

第 MSC.170 (79) 號決議

(2004 年 12 月 9 日通過)

通過經修正的《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》關於本委員會職能的第 28 (b) 條，

還憶及《1994 年國際海上人命安全 (SOLAS) 公約》(以下簡稱“公約”)關於適用於除第 I 章以外的附則的修正程序的第 VIII (b) 條，

在其第七十九屆會議上審議了根據公約第 VIII (b) (i) 條建議並散發的公約修正案，

1. 根據公約第 VIII (b) (iv) 條，通過了公約的修正案，正文列於本決議之附件；
2. 決定，根據公約第 VIII (b) (vi) (2) (bb) 條，上述修正案將於 2006 年 1 月 1 日視為已被接受，除非在該日期以前，有超過三分之一的締約國政府或者合計商船總噸位佔世界商船總噸位不少於 50% 的締約國政府通知其反對修正案；
3. 提請公約締約國政府注意，根據公約第 VIII (b) (vii) (2) 條，修正案在根據上文第 2 段被接受後，將於 2006 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘書長根據公約第 VIII (b) (v) 條，將本決議及其所附修正案正文的核證無誤副本轉送公約的所有締約國政府；
5. 還要求秘書長將本決議及其附件的副本轉送所有非公約締約國政府的本組織成員。

附件

經修正的《1974 年國際海上人命安全公約》修正案

第 II-1 章

構造—結構、分艙與穩性、機電設備

第 2 條—定義

- 1 在現有第 13 款後新增第 14 款如下：

“14 散貨船係指第 XII/1.1 條定義的散貨船。”

第 18 條—客船和貨船水密門、舷窗等的構造和初始測試

- 2 該條第 2 款由下文代替：

“2 在客船和貨船上，應分別使用艙壁甲板或乾舷甲板高度的水頭壓力檢測水密門。如果因可能會破壞隔熱層或裝備件沒有對個別的門進行檢測，可用至少相應於目標位置所要求的水頭的試驗壓力對門的每種類型或尺寸進行原型壓力試驗來代替對個別門的檢測。原型壓力試驗應在門安裝前進行。船上裝門的安裝的方法和程序應與原型試驗相一致。如果在船上安裝，應對每個門檢查艙壁、門框和門之間的就位。”

第 45 條—觸電、電氣火災及其他電氣災害的預防

- 3 在標題後增加以下文字：

“(本條第 10 和 11 款適用於 2007 年 1 月 1 日後建造的船舶)”。

4 現有第 10 款由下文代替：

“10 電氣設備不得安裝在任何可能聚集易燃混合物的處所，例如，主要用於儲存蓄電池的艙室、油漆間、乙炔儲備間或類似處所，除非主管機關認為，這些設備：

- .1 為作業所必需；
- .2 屬於不會點燃有關混合物的類型；
- .3 對相關處所是合適的；和
- .4 經適當證明在可能遇到的塵土、蒸汽或氣體中使用是安全的。”

5 在現有的第 10 款之後增加新的第 11 款如下：

“11 在液貨船上，電氣設備、電纜和電線不得安裝在危險位置，除非它符合不低於本組織接受的標準”。但是，對於該標準未涵蓋的位置，不符合該標準的電氣設備、電纜和電線可安裝在危險位置，但要經過主管機關認同的風險評估，以確保其具備等效的安全水準。”

6 將現有第 11 款重新編號為第 12 款。

第 III 章

救生設備與安排

第 31 條—救生筏和救助艇

7 在現有第 1.7 款後增加新的第 1.8 款如下：

“1.8 儘管有第 1.1 款的要求，第 IX 章第 1.6 條定義的於 2006 年 7 月 1 日或以後建造的散貨船應符合第 1.2 款的要求。”

第 V 章

航行安全

第 19 條—船載航行系統和設備的配備要求

8 在第 2.5 款，現有第.1 項的文字由以下內容代替：

“.1 一台陀螺羅經或其他裝置，以通過船載的非磁設備確定和顯示船舶航向，可由舵工在主操舵位置能清楚識讀。這些裝置還應將航向信息發送到第 2.3.2、2.4 和 2.5.5 款所述的設備中；”

第 20 條—航程數據記錄儀

9 在現有第 1 款之後增加新的第 2 款如下：

“2 為了協助事故調查，貨船在從事國際航行時，應按下列要求裝配一台 VDR，它可以是一台簡化的航程數據記錄儀（S-VDR）：

- .1 2002 年 7 月 1 日之前建造的 20,000 總噸及以上的貨船，應於 2006 年 7 月 1 日後的首次計劃塢修時，但不得晚於 2009 年 7 月 1 日；
- .2 2002 年 7 月 1 日之前建造的 3,000 總噸及以上但小於 20,000 總噸的貨船，應於 2007 年 7 月 1 日後的首次塢修時，但不得晚於 2010 年 7 月 1 日；和

- .3 如果貨船在.1 和.2 項規定的實施日期後二年內永久退役，主管機關可以對貨船免除適用上述.1 和.2 項的要求。”

- 10 將現有的第 2 款重新編號為第 3 款。

第 VII 章

危險品運輸

第 10 條一對化學品船的要求

- 11 在本條第 1 款中刪除下面一句：

“就本條而言，規則的要求應作為強制性要求。”

