

# 技术简报

Technology Bulletin

2008 年 12 月 31 日 第 60 期 共 21 页

主办: 中国船级社科研中心

## 本期内容

### IMO 动态 .....2

国际海事组织海上安全委员会第 85 届会议报告 .....2

### IACS 动态 .....19

近期 IACS 决议汇总 (2008.12) .....19

### 规范、法规信息 .....20

《船舶防污底系统检验指南》简介 .....20

《船舶重大改装实施指南》简介 .....20

### 科技园地 .....21

# IMO 动态

## 国际海事组织海上安全委员会第 85 届会议报告

国际海事组织 (IMO) 海上安全委员会 (MSC) 第 85 届会议于 2008 年 11 月 26 日至 12 月 5 日在英国伦敦 IMO 总部大楼召开。IMO 的 104 个成员国、3 个联系会员(中国香港、澳门和法罗群岛)的代表团, 欧盟委员会等 8 个政府间组织的观察员、以及 ICS 等 32 非政府间组织的观察员出席了会议。会议由来自菲律宾的 N.Ferrer 先生担任主席主持了会议。

会议共有 26 项议程, 除全会外, 还成立了基于目标的新船建造标准(GBS)、远程识别跟踪系统 (LRIT) 和海上保安 3 个工作组及强制性文件修正案 1 个起草组。会议最终通过了 15 项决议、批准了 3 份 SOLAS 修正案草案、批准了 29 份通函, 批准了 6 项新增的下设分委会工作项目, 其中包括我国 (中国船级社准备) 建议的消防分委会新增工作项目。我代表团参加了全会和所有工作组和起草组的工作。会议的主要情况如下:

### 一、会议开幕

IMO 秘书长 E. MITROPLOUS 先生在开幕式中致辞欢迎各成员国和组织的代表。他简要说明了他在 2008 年 9 月 20 日召开的联合国安理会第 6020 届会议上有关打击索马里海盗方面事宜的情况, 并特别强调本届海安会有关 GBS、LRIT、海盗和武装抢劫的重要性。

### 二、审议和通过强制性文件修正案 (议程 3)

(一) 国际完整稳性规则 (2008 IS Code) 通过 (MSC.267 (85)), 2010 年 7 月 1 日生效。

新的完整稳性规则, 替代 IMO A749 (18) 的完整稳性规则, 主要在结构上分为强制性的 A 部分和建议性的 B 部分。就本规则而言, 渔船不属于货船, 其完整

稳性要求纳入 2008 IS 规则的建议性 B 部分。新规则一个重大变化是 A 部分引入 1974SOLAS 公约和 1966LL 公约 1988 议定书相应内容。

(二) 国际海运固体散货规则 (IMSBC) 通过 (MSC.268 (85)), 2011 年 1 月 1 日生效。

MSC84 批准的《国际海运固体散货规则》(IMSBC), 取代 MSC.193 (79) 的现有 BC 规则, 2009 年 1 月 1 日起自愿实施, 2011 年 1 月 1 日与 1974SOLASVI 和 VII 的修正案同时强制实施。

IMSBC 规定了固体散装货物和固体形式散装的危险货物的安全装运强制规定, 就危险品装运进一步与 IMDG 规则的协调。该规则也包含了装运固体散装货物船舶的适装要求, 就防火保护布置的详细要求与 1974SOLASII-2 协调, 特别是 SOLASII-2/19, 或 II-2/54 (对于 2002 年 7 月 1 日以前建造的船舶)。

(三) 1974 SOLAS 公约修正案 (MSC.269 (85))

1、附件 1, 2010 年 7 月 1 日生效。

第 II-1 构造一分舱和稳性、机电设备修正案:

第 A 部分第 2 条新增定义“2008 IS 规则”指出国际完整稳性规则 (2008) 由强制性 A 部分和建议性 B 部分组成。第 B-1 部分稳性, 第 5 条完整稳性, 明确了 2010 年 7 月 1 日及以后建造的船长 24m 及以上船舶 (仅适用于新船) 应至少满足 2008 IS 规则的 A 部分要求。

第 II-2 章构造--防火、探火和灭火的修正案:

应用: 补充增加 2010 年 7 月 1 日之前建造船舶的通风导管应满足 MSC.99(73) 决议通过的第 9 条 7.1.1、7.4.4.2 和 7.4.4.3 要求, 即使用“不燃材料”。

第 9 条 火灾的限制

对于客船和货船耐火分隔开口上的保护, 规定了 2010 年 7 月 1 日及以后安装上船的无门槛的门框结构的认可的 A 级防火门底部间隙不超过 12mm, 而认可的 B 级防火门底部间隙不超过 25mm 的要求。

除载客超过 36 人客船的货物处所以外, 通风导管应使用钢质或等效材料, 对 2010 年 7 月 1 日及以后建造的船舶上的长度不超过 2 m 且有效截面积①不超过

