

海安會第 MSC.13 (57) 號決議
(1989 年 4 月 11 日通過)
通過《1974 年國際海上人命安全公約》的修正案

海上安全委員會，

注意到《國際海事組織公約》關於本委員會職能的第 28 (b) 條，
進而注意到《1974 年國際海上人命安全公約》(以下簡稱《公約》)
關於修正公約附則（除第 1 章外）的程序的第 VIII (b) 條，

在其第五十七屆會議上審議了根據《公約》第 VIII (b) (i) 條建
議並散發的《公約》修正案，

1. 根據《公約》第 VIII (b) (iv) 條，通過本《公約》修正案，
其文本載於本決議的附件中；

2. 根據《公約》第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條，確定，在 1991
年 7 月 31 日之前，如無三分之一以上的締約國政府或商船合計噸數
不少於世界商船總噸數百分之五十的締約國表示反對，則該修正案應
視為在該日期已被接受；

3. 提請締約國注意，根據《公約》第 VIII (b) (vii) (2) 條，該
修正案一經按上文第 2 段得到接受，即應於 1992 年 2 月 1 日生效；

4. 要求秘書長按照《公約》第 VIII (b) (v) 條，將本決議及其
附件中的修正案文本的核正無誤的副本發送給所有《1974 年國際海
上人命安全公約》締約國政府；

5. 並要求秘書長將本決議的副本發送給本組織成員國中的非《公約》締約國政府。

附件

經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》的修正案

第 II-1 章

構造-分艙和穩性、機電設備

第 11 條

原標題改為：

“貨船尖艙和機器處所的艙壁及尾軸管”。

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 8 和 9 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)”。

將下列新的第 8 和 9 段加在第 7 段後面：

“8. 應設置艙壁將機器處所與其前、後部的載貨和載客處所分開，且直至乾舷甲板形成水密。

9. 尾軸管應圍蔽在具有適度體積的一個（或多個）水密處所內，主管機關可自行決定是否要求採取儘量減少尾軸管裝置破損時船舶浸水危險的其他措施。”

第 12 條

客船雙層底

將第 5 段第 3 行的“規則第 III／2 條”改為“規則第 III／3.16 條”。

第 12-1 條

將下列新的第 II-1／12-1 條加在第 12 條後面：

“非液貨船雙層底”

(本條適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)

- 1 在對船舶的設計及正常作業適當可行的情況下，應儘量自防撞艙壁延伸至尾尖艙壁設置雙層底。
- 2 凡須設置雙層底時，其高度應經主管機關同意，其內底應延伸至船舷，以保護船底至舭部彎曲處。
- 3 設於雙層底內的貨艙污水阱，不應向下延伸至超過所需的深度。但准許船舶軸隧後端的阱延伸至外底。其他的阱，如其佈置能與符合本條規定的雙層底具有同等保護作用，則主管機關可與同意設置。
- 4 專供裝載液體的水密分艙內，如主管機關認為該艙的船底破損不致損害船舶安全時，可不設雙層底”。

第 15 條

本條的原文改為：

“客船水密艙壁上的開口”

(本條適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)

- 1 水密艙壁開口的數量應在適應船舶設計及正常作業的情況下減至最少，這些開口均應備有可靠的關閉設備。

2.1 凡管子、排水管和電纜等通過水密分艙艙壁時，應設有保證該艙壁水密完整性的裝置。

2.2 不構成管系組成部分的閥不得設在水密分艙艙壁上。

2.3 鉛和其他易溶材料，不得用於穿過水密分艙艙壁的裝置，因為發生火災時這種裝置的損壞將會損害艙壁的水密完整性。

3.1 門、人孔或出入口不得設於：

.1 限界線以下的防撞艙壁；

.2 分隔相鄰貨艙或貨艙與固定式或備用煤艙的水密橫艙壁，但第 10.1 段和第 16 條所規定者除外。

3.2 除第 3.3 段所規定者外，在限界線以下的防撞艙上僅可通過一根管子，以處理首尖艙內的液體，但該管子應裝有能在艙壁甲板上操作的截止閥，其閥體應於首尖艙內裝設防撞艙壁上。但若在各種航行狀態下隨時可以到達閥的位置，且閥設在非貨艙內，主管機關可以授權在防撞艙壁後面裝設這種閥。

3.3 如首尖艙經分隔裝載兩種不同的液體，而主管機關認為除裝設第二根管子外無其他切實可行的替代辦法，且已考慮在首尖艙內增加分艙以保持船舶安全，則主管機關可允許在限界線以下的防撞艙壁上穿過兩根管子，每把管子均應按上述 3.2 的要求裝設。

4.1 裝於固定和備用煤艙之間艙壁上的水密門，應是隨時可以到達的。但第 9.4 段所規定的甲板間煤艙門除外。

4.2 應適當佈置隔板或採取其他措施，以防煤炭妨礙煤艙水密門的關閉。

5 在滿足本條第 11 段的條件下，在主、輔推進機械，包括推進所需的鍋爐及一切固定煤艙的處所內，其每一主橫艙壁上，除通往煤艙及軸隧的門外，只准設置一扇門。如裝有兩根或更多的軸，各軸隧之間應以互通的通道連接。當裝有兩根軸時，在機器處所與軸隧間只准設一扇門；當裝設的軸為兩根以上時，則只准設兩扇門。所有這類門均應為滑動式，且其門檻應儘可能高。由艙壁甲板上方操縱這些門的手動裝置，應設於機器處所以外。

6.1 除第 10.1 段及第 16 條規定者外，水密門均應是符合第 7 段要求的動力式滑動門，當船舶正浮時，應能從駕駛室內的集中控制台以不超過 60 秒的時間同時關閉。

6.2 任何動力式滑動水密門，在船舶向任何一舷橫傾 15° 時，均應能以動力或手動方式關閉。還應考慮當水通過開口，施加一個相當於門檻中點以上至少一米水柱的靜壓頭時，可能作用於該門任何一側的各種力。

