

国际海事组织

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议

RESOLUTIONS ADOPTED AT 4TH CONFERENCE OF
CONTRACTING GOVERNMENTS TO 1974 SOLAS

1997

人民交通出版社

国际海事组织

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议

RESOLUTIONS ADOPTED AT 4TH CONFERENCE OF
CONTRACTING GOVERNMENTS TO 1974 SOLAS

1997

中华人民共和国船舶检验局 译

人民交通出版社

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议

1997

中华人民共和国船舶检验局译

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

本社发行

北京外文印刷厂印刷

开本:787×1092 1/16 印张:6.575 字数:168 千

1998 年 9 月 第 1 版

1998 年 9 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—2000 册

ISBN 7-114-03094-0

U.02221

定价:16.80 元

出版说明

本书汇集了 1997 年 11 月召开的 1974 国际海上人命安全公约第四届缔约国大会通过的有关决议 1 至决议 9，以供主管机关、检验部门、船东、产品制造厂等有关单位使用。

上述决议以中、英文合订本的形式出版。如对译文的理解有疑问之处，应以原文为准。

中华人民共和国船舶检验局

1998 年 6 月 10 日

目 录

审议通过 1974 年国际海上人命安全公约修正案

审议通过有关 A.744 (18) 决议—散货船和油船检验期间加强检验程序指南的修正案

审议通过决议、建议案和有关事项..... (1)

附件:

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 1 (1997 年 11 月 27 日通过) (2)

附件: 1974 SOLAS 公约修正案 (3)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 2 (1997 年 11 月 27 日通过) (8)

附件: 散货船和油船检验期间加强检验程序指南 (A.744 (18)) 修正案 (9)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 3 (1997 年 11 月 27 日通过)

执行 SOLAS 公约第 XII/5 条款的建议 (18)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 4

现有散货船首部最前端两货舱间横向水密垂直槽形舱壁结构尺寸及最前货舱

许用载货量的评估标准..... (19)

附录 1: 散货船首部最前两货舱间水密槽形横舱壁结构尺寸的评估标准..... (20)

附录 2: 现有散货船最前货舱的货舱许用载货量的评估标准..... (37)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 5

有关装载仪的建议案..... (44)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 6

对业经 1994 年修正的 1974 SOLAS 公约第 IX 章所给出的“散货船”定义的解释..... (45)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 7

在公约修正案生效前所完成的加强检验..... (47)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 8

有关散货船安全方面的下一步工作..... (48)

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 9

国际安全管理规则 (ISM 规则) (49)

审议通过 1974 年国际海上人命安全公约修正案
审议通过有关 A.744 (18) 决议—散货船和油船
检验期间加强检验程序指南的修正案
审议通过决议、建议案和有关事项

缔约国大会通过了，

缔约国大会决议 1 和 1974 年国际海上人命安全公约修正案；

缔约国大会决议 2 和有关 A.744 (18) 决议的修正案；和

缔约国大会决议 3 到决议 9。

附件中附有如下文件：

- .1 列在缔约国大会最终法令附件 1 的缔约国大会决议 1 和 1974 SOLAS 公约修正案；
- .2 列在缔约国大会最终法令附件 1 的缔约国大会决议 2 和有关 A.744 (18) 号决议--散货船和油船检验期间加强检验程序指南的修正案；和
- .3 列在缔约国大会最终法令附件 2 的缔约国大会决议 3 至 9。

附 件

缔约国政府大会最终法令附件 1

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 1

(1997 年 11 月 27 日通过)

通过 1974 年国际海上人命安全公约附则的修正案

缔约国大会，

忆及 1974 SOLAS 公约（以下称“公约”）第 VIII（c）条有关缔约国政府大会修正公约的程序，

注意到由国际海事组织（IMO）大会通过的有关装载固体散货船舶安全的 A.713（17）和 A.797（19）号决议，

对散货船失踪并招致严重人命财产损失和连续发生的沉没事故予以严重关注，

考虑紧急的需要，为装载固体散货船舶避免再次发生类似海上事故，而在设计、设备配备和作业所有方面进一步改善其安全标准，

业已审议了公约附则建议修正案，该建议修正案曾通函给 IMO 所有成员国和公约的所有缔约国，

1. 按公约第 VIII（c）（ii）条接受列在本决议附件中的公约附则修正案条文；
2. 按公约第 VIII（b）（vi）（2）（bb）条的规定做出决定，修正案 1999 年 1 月 1 日应认为已被接受，除非在该日之前有二分之一以上的该公约缔约国政府或商船总吨位不少于世界商船队总吨位百分之五十的缔约国政府已通知 IMO 秘书长他们反对该修正案；
3. 请缔约国政府注意，依照公约第 VIII（b）（vii）（2）条的规定，按上述 2 款接受的修正案应于 1999 年 7 月 1 日起生效。

