

CCS

IMO 最新公约规则及修正案简介

2001-2010生效



中国船级社

IMO 最新公约规则修正案简介 (2002)

2001 - 2010 生效

中国船级社

修订说明

《IMO 最新公约规则及修正案简介》（2001）出版后，极大地方便了船东、船厂、船舶设计、建造、检验等各有关方面，帮助他们及时了解 IMO 的有关修正案的信息，以便尽早做好各项实施准备工作。

为了继续为有关各方提供最新信息，保持本出版物的连续性、有效性和及时性，在 2001 版的基础上，我们又修订出版了《IMO 最新公约规则及修正案简介》（2002）版，在新一版《简介》中，新收录了 IMO 在 2002 年度各次重大会议上通过的有关公约修正案及新的强制性规则，其中包括第 75、76 届海安会（MSC 75、MSC 76）和海上保安外交大会通过的 SOLAS 公约修正案及新引入 SOLAS 公约的国际海上危险货物运输规则（IMDG Code）（第 31 套修正案）、新的“检查通道技术规定”和“国际船舶和港口设施保安规则”（ISPS 规则），还有第 47、48 届环保会（MEPC 47、MEPC 48）通过的油船状况评估计划（CAS）的修正案等。

新版《简介》仍按每项修正案生效的时间（或修正案实施的最后期限）顺序排列，并给出下述信息：

1. 修正案生效日期；
2. 通过该项修正案的决议号；
3. 内容简介。

在此提请读者注意，在应用公约修正案时，要按照规则的完整条文执行。

此外，在附录中还简要介绍了 IMO 正在讨论的或等待批准的重要规定。

编 者

二 00 三年三月

目 录

第一部分 2001 年 1 月 1 日生效.....	1
1. SOLAS 公约 1999 年 5 月修正案	1
2. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则 (INF 规则)	1
3. MARPOL 73/78 公约 1999 年修正案	2
4. 1965 年国际便利海上运输公约 (FAL) 1999 年 9 月修正案	2
第二部分 2002 年 1 月 1 日生效.....	3
1. SOLAS 2000 年 5 月修正案	3
2. MARPOL 73/78 公约 2000 年 4 月修正案	3
第三部分 2002 年 2 月 1 日生效.....	4
1. MARPOL 73/78 公约 1997 年修正案	4
第四部分 2002 年 7 月 1 日生效.....	5
1. SOLAS 公约 1998 年 5 月修正案	5
2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案	6
3. 《2000 年国际高速船安全规则》(2000 HSC 规则)	12
4. 《国际消防安全系统规则》(FSS 规则)	12
5. 《国际耐火试验程序应用规则》(FTP 规则)修正案	12
6. 《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC 规则)的修正案	12
7. 《国际散装运输液化气体船舶构造与设备规则》(IGC 规则)的修正案	13
8. 《国际安全管理规则》(ISM 规则)修正案	13
9. 《散货船和油船检验期间加强检验程序导则》(A.744(18)决议)的修正案	13
第五部分 2002 年 9 月 1 日生效.....	15
1. MARPOL 73/78 公约 2001 年修正案	15
2. 状况评估计划	16
第六部分 2002 年 10 月 1 日生效.....	18
1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案	18
第七部分 2003 年 1 月 1 日生效.....	19
1. SOLAS 公约 2001 年修正案	19
2. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则 (INF 规则) 修正案	19
3. 1994 年国际高速船安全规则 (1994 HSC 规则) 2001 年修正案	19
4. MARPOL 73/78 公约 1999 年修正案	19

5. 国际控制船舶有害防污底系统公约	20
6. 1978 年海员培训发证和值班标准国际公约 (STCW) 1998 年 12 月修正案	20
第八部分 2003 年 5 月 1 日生效	21
1. 1965 年国际便利海上运输公约 (FAL) 2002 年 1 月修正案	21
第九部分 2003 年 7 月 1 日生效	22
1. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案	22
第十部分 2003 年 9 月 27 日生效	23
1. MARPOL 公约附则 IV-防止船舶生活污水污染规则生效	23
第十一部分 2003 年 11 月 1 日生效	24
1. 1969 年国际油污损害民事责任公约 (CLC)、1971 年关于设立国际油污损害赔偿基金公约 (IOPC FUND) 2000 年 10 月修正案	24
第十二部分 2003 年 11 月 29 日生效	25
1. 1972 年国际海上避碰规则公约 (COLREG) 2001 年 11 月修正案	25
第十三部分 2004 年 1 月 1 日生效	26
1. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案	26
2. SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案	26
3. 国际海上危险货物运输规则 (IMDG Code) (第 31 套) 2002 年 5 月修正案	27
4. SOLAS 公约 1988 年议定书 2002 年 5 月修正案	28
5. 散货船和油船检验期间加强检验程序指南 (A.744 (18) 决议) 2002 年 5 月修正案	28
6. 《1994 年国际高速船安全规则》(1994HSC 规则) 2001 年修正案	28
第十四部分 2004 年 3 月 1 日生效	29
1. 状况评估计划(CAS)2002 年 10 月修正案	29
第十五部分 2004 年 7 月 1 日生效	30
1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案	30
2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案	31
3. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 – 加强海上保安的措施	31
4. 国际船舶和港口设施保安规则 (ISPS 规则)	33
5. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则 (INF Code)2002 年 12 月的修正案。	33
第十六部分 2004 年 10 月 1 日生效	34
1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案	34
第十七部分 2004 年 12 月 31 日生效	35
1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 – 加强海上保安的措施	35

第十八部分 2005 年 1 月 1 日生效.....	36
1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案	36
2. 检查通道技术规定	36
第十九部分 2005 年 2 月 1 日生效.....	37
1. SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案	37
第二十部分 2005 年 7 月 1 日生效.....	38
1. 《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC 规则)的修正案.....	38
第二十一部分 2005 年 10 月 1 日生效.....	39
1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案	39
2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案	39
第二十二部分 2007 年 7 月 1 日生效.....	40
1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案	40
第二十三部分 2008 年 1 月 1 日生效.....	41
1. 国际控制船舶有害防污底系统公约*	41
第二十四部分 2008 年 09 月 27 日生效.....	42
1. MARPOL 公约附则 IV-防止船舶生活污水污染规则.....	42
第二十五部分 2010 年 10 月 1 日生效.....	43
1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案	43
附录.....	44

第一部分 2001 年 1 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 1999 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.87(71)

第 VII 章 危险货物的运载

新增加了 D 部分 -- 船舶装运密封放射性核燃料、钚和高放射性废料的特殊要求。使《国际安全装运密封放射性核燃料、钚和高放射性废料规则（INF 规则）》成为强制性要求。

2. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则（INF 规则）

海安会决议 MSC.88(71)

INF 规则根据船上装运放射性核燃料的放射性程度将 INF 船分为三级：

- 1 级 — 发予证书装运货物其总计放射强度小于 4000TBq 的船舶。
- 2 级 — 发予证书装运总计放射性强度小于 2×10^6 TBq 的放射性或强放射性废料的船舶和发与证书装运钚，总计放射性强度小于 2×10^5 TBq 的船舶。
- 3 级 — 发予证书装运放射性核燃料或强放射性废料的船舶和发与证书装运最大总放射强度不受限制的钚的船舶。

规则包括对破舱稳性、消防安全措施、货物处所的、供电电源、放射保护设备、船上应急计划、管理和培训等方面的要求。

INF 规则适用于所有从事 INF 货物运输船舶，包括小于 500 总吨的船舶。规则不适用于军舰，军用补给船或其它仅用于非商业服务的政府船舶，但是希望主管机关能够使这些船舶符合该规则。

说明： 1. 1993 年 11 月 IMO 第 18 届大会大会决议 A.748（18）批准 INF 规则为建议性规则。

2. 1997 年 11 月 IMO 第 20 届大会决议 A.853（20）通过了对 A.748（18）的修正案。

参考文件：

- 1. CCS 出版物《IMO 第 71 届海上安全委员会与第 21 届大会通过的部分决议及通函》（中英文合订本）
- 2. CCS 出版物《IMO 第二十八届大会部分决议》（中英文合订本）

3. MARPOL 73/78 公约 1999 年修正案

环保会决议 MEPC.78(43)