6.3 水密門的控制裝置，包括液壓管和電纜，應儘可能接近安裝該門的艙壁，以儘量減少因船舶破損而殃及它們的可能性。當船舶破損範圍在第 2 條定義的船寬的五分之一（在最深分艙載重線平面上垂直船體中心線量計）時，水密門及其控制裝置的位置應不會妨礙對船舶無破損部分的水密門進行操作。

6.4 所有動力式滑動水密門均應設有指示裝置，它應在所有遙控位置顯示這些門的啟閉狀態。遙控位置只應設在第 7.1.5 段所要求的駕駛台和第 7.1.4 段所要求的在艙壁甲板上進行手動操作的地方。

7.1 每一動力式滑動水密門：

- .1 應能垂向或水平移動；
- .2 除滿足第 11 段的規定外，開口最大淨寬度一般應限制在 1.2 米。但若考慮了包括下列內容的其他安全措施，主管機關可以允許只增大到它認為對船舶有效作業所必需的程度：
 - .1 為防止泄漏，應特別考慮門及其關閉裝置的強度，
 - .2 該門應裝在 B／5 破損區之外，
 - .3 當船舶出海時，該門應保持關閉，主管機關認為絕對必要時開啟一段有限時間除外；
 - .3 應安裝採用電力、液壓或主管機關可以接受的任何其他形式的動力啟閉該門的必要裝置；
 - .4 應裝有單獨的手動裝置。應能在門的任何一側以手動方式將門開啟或關閉，此外，還應能夠從艙壁甲板以上易於到達的位置用全周手柄動作或主管機關可以接受並能達到同樣安全程度的其他動作關閉該門。在所有的操作位置，均應清晰地標明旋轉或其他動作的方向。當船舶正浮時，使用手動裝置完全關閉該門所需的時間應不超過 90 秒；
 - .5 應裝有在門的兩側均能以動力啟閉該門和從駕駛室集中控制台以動力關閉該門的控制裝置；
 - .6 應裝有一個音響警報器，其聲音須有別於該區域內的任何其他警報器。當門以動力遙控方式關閉時，即在門開始移動之前至少 5 秒但不超過 10 秒發出聲響。並持續發聲至門完全關閉時為止。在手動遙控時，音響警報器僅在門移動過程中

發聲即可。此外，在旅客逗留區域和高環境噪聲區域，主管機關可要求在門邊增加斷續性視覺信號，作為對音響信號的補充，以及

.7 應有一個大致統一的動力關閉速度。當船舶正浮時。從門開始移動到完全關閉所需的時間，在任何情況下不得少於 20 秒或超過 40 秒。

7.2 動力式滑動水密門所使用的電力，應由應急配電板直接供應，或通過位於艙壁甲板以上的專用配電板供應，有關的控制器，指示器和警報器電路，應由應急配電板直接供電。並且在主電源或應急電源發生故障時，均能按第 42.3.1.3 條的要求，由臨時應急電源自動供電。

7.3 動力式滑動水密門應具有下列裝置之一：

.1 帶有兩個獨立動力源的集中控制的液壓系統。每一動力源須由一台原動機和一台泵組成，能夠同時關閉所有的門。此外，就整個裝置而言，應設有液力蓄壓器，其容量須足夠在 15° 不利橫傾下操縱所有的門至少三次，即關閉-開啓-關閉。當液力蓄壓器處於泵開動時的壓力下，該工作循環亦應能進行。在選擇所使用的工質時，應考慮該裝置工作時可能遇到的溫度。動力操縱系統在設計上應儘量減少因液壓管系的個別故障而對一扇以上的門的操作造成不利影響的可能性。液壓系統中為動力操縱系統服務的液壓，工質儲櫃應設有低位警報器，液力蓄壓器應設有監測所儲能量損失情況的低氣壓警報器或其他有效裝置。它們均應是聲光警報器，並應位於駕駛室中的集中操縱台上；或者

- .2 每一扇門帶有獨立的液壓系統，每一動力源包括能夠啟開該門的一台原動機和一台泵。此外，還應設有液壓儲壓器，其容量須足夠在 15° 不利橫傾下操縱該門至少三次，即關閉-開啟-關閉。當蓄壓器處於泵開動時的壓力下，該工作循環亦應能進行。在選擇所用的工質時，應考慮該裝置工作時可能遇到的溫度。應在駕駛室集中控制台上安裝一組液力蓄力器低氣壓警報器或監測儲備能量損失情況的其他有效裝置。還應在每一就地操縱位置安裝儲備損失情況指示器；或者
- .3 每一扇門上設有獨立的電氣系統，每一動力源應包括能開啟和關閉該門的一台電動機。在主電源或應急電源發生故障時，應能按第 42.4.2 條的要求，由臨時應急電源自動供電，並具有足夠容量，能在 15° 不利橫傾下操縱該門至少三次，即關閉-開啟-關閉。

第 7.3.1、7.3.2 和 7.3.3 段所述的系統應配備如下：

動力式滑動水密門的動力系統，應與任何其他動力系統分開。除液壓傳動裝置之外，電力或液壓操縱系統的個別故障應不妨礙對任何門的手動操縱。

7.4 應在艙壁每一側地面以上至少 1.6 米處安裝控制手柄，且其佈置應使通過該門的人員可以使兩個手柄都保持在開啟位置，不致意外地開動關閉裝置。手柄在開門和關門時的運動方向應和門的運動方向一致，並應有明顯的指示標誌。

7.5 水密門的電氣設備和部件儘可能位於艙壁甲板之上和危險區域和處所之外。

7.6 必須安裝在艙壁甲板之下的電氣元件，其外殼應備有適當的防護，以防進水※。

※ 參閱國際電工委員會第 529,1976 號出版物的下述規定：

- .1 電動機，有關電路和控制元件；達 IP × 7 級防護標準；
- .2 門的位置指示器和有關電路元件；達 IP × 8 級防護標準；
- .3 門的運動警告信號器；達 IP × 6 級防護標準。

如主管機關認為達到等效防護標準，可以對電氣外殼作出其他安排。達 IP × 8 級防護的外殼的水壓試驗應以在浸水 36 小時期間元件所在位置可能產生的壓力為基礎。

7.7 電源、控制器、指示器和報警器電路均應得到保護，以防一扇門的電路故障引起任何其他門的電路發生故障。一扇門的警報器或指示器的電路短路或其他故障應不致引起該門操作失靈。電路的佈置應做到即使位於艙壁甲板以下的電氣設備浸水，也不致使該門開啟。