第 XII 章

散貨船附加安全措施

- 12 第 XII 章的現有內容由下文代替：

“第 1 條

定義

就本章而言：

1 散貨船係指主要用於散裝運輸乾貨的船舶，包括諸如礦石船和多用途船等船型。

2 單舷側結構的散貨船係指一艘第 1 款定義的散貨船，該船中：

.1 貨艙的任何部分均以舷側船殼板為界；或

- .2 如果一個或多個貨艙是以雙層殼板為界，則 2000 年 1 月 1 日以前建造的散貨船貨艙寬度小於 760 mm，2000 年 1 月 1 日或以後但在 2006 年 7 月 1 日以前建造的散貨船貨艙寬度小於 1,000 mm，該距離從垂直於舷側船殼板量得。

在包括多用途船在內的此類船舶中，貨艙的任何部分均以舷側船殼板為界。

3 雙層殼結構的散貨船係指一艘第 1 款中所定義的散貨船，該船內所有貨艙均以雙層殼板為界，而非第 2.2 款中所定義情況。

4 雙層殼係指每條船的舷側以舷側船殼板和連接到雙層底和甲板的縱向艙壁構成的一種船舶結構。如果安裝了底邊艙和頂邊艙，它們可為雙層殼結構的組成部分。

5 散貨船的長度係指現行的《國際載重線公約》所定義的長度。

6 固體散貨係指除液體或氣體以外的直接裝入船舶貨物處所而無須利用任何中介形式圍控的由細粒、顆粒或較大塊材料組成的貨物，其成分一般較均勻。

7 散貨船橫艙壁和雙層底強度標準係指於 1997 年 11 月 27 日召開的《1974 年國際海上人命安全公約》締約國政府大會以第 4 號決議通過的“評估前部兩個貨艙間橫向槽型水密艙壁構件尺寸和評估第一貨艙許可載貨量的標準”，該標準可由本組織修正，但這些修正案須按照本公約關於適用於除第 I 章外的附則的修正程序的第 VIII 條予以通過、生效和實施。

8 建造的散貨船係指安放龍骨或處於類似建造階段的散貨船。

9 類似建造階段係指在該階段：

- .1 可辨認出某一具體船舶建造開始；和
- .2 該船已經開始的裝配量至少為 50 噸，或為所有結構材料估算重量的 1%，以較小者為準。

10 散貨船的寬度（B）係指現行的《國際載重線公約》所定義的寬度。

第 2 條

適用範圍

散貨船除須滿足其他章節的適用要求外，還須滿足本章的要求。

第 3 條

實施時間表

1999 年 7 月 1 日以前建造的適用第 4 條或第 6 條的散貨船，應根據下列時間表符合第 XI-1 章第 2 條要求的加強檢驗計劃有關條款的規定：

- .1 在 1999 年 7 月 1 日船齡為 20 年或以上的散貨船，第一次期間檢驗之日或 1999 年 7 月 1 日之後的第一次定期檢驗，取早者；
- .2 在 1999 年 7 月 1 日船齡為 15 年或以上但不滿 20 年的散貨船，在 1999 年 7 月 1 日以後第 1 次定期檢驗之日，但不應晚於 2002 年 7 月 1 日；和

- .3 在 1999 年 7 月 1 日船齡不足 15 年的散貨船，在其船齡達到 15 年之日以後的第 1 次定期檢驗之日，但不應晚於船齡滿 17 年之日。

第 4 條

適用於散貨船的破艙穩性要求

- 1 1999 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上、設計為載運密度為 $1,000 \text{ kg/m}^3$ 及以上固體散裝貨物的單舷側散貨船，當裝載至夏季載重線時，應能在所有裝載狀態下承受住任一貨艙進水，並能在第 4 款所規定的令人滿意的平衡狀態下保持漂浮。
- 2 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上、縱向艙壁位於船舷內側與勘劃的夏季載重線上的中線呈直角的方向上 B/5 或 11.5 m 處(以小者為準)以內，設計為載運密度為 $1,000 \text{ kg/m}^3$ 及以上固體散裝貨物的雙舷側散貨船，當裝載至夏季載重線時，應能在所有裝載狀態下承受住任一貨艙進水，並能在第 4 款所規定的令人滿意的平衡狀態下保持漂浮。
- 3 1999 年 7 月 1 日以前建造的長度為 150 m 及以上、載運密度為 $1,780 \text{ kg/m}^3$ 及以上固體散裝貨物的單舷側散貨船，當裝載至夏季載重線時，應能在所有裝載狀態下承受住船艙貨艙進水，並能在第 4 款所規定的令人滿意的平衡狀態下保持漂浮。應按照第 3 條規定的實施時間表符合此要求。
- 4 按照第 7 款的規定，進水後的平衡狀態應滿足經 A.514(13) 號大會決議修正的 A.320 (IX) 號大會決議附件中的“等效於

《1966 年國際載重線公約》第 27 條的條款”所規定的平衡狀態。假定的進水只需考慮貨艙處所進水至該進水狀態中船外的水位。載貨艙的滲透率假定為 0.9，空艙的滲透率假定為 0.95，除非將進水艙內貨物所佔體積的滲透率取為該貨物的實際滲透率，而貨艙其餘空間的滲透率按 0.95 計算。

