

# 第 MSC.57 (67) 號決議

(1996 年 12 月 5 日通過)

## 通過《1974 年國際海上人命安全公約》修正案

海上安全委員會，

憶及《國際海事組織公約》關於本委員會職責的第 28 (b) 條，

還憶及《1974 年國際海上人命安全公約》(以下簡稱“本公約”)

關於除本公約附件第 I 章規定外的修正程序的第 VIII (b) 條，

在其第六十七次會議上，審議了根據本公約第 VIII (b) (i) 條提議並分發的本公約修正案，

1. 按照本公約第 VIII (b) (iv) 條通過本公約的修正案，其文本載於本決議的附件中；

2. 按照本公約第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條決定：這些修正案將於 1998 年 1 月 1 日被視為已獲接受，除非在該日期前，有超過三分之一的本公約締約政府或合計商船隊不少於世界商船隊總噸位 50% 的締約政府通知反對這些修正案；

3. 提請各締約政府注意，按照本公約第 VIII (b) (vii) (2) 條，這些修正案按照上述第 2 段獲得接受後，應於 1998 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘書長按照本公約第 VIII (b) (v) 條，將本決議和附件中所載修正案文本的核證副本轉發給公約的所有締約政府；

5. 還要求秘書長將本決議及其附件的副本轉發給非本公約締約政府的本組織會員。

## 附件

### 《1974 年國際海上人命安全公約》修正案

#### 第 II-1 章

##### 構造－分艙和穩性、機電設備

###### A-1 部分－船舶結構

1 第 II-1 章 A-1 部分新增以下第 3-3 和 3-4 條：

###### “第 3-3 條

###### 安全通向液貨船船艙

1 就本條和第 3-4 條而言，液貨船包括第 2.12 條所定義的油輪、第 VII/8.2 條所定義的化學品船和第 VII/11.2 條所定義的氣體運輸船。

2 1998 年 7 月 1 日或以後建造的所有液貨船都應提供即使在惡劣的氣候條件下船員仍能安全通向船艙的裝置。對於 1998 年 7 月 1 日以前建造的液貨船，應在 1998 年 7 月 1 日以後的第一次定期塗修時提供這種通向裝置，但不得晚於 2001 年 7 月 1 日。這種通向裝置應由主管機關根據本組織制定的指南予以認可。

### 第 3-4 條

#### 液貨船上的緊急拖帶裝置

1996 年 1 月 1 日或以後建造的不小於 20,000 載重噸的所有液貨船上都應在兩端裝有緊急拖帶裝置。對於 1996 年 1 月 1 日以前建造的液貨船，應在 1996 年 1 月 1 日以後的第一次定期塗修時安裝這一裝置，但不得晚於 1999 年 1 月 1 日。這種裝置的設計和構造應由主管機關根據本組織制定的指南予以認可。”

### B 部分－分艙與穩性

2 在現有第 17 條後新增以下第 17-1 條：

#### “第 17-1 條

客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板

以下的外板上的開口

儘管有第 17 條的要求，1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶應符合第 17 條的要求，在提及“限界線”時應被視為是指客船艙壁甲板和貨船乾舷甲板。”

## C 部分－機器設備

### 第 26 條－通則

3 在現有第 8 款後新增以下第 9、10、11 款：

“9 如果管系中的非金屬膨脹接頭位於貫穿船舶側面的系統中，並且該貫穿和非金屬膨脹接頭都位於最深載重水線下，應作為第 I/10 (a) 條中所述檢驗的一部分加以檢查，並視必要或按製造商建議的時間間隔進行更換。

10 對船舶安全操作至關重要的操作和維護須知以及船舶機器和設備的機械圖紙，應以使那些在履行其職責時要求能理解此類信息的高級船員或普通船員能看懂的語言來書寫。

11 燃油供應艙、沉澱艙和潤滑油艙的通風管路的位置和佈置應為萬一通風管路發生破裂時，亦不會直接導致濺起的海水或雨水進入的危險。在每艘新船上都應為船舶推進和關鍵系統或等效裝置所必需的每種船用燃料提供兩個燃料油供應艙，其容量為在推進裝置以最大連續額定功率工作和發電機在海上時的一般工作負荷下至少能使用 8 小時。本款只適用於 1998 年 7 月 1 日以後建造的船舶。”

