
出席 IMO MSC92 会议要点报告

中国船级社 2013 年 6 月 28 日

国际海事组织（IMO）海上安全委员会（MSC）第 92 届会议于 2013 年 6 月 12 日至 21 日在英国伦敦 IMO 总部召开。

由交通部国际合作司、海事局、部公安局、中国船级社、工信部装备司、大连海事大学、中海集团、驻英使馆海事处组成中国代表团出席了本届会议。会议由来自丹麦的 Christian Breinholt 先生担任主席主持了会议。

会议共有 25 项议程，除全会外，还成立了客船安全、目标型标准(GBS)和 IMO 机构改革三个工作组以及强制性文件修正案起草组。通过了 16 项决议、批准了 28 份文件供今后委员会或大会通过、批准了 33 份通函，批准了 5 个新工作项目。我代表团参加了全会和所有工作组和起草组的工作。对要点报告如下：

议程 3 强制性文件修正案审议

一、MSC92 通过的修正案

1、MSC. 349 (92) -被认可组织规则（RO 规则）将于 2015 年 1 月 1 日与 SOLAS 和载重线议定书修正案一起生效。

注：在会议通过此规则时，爱尔兰代表欧盟 24 国做了声明，认为 RO 规则是 IMO 的强制文件，也是最低要求，其并不能限制成员国制定和实施其他要求，尤其是欧盟的 RO 法令。随后日本代表其他 27 国（含美国，中国，韩国，巴拿马等）发表了针对性声明，提出任何 SOLAS 公约签约国国家都不能违反作为强制性规定的 RO 规则，否则将违反 IMO 基本原则；如某国认为其有问题，应该提到 IMO 来解决。

2、MSC. 350(92)-1974 SOLAS 公约修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效，包含

（1）SOLAS III/19 条（应急培训和演习）修正案

（2）SOLAS regulation V/19（航行安全-船载航行系统和设备的配备要求）修正案

（3）SOLAS XI-1（加强海上安全的特别措施）修正案

3、MSC. 351(92) -1994 HSC Code 修正案和 MSC. 352(92)-2000 HSC Code 修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。

4、MSC. 353(92)-国际安全管理规则修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。

-
- 5、MSC. 354(92)-IMSBC 规则修正案（02-13 版）修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。
 - 6、MSC. 355(92)-1972 年集装箱安全公约修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。
 - 7、MSC. 356(92)-1966 年国际载重线公约 1988 载重线议定书修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。
 - 8、MSC. 357(92)-1979 MODU 规则修正案，MSC. 358(92)-1989 MODU 规则修正案和 MSC. 359(92)-2009 MODU 规则修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效
 - 9、MSC. 360 (92) DSC Code 修正案，将于 2015 年 1 月 1 日生效。

二、MSC92 批准的修正案和通函

- 1、MSC. 1/Circ. 1452-尽快实施 IMSBC 规则（02-13 版）修正案的通函
- 2、MSC. 1/Circ. 1453-未列入 IMSBC 规则货物的信息和运输条件的制定和提交导则的通函
- 3、MSC. 1/Circ. 1454-易流态化固体散货取样、试验和控制程序的制订及批准程序导则的通函
- 4、MSC. 1/Circ. 1395/Rev. 1-可免除设置固定式 CO₂ 灭火系统的固体货物及固定式 CO₂ 灭火系统无效的固体货物清单的通函
- 5、SOLAS 公约 II-2/4.5.5 和 II-2/16.3.3 以及 FSS 规则第 15 章的修正案草案

三、对 SOLAS 公约和相关规则修订方法和程序的讨论

委员会讨论了特设工作组报告（MSC92/3/6）及相关评论性文件，确定原则依据 4 年一个修正周期。就生效时间的模式，确定选择特设工作组报告中的选项 2，即基于目前的实践，每次委员会通过（adoption）修正案，但有 4 年生效的周期（即在 4 年周期内所有由不同决议通过的修正案，于同一时间生效）。委员会同意在会间成立通讯组，进一步完成未决工作并提交 MSC 93 完成此工作。会间通讯组工作职责和内容：