附 件

1974 SOLAS 公约修正案

在现有的第 XI 章之后增加如下新的第 XII 章：

“第 XII 章—散货船的附加安全措施

第1条 定义

对本章而言：

1. “散货船”系指第 IX/1.6 条所定义的散货船。
2. “单舷侧结构散货船”系指货舱边界为舷侧壳板的散货船。
3. 散货船的“船长”系指现行国际载重线公约所定义的长度。
4. “固体散货”系指除液体或气体外，粉状、颗粒状或较大块物质构成的货物，其一般是均匀的，可直接装进装货处所而不需用任何形式的容器盛装。
5. “散货船横舱壁和双层底强度标准”系指 1997 年 11 月 27 日 1974 SOLAS 公约缔约国大会由决议 4 所通过、且可能由本组织修改的“对最前两个货舱间垂向槽形水密横舱壁构件尺寸和最前货舱许可装载的评估标准”。该修正案应按现行公约第 VIII 条有关公约适用于附则除第 I 章外的修正程序予以通过、生效和实施。
6. “建造船舶”的含义与第 II-1/1.1.3.1 的含义相同。

第 2 条 适用范围

散货船除满足其他各章的适用要求外，还应满足本章的要求。

第3条 实施计划

(本条适用于 1999 年 7 月 1 日以前建造的散货船)

适用于第 4 条或第 6 条的散货船应按下述计划达到这些条款的规定,并参照第 XI/2 条所要求的加强检验程序执行:

1. 1999 年 7 月 1 日船龄满 20 年及以上的散货船, 1999 年 7 月 1 日以后的第 1 个中间检验或第 1 个定期检验到期日, 无论如何取早者;
2. 1999 年 7 月 1 日船龄满 15 年但不满 20 年的散货船, 在 1999 年 7 月 1 日以后第 1 个定期检验到期日, 但不迟于 2002 年 7 月 1 日; 和
3. 截至 1999 年 7 月 1 日船龄小于 15 年的散货船, 船龄达到 15 年后的第 1 个定期检验, 但不迟于船龄达到 17 年之日。

第4条 适用于散货船的破舱稳性要求

1. 船长为 150m 及以上, 设计用于载运密度为 1.0t/m^3 及以上固体散装货物, 于 1997 年 7 月 1 日及以后建造的单舷侧结构散货船, 当装载至夏季载重线时, 在所有装载状态下能承受任一货舱进水, 并能如第 3 款规定的令人满意的平衡状态下保持漂浮。

2. 船长 150m 及以上, 用于载运密度为 1.78t/m^3 及以上固体散装货物, 于 1999 年 7 月 1 日以前建造的单舷侧结构散货船, 当装载至夏季载重线时, 应在所有装载状态下能承受第 1 货舱进水, 并能处于第 3 款所规定的令人满意的平衡状态下保持漂浮。本要求应按照第 3 条规定的实施计划予以满足。

3. 按第 6 款的规定, 进水后的平衡状态应满足经 A.514 (13) 修正的 A.320 (IX) 号决议的附录---等效于 1966 年国际载重线公约第 27 条所规定的平衡状态。假定的进水只需考虑货舱处所进水。除非按某一特定货物所占进水舱体积来假定渗透率, 载货舱的渗透率假定为 0.9, 空舱的渗透率假定为 0.95, 而货舱的其他空余容积的渗透率按 0.95 计算。

4. 1999 年 7 月 1 日前建造并已按照 1966 年 4 月 5 日通过的 1966 年国际载重线公约第 27 (7) 条勘划为减小干舷的散货船, 可视为满足本条第 2 款的要求。

5. 按照经 A.514(13)修正的由 A.320 (IX) 决议所通过的 1966 年国际载重线公约第 27 条等效条款 (8) 款的规定勘划为减小干舷的散货船, 如适用时, 可视为满足本条第 1 或 2 款的要求。

6. 业已按 1966 年国际载重线公约 1988 年议定书附则 B 第 27 (8) 条勘划为减小干舷的散货船, 进水后的平衡状态应满足议定书的有关规定。

第 5 条 散货船的结构强度

(本条适用于 1999 年 7 月 1 日及以后建造的散货船)