### 第 31 條－機器控制

4 在現有第 4 款後新增以下第 5 款：

“5 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶應符合以下經修正的第一到第 4 項的要求：

.1 第 1 款由以下文字代替：

“1 對船舶推進、控制和安全至關重要的主機和輔機應配備有效的操縱和控制裝置。所有對船舶推進、控制和安全起關鍵作用的控制系統應相互獨立，或設計成一個系統失靈不降低另一系統的性能。”；

.2 在第 2 項的第 2 和第 3 行，刪掉 “而機器處所擬有人值班” 幾個字；

.3 第 2.2 項的第一句話由以下文字代替：

“.2 每個獨立推進器應由一單獨控制裝置進行控制，自動控制所有相關的作業，必要時還應包括防止推進機械過載的裝置。”；

.4 第 2.4 項由以下文字代替：

“.4 來自駕駛室的推進機械指令應在主機控制室和操縱台上顯示；”；

.5 在第 2.6 項末尾新增如下一句：

“還應能在有關機器上或機器附近控制對船舶推進和安全起關鍵作用的輔機”；和

.6 第 2.8、2.8.1 和 2.8.2 項由以下文字代替：

“.8 在駕駛室、主機控制室內和操縱台上應安裝顯示器，以指示：

.8.1 固定螺距推進器的轉速和轉動方向；和

.8.2 可調螺距推進器的轉速和螺距位置；”。

## D 部分－電氣設備

### 第 41 條－主電源和照明系統

5 在現有第 4 款後新增以下第 5 款：

“5 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶：

- .1 除應符合第 1 到第 3 款的規定以外，還應符合以下要求：
  - .1.1 如果主電源為船舶推進和操舵裝置之必需，該系統應佈置成：能向推進和操舵裝置和保證船舶安全所必需的設備保持供電，或當正在工作的任何發電機發生故障時，能立即恢復供電；
  - .1.2 應提供卸載或其他等效裝置，以防止本條所要求的發電機持續過載；
  - .1.3 如果主電源是船舶推進所必需，主匯流排應至少分成兩個部分，它們通常應由斷路繼電器或其他經認可的裝置加以連接；只要可能，發電機組和其他雙套設備的連接應在這些部件之間平均分配；和
- .2 不必符合第 4 款的要求。”

## 第 42 條－客船應急電源

6 在現有第 3.3 款後新增以下第 3.4 款：

“3.4 對於 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶，如果電源為恢復推進所必需，其能量應足以與其他機器一起，在停電後 30 分鐘內使死船狀態下的船舶恢復推進。”

## 第 43 條－貨船應急電源

7 在現有第 3.3 款後新增以下第 3.4 款：

“3.4 對於 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶，如果電源為恢復推進所必需，其能量應足以與其他機器一起，在停電後 30 分鐘內使死船狀態下的船舶恢復推進。”

## 第 II-2 章

### 構造－防火、探火和滅火

#### A 部分－通則

## 第 1 條－適用範圍

8 現有第 1.1 款由以下文字代替：

“1.1 除另有明文規定外，本章應適用於 1998 年 7 月 1 日或以後安放龍骨或處於相應建造階段的船舶。”

9 現有第 1.3.2 款由以下文字代替：

“.2 所有船舶係指 1998 年 7 月 1 日以前或以後建造的船舶。”

10 現有第 2 款由以下文字代替：

“2 除另有明文規定外，對於 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶，主管機關應確保其符合經第 MSC.1(XLV)、MSC.6(48)、MSC.13(57)、MSC.22(59)、MSC.24(60)、MSC.27(61)、MSC.31(63) 號決議修正的《1974 年國際海上人命安全公約》第 II-2 章中適用的要求。”

11 在第 3.1 款中，“1986 年 7 月 1 日”的表述改為“1998 年 7 月 1 日”。

### 第 3 條一定義

12 現有第 1 款由以下文字代替：

“1 不燃材料係指某種材料在加熱至約 750°C 時，既不燃燒，也不發出足以造成自燃的易燃蒸氣，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。任何其他材料均為可燃材料。”