附则 I

第 13 条 防止现有油船油污染的措施

附则 I 第 13 条防止现有油船油污染措施的修正案将本条规则原适用于 20,000 载重吨以上原油油船和 30,000 载重吨以上成品油油船的范围扩大到 20,000 载重吨以上装运燃油、重柴油或滑油的油船。即装运燃油、重柴油或滑油的油船要符合与原油油船同样严格的要求。

附则 II

第 16 条 船上有毒液体物质海上污染应急计划

不迟于 2003 年 1 月 1 日，要求 150 总吨及以上的运载散装有毒液体物质的船舶配有一份经认可的船上有毒液体物质海上污染应急计划。或者，可将附则 I 第 26 条要求船上油污染应急计划”与“船上有毒液体物质海上污染应急计划合并。这种情况下，合并的计划名称为船上海上污染应急计划。

4. 1965 年国际便利海上运输公约（FAL）1999 年 9 月修正案

便利运输委员会决议 FAL.6(27)

该修正案涉及了对非法药品贸易打击，船舶、乘客、船员及货物的非法抵达、停留及启程，以及电子数据交换（EDI）的使用以增加船舶的透明度。

第二部分 2002 年 1 月 1 日生效

1. SOLAS 2000 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.91(72)

第 III 章 救生设备与装置

第 28.1 条关于直升机降落区和登乘区的要求由适用于 130 m 以上的客船改为只适用于 130 m 以上的客滚船。

附 录

附录中的“货船构造安全证书”和“货船安全设备证书”中，船型栏下面增加“散货船”一项。

2. MARPOL 73/78 公约 2000 年 4 月修正案

环保会决议 MEPC.84(44)

附则 III（防止海运包装有害污染规则）的修正案从包装有害物质的准则中删除了沾染海洋食品作为判定标准。沾染是指某种产品，它可能被某种生物体所携带，并且进而能影响海洋食品的口味和气味使之变差。一种物质当被发现沾染海洋食品时，则定义为易沾染的。

修正案意味着那些仅仅基于沾染特性而被定义为海洋污染物的产品将不再划为海洋污染物。

第三部分 2002 年 2 月 1 日生效

1. MARPOL 73/78 公约 1997 年修正案

环保会决议 MEPC.75(40)

附则 I

第 25A 条 – 完整稳性

对于 2002 年 1 月 1 日以后交付使用的 5,000 载重吨以上的油船，其 GM 和 GZ 值，在任何设计的装载和压载状况下，包括设计液体调驳操作的中间状态，应满足完整稳性对其的要求。在各种状态下压载舱都假定为静止。无论在海上还是在码头，都应满足最小的 GM 标准。

5,000 载重吨以上的兼用船可以用简单的操作程序来满足要求。

第四部分 2002 年 7 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 1998 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.69(69)

第 II-1 章 构造-结构、分舱与稳性、机电设备

第 14.3 条 客船和货船水密舱壁等的构造和初次检验

增加了一句：如由于冲水试验可能造成机械、电气设备绝缘或舾装件的损坏而不可行时，可用对焊接缝的细致目视检查代替，必要时用着色渗透试验或超声测讯试验或等效试验加以支持。

第 IV 章 无线电通信

第 5-1 条 全球遇险与安全系统的标识

要求缔约国政府做出适当安排登记 GMDSS 标识，并使搜救协调中心一天 24 小时都能得到这些标识的信息。

第 15 条 维修要求

新增 15.9 条，要求卫星应急无线电示位标(EPIRBs)在不超过 12 个月的间隔期内对操作性的各个方面进行测试。

第 18 条 船位更新

要求船上安排的双向通信设备应能从内部或外部航行接收装置中自动地获得船舶遇险时的船位信息。

第 VI 章 货物装运

第 5.6 条 堆装和系固

除固体和液体散装货物以外的所有货物都要求按经主管机关认可的货物系固手册进行装载、堆装和系固。

第 VII 章 危险货物的装运

第 6.6 条 堆装和系固

要求除固体和液体散装货物以外的所有货物都要求按经主管机关认可的货物系固手册进行装载、堆装和系固。

2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.99(73)

第 II-1 章 构造 — 结构、分舱与稳性、机电设备

第 3-4 条 液货船应急拖带装置

修改后的第 3-4 条要求 20,000 载重吨以上的新造液货船的应急拖带装置能在船舶失去主动力时能迅速开动，并能容易地连接到拖船上。用于能迅速开动的拖带装置至少有一个应是预先设置的，船舶两端的应急拖带装置要有足够的强度，要考虑到船舶的尺度和吨位，以及恶劣气象条件下可能承受的力。

对于现有液货船，拖带装置的设计和构造应根据由海安会决议 MSC.35 (63) 通过的《液货船的拖带装置导则》进行认可。

第 3-5 条 新装含有石棉的材料

无论是新船，还是现有船，一律禁止新装含有石棉的材料，但下列情况除外，：

- (1) 旋转叶片式压缩机和旋转叶片式真空泵中使用的叶片；
- (2) 在有着火、毒性危险的高温或高压下用于液体循环的水密接头和衬垫；
- (3) 于 1000 以上温度环境中的柔性隔热组件。

第 43 条 货船应急电源

第 2.2.6 段后新增 2.2.7 段，要求 2002 年 7 月 1 日及以后建造的液货船，应急电源还要保证对所有货油泵舱内的应急照明供电 18 小时。

第 II-2 章 构造—防火、探火和灭火

全部重新改写的第 II-2 章将完全替代现行的 II-2 章。修改后的第 II-2 章将有关消防设备、消防布置的技术标准从公约中分离出来，成为一本独立的强制性规则，即《国际消防系统安全规则(FSS 规则)》。新的第 II-2 章与《FSS 规则》一起构成了 SOLAS 公约中全新形式的防火保护、探火、灭

火和逃生的消防安全模式。在保留了基本的规定要求的同时，还允许采用认可的替代消防安全设计和布置的方法。

修改后的第 II-2 章适用于新船。但如果当现有货船改装为客船时，则无论该货船的原建造日期为何时，都将按改建开始之日的新造客船对待。此外，还有一些新的要求也适用于现有船，将在下面特别给予强调。

新 船

新的第 II-2 章提出了消防安全目标和达到这些目标的功能要求。消防安全目标为：

- (1) 预防火灾和爆炸的发生；
- (2) 减少火灾造成的生命危险；
- (3) 减少火灾对船舶、货物和环境破坏的危险；
- (4) 将火灾和爆炸抑制、控制和扑灭在火灾起源处所；
- (5) 为乘客和船员提供充分和易到达的逃险通道。

新 II-2 章的规则中包含了功能要求，可归纳总结为：

- (1) 用隔热的结构限界面将船舶划分成若干主竖区和水平区；
- (2) 用隔热的结构限界面将居住处所与船舶其它处所隔离开；
- (3) 限制使用可燃材料；
- (4) 在各火源区内探查任何火源；
- (5) 将火灾限制在火灾发源处所和就地扑灭；
- (6) 脱险措施和到达灭火设备
- (7) 通道的保护；
- (8) 灭火设备的即刻可用性；
- (9) 使可燃货物蒸汽引燃的可能性降至最小。

当一艘船舶满足下面任何一条时，即认为是满足了 II-2 章规定的功能要求和达到了消防安全目标：

- (1) 船舶的整体设计和布置符合本章 B、C、D 和 E (或 G) 部分有关的规定条文的要求；
- (2) 船舶完全用替代设计和布置，并按照 F 部分要求进行审核和认可；
- (3) 船舶设计和布置中一部分是用替代方法并按照 F 部分进行了审核和认可；
- (4) 船舶设计和布置中一部分是用替代方法并按照 F 部分进行了审核和认可，其余部分则符合本章 B、C、D 和 E (或 G) 部分有关的规定条文要求。