7.8 動力式滑動水密門的動力操縱或控制系統的個別電氣故障應不致使關閉着的門開啟。應在電路上儘可能接近第 7.3 段所要求的每一個馬達之處持續地監測電源供應的情況。任何失電故障均應在駕駛室的集中控制台觸發聲光警報信號。

8.1 駕駛室的集中控制台應有一個帶有兩種控制模式的“模式轉換”開關：一是“就地控制”模式，使用之後應使任一扇門可以就地開啟或關閉，但不會自動關閉；一是“閉門”模式，它應能自動關閉任何開着的門。“閉門”模式應使門能夠就地開啟，且就地控制裝置

一釋放，即能自動重新關閉。“模式轉換”開關一般應處於“就地控制”模式。“閉門”模式只在應急狀態或試驗時才使用。應對“模式轉換”開關的可靠性給予特別的注意。

8.2 駕駛室的集中控制台應備有表示每扇門的位置的示意圖，並帶有視覺指示器，以表明各門的啟閉狀態。應以紅燈表示門完全開啟，而綠燈表示完全關閉。當門正被遙控關閉時，紅燈應閃光以表示其在中間位置。指示電路應與每扇門的控制電路分開。

8.3 應不能從集中控制台遙控開啟任何門。

9.1 除第 9.2、9.3 和 9.4 段中規定在航行中可以開啟的門外，在航行期間所有的水密門均應保持關閉狀態。第 11 段所允許的寬度超過 1.2 米的水密門只能在該段規定的情況下方可開啟。根據本段的規定開啟的任何門應隨時能立即關閉。

9.2 在航行中，為使旅客或船員得以通過，或在緊靠門處工作必需開門時，水密門可以開啟。當穿行結束或需要開門進行的工作完成時，必須立即將門關閉。

9.3 在航行中，某些特定的水密門，只在確屬必要時，即確認對輪機的安全有效的操作或對旅客平時不受限制地出入整個旅客區域有必要時，才能允許保持開啟狀態。主管機關只有在認真考慮對船舶操作和殘存能力的影響之後才能作出這種決定。允許保持此種開啟狀態的水密門應在船舶穩性資料中標明，並應隨時能立即關閉。

9.4 安裝在艙壁甲板以下甲板間的燃煤艙之間的滑動式水密門，平艙時有時可以在海上開啟。這些門的開啟和關閉應記入主管機關規定的航海日誌中。

10.1 當主管機關認為必要時，可以在分隔甲板間貨物處所的水密艙壁上安裝結構符合要求的水密門。此種門可以是鉸鏈式、滾動式或滑動式門，但不應是遙控的。它們應安裝在最高位置上並儘可能遠離船殼板。但在任何情況下，其外側垂直邊緣至船殼板之間的距離均應不小於第 2 條定義的船寬的五分之一，該距離由最深分艙載重線平面上垂直於船體中心線量計。

10.2 此種門應在航行之前關閉，並應在航行之中保護關閉狀態；船舶停港時的開門時間和離港前的關門時間應記入航海日誌，任何此種門如果在航行中可以進出，則應安裝防止未經批准擅自開門的裝置。當申請安裝此種門時，其數量和佈置應經主管機關的特別考慮。

11 除機器處所外，艙壁上不得裝設可移動式板門。此種可移式板門在船舶離港前應一直保持在原位，在航行中，除船長認為緊急需要外，亦不應挪動，拆下和重裝任何此種可移式板門時應採取必要的預防措施，以確保連接處水密。主管機關可允許在每一主橫艙壁上，用不超過一扇大於第 7.1.2 段所規定的動力式滑動水密門代替這些可移式板門，條件是這些門在船舶離港前關閉，且在航行中，除船長認為緊急需要時外，亦保持關閉。這些門無須達到第 7.1.4 段關於使用手動裝置在 90 秒內完全關閉的要求。無論船舶出海或停港，開啓和關閉這些門的時間均應記入航海日誌。

12.1 當從船員艙室通往鍋爐艙的以及為管系或任何其他目的設置的圍壁通道或隧道須穿過主水密橫艙時，它們應是水密的，並應符合第 19 條的要求。出海時用作過道的這類圍壁或隧道，應通過延伸圍壁使其至少一端的出入口的水密性高度足以允許在限界線以上通過。該圍壁通道或隧道的另一端出入口可為根據其在船上所處位置而

要求的那種水密門。此種圍壁通道或隧道不應穿過防撞艙壁以後的第一道分艙艙壁。

12.2 如建議設置穿過主水密橫艙壁的隧道，應經主管機關特殊考慮。

12.3 當與冷藏貨以及透氣或強力通風管道相連的圍壁通道要通過一道以上的水密艙壁時，這些開口處的關閉裝置應是動力操縱的，並應能在位於艙壁甲板以上的集中位置進行關閉。”

第 16 條

載運貨車和伴同人員的客船

第 2 段中參閱的“第 15.12 條”改為“第 15.10 條”。

第 21 條

艙底排水設備

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 1.6 和 2.9 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)”

將下列新的第 1.6 段加在第 1.5 段後面：

“1.6 應為客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板上的圍壁貨物處所設置疏水裝置，但若主管機關認為，由於任何船舶或任何級別船舶的任何特定艙室的尺寸或內部分隔不會因為免除了疏水裝置而損害船舶安全時，可以允許免除其中的疏水裝置。

1.6.1 當量至上述艙壁甲板或乾舷甲板的乾舷使船舶橫傾超過 5° 甲板邊緣才浸水時，應用一組足夠數量和適當尺寸的泄水孔，把水直接排出舷外，對於客船，其安裝應符合第 17 條的要求，對於貨船，其安裝應符合現行《國際載重線公約》有關泄水孔、進水孔和排水孔的要求。

1.6.2 當乾舷使船舶橫傾 5° 或不足 5° 上述艙壁甲板或乾舷甲板上的邊緣便浸水時，艙壁甲板或乾舷甲板上的圍蔽貨物處所的疏水應通到一個或多個具有足夠容量、設有高水位報警裝置和把水排出舷外的適當裝置的處所中，此外還應確保：

