

国际海事组织

1974年国际海上人命安全公约

1988/1989/1990年修正案

人民交通出版社

国际海事组织

1974年国际海上人命安全公约

1988/1989/1990年修正案

中华人民共和国船舶检验局译

出版说明

1. 本书汇集了1974年国际海上人命安全公约(74SOLAS公约) 1988年、1989年和1990年的四套修正案的中英文合订本, 它们分别为下列海上安全委员会(简称海安会)决议:

- MSC.11 (55)
- MSC.12 (56)
- MSC.13 (57)
- MSC.19 (58)

2. 1988年4月和10月分别召开的海安会第55次和第56次会议通过了MSC.11 (55) 和MSC.12 (56) 决议, 形成了74 SOLAS公约的1988年两套修正案。这两套修正案主要是根据1987年3月6日发生的英国滚装客渡船“自由企业先驱号”翻船事故而提出的, 其中第一套修正案, 即MSC.11(55), 是有关在驾驶室装设装货门指示灯等规定。该修正案已于1989年10月22日生效。第二套修正案, 即MSC.12(56), 是有关客船破舱残存稳性标准等规定。该修正案已于1990年4月29日生效。

3. 1989年4月召开的第57次海安会通过了MSC.13 (57) 决议, 形成了74SOLAS公约的1989年修正案, 它汇总了1983年以来历届海安会业已批准但被搁置的一系列修正案, 其内容涉及到74SOLAS公约的第Ⅱ—1章、第Ⅱ—2章、第Ⅲ章、第Ⅳ章、第Ⅴ章和第Ⅶ章。这套修正案于1992年2月1日生效。

4. 1990年5月召开的第58次海安会议上通过了MSC.19(58)决议,形成了74SOLAS公约的1990年修正案,即在该公约第Ⅱ—1章B部分之后新增加B—1部分——货船分舱和破舱稳性,它也于1992年2月1日生效。

5. 文中的注脚不构成公约的一部分,只起参考作用。

6. 1988、1989和1990年的四套修正案、已于1991年4月1日印刷过中英文合订本,因许多单位还需购买,现由人民交通出版社正式出版,以满足读者需要。

1992年5月28日

目 录

MSC.11(55)决议	(1)
附件——1974年国际海上人命安全公约修正案	(3)
MSC.12(56)决议	(5)
附件——1974年国际海上人命安全公约修正案	(7)
MSC.13(57)决议	(12)
附件——经修订的1974年国际海上人命安全公约 修正案	(13)
MSC.19(58)决议	(44)
附件——1974年国际海上人命安全公约第Ⅱ—1 章修正案	(46)

MSC.11 (55) 决议

(1988年4月21日通过)

1974年国际海上人命安全公约 关于滚装客渡船的修正案

海上安全委员会：

忆及国际海事组织公约第28条(b)款关于本委员会职能的规定，

注意到大会以A.596(15)决议决定本海事组织高度重视优先着手进行旨在提高滚装客渡船安全性的工作，

进一步注意到大会要求本海上安全委员会采取所有可能的措施着手该工作，包括尽可能在最近审议和通过有关滚装客渡船安全方面的1974SOLAS公约修正案，以及便于使该修正案迅速生效，

在海上安全委员会第55次会议上，审议了由英国提议的1974SOLAS公约修正案，该修正案业经按该公约第Ⅳ(b)(i)条款的规定作了通函，

1. 按照该公约第Ⅳ(b)(iv)条款的规定通过关于公约的修正案，其文本见本决议的附件；

2. 按照该公约第Ⅳ(b)(vi)(2)(bb)条款的规定，确定该修正案应认为在1989年4月21日已被接受，但如果于上述日期之前，三分之一以上的缔约国政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十的缔约国政府通知他们反对该修正案，