0.02 m<sup>2</sup> 的短导管，如不采用钢质或等效材料，则应由阻热不燃材料建造，可以内表面采用具有低播延特性的贴面材料，其发热值不超过 45MJ/M<sup>2</sup>。

对于厨房排气导管，要求在导管上端增设 1 个挡火闸。

#### 第 10 条 灭火

2010 年 7 月 1 日及以后建造的载客超过 36 人的客船需要设置一个独立驱动或由主电源和应急电源供电的能够重新充装的空压机，其容量是按每个需要的呼吸器配 60L/min，但最大容量不超过 420L/min，能够充装的自给式压缩空气呼吸器，其筒内储气量应至少为 1200L，但不超过 50000L。

2、附件 2，2011 年 1 月 1 日生效。

第 II-2 章构造--防火、探火和灭火的修正案：

A 部分总则，第 1 条适用范围

增加装运包装危险货物（除限制数量和不计数量的 6.2、和 7 类以外）的现有船舶应在 2011 年 1 月 1 日及以后的第 1 次换证检验应予以符合 SOLASII-2/19.3 条要求，具体适用船舶如下：

1984 年 9 月 1 日及以后，但 2010 年 1 月 1 日之前建造的客船和 500GT 及以上的船舶；

1992 年 2 月 1 日及以后，但 2010 年 1 月 1 日之前小于 500GT 的货船。

同时也提出了免除部分要求的船舶，具体如下：

1984 年 9 月 1 日-1986 年 7 月 1 日之间建造的客船和 500GT 及以上货船，如果满足 MSC.1（XLV）通过的 54.2.3 条，可以不需 19.3.3（探测系统）要求。

1986 年 9 月 1 日-1992 年 2 月 1 日之间建造的客船和 500GT 及以上货船，如果满足 MSC.1（48）通过的 54.2.3，可不需 19.3.3（探测系统）要求；

1984 年 9 月 1 日-1998 年 7 月 1 日之间建造的客船和 500GT 及以上货船不需要符合 19.3.10.1 和 19.3.10.2 要求（滚装处所分隔）；

1992 年 2 月 1 日-1998 年 7 月 1 日之间建造的客船和 500GT 及以上货船不需要符合 19.3.10.1 和 19.3.10.2 要求（滚装处所分隔）。

E 部分 操作要求，第 16 条，引用的 BC 规则协调改为 INSBC 规则。

### G 部分 特殊要求, 第 19 章危险货物装运:

主要内容是表 19.1 的注修改: 封闭货物集装箱装运 4 (易燃固体) 和 5.1 (氧化物质) 类液体货物, 通风换气率可减少到每小时 2 次。表 19.3 除固体散装危险货物以外的不同等级的危险货物的要求应用, 将 2.3 (有毒气体) 类危险货物细分为易燃和不易燃两类以及将 4.3 (遇湿易放出燃气体物质) 类危险货物细分为液体和固体两类的不同要求, 易燃的 2.3 类, 以及闪点小于 23°C 液体的 4.3 类危险货物禁止在甲板下或滚装处所积载。

### 第 VI 章货物装运修正案:

第 A 部分 总则, 新增第 1-1 条定义, 对 IMSBC 规则和固体散装货物作出定义。新增 1-2 条除谷物以外的固体散装货物装运要求, 明确应满足 IMSBC 规则相关要求, 在第 2 条明确货物资料要求相应地应满足 IMSBC 规则第 4 节的要求。

第 B 部分标题改为“固体散装货物的特殊规定, 并在第 6 和 7 条进行文字协调修改。

第 VII 章散装危险货物装运, 增第 7-5 条明确固体散装危险货物装运, 也应符合 IMSBC 规则的适用要求。

(四) 1966 载重线公约 1988 议定书修正案通过 (MSC.270 (85)), 2010 年 7 月 1 日生效

1966 载重线公约 1988 议定书引入 2008 完整稳性规则, 在第 1 章总则第 1 条船舶的强度和稳性中明确 2010 年 7 月 1 日及以后建造的船舶应至少符合 2008IS 规则 A 部分完整稳性要求, 2010 年 7 月 1 日之前建造的船舶保持符合主管机关接受的标准。同时, 在第 3 条定义中增加 2008IS 规则定义。

(五) 2000 高速船规则修正案通过 (MSC.271 (85)), 2011 年 1 月 1 日生效

2000HSC 规则主要协调 SOLASII-2/19 条修正, 并对 2011 年 1 月 1 日—2002 年 7 月 1 日之间建造的高速船具有追溯性, 并在 2011 年 1 月 1 日及以后第 1 次换证检验予以满足。

主要内容是表 7.17-3 相关关注的修改: 封闭货物集装箱装运 4 (易燃固体) 和 5.1 (氧化物质) 类液体货物, 通风换气率可减少到每小时 2 次。表 7.17-3 除固体

散装危险货物以外的不同等级的危险货物的要求应用，将 2.3（有毒气体）类危险货物细分为易燃和不易燃两类以及将 4.3（遇湿易放出燃气体物质）类危险货物细分为液体和固体两类的不同要求，易燃的 2.3 类，以及闪点小于 23°C 液体的 4.3 类危险货物禁止在甲板下或滚装处所积载。