- .1 泄水孔的數量、尺寸和佈置能防止這些處所過度積水；
- .2 本條要求的客船或貨船（視情況而定）的艙底排水裝置考慮到任何固定式壓力水霧滅火系統的需要；
- .3 被石油或其他危險物質污染的水不被排到機器處所或可能有著火源的其他處所；和
- .4 當圍蔽貨物處所由二氧化碳滅火系統保護時，該甲板泄水孔裝有防止窒息氣體漏逸的裝置。

第 2.9 段 “D” 的定義改為：

“D 係指量至艙壁甲板的船舶型深（米），但若艙壁甲板上的圍壁貨物處所按第 1.6.2 段的要求內部排水，且其長度延伸至整個船長時，D 應量至艙壁甲板的上一層甲板。當圍壁貨物處所的長度不足整個船長時，D 應量至艙壁甲板的型深加上 $1h/L$ ，其中 l 和 h 分別是圍蔽貨物處所的總長度和高度（米）”。

第 23-1 條

將下列新的第 23-1 條加在第 23 條之後：

“乾貨船破損控制”

(本條適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)

1. 駕駛室中應固定設置或隨時準備一張示意圖，以清晰地表明各層甲板及貨艙的水密艙室的邊界，邊界上的開口包括關閉裝置及其所有控制設備的位置、以及用來校正浸水引起的傾斜的裝置，作為值班高級船員的指南。此外，還應為船上高級船員提供載有上述資料的小冊子。
2. 所有滑動門和水密艙壁上的鉸鏈門都應配有指示器。應在駕駛室內顯示這些門的啟閉狀態。此外，船殼板上和主管機關認為若任其打開或不牢固鎖閉會導致嚴重進水的其他開口也應配有這種指示器。
- 3.1 在一般安全須知中應列出主管機關認為在船舶正常營運時保持水密完整性所必需的設備、條件和操作程序。
- 3.2 在特別安全須知中應列出主管機關認為對於船舶和船員的生存至關重要的各種事項，即關閉裝置、貨物繫固和警報器的音響等等。”

第 42 條

客船應急電源

將下列文字加在標題之後：

“(本條第 2.6.1 段和 4.2 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)”

刪去第 2.6.1 段的第二句。

第 4.2 段的原文改為：

“4.2 按第 15.7.3.3 條要求操縱水密門的所需動力，除非備有儲備能量的臨時獨立電源，否則不必全部同時操作。按第 15.7.2 條要求為控制器、指示器和警報器電路供電半小時。”

第 II-2 章

構造-防火、探火和滅火

第 4 條

消防泵、消防總管、消火栓和消防水帶

將下列文字加在標題之後：

“(本條第 3.3.2.5 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)”

將第 3.3.2.5 段的原文改為：

“.2.5 該泵總吸頭和實際淨吸頭應使船舶在航行時可能遇到的所有橫傾、縱傾、橫搖和縱搖情況下均能滿足本條第 3.3.2、3.3.2.1、3.3.2.2 和 4.2 段的要求。”

在第 7.1 段 “的” 與 “材料” 之間加上 “不易腐” 。

在第 7.1 段中，將下列新的句子加在第一句後面：

“在 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶上，和在 1992 年 2 月 1 日以前建造的船舶更換現有的消防水帶時，均應配備不易腐材料消防水帶。”

第 13-1 章

將下列新的第 13-1 條加在第 13 條之後：

“取樣探煙系統”

(本條適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)

1 一般要求

1.1 本條文中凡出現“系統”一詞時，均指“取樣探煙系統”。

1.2 任何系統應能始終持續作業，只有按順序掃描原理工作的系統可以除外，但兩次掃描同一位置的間隔期應能使總感應時間符合主管機關的要求。

1.3 應對操作該系統所需電源的失電進行監測，任何失電應在控制板上和駕駛室觸發聲光信號，這一信號應區別於探煙指示信號。

1.4 該系統使用的電氣設備應有備用電源。

1.5 控制板應位於駕駛室或主防火控制站內。

1.6 在探測到煙氣或其他燃燒產物時，應在控制板上和駕駛室觸發聲光信號。

1.7 應在控制板上或其附近顯示清晰的信息，指明涉及的處所。

1.8 取樣管裝置應能迅速識別失火的位置。

1.9 應為該系統的試驗和維修提供適用的說明書和備件。

1.10 應定期試驗該系統的功能，使主管機關滿意。該系統的型式應能進行正確動作的試驗，並且無須更換任何部件便能恢復到正常的監測狀態。

1.11 該系統在設計、構造和安裝上應能防止任何有毒或易燃物質或滅火劑泄漏至任何居住和服務處所、控制站或機器處所。

2 安裝要求

2.1 在需要探煙的每一圍壁處所至少應裝有一個聚煙器。但是，當設計為裝載油或冷藏貨物的處所間或裝載需要煙氣取樣系統的貨物的貨油時，可以在這種艙室中為該系統設置隔離聚煙器的裝置，這種裝置應使主管機關滿意。

2.2 聚煙器的位置應使其能發揮最好性能，甲板頂部區域的任何部位聚煙器的水平距離均應不超過 12 米。如果該系統用於可能使用機械通風的處所，在考慮聚煙器的位置時，應注意到通風的影響。

