

IMO80 届海安会通过的决议、通函

国际海事组织第 80 届海上安全委员会于 2005 年 5 月 11-20 日在伦敦召开。会议主要通过了如下 7 项决议和 16 份通函:

海安会决议

MSC.194(80) 1974 SOLAS 公约修正案

a) SOLAS 第 II-1 章 A、A-1、B/23-3 和 C/31 修正案，除一些常见的编辑性修改外，主要内容有：

A 部分增加了散货船定义“散货船系指第 XII/1.1 所定义的散货船”。

A-1 部分增加“第 3-7 条 船上和岸上保留建造图纸”(具体要求见 MSC/Circ. 1135)、“第 3-8 条 拖带和系泊设备”

B 部分增加“第 23-3 条 除散货船之外的单舱货船的水位探测器”2007 年 1 月 1 日以前建造的非散货船的单舱货船应在不晚于 2007 年 1 月 1 日以后进行的第一个期间检验或换证检验时(以早者为准)符合本条要求。

增加“第 25 条 除散货船之外的单舱货船的水位探测器”，不晚于 2009 年 12 月 31 日安装水位探测器。

b) 第 II-1 章 A、B、B-1、B-2、B-3、B-4 和 C/35-1 修正案

A 部分纳入了关于重大改装和改建的解释、第 II-1/1.3 条的解释通函内容，修订 L_s 、 d_s 、 d_l 、 d_p 、水密等定义，补充了设计压力、龙骨线、船中等定义，将 L、干舷甲板、首垂线定义呼应到 LL。

B 部分删除可浸长度、服务衡准数、分舱因数等内容，其中涉及短程国际航行要求的内容也相应删除。

B-1 部分修改了货船的姊妹船建造完工后空船倾斜试验的标准。空船重量相差由原来 2%统一改为按船长(160m 以上按 1%，50m 以下按 2%，中间值按线性插值)，重心纵向位置相差由原来 1% L_s 该为 0.5% L_s 。在现行 SOLAS II-I 章 B-1 部分关于货船的概率破损稳性要求与 A.265 决议关于客船的概率破损稳性要求的基础上，将客船和货船破损稳性规定协调起来，统一为概率方法，主要变化：

- 1 适用范围从 $L_s \geq 80m$ 调整为 $L \geq 80m$;
- 2 提高了要求的分舱指数 R;
- 3 对应于 d_s 、 d_p 和 d_l 吃水计算达到的分舱指数 A，并提出未加权的最低分舱指数要求(A_s 、 A_p 和 A_l 对客船不小于 0.9R，对货船不小于 0.5R);
- 4 横向穿透深度由传统的不超过中心线改为最大可达 B/2;
- 5 推出了新的破损概率分布密度函数 P_i ;
- 6 残存概率因数 S_i 计算作了较大的修改;
- 7 推出了横倾力矩残存概率因数，旅客集中一舷、降放救生艇筏以及风压横倾力矩仅用于最终平衡阶段;
- 8 提出中间进水残存概率因数，适用于客船。对货船，若主管机关怀疑中间进水过程的稳性有问题，可以要求计算验证;
- 9 提出不对称布置的分舱指数计算要求;

.10 规定了 4 类货物处所在不同吃水的渗透率；

.11 提出首部以及舷侧特殊破损等客船稳性的特殊要求。

B-2 部分提出了客货船底部破损稳性规定，增加双层底设置规定(最低 760mm 高，不超过 2000mm)。

B-3、B-4 部分将现行 SOLAS 第 II-1 章 A、B 和 B-1 部分的客船分舱载重线的核定、稳性管理相关内容协调集中编写，方便应用。

删除 II-1/31.2.10，新增 II-1/31.6“2004 年 7 月 1 日或以后建造的船舶，应按以下规定符合经修正的本条 1 至 5 的要求”，**新增 II-1/31.2.10**“自动控制系统的设计应确保及时向负责航行值班的驾驶员发出推进系统即将紧急减速或停车的临界报警，以评估应急情况下的航行条件。尤其是该系统在提供负责航行值班的驾驶员手动干预机会的同时，应能控制、监视、报告和发出警报，并采取减速或停车的安全措施，但短时间内由于手动干预而导致机器和/或推进设备完全失灵，例如超速的情况除外。”