（六）救生设备规则（LSA）通过（MSC.272（85）），2010 年 7 月 1 生效

#### 第 IV 章 救生艇筏

第 4.4 条救生艇一般规定中明确货船的救生艇乘员假定重量为 82.5kg，而客船救生艇保持 75kg（4.4.2.2 款）。认可的救生艇乘员定额，用于货船和/或客船，应清楚标识（4.4.9.1 款）。

#### 第 4.7 条 自由降落救生艇的乘载能力

规定自由降落救生艇的乘载容量以平均乘员质量 82.5kg 计算，以确保提供座位，不会妨碍推进或任何救生艇设备的操作。为避免降落过程中的人员损害，规定座位形式（不可折叠型）、尺寸包括坐板与靠背之间的角度、永久固定、座位表面、形状、坐垫（包括背部）及其厚度、护头侧垫（lateral head support）、前后座位距离，以及安全带等要求（4.7.2.1 和 4.7.2.2 款）

#### 第 V 章 救助艇

因 5.1.1.1 条指出了救助艇引用救生艇的部分要求的一般要求，为协调救生艇乘员假定重量的修改，明确这些引用的救生艇要求，不包括平均乘员假定重量为 82.5kg。对充气式救助艇的浮力规定按 82.5kg 计算（5.1.3.5 款）。

（七）ISM 规则修正案通过（MSC.273（85）），2010 年 7 月 1 日生效

ISM1.2 目标，明确评估所有涉及船舶、人员和环境的危害，并建立适当的防范措施；

ISM5.1.5，明确船长应定期进行船上 SMS 评审

ISM7 明确公司建立涉及人员和船舶安全，以及环境保护的船上关键操作的程序、计划和须知，包括检查清单，并规定执行任务的人员以及适任资格。

ISM8.1 明确公司应识别船上潜在的紧急情况，并建立响应程序

ISM9.2 明确公司应建立实施纠正措施的程序，包括防止再发生的措施。



ISM10.3 明确船上关键系统和设备应予以表示, 不必建立识别关键系统和设备的程序;

ISM12.1 规定船岸内审周期不超过 12 个月, 但例外情况可延长不超过 3 个月。

新增 ISM13.12-14 条如下:

1) SMC 证书到期之后进行换证审核, 新证书有效期自换证审核完成之日起到自原证书到期日起不超过 5 年的日期有效 (小于 5 年);

2) 完成换证审核, 新证书不能签发或签发后不能送上船的情况下, 可以在原证书上签注不超过 5 个月有效期。

3) 船舶在 SMC 到期时所在的港口无条件进行换证审核, 可签署一水航行的展期, 并不能超过 3 个月。

ISM14.4.3 明确计划的内审。

增加证书的签署栏, 以协调新增 13.12-14 条。

#### (八) 救生设备建议案 (MSC.81 (70)) 修正案 (MSC.274 (85))

为协调 LSA 规则的救生艇乘员假定重量改变, 救生设备试验建议案 (MSC81 (70)) 涉及乘员假定重量的条文均作出相应的修正。

#### (九) 2008 国际完整稳性规则解释文件通过, 以海安会通函 (MSC.1/Circ.1281) 形式发布

为配套实施 2008IS 规则, 通过了解释文件, 作为专门指南, 以帮助主管机关和船舶工业界统一应用和解释 IS 规则要求。

#### (十) 修正的 SOLASII-2/3、XII/12 和 XII/13 条款应用, 以通函 MSC.1/Circ.1282 形式发布

MSC216(82) 附件 1 的 SOLASXII/12 和 13 条修正案的生效日期是 2008 年 7 月 1 日, 而其引用的 II-1/12 条所在该决议附件 2 是 2009 年 1 月 1 日生效, 存在不一致。本通函明确修正的 SOLASXII/12 和 13 所引用的 II-1/12 是按 MSC216(82) 附件 2 修正的 II-1/12 条。

在该本通函增加 SOLASII-2/3 的内容, 声明 SOLASII-2/3 不协调段落号 53 应按 MSC216(82) 附件 1 通过予以保留。

### 三、GBS (议程 5)

会议成立工作组完成了对 SOLAS 公约有关 GBS 修正案的起草, 其中一致同意在适用范围中排除矿砂船和兼装船; 同时修正案草案将散货船和油船分别明确为船长 150 米及以上、2015 年签定合同或 2016 年铺设龙骨并于 2019 年交船的船舶。IMO 将于 2011 年修正案生效后即组织对各送审规范的验证, 并在 2012 年评估是否有足够的经验证合格的规范。

工作组对试审核小组起草的验证导则 A 部分“验证程序”产生很大分歧, 工作组因此未能完成该 A 部分的文字准备。

另外, 工作组对修正案脚注中引用的“船舶建造档案”中需载明的具体项目也未达成一致。工作组向全会建议由会后的工业界联合工作组协调(IACS、CESA、ICS 等参加)。