2.3 聚煙器應在不易受到衝擊或機械損壞之處。

2.4 連接到每一取樣點的聚煙器不得超過四個。

2.5 來自不同的圍壁處的聚煙器不得聯接到同一取樣點。

2.6 取樣管應能自動排煙，並得到適當的保護以免受貨物作業的衝擊或損壞。

3 設計要求

3.1 該系統和設備的設計，應適於承受船上通常出現的電壓波動和瞬變、環境溫度變化、振動、潮濕、震動、衝擊和腐蝕，並能避免點燃可燃氣體和空氣混合物的可能性。

3.2 感應元件應經核證，在感應室內的煙氣密度使清晰度的減弱超過每米 6.65%之前開始工作。

3.3 應配備兩台取樣機，風機的功率應足以在保護區域正常的通風狀況下工作，且其總感應時間應使主管機關滿意。

3.4 控制板應能觀察到各個取樣管內的煙氣。

3.5 應配備監測通過取樣管的氣流的裝置，其設計應儘可能確保從相連的每一聚煙器中取出的量相同。

3.6 取樣管內的內徑至少為 12 毫米，但當取樣管與固定式氣體滅火系統共同使用時，管子的內徑應足以讓滅火氣體及時排放。

3.7 應配備定期用壓縮空氣清洗取樣管的裝置。

第 15 條

燃油、潤滑油和其他易燃油類的佈置

將下列文字加在標題之後：

“（本條第 2.6 和第 3 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）”。

第 2.6 段的原文改為：

“.6 應配備安全有效的裝置，以確定任何燃料艙（櫃）內的存油量。

.6.1 當使用測油管時，它們不得終止於任何有點燃測油管溢油危險的處所，尤其不得終止於旅客或船員處所。測油管一般不得終止於機器處所，但主管機關如認為這一要求不可行，則於滿足下列所有要求後，可以允許測油管終止於機器處所：

- .6.1.1 增配一隻符合本條第.6.2 分段要求的油位測量表；
 - .6.1.2 測油管終止於遠離有點燃危險之處，否則應採取預防措施，例如安裝有效的擋板，以防止測油管終端溢油時燃油接觸着火源；
 - .6.1.3 測油管的終端裝有自閉盲斷裝置，在盲斷裝置下方有一小直徑自閉檢查旋塞，用以確定盲斷裝置打開前沒有燃油。應採取措施確保從檢查旋塞溢出的任何燃油都不會引起燃燒。
- .6.2 可以用其他油位測量計代替測油管，這些裝置（如本條.6.1.1 段規定者）應符合下列條件：
- .6.2.1 在客船上，當這些裝置應無須在櫃頂以下穿孔，且在出現故障或裝油過多時，燃油不會溢出；
 - .6.2.2 在貨船上，當這些裝置出現故障或裝油過多時，燃油應不會溢出，禁止使用圓管形玻璃油位計。主管機關可允許使用在油位計和油櫃之間設有自閉閥的平板玻璃油位計。
- .6.3 第 6.2.1 或.6.2.2 段規定的裝置須經主管機關認可，並應保持良好狀態，以確保在使用時具有準確功能。”

第 3 段的原文改為：

“3 壓力潤滑系統的潤滑油的儲藏、分配和使用的佈置應確保船舶和船上人員的安全。在 A 類機器處所（以及可行的其他機器處所）中的裝置至少應符合第 2.1、2.4、2.5、2.6、2.7 和 2.8 段的規定。但是：

- .1 不排除在潤滑系統中使用經試驗表明具有適度耐火能力的窺流窗；
- .2 可以批准在機器處所使用測油管，如果測油管裝有適當的關閉裝置，則不必符合第 2.6.1.1 和 2.6.1.3 段的要求。”

第 18 條

雜項

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 2.4 和 8 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶。本條第 7 段適用於所有船舶）”。

將下列新的第 2.4 段加在第 2.3 段後面：

“2.4 為保護裝載原油和閃點不超過 60°C 的石油產品的液貨艙，防止火焰蔓延到貨物，在熱力作用下易於失效的材料，不應用於閥門、配件、貨艙口蓋，貨物透氣管和貨物管系”。

將下列新的第 7 段和第 8 段加在第 6 段的後面：

“7 應設置經主管機關認可的適當滅火裝置以保護油漆間和易燃液體間。

8. 直升飛機甲板應為鋼質或等效於鋼質的防火結構。如直升飛機甲板下面為較大失火危險處所，則絕緣標準應符合主管機關的要求。每一直升飛機設施均應有操作手冊，包括說明書和安全措施、核查清單、操作程序以及設備要求。如果主管機關允許使用鋁或其他不等效於鋼的低溶點金屬結構，則應達到下述規定：

- .1 如果平台懸伸於船舷之外，每當船舶或平台失火之後，應對平台進行一次結構分析，以確定其是否適於繼續使用。
- .2 如果平台位於船舷甲板室或類似結構之上，應滿足下述條件：
 - .2.1 平台下面的甲板室頂和圍壁應無開口；
 - .2.2 平台下面的窗子均應安裝鋼質百葉窗；
 - .2.3 所要求的消防設備應經主管機關認可；
 - .2.4 平台上或其附近每次發生火災之後，應對平台進行一次結構分析，以確定其是否適於繼續使用。”

第 26 條

載客超過 36 人的客船艙壁及甲板的耐火完整性

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 2.2（7）和 2.2（13）段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）”。

第 2.2（7）段的第三句原文改為：

“起居處所內面積小於 4 平方米的獨立小間和小儲物間（其中不存放易燃液體）”。

在 2.2（13）後面增加下列句子：

“除有儲藏易燃液體設備的處所之外的面積大於 4 平方米的小間和儲藏室。”

第 27 條

載客不超過 36 人的客船艙壁及甲板的耐火完整性

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 2.（5）和 2.（9）段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）”

將 2.（5）和 2.（9）段改為：

“（5）較小失火危險的服務處所

除有儲藏易燃液體設備的處所之外的面積小於 4 平方米的小間和儲藏室以及乾燥間和洗衣間。”

“（9）較大失火危險的服務處所

廚房，設有烹調設備的配膳室，油漆間和燈具間，面積為 4 平方米或以上的小間和儲藏室，儲藏易燃液體的處所，以及不屬於機器處所一部分的工作間。”

第 38 條

除特種處所外的用於載運油箱中備有自用燃料的機動車輛的裝貨處所的保護

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 1 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將第 1 段修改如下：

“1 固定探火

應配備符合第 13 條要求的固定探火和失火報警系統或符合第 13-1 條要求的取樣探煙系統，該系統的設計和佈置應與第 3 段所述的通風要求一起考慮。”

第 40 條

防火巡邏、探火、失火報警和廣播系統

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 2 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將現有的第 2 段改為：

“2 在主管機關認為不能到達的任何載貨處所內，應配備符合第 13 條要求的固定探火和失火報警系統或符合第 13-1 條要求的取樣探煙系統，但如證明船舶航程短，適用本要求不合理，並經主管機關同意者除外。”

