

### 免 责 条 款

我们努力提供准确的条约信息并定期核查、更新，但仍难以保证数据库中的条约信息与条约正式文本完全一致。对于使用本数据库信息可能导致的损失或法律纠纷，我们不承担任何责任。感谢您的理解和支持。

## 经修正的一九七四年国际海上人命 安全公约的修正案

### 第 I—2 章 构造-防火、探火和灭火

#### 第 20 条 防火控制图

用下列标题取代现有标题：

“防火控制图和消防演习”。

在该标题后加入下列文字：

“（本条适用于所有船舶）”。

在第 2 款后新增下列第 3 款：

“3 消防演习应按第 III /18 条的规定进行”。

### **第 21 条 灭火设备的即刻可用性**

在标题后加入下列文字：

“（本条适用于所有船舶）”。

用下列条文取代本条的现有条文：

“灭火设备应保持良好状态，并随时可以立即使用”。

### **第 28 条 脱险通道**

在标题后加入下列文字：

“（本条第 1.8 款适用于一九九四年一月一日及以后建造的船舶）”。

在现有的第 1.7 款后新增下列第 1.8 款：

“1.8 如果公共处所跨越三层或更多层的甲板并含有家具等可燃物品和商店、办公室、餐厅等围闭处所，则在这种公共处所内的每一层应有两个脱险通道，其中之一应能直接进入符合第 5 款要求的围闭垂直脱险通道”。

### **第 32 条 通风系统**

在标题后插入下列文字：

“（本条 1.7 款适用于一九九四年一月一日和以后建造的船舶）”

在原 1.6 款和 2 款之间新插入下列第 1.7 款：

“1.7 如果公共处所跨越三层或更多层露天甲板并含有家具等可燃物品和商店、办公室、餐厅等围闭处所，则这种公共处所应配备抽烟系统。该抽烟系统应由要求的探烟系统起动并能手动控制。风扇的尺寸应能在 10min 或更短时间内将这种处所内整个容积的空气排出”。

### **第 36 条 固定式探火和失火报警系统， 自动喷水器、探火和失火报警系统**

在标题后加入下列文字：

“（第 2 款适用于一九九四年一月一日或以后建造的船舶）”。

将原款编为第 1 款，并在新的第 1 款后新增下列第 2 款：

“2 如果公共处所跨越三层或更多层的露天甲板并含有家具等可燃物品和商店、办公室、餐厅等围闭处所，则含有这种公共处所的整个主竖区域应由符合第 12 条的自动喷水灭火系统作全面保护”。

### **第 40 条 消防巡逻、探火、失火报警和广播系统**

在标题后加入下列文字：

“（第 7 款适用于一九九四年一月一日或以后建造的船舶）”。

在现有第 6 款后新增下列第 7 款：

“7 如果公共处所跨越三层或更多层的露天甲板并含有家具等可燃物品和商店、办公室、餐厅等围闭处所，则含有这种公共处所的整个主竖区域应由符合第 13 条的探烟系统作全面保护，但第 1.9 款除外”。

## **第 III 章 救生设备与装置**

### **第 18 条 弃船训练与演习**

用下列条文取代本条的现有标题和条文：

“应急训练与演习”

1 本条适用于所有船舶

2 手册

每间船员餐室和文娱室或每个船员房间应配备符合第 51 条要求的训练手册。

3 集合演习与操练

3.1 每个船员每月应至少参加一次弃船演习和一次消防演习。若有 25% 以上的船员没有参加该特定船上的上一个月的弃船和消防演习，则应在船舶驶离港口后的 24 小时内举行该两项船员演习。如果某类船舶这样做是不可行的话，主管机关可同意至少是作相当的其他安排。

3.2 在从事非短途国际航行的船舶上，应在旅客上船后 24 小时内举行旅客集合演习。应向旅客讲授救生衣的用法以及在紧急情况下应采取的行动。如在已举行过这种演习后，仅有为数不多的旅客在某个港口上船，则只需提请这些旅客注意第 8.2 条和第 8.4 条要求的应变须知，无需举行另一次集合演习。