对于争议多年的“目标型船舶构造标准”脚注中引用的船舶“净厚度”解释, 工作组完成了最终文字确定, 与共同规范原则一致。

鉴于以上, 全会在意见分歧的情况下, 未能按期在本次会议上批准 SOLAS 修正案及相关文件, 推迟到下届会议完成。

### 四、LRIT (议程 6)

#### (一) 对 MSC.1/Circ.1257 通函的修订

通过修订明确了: 对 SOLAS 第 IV 章无线电设备用于 LRIT, 其应由主管机关按 IV/14 要求进行了型式认可。按 XI-2/6 配置的 SSAS (船舶保安报警系统) 可兼作 LRIT 设备。进行符合性试验所用通信系统应覆盖船舶所准许运营的水域。明确了试验时船舶所处位置不影响符合性试验结果。明确了对 A1+A2+A3+A4 海区船舶, 在满足 V/19-1.4.1.3 要求的条件下可分两部分 (A1+A2+A3 和 A4) 分别完成 LRIT 符合性试验: 即 A1+A2+A3 海区 LRIT 符合性试验应在 2008.12.31 后的第一次无线电检验前完成; A4 海区的 LRIT 符合性试验在 2009.7.1 后的第一次无线电检验前完成。即对 2008 年 12 月 31 日前建造船舶, 取消了其符合性试验必需在要求满足 LRIT 配备要求日期前 3 个月内进行的时间限制, 故船公司可尽早



向主管机关认可的 ASP 申请进行符合性试验。要求主管机关根据 V/19-1.4.1 规定的现有船舶 LRIT 配备日期要求而应提前对船舶进行符合性试验。第 6.2 条通过脚注方式给出了船旗国报告 IMO 有关 LRIT 事项联系人、ASP 联系方式、DC 联系方式等信息的信函模板。明确了主管机关自己或 ASP 均可签发符合性试验报告。

给出了符合性试验报告失效的一种情况：当船上用于 LRIT 信息传送的设备失效时。1.9 通函 Appendix 2 符合性试验报告格式作了较大的调整。但此通函生效前（2008.12.15）按原 MSC.1/Circ.1257 通函附表颁发的符合性试验报告格式仍保持有效，此后重新进行符合性试验时应使用新格式。

## （二）对未能按期建立 DC 的国家的过渡期安排

根据目前进度，多数国家无法按期在 2008 年 12 月 31 日前建立 LRIT 数据中心（Data Center）。最终海安会制订并通过通函“Transitional Arrangement and Measures for Accelerating the Completion of the Establishment of the LRIT System”：一方面同意对未按时建立 DC 的国家给予半年的过渡期安排（通函附件 1）；同时作为妥协，通函给出了加速建立 LRIT 系统的办法（通函附件 2）。通函主要内容如下：

2.1 过渡期安排时限系指 2008.12.31 - 2009.6.30。过渡期安排适用于已经建立 LRIT DC（数据中心），且该 DC 已经整合到 LRIT 系统并可正常操作的缔约国；和正在建立 LRIT DC，但在 200 年 12 月 31 日前其 DC 尚未整合到 LRIT 系统、并准备在过渡期限内进行调试、整合的缔约国。

2.2 对于尚未建立 DC 拟采用过渡期安排的船旗国需尽早且不晚于 2008 年 2 月 28 日书面通知 IMO 秘书长，同时提供并更新所要求的资料信息（包括 Reg. V/19-1.8.2 等要求的信息、报送 ASP 信息等），并告知 IMO 秘书长其 DC 计划的建成时间表。

2.3 IMO 秘书长将公布并更新已经建立 DC 且经测试后整合入 LRIT 系统的船旗国清单、及未建立 DC 但已通知秘书长采用过渡期安排的船旗国清单。

2.4 由于船旗国未建立 DC、而导则船舶虽然配备了 LRIT 设备仍不能按公约 V/19-1.8.1.2 和 V/19-1.8.1.3 要求传送 LRIT 信息，这是超出船舶/船公司控制范围

的事情。因此，在过渡期内（2008.12.31 - 2009.6.30），在 2008 年 12 月 31 日后已经按 V/19-1.4.1 有关 LRIT 要求完成了 SR 检验的现有船舶，缔约国对其实施 PSC 检查时，如果船舶满足下述条件，则不应因其不能发送 LRIT 信息而延误或滞留船舶：

- （1）其船旗国已经按本通函要求书面通知 IMO 秘书长执行过渡期安排；
- （2）船舶持有有效的符合性试验报告；
- （3）（经 SR 检验后签发/签署的）船舶的 SE 证书附录已经包含 LRIT 项目。

2.5 尽管有上述 2.4 条，不影响缔约国按 XI-2/9 执行 PSC 检查。但缔约国 PSC 不得仅仅因 2.4 条所属船舶情况下船舶不能发送 LRIT 信息而对船舶采取控制措施。