B、C、D、E 和 G 部分的规定要求的形式与现行 II-2 章相同。F 部分为说明替代布置符合要求的新方法。

新的 II-2 章由 7 个部分组成，共有 20 条规则：

A 部分 通则

该部分包括第 1 条、第 2 条和第 3 条。为本章的适用范围。消防安全目标、功能要求和定义。

B 部分 火灾和爆炸的预防

第 4 条至第 6 条，为有关引燃概率、火势发展和产生烟和毒性的条款。

C 部分 火灾和爆炸的遏制

第 7 条至第 11 条，涉及一旦发生火情时，如何探测和灭火，包括了对探测、报警、烟雾扩散的控制、限制火势、灭火和结构完整性的要求。

D 部分 脱险

第 12 条和第 13 条，包括对通知船员和乘客，以及脱险通道的要求。

E 部分 操作要求

第 14 条至第 16 条，包括了操作设备状态和维护、须知、船上培训、演习和操作要求。

F 部分 替代设计和布置

F 部分只有第 17 条。给出了不按前面 B、C、D、E 和 G 部分规定要求设计和布置的消防安全的替代设计和布置的方法。该条规则规定了对替代布置的分析、评价和批准的要求。（注：参阅 MSC/Circ. 1002《消防安全替代设计和布置导则》）

G 部分 特殊要求

第 18 条至第 20 条，包括对直升机设施、装运危险货物及车辆，特殊分类处所和滚装处所保护的附加要求。

现有船

修改后的第 II-2 章要求现有船应符合现行第 II-2 章的规定，包括适用的有关修正案的要求。此外，还引入了一些新的附加要求，要点如下：

第 1 条 适用范围

1.3.1 所有船舶，进行修改、改装、改建及与此有关的舾装时，应至少继续符合在此之前适用于这些船舶的要求。作为一条原则，对现有船舶进行修理、改装、改建及与此有关的舾装之前就满足的新船要求，在修理、改装和改建后应至少继续满足这些要求。

1.3.2 船舶尺度或客船居住处所发生重大变更的修理、改装、改建，或者通过修理、改装、改建来增加船舶营运寿命时，应在主管机关认为合理可行的范围内满足对新船的有关要求。

1.6.5 现有兼装船不应装运除油以外的货物，除非所有的货物处所都不装油并且已经除气，或者其布置经过主管批准。

（注：参见经 MSC/Circ.387 号通函修正的 MSC/Circ.355 通函《惰性气体系统导则》）

1.6.7 所有现有液货船在 2002 年 7 月 1 日后第一次计划进坞时（但最迟不得超过 2005 年 7 月 1 日）都要安装 4.5.10.1.1 要求的泵舱舱壁轴套、轴承和泵外壳上的温度传感器；4.5.10.1.4 要求的泵舱内舱底水位监测数量和碳氢气体浓度连续监控系统。采样点或探测头应位于适当位置，以便能探测到可能发生的泄漏危险。一旦碳氢气体浓度达到预先设定值（不高于可燃气体爆炸下限的 10 %）时，泵舱和货物控制室内的声光报警信号能自动发出信号，警告船上人员。如果现有的监控系统预先设定值不高于可燃气体爆炸下限的 30%，则可考虑被接受。

第 10 条 灭火

对于现有船上新的设施，应符合下列要求：

4.1.3 禁止使用以卤代烃 1211、1301 和 2402 以及全氟化碳的灭火系统。

2,000 总吨及以上的现有客船要在不迟于 2005 年 10 月 1 日之前符合下述 10.5.6 的要求：

10.5.6 容积超过 500m³ 的 A 类机器处所，除安装 10.5.1.1 要求的固定或灭火系统外，还应有一认可的水灭火系统或等效的局部适用的灭火系统保护该处所。（注：参见海安会通函 MSC/Circ.913 《用于 A 类机器处所的固定式水基局部灭火系统认可导则》）。在无人周期值班的机器处所，灭火系统应既能自动释放又能手动释放。对于连续有人值班的机器处所，灭火系统只要求手动释放。

10.6.4 深油炸锅设备要装有自动或手动灭火系统。灭火系统要通过按主管机关接受的国际标准 (ISO 15371-2000) 进行的试验；配备一个主用恒温器和一个备用恒温器，恒温器应有能在出现故障时发出警报的装置；配灭火系统启动后自动关闭电源的装置；显示装有深油炸锅厨房内灭火系统投入工作的报警装置和有清晰标明开/关状态的灭火系统的手动操作控制器。

第 13 条 脱险通道

现有船应到 2002 年 7 月 1 日后的第一次检验时满足 13.3.4.2 至 13.3.4.5 以及 13.4.3 的要求。

13.3.4.2 所有船舶在居住处所内都要至少有两套紧急逃生呼吸装置。

13.3.4.3 客船上，每一主竖区内至少要有两套紧急逃生呼吸装置。

13.3.4.4 36 人以上的客船，除上述 3.4.3 的要求外，每一主竖区内还应再配两套紧急逃生呼吸装置。

13.3.4.5 但 13.3.4.4 和 13.3.4.5 不适用于构成单独的主竖区的梯道环围和船艏和船艉不含有第 9.2.2.3 条所定义的第（6）、（7）、（8）或（12）类的主竖区。

13.4.3 紧急逃生呼吸装置

13.4.3.1 所有船舶上，机舱处所内的紧急逃生呼吸装置应放在容易看见的地方，并且在一旦发生火灾时能快速容易到达存放位置取用。存放位置要考虑机舱内的布置和在机舱内工作人员的数量。（参见 MSC/Circ.849 紧急逃生呼吸装置性能、位置、使用和保养导则）

13.4.3.2 消防控制图上要标出这些呼吸装置的数目和位置。

13.4.3.3 紧急逃生呼吸装置要符合《消防安全系统规则》的要求。

E 部分 操作要求

除了第 16.3.2.2 和 16.3.2.3 外，现有船舶要在不迟于 2002 年 7 月 1 日之后第一次检验时满足 E 部分的所有要求（第 14 条至第 16 条）。

第 14 条 操作和维护

本条规则要求的所有布置都要保持随时可用的状态，并且要进行适当的试验和检查。要按 MSC/Circ.850 中的导则进行维护、试验和检查。另外，船上要保存一份保养计划，当主管机关要求时要能出示供检查。

（注：参见 MSC/Circ.850《消防系统和设备的维护和检查导则》）

第 15 条 须知、船上训练和演习

本条规则的目的是通过对船上人员培训和演习在紧急情况下如何按正确程序行动给予指导，来减轻一旦发生火灾可能产生的后果。

第 V 章 航行安全

SOLAS 第 V 章经过全部重新修改。修改后的新 V 章适用于所有新造船（一切航线上的所有船舶）。此外，有些要求也适用于现有船舶。

新 船

与原第 V 章相比，关键的改变包括：

- 采用电子海图的要求；
- 300 总吨（原第 V 章要求 500 总吨以上）及以上船舶要求配备测深仪、航程和速度测量装置；
- 适当保管航行活动记录；
- 驾驶台设计要求；
- 航行设备的认可要求；
- 所有新造客船（不论船舶尺度）、300 总吨以上国际航行货船和 500 总吨以上非国际航行货船，要求配备自动识别系统（AIS）；
- 所有新造客船和 3000 总吨以上（除客船外）的所有新造船，要求配备航行数据记录仪（VDR）。

现有船舶

关键变化如下：

- 使用电子海图的要求
- 配备 GNSS 或陆地无线电导航系统接收机后，则不再要求无线电测向仪（DF）；
- 适当保存航行活动记录
- 驾驶台设计要求

●航行设备认可要求

●按下述时间表配备自动识别仪（AIS）：

对于国际航行船舶：

1. 客船不迟于 2003 年 7 月 1 日；
2. 液货船不迟于 2003 年 7 月 1 日之后的第一次安全设备检查时；
3. 除客船和液货船以外的 50,000 总吨以上的船舶，不迟于 2004 年 7 月 1 日；
4. 除客船和液货船以外的 10,000 总吨以上但小于 50,000 总吨的船舶，不迟于 2005 年 7 月 1 日；
5. 除客船和液货船以外的 3,000 总吨以上但小于 10,000 总吨的船舶，不迟于 2006 年 7 月 1 日；
6. 除客船和液货船以外的 300 总吨以上但小于 3,000 总吨的船舶，不迟于 2007 年 7 月 1 日。