将 II-1/21 转入 C 部分第 35-1 条，新增了对舱底泵平衡数的计算公式要求。

该修正案将于 2009 年 1 月 1 日生效，适用于新建船。

对船舶的分舱构造将产生重大影响，需广泛宣贯研讨，并及时推出计算软件，辅助设计、审图应用。

c) SOLAS 第 II-2、III、VI、IX、XI-1、XI-2、XII 章修正案

第 II-2、VI、IX、XI-1、XI-2、XII 章中涉及呼应 II-1 章条文号的修改。

新增第 XI-1/3-1 条 公司和注册船东识别号

增加第 XI-1/5.3.7&10 条 “.7 在连续性概要记录文件中增加注册船东识别号；”和“.10 公司识别号等；”

生效时间：2009 年 1 月 1 日或以后，签发或换新 ISM 和 ISPS 证书时。

客船安全证书格式的表格 2.1.3 段中，II-1/13 改为 II-1/18。

MSC.195(80)

国际船舶安全营运和防污染管理规则(ISM 规则)修正案

在《符合证明》、《临时符合证明》、《安全管理证书》和《临时安全管理证书》格式中增加公司识别号。

该修正案将于 2009 年 1 月 1 日生效，适用于所有船。

MSC.196(80)

《国际船舶保安和港口设施保安规则》(ISPS 规则)修正案

在《国际船舶保安证书》和《临时国际船舶保安证书》格式中增加公司识别号。

该修正案将于 2009 年 1 月 1 日生效，适用于所有船。

MSC.197(80)

散货船和油船检验期间加强检验程序指南(A.744(18))修正案

将现行 A.744(18) ANNEX B 分为 PART A 与 PART B，其中 PART A 为对双壳油船的加强检验(ESP)要求，PART B 为除双壳油外的油船的加强检验(ESP)要求，考虑到现行 ANNEX A 主要针对单壳散货船，因此将 IACS UR Z 10.5 双舷侧散货船(包括矿砂船)的内容纳入导则中。主要内容为：

1) 将 ANNEX A 也分成二部分，一部分为单壳散货船，一部分为双壳散货船(包括矿砂船)(注：此处定义的双壳散货船，与内壳的宽度无关)；

2) 关于检验前的准备，引入了检验计划按检验计划范例来制定，并在附件中纳入了检验计划范例，并纳入 CAS 中的船东问卷，同时还纳入 CAS 中的利用艇/筏检验的有关要求，以与 CAS 的检验相协调；

3) 关于船东检查, 即船东的日常保养与维护, 给出了船东进行船体结构及涂层检查的建议格式, 以便船东能在问卷中填写反映近三年的检查结构及涂层所发现的主要问题;

4) 对 20,000 载重吨双壳散货船/矿砂船, 在船龄满 10 后的第一个换新检验及随后的换新及期间检验应由两名验船师同时进行。

5) 测厚由验船师在船上进行监控, 并提出测厚可在近观检验之前或同时进行。

该修正案将于 2007 年 1 月 1 日生效, 适用于散货船和油船。

MSC.198(80)

关于 A959(23)号决议的修正案

1. 替换了现有第 8 段, 增加了 9.1 段、13.1 段和新的 “The use of remarks entry box” 部分, 对表 1 和表 2 新增第 14 部分: 14. Remarks (*insert relevant information as appropriate*)

以上修改于决议通过之日起生效。

2. 对表 1、表 2 另均做修改如下:

增加第 7 项: Registered owner identification number

将现有第 7、8 项改为第 8、9 项。

在新的第 9 项后, 增加第 10 项: Company identification number

将现有第 9~14 项改为第 11~16 项。

以上修改自 2009 年 1 月 1 日起生效。

MSC.199 (80)

关于 GMDSS 无线电服务规定的修正案

该决议对 A.801(19)附件 4 进行更换, 建议成员国自 2006 年 1 月 1 日起建立的 NAVTEX 服务不低于更改后的附件 4 的要求。

MSC.200(80)

救生设备试验建议案(MSC.81(70))的修正案

引入成人、儿童及婴儿“试验样衣”(Reference Test Device -- RTD)的性能标准, 提出救生衣认可对比 RTD 的试验及评估方法, 并较全面地修改了其他救生衣材料、性能试验的标准。