2.6 作为对已经建立 LRIT DC 缔约国的补偿措施，通函允许其在过渡期内将其船舶自动发送 LRIT 信息的时间间隔设为大于 6 小时（即可暂不必满足 MSC.263(84)关于 LRIT 性能标准和功能要求）；但在此情况下如有关缔约国要求的 LRIT 信息出现问题时，应及时将上述时间间隔重新调回 6 小时。此调整时间间隔所产生的费用由船舶所属船旗国承担。

## 五、审议和批准分委会报告（议程 7、8、9、10、10、12、13）

会议审议并原则批准了各分委会的相关报告，对有关工作进行了认可和指示，具体批准的通函和将来的有关工作在附件中列出。会上讨论的主要内容如下：

### （一）船舶设计与设备（DE51）

#### 1、 批准有关海安会通函

1) 批准关于船舶在港期间舱底污水管路系统盲断的 MSC-MEPC.4/Circ.3 联合通函草案。该通函提醒 PSC 不能要求将 SOLAS II - 2/21 条要求下的舱底水直接舷外排放口封堵。

2) 批准有关 SOLAS II-1/1.3 和 II-1/3-6 解释的通函（MSC.1/Circ.1284）。该主要内容如下：

- （1）永久检验通道不应适用于单壳改为双壳的油船。如果在改装期间，增加

了“实质性新结构”，则这些新结构应满足该要求。

(2) 重大特征的修理、改装、改建应包括：

- 实质性改变船舶主尺度，例如：通过新增的中体增加船舶长度，新增中体应符合 SOLASII-1 章要求；

- 船舶类型改变，例如：油船改成散货船，任何增加或改装的结构、机械和系统应符合 SOLASII-1 要求。

(3) 单壳油船改为双壳油船的改装应视为 SOLASII-1 章的重大特征的改装；船旗国主管机关应个案决定需要符合哪些要求。

3) 批准 SOLASII-1/3-5.2 关于全面禁止石棉材料使用的修正案，并提交 MSC86 通过

考虑到技术发展已有石棉的替代品（如碳纤维、玻璃/岩石（rock）纤维、膨胀石墨和 PTFE（聚氟乙烯），建议全面禁止使用船上新装含有石棉的材料，并删除现 SOLAS 第 3-5 条允许的 3 种例外情况

4) 批准关于 SOLASIII/16.1 条解释的 MSC 通函 MSC.1/Circ.1285)

该通函澄清了按 SOLASIII/16.1 条以筏代艇配备的小于 85m 船舶，应按 SOLAIII/11.7 配备登乘梯的要求。

5) 批准 SOLASII-1/32.1 统一解释的 MSC 通函（MSC.1/Circ.1286）

该通函解释应用 SOLAS II-1/32.1 允许设置 1 个蒸汽锅炉和非燃烧加热蒸汽发生器安全阀的条件是主管机关对技术风险评估结果，确认提供了满意的防止过压的适当保护措施。

6) 散货船定义

在 MSC85 会议前，12 月 24-25 日召开了由 DE 主席 Mrs.A.Jost 主持的会间工作组会议。会议形成了海安会决议草案（MSC85/7/3 附件）提交 MSC85 审议并通过。

该海安会决议（MSC.277（85））“散货船术语澄清和偶尔装运散货和不视作 SOLASXII/1.1 和 II-1 定义的散货船的船舶的 SOLAS 规定应用指南”，明确为非强制性并仅适用新船。指南分操作性措施和结构要求，具体规定了 3 类船舶，即

SOLAS 定义的散货船、偶尔装运散货的船舶和装运专门散货的船舶。并分别规定 SOLAS 适用要求如下表:

船舶类别	定义	适用 SOLAS 条款	与 IACS 提案比较
SOLAS 定义的散货船	1、“主要用于装干散货”:设计主要用于装干散货,并装运、装载或卸载的货物因散装形式运输,并专门占用船舶的货物处所;和 2、“包括矿砂船和兼用船型和通常在货物区域以单甲板、顶边舱和底边舱构造”:如果不是矿砂船或兼用船,或缺乏部分或全部结构特征的船舶,也是散货船。	SOLASII-1、III、XI-1、XII 等适用散货船条款。 2009 年 1 月 1 日生效 注:第 2 点的定义解释使得 SOLASIX 章散货船定义取消了构造限制。  2010 年 7 月 1 日生效	相同
装运专门散货的船舶	专门装运碎木、水泥、FLY ASH 和糖货物,并不采用超过 10 吨的抓斗、铁产和其他会损坏货舱结构的设备进行装卸。	不适用 SOLASII-1、III、XI-1、XII 等适用散货船条款 2009 年 1 月 1 日生效	增加了 FLY ASH 和糖货物运输船
偶尔装运散货的船舶	非上述两种船,满足如下条件偶尔可装散货: 1、双壳船舶,不减少 B 型干舷	SOLASII-1/3-2.2、XII/6.2、6.3 和 6.4、XII/10、11、12、13 2010 年 7 月 1 日生效	增加 SOLASII-1/3-2.2