由上可知，最迟到 2007 年 7 月 1 日，所有从事国际航行的船舶全部都要配备 AIS。

对于非国际航行船舶：

不迟于 2008 年 7 月 1 日。

若船舶在上述实施日期之后两年内将永久退出营运，则船旗国主管机关可以免除该船舶关于配备 AIS 的要求。

从事国际航行的现有船舶要求按下列时间表安装航行数据记录仪（VDR）：

客滚船不迟于 2002 年 7 月 1 日之后的第一次检验时；

除客滚船以外的客船不迟于 2004 年 7 月 1 日。

第 IX 章 船舶安全作业管理

本章已于 1998 年 7 月 1 日生效。某些类型的船舶（如客船、散货船、油船和液化船等）从 1998 年 7 月 1 日起即要求满足 ISM 规则要求，对于其它货船和海上移动钻井平台要求到 2002 年 7 月 1 日要符合本章要求。此次修改第 IX 章，使 ISM 规则成为了法定的要求。

第 X 章 高速船的安全措施

第 73 届海安会通过了新的《2000 年高速船安全规则》。该规则是新的完整版本，前一版规则相应地称为《1994 年高速船安全规则》。第 X 章经过了修改，反映了规则现有的两个版本。

注：2002 年 12 月召开的 SOLAS 公约海上保安外交大会通过的修正案对此进行了修正，现有船配备 AIS 的时间表又做了新的调正，具体要求参见本书第十五部分第 3 条

现有货船是否要求安装 VDR 有待 IMO 正在进行的可行性研究的结果，预计 2004 年 1 月 1 日前将有结论。

《2000 年高速船安全规则》适用于 2002 年 7 月 1 日以后建造的高速船。此外，对现有船，要求在进行修理、改装或重大改建时，如主管机关认为可行，也应符合《2000 年高速船安全规则》的要求。

3. 《2000 年国际高速船安全规则》（2000 HSC 规则）

海安会决议 MSC.97(73)

如前所述，73 届海安会通过了新的《2000 年高速船安全规则》。该规则是新的完整版本，前一版规则相应地称为《1994 年高速船安全规则》。

2000 版规则主要在以下方面作了修改：第 2 章“浮力，稳性和分舱”、第 4 章“起居处所和逃生措施”以及第 7 章“防火安全”。此外，其它章节也作了一些修改。

新建和现有的高速船同样还应根据 SOLAS 公约所要求公约船安装 AIS 和 VDR 的时间表来配备 AIS 和 VDR。

4. 《国际消防安全系统规则》（FSS 规则）

海安会决议 MSC.98(73)

如上所述，73 届海安会通过了 FSS 规则，该规则包括了灭火系统和设备的技术标准。该规则被引入 SOLAS 第 II-2 章，而成为强制性要求。

5. 《国际耐火试验程序应用规则》(FTP 规则)修正案

海安会决议 MSC.101(73)

第 73 届海安会通过了 FTP 规则的修正案，新增了附录 1 的第 10 部分和第 11 部分。主要是增加了根据 2000 HSC 规则建造的高速船所用阻燃材料试验和防火分隔试验要求。

6. 《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC 规则)的修正案

海安会决议 MSC.102 (73)

《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》（BCH 规则）的修正案

海安会决议 MSC.106(73)

IBC 规则和 BCH 规则经过修正后，对 2002 年 7 月 1 日及以后安装到新船和现有船上的新的液货软管的原型试验作了要求。在安装前，每段软管都应进行液压试验。此外，还引进了对新船和现有船上次要货舱透气系统的要求。对现有船，应于 2002 年 7 月 1 日以后，在计划的第一次坞检前满足这些要求，但无论如何不得迟于 2005 年 7 月 1 日。但主管机关可以对 500 总吨以下的船舶的要求进行适当放宽。

对装载的硫化碳的要求也进行了修改。

7. 《国际散装运输液化气体船舶构造与设备规则》（IGC 规则）的修正案

海安会决议 MSC.103(73)

《散装运输液化气体船舶构造与设备规则》（GC 规则）的修正案

海安会决议 MSC.107(73)

IGC 规则和 GC 规则进行修改后对 2002 年 7 月 1 日及以后安装到新船和现有船上的新的液货软管的原型试验作了要求。在安装前，每段软管都应进行液压试验。此外，IGC 规则经修改后还对货舱舱底短管和 A 类独立式液舱船舶的防撞间空间的短管作了规定。对自闭阀的要求也作了修改。同时还引入了新的要求，即惰性气体系统除了与货舱和防撞间空间的连接外，应与装货区域的装卸货系统分开。

8. 《国际安全管理规则》（ISM 规则）修正案

海安会决议 MSC.104 (73)

修正案将原规则分成了 A 和 B 两部分。在 B 部分中新增加了 14、15 和 16 章，分别为临时证书、证书格式及验证的规定。第 13 章 - 发证、定期认证和控制也做了修改。

9. 《散货船和油船检验期间加强检验程序导则》（A.744(18)决议）的修正案

海安会决议 MSC.105 (73)

新的修正案要求自 2002 年 7 月 1 日起对 15 年及以上的散货船和油船的船壳板和船底板的检验必须在船舶进坞的条件下进行。对于 15 年船龄以下的船舶，在期间检验时，如果船底板的检验不作为加强检验的一部分，船底板的替代检验可以在船舶漂浮状态下进行。船舶只有在条件令人满

意、设备配备适当、并在具有相应资质人员操作的情况下，才能采用漂浮状态进行检验。为了符合这些要求，在此强烈建议船东和船舶经营者，在事前安排检验时，认真考虑船舶的进坞要求。

修正案还要求船长 130 米及以上的油船，当船龄达到 10 年以后，在进行构造安全换证检验的时候，如测厚结果表明构件减薄超过原尺寸的 10% 时，则要求进行总纵强度评估，评估时要用构件的测量厚度，或根据具体情况采用换新或加强板的实际厚度。B 部分新增加的附录 12 中给出了评估衡准。

与此同时，IMO 注意到了 IACS 的统一要求 UR S7 和 UR S11，因此决定实际剖面模数不应小于 IACS 统一要求中规定的新船的剖面模型的 90%。

第五部分 2002 年 9 月 1 日生效

1. MARPOL 73/78 公约 2001 年修正案

环保会决议 MEPC.95(46)

附则 I

第 13G 条 防止现有油船油污的措施

随着一些大型油船事故的发生,包括 ERIKA 的沉没,致使 13G 条被完全修改,按新的修正案要求,5000 载重吨以上的单壳油轮的淘汰日期比原先规定的日期进一步提前了。

修正案适用于在 13F (1) 条规定的日期前签定建造合同、安放龙骨或交船的,且载重吨为 5,000 吨及以上的油船。然而这些条款不适用于符合 13F 条要求的船舶。此外,也不适用货舱边界到船壳或船地板的距离不必完全满足最小距离要求,并且符合 13F (3) (a) 和 (b) 或 13F (4) 或 13F (5) 条要求的船舶。但这种情况下,边舱保护距离应不小于 IBC 规则中的规定,双层底保护距离应符合 13E (4) (h) 的规定。

在 13G 条中,将油船分为 3 类:

- 1 类油船: 是指 20,000 载重吨及以上装载原油、燃油、重柴油或润滑油作为货物, 和 30,000 载重吨及以上装载上述油类的外的油类作为货物, 而且不符合附则 I 第 1 (26) 条所定义的新油船要求的油船。
- 2 类油船: 是指 20,000 载重吨及以上装载原油、燃油、重柴油或润滑油作为货物, 和 30,000 载重吨及以上装载上述油类以外的油类作为货物, 并且符合附则 I 第 1 (26) 条所定义的新油船要求的以上两类船舶。
- 3 类油船: 是指载重吨等于或大于 5,000 吨, 但小于第 1 类和第 2 类所规定的吨位的油船。

13G 条所适用的油船应不得迟于下表规定的年份的交船周年日前满足 13F 条的要求。实际上, 这也就意味着到规定日期, 不满足要求的船舶将被淘汰。

油船类别	交船年份	符合 13F 或淘汰的年份
1 类	1973 年及以前 1974、1975 1976、1977 1978、1979、1980 1981 年及以后	2003 2004 2005* 2006* 2007*
2 类	1973 年及以前	2003

	1974、1975 1976、1977 1978、1979 1980、1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 年及以后	2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010* 2011* 2012* 2013* 2014* 2015*
3 类	1973 年及以前 1974、1975 1976、1977 1978、1979 1980、1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 年及以后	2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015