5 1999 年 7 月 1 日以前建造的並已按照 1966 年 4 月 5 日通過的《1966 年國際載重線公約》第 27(7) 條勘劃為減小乾舷的散貨船，可視為滿足本條第 3 款的要求。

6 按照經 A.514(13) 號大會決議修正的 A.320(IX) 號大會決議通過的等效於《1966 年國際載重線公約》第 27 條的條款第(8) 段規定被勘劃為減小乾舷的散貨船，可視為滿足本條相應第 1 款或第 2 款的要求。

7 按照《1966 年國際載重線公約》1988 年議定書附錄 B 中第 27(8) 條的規定被勘劃為減小乾舷的散貨船，進水後的平衡狀態應符合該議定書的有關規定。

第 5 條

散貨船的結構強度

1 1999 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上、設計為載運密度為 $1,000 \text{ kg/m}^3$ 及以上的固體散裝貨物的單舷側散貨船，應能在所有裝載和壓載狀態下承受住任一貨艙進水至進水狀態中船舶外的水位，還應考慮到貨艙進水而產生的動力效應，並應注意到本組織通過的建議。

2 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上、縱向艙壁位於船舷內側與勘劃的夏季載重線上的中線呈直角的方向上 B/5 或 11.5 m 處(以小者為準)以內，設計為載運密度為 1,000 kg/m³ 及以上的固體散裝貨物的雙舷側散貨船，應符合第 1 款的結構強度要求。

第 6 條

散貨船的結構要求和其他要求

1 1999 年 7 月 1 日以前建造的長度為 150 m 及以上、載運密度為 1,780 kg/m³ 及以上的固體散裝貨物的單舷側散貨船，應根據第 3 條規定的實施時間表，符合下列要求：

- .1 船艙兩個貨艙之間的橫向水密艙壁和船艙貨艙的雙層底應有足夠的強度承受船艙貨艙進水，還應考慮到貨艙進水所產生的動力效應，應符合散貨船艙壁和雙層底的強度標準。就本條而言，散貨船艙壁和雙層底的強度標準應被視為強制性要求。
- .2 為滿足第 1.1 款的要求，在考慮加強橫向水密艙壁和雙層底的必要性和範圍時，可考慮以下限制性措施：
 - .1 貨艙之間總載重量分佈的限制；和
 - .2 最大載重量的限制。
- .3 對於為了滿足第 1.1 款的要求而採用上述第 1.2.1 和第 1.2.2 款中的一種或兩種限制性措施的散貨船，在裝載密度為 1,780 kg/m³ 及以上的固體散裝貨物時，都應遵守這些限制性措施。

2 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上的雙舷側散貨船，應遵守下列要求：

- .1 雙層殼的主要加強結構不應置於貨艙處所內。
- .2 按照下列規定，垂直於舷殼板測量的任何橫斷面的外殼板與內殼板之間的距離均不應小於 1,000 mm。雙層殼結構應根據第 II-1 章第 3-6 條及其所述的《技術規定》的要求留有檢驗通道。
 - .1 在橫向拉杆、橫骨架的上端和下端墊板或縱向骨架的端部托架的方向上不必保留下間隙。
 - .2 沿着諸如管線或垂直梯的障礙物通過雙層殼處所的暢通出入裝置的最小寬度不應小於 600 mm。
 - .3 如果是橫向構成的內殼和/或外殼，骨架內表面間的最小間隙不應小於 600 mm。
 - .4 如果是縱向構成的內殼和/或外殼，骨架內表面間的最小間隙不應小於 800 mm。在貨艙長度的平行部分之外，如果為結構外形所必需的，此間隙可以減小，但無論如何不應小於 600 mm。
 - .5 上述提及的最小間隙應是連接內殼和外殼上骨架內表面假定線之間量得的最短距離。

3 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上的散貨船上佈置的雙層殼處所和專用海水壓載艙應根據第 II-1 章第 3-2 條的要求並根據本組織將通過的塗層性能標準塗上塗層。

- 4 雙層殼處所不應用於載運貨物，頂邊艙（如果安裝）除外。
- 5 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度為 150 m 及以上，載運密度為 $1,000 \text{ kg/m}^3$ 及以上的固體散裝貨物的散貨船：
- .1 貨艙的結構應使所有預期貨物能夠通過標準的裝卸設備和裝卸程序進行裝卸而不損害或影響結構的安全；
 - .2 應保證舷側結構和船體結構其他部分的有效連續性；以及
 - .3 貨物區域的結構應保證在一個加強構件失效後不會導致那些可能會導致整個加強框架垮掉的其他構造部件立即隨之失效。

第 7 條

散貨船的檢驗和維護

- 1 1999 年 7 月 1 日以前建造的長度為 150 m 及以上、船齡為 10 年及以上的單舷側散貨船，除非滿意地通過了以下某一項檢驗，不得載運密度為 $1,780 \text{ kg/m}^3$ 及以上的固體散裝貨物：
- .1 根據第 XI-1 章第 2 條要求的“檢驗期間加強檢驗計劃”而進行的定期檢驗，或
 - .2 對所有貨艙進行了第 XI-1 章第 2 條要求的“檢驗期間加強檢驗計劃”中對定期檢驗所要求的相同範圍的檢驗。
- 2 散貨船應符合第 II-1 章第 3-1 條以及本組織以海安會第 MSC.169 (79) 號決議通過的“散貨船艙口蓋船東檢查和維護標