	2、船长小于 100m 的单壳船舶，不减少 B 型干舷	XII/11、12、13 2010 年 7 月 1 日生效	新增
--	-----------------------------	----------------------------------	----

会议决定通过该决议，并要求交 FSI 制定 PSC 导则。

## 2、SOLASIII 修正案建议

IACS 提出 MSC84 审议批准的 MSC.1/Circ.1277 关于救生艇、降落设备和释放装置的服务供应商的认可临时建议案是非强制性文件，存在全球实施不一致性的问题，主张长期目标是修正 SOLASIII，建议修订 SOLASIII 规定船上配备救生艇、降落设备和释放装置维护和修理所要求专用工具、备件、零件，以及操作须知和训练资料。有国家提出 MSC/Circ.1206、1277 通函变成强制性建议，并由 DE52 进一步讨论。

### (二) 无线电通信和搜救 (COMSAR)

1、批准 MSC.705(17)的修正案通函 (MSC.1/Circ.1287) (海上安全信息的播发);

2、批准 MSC.706(17)的修正案通函 (MSC.1/Circ.1288) (IMO/IHO 世界范围内的航行警告业务);

3、批准海安会通函：通过 IAMSAR 手册修正案通函 (MSC.1/Circ.1289)，考虑 ICAO 的一致同意将此修正案纳入 IAMSAR 手册；

会议讨论 IAMSAR 手册免费提供事宜涉及政策性问题，未作决定，需要进一步讨论。

### (三) 履约 (FSI)

1、批准 MSC-MEPC.3/Circ.3 关于海难事故和事件报告的通函；

2、批准 MSC-MEPC.5/Circ.4 关于 SOLAS 和 MARPOL 公约要求的由建造合同日期、铺龙骨和交付日期确定规则适用性的统一解释通函；

3、批准了 SOLAS 涉及“第 1 次检验”的统一解释的通函 (MSC.1/Circ.1290)

会议审议了 MSC Napoli 集装箱船事故调查情况，认为该船 33 个箱位装载了 44 个集装箱相，违反了安全操作要求。为此，ICS 制定了海上安全运输集装箱导则作为工业界标准。

会议审议了分委会关于 AIS 年度试验事宜的审议结果,会议决定 NAV55 继续审议,报 MSC87。

对于 IMO 公约对 FPSOS 和 FSUS 适用性问题,会议决定 IMO 散发一个通函,并将散发范围扩大到非海事界。

关于客船外部检验周期问题,会议决定 FSI 在等待 DE 技术导则过程中,也开始讨论。

#### (四) 航行安全 (NAV)

- 1、批准 SN 通函: 性能标准应用模块化概念的导则;
- 2、批准 SOLAS V/19 条修正案: 驾驶室值班报警系统的新配备要求, 报 MSC86 通过;
- 3、批准 SN 通函: 自动识别系统安装导则 (SN/Circ.227) 的修正案, 涉及到 MEPC.118(52)对现船载 AIS 的影响;
- 4、批准给 ITU、IEC 和 IALA 的联络声明草案: 通知他们有关危险或污染物的分类发生了改变, 并邀请他们注意到有关文件的未来修改, 授权秘书递交该联络声明;
- 5、批准电子航行发展和应用战略草案;
- 6、批准电子航行战略实施过程的框架草案以及建议电子航行战略的实施时间框架, 并请其他国际组织参与电子航行的实施;
- 7、批准 SOLAS V/19 有关 ECDIS 强制配备要求的修正案, 以便在 MSC86 次会议上通过;
- 8、批准 SN 通函草案: 从纸海图航行向电子海图显示与信息系统航行的过渡;
- 9、批准 SN 通函草案: 对航行相关附号、术语和缩略语显示导则 (SN/Circ.243) 的详细修正, 主要涉及到显示 AIS-SART 的新符号。

#### (五) 稳性、载重线和渔船安全 (SLF51)

- 1、通过 SOLASII-1 分舱和破损稳性规则解释 (草案) 的 MSC 决议;
- 2、批准修订的 SOLASII-1/4.1 和 II-1/13.7.6 脚注修正案建议, 并要求秘书处



在下次 SOALAS 综合文本中修正这些脚注；

- 3、批准 SOLASII-1/22-1 要求的浸水探测系统指南的通函 (MSC.1/Circ.1291)；
- 4、批准尽早应用完整稳性规则 (2008) 的 MSC 通函 (MSC.1/Circ.1292)；
- 5、批准将“完整稳性规则修订”项目的名称更改为“新一代完整稳性标准制定”，
- 6、注意分委会审议 1988LL 议定书 24 (4) 条关于开敞上层建筑船舶的最小排水舷口面积计算模糊性。会议根据 IACS 建议制定一个统一解释，而不修正公约。