13 現有第 2 款由以下文字代替：

“2 標準耐火試驗係指將需要試驗的艙壁或甲板的樣品置於試驗爐內，按近似於標準的時間－溫度曲線的溫度進行加熱。試驗方法應符合《耐火試驗程序規則》。”

14 把第 3.4 款中的“139°C”換成“140°C”。

15 現有第 3.5 款由以下文字代替：

“.5 主管機關應要求按《耐火試驗程序規則》進行一次艙壁或甲板原型試驗，以確保其滿足上述完整性及溫升的要求。”

16 把第 4.2 款中的 “ $139^{\circ}\text{C}$ ” 換成 “ $140^{\circ}\text{C}$ ” 。

17 現有第 4.4 款由以下文字代替：

“.4 主管機關應要求按《耐火試驗程序規則》進行一次原型分隔試驗，以確保其滿足上述完整性及溫升的要求。”

18 現有第 8 款由以下文字代替：

“8 低播焰性係指所述表面能有效地限制火焰的蔓延，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

19 現有第 22-1 款由以下文字代替：

“22-1 中心控制站是集中以下控制和指示功能的控制站：

.1 固定探火和警報系統；

.2 自動噴水器、探火和警報系統；

.3 防火門指示板；

.4 防火門封閉；

.5 水密門指示板；

.6 水密門封閉；

.7 通風扇；

.8 通用/火災報警器；

.9 包括電話在內的通信系統；和

.10 公共廣播系統的麥克風。”

20 現有第 23.3 款由以下文字代替：

“.3 所有帷幔、窗簾和其他懸掛織物材料具有不低於每平方米重 0.8 公斤的毛織品的阻止火焰蔓延的特性，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

21 現有第 23.4 款由以下文字代替：

“.4 所有地板覆蓋物具有低播焰性。”

22 現有第 23.6 款由以下文字代替：

“.6 所有裝飾家具具有阻燃和阻止火焰蔓延的特性，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

23 新增以下第 23.7 款：

“.7 所有卧具材料具有阻燃和阻止火焰蔓延的特性，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

24 新增以下第 34 款：

“34 《耐火試驗程序規則》係指本組織海上安全委員會以第 MSC.61 (67) 號決議通過的《國際耐火試驗程序應用規則》；此規則可由本組織修正，只要此種修正案係按本公約關於適用於除附件第 I 章外的修正程序的第 VIII 條的規定通過、生效和實施。”

## 第 12 條一自動噴水器、探火和失火報警系統

25 現有第 1.2 款由以下文字代替：

“1.2 噴水器的每一分區均應包括聲視報警信號裝置，當任一噴水器動作時，能在一個或幾個指示裝置中自動發出信號。這種報警系統應能夠顯示出系統中發生的任何故障。這種裝置應能夠顯示出該系統所服務的哪一分區發生了火災，並應在駕駛室內集中顯示，此外，該裝置所發出的聲視報警還應設置在駕駛室以外的某一處所，以確保火警指示能立即被船員收到。”

26 刪去現有第 1.2.1 和 1.2.2 款。

## 第 16 條一載客超過 36 人客船以外船舶的通風系統

27 現有第 1.1 款由以下文字代替：

“.1 這些導管應為具有低播焰性的材料。”

28 新增以下第 11 款：

“11 下列裝置應按《耐火試驗程序規則》進行試驗：

.1 擋火閘，包括有關操作設備；和

.2 穿過“A”級分隔的導管，若鋼套管係通過鉚接或螺栓法蘭或焊接的方式直接與通風管連接，則不需試驗。”

## 第 17 條一消防員裝備

29 在第 3.1.1 款結尾增加以下內容：

“但是，對於構成單獨主艙區的梯道圍壁和不包含第 26.2.2

(6)、(7)、(8) 或 (12) 類處所的船舶前、後端主豎區，不需要額外的消防員裝備。”

#### 第 18 條－雜項

30 刪去該條標題下括號內第一句話中的“和 8”兩個字，而增加下面一句話：

“本條第 8 款適用於 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶。”

31 現有第 8 款由以下文字代替：

“8 有關直升飛機設施的規定應與本組織制訂的標準相一致。”

