管機關」修正為「航政機關或驗船機構」，餘酌作文字修正。</p>

附表九

分隔相鄰空間之艙壁抗火完整性

空間	(一)	(二)	(三)	(四)	(五)	(六)	(七)	(八)	(九)	(十)
控制站 (一)	甲c-零									
走廊 (二)	甲-零	丙								
起居艙空 間(三)	甲-六十	乙-零	丙							
梯道 (四)	甲-零	乙-零 甲a-零	乙-零 甲a-零	乙-零 甲a-零						
服務空間 (低度火 災危險) (五)	甲-十五	乙-零	乙-零	乙-零 甲a-零	丙					
甲種機艙 空間 (六)	甲-六十	甲-六十	甲-六十	甲-六十	甲-六十	*				
其他機艙 空間 (七)	甲-十五	甲-零	甲-零	甲-零	甲-零	甲-零	甲b-零			
液貨泵室 (八)	甲-六十	甲-六十	甲-六十	甲-六十	甲-六十	甲d-零	甲-零	*		
服務空間 (高度火 災危險) (九)	甲-六十	甲-零	甲-零	甲-零	甲-零	甲-六十	甲-零	甲-六十	甲b-零	
露天甲板 (十)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

附表十

分隔相鄰空間之甲板抗火完整性

<div>在其以下之空間</div> <div>在其以上之空間</div>	(一)	(二)	(三)	(四)	(五)	(六)	(七)	(八)	(九)	(十)
控制站 (一)	甲—零	甲—零	甲—六十	甲—零	甲—十五	甲—六十	甲—十五	—	甲—六十	*
走廊(二)	甲—零	*	甲—零	甲—零	甲—零	甲—六十	甲—零	—	甲—零	*
起居艙空間 (三)	甲—零	*	*	甲—零	甲—零	甲—六十	甲—零	—	甲—零	*
梯道(四)	甲—零	甲—零	甲—零	*	甲—零	甲—六十	甲—零	—	甲—零	*
服務空間 (低度 火災危險) (五)	甲—零	*	*	甲—零	*	甲—六十	甲—零	—	甲—零	*
甲種機艙 空間(六)	甲—六十	甲—六十	甲—六十	甲—六十	甲—六十	*	甲—零	甲d—零	甲—六十	*
其他機艙 空間(七)	甲—零	甲—零	甲—零	甲—零	甲—零	甲e—六十	*	甲—零	甲—零	*
液貨泵室 (八)	—	—	—	—	—	甲—零	甲—零	*	—	*
服務空間 (高度 火災危險) (九)	甲—零	甲—零	甲—零	甲—零	甲—零	甲—六十	甲—零	—	甲b—零	*
露天甲板 (十)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—

附件一

本規則第二十九條有關通風系統之規定，其中供甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間用之通風導管，不得穿過起居艙空間、服務空間或控制站。但非貫穿主區域隔艙並符合下列之任一規定者不在此限：

一、其一

(一) 導管係以鋼材製造，其厚度依導管之寬度或直徑而定：

導管之寬度或直徑 (單位：毫米)	最小厚度 (單位：毫米)
在三百以下	三
在七百五十以上	五
三百以上未滿七百五十	依比例計算

(二) 經適當支持與固定。

(三) 靠近周界貫穿部分裝有自動擋火堰板。

(四) 自機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間至距各擋火堰板外側至少五公尺，應絕熱至甲—六十之標準。

二、其二

(一) 導管係以前目規定厚度之鋼板製造，並經適當支持與固定。

(二) 穿過起居艙空間、服務空間或控制站部分，絕熱至甲—六十之標準。

附件二

本規則第二十九條有關通風系統之規定，其中供起居艙空間、服務空間或控制站用之通風導管，不得穿過甲種機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間。但非貫穿主區域隔艙並符合下列之任一規定者不在此限：

一、其一

(一) 穿過部分導管係以附件一第一點規定厚度之鋼材製造，並經適當支持與固定。

(二) 靠近周界貫穿部分裝有自動擋火堰板。

(三) 機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間之周界完整性能在貫穿部分予以保持。

二、其二

(一) 穿過部分導管係以附件一第一點規定厚度之鋼材構造，並經適當支持與固定。

(二) 在機艙空間、廚房、車輛甲板空間、駛上駛下貨艙空間或特種空間之導管，絕熱至甲—六十之標準。