3.3 在从事短途国际航行的船舶上，在船舶驶离港口后如未举行旅客集合演习，则应请旅客注意第 8.2 条和第 8.4 条要求的应变须知。

3.4 每次弃船演习应包括：

1. 使用第 6.4.2 条要求的警报系统，将旅客和船员召集到集合站，并确保他们知道应变部署表中规定的弃船命令；
2. 向集合站报到，并准备执行应变部署表中规定的任务；
3. 检查旅客和船员的穿着是否合适；
4. 检查是否正确地穿好救生衣；
5. 在完成任何必要的降放准备工作后，至少降下一艘救生艇；
6. 起动并操作救生艇发动机；
7. 操作降放救生筏所用的吊筏架。

3.5 在可行时，应按第 3.4.5 款要求，在各次演习中降下不同的救生艇。

3.6 每只救生艇应在每三个月至少有一次的弃船演习中乘载经指定的操作船员降落下水，并在水上进行操纵。对于从事短程国际航行的船舶，如果由于港口泊位的安排和营运格局不允许救生艇在某一舷降落下水者，主管机关可准许救生艇不在该舷降落下

水。但无论如何，所有这些救生艇应至少每三个月下降一次并每年降落下水一次。

3.7 除兼作救助艇的救生艇外，救助艇应在合理和可行的范围内，每个月满载经指定的船员降落下水并在水上进行操纵。在任何情况下，应至少每三个月按此要求进行一次。

3.8 如救生艇与救助艇的降落下水演习是在船舶前进航行中进行者，因为涉及危险，该项演习应在有遮蔽的水域并在有此项演习经验的驾驶员监督下进行演习。

3.9 在每次弃船演习时，应试验集合与弃船所用的应急照明系统。

3.10 每一消防演习应包括：

- .1 向集合站报到，并准备执行在第 8.3 条要求的应变部署表中规定的任务；
- .2 启动消防泵，至少使用两股要求的水柱，以表明该系统是处于正常的工作状况；
- .3 检查消防员的装备和其他人员的救助设备；
- .4 检查有关的通信设备；
- .5 检查水密门、防火门和防火闸的运转情况；
- .6 检查随后弃船的必要装置。

3.11 在计划消防演习时，应对根据船型和货物可能发生的各种紧急情况下的习惯做法给予充分考虑。

3.12 演习中使用过的设备应立即恢复到完好的工作状况；演习中发现的故障和缺陷，应尽快修复。

3.13 应尽可能按真正出现的紧急情况地进行演习。

#### **4 船上训练和授课**

4.1 在船员上船后，应在不迟于两个星期内尽快进行有关如何使用包括救生艇筏设备在内的船上救生设备和船上消防设备的训练和授课。但是，如果船员是定期轮换派上船的，则这种训练应在不迟于船员第一次上船后两个星期内进行。每次授课可以包括船

舶救生和消防的不同方面，但在任何二个月的期限内，应讲授到该船的所有救生和消防设备。

4.2 每个船员均应听课；课程应包括但不一定局限于：

- .1 船舶气胀式救生筏的操作和使用；
- .2 低温、低温急救和其他合适的急救方法；
- .3 在恶劣天气和恶劣海况中使用该船舶救生设备所必需的专门课程；
- .4 消防设备的操作和使用。

4.3 在每艘装设吊架降落救生筏的船上，应在不超过四个月的间隔期中，举行这项设备用法的船上训练。凡可行时，此项训练应包括救生筏的充气 and 降下。这只救生筏可以是仅供培训使用的、不作为船舶救生设备组成部分的专用救生筏。这只专用救生筏应有明显标志。

## 5 记录

举行应变演习的日期、弃船演习和消防演习的详细情况、其他的救生设备演习和船上训练，应记录在主管机关可能规定的航海日志上。如果在指定时间内未举行全部应变集合、演习或训练项目，则应在航海日志中记述其原因和已举行的集合、演习或训练项目的范围。

## 第 V 章 航行安全

### 第 17 条 引航员软梯及引航员机械升降器

用下列条文取代本条的现有标题和条文：

#### “引航员登离船装置

##### (a) 适用范围

- (i) 航行中可能使用引航员的船舶应配备引航员登离船装置。
- (ii) 在一九九四年一月一日或以后安装的供引航员登离船使用的设备和装置，应符合本条要求并充分考虑本组织通过的标准。
- (iii) 在一九九四年一月一日前配备的供引航员登离船使用的

