

第 MSC.369(93)号决议

2014年5月22日通过

《国际散装运输危险化学品船舶构造与设备规则》 (《国际散化规则》) 修正案

海上安全委员会，

忆及《国际海事组织公约》关于本委员会职能的第二十八条第(二)款，

注意到第 MSC.4(48)号决议，本委员会以它通过了《国际散装运输危险化学品船舶构造与设备规则》(以下称“《国际散化规则》”)；根据《1974年国际海上人命安全公约》(《安全公约》)(以下称“该公约”)第VII章，该规则具有强制性，

还注意到该公约关于《国际散化规则》修正程序的第VIII(b)条和第VII/8.1条，

在其第九十三届会议上，审议了按照该公约第VIII(b)(i)条提出和分发的《国际散化规则》修正案，

1. 按照该公约第VIII(b)(iv)条，通过《国际散化规则》修正案，其文本载于本决议之附件；
2. 按照该公约第VIII(b)(vi)(2)(bb)条，决定该修正案将在2015年7月1日视为被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的该公约缔约国政府或其合计商船队占世界商船队总吨位不少于50%的缔约国政府表示反对该修正案；
3. 请《安全公约》缔约国政府注意，按照该公约第VIII(b)(vii)(2)条，该修正案在按照上述第2段被接受后，将于2016年1月1日生效；
4. 要求秘书长遵照该公约第VIII(b)(v)条，将本决议及其附件中的修正案文本的核证无误副本分发给该公约的所有缔约国政府；
5. 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非该公约缔约国政府的本组织会员国。

附 件

《国际散装运输危险化学品船舶构造与设备规则》 (《国际散化规则》)修正案

第 1 章 — 总则

1 新增第 1.3.37 和 1.3.38 项如下：

“1.3.37 驱气系指使惰性气体进入已经处于惰化状态的液舱，目的是进一步减少氧气含量；和（或）将现有碳氢或其他易燃蒸气含量减少至这样一个水平，即当含量低于该水平时如使空气随后进入液舱，将无法支持燃烧。

1.3.38 除气系指为使有害气体或蒸气浓度降至可安全进入液舱的水平，使用便携式或固定式通风系统使新鲜空气进入液舱的过程。”

第 2 章 — 船舶残存能力和液货舱位置

2.2 — 干舷和完整稳性

2 第 2.2 节的标题修正如下：

“干舷和稳性”

3 新增第 2.2.6 项如下：

“2.2.6 所有受本规则约束的船舶，须配备能进行完整和破损稳性要求的符合性验证的、经主管机关参照本组织建议的性能标准认可的稳性仪：

- .1 2016 年 1 月 1 日以前建造的船舶须在 2016 年 1 月 1 日或以后但不迟于 2021 年 1 月 1 日的初次计划换证检验时符合本要求；
- .2 尽管有 2.2.6.1 的要求，对于 2016 年 1 月 1 日以前建造的船舶上配备的稳性仪，如能进行完整和破损稳性的符合性验证并令主管机关满意，则不必替换；和
- .3 就根据《防污公约》附则 II 第 16 条的监督而言，主管机关须签发一份稳性仪的认可文件。”

4 新增第 2.2.7 项如下：

“2.2.7 主管机关可对下列船舶免除 2.2.6 的要求，但前提是用于完整和破损稳性验证的方法维持的安全程度与按经批准工况进行装载的安全程度相同。任何此类免除须在 1.5.4 所述的国际适装证书上适当注明：

- .1 从事专门业务的船舶，若其装载改变量有限，以至于所有预计的装载工况已在按照 2.2.5 提供给船长的稳性资料中经过批准；
- .2 用主管机关认可的方法进行远程稳性验证的船舶；
- .3 在批准的装载工况范围内装载的船舶；或
- .4 2016 年 1 月 1 日以前建造的、具有涵盖一切适用的完整和破损稳性要求的经批准的限制性 KG/GM 曲线的船舶。”