第 44 條

艙壁和甲板的耐火完整性

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 2.(5) 和 2.(9) 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將第 2.(5) 和 2.(9) 段原文改為：

“(5) 較小失火危險的服務處所

除有儲藏易燃液體設備的處所之外的面積小於 4 平方米的小間和儲藏室，以及乾燥間和洗衣間。”

“(9) 較大失火危險的服務處所

廚房，設有烹調設備的配膳室，油漆間和燈具間，面積為 4 平方米或以上的小間和儲藏易燃液體的處所，以及不屬於機器處所一部分的工作間。”

第 50 條

構造細節

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 3.2 和 3.3 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將 3.2 段原文改為：

“3.2 如起居處所和服務處所內的艙壁、襯板和天花板為不燃材料，在該區域內可以裝有厚度限制在發熱值不超過 45 兆焦耳／平方米的可燃鑲片。”

將下列新的 3.3 段加在 3.2 段後面：

“3.3 以不燃艙壁，天花板和襯板為邊界的任何起居處所和服務處所內的可燃貼面、嵌條、裝潢和鑲片的總體積，應不超過牆壁和天花板總面積上厚 2.5 毫米的鑲片的體積。”

將原第 3.3 段改為第 3.4 段。

第 53 條

裝貨處所內的防火裝置

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 2.1 和 3 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）。”

第 1.2 段第 1 行末的“木料”和“不燃”之間的“和”字改為“，”。

在第 1.2 段末尾增加一個星號，並加上下列腳註：

“※參閱《固體散裝貨物安全實用規則》一應急表編號 B14，關於煤的條目”。

將 2.1 段原文改為：

“2.1 應配備符合第 13 條要求的固定探火和失火報警系統，該固定探火系統應能迅速探出剛剛發生的火情，探測器的型式、間隔和位置應使主管機關滿意並要考慮通風以及其他有關因素的影響。該系統安裝後應在正常的通風情況下進行測試，其總感應時間應使主管機關滿意。”

將第 3 段原文改為：

“3 滾裝裝貨處所以外的載運油箱中裝

有自用燃料的機動車輛的裝貨處所

滾裝裝貨處所以外的載運油箱中裝有自用燃料的機動車輛的裝貨處所應符合本條第 2 段的要求。但可允許用符合第 13-1 條要求的取樣探煙系統代替本條第 2.1 段的要求，且無須符合本條第 2.2.4 段的要求。”

第 54 條

載運危險貨物船舶的特殊要求

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 2.3 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將第 1.1 段原文及其腳註改為：

“1.1 除應符合第 53 條對貨船和第 37、※38 與 39 條對客船的相應要求以外，本條第 1.2 段所指載運危險貨物的船舶類型和裝貨處所尚應符合本條的相應要求，但載運有限數量※※的危險貨物時除外，除非這種要求由於遵守本章其他條文的規定已得到滿足。船舶類型和載運危險貨物的方式在本條第 1.2 段和表 54.1 中列出，出現在第 1.2 段各項的序號已列於該表的頂行。1992 年 2 月 1 日及其後建造的 500 總噸以下的貨船應符合本條的要求，但主管機關可以降低這些要求，而降低了的要求應記錄在第 3 段所指的合格證件中。”

將第 2.3 段原文改為：

“2.3 探測系統

滾裝貨物處所內應裝設符合第 13 條要求的固定式探火和失火報警系統。所有其他類型的貨物處所應裝設符合第 13 條要求的固定式探火和失火報警系統或者符合第 13-1 條的取樣探煙系統，如裝設取樣探煙系統，為防止有毒煙氣漏入有人處所，應特別注意第 13-1.1.11 條的要求。”

※ 與本條要求相關的操作方法參見《國際海上危險貨物運輸規則》

(IMDG 規則) 總論第 17 節。

※※ “有限數量”一詞的定義參見《國際海上危險貨物運輸規則》

(IMDG 規則) 總論第 18 節。

第 55 條

適用範圍

將第 5 段原文改為：

“5 第 60 條關於惰性氣體系統的要求不必適用於：

- .1 所有在 1986 年 7 月 1 日及其前、後建造的載運第 1 段規定的貨物而又符合本組織制定的化學品液貨船惰性氣體系統要求※的化學品液貨船；或
- .2 所有在 1986 年 7 月 1 日之前建造的、載運原油或石油產品而又符合本組織制定的關於載運石油產品的化學品液貨船惰性氣體系統要求※※的化學品液貨船；或

※ 參閱本組織通過的大會 A.567 (14) 號決議《化學品液貨船惰性氣體系統規則》

※※參閱本組織通過的大會 A.473 (XII) 號決議《關於載運石油產品的化學品液貨船惰性氣體系統的暫行規定》

- .3 所有在 1986 年 7 月 1 日及其前、後建造的，載運第 1 段規定的貨物而又裝有與第 5.1 或 5.2 段的要求相當的液貨艙惰性氣體裝置的液化氣體船；或
- .4 載運除原油或石油產品以外的易燃貨物，如《散裝運輸危險化學品船舶構造與設備規則》第 VI 和第 VII 章或《國際散裝運輸危險化學品船舶構造與設備規則》第 17 和 18 章所列貨物的化學品液貨船和液化氣體船：
 - .4.1 1986 年 7 月 1 日之前建造者；或

.4.2 於 1986 年 7 月 1 日及其後建造者，但其液貨艙容積不得超過 3,000 立方米，洗艙機噴咀排量不得超過 17.5 立方米／小時，在一個貨艙內同時使用的所有洗艙機的總排量不得超過 110 立方米／小時。