设备和装置，至少应符合在该日期前实施的第 17 条的要求，并充分考虑该日期前本组织通过的标准。

(iv) 在一九九四年一月一日后予以替换的设备和装置，在合理和可行时，应符合本条的要求。

(b) 总则

(i) 供引航员登离船使用的所有装置均应有效地达到使引航员安全登船和离船的目的。装置应保持干净，适当维修和存放，并应定期检查，保证它们能安全使用。它们仅应用于人员的登船和离船。

(ii) 引航员登离船装置的安装和引航员的登船和离船，应由具有与驾驶台进行联系的通讯设备的负责的驾驶员进行监督。他还应作出安排，护送引航员经由安全通道前往和离开驾驶台，应向安装和操作任何机械设备的人员就拟采用的安全程序进行指导，且设备在使用前应进行试验。

(c) 登离船装置

(i) 应配备能使引航员从任一船舷安全登船和离船的装置。

(ii) 在从海平面至船舶的入口或出口位置的距离超过 9m，以及在欲将舷梯或引航员机械升降器或其他同样安全方便的装置与引航员软梯一起供引航员登船或离船的所有船舶，应在每舷均应装有这种设备，除非该设备能转移供任一船舷使用。

(iii) 船舶应提供下列任一装置，以安全方便地登上或离开船舶：

(1) 引航员软梯，所需爬高不小于 1.5m，离水面高度不超过 9m；其位置和系固应做到：

(aa) 避开船舶任何可能的排水孔；

(bb) 应尽实际可能在船舶平行中体的长度范围内，在船舶的船中半长范围内；

(cc) 每级踏板要稳固地紧靠在船舷；如结构特性，例护舷木妨碍本规定的实施时，应作出使主管机关满意的特别安排，以保

证人员能安全登船和离船；

(dd) 引航员软梯的单根长度应能从船舶的入口或出口抵达水面，并应为所有的装载状况和船舶纵倾及为 15 度的不利横倾留出充分的余量；安全加固点、卸扣和系索应至少与扶手索的强度相同。

(2) 当水面至船舶入口点的距离超过 9m 时，与引航员软梯一起使用的舷梯，或其他同样安全方便的装置。舷梯应安装在导向船尾的位置上。在使用时，舷梯的下端应稳固地紧靠在船舶平行中体长度范围内的舷边；应尽可能在船中半长范围内；应避开所有的排水孔；或

(3) 引航员机械升降器，其位置应在船舶平行中体长度范围内；应尽可能在船中半长范围内；应避开所有排水孔。

#### (d) 到甲板的通道

应配备装置以确保在引航员软梯的上端或任何舷梯或其他设施的上端与船舶甲板之间有安全、方便和无障碍的通道供任何人员登船和离船。这种通道应由下列装置提供：

(i) 在栏杆或舷墙中开有门，应配有适当的扶手；

(ii) 舷墙梯，应装有两根扶手支柱在其根部或接近根部以及另一较高之点系固在船舶结构上。舷墙梯应牢固地系固在船舶上，以防翻转。

#### (e) 舷门

供引航员登离船用的舷门不应朝外开。

#### (f) 引航员机械升降器

(i) 引航员机械升降器及其辅助设备应是主管机关批准的型式。引航员升降器应设计成像活动梯一样工作，供一人在船舷升降，或像平台一样工作，供一人或多人在船舷升降。其设计和构造应确保引航员能安全地登船和离船，包括从升降器到甲板和从甲板到升降器的安全通道，这种通道应由有栏杆可靠保护的 platform 直接构成。