第 8 章 — 液货舱透气和除气装置

5 在第 8.1.5 项中，提及“《安全公约》第 II-2/4.5.3 和 4.5.6 条”由提及“《安全公约》第 II-2/4.5.3、4.5.6 和 16.3.2 条”替代。

6 新增第 8.5 款如下：

“8.5 液货舱驱气

当第 11.1.1 项要求使用惰性气体时，在除气之前，液货舱须通过排气管使用惰性气体驱气，排气管的横截面积为：当同时向任何三个液货舱供给惰性气体时，排气速度至少保持在 20 m/s。其出口须高出甲板之上至少 2 m。驱气须持续至液货舱内的碳氢或其他可燃蒸气的浓度减少至容积的 2% 以下。”

7 现有第 8.5 款以及第 8.5.1、8.5.2 和 8.5.3 项分别重新编号为第 8.6 款以及第 8.6.1、8.6.2 和 8.6.3 项。在重新编号的第 8.6.2 和 8.6.3 项中，提及“8.5.1”、“8.5.1.2”和“8.5.1.3”分别由“8.6.1”、“8.6.1.2”和“8.6.1.3”替代。

第 9 章 — 环境控制

8 第 9.1.3 项的开首语由如下文字替代：

“9.1.3 当本规则第 17 章 h 栏要求对液货舱采用惰化法或隔绝法时：”

第 11 章 — 防火与灭火

9 第 11.1.1.1 目由如下文字替代：

“11.1.1.1 第 10.8 和 10.9 条不适用；”

第 15 章 — 特殊要求

10 在第 15.13.3.2 项末尾加入如下脚注：

* 参见关于需氧型抑制剂的第 MSC-MEPC.2/Circ.14 号通函。

11 第 15.13.5 项由如下文字替代:

“15.13.5 当载运含有需氧型抑制剂的货品时:

- .1 对于根据经修正的《安全公约》第 II-2/4.5.5 条要求惰化的船舶,不得在装载前或航行中使用惰性气体、而须在开始卸载前使用惰性气体;
- .2 对于经修正的《安全公约》第 II-2/4.5.5 条不适用的船舶,货品可在无惰化的情况下载运(液舱的总尺寸不大于 3,000 m³)。如在该船上进行惰化,则不得在装载前或航行中使用惰性气体、而须在开始卸载前使用惰性气体。”

第 17 章 — 最低要求一览表

12 对“液货舱环境控制(h 栏)”的注释由如下内容替代:

“液货舱环境控制 (h 栏)	<i>Inert:</i>	惰性法 (9.1.2.1)
	<i>Pad:</i>	用液体或气体作隔绝法(9.1.2.2)
	<i>Dry:</i>	干燥法 (9.1.2.3)
	<i>Vent:</i>	自然或强力通风法(9.1.2.4)
	<i>No:</i>	本规则无特殊要求(《安全公约》可能要求惰性法)”

适装证书

13 第 6 款由如下文字替代:

“6 船舶必须:

- .1* 仅按照被验证为符合完整和破损稳性要求的装载工况进行装载,该验证须使用按照本规则第 2.2.6 目配备的经认可的稳性仪;
- .2* 如给予本规则第 2.2.7 目允许的免除并且未配备本规则第 2.2.6 目要求的经认可的稳性仪,须按照以下一种或多种经认可方法进行装载:
 - (i)* 按照经认可的装载手册所述的装载工况,盖章并注明日期.....并由主管机关的负责人或主管机关认可的组织的负责人签字;或
 - (ii)* 按照使用经认可的方法.....远程验证的装载工况;或

(iii)* 按照上述(i)提及的经认可的装载手册中界定的经批准工况范围内的装载工况；或

(iv)* 按照使用上述(i)提及的经认可的装载手册所界定的经批准的临界 KG/GM 数据所验证的装载工况；

.3* 按照本证书所附的装载限制进行装载。

如要求不按照上述指导装载船舶，则须将能证明提议的装载工况合理性的必要计算资料提交发证主管机关，主管机关可书面授权采用所提议的装载工况。

* 酌情删去。”