* 需满足以下所述的 CAS 要求

根据 13G(5)条规定，船旗国可以允许某些有双层底或双壳的 2 类或 3 类油船在符合某些特定条件的情况下在上表规定的日期后继续从事营运。但是，同时又规定港口国有权可以拒绝这样的油船进入其港口或码头。

1 类油船只允许航行至自其交船日起的第 25 周年日，除非它要么满足 13E（4）条规定的保护处所要求，要么配备静压平衡装载。

1 类船舶在 2005 年的交船周年日以后以及 2 类船舶在 2010 年的交船周年日以后，只有经过状况评估计划（CAS）评估且合格后，方能继续从事营运。

2. 状况评估计划

环保会决议 MEPC.94(46)

状况评估计划（以下简称 CAS）是对加强检验计划导则（A.744（18））的补充。CAS 是为了验证单壳油轮的结构状况在检验的时候是可接受的，并在经过满意的后续周期性检验以及经过船东的适当保养的前提下，将在随后的营运期间继续保持可接受的状态。CAS 的要求包括加强对结构状况报告的确认以及对船舶本身的确认和检验程序是否适当地并完整地完成任务的确认，还要增加这

些认证工作的透明度。该计划要求 CAS 的符合性评估应结合 A.744(18)要求的中间检验或换证检验一起完成。CAS 的规定在结构标准方面没有超出 IMO 现行公约、规则和建议的要求。

随着今后对 A.744 (18) 的修正, CAS 也将根据需要适时更新。

CAS 检验可以由主管机关进行, 也可以由船级社代表主管机关进行。检验包括货舱、泵房, 隔离空舱、管隧、货舱 区域空置处所和所有压载舱的结构。第一次 CAS 检验, 对于 1 类油船应于 2005 年的交船周年日前, 对 2 类油船应于 2010 年的交船周年日前, 结合计划的到期的中间检验或换证检验一起完成。这就意味着有些船舶将于 2002 年 9 月 1 日前就需要进行 CAS 检验, 具体时间取决于它们中间检验和换证检验的到期日期。

CAS 的一个特点是关于检验计划的要求, 即要求船公司至少在 CAS 检验开始前 5 个月完成一份检验计划调查表。此外, 公司还应在检验开始前至少两个月提交一份完整的检验计划。完成 CAS 检验后, 要向船旗国主管机关提交一份检验报告供备查和批准。

批准完检验报告后, 船旗国主管机关要颁发一份符合声明。该声明的有效期至下次中间检验或换证检验, 或船舶的淘汰日期, 取二者中较早者。

参考文件:

1. CCS 规范与技术管理部(01)通函第 010 号总第 039 号

第六部分 2002 年 10 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案

海安会决议 MSC.26(60)

第 II-1 章 构造 — 分舱与稳性、机电设备

第 8 条、8-1 条和 8-2 条

对于 1997 年 7 月 1 日前建造的，且具有抗沉特性 A/A_{max} 大于 90%但小于 95%的客滚船，应符合适用的规定。

第七部分 2003 年 1 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2001 年修正案

海安会决议 MSC.117(74)

第 VII 章 危险货物的运载

修改第 VII/14.2 条对 INF 货物的定义，以便与 IMDG 修正案 30 协调一致。

2. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则（INF 规则）修正案

海安会决议 MSC.118(74)

同前所述，对 INF 货物定义做了修改，以便与 IMDG 规则修正案 30 协调一致。

3. 1994 年国际高速船安全规则（1994 HSC 规则）2001 年修正案

海安会决议 MSC.119(74)

为与 2000HSC 规则中对航行设备的要求保持一致，在 1994 年 HSC 规则中也增加了有关航行设备，包括航行记录仪(VDR)的配备要求。

对于高速客滚船，要求在不迟于 2003 年 1 月 1 日后的第 1 次检验时安装 VDR，除高速客滚船之外的高速客船，要求在不迟于 2004 年 1 月 1 日之后的第 1 次检验时安装 VDR。

4. MARPOL 73/78 公约 1999 年修正案

环保会决议 MEPC.78(43)

附则 II

第 16 条 船上有毒液体物质海上污染应急计划

2003 年 1 月 1 日起，要求 150 总吨及以上的运载散装有毒液体物质的船舶配有一份经认可的“船上有毒液体物质海上污染应急计划”。

5. 国际控制船舶有害防污底系统公约

2001 年 10 月 IMO 召开的国际控制有害防污底系统外交大会通过了新的《国际控制船舶有害防污底系统公约》。这一新的公约将禁止船舶使用有害的防污底系统。该公约将在其合计吨位不少于世界商船总数 25% 的 25 个国家正式批准接受 12 个月后生效。

应予禁止或控制的防污底系统列在公约的附则 1 中。根据现有公约附则 1 的要求，2003 年 1 月 1 日开始，所有船舶（不包括固定平台、浮式平台、FSUs、FPSOs）不得再施涂或重新施涂含有 TBT 的防污漆；到 2008 年 1 月 1 日，现有船舶已经涂有含有 TBT 漆的，或者要将有害防污漆一次清除，或者在原含 TBT 的防污漆上涂封闭漆形成封闭层，然后再涂无 TBT 的防污漆。

公约要求 400 总吨及以上的国际航行船舶（不包括固定或浮式平台、FSUs、FPSOs）在投入营运之前或第一次签发《国际防污底系统证书》之前要进行初次检验；以及在改变或替换船舶防污底系统时进行检验。

对于船长大于 24m 但小于 400 总吨的船舶，将要求携带一份由船东或船东的代理签署的《防污底系统声明》，声明要附有适当的证明凭据，例如油漆收据或合同单。

6. 1978 年海员培训发证和值班标准国际公约（STCW）1998 年 12 月修正案 *海安会决议 MSC.78 (70)*

STCW 公约修正案旨在改进在装载固体散装货物船舶上工作的船员所需能力的最低标准。修正案涉及到了“操作和管理级别的货物处理和堆装”下的第 A-II/1 和 A-II/2 节。

第八部分 2003 年 5 月 1 日生效

1. 1965 年国际便利海上运输公约 (FAL) 2002 年 1 月修正案

FAL. 7(29)决议

修正了 1965 年 FAL 公约，对货物堆装提出了新的标准和建议，此外还修正了危险货物清单 (FAL Form 7)，为公众当局 (public authorities) 提供了有关船上危险货物信息的基本资料。

第九部分 2003 年 7 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.99(73)

第 V 章 航行安全 *

第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求

2002 年 7 月 1 日以前建造的从事国际航行的客船应不迟于 2003 年 7 月 1 日配备自动识别系统 (AIS)。2002 年 7 月 1 日以前建造的国际航行的油船应不迟于 2003 年 7 月 1 日以后的第 1 次安全设备检验时配备自动识别系统 (AIS)。

注：2002 年 12 月召开的 SOLAS 公约海上保安外交大会通过的修正案对此进行了修正，现有船配备 AIS 的时间表又做了新的调正，具体要求参见本书第十五部分第三条

第十部分 2003 年 9 月 27 日生效

1. MARPOL 公约附则 IV-防止船舶生活污水污染规则生效

环保会决议 MEPC.88(44)

MARPOL 公约附则 IV 规定了在船上或允许排放污水的海域处理或保存生活污水的要求。它要求各缔约国提供足够的生活污水接收装置，还附有一个船旗国政府根据其权限对船舶签发的国际防止生活污水污染证书范本。

本附则适用于国际航行船舶。所有 400 总吨及以上的新船以及 400 总吨以下且核定载客超过 15 人的新船必须立即符合此规则。对于 400 总吨及以上的现有船，以及 400 总吨以下但核定载客超过 15 人的现有船，则要求在公约附则生效之日 5 年内符合要求。

第十一部分 2003 年 11 月 1 日生效

1. 1969 年国际油污损害民事责任公约 (CLC)、1971 年关于设立国际油污损害赔偿基金公约 (IOPC FUND) 2000 年 10 月修正案

2000 年 10 月, IMO 法律委员会通过了该修正案, 把由于油船造成油污染而需向受害人支付的赔偿金提高了 50%。

CLC 公约 1992 年议定书、IOPC FUND 公约 1992 年议定书的修正案将于 2003 年 11 月 1 日生效。

CLC 公约对船东由于污染事故造成的损害规定的严格的责任。修正案把对 140,000 总吨以上船舶的支付限额从 1992 议定书规定的 59,700,000 特别提款权 (SDR) 提高到 89,770,000SDR, IOPC FUND 修正案把单次事故从基金中提取的最大应付赔偿金额度由 135,000,000SDR, 提高到 203,000,000SDR, 包括 CLC 修正案里设定的限额。但是, 如果三个基金国家每年接受的油超过 600,000,000 吨, 最大总额由 200,000,000SDR 提高到 300,740,000SDR。

