

第 MSC.31 (63) 號決議

1994 年 5 月 23 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》關於本委員會的職責的第 28 (b) 條，

還憶及《1974 年國際海上人命安全公約》(此後稱為“本公約”)關於修正除第 I 章規定外的本公約附件的程序的第 VIII (b) 條，

在其第六十三次會議上審議了按本公約第 VIII (b) (i) 條提出和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，其案文載於本決議附件中；

2. 按照本公約第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條，決定：

(a) 附件 1 所載修正案在 1995 年 7 月 1 日應被視為已被接受；
和

(b) 附件 2 所載修正案在 1998 年 1 月 1 日應被視為已被接受；

除非在這些日期前，多於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的百分之五十的締約政府已通知反對這些修正案；

3. 請締約政府注意，按照本公約第 VIII (b) (vii) (2) 條，在按上述第 2 段接受後：

(a) 附件 1 所載修正案應於 1996 年 1 月 1 日生效；和

(b) 附件 2 所載修正案應於 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案文的核證副本分發給本公約的所有締約政府；

5. 還要求秘書長將本決議及其附件分發給非屬本公約締約政府的本組織會員。

附件 1

《1974 年國際海上人命安全公約》修正案

第 V/8-1 條 - 船舶報告制度

1 增加新的第 V/8-1 條如下：

“第 8-1 條

船舶報告制度

(a) 船舶報告制度有助於海上人命安全、航行安全和效率和海洋環境保護。船舶報告制度在按本組織根據本條制訂的指南和標準被通過和實施時，應按被通過的每一制度的規定，為所有船舶所使用，或為若干類別的船舶或運輸若干種類的貨物的船舶所使用。

(b) 本組織被確認為制定國際船舶報告制度的指南、標準和規則的唯一國際機構。締約政府應向本組織送交通過船舶報告制度的提案。本組織將整理有關任何通過的船舶報告制度的所有有關資料並分發給各締約政府。

(c) 本條及其有關指南和標準不適用於任何軍艦、海軍輔助船或為締約政府所擁有或經營、其時僅用於政府非商業營運的其他船舶；但鼓勵這些船舶參加按本條通過的船舶報告制度。

(d) 發起建立船舶報告制度的行動是某一政府或某些有關政府的職責。在制訂這種制度時，應考慮到本組織制訂的指南和標準的規定。

(e) 不提交本組織通過的船舶報告制度不必符合本條。但鼓勵實施這種制度的政府在可能時採用本組織制定的指南和標準。締約政府可將這種制度提交本組織認可。

(f) 當兩個或更多政府對一特定區域有共同利益時，他們應根據他們之間的協議制定經協調的船舶報告制度的提案。在審議通過船舶報告制度前，本組織應向在提議的制度涉及區域中有共同利益的那些政府分發該建議的詳情。當經協調的船舶報告制度被通過和建立時，應有統一的程序和運作。

(g) 在船舶報告制度按本條通過後，有關的某一政府或某些政府應採取一切必要措施頒佈有效和有效率的使用該制度所需的任何資料。任何經通過的船舶報告制度應有相互配合的能力和在必要時協助船舶得到資料的能力。這些制度應按照由本組織根據本條制訂的指南和標準進行運作。

(h) 船長應滿足經通過的船舶報告制度的要求，並按各制度規定的要求向主管當局報告所有資料。

(i) 被通過的所有報告制度和為符合這些制度所採取的行動應與國際法相一致，包括與《聯合國海洋法公約》的有關規定相一致。

(j) 本條或其相關指南和標準中沒有任何規定可損害國際法規定的各國政府的權利和義務或國際海峽的法制體制。

(k) 船舶按照通過的船舶報告制度的規定參加該制度，對有關船舶應是免費的。

(l) 本組織應確保：按照本組織制訂的指南和標準對經通過的船舶報告制度進行檢查。”

第 V/15-1 條 – 液貨船的緊急拖帶裝置

2 增加新的第 V/15-1 條如下：

“第 15-1 條

液貨船的緊急拖帶裝置

(a) 就本條而言，液貨船包括第 II-1/2.12 規定的油輪、第 VII/8.2 條規定的化學品船和第 VII/11.2 條規定的氣體運輸船。

(b) 在 1996 年 1 月 1 日或以後建造的、第 II-1/3.21 條規定的載重量不小於 20,000 噸的所有液貨船應在船上的兩端均裝備有緊急拖帶裝置。對 1996 年 1 月 1 日前建造的液貨船，這種裝置應在 1996 年 1 月 1 日後的第一次計劃進乾塢修理時安裝，但不遲於 1999 年 1 月 1 日。拖帶裝置的設計和構造應由主管機關根據本組織制訂的指南核准。”