準”規定的維護要求。該標準可由本組織修訂，但必須按照本公約第 VIII 條關於適用於除第 1 章外的附則的修正程序的規定予以通過、生效和實施。

第 8 條

關於滿足散貨船要求的信息

- 1 第 VI 章第 7.2 條要求的小冊子應由主管機關簽署或代其簽署，以表明符合本章第 4、第 5、第 6 和第 7 條（如適用）。
- 2 根據第 6 條和第 14 條的要求對散貨船載運密度為 1,780 kg/m³ 及以上的固體散裝貨物所採取的任何限制性措施，應在第 1 款所述小冊子中予以明確和記錄。
- 3 對於適用第 2 款的散貨船，應在舷側船中的左右兩舷永久性地打上一個實心的等邊三角形標誌，其邊長為 500 mm，其頂點在甲板線以下 300 mm，並漆成與船體顏色形成反差的顏色。

第 9 條

對因貨艙結構設計原因而不能滿足第 4.3 條的散貨船的要求

對 1999 年 7 月 1 日以前建造的在第 4.3 條適用範圍之內的散貨船，如因構造的水密橫向艙壁數量不足而無法滿足該條的要求，主管機關可放寬其執行第 4.3 條和第 6 條的要求，條件是它們應滿足下列要求：

- .1 對於船艙貨艙，第 XI-1 章第 2 條要求的在“檢驗期間加強檢查計劃”中規定的年度檢驗的檢查應由對貨艙期間檢驗所規定的檢查取代；

- .2 在所有貨艙或貨物傳送通道（如適合時）內安裝經主管機關或經其認可的組織根據第 XI-1 章第 1 條的規定批准的污水泵高水位警報器，並能在駕駛室發出聲光警報；和
- .3 提供了特定貨艙進水情形的詳細資料。該資料應附有《國際安全管理規則》（ISM）第 8 節規定的關於疏散準備的詳細須知，並作為船員培訓和演習的基礎。

第 10 條

固體散貨密度的申報

- 1 在長度為 150 m 及以上的散貨船裝載散貨之前，托運人除應根據第 VI 章第 2 條的要求提供貨物資料外，還應申報貨物的密度。
- 2 對適用第 6 條的散貨船，除非其已滿足本章中適用於載運密度為 $1,780 \text{ kg/m}^3$ 及以上的固體散貨的所有要求，否則，所申報的密度在 $1,250 \text{ kg/m}^3$ 至 $1,780 \text{ kg/m}^3$ 之間的任何貨物，其密度均應由經認證的檢測機構核實。

第 11 條

裝載儀

（除另有規定外，本條適用於任何時候建造的散貨船）

- 1 長度為 150 m 及以上的散貨船應裝配能提供船體梁的剪力和彎矩資料的裝載儀，並應考慮到本組織通過的建議案。

2 1999 年 7 月 1 日以前建造的長度為 150 m 及以上的散貨船，應在不晚於 1999 年 7 月 1 日之後船舶進行的第一次期間檢驗或定期檢驗之日滿足第 1 款的要求。

3 在 2006 年 7 月 1 日或以後建造的長度小於 150 m 的散貨船，應裝配能提供船舶完整狀態中穩性資料的裝載儀。計算機軟件關於穩性的計算應得到主管機關的批准，並應提供用於測試經批准的穩性資料的標準條件。

第 12 條

貨艙、壓載和乾處所進水警報

（本條適用於任何時候建造的散貨船）

1 散貨船應裝配水位探測器如下：

.1 在每一貨艙中，一個水位探測器在任一貨艙水位達到高於內底 0.5 m 高度時能發出聲光警報，另一水位探測器應在水位高度小於貨艙深度 15%但不超過 2 m 之處時發出警報。在適用第 9.2 條的散貨船上，需要安裝僅帶後警報的探測器。水位探測器應安裝在貨艙的後端。對於被用作水壓載的貨艙，可安裝警報過載裝置。可視警報裝置應明顯地區分出每一貨艙中探測到的兩個不同水位；

.2 在第 II-1 章第 11 條要求的防撞艙壁前的任一壓載艙中，當艙內液體未超過艙容 10%時能發出聲光警報。可安裝警報過載裝置，當該艙被使用時，該裝置即被啟動；和

- .3 在非錨鏈艙的任何乾處所或留空處所，其向船艏貨艙前伸出的任何部分，當水位高於甲板 0.1 m 時，應能發出聲光警報。在容量不超過船舶最大排水量 0.1% 的封閉處所，不必配備這樣的警報裝置。
- 2 第 1 款中規定的聲光警報裝置應安裝在駕駛台。
- 3 2004 年 7 月 1 日以前建造的散貨船應不晚於 2004 年 7 月 1 日之後進行的船舶年度、期間或換新檢驗之日符合本條的要求，取最早者。