第十二部分 2003 年 11 月 29 日生效

1. 1972 年国际海上避碰规则公约 (COLREG) 2001 年 11 月修正案 大会决议 A.910(22)

修正案主要包括了有关对地效翼船 (WIG) 的规定, 其要点如下:

定义 (规则 3) - 对地效翼船进行了定义;

避碰措施 (规则 8(a)) - 清楚地规定了所有避碰措施都应根据 COLREG 的有关规则, 并且把规则 8 与其它驾驶和航行规则联系起来;

船舶之间的责任 (规则 18) - 要求地效翼船在启动、着陆和近地飞行时应避开其它船舶, 并避免阻碍其它船舶的航行, 还要求地效翼船在水面上操作时应符合所有针对动力驱动船的规则;

航行中的动力驱动船 (规则 23) - 要求地效翼船的灯除了应符合规则中第 23(a)段的规定, 在她启动、着陆和近地飞行时还应展示一个高强度全角度的红色闪光灯;

水上飞机 (规则 31) - 包括一个针对地效翼船规定;

声响信号和能见度受限制情况下的声响信号的要求 (规则 33 和 35) - 适用于小船;

号灯号型的位置及技术明细 (附则 I) - 修正案与高速船有关; 并且

声响信号器具的技术明细 (附则 III) - 修正案涉及了适用于小船的号笛和号钟或号锣。

第十三部分 2004 年 1 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.99(73)

第 V 章 航行安全

第 20 条 航行数据记录仪(VDR)

2002 年 7 月 1 日以前建造的客船（客滚船除外），应于 2004 年 1 月 1 日前配备航行数据记录仪（VDR）。

2. SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.123(75)

第 IV 章 无线电通信设备

涉及了 GMDSS1999 年 2 月 1 日全面执行后的变化，修改了现行版本中有关执行日期的规定。

修正案还表明为了救难和安全的目的，在 VHF16 频道上的守听和值班应持续到 2005 年 2 月 1 日。

第 V 章 航行安全

修正案要求船上应配备国际海空联合搜救手册第三册的最新版本。

第 VI 章 货物运输

修正案对该章的文本作了文字性修改。

第 VII 章 危险货物的装运

修正案将原“ A 部分 ”拆分为“ A 部分 ”和“ A-1 部分 ”，新的 A 部分适用于包装固体危险货物的装运，要求符合《国际海上危险货物运输规则》（IMDG Code）的要求，保持与 IMDG 规则的一致性；新的 A-1 部分适用于散装固体危险货物的装运。

附 录

MSC75 还对客船安全证书的设备记录（格式 P）和货船无线电安全证书的设备记录（格式 R）进行了修改。

3. 国际海上危险货物运输规则（IMDG Code）（第 31 套）2002 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.122(75)

SOLAS 第 VII 章（危险货物的载运）的修正案使得 IMDG 规则成为强制性的，海安会也以法定的形式通过了 IMDG 规则。

但是，规则以下部分的规定仍然是建议性的：

第 1.3 章（培训）；

第 2.1 章（爆炸，介绍性备注 1 至 4）；

第 2.3 章 2.3.3 节（仅指闪点的确定）；

第 3.2 章（仅指危险货物清单第 15 和 17 列）；

第 3.5 章（仅指第 7 类放射性的运输计划）；

第 5.4 章 5.4.5 节（多危险货物表），表涉及到的范围内）；

第 7.3 章（仅指危险货物发生事故或防火情况时的特殊要求）。

事实上，这意味着从法律的角度来讲，所有 IMDG 规则已变为强制性的，但是，这些条款在编辑上仍然表明了它们建议性的状态（如用“应该”（“should”）而不是“必须”（“shall”））。

法定的 IMDG 规则合并了某些有关特殊产品的改动，还有联合国有关危险货物运输、典型规章的修正案，这些修正案是联合国危险货物运输专家委员会 2000 年 12 月 4-13 日在日内瓦的第 21 届会议上通过的。

4. SOLAS 公约 1988 年议定书 2002 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.124(75)

对客船安全证书的设备记录（格式 P），货船无线电安全证书的设备记录（格式 R）和货船安全证书的设备记录（格式 C）进行了修改。

5. 散货船和油船检验期间加强检验程序指南（A.744（18）决议）2002 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.125(75)

修正案的 A 部分涉及散货船的检验，旨在改善检验程序，特别着眼于散货船的修理和第一货舱的状况。修正案还增加了两个新附则：

附则 11 — 第 1、2 货舱间垂向水密槽型横舱壁的测厚指南，和

附则 12 — SOLAS 公约 XII/9.1 条要求的船舶最前部货舱年度检验的附加要求。

修正案的 B 部分涉及油船的检验，包括有关油船修理和中间加强检验部分的修改，

6. 《1994 年国际高速船安全规则》（1994HSC 规则）2001 年修正案

海安会决议 MSC.119(74)

除高速客滚船以外的高速客船在不迟于 2004 年 1 月 1 日之后的第 1 次检验时安装 VDR。

第十四部分 2004 年 3 月 1 日生效

1. 状况评估计划(CAS)2002 年 10 月修正案

环保会决议 MEPC.99(48)

修正案增加了两个附件：

- 附件 3 CAS 检验计划范本；
- 附件 4 安全实施 CAS 检验法定要求

并增加：

--6.2.3 检验计划应利用附录 3 中所列的 CAS 检验计划范本来制订。

--6.4 CAS 检验的实施

6.4.1 CAS 检验过程中，CAS 检验的状况、构件的状况和接近的方法、CAS 检验的设备

以及通讯布置等必须满足附件 4 中规定的安全实施 CAS 检验的法定要求。

另外对表 7.2.2（近观检验的范围）所提到的 30%的构件，进行了补充说明，规定在最终检验时的数量，是对所有构件数乘以 30%后再四舍五入为最接近的整数。

第十五部分 2004 年 7 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.134(76)

第 II-1 章 构造 – 结构，分舱和稳性，机电设备

第 31 条 轮机控制

新增加了一段，要求自动系统应被设计成具有如下功能，即：当推进系统即将降速或停机时，应能向驾驶室值班船员发出预报警，以使他能了解紧急情况下的航行条件。

第 II-2 章 防火、探火和灭火

第 3 条和第 19 条的修正案反映了 2002 年 5 月通过的 SOLAS 第 VII 章危险货物运输的修正案将 IMDG 变为强制性规定的修改，为了与新的 IMDG 规则协调一致，修正案明确 5.2 类别的危险品不允许在甲板以下或封闭的滚装处所内堆装。

第 III 章 救生设备与装置

第 26 条 客滚船的附加要求

要求客滚船上每四个救生筏中配有一个雷达应答器。该条对新船和现有船都适用。

第 XII 章 散货船安全附加措施

第 12 条 货舱、压载舱和干舱处水位探测装置

对于新船，要求从 2004 年 7 月 1 日起，对现有散货船，要求在 2004 年 7 月 1 日之后的第 1 次年度检验、期间检验或换新检验时所有货舱内都必须安装水位探测装置。该水位探测装置应符合 IMO 正在制定的性能标准。

第 13 条 泵系的有效性

本条适用于无论何时建造的散货船，对于新造散货船，用于排放和泵吸位于防撞舱壁前方的压

载舱的压载水和任何部位延伸至首货舱前面的干舱中的舱底水的设备，应能从一个可进入的封闭处所内将其运行，该密闭处所应能从驾驶室或主机控制站进入而无需穿过防撞舱壁，作为第 II-1/11.4 条规定的阀的控制的替代措施，可接受通过遥控启动阀门操作的装置，只要此类阀门控制器的位置符合本条的规定。

对于 2004 年 7 月 1 日前建造的散货船，应在不迟于 2004 年 7 月 1 日后船舶进行第一次中间检验或换新检验时，但无论如何不得迟于 2007 年 7 月 1 日符合本条要求。

2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.99(73)