则就应认为未被接受；

3. 请各缔约国政府注意到按照该公约第Ⅷ(b)(vii)(2)条款的规定，该修正案按上述2的规定被接受后，应于1989年10月22日起生效；

4. 要求秘书长将核证无误的本决议和附件中的修正案文本的副本按照该公约第Ⅷ(b)(v)条款的规定分发给1974年国际海上人命安全公约的所有缔约国政府；

5. 还要求秘书长将本决议的副本分发给非公约缔约国政府的本组织各成员；

6. 敦请成员国政府，在该修正案生效前，鼓励船东们自愿在其船上装置该修正案所要求的设备；

7. 决定在1989年10月22日以前建造的船舶，如已装置业经主管机关认可但不符合第Ⅱ-1/23-2.1条款要求的指示器，不应要求变换其系统。

附 件

1974年国际海上人命安全公约修正案

1 第Ⅱ-1章 第23-2条

在现有第23条后，增加新的第23-2条如下：

第23-2条 船体和上层建筑的完整性、破损预防和控制

（除1989年10月22日以前建造的船舶外，本条适用于置有第Ⅱ-2章第3条所定义的滚装装货处所或特种处所的所有客船，其中第2款应不迟于1992年10月22日起适用。）

1 应在驾驶室内装有指示器，以显示主管机关认为会导致特种处所或滚装货处所严重进水的的所有舷门、装货门和其他关闭装置未被关闭或未能被合适紧固的状况。该指示器系统*应采用故障保险原则进行设计，如门未被完全关闭或紧固时应予以显示。指示器系统的供电应与操作和紧固该门的供电分开。

2 应设有诸如电视监视或水泄漏检测系统之类的装置，使能在驾驶室内显示出任何通过首门、尾门或任何其他装货门、装车辆门泄漏水而可能导致特种处所或滚装装货处所严重进水的情况。

3 应设置诸如电视监视之类的装置，对特种处所和滚装装货处所进行巡视或监视，以便当船舶在恶劣气候中航行时发现车辆的移位和未经允许而进入的旅客。”

* 海上安全委员会通过MSC.11(55)决议作出决定，在1989年1月22日以前建造的船舶，如已装置业经主管机关认可但不符合本条要求的指示器，不应要求变换其系统。

2 第Ⅱ-1章 第42-1条

在现有第42条后，增加新的第42-1条如下：

“第42-1条 滚装客船的备用应急照明

（除1989年10月22日以前建造的船舶外，本条适用于置有第Ⅱ-2章第3条所定义的滚装装货处所或特种处所的所有客船，本条应不迟于1990年10月22日起适用。）

除第42.2条款规定要求的应急照明外，每艘设有第Ⅱ-2章第3条所定义的滚装装货处所或特种处所的客船上：

1 所有的旅客公共处所和走廊应设有备用电照明设备，在所有其他电源发生故障和在各种横倾条件下，至少应能维持照明3小时。所提供的照明应能照到逃生设施的周围。备用照明的电源应由置于照明设备内部的蓄电池组成，该蓄电池在可行时能从应急配电板连续充电。或者，也可用其他的照明装置替代，但是，该装置至少已被主管机关认可为有效的。该备用照明设备的故障应能使人员立即发现。置于其中的蓄电池应定期更换，间隔期应考虑到蓄电池在使用中所处的环境条件而规定的使用寿命，和

2 在每一船员处所的走廊、娱乐场所和通常有人在一工作处所，除非置有1款所要求的应急照明外，否则均应配备可携式充电电池灯。”

MSC.12 (56) 决议

(1988年10月28日通过)

1974年国际海上人命安全公约修正案

海上安全委员会:

忆及国际海事组织公约第28条(b)款关于本委员会职能的规定;

进一步忆及大会以A.569(15)决议决定本海事组织高度重视优先着手进行旨在提高滚装客渡船安全性的工作;

注意到大会要求本海上安全委员会采取所有可能的措施着手该工作,包括尽可能在最近审议和通过有关滚装客渡船安全方面的1974SOLAS公约修正案,以及便于使该修正案迅速生效;

进一步注意到在海上安全委员会第55次会议上,由英国建议的关于滚装客渡船的1974SOLAS公约修正案(第一套)已经以MSC.11(55)决议按照该公约第Ⅷ(b)(iv)条款的规定而被通过,以及进一步注意到本海上安全委员会同意考虑在其第56次会议上通过由稳性、载重线和渔船安全分委员会制订的关于客船残存破损稳性的公约修正案建议。

按照该公约第Ⅷ(b)(i)条款的规定,审议了由英国建议的1974SOLAS公约修正案(第二套)和关于客船残存破损稳性标准的建议修正案,业经作了通函;

1. 按照该公约Ⅷ(b)(iv)条款的规定。通过关于该公约的修正案,其文本见本决议的附件;