(ii) 应配备有效的手动装置，能降下或收回所载人员，且应在动力失效时保持能供使用。

(iii) 升降器应牢固地系固在船舶结构上。系固不应仅依靠船舷扶手。应在船舶的每一舷为可携式升降器提供适当和牢固的系固点。

(iv) 如果在升降器位置的通道上装有外护舷材，则这种外护舷材应向里切割至升降机可以靠在船舷上工作。

(v) 引航员软梯应装在升降器附近，并可供立即使用，做到在升降器行程的任何位置上均可使用。引航员软梯应能从自身的进入船舶位置直达海平面。

(vi) 船舷处降下升降器的位置应做出标志。

(vii) 应为可携式升降器配备适当的、有保护的贮存位置。天气很冷时，为避免结冰危险，只应在即将使用前才装上可携式升降器。

#### (g) 有关设备

(i) 手边应配备下列有关设备，以便在需要输送人员时，立即可以使用：

(1) 如果引航员有此要求：两根扶手绳，直径不小于 28mm，牢固地系固在船上；

(2) 带有自亮灯的救生圈；

(3) 抛缆绳。

(ii) 当 (d) 款要求时，应配备支柱和舷墙梯。

#### (h) 照明

应配备适当照明，以照亮舷外的登离船装置、甲板上人员登船和离船的位置，以及引航员机械升降器的控制装置。”

## 第 VI 章

用下列条文取代第 VI 章的标题和条文：

## 货物装运

### A 部分 一般规定

#### 第 1 条 适用范围

1 本章适用于因其对船舶或船上人员的特别危害而需在本规则所适用的一切船舶上及吨位小于 500 总吨的货船上采取特别预防措施（不包括散装液体、散装气体或其他作出规定方面的运输）的装运。但是，对于吨位小于 500 总吨的货船，如果主管机关认为，因航行的遮蔽性和条件，应用本章 A 部分和 B 部分的任何具体要求都不合理和不必要，则可采取能够保证这些船舶所需安全的其他有效措施。

2 为对本章 A 部分和 B 部分的规定作出补充，每一缔约国政府应保证提供有关货物及其堆装和系固的适当资料，并特别说明安全装运这类货物所必需的预防措施。

#### 第 2 条 货物资料

1 发货人应在装货前及早向船长或其代理提供关于该货物的适当资料，以便能够实施为此种货物的适当堆装和安全装运所必需的预防措施。此种资料应在货物装船前以书面形式和适当的运输单据加以确认。

2 货物资料应包括：

.1 对于杂货和成组货物，应有对货物、货物或成组货物的毛重和任何同货物有关的特性的一般陈述；

.2 对于散装货物，应有关于货物积载系数的资料、平舱方法和如为浓缩物或可以液化的其他货物，以证书形式出现的有关货物的含水量及其可运水份限度的额外资料；

.3 对于未按第 VI / 2 条规定分类但具有造成潜在危害的化学性质的散装货物，除上述各项要求的资料外，还应有关于其化学性质的资料。

3 在成组货物装船前,发货人应确保这类成组货物的毛重与运输单据中声明的毛重是一致的。

### **第 3 条 氧气分析和气体探测设备**

1 在运输可能释放有害或易燃气体或可能在货物处所中造成氧气耗竭的散装货物时,应提供用以测量空气中有毒或易燃气体浓度或氧气浓度的仪表及其详细的使用说明书。这种仪表应使主管机关满意。