- 1) 基于德国和西班牙对评论性提案和本届会议未决之事，审议和完成 SOLAS 公约和相关规则修订指南的草案；
- 2) 审议和完成对现有和未来修正案实施方法论的技术路线的草案；
- 3) 编制报告提交下届会议，以便于在下届会议完成上述指南；
- 4) 通讯组要做的具体工作有：新修正案批准的时间表、批准文本的具体工作方法、4 年周期内允许非常情况下修正案生效的详细衡准和任何可能会导致工作方法和制定修正案发生变化程序规定；
- 5) 需要解决在 MSC92 上未决问题，如对现有起草文件的改进、起草组是否可以委托对认可阶段的修正案的文本进行审议、是否可以委托秘书处在分委会和委员会起草阶

段完成有痕迹的修改、保留 MSC 92/3/6 附件 1 作为通讯组工作的基础等；

6) 如果时间允许，完成相关起草术语。

议程 4 - 加强海上保安

委员会注意到 GISIS 海上保安模块的更新情况（保安模块已经整合到 IMO 网站用户认证系统），并敦促各缔约国根据 IMO 通函 No. 3338 提交保安事项联系人信息；此外，大会敦促缔约国政府及港口方提供/更新相关信息，包括：港口设施保安计划最新审核日期、符合保安规则的港口设施港口保安员联系信息、海上保安有关通讯指定接收人的联系信息（负责船舶保安的国家主管机关、负责港口设施保安的国家主管机关、SSAS 接收者、认可的保安组织及其权限等）。关于韩国提议的编制实施 ISPS 规则的公司指南，大会认为现阶段暂无此必要。

议程 5 目标型结构标准（GBS）

会议审议了 GBS 通信组的报告，就“等效或替代设计批准导则”适用范围问题，即是仅限于 SOLAS 的 II-1/55 条，II-2/17 条，III/38 条和 MARPOL 附则 I/19(5) 条（即关于规定替代设计的各条款），还是继续扩展到 SOLAS I/5 条，MARPOL I/5 条和载重线公约第 8 款（即公约中对允许等效的原则性条款），因意见分歧较大，全会未能达成结论，主席表示该导则为非强制性文件，具体如何应用该导则将由船旗国主管机关自行决定（但不超出 IMO 强制性文件规定的范围）。关于评估衡准，基于中国要求，导则草案中添加了如何确定评估衡准（即被替代/等效的的安全水平）的原则性规定，明确可使用 FSA 方法达到此目的。就如何具体统一地确定评估衡准，基于韩国提案，在中国、希腊、阿根廷等国的努力下，全会同意将在各国取得一定使用经验后考虑制定专门的指南。关于验证要求，会议同意不在现有草案的基础上增加要求（即不引入由 IMO 进行验证的要求）。会议最终完成了该导则的制定和批准，同时就以下各点达成结论：

1. 该导则和替代设计相关的 IMO 文件（MSC/Circ.1002, MSC.1/Circ.1212 和 MEPC.110(49)）的关系：会议注意到存在重复，并同意在将来进行整合；
2. 明确主管机关为等效和替代设计的最终批准机构和责任承担者；RO 的作用在导则中没有专门涉及，将由主管机关对 RO 的授权协议规定。
3. 设计团队与提交者分开——基于中国的提议，前者做分析评估，后者仅仅与主管机构沟通；

-
4. 批准证书 Certificate——导则中提到的批准证书是批准声明而非新的法定证书，因为指南不能规定什么新的法定证书；
 5. 批准证书签发——主管机构直接签发或其认可的 RO 签发，如果是 RO 签发，则 RO 将不能作为设计团队或提交者，以避免利益冲突；
 6. 关于不同主管机关对某等效替代设计有不同的评估结果可能造成 PSC 问题，会议认为目前没有这样的案例，在问题出现后可反馈海安会讨论。

对于安全水平法 (SLA)，会议在上届的基础上，进一步准备了在制定“IMO 立法过程中使用安全水平的导则”中要考虑的要素和框架，并请各国向下届会议提出实质性建议。

本议题下批准了通函 MSC.1/Circ.1455——“IMO 文件中关于替代及等效的批准导则”

议程 6 - 客船安全

基于意大利已经公布的 COSTA CONCORDIA 轮事故调查报告，和提出了一系列提高客船安全的建议，以及业界组织通报的行业内进行的复审情况，会议对客船的设计设备布置、安全撤离分析、客船破损后的安全水平和生存能力等具体问题进行了研究，有关决定如下：

1、客船的设计、设备、布置（技术性）

会议认为，要求新船对安装有重要推进和电气设备的水密舱室提供双壳保护设计只是解决措施的选择之一，应由相关分委会给予考虑，且需意大利政府提交进一步的信息；今后将考虑追溯现有船在进水时应能向船长提供电脑稳性计算支持的要求；装有重要设备的舱室设计成不相邻问题应仅适用于新船；在船舶每侧增加一个传统型登乘梯以便撤离的问题，会议认为应由主管机关决定，但也有必要考虑为船旗国主管机关提供指导。