第 V 章 航行安全 *

第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求

2002 年 7 月 1 日以前建造的，50,000 总吨及以上的国际航行的船（除客船和油船），应配备自动识别系统（AIS）。

3. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 – 加强海上保安的措施

SOLAS 公约海上保安外交大会 1 号决议

海上保安外交大会通过了旨在加强船上和船港界面活动的海上保安 1974 SOLAS 的修正案。修正案中制定了有关海上保安的新的章节，并引入了新的“国际船舶和港口设施保安规则”（ISPS 规则）。

第 V 章 航行安全

第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求

修正了安装自动识别系统（AIS）的新的时间表。300 总吨及以上，50,000 总吨以下的船舶，客船和油船除外，应不晚于 2004 年 7 月 1 日后的第一个设备安全检验，但不晚于 2004 年 12 月 31

注：2002 年 12 月召开的 SOLAS 公约海上保安外交大会 1 号决议通过的修正案对此进行了修正，现有船配备 AIS 的时间表又做了新的调正，具体要求参见本书第十五部分第 3 条

日，安装 AIS。已安装 AIS 的船舶，应维持 AIS 持续工作，除非国际性的协议、规则或标准对保护航行信息另做规定。

现有的 SOLAS 第 XI 章 - 加强海上安全特别措施，被重新编为 XI-1 章。

XI-1 章 加强海上安全特别措施

第 3 条 船舶识别号

要求船舶的标识号应永久地标识在船壳或上层建筑的易见处。客船应将此标志刻在能从空中看到的水平表面上。船舶内部也应有此标识号码。

第 5 条 连续概要记录

要求船上应存放船舶连续概要记录（CSR），上面记载着船舶的历史。该 CSR 应由主管当局签发，上面载有船名、船旗国、船舶登记日期、船舶标识号、港口国、船东以及他们的地址。所有的变更都应记录在案，以便同时提供最新的信息和所有历史变更信息

第 XI-2 章 加强海上保安的特别措施

增加了新的第 XI-2 章，适用于客船（包括高速客船）、500 总吨及以上的货船（包括高速货船）和海上移动式钻井平台以及 为此类国际航行船舶服务的港口设施

第 3 条 缔约国政府的保安义务

引入了“国际船舶和港口设施保安规则”（ISPS 规则）。规则 A 部分为强制要求，B 部分为如何满足这些强制性要求的指南。

该条要求主管当局对旗下的船舶评定保安等级，并向它们提供保安等级信息。当船舶准备或已进入其他缔约国领域的港口时，如果港口的保安等级高于该船，则船舶应满足港口国设定的保安等级的要求。

第 4 条 对公司和船舶的要求

肯定了船长为维护船舶保安时所必要做出的决定的作用，指出船长此时不必受到船公司、承租

人或其他人的限制。

第 5 条公司的具体责任

要求所有船舶按时间表配备保安报警系统，2004 年完成绝大多数船的配备，余下的应在 2006 年完成。当船舶保安报警系统启动时，应能向船旗国认可的主管当局发送船岸间保安警报，报告船舶身份、船位及船舶所受威胁。该系统不会引起船上的任何警报显示，并能从驾驶台和至少另外一个位置启动。

第 6 条船舶保安警报系统

对港口设施做出规定，要求缔约国确保港口设施经保安评估，且保安计划按 ISPS 规则的要求进行制定、执行和审查。

本章的其他条款还包括向 IMO 提供信息，对在港船舶进行控制（包括延误、滞留，和包括限制港内行动和驱逐出港的操作限制），和公司的特别责任。

4. 国际船舶和港口设施保安规则（ISPS 规则）

SOLAS 公约海上保安外交大会 2 号决议

海上保安外交大会通过了旨在加强船上和船港界面活动的海上保安 1974 SOLAS 的修正案及“国际船舶和港口设施保安规则”（ISPS 规则），并对船舶满足 ISPS 规则提出强制性要求。该规则包括 A 部分 对缔约国、港口主管当局和船公司的与保安有关的强制性要求和 B 部分的一系列如何满足这些要求的非强制性的指南。大会还通过了一系列决议来加重修正案的分量，以鼓励规则中未涉及到的船舶和港口设施执行该措施并为今后的工作做了铺垫。

5. 国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和高放射性废料规则 (INF Code)2002 年 12 月的修正案

海安会决议 MSC.135(76)

该修正案仅是对有关定义和引用条文号与 IMDG 规则协调一致，采用规定的统一用词。

第十六部分 2004 年 10 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案

海安会决议 MSC.26(60)

第 II-1 章 构造 — 分舱与稳性、机电设备

第 8 , 8-1 和 8-2 条

1997 年 7 月 1 日以前建造的客滚船, 残存能力 A/A_{max} 大于或等于 95%且小于 97.5%的, 应满足相关要求。

第十七部分 2004 年 12 月 31 日生效

1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 – 加强海上保安的措施

SOLAS 公约海上保安外交大会 1 号决议

第 V 章 航行安全

第 19 条 船载航行系统和设备的配备要求

修正了安装自动识别系统 (AIS) 的新的时间表。300 总吨及以上, 50,000 总吨以下的船舶, 客船和油船除外, 应不晚于 2004 年 7 月 1 日后的第一个设备安全检验, 但不晚于 2004 年 12 月 31 日, 安装 AIS。已安装 AIS 的船舶, 应维持 AIS 持续工作, 除非国际性的协议、规则或标准对保护航行信息另做规定。

第十八部分 2005 年 1 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.134(76)

第 II-1 章（构造 – 结构，分舱和稳性，机电设备）

第 3-6 条 -- 油船和散货船货物区域的检查通道

为保障在船舶使用的时间内能有效地开展各种检验，要求在船舶设计和建造的过程中考虑合适的检查通道。新的第 3-6 条适用于 2005 年 1 月 1 日或以后建造的 500 总吨以上油船和 20,000 总吨以上的散货船。该条规则中还引入了强制的“检查通道技术规定”。该条要求所有货物区域都应配备合适的检验通道，使得在船舶的整个使用年限内，主管当局、船公司和船上人员以及其他人员可开展船体结构的总体检验、近观检验和测厚。同时，还要求船上保存经批准的检查通道的手册。

2. 检查通道技术规定

海安会决议 MSC.133(76)

检查通道的技术规定的制定，旨在为根据 SOLAS 公约第 II-I 章第 3-6 条规定，对要求设置的油船、散货船货舱区域的检查通道提供技术标准。根据检查通道技术的要求，除了双层底内的构件，对 SOLAS 公约第 II-1/3-6 条所要求进行近观检验和测厚的船舶结构，都应该设有检查通道，并对检查通道所应包括的范围进行了规定。对于油船和矿石船的压载边舱，如果结构的安全和有效性允许，除了所述的检查通道，还可以利用艇筏。

第十九部分 2005 年 2 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案

海安会决议 MSC.122(75)

第 IV 章 无线电通信设备

涉及了 GMDSS1999 年 2 月 1 日全面执行后的变化，修改了现行版本中有关执行日期的规定。

修正案还表明为了救难和安全的目的，在 VHF16 频道上的守听和值班应持续到 2005 年 2 月 1 日。

第二十部分 2005 年 7 月 1 日生效

1. 《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC 规则)的修正案

海安会决议 MSC.102 (73)

《散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(BCH 规则)的修正案(

海安会决议 MSC.106(73)

IBC 规则和 BCH 规则经过修正后,对 2002 年 7 月 1 日及以后安装到新船和现有船上的新的液货软管的原型试验作了要求。在安装前,每段软管都应进行液压试验。此外,还引进了对新船和现有船上次要货舱透气系统的要求。对现有船,应于 2002 年 7 月 1 日以后,在计划的第一次坞检前满足这些要求,但无论如何不得迟于 2005 年 7 月 1 日。但主管机关可以对 500 总吨以下的船舶的要求进行适当放宽。

第二十一部分 2005 年 10 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案

海安会决议 MSC.26(60)