### B 部分－客船的消防安全措施

#### 第 24 條－主豎區和水平區

32 現有第 1.1 款的第三句話用以下文字代替：

“如果第 26.2.2 (5)、(9) 或 (10) 類處所位於分隔的一側或燃油艙位於分隔的兩側，標準可降低到 A-0。”

#### 第 26 條－載客超過 36 人的客船艙壁和甲板的耐火完整性

33 將第 1 款中的“26.1 至 26.4”換成“26.1 和 26.2”，並在表 26.1 的第 6、7、8 和 9 欄下第四行加上角註符號“d”，並增加如下一條註釋：

“<sup>d</sup> 如果 6、7、8 和 9 類處所完全位於集合地點範圍之外，這些處所的艙壁允許具有 “B-0” 級完整性。聲、視和光裝置的控制位置可以被看作是集合地點的一部分。”

## 第 28 條－脫險通道

34 將第 1.10 款結尾的 “。” 換成 “；和” 。

35 新增第 .11 款如下：

“.11 在所有載客超過 36 人的客船上，第 1.10 款和第 41-2.4.7 條的要求還應適用於船員居住區域。”

## 第 30 條－“A” 級分隔上的開口

36 現有第 4 款由以下文字代替：

“4 除動力操縱的水密門和經常封閉的水密門以外，主艙區艙壁、廚房邊壁和梯道圍壁上的防火門，應滿足以下要求：

- .1 這些門應為自閉式，且在朝關閉的相反方向傾斜達  $3.5^\circ$  時能夠關閉；
- .2 鉸鏈防火門在船舶處於豎直位置時從動作開始到關閉的大約時間應不超過 40 秒，且不少於 10 秒。滑動防火門在船舶處於豎直位置時從動作開始到關閉的大約平均關閉速度應不高於每秒 0.2 米，且不低於每秒 0.1 米；
- .3 這些門應能夠從連續有人的中央控制站同時或成組地遙控開啟，也能從門的兩側單個地開啟。開啟用的栓銷應具有防止該系統自動復位的開 - 關功能；

- .4 禁止使用不能由中央控制站開啟的速脫鉤；
- .5 從中央控制站關閉的門應能夠從門的兩側通過現場控制器重新打開。現場打開以後，門應再次自動關閉；
- .6 在連續有人的中央控制站防火門指示板上應指示出是否每一遙控開啟的門都是關閉的；
- .7 開啟裝置應設計成在控制系統或主動力源出現故障時，門將自動關閉；
- .8 對於動力操縱門系統，應在緊靠門的附近提供現場蓄電裝置，以使門在控制系統或主動力源故障後使用現場控制器至少能夠操作(全開和全關)十次；
- .9 某一門的控制系統或主動力源故障時，不應妨礙其他門的安全運作；
- .10 遙控開啟滑動或動力操縱門應裝有聲音警報，在門由中央控制站開啟後和門開始動作前至少發聲 5 秒，但不超過 10 秒，直到門完全關閉；
- .11 被設計成在行程中遇到障礙時能重新開啟的門，其重新開啟從接觸點開始應不超過 1 米；
- .12 由於防火完整性的需要而裝有門閂的雙葉門，在使用控制系統開啓時，應具有隨門的操作自動啓動的門閂；
- .13 動力操縱和自動關閉的直接通向特殊類別處所的門，不需裝備.3 和.10 要求的報警和遙控開啟裝置；
- .14 現場控制系統的構件應易於進行維護和調整；

.15 動力操縱門應配有在發生火災時能夠操作的經認可的控制系統，此係依照《耐火試驗程序規則》確定。該系統應滿足以下要求：

.15.1 在有動力供應時，控制系統應能使門在至少 200°C 的溫度中運作至少 60 分鐘；

.15.2 所有沒受火災影響的其他門的動力供應不受到妨礙；  
和

.15.3 在溫度超過 200°C 時，控制系統應自動脫離動力供應並能夠在至少 945°C 時使門保持關閉。”

