

第 MSC.256 (84) 號決議

(2008 年 5 月 16 日通過)

通過經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》

的修正案

海上安全委員會，

憶及《國際海事組織公約》關於本委員會職能的第 28 (b) 條，

進一步憶及《1974 年國際海上人命安全公約》(《安全公約》)(下文稱《公約》)關於《公約》附則除第 I 章規定外的適用修正程序的第 VIII (b) 條，

在其第 84 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，

- 按照《公約》第 VIII (b) (iv) 條，通過《公約》修正案，其文本列於本決議的附件；
- 按照《公約》第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條，決定上述修正案將於 2009 年 7 月 1 日視為已被接受，除非在此日期之前，有超過三分之一的《公約》締約國政府或其合計商船總噸位不少於世界商船總噸位 50% 的締約國政府表示反對該修正案；

3. 請《安全公約》締約國政府注意，按照《公約》第 VIII (b) (vii) (2) 條，該修正案在按上述第 2 段被接受後將於 2010 年 1 月 1 日生效；
4. 建議各有關締約國政府自 2010 年 1 月 1 日起在第一次換證檢驗時簽發符合附件中修正案的證書；
5. 要求秘書長遵照《公約》第 VIII (b) (v) 條將本決議及載於附件的修正案正文的核證無誤副本發送給《公約》的所有締約國政府；
6. 進一步要求秘書長將本決議及其附件的副本發送給非《公約》締約國政府的本組織會員國。

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—結構、分艙與穩定性、機電設備

第 3-4 條 液貨船應急拖帶裝置

1 將現有的第 3-4 條改為以下內容：

“第 3-4 條 應急拖帶裝置和程序

1 液貨船應急拖帶裝置

1.1 不小於 20,000 載重噸的所有液貨船均須在兩端裝有應急拖帶裝置。

1.2 對於 2002 年 7 月 1 日或以後建造的液貨船：

.1 該裝置須在被拖帶的船舶沒有主電源的情況下能夠在任何時候迅速部署，並易於連接到主拖船舶上。應急拖帶裝置中至少須有一個事先安裝就緒，可迅速部署；並且

.2 船舶兩端的應急拖帶裝置均須有足夠的強度，同時考慮到船舶的大小和載重量以及在惡劣氣候條件下的預期受力。應急拖帶裝置的設計、構造和原型試驗須經主管機關根據本組織制訂的導則予以認可。

1.3 對於 2002 年 7 月 1 日以前建造的液貨船，應急拖帶裝置的設計和構造須經主管機關根據本組織制訂的導則予以認可。

2 船上應急拖帶程序

2.1 本款適用於：

- .1 所有客船，不晚於 2010 年 1 月 1 日；
- .2 2010 年 1 月 1 日及以後建造的貨船；及
- .3 2010 年 1 月 1 日以前建造的貨船，不晚於 2012 年 1 月 1 日。

2.2 船舶須配備船舶專用應急拖帶程序。該程序須備於船上以供緊急情況下使用，並須根據船上現有裝置和可利用設備加以制訂。

2.3 程序須包括：

- .1 標明可能的應急拖帶裝置的前甲板和後甲板示意圖；
- .2 船上可用於應急拖帶的設備的詳細目錄；
- .3 通信手段和方法；及
- .4 便利應急拖帶作業的準備和操作的程序範例。”

2 在現有第 3-8 條後增加新的第 3-9 條如下：

“第 3-9 條 登乘和離船裝置

1 除非主管機關認為遵守某一具體條款為不合理或不切實際，2010 年 1 月 1 日或以後建造的船舶須按照本條第 2 款配備在港口和港口相關地點使用的登乘和離船裝置，例如跳板和舷梯。

2 第 1 款要求的登乘和離船裝置須依據本組織制訂的導則建造和安裝。

3 對於所有船舶，登乘和離船裝置須在考慮到任何有關安全裝載限制的情況下經受檢查並維持在適合其預期用途的狀態。所有用於支持登乘和離船裝置的纜索均須按照第 III/20.4 條的要求進行維護。”

第 II-2 章

構造—防火、探火和滅火

第 10 條 滅火

3 在現有的第 4.1.4 款之後增加新的第 4.1.5 款如下：

“4.1.5 在 2010 年 1 月 1 日後的第一次計劃的乾塉檢驗時，2002 年 7 月 1 日之前建造的船舶上用於保護機器處所和貨泵艙的固定式二氧化碳滅火系統須符合《消防安全系統規則》第 5 章第 2.2.2 段的要求。”

第 19 條 危險貨物運輸

4 在第 4 款中，刪去“第 VII/2 條所界定的”等字。

第 20 條 車輛處所、特種處所和滾裝處所的保護

5 將現有的第 6.1.4 款改為如下的第 6.1.4 款，並在第 6.1.4 款後增加新的第 6.1.5 款如下：

“6.1.4 本款要求須適用於 2010 年 1 月 1 日或以後建造的船舶。

在 2002 年 7 月 1 日及以後但在 2010 年 1 月 1 日之前建造的船舶須符合以前適用的經第 MSC.99 (73) 號決議修正的第 6.1.4 款的要求。如果安裝了固定式壓力水霧滅火系統，鑑於在固定式壓力水霧滅火系統工作期間有大量的水積聚在一層或幾層甲板上會導致穩性的嚴重削弱，須作出下列安排：