第 13 條

泵系的有效性

（本條適用於任何時候建造的散貨船）

- 1 在散貨船上，排泵防撞艙壁前部和乾處所底部壓載艙的設施，伸向船艏貨艙前部的任一部分均應能從易於接近的封閉處所被操作，控制裝置的位置從駕駛台或推進機器控制的位置可以接近，而無須橫越露天乾舷或上層建築甲板。如果服務於這種艙或底部的管道穿透防撞艙壁，可接受採用遙控啟動裝置操作閥門，代替第 II-1 章第 11.4 條規定的閥門控制，但這種控制閥的位置應符合本條要求。
- 2 2004 年 7 月 1 日以前建造的散貨船應不晚於 2004 年 7 月 1 日以後船舶進行第一期間檢驗或換新檢驗之日符合本條的要求，但無論如何不得晚於 2007 年 7 月 1 日。

第 14 條

空艙航行限制

長度為 150 m 及以上、載運密度為 $1,780 \text{ kg/m}^3$ 及以上的固體散裝貨物的單舷側散貨船，如果不滿足第 5.1 條以及本組織以海安會第 MSC.168 (79) 號決議通過的“單舷側散貨船舷側結構標準和準則”（該標準規定可由本組織修訂，但必須按照本公約第 VIII 條關於適用於除第 1 章外的附則的修正程序的規定予以通過、生效和實施）中規定的能承受住任何一艙進水的要求，當船齡達到 10 年以後，若任一貨艙的裝載量少於滿載狀態下貨艙最大裝載量的 10% 時不得航行。本條適用的滿載狀態為等於或大於船舶勘定乾舷載重量的 90%。”

附錄

證書

客船安全證書格式

13 在以“本證書有效期至”開始的一節與以“簽發於”開始的一節之間增加以下新的一節：

“本證書所依據之檢驗的完成日期為.....。”

日/月/年

貨船構造安全證書格式

14 在以“本證書有效期至”開始的一節與以“簽發於”開始的一節之間增加以下新的一節：

“本證書所依據之檢驗的完成日期為.....。”

日/月/年

貨船設備安全證書格式

15 在以“本證書有效期至”開始的一節與以“簽發於”開始的一節之間增加以下新的一節：

“本證書所依據之檢驗的完成日期為.....。”

日/月/年

貨船設備安全證書的設備記錄（格式 E）

16 將現有的第 3 節修改如下：

“3 導航系統和設備細目

項目	實際提供
1.1 標準磁羅經*	
1.2 備用磁羅經*	
1.3 電羅經*	
1.4 電羅經航向複示器*	
1.5 電羅經方位複示器*	
1.6 航向或航程控制系統*	
1.7 啞羅經或羅經方位儀*	
1.8 航向和方位修正儀*	
1.9 航向發射儀 (THD) *	
2.1 海圖/電子海圖顯示和信息系統 (ECDIS) **	
2.2 ECDIS 後備安排	
2.3 航海出版物	
2.4 電子航海出版物的後備安排	
3.1 全球衛星導航系統/岸上無線電導航系統接收機***	
3.2 9GHz 雷達*	
3.3 第二套雷達 (3GHz/9GHz**) *	
3.4 自動雷達標繪儀 (ARPA) *	
3.5 自動跟踪儀*	
3.6 第二套自動跟踪儀*	
3.7 電子標繪儀*	
4 自動識別系統 (AIS)	
5.1 航行數據記錄儀 (VDR) **	
5.2 簡化航行數據記錄儀 (S-VDR) **	
6.1 (水中) 速度和距離測量儀*	
6.2 (船舶向前和垂直於縱軸方向對岸) 速度和距離測量儀*	
6.3 回聲測探儀*	
7.1 舵、推進器、推力、縱搖和操作模式顯示器*	
7.2 旋回速率指示器*	
8 聲響接收系統*	
9 通向應急操舵位置的電話*	
10 日光信號燈*	
11 雷達反射器*	
12 國際信號規則	
13 IAMSAR 手冊, 第 III 卷	

* 根據第 V 章第 19 條的規定, 可允許符合此要求的替代裝置。如果是其他裝置, 則應寫明。

** 不適用者刪去。

貨船無線電安全證書格式

17 在以“本證書有效期至”開始的一節與以“簽發於”開始的一節之間增加以下新的一節：

“本證書所依據之檢驗的完成日期為 。”