第 56 條

各處所的位置和分隔

將本條原文改為：

“（本條文適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）。

1 機器處所應位於貨油艙和污油水艙的後方，也應位於貨油泵艙和隔離空艙的後方，但不必位於燃油艙的後方。任何機器處所均應以隔離空艙、貨油泵艙、燃油艙或壓載艙同貨油艙和污油水艙隔開。凡設有向相鄰於貨油艙和污油水艙的處所加壓載水的泵及其附件的泵艙和設有燃油駁運泵的泵艙，均應認為與條內的貨油泵艙等效。這些泵艙所具有的安全標準應與貨油泵艙所要求者相同。然而，泵艙的下部可以凹入 A 類機器處所，以便安置泵，其條件是凹入部分的頂板高度一般不超過龍骨以上三分之一型深，但對於載重量不超過 25,000 噸的船舶，在證明這一高度會由於進入壁凹部分和妥善佈置管系的原因而不切實際時，主管機關可以允許凹入部分超過上述高度，但不超過龍骨以上一半型深。

2 起居處所，貨油主控制站、控制站和服務處所（獨立的起貨設備儲藏室除外）均應位於所有貨油艙、污油水艙和用於隔開貨油艙或污油水艙與機器處所的隔離空艙的後方而不必位於燃油艙和壓載艙的後方，但應佈置成不致因甲板或艙壁的個別故障導致貨油艙的蒸氣

或煙霧進入起居處所、貨油主控制站、控制站或服務處所。在確定這些處所的位置時，不必計及本條第 1 段所述的壁凹部分。

3 但是，當主管機關認為必要時，可允許起居處所、貨油主控制站、控制站和服務處所位於貨油艙、污油水艙以及隔離貨油艙和污油水艙與機器處所的隔離空艙的前方而不必為於燃油儲存艙和壓載艙的前方。除 A 類以外的機器處所，如以隔離空艙、貨油泵艙、燃油艙或壓載艙同貨油艙和污油水艙隔開，可以允許位於貨油艙和污油水艙之前。所有上述的處所應具備符合主管機關要求的等效安全標準和適當的滅火裝置。起居處所、貨油主控制站、控制站和服務處所的佈置應不致因甲板或艙壁的個別故障而導致貨油艙的蒸氣或煙霧進入這些處所。此外，當主管機關認為對船舶安全或航行有必要時，可以允許設有功率大於 375 千瓦且不作為主推進機械的內燃機的機器處所位於貨物區域的前方，但其佈置應符合本段的規定。

4 僅適用於混裝船：

- .1 除污油水艙在乾貨航程中可能載有污油水，且其限界面為船殼、主貨物甲板、貨油泵艙艙壁或燃油艙者外，污油水艙應以隔離空艙圍隔。這些隔離空艙不得向雙層底、管遂、泵艙或其他封閉處所開口。應設置向這些隔離空艙注水和從中排水的裝置。當污油水艙的限界面為貨泵艙艙壁時，該貨泵艙不得向雙層底、管遂或其他圍壁處所開口，但可以允許設有氣密螺栓蓋的開孔。
- .2 應提供設施以切斷連接泵艙和本條第 4.1 段所述污油水艙的管系。切斷設施應包括一隻閥、其後接裝雙環盲板法蘭或具有適當盲板法蘭的短管。此項裝置應鄰接於污油水艙，但若

此種佈置不合理或不可行時，可以設置在泵艙內緊靠管路穿過艙壁之處。應設有併入裝貨總管的獨立的泵及管系裝置，以便當船舶從事於乾貨運輸時將污油水艙內的污物直接經開敞甲板向岸上排放。

.3 污油水艙的艙口和洗艙孔只允許設在開敞甲板上，並應配備關閉裝置。這些關閉裝置應有鎖緊設施，並由負責的高級船員控制，但有螺栓固定的蓋板且螺栓間距保證水密者可以除外。

.4 如設有邊貨油艙時，甲板下的貨油管系應設在這些邊艙內。但主管機關可允許貨油管系設在能充分清洗和通風的特別導管內，其佈置應使主管機關滿意。若未設邊貨油艙，則甲板下的貨油管系應設在特別導管內。

5 如有必要把駕駛室佈置在貨油區域上方，則此處所只能用於駕駛目的，並用一個高度至少為 2 米的開敞空間使之與貨油艙甲板隔開。此外，這種駕駛室的防火還應符合本部分第 58.1 和 58.2 條對控制處所的要求，以及本部分中可適用的其他規定。

6 應設有使甲板上的溢油與起居和服務區域隔開的設施。該設施可以是一個有適當高度並延伸至兩舷的連續固定擋板。對於具有尾部裝油設施的船舶，此項擋油佈置應予特別考慮。

7 圍壁起居處所的上層建築和甲板室的外部限界面包括支承這些起居處所的任何懸伸甲板、其整個面向貨物區域的部分及距此端面 3 米之內的外側面，應隔熱至 “A-60” 級標準。對於這種上層建築和甲板室的兩側，此項分隔應達到主管機關認為必要的高度。

8.1 除下面第 8.2 段所允許者外，通往起居處所、服務處所、控制站和機器處所的入口、空氣進口和開口不得面向貨物區域。它們應位於下面向貨物區域的端艙壁上，或位於上層建築或甲板室的外側，距離上層建築或甲板室面向貨物區域的端壁至少為船長的 4%，但不少於 3 米處。然而，這個距離毋須超過 5 米。

8.2 主管機關可允許在面向貨物區域或第 8.1 段所規定的 5 米限制範圍內的限界面圍壁上裝設通往主貨物控制站和諸如食品庫、儲藏室和小間等服務處所的門，但這些處所不得直接或間接通往任何其他包含或用作下列艙室的處所：起居處所、控制站、諸如廚房、配膳室、工作間等服務處所或有蒸氣着火源的類似處所。處所的限界面應隔熱至“A-60”級標準，但面向貨物區域的限界面除外。在上述第 8.1 段規定的限制範圍之內，為便於拆移機器，可以設置用螺栓緊固的板門。只要駕駛室的門窗設計成能保證駕駛室迅速而有效地達到氣密，它們就可以位於上述第 8.1 段所規定的限制範圍之內。

8.3 面向貨物區域和在第 8.1 段所指的限制範圍內上層建築及甲板室側壁上的窗和舷窗應為固定（不能開啟）型。在主甲板上第一層的這種窗和舷窗應裝有鋼質或其他等效材料制成的內蓋。

第 58 條

艙壁和甲板的耐火完整性

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 2.（5）和 2.（9）段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）。”