附件 2

《1974 年國際海上人命安全公約》修正案

第 II-2/15 – 燃油、滑油和其他易燃油類的裝置

1 在標題後加上下述內容：

“（本條第 2.9 至 2.12 款適用於所有船舶）”

2 在現有第 2 款.8 項後加上新的.9 至.12 項如下：

.9 在高壓燃油泵和燃油噴射器之間的所有外部高壓供油管線應由在高壓管線故障時能容納燃油的有套管的管路系統作出保護。有套管的管子有一外管，高壓燃油管放置在其中，形成永久性組件。有套管的管路系統應包括收集淺漏物的裝置和應提供燃油管故障報警裝置。

.10 在燃油系統發生故障時，可被侵及的、溫度超過 220°C 的所有表面應有絕熱保護。

.11 燃油管線應有屏護或者作出其他保護，以儘可行地避免油類濺落物或油類泄漏物接觸熱表面、進入機器空氣進口或其他點燃源。

.12 在 1998 年 7 月 1 日前建造的船舶應在不遲於 2003 年 7 月 1 日符合第 2.9 至 2.11 款的要求，但輸功率為 375 千瓦或以下的發動機的適當外殼，在燃油噴射泵伺服多個噴射器時，可用作第 2.9 款中的有套管的管路系統的替代物。”

3 在現有第 3 款中“2.7 和 2.8”等詞由“2.7、2.8、2.10 和 2.11”取代。

4 在現有第 4 款中“2.4 和 2.6”等詞由“2.4、2.6、2.10 和 2.11”取代。

5 刪去現有第 5.1 款；第 5.2 和 5.3 款重新編號為 5.1 和 5.2。

第 V/3 條 – 危險電文所需的資料

6 在 (b) 款中，“熱帶風暴（西印度群島的颶風、中國海的颱風、印度海面的旋風以及其他地區類似性質的風暴）”的短語由“熱帶風暴”取代。

第 V/4 條 – 氣象業務

7 在第 (b) (ii) 款中，“每日由無線電發出”的短語由“每日由無線電發出兩次”取代。

第 V/22 條 – 駕駛台視界

8 增加新的第 V/22 條如下：

“第 22 條

駕駛台視界

(a) 在 1998 年 7 月 1 日或其後建造的、在第 III/3.10 條中規定的長度不小於 45 米的船舶應符合下述要求：

- (i) 航行指揮位置的海面視野，在吃水、縱傾和甲板貨的所有狀況下，從船首正前至每舷 10°內不應有大於兩個船長或 500 米的遮蔽，取其小者。
- (ii) 貨物、貨物裝卸設備和操舵室外其他遮蔽物在正橫前造成的遮蔽航行指揮位置的海面視野的任何扇形盲區

不應超過 10°。扇形盲區的總弧度不應超過 20°。扇形盲區間的扇形無遮蔽區應至少為 5°。但在 (a)(i) 款規定的視野中，每一個扇形盲區不應超過 5°。

- (iii) 航行指揮位置的水平視野弧應不小於 225°，即從正前到船舶每舷正橫後不小於 22.5°。
- (iv) 每一駕駛室翼台的水平視野弧應至少為 225°，即從對側船首至少 45°起經正前並從正前經船舶同側 180°至正後方。
- (v) 主操舵位置的水平視野弧應從正前至船舶每舷至少 60°。
- (vi) 從駕駛室翼台應能看見船舷。
- (vii) 在駕駛台甲板上的駕駛台前窗的下緣高度應儘可能低。在任何情況下，該下緣不應遮蔽本條規定的前方視野。
- (viii) 駕駛室前窗的上緣應使在駕駛台甲板之上的視高為 1,800 毫米的人，當船舶在大浪中縱搖時，能在航行指揮位置上看到前方的地平線。如主管機關認為視高為 1,800 毫米是不合理和不可行的，則可允許降低視高，但不應小於 1,600 毫米。
- (ix) 窗子應符合下述要求：
 - (1) 駕駛台窗子間的窗框應保持最小數量，並不應安裝在任何工作位置的正前方；

- (2) 為幫助避免反射，駕駛台前窗應從垂直平面頂部向外傾斜，其角度不小於 10°、不大於 25°；
- (3) 不應安裝偏振和有色的窗子；和
- (4) 在所有時間，不管天氣狀況如何，至少有兩扇駕駛台前窗能提供無遮蔽的視野，此外，視駕駛台的構形而定，還應有一些額外數量的窗戶提供無遮蔽視野。

(b) 1998 年 7 月 1 日前建造的船舶在可行時應符合 (a)(i) 和 (a)(ii) 的要求。但不必要求結構改變或增添額外設備。

(c) 對於非常規設計的船舶，在主管機關認為不能符合本條時，應作出安排以達到儘可能接近本條規定者的視界水平。”