2、客船的撤离程序、安全操作等问题（管理性）

会议没有同意意大利提出的修订 SOLAS、STCW、ISM 等公约规则的建议，主要原因是许多内容在现有 IMO 文件中已有明确规定，关键是由各主管机关负责实施的问题；对于将自愿性的安全撤离分析强制化问题，会议认为只有等 FP 分委会完成撤离分析指南文本完成后方能做出决定，因此指示 FP57 会议考虑非客滚船撤离分析的强制适用问题，向下届海安会报告；批准了经修订的 MSC.1/Circ.1446/Rev.1 通函，加入了有关指南内容，包括：重物固定、驾驶台航行程序协调、客船上救生衣型号、紧急通知的播发、避免对驾驶台的不必要干扰、船舶应完全遵守航线计划等。

3、破损后的安全水平

会议决定，由 SLF 分委会的技术专家和 FSA 专家研究欧盟提出的提高客船破舱后生存能力问题，要求其复审分舱指数 R，以及与指数有关的要素。

4、客船安全的工作计划

会议批准了修订后的客船安全长期工作计划，列出了今后需要考虑的潜在问题。会议还决定，现阶段不成立客船安全通信工作组，要求 FSI 分委会审议 COSTA CONCORDIA 轮事故调查报告，并向下届海安会报告；请意大利政府提交进一步的澄清和信息；请各国和组织继续向下届会议提交文件。

会议决定，审议批准了经修订的 MSC.1/Circ.1446/Rev.1 通函一向客船公司建议的提高客船安全的临时性措施。

议程 7—14 审议各分委会报告

委员会总体批准了 DSC 17，FP 56，COMSAR 17，BLG 17，SLF 55，FSI21，DE 57 和 STW44 的会议报告，批准了各分委会上报的决议和通函草案（详见附件清单），重点讨论了以下各项问题并达成了结果：

1. IACS 对 FP 分委会报告的评论性提案（MSC 92/8/1）中就 SOLAS 公约第 II-2 章第 13 条关于工作间脱险通道修正草案，除了常规理解的可以采用梯道和围阱的形式外，还可以利用“房间到房间”的布置从而到达开敞处所的形式建议，经讨论支持与反对的国家几乎相当，未获委员会同意。一些反对的国家提示可以考虑 IACS 制定的 UI。
2. 丹麦挪威对 FP 分委会报告的评论性提案（MSC 92/8/2）中在初次检验室增加对消防水炮排量的验证的建议以及对消防水炮的压力、扬程和排量提出并行要求的建议均未得到同意。
3. 巴西对 COMSAR 分委会报告的评论性提案（MSC92/9/1）中关于在 LRIT 系统中增加“下一个权利港”信息的建议，因多数国家认为其增加了很多主管机关和业界的负担且必要性不大，未获同意。
4. 美国在 MSC92/9/2 中提出申请在 GMDSS 系统中承认并使用铱星的建议得到委员会原则同意，并布置新合并的 NCSR 分委会在“海事无线电通讯系统和技术的发展”议题下研究。
5. 日本对 COMSAR 分委会报告的评论性提案（MSC 92/9/4）中对 MSC 通函“船上安装和使用的无线电通信设备有效性准则”草案的修改（提出原草案导致了不必要的设备更新）