日/月/年

核動力客輪安全證書的格式

18 將現有證書的格式用下文代替：

“核動力客輪安全證書

本證書應由設備記錄加以補充（PNUC 格式）

（公章）

（國家）

對於^{一次}_{短途}¹國際航行

根據《經 1988 年議定書修訂的〈1974 年國際海上人命安全公約〉》
的規定，

經_____政府授權，

（國家全稱）

由_____簽發。

（授權的個人或組織全稱）

船舶細節²

¹ 適當刪除。

² 船舶的細節也可水平置於方框內。

船名

船舶編號或呼號

船籍港

總噸位

准予該船舶運營的海域（第 IV 章第 2 條）

國際海事組織編號

安放龍骨或船舶處於類似建造階段的日期，或重大改裝或改建或改造工作的日期

茲證明：

- 1 該船已按照公約第 VIII 章第 9 條的要求進行了檢驗。
- 2 該船作為核動力船舶符合公約第 VIII 章的所有要求並符合認可的安全評估要求；和：

2.1 該船在以下方面符合公約的要求：

- .1 結構、主機和輔機、鍋爐和其它壓力容器；包括核動力推動裝置以及防撞結構；
- .2 水密分艙佈置和細節；
- .3 下列分艙載重線：

勘劃分艙載重線並標記在船側 中間（第 II-1/13 條）	乾 舷	適用於包括下列替代處所在內的載客處所
C.1		
C.2		
C.3		

2.2 該船在結構防火、消防安全系統和設備及防火控制圖方面符合公

約的要求；

2.3 該船符合公約關於防止系統和設備輻射的要求；

2.4 該船按公約的要求配備了救生設施、救生艇、救生筏和救助艇設備；

2.5 該船按照公約要求配備了救生設備中適用的拋纜設備和無線電裝置；

2.6 該船符合公約有關無線電設備的要求；

2.7 救生設備使用的無線電設備的功能符合公約要求；

2.8 該船符合公約有關船載導航設備、引水員登乘裝置和航行出版物方面要求；

2.9 該船按照本公約和現行《國際海上避碰規則》的要求配備了航行燈、號型及發出聲響信號和遇險信號的裝置；

2.10 該船在所有其他各個方面均符合公約的有關要求。

本證書有效期至

本證書所依據之檢驗的完成日期：

(日/月/年)

簽發於

(證書簽發地)

簽發日期

(證書簽發地)

(授權簽發證書的官員簽字)

(主管當局的公章或印章) ”

19 在《核動力客船安全證書格式》後增加下述《核動力客船安全證書設備記錄》如下：

“核動力客船安全證書設備記錄（PNUC 格式）

此記錄應永久地附在核動力客船安全證書之後

符合《經 1988 年議定書修訂的〈1974 年國際海上人命安全公約〉》
規定的設備記錄

1 船舶細節

船名

船舶編號或呼號

核准的載客數

有資格操作無線電設備的最低人數

2 救生設備細目

1	配備救生設施的總人數		
		左舷	右舷
2	救生艇總數	.....	.....
2.1	救生艇可容納的總人數	.....	.....
2.2	部分封閉救生艇的數量（第 III/21 條和救生設備規則第 4.5 節）	.....	.....
2.3	全封閉救生艇的數量（第 III/21 條和救生設備規則第 4.6 節）	.....	.....
2.4	其他救生艇	.....	.....
2.5.1	數量	.....	.....
2.5.2	類型	.....	.....
3	上述救生艇總數中機動救生艇數量	.....	
3.1	裝有探照燈的救生艇數量	.....	

4	救助艇的數量	.....
4.1	上述救生艇總數中舢舨的數量	.....
5	救生筏	
5.1	要求有認可型降落裝置的救生筏	
5.1.1	救生筏數量	.....
5.1.2	可容納的總人數	.....
5.2	不要求有認可型降落裝置的救生筏	
5.2.1	救生筏數量	.....
5.2.2	可容納的總人數	.....
6	浮力器具	
6.1	器具的數量	.....
6.2	可支持的人員總數	.....
7	救生圈數量	.....
8	救生衣數量	
9	浸水服	.....
9.1	總數	.....
9.2	符合救生衣要求的浸水服數量	.....
10	保溫服數量 ¹	.....
11	用於救生設備的無線電裝置	.....
11.1	雷達應答器數量	.....
11.2	雙向甚高頻無線電話數量	.....

3 無線電設備的細目

項目	實際配置數
1 主系統	
1.1 甚高頻無線電裝置	
1.1.1 數字選擇呼叫編碼器	
1.1.2 數字選擇呼叫值班接收機	
1.1.3 無線電話	
1.2 中頻無線電裝置	
1.2.1 數字選擇呼叫編碼器	
1.2.2 數字選擇呼叫值班接收機	
1.2.3 無線電話	

¹ 不包括救生設備規則第 4.1.5.1.24，4.4.8.31 和 5.1.2.213 段要求的。

1.3	中頻/高頻無線電裝置	
1.3.1	數字選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數字選擇呼叫值班接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.3.4	直接打印無線電報機	.....
1.4	國際海事衛星船舶地球站	.....
2	輔助警報設備	.....
3	海上安全信號接收裝置	
3.1	航行警告電傳接收機	.....
3.2	增強群呼接收機	.....
3.3	高頻直接打印電報接收機	.....
4	衛星應急無線電示位標	
4.1	極軌道搜救衛星系統	.....
4.2	國際海事衛星系統	.....
5	甚高頻應急無線電示位標	.....
6	船舶雷達應答器	.....