海安会通函

MSC/Circ.1002/Coor.1
消防安全替代设计和布置指南

Circ.1002 第 7.4 款要求在 SOLAS 证书中应标注参考文件,但在客船安全证书中并没有位置能够标注参考文件。SOLAS 公约第 I/15 条客船安全证书是强制性的要求,而 Circ.1002 通函却是非强制性的,存在矛盾。现删除 MSC/Circ.1002 第 7.4 款。

MSC/Circ.1158
关于 SOLAS II-1 的统一解释

以 IACS UI SC155—1974 SOLAS 第 22 条空船重量检验的统一解释为基础,修改补充了免作倾斜试验的条件。其要点有:

- (1) 姐妹船为在同一船厂按同一图纸建造的船舶。
- (2) 规定只有进行空船重量检验才能免除后续船作倾斜试验。
- (3) 按 3 种不同的情况(新建船、改建船以及已营运的客船)分别给出了进行空船重量检验而免作倾斜试验的具体条件与技术标准,同时还明确了如何选取实船的空船特性(重量、重心纵向与垂向位置)。

IACS UI SC155 已于 2000 年 6 月生效,CCS 已按该 UI 的要求实施。但现 IMO 的解释与 IACS UI 不完全相同,除了更明确与具体外,有些标准还更严格,例如,新建船空船重量检验中排水量的偏差降低到 1%—2%以及重心纵向位置的偏差降低到 0.5%,对营运客船采用空船重量检验得到的空船重量及重心纵向位置等,不可避免地船舶设计、制造与、营运及检验都将带更多的工作量与更高的费用,须引起关注。

MSC/Circ.1159
关于散货船稳性资料指南

该指南对散货船应配备的稳性资料的列出了详细的清单与要求。与现有船一般使用的稳性资料相比,有两个情况须注意:

(1)由于 MSC79 会议对 SOLAS XII 章散货船的附加安全措施进行了修改,特别是增加了船长小于 150m 船舶的稳性计算机与稳性资料的要求,为此该指南还对稳性装载仪提出了相关的要求。

(2)此外在装载情况中还新增加了压载水交换的装载情况,需引起足够的重视。对于实行压载水管理计划的船舶必须包括这些装载情况。

MSC/Circ.1160
码头代表固体散货装卸手册

该手册主要用于船、岸界面中的岸方控制码头装卸散货时的风险使用。包括:前言、定义、船舶和码头适用范围、船舶到港前与码头之间的手续、装货压舱物处理、卸货及压舱物处理、船体结构信息、作业准备、船/岸方信息交换、码头人员培训等。

在该手册的起草过程中,曾有人提出编写的必要性不足,因为该手册的内容都可以在其他 IMO 文件中找到。但考虑到码头代表在减少散货装卸风险中的重要作用以及方便使用,海安会终于确定编写此文件。

MSC/Circ.1165**经修订的由于机器处所和货泵舱的等效水基灭火系统认可指南**

该指南是对经 MSC/Circ.728 修订的 MSC/Circ.668 的修正。主要对用于机器处所和货泵舱的等效水基灭火系统给出了基本认可要求，该指南有两个附件：附件一是等效的水基灭火系统部件制造标准；附件二是等效的水基灭火系统的灭火系统试验方法。

该指南相比原 MSC/Circ.668/728：

1、取消了原 MSC/Circ.668/728 中三类机舱等级，并合并成两类(即以 3000m³ 为界限)，适用于容积小于 3000m³ 的机舱。

2、性能检测指标中新增加了温度检测，而非取代原来的时间指标。因此，现在的性能指标有 2 个：

a.15 分钟灭火且没有复燃和传播；

b.在 60 秒后试验室内算术平均温度应控制在 100 度以下，但最迟不应迟于 300 秒；

c.温度指标没有取代灭火指标。

3、进一步明确了有关机舱舦部区域的保护要求：机舱舦部区域即是花铁板与机舱底部之间的区域；机舱舦部保护系统可以是系统的一部分也可以是单独的部分，但必须安装。

4、原来根据 MSC/Circ.668/728 认可的设备，可暂不重新认可，但有效期为 5 年。

目前 CCS 在产品认可中对用于机器处所和货泵舱的等效水基灭火系统，不论水雾喷头还是系统，均是按照经 MSC/Circ.728 修订的 MSC/Circ.668 的要求进行试验和认可的，因此实施本次修正案不会带来困难，需要注意的是新修正的指南适用于容积小于 3000 m³ 的机舱，性能检测指标中新增加了温度检测的衡准。