得到多数支持，委员会予以同意。

6. 就气体燃料船规则 (IGF Code) 的制定，美国提案 (MSC 92/10/3) 中建议因闪点在 52-60 度的燃料油的相对安全性，IGF Code 不适用此类燃料油 (以免必须开展强制性的替代设计的评估)，因大多数成员认为 IGF Code 完成在即，目前不宜单独修改其适用范围，如排除此类油品将会对其他相关要求产生影响。委员会未同意美国建议，但提出如需要，可向委员会提出审议 II-2 章中闪点在 52-60 度的燃料油要求的新议题。
7. 就 IGC 规则的修订，德国日本挪威英国 SIGTTO 提交的 (MSC 92/10/1) 货物维护系统新型设计的极限状态方法标准得到委员会同意，将作为 IGC 规则的附录 5 作为强制性要求，计划和 IGC 规则其他部分的修正案一样在 MSC 93 上获得通过；而挪威提案 (MSC 92/10/4) 中提出的修改有降低安全水平的可能，未得到同意。
8. 对 SLF 分委会报告的评论性提案中，芬兰和日本 (MSC92/11/2) 对于横贯浸水通过 1 个人孔和 2 个人孔的一系列管道结构的回归公式提出的修改意见，因该问题已经在分委会得到充分讨论，委员会未予同意；美国 (MSC92/11/3) 给出的横贯浸水装置评估标准方法的修正草案的修改意见得到多数支持，予以同意。
9. 就非公约船标准 (GlobalReg Standard)，委员会原则同意了 FSI21 对非公约船标准进行技术回顾的方法、程序和原则，并认为，非公约船标准应作为示范，由各成员国决定是否采用，该标准不应象其它 IMO 文件那样进行定期的修订，也不应破坏现行的区域、国内相关安全标准。委员会指示 FSI 分委会确定非公约船标准的总体目标和战略计划 (不应该降低安全水平，同时不应该增加巨量工作)，涉及其它分委会的工作等，并报告海安会后实施。
10. 就“交船日期”的统一解释，委员会与 MEPC65 联合批准了国际船级社协会 (IACS) 提交的关于 SOLAS 和 MARPOL 公约关于交船日期的统一解释，明确了法定证书中基于发证投入营运前初次检验完成日期作为交船日期。
11. 就船舶识别号对渔船的适用性问题，委员会批准了对 A. 600 (15) 决议的修订，将 IMO 的船舶识别号机制适用于扩大适用于 100 总吨以上以及不在任何船旗国专属管辖区域内活动的任何尺寸的渔船，认为此措施有助于 IMO、FAO、ILO 要求实施及搜救和防止犯罪行为等，拟提交 A28 大会通过。
12. 海难事故报告方面，针对国际运输工人联盟 (ITF)、国际航运公会 (ICS) 与国际运输工人联盟 (ITF)、国际船长协会联合会 (IFSMA) 等关于某些主管机关未能按照联合国海洋法 (UNCLOS)、SOLAS、MARPOL 等公约要求，履行事故调查并报告 IMO 义务的提案，

大会请 FSI 分委会做详细审议，并考虑参考借鉴国际民航组织（ICAO）有关事故报告提交及散发的做法（可能包括用 outstanding 名单显示没有提交调查报告的事故）。

13. 就 PSPC 的统一解释草案，希腊，INTERTANKO 和 INTERCARGO 提交的评论性提案（MSC 92/13/4），基于中日韩等造船国家和其他多数国家的合理意见，委员会没有同意提案中对使用高压淡水冲洗，改每月一次检查为每天检查，限制等效涂层的形式，车间底漆，增加检查报告等方面的建议，仅同意了涂层检查助理人员需经过培训及在涂层检查员监督下开展工作的建议。同时决定对 DE 57 提请委员会取舍的关于二次表面处理（3.4 段解释 1）的解释做删除。
14. 就多米尼加建议的通过机械、液压装置在船上模拟救生艇释放试验，委员会总体认为此建议有一定价值，提供了解决因释放装置失效而导致检验和演习时发生救生艇事故和人员伤亡的一种替代方法，但请有关方面向 MSC 93 提供进一步信息，以在下届会议通过“救生艇和救助艇定期检修与维护要求”时一并考虑。

议程 15 - 有关海上安全和保安的技术合作（略）

议程 16-实施新要求的能力建设（略）

议程 17-综合安全评估（没有提案，仅关注其他委员会和分委会开展的工作，略）

议程 18 - 海盗和武装抢劫船舶

委员会对中西部非洲沿海（特别是几内亚湾）海盗袭击的严重性表示关注，索马里海盗与西非海盗在袭击方法上有相似之处，但索马里海盗多以索要赎金为目的，而西非海盗主要目的是窃取油轮的货油转卖黑市盈利，后者常使用自动武器滥杀无辜，对船员更为残暴。希腊认为，目前应对索马里海盗主要通过国际海上军事力量，应对西非海盗应主要通过该海域沿海主权国家合作为主、国际社会协助为辅的方式进行，国际社会帮助沿海国家建立自身的海事战略以解决本地海盗问题。联合国、IMO、其它国际及区域组织、中西非国家等为应对海盗袭击作出了许多努力，并制定了行为准则。大会同时呼吁各船旗国重申正确报告海盗袭击事件、完全实施 IMO 及业界制定的相关通函、导则（如 MSC.1/Circ.1333 和 1334）。美国反海盗研究组织 Oceans Beyond Piracy 在其网站（www.oceansbeyondpiracy.org）发布了 2012 年海盗袭击统计报告“Human Cost of Piracy”。委员会敦请各成员国向海上保安信托基金提供财政捐款以保证各个项目的有效实施。