37 現有第 6 款的第二句話由以下文字代替：

“船舶外部限界的“A”級完整性要求，除位於上層建築和面對救生設備的甲板室、登乘和外部集合區、外面樓梯和用作逃生通道的開啟甲板上的門以外，不適用於外部門。梯道圍壁門無需滿足這一要求。”

### 第 32 條—通風系統

38 現有第 1.1 款由以下文字代替：

“1.1 載客超過 36 人的客船的通風系統除應滿足本條這一部分的要求外，還應符合第 16.2 至 16.6、16.8、16.9 和 16.11 條的要求。”

39 現有第 1.4.3.1 款由以下文字代替：

“.3.1 此導管用具有低播焰性的材料建造；”

## 第 34 條一易燃材料的限制使用

40 現有第 2 款由以下文字代替：

“2 用於冷卻系統的與隔熱物一併使用的防潮層和黏合劑及管系裝置的隔熱物，毋須是不燃的，但其應保持在實際可行的最低數量，並且它們的外露表面應具有低播焰性。”

41 現有第 7 款由以下文字代替：

“7 用於外露的內部表面的油漆、清漆和其他表面塗料不應產生過量的煙和毒性物，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

42 現有第 8 款由以下文字代替：

“8 如果在起居處所、服務處所及控制站內採用甲板基層敷料，這些敷料應為在高溫時不易着火或產生毒性或爆炸性危險物的經認可的材料，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

## 第 37 條一特種處所的保護

43 在第 1.2.1 款增加如下第三句話：

“如果燃油艙位於特種處所之下，這些處所間甲板的完整性可降至“A-0”標準。”

44 新增如下第 4 款：

### “4 永久性通風開口

位於特種處所側壁板、端壁或艙壁上的永久性開口的位置，應使發生在特種處所的火災不致威脅積載區域和救生艇筏的

登乘站以及起居處所、服務處所、上層結構中的控制站和特種處所之上的甲板室。”

第 38 條—除特種處所外，用於載運油箱中備有自用燃料的機動車輛的貨物處所的保護

45 新增如下第 5 款和第 6 款：

#### “5 永久性通風開口

位於貨物處所側壁板、端壁或艙壁上的永久性開口的位置，應使發生在貨物處所的火災不致威脅積載區域和救生艇筏的登乘站以及起居處所、服務處所、上層結構中的控制站和貨物處所之上的甲板室。

#### 6 結構保護

1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶的滾裝貨物處所，應符合第 38-1 條第 1.1、1.2 和第 1.3 款的要求。”

46 新增如下第 38-1 條：

#### “第 38-1 條

除特種處所和用於載運油箱中備有燃料的機動車輛的滾裝貨物處所外，對封閉和開啟滾裝貨物處所的保護

##### 1 通則

1.1 第 37.1.1 條規定的基本原則也適用於本條。

1.2 在載客超過 36 人的客船上，邊界艙壁及封閉和開啟滾裝貨物處所的甲板應按 “A-60” 級標準隔熱。但是，如果第 26.2.2(5)、(9) 或 (10) 類處所位於分隔的一側，該標準可降至 “A-0”。如果燃油艙位於滾裝貨物處所之下，這些處所間甲板的完整性可降至 “A-0” 標準。

1.3 在載客不超過 36 人的客船上，邊界艙壁及封閉和開啟滾裝貨物處所的甲板應具有表 27.1 第 (8) 類處所所要求的防火完整性和表 27.2 第 (8) 類處所所要求的水平邊界。

1.4 位於開啟和封閉滾裝貨物處所側壁板、端壁或艙壁上的永久性開口的位置，應使發生在貨物處所的火災不致威脅積載區域和救生艇的登乘站及起居處所、服務處所、上層結構中的控制站和特種處所之上的甲板室。

## 2 封閉滾裝貨物處所

封閉滾裝貨物處所應符合第 38 條的要求，該條第 4 款除外。

## 3 開敞滾裝貨物處所

開啟滾裝貨物處所應符合第 37.1.3、37.2.1、38.1（除不允許使用取樣探煙系統外）和第 38.2.3 條的要求。”

## C 部分－貨船消防安全措施

### 第 49 條－可燃材料的限制使用

47 現有第 2 款由以下文字代替：

“2 用於外露的內部表面的油漆、清漆和其他表面塗料不應產生過量的煙和毒性物，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