第 II-1 章 构造 — 分舱与稳性、机电设备

第 8, 8-1 和 8-2 条

1997 年 7 月 1 日以前建造的客滚船（不包括 400 名乘客以上的），残存能力 A/A_{max} 大于或等于 97.5% 的，应满足相关要求。

第 II-2 章 构造—防火、探火和灭火

对装载 36 名乘客以上的客船，应用时间是 2005 年 10 月 1 日或自建造日以后第 15 年，取其晚者。

第 41-2.5 条 自动喷水器、探火和失火报警系统*

1994 年 10 月 11 日以前建造的载客超过 36 人以上的客船在 2005 年 10 月 1 日或建造日期满 15 年（取晚者）之前，要求起居和服务处所的梯道围壁和走廊应配备自动喷水器、探火和失火报警系统。

*注：在 2000 年 12 月的修正案通过之前，本条参照原第 II-2 章。

2. SOLAS 公约 2000 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.99(73)

第 II-2 章 构造—防火、探火和灭火

现有船

第 10 条 灭火

2,000 总吨及以上的现有客船的有关要求，请参见本书第四部分第 2 条的相应规定。

第二十二部分 2007 年 7 月 1 日生效

1. SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案

海安会决议 MSC.134(76)

第 XII 章 散货船安全附加措施)

第 13 条 泵系的有效性

参见第十五部分第 1 条。

第二十三部分 2008 年 1 月 1 日生效

1. 国际控制船舶有害防污底系统公约^{*}

现有船舶已经涂有含有 TBT 漆的，或者要将有害防污漆一次清除，或者在原含 TBT 的防污漆上涂封闭漆形成封闭层，然后再涂无 TBT 的防污漆。

注：*参见第七部分第 5 条

第二十四部分 2008 年 09 月 27 日生效

1. MARPOL 公约附则 IV-防止船舶生活污水污染规则

对于 400 总吨及以上的现有船，以及 400 总吨以下但核定载客超过 15 人的现有船，须在公约附则生效之日 5 年，即 2008 年 9 月 27 日之前符合该附则要求。

详见本书第十部分第 1 条的要求。

第二十五部分 2010 年 10 月 1 日生效

1 . SOLAS 公约 1992 年 10 月修正案

海安会决议 MSC.26(60)

第 II-1 章 构造 — 分舱与稳性、机电设备

第 8 , 8-1 和 8-2 条

1997 年 7 月 1 日以前建造的, 载运 400 名旅客以上的客滚船, 残存能力 A/A_{max} 大于或等于 97.5% 的, 应满足相关要求。

第 II-2 章 构造—防火、探火和灭火

第 41-1.2.4 条 限制使用可燃材料*

1974 年 SOLAS 公约前的装载 36 名以上乘客的客船按第 41-1.2.4 条要求, 应符合第 II-2/24 条“限制使用可燃材料”的规定。

*注: 在 2000 年 12 月的修正案生效前, 本条参照现行第 II-2 章。

IMO 正在讨论的或等待批准的重要规定

一、海上安全方面

1. 散货船安全方面

2002 年 12 月召开的第 76 届海上安全委员会同意了进一步降低散货船风险的 16 项措施，其中包括对 150 米以上的散货船强制要求双舷侧结构。这些措施正由船舶设计与设备分委会（DE）和其他有关分委会讨论，通过修改或增加新的公约要求和一系列有关指南等加以实施。

DE 分委会预计于 2004 年完成 SOLAS 第 XII 章的修正案草案，使第 XII 章也适用于双舷侧散货船（目前仅适用于单舷侧散货船）。强制双舷侧结构散货船的要求预计将于 2007 年开始实施。

2. 修改 1966 年载重线公约 1988 年议定书附则 B

经过 IMO 稳性、载重线和渔船安全分委会（SLF）近 10 年的工作，于 2002 年 7 月 SLF45 会议完成了 1966 年载重线公约 1988 年议定书附则 B 的修正案草案。修正案所作的修改主要体现在：

- 将 IMO 对原附则 I 条款的解释经全面整理、修订纳入新的附则 B；
- 协调了与 IMO 其他公约、规则的关系；
- 根据现代船型的特点，修订了原附则 I 中过时和不适用的内容，增加了反映新型特点和实际使用经验的新内容；
- 根据二十世纪六十年代以来船舶、海洋波浪理论和统计资料的进展和成果，重新制订了与船舶耐波性相关的内容。

上述修正案将由 2003 年 5 月召开的 MSC77 会议最终通过，预计于 2005 年 1 月 1 日生效。

3. 修改 SOLAS 公约第 II-1 章 A、B、B-1 部分

稳性、载重线和渔船安全分委会（SLF）正在全面审议修改 SOLAS 公约第 II-1 章 A、B 和 B-1 部分，协调客船和货船的分舱和稳性要求。

4. 大型客船安全

大型客船的发展，使 IMO 对这种船上乘客安全关注。此项工作目前作为海安会的优先议题，并且成立了大型客船安全工作组。

二、MARPOL 73/78 及修正案

1. 制订新的控制和管理船舶压载水公约

1997 年 20 届大会通过了决议 A.868(20) - 控制和管理船舶减少有害水生物导 则。但是这一问题尚未彻底解决。环境保护委员会成立了专门工作组起草新的压载水管理规则要求。

经过环保会多年的工作和 2 次压载水管理工作组会议的深入讨论，现已形成了《国际船舶压载水及沉淀物控制和管理公约》草案。该公约草案对压载水及沉淀物采用两层控制机制，即第一层为全球范围的控制和管理要求，第二层为对指定区域的特殊要求。IMO 理事会已批准于 2004 年上半年召开国际船舶压载水及沉淀物控制和管理外交大会，以便最终通过该公约。为此，2003 年 7 月召开的第 49 届环保会还将对公约草案作进一步审议和修改，以完成可供外交大会审议通过的最终草案文本。

在该公约生效前，大会决议 A.868(20)-为减少有害水生物和病原体传播对船舶压载水控制和管理指南和环保会、海安会联合通函 MEPC/Circ.389、MSC/Circ.1021 新船压载水和沉淀物管理方案的设计建议应继续适用。

2. 审议修改 MARPOL 公约附则 I 和附则 II

这项工作从 1995 年第 37 届环保会就开始了。由于 MARPOL 公约生效后，经过了多项修改，增加了许多新的规定要求和解释，一系列的修正案使公约要求越来越复杂，使用起来越来越困难。审议修改附则 I 和附则 II 的目的是使公约简单化，并将已经通过的解释并入公约。同时使附则 I 和附则 II 协调一致。

修改的主要困难在于如何解决不同年代建造的船舶所要符合的不同的结构方面要求。IMO 期望能在 2003 年完成新版本附则 I、附则 II 的初稿。

3. MARPOL 公约附则 VI—防止船舶大气污染的规定和氮氧化物技术规则

1997 年 9 月 26 日，IMO 采纳了 MARPOL 公约新附则 VI。此公约将在占世界船舶总吨 50% 以上，至少 15 个国家认可后 12 个月后生效。IMO 为使此附则在 2002 年 12 月 31 日以前生效，通过了一项决议敦促船旗国尽快批准接受。

附则 VI 要求船舶经检验并获得《国际防止空气污染证书》（International Air Pollution Prevention Certificate），规则 VI 对下述方面作了规定：

- 燃油质量（为限制硫含量）
- 主、辅机排放的氮氧化物
- 船上焚烧炉
- 油船货物区域的挥发性有机物的外泄
- 卤化物（Halons）和 CFCs

氮氧化物技术规则（Nox technical code）将与附则 VI 同时生效。但是，鼓励各国政府按附则 VI 第 13 条的要求执行此规则。规则规定 2000 年 1 月 1 日及以后安装的 130kw 以上的柴油机（除应急使用外）应按《氮氧化物技术规则》的要求进行认可。《氮氧化物技术规则》目前已被采用。

4. 拆船

环保会的通信工作组基本完成了《船舶再利用导则》的草案。该导则提出了“绿色护照”，要求为建造船舶提供一份使用的对人体健康或环境有潜在危害的材料清单，包括标识和性质及位置和安全拆除的方法，它将伴随船舶的整个服务期限，并记录以后材料或设备的更换情况。



地址 Add: 北京市王府井大街99号世纪大厦A座
A Bldg Century Square 99 Wangfujing Avenue Beijing 100008, China
电话 Tel: 010-65138833
传真 Fax: 010-65130188/65138878
电传 Tlx: 210407 CCSBJ CN
邮编 Po: 100008
E-mail: ccsen@public.bta.net.cn
网址: <http://www.ccs.org.cn>