关于私营海事保安公司，根据 IMO 要求 ISO 在 2012 年 11 月发布了私营海事保安公司 (PMSC) 标准文件 ISO PAS 28007，该项工作由 ISO TC8 承担。ISO 最近已经接受“武器使用规范 (Rules for the Use of Force)”作为标准的输入。大会鼓励各成员国请其国内标准制定机构、PMSC、船东及其它相关方关注和实施 PAS28007 标准，实施中有任何问题与 ISO 联系。BIMCO 提出目前部分成员国尚在使用国际行为规则作为私营武装保安人员 (PCASP) 的认可标准，呼吁将 ISO PAS 28007 作为唯一的标准。

议程 19 - 杂货船安全

大会注意到根据 IACS FSA 专家组对有关杂货船安全的 FSA 报告的审核，FP56、FSI21 和 DE57 等分委会有关杂货船安全工作风险控制措施 (RCO) 研究反馈意见：

FP56：关于“RC028—制订在港期间维修检查清单以避免因修理和维护程序不充分而造成火灾和爆炸”，认为现在已有相关程序规定 (MSC/Circ.1084 和 ISGOTT，以及 ISM 文件)，由主管机关通过 ISM 系统的有效运行来严格执行这些规定即可，不必采取进额外措施。

FSI21：关于 RC019“扩大杂货船检验范围”和 RC020“港口国监督检查官的培训”，由于 FSI21 在该议题下没有文件，会议决定 FSI22 继续审议该议题，尤其是关于港口国监督检查官的培训，希望成员国提交相应的提案文件，目标完成时间延长到 2014 年。

STW44：关于 RC08、12、23 和 26 等有关操作/培训的措施，认为目前 STW 公约和规则已完全覆盖而不必采取进一步措施。

IACS 代表在会上提出将向 MSC93 提交关于各分委会风险控制措施工作回顾的总体状态和分析报告。

议程 20 - 强制性文件实施及相关事项

委员会对于朝鲜提议对 1966 年载重线公约及 1988 议定书“新船”定义 (第 2 条“‘新船’是指在本公约对各缔约国政府生效之日或其后安放龙骨或处于相应建造阶段的船舶”) 制定统一解释，认为根据公约的无优惠条款及各船旗国接受船舶登记的职责无此必要。

委员会对于 NAV55 发现的 MSC.128(75) 决议关于驾驶室航行值班报警系统 (BNWAS) 性能标准中的自动模式对于符合 SOLAS 第 V/19.2.2.3 要求的船舶没有意义，指示 NAV59 进一步考虑并制定必要的导则。

议程 22-IMO 机构改革

MSC 92 完成了 IMO 分委会改革的具体方案，确定将原来 9 个分委会压缩为以下 7 个：

- 1) 将 DE、FP 和 SLF 三个技术性分委会合并为两个，分别为船舶系统与设备分委会（SSE）和船舶设计与建造分委会（SDC）；
- 2) 将 COMSAR 和 NAV 分委会合并为航行、通信与搜救分委会（NCSR）；
- 3) 对 BLG 和 DSC 分委会的职责作调整，分别成立防污染及应对分委会（PPR）和货物和集装箱运输分委会（CCC）；
- 4) 对 FSI 和 STW 分委会分别改名为：IMO 文件实施分委会（III）和人为因素、培训和值班分委会（HTW）；

并对各分委会的职责作了重新划分和确定了 2014 年的工作安排。与之相关的是，会议决定不增加工作组、通信组、起草组和会间工作组的数量，仍维持目前水平，并明确分委会只能处理技术和操作措施，关于秘书处此前提出的降格会议报告的问题暂不讨论。至此，IMO 从去年启动的改革基本落下帷幕，但仍需 IMO 理事会和大会最终确认。