船长 150m 及以上, 载运密度为 1.0t/m^3 及以上固体散装货物的散货船, 在所有装载和压载状态下能承受任一货舱进水, 并计入舱内进水所产生的动力影响, 同时考虑本组织接受的建议案*规定的足够强度。

第 6 条 散货船的结构要求及其他要求

(本条适用于 1999 年 7 月 1 日以前建造的散货船)

1. 船长为 150m 及以上, 载运密度为 1.78t/m^3 及以上固体散装货物的单舷侧结构散货船应按照第 3 条规定的实施计划满足本条要求。

2. 最前两个货舱间的水密横舱壁及第 1 货舱的双层底在最前货舱进水, 并考虑货舱进水所产生的动力影响后, 应具有满足“散货船舱壁强度标准”的足够强度。就本条而言, 该标准应视为强制性标准。

3. 在考虑水密横舱壁或双层底为满足第 2 款的要求而进行加强的必要性和范围时, 以下限制条件可予以考虑:

.1 货舱间总载货量分布的限制; 和

* 参考 1997 SOLAS 公约缔约国大会通过的决议 3 关于实施 SOLAS 公约第 XII/5 条的建议案。

.2 最大载重量的限制。

4. 对为满足第 2 款要求而采用以上 3.1 和 3.2 款的一种或两种限制的散货船, 装载密度为 1.78t/m^3 及以上的固体散货时, 无论如何应遵守这些限制条件。

第 7 条 散货船货舱结构的检验

(本条适用于 1999 年 7 月 1 日以前建造的散货船)

船长为 150m 及以上, 船龄为 10 年及以上的单舷侧结构散货船, 除非满足下述条件之一, 否则不应载运密度为 1.78t/m^3 及以上固体散装货物:

- .1 符合按第 XI/2 条要求的加强检验程序的要求的定期检验; 或
- .2 对所有货舱, 按第 XI/2 条所要求的加强检验程序的定期检验同样范围的检验。

第 8 条 关于满足散货船要求的资料

1. 第 VI/7.2 条要求的小册子应由主管机关或认可组织签署以证明其满足本章第 4、5、6 和 7 条要求。

2. 按照第 6 条的要求对载运密度为 1.78t/m^3 及以上的固体散装货物的任何限制应参照本条第 1 款在小册子上作出标识和记录。

3. 适用于本章第 2 款的散货船应在船中部左、右舷侧做一永久性实心的等边三角形标志, 其边长为 500mm, 顶点在甲板线以下 300 mm 处, 并漆成与船体有反差的颜色。

第 9 条 对由于货舱构造设计原因而不满足第 4.2 条的散货船的要求

(本条适用于 1999 年 7 月 1 日以前建造的散货船)

在第 4.2 条应用限制之内而建造后又不具有足够数量的水密横舱壁来满足该条要求的散货船, 如其能满足下列要求, 则主管机关可允许放宽第 4.2 和 6 条的要求:

1. 对最前面的货舱按第 XI/2 条所要求的加强检验程序对年度检验所规定的检查项目应由有关货舱中间检验所规定的检查项目所取代；

2. 在所有的货舱或货物运输装置隧道（如适用时）内安装舱底水阱高水位报警装置，使之在驾驶室内发出声或光报警，该警报装置应经主管机关或按第 XI/1 条规定的认可组织批准；和

3. 提供特定货舱进水状况的详细资料。该资料应附有按国际安全管理规则（ISM）第 8 节规定制定的有关撤离的详细须知，其可作为船员培训和操练的基础。

第 10 条 固体散货密度的申报

1. 在散货船装货之前，除按第 VII/2 条要求提交货物资料外，船东还应申报货物密度资料。

2. 对于适用第 6 条要求的散货船，除非这些散货船满足这一章有关装运密度为 1.78t/m^3 及以上固体散货的规定，所有密度在 1.25t/m^3 至 1.78t/m^3 之内的任何货物应有经认可的试验组织确认的货物密度资料。

第 11 条 装载仪

（本条适用于所有散货船）

1. 船长为 150m 及以上的散货船均应配备装载仪，该装载仪应能提供考虑到了本组织所通过的建议书*要求的船体梁的剪力和弯矩资料。

2. 1999 年 7 月 1 日前建造的船长为 150m 及以上的散货船，应不迟于 1999 年 7 月 1 日后完成的第 1 个中间检验或定期检验之日满足第 1 款的要求。”

* 参考山 1997 SOLAS 缔约国大会通过的决议 5-关于装载仪的建议案。

1974 SOLAS 公约第四届缔约国大会决议 2

(1997 年 11 月 27 日通过)