.1 對於客船：

- .1.1 在艙壁甲板以上處所，須設有泄水孔以保證這些水能被迅速地直接排往舷外，並考慮到本組織制訂的導則；
- .1.2.1 在滾裝客船上，當船舶在海上航行時泄水孔的閥門須保持開啟狀態，該閥門須裝有符合現行《國際載重線公約》的、能從艙壁甲板以上的位置操作的可靠關閉裝置；
- .1.2.2 第 6.1.4.1.2.1 款所述閥門的任何操作均須記錄在航海日誌中；
- .1.3 在艙壁甲板以下處所，主管機關可要求在第 II-1/35-1 條的要求以外另裝抽水和排水設施。在這種情況下，排水系統的能力須能夠排掉不低於水霧系統泵和所要求數目的消防水槍的組合能力的 125%，並考慮到本組織制訂的導則。排水系統的閥門須能夠從所保護位置的外部靠近滅火系統控制的位置進行操作。污水井須具有足夠的容量，並須佈置在船側，在每一水密艙內彼此間距不得超過 40 米；

.2 對於貨船，排水和抽水裝置須能夠防止形成自由液面。在這種情況下，排水系統的能力須能夠排掉不低於水霧系統泵和所要求數目的消防水槍的組合能力的 125%，並考慮到本組織制訂的導則。排水系統的閥門須能夠從所保護位置的外部靠近滅火系統控制的位置進行操作。污水井須具有足夠的容量，並須佈置在船側，在每一水密艙內彼此間距不得超過 40 米。如果不可能做到，主管機關在認可穩性資料時須按其認為必要的程度，考慮到水所增加的重量和自由液面對船舶穩性的不利影響。這些信息須包括在第 II-1/5-1 條所要求的向船長提供的穩性資料中。

6.1.5 在所有船舶上，對裝有固定式壓力水霧滅火系統的封閉式車輛和滾裝處所，須配備防止排水設備堵塞的裝置，並考慮到本組織制訂的導則。在 2010 年 1 月 1 日之前建造的船舶須在 2010 年 1 月 1 日之後的第 1 次檢驗時符合本款的要求。”

第 III 章

救生設備和裝置

第 6 條 通信

6 將現有的第 2.2 款修改如下：

“2.2 搜救定位裝置

所有客船和所有 500 總噸及以上的貨船，每舷須配備至少一個搜救定位裝置。所有 300 總噸及以上但低於 500 總噸的貨船須配備

至少一個搜救定位裝置。此種搜救定位裝置須符合適用的性能標準，該性能標準不低於本組織通過的性能標準。此種搜救定位裝置的存放位置須使它能夠被迅速地放置到除第 31.1.4 條要求的救生筏以外的所有救生艇筏上。也可以在每艘救生艇筏（第 31.1.4 條要求的救生艇筏除外）存放一個搜救定位裝置。對至少配備兩個搜救定位裝置並配備自由降落救生艇的船舶，其中一個搜救定位裝置須存放在一艘自由降落救生艇中，另一個則存放於最靠近駕駛台的地方，以便於在船上使用和轉移到任何另一隻救生艇筏上。”

第 26 條 對客滾船的附加要求

7 將現有的第 2.5 款改為如下內容：

“2.5 客滾船上配備的救生筏須按照每四隻救生筏配備一個搜救定位裝置的比例配備搜救定位裝置。該搜救定位裝置須安裝在救生筏內，使其天線在救生筏佈放時高於海平面一米以上，但對於帶有天蓬的可反轉救生筏，搜救定位裝置的佈置須使生存者能容易地拿到並安裝。每個搜救定位裝置的佈置均須使其在救生筏佈放時能夠手動安裝。存放配備有搜救定位裝置的救生筏的容器須具有清楚的標記。”

第 IV 章

無線電通信

第 7 條 無線電設備：通則

8 將現有的第 1 款第 .3 項改為如下內容：

“.3 一個能夠以 9GHz 波段或自動識別系統的指定頻率工作的
搜救定位裝置，它：”

附錄

證書

客船安全證書的設備記錄（格式 P）

9 在客船安全證書的設備記錄（格式 P）第 2 節中，將現有第 11.1 項改為如下內容：

“11.1 搜救定位裝置的數目

11.1.1 雷達搜救應答器（SART）

11.1.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”，

並且在第 3 節中將現有第 6 項改為如下內容：

“6 船舶的搜救定位裝置

6.1 雷達搜救應答器（SART）

6.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”。

貨船設備安全證書的設備記錄（格式 E）

10 在貨船設備安全證書的設備記錄（格式 E）的第 2 節中，將現有第 9.1 項改為如下內容：

“9.1 搜救定位裝置的數目

9.1.1 雷達搜救應答器（SART）

9.1.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”。

貨船無線電安全證書的設備記錄（格式 R）

11 在貨船無線電安全證書的設備記錄（格式 R）的第 2 節中，將現有第 6 項改為如下內容：

“6 船舶的搜救定位裝置

6.1 雷達搜救應答器（SART）

6.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”。

核能客船安全證書的設備記錄（格式 PNUC）

12 在核能客船安全證書的設備記錄（格式 PNUC）第 2 節中，將現有第 11.1 項改為如下內容：

“11.1 搜救定位裝置的數目

11.1.1 雷達搜救應答器（SART）

11.1.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”，

並且在第 3 節中，將現有第 6 項改為如下內容：

“6 船舶的搜救定位裝置

6.1 雷達搜救應答器（SART）

6.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”。

核能貨船安全證書的設備記錄（格式 CNUC）

13 核能貨船安全證書的設備記錄（格式 CNUC）第 2 節中，將第 9 項刪除，並將第 10、10.1 和 10.2 項分別重新編號為第 9、9.1 和 9.2，並將重新編號的第 9.1 項改為如下內容：

“9.1 搜救定位裝置的數目

9.1.1 雷達搜救應答器（SART）

9.1.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”，

並且在第3節中將現有第6項改為如下內容：

“6 船舶的搜救定位裝置

6.1 雷達搜救應答器（SART）

6.2 自動識別系統搜救發射機（AIS-SART）”。