4 保證無線電設施有效性所採用的方法（見第 IV/15.6 和 IV/15.7 條）

4.1	備用設備
4.2	岸基維護
4.3	海上維護能力

5 航行系統和設備細目

項目		實際配備
1.1	標準磁羅經 ²	.....
1.2	備用磁羅經 ²	.....
1.3	電羅經 ²	.....
1.4	電羅經航向複示器 ²	.....
1.5	電羅經方位複示器 ²	.....
1.6	航向或航程控制系統 ²	.....
1.7	啞羅經或羅經方位儀 ²	.....
1.8	航向和方位修正儀	.....
1.9	航向發射儀 (THD) ²	.....
2.1	海圖/電子海圖顯示和信息系統 (ECDIS) ³	.....
2.2	ECDIS 的後備安排	.....
2.3	航海出版物	.....
2.4	電子航海出版物的後備安排	.....
3.1	全球衛星導航系統/岸上無線電導航系統接收機 ^{2,3}	.....
3.2	9GHz 雷達 ²	.....
3.3	第二套雷達(3GHz/9GHz ³) ²	.....
3.4	自動雷達標繪儀 (ARPA) ²	.....
3.5	自動跟踪儀 ²	.....
3.6	第二套自動跟踪儀 ²	.....
3.7	電子標繪儀 ²	.....
4	自動識別系統 (AIS)	.....
5	航程數據記錄儀 (VDR)	.....
6.1	(水中) 速度和距離測量儀 ²	.....
6.2	(船舶向前和垂直龍骨方向對岸) 速度和距離測量儀 ²	.....
7	回聲測深儀 ²	.....
8.1	舵、推進器、推力、縱搖和操作模式顯示器 ²	.....
8.2	旋回率指示器 ²	.....
9	聲響接收系統 ²	.....

² 不適用者刪去。

³ 根據 V/19 條，允許使用滿足此要求的替代方式。如果使用了其他方式，應具體列明。

項目		實際配備
10	通向應急操舵位置的電話 ²	.....
11	日光信號燈 ²	.....
12	雷達反射器 ²	.....
13	國際信號規則	.....
14	IAMSAR 手冊第 III 卷	.....

茲證明本記錄全部正確無誤。

簽發於

(簽發地點)

.....

.....

(簽發日期)

(簽發記錄的正式授權官員的簽名)

(發證單位蓋章或印章) ”

核動力貨船安全證書格式

20 將現有證書格式用下文代替：

“核動力貨船安全證書

本證書應由設備記錄加以補充（CNUC 格式）

（官方印鑒）

（國家）

根據《經 1988 年議定書修訂的 1974 年國際海上人命安全公約》
的規定，

經_____政府授權，

（國家名稱）

由_____簽發。

（授權的人或組織）

船舶細節¹

船名

船舶編號或呼號

船籍港

載重噸

總噸位（米制噸）²

船舶長度（第 III/3.12 條）

船舶的核准運行的海區（第 IV/2 條）

國際海事組織編號

船舶類型³

¹ 船舶細節也可水平置於方框內。

² 只適用油船、化學品船和氣體船。

³ 不適用者刪去。

散貨船

油船

化學品船

氣體運輸船

以上類型以外的船舶

安放龍骨或處於相同建造階段的日期，或如果合適，開始進行重大改建或改裝的日期.....

茲證明：

- 1 該船已按公約第 VIII 章第 9 條的要求進行過檢驗。
- 2 該船作為核動力船舶，符合公約第 VIII 章的所有要求並符合為該船所認可的安全評估要求；並且
 - 2.1 第 I/10 條（為符合第 VIII/9 條所適用者）所定義的結構、機械和設備，包括核動力推進裝置以及防撞結構令人滿意，船舶符合公約第 II-1 章和第 II-2 章的有關要求(除消防安全系統和設備及消防控制圖以外的要求)；
 - 2.2 該船符合公約關於消防安全系統和設備及消防控制圖的要求；
 - 2.3 配備的救生設備和救生艇、救生筏和救助艇設備均符合公約的要求；
 - 2.4 該船按照公約的要求配備了救生設備使用的拋繩設備和無線電裝置；
 - 2.5 該船符合公約關於無線電裝置的要求；
 - 2.6 救生設備使用的無線電裝置的功能符合公約的要求；

2.7 該船符合公約關於船載導航設備、引水員登乘裝置和航海出版物的要求；

2.8 該船按照公約和現行的《國際避碰規則》的要求配備了航行燈、號型和發送聲響信號和遇險信號的裝置；

2.9 在所有其他方面，船舶符合所適用的有關要求。

本證書有效期至

本證書依據完成檢驗的日期

(年/月/日)

簽發於

(證書簽發地點)

.....

.....

(證書簽發日期)

(簽發證書的授權官員的簽字)

(簽發當局的鋼印或公章) ”

21 在核動力貨船安全證書格式後增加核動力貨船安全證書的下列設備記錄：

“核動力貨船安全證書的設備記錄（CNUC 格式）

本記錄應永久地附於《核動力貨船安全證書》之後

符合《經 1988 年議定書修訂的〈1974 年國際海上人命安全公約〉》
要求的設備記錄

1 船舶細節

船名

船舶編號或呼號

有資格操作無線電設備的最低人數

2 救生設備細目

1 配備救生設備的總人數		.....	
		左舷	右舷
2	救生艇總數	.....	.....
2.1	救生艇可容納的總人數	.....	.....
2.2	全封閉救生艇的數量（第 III/31 條和救生設備規則第 4.6 節）	.....	.....
2.3	半封閉式自動扶正救生艇的數量（第 III/31 條和救生設備規則第 4.8 節）	.....	.....
2.4	耐火救生艇的數量（第 III/31 條和救生設備規則第 4.9 節）	.....	.....
2.5	其他救生艇	.....	.....
2.5.1	數量	.....	.....
2.5.2	類型	.....	.....
2.6	自由降落式救生艇的數量	.....	.....
2.6.1	全封閉（第 III/31 條和救生設備規則第 4.7 節）	.....	.....
2.6.2	半封閉（第 III/31 條和救生設備規則第 4.8 節）	.....	.....
2.6.3	耐火（第 III/31 條和救生設備規則第 4.9 節）	.....	.....