议程 23--工作计划

一、基于有关国家提议，经过讨论，决定增加 5 个新工作项目：

- 1、评估客船上在航行过程中可以开启的门的条件和修订 SOLAS II-1/22 和 MSC.1/Circ.1380--船舶设计与建造分委会（SDC）承担，两届完成
- 2、载运超过 12 名工业人员的国际航行船舶的适用导则---船舶设计与建造分委会（SDC）承担，2015 年完成，并指示 DE 57 成立的近海风电场船舶指南通信组增加开展该项工作
- 3、IMO 文件中有关海上运输危险货物的船员能力和应用---人为因素及培训值班分委会（HTW）承担，货物和集装箱运输委员会（CCC）配合，2015 年完成
- 4、全球 STCW 公约系签发的培训和教育统一格式证书---人为因素及培训值班分委会（HTW）承担，2015 年完成
- 5、INMARSAT 安全网的系统和接收机及其在组合导航显示系统的相互关连--航行、通信与搜救分委会（NCSR）承担，一届完成。

二、下次会议

MSC 第 93 届会议将于 2014 年 5 月 14 日-23 日在英国伦敦召开，MSC 第 94 届会议拟

于 2014 年 11 月举行。MSC 第 93 届会议将成立三个工作组及一个起草组，分别为客船安全工作组、GBS 工作组和公约修订方法工作组，及强制性文件修正案起草组。此外，委员会还决定在会间 2013 年 9 月 30-10 月 4 日召开极地船规则工作组，《国际海运危险货物规则》(IMDG 规则)编辑和技术工作组 (E&T) (2013 年 9 月 23 日-27 日)及有害污染物评估 (ESPH) 工作组(2013 年) 等 9 个工作组会议。

议程 25 - 其它事项

有效实施 ISM 规则和 MLC2006 公约

委员会要求秘书处制定措施为各成员国在 GISIS 模块中直接报告持续概要记录 (CSR) 签发人的联系信息；关于 MLC2006 联系人信息，要求 FSI 分委会经与 IMO 和 ILO 秘书处协商后详细考虑并采取必要措施。

IACS 质量体系认证程序 (QSCS) 合作事项

委员会回顾并注意到 IMO 观察员关于 IACS 2012-2013 年度 QSCS 审核工作的报告，报告提供了由第三方认证机构 (ACB) 审核评估的相关信息。大会要求秘书处继续派 IMO 观察员继续参加下两个年度 IACS 的 QSCS 审核并向 MSC94 提交报告，费用由 IACS 提供。

伊朗提出履约困难

伊朗提出由于某些国家制裁、限制等造成的直接和间接影响，给其实施国际公约要求带来困难，特别在寻求国际适任船级社提供船级法定服务方面等。因此，伊朗敦请各成员国、政府间组织和非政府组织加强与其在海上安全和保安方面的合作。对此，会上没有成员国发表评论。

无石棉要求的阈值问题

关于 MEPC65 提出的 SOLAS II-1/3-5 无石棉要求的阈值问题，考虑到两个会议间隔太短未有相关提案文件，委员会决定交由 DE 分委会做详细技术审议。

未来船舶安全研讨会

在本届海安会前召开了为期两天 (6/10-6/11) 的“未来船舶安全研讨会”，参会人数约 500 人，会议由 6 个专题组成 (未来船舶安全的影响、满足船级社和业界的要求、船舶安全的驱动力、应对基于风险管理的立法挑战、人为因素的应对、改变之需)，来自成员国、联合国、国际间政府组织、非政府组织、学术机构、咨询机构、研究机构的国际海事界知名专家发布了演讲和讨论 (中国业界有两位专家作演讲)，

会议达成的要点包括：

-
- .1 未来船舶将更加大型化和高技术化，创新和复杂设计进一步增多，对航运安全和目前的指令性（描述性）立法模式带来新挑战；
 - .2 更加严格地限制船舶污染和高油价将迫使船东采用新技术和替代能源，安全立法必须更上时代；
 - .3 必须改进（船舶事故等）数据收集和统计，通过风险评估等分析方法的大量使用，推动安全立法从经验型向科学型风险型转变；
 - .4 尽管 ISM 规则实施多年，但人为因素仍然是船舶事故的主要原因，未来立法应解决好人员在新要求下的负担，人员培训，压力/疲劳，人机界面等问题；
 - .5 从“符合文化（compliance）”提升到更高层的安全文化（注：即要求船员不能满足于“符合公约要求即可”的层次，更提倡发挥船员在提升安全方面的主观能动性）；
 - .6 有必要结合未来发展需求对以 1974SOLAS 公约和 1966 载重线公约为基础的安全立法框架作审阅（注：IMO 安全立法的“与时俱进”）

作为成果，研讨会形成一份声明，请 2014 年的 MSC 93 海安会研究以上各点并采取适当行动。