48 現有第 3 款由以下文字代替：

“3 如果在起居處所、服務處所及控制站內採用甲板基層敷料，這些敷料應為在高溫時不易着火或產生毒性或爆炸性危險物的經認可的材料，此係根據《耐火試驗程序規則》確定。”

### 第 50 條－構造細節

49 現有第 3.1 款由以下文字代替：

“3.1 除在裝貨處所或服務處所的冷藏庫內以外，隔熱材料應是不燃的。用於冷卻系統的與隔熱物一併使用的防潮層和黏合劑及管系裝置的隔熱物，毋須用不燃材料，但應保持在實際可行的最低數量，並且它們的外露表面應具有低播焰性。”

### 第 53 條－貨物處所內的防火裝置

50 現有第 1.2 款和 1.3 款由以下文字代替：

“1.2 儘管有第 1.1 款的規定，從事在甲板上或貨物處所載運危險貨物的船舶的任何貨物處所內都應設置符合第 5 條規定

的固定式氣體滅火系統或主管機關認為能對所載貨物起同等保護作用的滅火系統。

1.3 任何專門為裝運礦、煤、穀物、未乾燥的木材、不燃貨物或主管機關認為失火危險小的貨物而建造的船舶，主管機關可對其貨物處所免除上述第 1.1 和 1.2 款的要求。這種免除只在船舶裝設有鋼質艙口蓋和具有能關閉所有通風導管和其他通向貨物處所的開口的有效設施時方可允許。在允許這種免除時，主管機關應根據第 I/12 (a) (vi) 條發給一份《免除證書》，無論有關船舶為何時建造，並應確保《免除證書》後面附有船舶允許載運的貨物清單。”

51 新增如下第 2.5 款：

“2.5 位於封閉滾裝貨物處所側壁板、端壁或開啟和艙壁上的永久性開口的位置，應使發生在貨物處所的火災不致威脅積載區域和救生艇筏的登乘站及起居處所、服務處所、上層結構中的控制站和貨物處所之上的甲板室。”

#### 第 54 條－載運危險貨物船舶的特殊要求

52 新增如下第 2.4.3 款：

“2.4.3 在沒有機械通風的情況下，用於裝運散裝固體危險貨物的封閉貨物處所，應有自然通風。”

53 新增如下第 2.10 和 2.11 款：

“2.10 在有滾裝貨物處所的船舶上，應在封閉滾裝貨物處所和相鄰的開啟滾裝貨物處所之間加以分隔。該分隔應使這些

處所間危險蒸汽和液體的通路減至最小。如果認為滾裝貨物處所在其整個長度上為封閉處所，則不必進行分隔，但應完全符合本條的有關特殊要求。

2.11 在有滾裝貨物處所的船舶上，應在封閉滾裝貨物處所和相鄰的露天甲板之間加以分隔。該分隔應使這些處所間危險蒸汽和液體的通路減至最小。如果封閉滾裝貨物處所的佈置符合對在相鄰露天甲板上載運的危險貨物的要求，則不必進行分隔。”

表 54.1—要求對於船舶和貨物處所中危險貨物不同載運方式的適用

54 現有的表 54.1 由下表代替：

“表 54.1 中凡出現 X 時，則其表示這一要求適用於表 54.3 相應行中所列的所有類別的危險貨物，有註釋標示者除外。

第 54.1.2 條 第 54.2 條	包括 .1 到 .5 的 露天甲 板	.1 非特別 設計的	.2 集裝箱 貨物處 所	.3		.4 散裝固 體危險 貨物	.5 船載 駁船
				封閉滾 裝貨物 處所 <sup>5</sup>	開敞滾裝 貨物處所		
.1.1	X	X	X	X	X	關於不同 級別的危 險貨物適 用第 54 條 的要求， 見表 54.2	X
.1.2	X	X	X	X	X		-
.1.3	-	X	X	X	X		X
.1.4	-	X	X	X	X		X
.2	-	X	X	X	X		X <sup>4</sup>
.3	-	X	X	X	-		X <sup>4</sup>
.4.1	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.4.2	-	X	X <sup>1</sup>	X	-		X <sup>4</sup>
.5	-	X	X	X	-		-
.6.1	X	X	X	X	X		-
.6.2	X	X	X	X	X		-
.7	X	X	-	-	X		-
.8	X	X	X <sup>2</sup>	X	X		-
.9	-	-	-	X <sup>3</sup>	X		-