MSC/Circ.1166**高速船简化撤离分析指南**

该指南是对 MSC/Circ.1001 通函“高速客船简化撤离分析暂行指南”的替代。其主要目的在于通过该指南的撤离分析对高速客船的脱险通道进行评估，通过简化的撤离分析可以将结果应用于撤离演习的编制中。

该指南给出了撤离分析的步骤、假设、性能标准(利用数学模型对疏散时间、移动时间、登乘时间的计算来符合总撤离时间)，并通过应用实例加以说明，具有一定的指导性。

MSC/Circ.1167**撤离引导系统评估指南**

该指南明确了适用于所有撤离引导系统的功能要求和性能标准。

功能要求：

1. 在紧急情况下因烟雾导致照明不足时该系统应易于识别；
2. 系统应使得当其中一个出口不能使用时，船上人员能易于找到通向另一出口的通道；
3. 依靠外部电源的系统应能够从连续有人值班的控制站通过单键手动起动；
4. 应有主电源和应急电源供电；
5. 电源系统应设计成单一设备或蓄电池的故障不会导致整个系统失效；
6. 系统不应妨碍消防队与连续有人值班控制站之间有效的通讯；
7. 在正常或紧急情况下，系统不应同时影响其他系统的功能(如公共广播系统，应急照明系统等等)

性能标准：

1. 电源系统应满足 IEC 60945 振动和电磁兼容性的要求；
2. 电源系统应满足 IEC 60520 的要求，其最小防护等级为 IP55；
3. 系统应按照指南的要求进行试验、认可和维护。

该指南基于目标一功能模式，它提供了在制定客船的撤离引导系统时，需要满足的功能要求和性能标准，具有指导性。

有关撤离引导系统我社目前正结合对 MSC/Circ.1003 通函“客滚船安全撤离指南”的研究开展相关的研究工作。

MSC/Circ.1168**等效于低位照明系统的撤离系统的试验、认可和维护暂行指南**

该指南提供了等效于 SOLAS 公约第 II-2/13.3.2.5.1 条和 FSS 规则第 11 章所要求的低位照明系统的替代系统的试验、认可和维护标准。如在试验标准中对走廊和梯道环围给出了白烟的烟密度衡准指标，规定了在公共处所、起居处所、走廊和梯道环围内参与试验的人数要求等等。对在公共处所、起居处所、走廊和梯道环围内如何安装和布置试验设备给出了要求。最后给出了认可(按照撤离引导系统导则)和维护要求。

MSC/Circ.1169**关于 SOLAS 公约 II-2 章统一解释**

1、SOLAS 公约第 II-2/4.5.3.3 条透气系统的安全装置：

液面测量孔不包括带有手动关闭阀的直管布置，例如用于货舱取样，液面/温度/油水界面监测，含氧量、液位和手动测深的 1”或 2”的直管布置。

该条是对 SOLAS 公约第 II-2/4.5.3.3 条透气系统的安全装置中“液面测量孔应装有能自行关闭并密封的盖”的解释。通过举例，已排除了用于货舱取样，液面/温度/油水界面监测，含氧量、液位和手动测深等的直管布置。

2、SOLAS 公约第 II-2/9.7.1.1 条通风系统：

用于通风导管法兰连接处的可燃垫圈不允许在 A 级或 B 级分隔上 600mm 的开口内使用，且该导管要求是 A 级结构。

该条是对 SOLAS 公约 II-2/9.7.1.1 要求通风导管应由不燃材料制成的解释，尽管所采用的垫圈因面积小其失火危险性也很小，但考虑到 SOLAS 公约禁止使用可燃材料的要求，因此仍应有条件的禁止使用这种类型的垫圈。

3、明确了隔热应延伸到驾驶室甲板底面的要求，与原 MSC/Circ.847 通函解释一致。

MSC/Circ.1170**关于 1998 年 7 月 1 日之前建造船舶应用
SOLAS 公约第 II-2/15 条滑油和其他易燃油类布置**

明确以 MSC.31(63)通过的 SOLAS 公约 II-2/15.3 和 15.4 涉及的 2.10 和 2.11 条款不适用于 1998 年 7 月 1 日之前建造的现有船。