2 主管机关应采取措施,保证船员受到使用这种仪表的培训。

### **第 4 条 船上使用杀虫剂**

在船上使用杀虫剂时应采取适当预防措施,尤其是为熏舱而使用杀虫剂。

### **第 5 条 堆装和系固**

1 在甲板上和甲板下装运的货物和成组货物,应尽实际可能装载、堆装和系固成能在航行全过程中防止对船舶和船上人员的损害或危害,以及防止货物落水灭失。

2 成组货物装载时,其在装载器具中的包装和系固应做到能在整个航行中防止对船舶和船上人员的损害或危害。

3 在重货或异常外形尺寸货物的装船和运输过程中,应采取适当预防措施,确保不发生船舶结构性损害,并在整个航行中保持适当稳性。

4 在滚装船上成组货物的装载和运输过程中,应采取适当预防措施,对这种船上和装载器具上的系固装置以及系固位置和系绳强度应特别注意。

5 集装箱的装载不应超过《国际安全集装箱公约》(CSC)规定的安全核准牌上注明的最大总重量。

B 部分 谷物以外的  
其他散装货物的特别规定  
**第 6 条 装运的可接受性**

- 1 在散装货物装船前,船长应得到有关船舶稳性和有关标准装船条件货物分布的综合资料。提供此种资料的方法,应使主管机关满意。
- 2 对浓缩物或可以液化的其他货物,只有当它的实际含水量小于其可运水份限度时才应被接受装船。但是,如果作出了使主管机关满意的安全布置,确保在货物移动时有足够的稳性而且船舶具有适当的结构完整性,则即使其含水量超过了上述限度,仍可接受此种浓缩物和其他货物装船。
- 3 对于未按第Ⅶ/2 规定分类,但具有造成潜在危害的化学性质的散装货物,在装船之前,应为其安全运输采取特别的预防措施。

**第 7 条 散装货物的堆装**

- 1 散装货物,如必需,应在整个货物处所范围内装载并尽可能地平舱成水平,以尽量减少货物移动的危害性,以及确保在整个航行期间能保持适当的稳性。
- 2 当散装货物装载在甲板间舱时,如果装载资料表明,当舱口开启时船底结构的应力水平达到了不可接受的水平,那么这些甲板间的舱口应当关闭。货物应尽量平舱成水平,并应延伸到两舷或用具有足够强度的附加纵向隔壁加以固定。甲板间舱的安全承载能力应保证使甲板结构不过载。

C 部分 谷物的装运  
**第 8 条 定 义**

除另有规定者外,这部分定义如下:

- 1 “国际谷物规则”系指被国际海事组织的海上安全委员会以

MSC. 23 (59) 决议通过的《国际散装谷物安全装运规则》，可由该组织进行修正。但这类修正需按本公约第Ⅷ条有关除第 1 章外适用于附件的修正程序的规定进行通过、生效和实施。

2 “谷物”一词包括小麦、玉蜀黍（苞米）、燕麦、裸麦、大麦、大米、豆类、种子以及由其加工的与谷物在自然状态下具有相同特征的制成品。

### **第 9 条 装运谷物货船的要求**

1 除本规则的任何其他适用的要求外，装运谷物的货船应符合国际谷物规则的要求，并具有一份按该规则要求的批准文件。就本条而言，该规则的要求应强制性地执行。

2 没有这种批准文件的船舶，在船长使主管机关或代表主管机关的装货港的缔约国政府相信该船所提出的装载符合国际谷物规则的要求之前，不应装载谷物。

## **第Ⅶ章 危险货物装运**

### **第 5 条 单 据**

用下列第 3、4 和第 5 款取代本条第 3 款的现有条文：

“3 负责在货物集装箱或车辆中包装危险货物的人员，应提供经签署的集装箱装箱证书或车辆装车声明，其中写明：成组货物运输器具中的货物已得到正确的装填和系固并符合一切适用的运输要求。这种证书或声明可与第 2 款中所述的单据结合在一起。

4 如有充分理由怀疑装有危险货物的集装箱或车辆不符合第 2 款或第 3 款的要求，或者，如果没有集装箱证书或车辆装车声明，则这种货物集装箱或车辆不应被接受发运。

5 每一艘装运危险货物的船舶应具有按第 2 条规定的分类，列出或载明船上危险货物及其位置的特殊清单或舱单。标明所有危险货物的类别并表明其在船上位置的详细的配载图，可用以代替此种特殊清单或舱单。在船舶驶离前应向港口国当局指定的人员或

组织提供其中某一证件的副本。”

在第 7 条后新增下列第 7—1 条：

### **“第 7—1 条 危险货物事故的报告**

1 在发生了包装的危险货物从船上落入海中灭失或可能灭失的事故时，船长或负责该船的其他人应立即将此种事故的详细情况尽可能最充分地向最近的沿岸国报告，报告应根据本组织通过的指南和总原则作出。

2 在第 1 款中所述的船舶被弃船时，或在这种船上发出的报告不完整或得不到时，该船的所有人、承租人、管理人或经营人或这些人的代理应在最大可能范围内承担本条对船长规定的义务。”

编者注：默示接受，一九九四年一月一日对我国生效。