註：

1 對於 4 類和 5.1 類，不適用於封閉貨物集裝箱。

對於裝載在封閉貨物集裝箱內的 2 類、3 類、6.1 和 8 類，其通風率可以減至不少於換氣 2 次。就此要求而言，一個可移動式罐櫃是一個封閉貨物集裝箱。

2 僅適用於甲板。

3 僅適用於不能密封的封閉滾裝貨物處所。

- 4 在駁船能夠容納可燃蒸汽或它們能夠通過與駁船相連接的通風管道將可燃蒸汽排到載駁船的艙室以外的安全處所的特殊情況下，經主管機關同意可以降低或取消這些要求。
- 5 在載運危險貨物時，特種處所應按封閉滾裝貨物處所對待。”

表 54.2—要求對於載運散裝固體危險貨物的船舶和貨物處所危險貨物不同類別的適用

55 現有的表 54.2 由下表代替：

“

類別	4.1	4.2	4.3 <sup>6</sup>	5.1	6.1	8	9
條序							
54.2.1.1	X	X	-	X	-	-	X
54.2.1.2	X	X	-	X	-	-	X
54.2.2	X	X <sup>7</sup>	X	X <sup>8</sup>	-	-	X <sup>8</sup>
54.2.4.1	-	X <sup>7</sup>	X	-	-	-	-
54.2.4.2	X <sup>9</sup>	X <sup>7</sup>	X	X <sup>7,9</sup>	-	-	X <sup>7,9</sup>
54.2.4.3	X	X	X	X	X	X	X
54.2.6	X	X	X	X	X	X	X
54.2.8	X	X	X	X <sup>7</sup>	-	-	X <sup>10</sup>

註：

- 6 可以散貨形式運輸的此類危險貨物除需滿足本表所列的要求外，主管機關必須對有關船舶的構造和設備予以特殊考慮。
- 7 僅適用於含有溶劑萃取物的種子餅、硝酸氨和硝酸氨化肥。
- 8 僅適用於硝酸氨和硝酸氨化肥。但是，依照國際電工技術委員會的出版物 79 號 - 《爆炸性氣體環境的電氣設備》所列標準的保護程度是足夠的。
- 9 只需要合適的金屬網保護。
- 10 經修正的以第 A.434 (XI) 號決議通過的《固體散貨安全操作規則》的要求是足夠的。”

表 54.3—要求對於除散裝固體危險貨物外的危險貨物不同類別的適用  
56 現有的表 54.3 由下表代替：

條序	類別	1.1- 1.6	1.4S	2.1	2.2	2.3	3.1 3.2	3.3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1 液體	6.1 液體	6.1 液體	6.1 固體	8 液體	8 液體	8 固體	9	
54.2.1.1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
54.2.1.2	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	
54.2.1.3	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
54.2.1.4	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
54.2.2	X	-	X	-	X	-	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	
54.2.3	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	-	
54.2.4.1	-	-	X	-	X	-	X	-	X <sup>11</sup>	X <sup>11</sup>	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	X <sup>11</sup>	-	X	X	-	X <sup>11</sup>	
54.2.4.2	-	-	X	-	X	-	X	-	-	-	-	-	-	X	X	-	-	X	X	-	-	
54.2.5	-	-	-	-	X	-	-	-	-	-	-	-	X	X	X	-	-	X	-	-	-	
54.2.6	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>14</sup>	
54.2.7	-	-	-	-	X	X	X	X	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	-	-	
54.2.8	X <sup>12</sup>	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X <sup>13</sup>	-	-	X	X	-	-	X	X	-
54.2.9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

註：

11 在經修正的《國際海運危險貨物規則》要求“機械通風處所”時。

12 在所有情況下，於距機器處所限界的水平距離為 3 米處積載。

13 參閱《國際海運危險貨物規則》。

14 視所載運的貨物而定。”