1. MSC.31(63)通过的 1974SOLAS 公约 1994 修正案中新增加了 Reg II-2/15.2.9 至 Reg II-2/15.2.12 条。

2. 本通函进一步明确,对于滑油系统和其他油类系统(带压动力传动系统、控制和驱动系统及加热系统)在运用 Reg II-2/15.2.10、Reg II-2/15.2.11 条时,仅适用于 1998 年 7 月 1 日及以后建造的船舶。

MSC/Circ.1175**船上拖带和系泊设备指南**

将拖带分为正常拖带(港拖)和伴航拖带,其中正常拖带时,拖索的设计负荷取为 1.25 倍系柱拖力,而伴航拖带时,拖索的设计负荷取为拖索的破断强度,而船上系固设备及船体结构的设计负荷,按系固件的受力布置,综合正常拖带(港拖)和伴航拖带两种工况来确定,但不必超过索的设计负荷的两倍。系泊工况时,作用在系固设备及船体支撑结构上的索的设计负荷取为 1.25 倍的索的破断负荷,而系固设备及船体支撑结构上设计负荷,按系固件的受力布置来确定,但不必超过索的设计负荷的两倍。提出了船上应提供拖带及系泊布置图,并在图上标明位置、系固设备种类、安全工作负荷(SWL)、用途及载荷的施加方式,便于船长掌握。

MSC/Circ.1176**SOLAS 第 II-1、XII 章的解释****1. SOLAS II-1/3-6条进入油船和散货船货物区域处所的通道和该区域处所内的通道(IACS SC191)**

对油船,II-1/3-6 仅适用于具备用于载运散装油类的整体型液舱的油船,独立型油舱不包括在内。第 II-1/3-6 条通常不适用于 FPSO 或 FSO,除非主管机关另有决定。但 II-1/3-6 条适用于符合经修正的 A.744(18)决议中的 ESP 规则范围内的 FPSO 或 FSO。

移动式或便携式通道作为永久通道的替代设计条件:在气体泄漏区域内安全操作,从甲板通道能直接放入舱室。

在每次进入舱室/处所时都应检查通道。通道装置,包括便携式设备和附件,必须由船员或主管机关检查人员定期进行检查,确认装置仍保持良好的工作状态。

通道手册应指出第 II-1/3-6 条 3 中列出的处所。至少应提供一份英文版的手册。

确认危险结构区域必须借助结构强度、疲劳性能等先进的计算手段,以及同类船舶或姐妹船的营运史和设计方面的反馈。视情况可参考危险结构区域方面的出版物。

2. MSC.158(78)检验通道技术规定(IACS SC191)

明确 MSC.158(78)对通道的具体细节要求,开口、梯子、踏步、特殊区域通道的要求。

3. SOLAS II-1/26.4通则(IACS SC184)

II-1/26.4 要求“应设有措施保证在没有外来的帮助的情况下能使机器从瘫船状态运转起来”。SOLAS 中的“瘫船状态”是指由于缺少动力,致使主推进装置、锅炉和辅机不能运转的状态。这些规则的表述均是概括性的,实际操作性不强,本通函对规则进行了详尽的解释,具有可操作性。

4. SOLAS II-1/41.4主电源和照明系统(IACS SC136)

对“其他经认可的器具(Other approved means)”作出具体规定。

5. SOLAS II-1/44应急发电机组的起动装置(IACS SC185、MSC/Circ.736)

能够自动起动的每台应急发电机组均应设有主管机关认可的起动装置, 该装置应储备至少供三次连续起动的能源。还应设有在 30min 内另加 3 次起动的第二能源, 除非人工起动能被证明是有效的。

6. SOLAS XII/9对由于货舱结构设计的原因而不能符合第4.2 条的散货船的要求(IACS SC182)

明确到 2004 年 1 月 1 日为止尚未满足 SOLAS XII/9 条的散货船, 应按 SOLAS XII/12 条的时间安排满足 SOLAS XII/12 条。此类散货船在满足 SOLAS XII/12 条的要求后, 可不必满足 SOLAS XII/9.2 关于设置舱底水井高水位报警的要求。