3	上述救生艇總數中機動救生艇數量	.....
3.1	裝有探照燈的救生艇數量	.....
4	救助艇的數量	.....
4.1	上述救生艇總數中舢舨的數量	.....
5	救生筏	.....
5.1	要求有認可型降落裝置的救生筏	.....
5.1.1	救生筏數量	.....
5.1.2	救生筏可容納的總人數	.....
5.2	不要求有認可型降落裝置的救生筏	.....
5.2.1	救生筏數量	.....
5.2.2	救生筏可容納的總人數	.....
5.3	第 III/31.1.4 條所要求的救生筏數量	.....
6	救生圈數量	.....
7	救生衣數量	.....
8	浸水服	.....
8.1	總數	.....
8.2	符合救生衣要求的浸水服數量	.....
9	保溫服數量 ¹	.....
10	用於救生設備的無線電裝置	.....
10.1	雷達應答器數量	.....
10.2	雙向甚高頻無線電話數量	.....

3 無線電設備的細目

項目		實際配置數
1	主系統	
1.1	甚高頻無線電裝置	
1.1.1	數字選擇呼叫編碼器	.....
1.1.2	數字選擇呼叫值班接收機	.....
1.1.3	無線電話	.....
1.2	中頻無線電裝置	
1.2.1	數字選擇呼叫編碼器	.....
1.2.2	數字選擇呼叫值班接收機	.....
1.2.3	無線電話	.....
1.3	中頻/高頻無線電裝置	

¹ 不包括救生設備規則第 4.1.5.1.24、4.1.8.31 和 5.1.2.2.13 段的要求。

1.3.1	數字選擇呼叫編碼器	.....
1.3.2	數字選擇呼叫值班接收機	.....
1.3.3	無線電話	.....
1.3.4	直接打印無線電報機	.....
1.4	國際海事衛星船舶地球站	.....
2	輔助警報設備	
3	海上安全信號接收裝置	
3.1	航行警告電傳接收機	.....
3.2	增強群呼接收機	.....
3.3	高頻直接打印電報接收機	.....
4	衛星應急無線電示位標	
4.1	極軌道搜救衛星系統	.....
4.2	國際海事衛星系統	.....
5	甚高頻應急無線電示位標	.....
6	船舶雷達應答器	.....

4 保證無線電設施有效性所採用的方法（見第 IV/15.6 和 IV/15.7 條）

4.1 備用設備

4.2 岸基維護

4.3 海上維護能力

5 航行系統和設備細目

項目		實際配備
1.1	標準磁羅經 ²	.....
1.2	備用磁羅經 ²	.....
1.3	電羅經 ²	.....
1.4	電羅經航向複示器 ²	.....
1.5	電羅經方位複示器 ²	.....
1.6	航向或航程控制系統 ²	.....
1.7	啞羅經或羅經方位儀 ²	.....

² 根據第 V/19 條，允許使用滿足此要求的替代方式。如果使用了其他方式，應具體列明。

1.8	航向和方位修正儀	.....
1.9	航向發射儀（THD） ²	.....
2.1	海圖/電子海圖顯示和信息系統（ECDIS） ³	.....
2.2	ECDIS 的後備安排	.....
2.3	航海出版物	.....
2.4	電子航海出版物的後備安排	.....
3.1	全球衛星導航系統/岸上無線電導航系統接收機 ^{2,3}	.....
3.2	9GHz 雷達 ²	.....
3.3	第二套雷達（3GHz/9GHz ³ ） ²	.....
3.4	自動雷達標繪儀（ARPA） ²	.....
3.5	自動跟踪儀 ²	.....
3.6	第二套自動跟踪儀 ²	.....
3.7	電子標繪儀 ²	.....
4	自動識別系統（AIS）	.....
5.1	航行數據記錄儀（VDR） ³	.....
5.2	簡化航行數據記錄儀（VDR） ³	.....
6.1	（水中）速度和距離測量儀 ²	.....
6.2	（船舶向前和垂直龍骨方向對岸）速度和距離測量儀 ²	.....
6.3	回聲測深儀 ²	.....
7.1	舵、推進器、推力、縱搖和操作模式指示器 ²	.....
7.2	旋回率指示器 ²	.....
8	聲響接收系統 ²	.....
9	通向應急操舵位置的電話 ²	.....
10	日光信號燈 ²	.....
11	雷達反射器 ²	.....
12	國際信號規則	.....
13	IAMSAR 手冊第 III 卷	.....

茲證明本記錄全部正確無誤。

簽發於

（簽發地點）

.....

.....

（簽發日期）

（簽發記錄的正式授權官員的簽名）

（發證單位蓋章或印章）”

³ 不適用者刪去。