## D 部分－液貨船消防安全措施

### 第 56 條－各處所的位置和分隔

57 標題下面的句子由以下文字代替：

“（除第 9 款適用於 1998 年 7 月 1 日或以後建造的船舶外，本條適用於 1992 年 2 月 1 日或以後建造的船舶）。”

58 現有第 7 條由以下文字代替：

“7 圍繞起居處所的上層建築和甲板室的外部限界和包括支撐這些起居處所的任何懸伸甲板，應使用鋼材建造，且其面向貨物區域的所有部分及距面向貨物區域的端部限界 3 米的外部側面上的所有部分，應隔熱至 “A-60” 級標準。對於這種上層建築和甲板室的各個側面，此種隔熱物應達到主管機關的認為必要的高度。”

59 現有第 8.3 款的第二句由以下文字代替：

“此種窗和舷窗，除操舵室的窗子以外，應按 “A-60” 級標準建造。”

60 新增如下第 9 款：

“9 對於適用於本條的所有船舶，如果從管隧到主泵艙有永久性通道，應安裝符合第 II-1/25-9.2 條要求的水密門，並且：

.1 除能從駕駛室操作外，該水密門應能從主泵艙入口外側手動關閉；和

.2 在船舶正常操作期間，水密門應保持關閉，需要進入管隧時方能打開。”

#### 第 59 條一透氣、驅氣、除氣和通風

61 新增如下第 1.2.3 款：

“.3 如果第 1.2.2 款提到的裝置發生故障時，應有第二種裝置允許蒸汽、空氣或惰性氣體混合物充分流動釋放，避免超壓或負壓。作為代替，也可以在每個由第 1.2.2 款要求的裝置所保護的液艙內安裝壓力傳感器，將其監視系統設在船舶的貨物控制室或通常進行貨物作業的地方。該監視設備還應帶有報警裝置，在探測到艙內出現超壓或負壓時啟動。”

62 現有第 1.3.2 款由以下文字代替：

“1.3.2 如該裝置與其他液貨艙連在一起，則應裝有截止閥或其他可接受的裝置，以隔絕每一液貨艙。若安裝截止閥，應為其配備鎖閉裝置，由負責的高級船員控制。截止閥或其他可接受的裝置的工作狀況應有清楚的可視指示。若液貨艙已被隔離，應確保有關隔離閥在這些液貨艙開始進行裝貨或壓載或卸載之前被打開。任何隔離措施都必須按第 1.2.1 款的規定繼續允許由於液貨艙內溫度變化而引起的氣體流動。”

63 新增如下第 1.3.3 款：

“1.3.3 如果一個或一組與普通通風系統隔離的液貨艙要進行裝載和壓載或卸載，該液貨艙或該組液貨艙應按第 1.2.3 款的要求安裝超壓或負壓保護裝置。”

64 新增如下第 1.11 款：

“1.11 1998 年 7 月 1 日以前建造的船舶在 1998 年 7 月 1 日以後的第一次定期塗修時應符合第 1.2.3 和 1.3.3 款的要求，但不得晚於 2001 年 7 月 1 日。”

65 新增如下第 5 款：

#### “5 可燃氣體指示器

所有液貨船都應至少備有一個用於測量可燃蒸氣密度的便攜儀器和充分的系列備件。應為這些儀器提供適當的校準裝置。”

#### 第 62 條—惰性氣體系統

66 在第 11.2.1 款結尾增加下面一句話：

“使用的控制系統應明確地指示出此種閥的工作狀況。”

## 第 V 章

### 航行安全

67 刪去現有第 15-1 條。

## 第 VII 章

### 危險貨物的裝運

#### 第 2 條一分類

68 “第 6.1 類—有毒（毒性）物質”由以下文字代替：

“第 6.1 類—毒性物質。”

69 第 9 類現有條文中“雜類危險物質，即”由以下文字代替：

“雜類危險物質和物品，即”

#### 第 7 條—客船上的爆炸品

70 新增如下第 1.5 款：

“.5 只有在每艘客船上相容類 N 物品總淨重不超過 50 公斤，且除相容類 S 的 1.4 分類以外無其他爆炸品時，才允許載運。”