接受散货船检验期间加强检验程序指南的修正案 (A.744(18)决议)

缔约国大会，

忆及 1974 年国际海上人命安全公约（以下称“公约”）第 VIII（c）条有关缔约国政府大会修正公约的程序，

又忆及由国际海事组织大会通过的 A.744（18）决议“散货船和油船检验期间加强检验程序指南”，

进一步忆及公约第 VIII（b）条和第 XI/2 条有关对上述指南的修正程序，

注意到在 IMO 第 18 届大会通过 A.744（18）决议时，要求 IMO 海上安全委员会和海上环境保护委员会，必要时，根据实施所取得的经验对指南进行修改，以使其保持为适应的状态，

亦注意到海上安全委员会以 MSC.49（66）决议通过 A.744（18）决议修正案时，是根据第 VIII 条和第 XI/2 条规定，

考虑到进一步改善载运固体散货船舶的安全标准的紧迫性，

按公约第 VIII 条的规定，业已审议了上述指南的建议修正案并发出了通函，

1. 按照公约第 VIII（c）（ii）条通过了“散货船和油船检验期间加强检验程序指南”的修正案，条文见本决议附件；
2. 依据公约第 VIII（c）（ii）条规定决定，除非 1999 年 1 月 1 日有三分之一以上的公约缔约国或商船队占世界商船队总吨位不少于百分之五十的缔约国政府通知 IMO 秘书长他们反对这一修正案，即可认为该修正案已被接受；
3. 请各缔约国政府注意，按公约第 VIII（b）（vii）（2）条的规定，按上述 2 款接受的修正案，将于 1999 年 7 月 1 日生效。

附 件

散货船和油船检验期间加强检验程序指南（A.744（18））修正案 散货船和油船检验期间加强检验程序指南（A.744（18）决议附录 A）

1. “目录”增加如下内容：

“附则 10-在严重腐蚀区域对测厚范围的要求。在散货船装货区域内的定期检验”。

2. 原有的 1.2.10 款修改成如下文字：

“1.2.10 防腐系统一般选择如下其中的之一种：

- .1 完全硬涂层；或
- .2 完全硬涂层加阴板保护

保护涂层一般应为环氧树脂涂料或等效涂层。其他涂层系统如按生产商的说明书使用和保养，则可接受为替代方法。

业已使用了软涂料，应留有供作验船师确认涂料有效性以及实施对内部结构状态检查所需要的通道，其可为局部去掉软涂层。如没有安全通道，则应去掉软涂层。”

3. 2.3 节标题“液舱防腐装置”改为“处所保护”。

4. 原 2.3.1 款由如下文字替代：

“2.3.1 在此，应检查压载舱防腐系统所处的状态。对于压载舱，不包括双层底舱，如发现涂层出现 1.2.11 所定义的较差状态且未被产除，或使用了软涂层，或本来就没有涂层，对此种舱应每年进行检查。当发现双层底舱涂层有损坏，或使用了软涂层，或本来就没有涂层，对这样的舱应每年进行检查。如验船师认为必要，或有人面积腐蚀存在，应进行测厚。如在货舱涂有保护层，且涂层处于良好状态，近观检查的范围和厚度测量的范围可予以特殊考虑*。”

注：整个条文中所有“验船师认为必要，应进行测厚”的句子均改为“当验船师认为必要时，

或有人面积的腐蚀存在时，应进行测厚”。

有“特殊考虑”词句处，增加如下参考脚注：

* 作为最低要求，“特殊考虑”一词，意指进行了足够范围的近观检查和测厚，以确认涂有涂层结构的实际平均厚度。

5. 取消 2.4.2 款中“随意抽查”一词并在机械操作之后增加“所有”字样。

6. 在 2.6.3 款中增加如下句子：

“对 1.2.9 所定义的严重腐蚀区域扩大测厚范围的规定见附则 10。”

7. 在 2.6.4 款中增加如下句子：

“如在货舱有保护涂层并处于良好状态，近观检查和测厚范围可特殊考虑。”

8. 在 3.3.2 款中将“包括舱口盖板的近观检验”一段文字加在“舱盖者，”之后。

9. 在 3.3.3 款中将“包括舱口盖板的近观检验”一段文字加在“钢质箱型活动舱口盖者”之后。

10. 增加如下新的 3.3.5 和 3.3.6 款：

“3.3.5 应对舱口围板及其加强材进行包括近观检验的状态检查。

3.3.6 应对机械操作舱口盖的状态进行检查，包括：

.1 舱口开启状态，盖板的堆码和系固；

.2 舱口关闭状态，盖板的适宜配合和密封的有效性；

.3 液压和动力构件、钢索、链子和链条传动，的操作试验。”