7. SOLAS XII/12货舱、压载舱和干燥处所水位探测器 (IACS SC180)

对 MSC.145(77) 散货船水位探测器性能标准的解释, 对水位探测器防腐、防爆、设备供电以及设备外防护等级等要求作了规定。

8. SOLAS XII/13泵系的有效性(IACS SC179、MSC/Circ.1069)

对泵系统有效性的处所范围、排水系统排量、控制装置及其开关指示装置、排水系统布置、排水系统的电气性能等做了规定。

9. SOLAS II-1/26.11 机器安装—日用油柜布置(IACS SC123)

推进和重要系统所必需的每一种燃油应配备两个燃油日用柜或等效布置, 燃油日用柜的设置应满足当一个油柜在清洁或修理时, 另一个油柜可持续供应燃油。

10. SOLAS II-1/40 和 II-1/41重要设备和对不同种类重要设备供电的电源布置、供电、监控(IACS SC134)

对重要设备予以分类, 明确主重要设备、次重要设备、非重要设备的涵义及范围。

11. SOLAS II-1/41.1.2主电源

明确“正常推进操作和安全所必需的设备”不包括系泊、货物处理装置、货泵等。

12. SOLAS II-1/41.1.3主电源-轴带发电机组(IACS SC1)

明确主推进装置驱动的发电机作为主电源的组成部分需满足的要求。

13. SOLAS II-1/41.5主电源(IACS SC157)

对 II-1/41.5.1.1 和 41.5.1.2 予以解释。

14. SOLAS II-1/42 和 II-1/43 客船和货船应急电源(IACS SC124)

对 II-1/42.3.4 和 II-1/43.3.4 “失电”、“瘫船状态”等予以解释。

15. SOLAS II-1 B 和 B-1部分 客船和货船水密舱壁上的门(IACS SC156)

规定客船和货船水密分舱内部舱壁上水密门的结构设计、操作装配定位、试验要求。

MSC/Circ.1177
2000HSC 规则的解释

对 2000 年高速船安全规则 9.1.5 中“瘫船状态”予以解释。

MSC/Circ.1178
SOLAS 第 XII/4.2、4.5 条的统一解释

明确第 XII/4.2 和 4.5 条, 仅对双舷侧宽度小于 B/5 或 11.5 m(取小值)的货舱, 需考虑浸水。

其他通函

LL.3/Circ.162**关于 1966LL1988 年议定书及其修正案的解释**

由于载重线公约有三个版本：1966 ICLL，1988 年议定书及 1988 年议定书修正案，故按三个版本批准了 IACS UI LL15—上层建筑长度的解释、UI LL66—舱口盖应力和挠度计算的解释、UI LL68—关于漂浮进/漂浮出方式装卸运输驳船的干舷甲板位置的解释以及 UI LL69—破损稳性计算中涉及位于最前货舱上的首楼体积的统一解释，以区别不同的适用性。

IACS UI LL15 对有各种特殊形式凹入的上层建筑规定了长度修正方法，其中货舱嵌入上层建筑的修正只适用于 1988 年议定书修正案。

IACS UI LL66 规定，计算舱口盖应力和挠度时，设计压力按 1g 的垂向加速度确定，只适用于 1988 年议定书修正案。

IACS UI LL68 规定了漂浮进/漂浮出方式装卸运输驳船的定义，并按货物处所上方与艏端关闭或封闭形式密性的不同，可选择最上层甲板或阱甲板作为干舷甲板，同时还须满足一些相应的条件。

IACS UI LL69 在 ICLL 27 规定的破损稳性计算中，当艏楼长度向后超过第一货舱的前舱壁时，可视艏楼后端壁与干舷甲板形成的台阶长度决定其是否破损。以上的 IACS UI 实际上都经 CCS 的通函颁布，并已在执行与使用。这些解释能帮助解决处理一些特殊的情况。而 UI LL15 允许计入嵌入上层建筑的货舱，对干舷的确定是有益的，UI LL69 将使涉及到第一货舱的破损要求有所放宽。

CSC/Circ.134**集装箱严重结构缺陷指南**

为了便于码头官员根据国际集装箱安全公约的规定进行集装箱结构状况检查并对存在严重结构缺陷的集装箱采取安全措施，需要一个能够判别集装箱是否能够继续运营的标准。

DSC 分委会在开展此项工作的早期曾成立了以西班牙为协调人的通信组。但在 DSC 8 会议上以“指南草案过于繁琐，不利于现场使用”为由推翻了该通信组的全部成果，并成立了以孟加拉为协调人的新的通信组。我国参加了这个通信组。该组以 ISO 提交的比较简单的结构严重缺陷判别标准为基础编写该指南。

如对本期《信息》有任何反馈意见，请通过电子邮箱imd@ccs.org.cn与我社联系。