將第 2.（5）和 2.（9）段原文改為：

“(5) 較小失火危險的服務處所

無儲藏易燃液體設備而面積小於 4 平方米的小間和儲藏室，以及
乾燥間和洗衣間”

“(9) 較大失火危險的服務處所

廚房、設有烹調設備的配膳室、油漆間和燈具間，面積為 4 平方
米或以上的小間和儲藏室，儲藏易燃液體的處所，以及不屬於機器處
所一部分的工作間。”

第 59 條

透氣、清除、除氣和通風

將下列文字加在標題後面：

“(本條第 2 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶)。”

將第 2 段原文改為：

“2 貨艙清除和／或除氣※

清除和／或除氣裝置應能最大限度地減少由於易燃蒸氣散發到空
氣中或貨艙中具有易燃混合物所造成的危險性。因此：

.1 當船舶裝有惰性氣體系統時，應根據第 62.13 條的規定，首
先清除貨艙，直至室艙內碳氫化合物蒸氣的體積濃度減少到
2%以下。然後，才能在貨油艙甲板平面上進行除氣作業。

.2 當船舶未安裝惰性氣體系統時，則在開始時排除易燃蒸氣的
工作應該這樣來進行：

2.1 通往第 1.9 段所述的透氣口；或者

2.2 通往貨油艙甲板平面以上至少 2 米的出口，在除氣作業過程中保持至少 30 米／秒的垂直噴射速度；或者

2.3 通往貨油艙甲板平面以上至少 2 米的出口、以至少 20 米／秒的垂直噴射速度並用適當的裝置加以保護，防止火焰進入。

當出口處易燃蒸氣的濃度降至可燃下限的 30% 時，除氣工作才可在貨油艙甲板平面上繼續進行。

第 62 條

惰性氣體系統

將下列文字加在標題後面：

“（本條第 19.1 和 19.2 段適用於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的船舶）。”

將第 19.1 段第 1 行原文改為：

“對於煙氣式和惰性氣體發生器式的惰性氣體系統，均應裝設聲光警報器，以顯示：”。

將第 19.2 段前 2 行原文改為：

“對於惰性氣體發生器式的惰性氣體系統，還應增設聲光警報器，以顯示：”。

※ 參閱經修訂的“防火焰進入液貨艙裝置的設計，試驗和佈置標準

“（MSC/Circ.373/Rev.1）和經修訂的“設計液貨艙透氣和除氣裝置應考慮的諸因素”（MSC/Circ.450/Rev.1）”。

第 III 章

救生設備與佈置

第 41 條

救生艇的一般要求

將第 8.18 段原文改為：

“印在防水卡片上，或裝在防水容器內的第 V／16 條所述的救生信號圖解說明表 1 張”。

第 48 條

放艇與登乘設備

將第 1.4 段原文中的 “o” 改為 “y”（僅西班牙文本）。

第 IV 章

第 13 條

裝於機動救生艇上無線電設備

將原標題改為 “救生艇上的無線電設備”。

將第 (a) 段第一行中的 “第 III 章第 14 條” 改為 “第 III／6.2.2 條”。

將第 (h) 段第二行中的 “第 III 章第 14 條” 改為 “第 III／41.8.29 條”。

第 14 條

救生艇筏的手提式無線電設備

將第 (a) 段第 1 行中的“第 III 章第 13 條”改為“第 III／6.2.1 條”。

第 V 章

航行安全

第 3 條

危險通報內所需的情報

將第 (a)(iii), (b)(ii) 和 (e)(i) 分段括號內的“格林威治平時”改為“世界協調時”。

在“舉例”中的各“格林威治平時”改為“世界協調時”。

第 9 條

誤用遇險信號

將本條原文改為：

“除表示正有船舶、飛機或人遇險外，禁止使用國際遇險信號及任何與國際遇險信號可能混淆的信號。”

第 12 條

船載導航設備

將第 (f) 段原文改為：

“(f) 具有應急操舵位置的船舶，至少應配備一台電話或其他通信設備，用以向這些位置傳遞航向信息。此外，於 1992 年 2 月 1 日及其後建造的 500 總噸及以上的船舶應裝設向應急操舵位置提供視覺羅經讀數的設備。”

第 13 條

配員

將第 V／13 條原文重新編號為第 (a) 段。

增加下列新的第 (b) 段：

“(b) 應為本公約第 I 章所適用的所有船舶提供一個由主管機關頒發的適當的安全定員文件或等效文件，作為符合第 (a) 段規定所需的最低安全定員的證明。”

第 16 條

救生信號

將本條原文改為：

“救生站，海上救助單位和從事搜救作業的飛機同遇險船舶和人員，或同指揮船舶進行通信時，以及遇險船舶或人員同救生站、海上救助單位和從事搜救作業的飛機通信時，應使用救生信號※。凡適用本章的船舶應備有說明各種救生信號的圖解說明表，以供該船值班駕駛員隨時取用。

第 VII 章

危險貨物運輸

第 7 條

將本條原文改為：

“客船上的爆炸品※※

1 客船上可以裝載任何數量的第 1.4 分類 S 配裝類爆炸品。此外不得裝載其他爆炸品，但下列情況除外：

- .1 救生用的爆炸物品，每種船上此種物品的淨爆炸品總質量不超過 50 千克，或
- .2 C，D 和 E 配裝類爆炸物品，每艘船上淨爆炸品總質量不超過 10 千克；
- .3 不要求特殊儲存的 G 配裝類爆炸物品，每艘船上淨爆炸品總質量不超過 10 千克；
- .4 B 配裝類爆炸品，每艘船上淨爆炸品總質量不超過 5 千克。

2 儘管第 1 段有規定，如果在客船上採取了主管機關認可的特別安全措施，仍然可以增加裝運的爆炸品的數量和種類。

※ 這些救生信號見於“商船搜救手冊”(MERSAR)(經修訂的大會第 A.229(VII)號決議)，“國際海事組織搜救手冊”(IMOSAR)(經修訂的大會第 A.439(XI)號決議的說明，以及根據大會第 A.80(IV)決議修訂的“國際信號規則”的圖解。

※※參閱《國際海上危險貨物運輸規則》(IMDG 規則)中的第 1 類。