会议对液货船破损稳性验证指南的新工作问题进行了讨论，会议决定同意 SLF 立项。

#### (六) 危险货物、固体货物和集装箱分委会 (DSC13)

- 1、批准 SOLASII-2 章和 2000HSC 规则中关于危险货物运输相关规定的修正案。
- 2、会议就 IMDG 网上免费下载问题进行了讨论，会议决定报告理事会，不同意试用。

### 六、普通干货船 (议程 19)

会议决定注意到提交 MSC85 的文件，并同意普通干货船工作组，继续开展该议题的工作。MSC86 已经成立了 FSA 专家组，可能会研究普通干货船的 FSA 结果。

### 七、公约、规则和建议案 (议题 20)

会议审议了秘书处提交会议的各国批准的 IMO 强制性文件清单，和除 FP 和 BLG 以外的各分委会对非强制性文件，以及同意建立 GISIS 模块的审议结果，会议要求秘书处继续保留清单。

会议一致支持 IACS 关于各公约中距离测量采用型尺寸的统一解释 (UI

SC224、LL74 和 MEPC95), 会议决定 IACS UI 作为 MSC 和 MEPC 联合通函发布。

## 八、人为因素 (议题 16)

会议听取了秘书处关于 ILO/IMO 人为因素联合工作组讨论情况的报告, 但与会代表没有发表任何评论和意见。

## 九、综合安全评估 (议程 17)

会议审议了 MEPC58 审议丹麦提交的原油轮 FSA 研究的结果, 以及重新建立通信组最终完成环境风险评估标准的课题。

MSC85 原则同意在 MSC86 建立 FSA 专家组审议 FSA 研究情况, 并作出如下安排:

要求成员国和非政府组织按 HEAP 和 FSA 使用指南 (MSC-MEPC.2/Circ.6) 指派适当资格的专家;

同意在 MSC86 选定 FSA 专家组的主席和副主席;

在 MSC86 批准 FSA 专家组工作范围和会议数量。

基于上述安排, 秘书处将在 MSC86 之前拟定 FSA 专家组工作范围和会议数量草案, 成员国应在 2009 年 5 月 22 日之前向秘书处推荐专家。全会上, IACS 澄清了政府和非政府组织均可以自愿参加 FSA 专家组。

## 十、其他事项

### (一) 全球整体航运信息系统 (GISIS)

“全球整体航运信息系统” (GISIS) 设有 14 个模块, 包括国家联络点 (CP)、报告的事故 (MCI)、海上保安 (ISPS)、认可组织 (RO)、港口接受设施 (PRF)、状态评估计划 (CAS)、防污染设备 (PPE)、温室气体 (GHG)、危险货物装运困难 (DGCD)、海盗和武装抢击事件 (PAR) 等。目前, 建立了新的安全机制, 以管理授权的用户, 使得进入 IMO 网站更加安全和简单。

### (二) WMO 自愿观测船舶计划 (VOS)

世界气象组织(WMO)希望更多的船舶加入自愿观测船舶计划,以支持 WMO 和 NMS,并请求 IMO 重新发布 WMO 自愿观测船舶(VOS)计划的通函,得到了多数国家代表的支持,会议决定并批准了关于参加 WMO 自愿观察船舶计划(VOS)的通函(MSC.1/Circ.1293)。

### (三) IACS 的 QSCS 的执行

审议了 IMO 观察员对 IACS 的 QSCS 执行情况的观察报告。

### (四) 《系泊设备指南》(MEG3)

OCIMF 介绍了《系泊设备指南》(MEG3)有关情况,提醒油轮船东、管理者、船舶设计和制造者,码头设计和经营者密切关注该指南的变化。

### (五) 救生艇筏最佳实践指南

MSC85/INF.5 是 OCIMF、INTERTANKO 和 SIGTTO 介绍了关于救生艇筏最佳实践指南的情况,提醒有关方面注意。

## 十一、 工作计划(议程 23)

### (一) 本次海安会批准了如下新工作计划:

- 1、 货船分舱稳性:建议删除 SOLAS II-1/4 关于近海供应船脚注.4,并要求 L 超过 80m 的近海供应船也要满足 SOLAS 2009 的关于货船概率法破损稳性的要求,作为 SLF 的高优新项目,并在两届会议期完成。
- 2、 灭火系统的认可: MSC/Circ.848 “经修正的 1974SOLAS 公约所规定的适用于机器处所和货油泵舱的固定式气体灭火系统的等效系统认可导则”提及“未观测到的不利影响程度(NOAEI)”和“最低可观测到的不利影响程度(LOAEI)”,但未有确定方法,故有必要制定确定上述两指标值方法的指南。作为 FP 的高优新项目,并在两届会议期完成。
- 3、 载客不超过 36 人的客船和货船的滚装处所舱壁和甲板的耐火完整性要求:针对载客不超过 36 人的客船和货船的滚装处所舱壁和甲板的耐火完整性要求不一致的情况,提出新工作项目,作为 FP 的高优新项目,并在两届会议期完成。