2. 按照该公约第Ⅷ(b)(vi)(2)(bb)条款的规定,确定

该修正案应认为在1989年10月28日已被接受，但如果于上述日期之前，三分之一以上的缔约国政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十的缔约国政府通知他们反对该修正案，则就应该认为未被接受；

3. 请各缔约国政府注意到按照该公约第Ⅷ(b)(vii)(2)条款的规定，该修正案按上述2的规定被接受后，应于1990年4月29日起生效；

4. 要求秘书长将核证无误的本决议和附件中的修正案文本的副本按照该公约第Ⅷ(b)(v)条款的规定分发给1974年国际海上人命安全公约的所有缔约国政府；

5. 还要求秘书长将本决议的副本分发给非公约缔约国政府的本组织各成员。

附 件

1974年国际海上人命安全公约修正案

1 第Ⅱ-1章 第8条 客船破舱稳性

下列内容播在标题之后:

“ (本条之2.3、2.4、5和6.2适用于1990年4月29日或以后建造的客船, 而本条之7.2、7.3和7.4适用于所有客船。) ”

本条之2.3的现有文字, 用下文替代:

“2.3 破舱后最终状态时所需的稳性, 以及平衡以后的稳性(如能提供), 应由如下情况决定:

2.3.1 正值剩余复原力臂曲线应超出平衡角至少 15° 范围。

2.3.2 复原力臂曲线下的面积至少为 $0.015\text{m}\cdot\text{rad}$, 该区域从平衡角量至下列的较小值:

- .1 发生进一步浸水的角度;
- .2 一舱进水时为 22° (从正浮位置量起)。或者相邻两舱或两个以上舱同时浸水时为 27° (从正浮位置量起)。

2.3.3 考虑到下列倾侧力矩中的最大值, 计算出本条之2.3.1所规定范围内的剩余复原力臂:

- .1 所有旅客集中一舷;
- .2 在一舷降落所有满载的吊艇架降落的救生艇筏;
- .3 由于风压力。

上述力臂可按下式计算:

$$GZ = \frac{\text{倾侧力矩}}{\text{排水量}} + 0.04 \quad (\text{m})$$

但在任何情况下，该复原力臂不得小于0.10m。

2.3.4 为计算本条之2.3.3中的倾侧力矩，应作如下假定：

.1 旅客集中一舷而引起的力矩：

.1.1 每平方米有4位旅客；

.1.2 每位旅客质量为75kg；

.1.3 分配旅客到可到达的甲板区域时，应在集合地点所在的甲板上向船舶一舷布置，使之产生最不利的倾侧力矩。

.2 在一舷降落所有满载的吊艇架降落的救生艇筏而引起的力矩：

.2.1 置于船舶遭受破损后倾侧一舷的所有救生艇和救助艇假定都已满载并且移出舷外准备降落；

.2.2 准备从存放位置降落满载的救生艇，应取降落期间的最大倾侧力矩；

.2.3 置于船舶遭受破损后倾侧一舷的每座吊艇架上满载的艇架降落的救生筏假定都移出舷外准备降落；

.2.4 凡不在移出舷外的救生设备中的人员，既不提供额外的倾侧力矩也不提供复原力矩；

.2.5 置于船舶倾侧一舷相反一舷上的救生设备，均假定处于存放位置。

.3 风压力而引起的力矩：

.3.1 风压力取 120N/m^2 ；

.3.2 受风的面积为相应于完整状态水线以上的船舶侧面投影面积；

.3.3 风压力臂为从相应于完整状态平均吃水的一半处量至侧面积形心的垂直距离。”

下列新的2.4款加在现有2.3款之后:

“2.4 在浸水的中间阶段,最大复原力臂至少为0.05m,正值复原力臂的范围至少为7°。在所有情况下,只需假定船体上只有一处破损和一个自由液面”。

在本条之5的第三句中,删除“以及平衡前的最大倾角”。

下列新句子加在本条之5的第三句之后:

“浸水后平衡前的最大横倾角不应超过15°”。

本条之6.2的现有文字,用下文替代:

“在不对称浸水情况下,一舱浸水的横倾角不应超过7°。相邻两舱或多舱同时浸水时,主管机关可允许12°的横倾角。”

现有本条之7改编号为本条之7.1。

下列新的本条之7.2、7.3和7.4加在新的本条之7.1之后:

“7.2 在足以包括所有营运状态的吃水范围或排水量范围中,为使船长能保持船舶具有足够的完整稳性而涉及7.1款中的数据,应包括表明船舶重心在龙骨以上的最大许用高度(KG),或最小许用初稳性高度(GM)的资料,该资料应显示出考虑营运范围的各种纵倾变化的影响。

7.3 每艘船舶的首尾处应清楚地标有吃水标尺。当水尺位于不易看到之处,或者对于特殊贸易因操作的限制而使吃水标志难以看到时,船舶还应设有可靠的吃水显示装置,凭借它能够确定船舶首尾的吃水。

7.4 船舶装载完成后和出港前,船长应测定船舶的纵倾和稳性,并查明和记录该船是符合有关规则中的稳性衡准。为此,主管机关可以允许使用装载和稳性电子计算机或等效设

备”。

2 第Ⅱ-1章 第20-1条

下列新的20-1条加在现有第20条之后。

“第20-1条 装货门的封闭性

1. 本条要求适用于所有客船。

2. 位于限界线上方的下述的门，应在船舶进行任何航行之前紧闭并予锁紧，且在该船到达下一个停泊地之前，这些门应保持关闭，且呈锁紧状态：

.1 外板上或者封闭的上层建筑围壁上的装货门；

.2 设在本条之2.1所述位置上的罩式船首门；

.3 防撞舱壁上的装货门；

.4 作为包括本条之2.1至2.3规定的门的替代关闭的风雨密跳板。

如果船舶在停泊时某个门不能开启或关闭，则在该船靠近或拖离停泊地时，该门可以开启或让其开着，但尽可能应使该门能迅速被操纵。在任何情况下，船首内侧门必须保持关闭状态。

3. 不管本条之2.1和2.4的要求如何，当船位于安全锚地，并且倘若船舶的安全不受妨碍，则如因船舶操作或旅客上下船需要，主管机关可以核准个别门在船长同意下开启。

4. 船长应确保对本条之2所述门的关闭和开启进行监视和报告的有效系统的运行。

5. 在船舶进行任何航行之前，船长应确保把最后关闭本条之2所述门的时间和按照本条之3开启任何个别门的时间，依照第Ⅱ-1章第25条的要求记录在航海日志上”。

3 第Ⅲ-1章 第22条 客船和货船的稳性资料

下列新的本条之3加在现有本条之2之后:

“3. 对所有客船, 定期间隔不超过5年, 应进行空船重量检验, 以核查空船排水量和重心纵向位置的任何变化。与认可的稳性资料相比较, 如果空船排水量的偏差超过2%, 或重心纵向位置的偏差超过1% L, 则该船应重做倾斜试验。”

下列文字加在原本条之3的第1段之末尾:

“按本条之1要求”。

现有本条之3和4改编号为本条之4和5。

MSC.13 (57) 决议

(1989年4月11日通过)

1974年国际海上人命安全公约修正案

海上安全委员会:

注意到国际海事组织公约第28条(b)款关于本委员会职能的规定,

进一步注意到1974年国际海上人命安全公约(以下简称“本公约”)第Ⅶ(b)条款涉及到修订除第1章条款以外本公约附件的程序,

考虑到在海上安全委员会第57次会议上建议的关于本公约的修正案,并按照该公约第Ⅶ(b)(i)条款的规定作了通函,

1. 按照该公约第Ⅶ(b)(iv)条款的规定,通过关于该公约的修正案,其文本见本决议的附件;

2. 按照该公约第Ⅶ(b)(iv)(2)(bb)条款的规定,确定该修正案应认为在1991年7月31日已被接受,但如果于上述日期之前,三分之一以上的缔约国政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数百分之五十的缔约国政府通知他们反对该修正案,则就应认为未被接受;

3. 请各缔约国政府注意到该公约第Ⅶ(b)(vii)(2)条款的规定,该修正案按上述2的规定被接受后,应于1992年2月1日起生效;

4. 要求秘书长将核证无误的本决议和附件中的修正案文本的副本按照该公约第Ⅶ(b)(v)条款的规定分发给1974年国际海上人命安全公约的所有缔约国政府;

5. 还要求秘书长将本决议的副本分发给非公约缔约国政府的本组织各成员。