11. 原 3.4.1 和 3.4.2 中如下文字取代：

“3.4.1 对船龄超过 10 年的散货船应进行如下检验：

.1 所有货舱的全面检验。如货舱有保护涂层并处于良好状态，近观检查和测厚范围可予以特殊考虑；

.2 对最少 25%的肋骨进行足够范围的近观检查，以确认舷侧肋骨底部包括约为肋骨长度的三分之一的范围和舷侧肋骨端部构件以及与肋骨相连的舷侧板的

状态。如检验表明有必要采取补救措施，则需将近观检查范围扩大到对该舱所有舷侧肋骨及其与之相连的货舱舷侧板，并对余下的其他所有货舱进行足够范围的近观检验；

.3 验船师认为必要时，应进行测厚。如测厚结果表明腐蚀严重，则应按附则 10 的要求扩大测厚范围。

3.4.2 对船龄超过 15 年的散货船应进行如下检验：

.1 所有货舱的全面检验。如在货舱有保护涂层并处于良好状态，近观检查和测厚范围可予以特殊考虑；

.2 在前货舱和选择的一个其他货舱中，对最少 25%的肋骨进行足够范围的近观检查，以确认舷侧肋骨底部包括约为肋骨长度的三分之一范围和舷侧肋骨端部构件以及与之相连的舷侧板的状态，如检验表明需采取补救措施，则需扩大检验范围，包括对该货舱的所有舷侧肋骨和与之相连的舷侧板的近观检查，并对余下所有货舱进行足够范围的近观检查；

.3 验船师认为必要时，应进行测厚。如测厚结果表明有严重腐蚀，则应按附则 10 的规定扩大测厚范围。”

12. 增加新的 3.4.3 款：

“3 应对货舱的所有管系和贯穿件，包括舷外管系进行检验”。

13. 原 3.5.1 款由如下文字替代：

“3.5.1 如定期和中间加强检验结果认为必要，随后尚应对压载舱进行检验。如验船师认为必要时，应进行测厚。如测厚结果表明有严重腐蚀情况，则测厚范围应按附录 10 的规定扩大。”

14. 原 4.2.3 款由如下文字替代：

“4.2.3 不包括双层底舱的压载舱，如涂层早现出 1.2.11 所定义的较差状态，若不重新涂涂层或使用了软涂层，或者本来就没有涂层，此类舱每年度均应进行检验。当发现双层底压载舱内的涂层有损坏，或使用了软涂层，或本来就没有涂层，这类舱

在年度检验时可进行检验。当验船师认为必要时，或有大面积的腐蚀情况，应进行测厚”。

15. 原 4.3.1 和 4.3.2 款由如下文字替代：

“4.3.1 对船龄超过 5 年的散货船，应进行如下检验：

.1 所有货舱的全面检验，包括对最少 25%的肋骨足够范围的近观检验，以确认其状态：

--前货舱和选择的其他货舱的舷侧肋骨，包括其顶部和底部构件以及与之相连的舷侧板、横舱壁；

--上次定期检发现属于 1.2.8 所述的怀疑区域。

.2 根据 4.3.1.1 所述的全面和近观检验结果，验船师认为必要时，应扩大到对那个货舱的所有舷侧肋骨和与之相连的舷侧板的近观检验以及所有其他余下货舱的足够范围的近观检验。

4.3.2 对船龄超过 10 年的散货船，应进行如下检验：

.1 所有货舱的全面检验，包括最少 25%肋骨的足够范围的近观检验，以确认其状态：

--所有货舱舷侧肋骨包括其顶部和底部构件以及与之相连的舷侧板和横舱壁；

和

--上次定期检验所发现属于 1.2.8 款所述的怀疑区域。

.2 如根据 4.3.2.1 款所述全面及近观检验结果，验船师认为必要时，应扩大包括对所有货舱的所有舷侧肋骨和与之相连的所有货舱舷侧板的近观检验。”

16. 增加如下新的 4.3.3 款：

“4.3.3 对船龄超过 15 年的散货船，应进行如下检验：

.1 完成所有货舱包括近观检验的全面检验，以确认其状态：

--所有货舱的所有舷侧肋骨包括其上部 and 下部构件、与之相连的舷侧板以及横舱壁；和