

第 MSC.32 (63) 號決議

1994 年 5 月 23 日通過

通過《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和 設備規則》(IGC 規則) 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，

還憶及委員會據以通過《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》(《國際氣規》) 的第 MSC.5 (48) 號決議，

又憶及經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》(《安全公約》) 關於《國際氣規》修正程序的第 VIII (b) 條及第 VII/11.1 條，

希望使《國際氣規》跟上最新的發展需要，

在其第六十三次會議上審議了按照《安全公約》第 VIII (b) (i) 條提議並分發的該規則的修正案，

1. 按照《安全公約》第 VIII (b) (iv) 條通過該規則的修正案，其案文載於本決議的附件中；

2. 按照《安全公約》第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條決定：這些修正案在 1998 年 1 月 1 日應視為已被接受，除非在該日期前，多於三分之一的《安全公約》締約政府或其合計商船隊不小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《安全公約》第 VIII (b) (vii) (2) 條，這些修正案在按上述第 2 段被接受後，應於 1998 年 7 月 1 日生效；
4. 要求秘書長按照《安全公約》第 VIII (b) (v) 條，將本決議和載於附件中的修正案案文的核證副本分發給《安全公約》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分發給非屬《安全公約》締約政府的本組織會員。

附件

《國際散裝運輸液化氣體船舶構造和設備規則》

（IGC 規則）修正案

有關適用範圍的修正案

1 現有的第 1.1.2 和 1.1.3 款由下述者取代：

“1.1.2 除另有明文規定者外，本規則適用於在 1998 年 7 月 1 日或以後鋪放龍骨或處於下述階段的船舶：

.1 開始了可認同為船舶的建造；和

.2 該船業已開始的裝配量至少為 50 噸或所有結構材料估算質量的 1%，以少者為準；

1998 年 7 月 1 日前建造的船舶要符合 1983 年 6 月 17 日通過的第 MSC.5（48）號決議，但以 1992 年 12 月 11 日通過的第 MSC.30（61）號決議的修正案為準。

1.1.3 不論建造日期，凡在 1998 年 7 月 1 日或以後建造的氣體運輸船應作為從改建開始之日建造的氣體運輸船對待。”

有關存儲容量限度的修正案

2 現有的第 15 章由下述者取代：

“第 15 章

液貨艙的存儲容量限度

15.1 通則

15.1.1 除 15.1.3 所許可者外，任何液貨艙的存儲容量限度（FL）不得高於在基準溫度時的 98%。

15.1.2 液貨艙最大許可裝載限度（LL）應按下列公式來確定：

$$LL = FL \frac{\rho_R}{\rho_L}$$

式中：

LL = 以百分比表示的裝載限度，係指與液艙的裝載容積有關的最大允許液體容積；

FL = 在 15.1.1 或 15.1.3 中規定的存儲容量限度；

ρ_R = 基準溫度下的貨物相對密度；和

ρ_L = 裝載溫度和裝載壓力下的貨物相對密度。

15.1.3 主管機關可根據液艙的形狀、減壓閥的佈置；液位和溫度計量儀的精度和裝載溫度與相應於減壓閥設定壓力下的貨物蒸氣壓力的溫度之間的溫差，可允許在基準溫度下存儲容量限度高於 15.1.1 中所規定的 98% 的限度，但應保持 8.2.17 中規定的狀況。

15.1.4 僅就本章而言，“基準溫度”係指：

- .1 當未配備第 7 章所述的貨物蒸氣壓力/溫度控制器時：相應於在減壓閥設定的壓力下的貨物蒸氣壓力的溫度；
- .2 當配備第 7 章所述貨物蒸氣壓力/溫度控制器時：裝貨終止時、運輸期間或卸貨時的貨物溫度，以最高者為準。如果該基準溫度會造成在貨物達到相應於在 8.2 所要求的減壓閥

設定壓力下的貨物蒸氣壓力的溫度之前液艙已裝滿液體，
則應安裝符合 8.3 要求的額外減壓系統。

15.1.5 主管機關可允許 C 型液艙按下述公式裝載，但液艙透氣系統
須按 8.2.18 得到核准：

$$LL = FL \frac{\rho_R}{\rho_L}$$

式中：

LL = 15.1.2 中規定的裝載限度；

FL = 15.1.1 或 15.1.3 中規定的存儲容量限度；

ρ_R = 在 7.1.2 中規定的環境設計溫度狀況下，在裝貨終止
時、運輸期間或卸貨時，貨物可達到的最高溫度下的貨
物相對密度；和

ρ_L = 同 15.1.2 中規定者。

本款不適用於需要 1G 型船舶的物品。

15.2 向船長提供的資料

在由主管機關核准的清單上應註明對於可運輸的每種物品、可採
用的每種裝貨溫度和可適用的最高基準溫度，每個液貨艙的最大許可
裝載限度。在清單上還應註明減壓閥（包括 8.3 所求的那些閥門）已
設的設定壓力。此清單的副本應由船長永久保存在船上。

15.3 第 15 章適用於不論何日建造的所有船舶。”

3 在現有 8.2.17 款末尾加上下述字樣：

“at the maximum allowable filling limit (FL) ” ，

“在最大許可存儲容量限度 (FL) ” 。

4 在現有的 8.2.17 款後增加下述新的第 8.2.18 款：

“8.2.18 應使用本組織制訂的指南，證明按照 15.1.5 裝載的液艙上的透氣系統的適應性。就本款而言，透氣系統係指：

- .1 液艙出口和減壓閥的管路；
- .2 減壓閥；
- .3 從減壓閥至向大氣進行排放的位置的管路，包括連接其他液艙的連接裝置和管路。

本款適用於不論何日建造的所有船舶。”

有關液貨艙透氣系統的修正案

5 現有第 8.2.3 款由下述者取代：

“8.2.3 一般而言，減壓閥的設定壓力不應高於在設計液艙時採用的蒸氣壓力。但當裝有兩個或更多減壓閥時，構成不超過總減壓能力 50%的閥門的設定壓力可比最大容許減壓設定值高 5%。”

6 在現有 8.2.4 款中增加下述句子：

“閥門應由熔點高於 925°C 的材料製作。如果其使用將對閥門的總體作業有重大改善，則應考慮內部部件和密封裝置使用低熔點材料。

7 現有 8.2.9 款由下述者取代：

“8.2.9 裝在液貨艙上的每一減壓閥應與透氣系統連接，該系統的構造應使氣體排放不受阻礙並在出口處使氣體垂直向上排放，且其佈置應使水和雪進入透氣系統的可能性減至最低程度。透氣出口在風雨甲板之上的高度不應小於 $B/3$ 或 6 米，取其大者；在工作區域、縱向步橋、甲板貯放櫃和液貨管線之上的高度不小於 6 米。”

8 在 8.2.16 款中增加下述句子：

“從液艙至減壓閥出口的透氣管路中的壓降不應超過閥門設定壓力的 3%。對不平衡的減壓閥，當透氣管線遇到 8.5.2 中所述的火情時，排放管路中的背壓在減壓閥出口處不應超過表計壓力的 10%。”