4、近海工程支持船舶新规则制定建议：基于 SPS 规则排除了运送工业人员的船舶适用性，提出制定具有工业人员的近海工程支持船舶的新规则的建议。

5、载运使用氢燃料车辆以及使用天然气燃料车辆的货物处所：目前使用氢燃料车辆以及使用天然气燃料的车辆越来越多，并考虑到目前 SOLASII - 2 章 20 条的规定是针对使用传统燃料的车辆，因此应该对目前 SOLASII - 2 章 20 条的规定重新进行审议。作为 FP 的高优先项目，考虑载运使用氢燃料车辆以及使用天然气燃料车辆的货物处所的安全问题，建议的完成目标时间为 2011 年。

6、SOLAS、MARPOL 和 LL 的油船重大改装应用

(二) 第 86 和 87 届海安会将分别于 2009 年 5 月 27 日至 5 月 5 日和 2010 年 5 月在伦敦召开。委员会批准 MSC 86 将成立三个工作组：

1、GBS 工作组

2、LRIT 工作组

3、FSA 专家组

委员会批准 MSC 86 将成立 2 个起草组：

1、文件修正案和能力建设

2、海盗

委员会批准成立 3 个间通讯组：

3、海盗

4、能力建设

5、GBS

# IACS 动态

## 近期 IACS 决议汇总（2008.12）

### 1. UR Z10.3 Hull Surveys of Chemical Tankers(Rev.10 Dec 2008)

版本变化或内容：此次修改的目的是使其与 UR Z10.4 相协调。

实施日期：2010 年 1 月 1 日

### 2. REC 47(Rev.4) Shipbuilding and Repair Quality Standard

版本变化或内容：此次修改的主要目的是使其与主要造船国家标准相衔接。

### 3. UI SC226(New): IACS Unified Interpretations (UI) for the application of SOLAS regulations to conversions of Single Hull Tanker to Double Hull Tanker or Bulk Carrier/Ore Carrier

版本变化或内容：对 SOLAS 各章节关于单壳油轮改建双壳油轮、散货船或矿砂船的要求提供了统一解释。

实施日期：2009 年 1 月 1 日

## 规范、法规信息

### 《船舶防污底系统检验指南》简介

《2001 年国际控制船舶有害防污底系统公约》(AFS 公约)于 2008 年 9 月 17 日正式生效,为帮助船东、船厂、防污底系统生产商和本社验船师更好地了解防污底系统的检验程序以及国际防污底系统证书的签发和签署过程,特编制本指南。

本指南编写的主要依据有: AFS 公约、船舶防污底系统检验和发证指南 (MEPC.102 (48) 决议)、船舶防污底系统简单取样指南 (MEPC.107 (49) 决议) 和欧盟第 782/2003 号法令。

本指南将防污底系统的检验类别分为初次检验和附加检验,详细规定了新造船和现有船的检验要求。指南对证书的签发/签署及其有效性(包括证书应采用的格式)也作了说明。指南结合本社《钢质海船入级规范》有关防污底系统附加标志的要求,明确说明了授予“AFS”附加标志的检验程序。为便于验证防污底系统与有关规定要求的符合性,指南详细说明了防污底系统的取样和分析方法。

### 《船舶重大改装实施指南》简介

随着 IMO 单壳油船淘汰计划的实施,单壳油船改装为散货船、矿砂船和双壳油船的市场日益增长,为避免改装船舶降低其安全标准,CCS 在全面总结船舶重大改装实践经验基础上,充分考虑 IMO 船舶重大改装应用解释,制定并颁布《船舶重大改装实施指南》。该指南主要包括船舶重大改装的定义及其类别,改装检验的性质,以及各类别重大改装的图纸审查、适用的规范和公约要求,以及重大工程施工控制要求,以指导船舶改装的设计、施工和检验。



## 科技园地

船舶结构共同规范 (CSR) 已于 2006 年 4 月 1 日正式生效。CSR 规范与常规规范相比, 设计理念超过了原来结构设计范畴, 对结构的设计和建造提出了更多更严的要求。按照 CSR 新规范设计建造有利于降低船舶维修保养成本, 可以延长船体钢板和船舶结构附件的有效工作寿命, 减少船体裂痕或者结构断裂发生率, 建造更加更安全更牢固的船舶。

CSR 规范自生效以来, 得到了各界的认同, 已有大批船舶按照 CSR 标准设计并陆续开工建设。国际船级社协会也十分重视对该规范的完善成立共同规范维护机制, 根据实际应用过程中出现的问题和反馈意见, 及时进行勘误和修正。我社为了更好的满足客户的需求, 已于 2006 年 8 月成立了维护小组, 负责工业界关于 CSR 的技术需求和建议, 得到了工业界的大力支持。在新的一年里, 热切期待您一如既往的支持和帮助! 如有 CSR 有关的问题和建议, 请通过以下方式联系, 我们将尽快给予答复。

Email: [CSR\\_MG@ccs.org.cn](mailto:CSR_MG@ccs.org.cn)

电话: 010 - 58112158