
国际海事组织第 93 届海上安全委员会会议快报

中国船级社 2014 年 5 月

国际海事组织(IMO)海上安全委员会(MSC)第93届会议于2014年5月14日至23日在英国伦敦IMO总部召开,海安会主席丹麦的Christian Breinholt先生主持了会议。106个IMO成员国、2个联系会员(法罗群岛、中国香港)的代表团,2个联合国专门机构、7个政府间组织和49个非政府间组织的观察员出席了会议。会议共有22项议程,除全会外,还成立了客船安全、极地规则两个工作组以及强制性文件修正案起草组。通过了15项决议、批准了16份决议和18份通函。中国船级社参与中国组团出席了本届会议。会议要点如下:

一、重要议题

(一) 审议和通过强制性文件修正案(议题3)

强制性文件

1、通过MSC.365(93)-SOLAS第II-1、II-2章修正案,2016年1月1日生效。

(1) SOLAS II-1/29操舵装置,适用于新造船和现有船。针对船舶航行试验有关操舵装置的试验要求,船舶无法满足最深航海吃水的情况,对主辅操舵装置补充了三种可接受的试验条件。船舶在平浮状态下舵叶全部浸没在水下,以主机最大转速状态进行试航;若不能在舵叶全部浸没水下的状态试航,则应在试航状态下换算出在满载状态下的舵系统受力和扭矩;应通过试航状态下的数据可靠地预测和推

算出船舶满载状态下的舵叶受力和扭矩的状况。IMO发布通函MSC.1/Circ.1482提前实施该修正案。

(2) SOLAS第II-2/1、II-2/3和II-2/20-1条，主要适用于新造船。新增对载运以压缩氢气和天然气为燃料动力的机动车辆的车辆运输货船的附加要求（电气设备的防爆、通风布置、点火源的消除、手提式气体检测仪等），其中配备手提式气体检测仪的要求适用于新造船和现有船。

(3) SOLAS第II-2/3和II-2/9条通风系统的新要求，适用于新造船。涉及新增“挡火闸”和“挡烟闸”的定义、导管布置、挡火闸和导管贯穿的细节、载客超过36人客船通风系统的附加要求、厨房的排气管道、服务于设有内燃机的A类机器处所的风机房、载客超过36人客船洗衣间的通风系统。

(4) SOLAS第II-2/4.5.5和 II-2/16.3.3条对油船和化学品船惰性气体系统的修订要求。2002年7月1日及以后但在2016年1月1日前建造的20000 DWT及以上的液货船应安装满足经MSC.98(73)决议修正的FSS规则要求的惰性气体系统。2016年1月1日及以后建造的8000 DWT及以上的液货船应安装符合新修订的FSS规则第15章要求的固定式惰性气体系统。同时还新增了惰性气体系统操作要求。2002年7月1日以前建造的船舶可不适用16.3.3.3条要求。

(5) SOLAS第II-2/10.1和10.2,10.7条对大型集装箱船甲板上载运5层及以上集装箱的消防安全要求，适用于新造船。提出露天甲板上载运5层及以上集装箱的船舶，应配备移动式消防水炮和移动式水

雾枪的附加要求。

(6) SOLAS第II-2/13.4条对货船机舱内集控室和其他封闭处所（如主工作间）的附加脱险通道要求，适用于新造船。要求机器处所内所有斜梯和梯道采用钢质材料，其底面采用钢质护板防止下部热和火焰危害。同时机器处所内的主工作间应设有2条脱险通道。其中至少有1条应提供连续防火遮蔽至机器处所外的安全位置。对于货船A类机器处所内的机器控制室应设有2条脱险通道。其中至少有1条应提供连续防火遮蔽至机器处所外的安全位置。

2、通过MSC.366(93)-SOLAS修正案（新第XIII章符合性验证），2016年1月1日生效。

强制执行IMO文件实施规则(A.1070(28)通过的III规则)，从实施、执行、评估和复审等方面规定船旗国、港口国、沿岸国如何履约。

希腊等欧盟国家发表申明，认为RO规则和III规则不得在满足欧盟法律责任方面设置限制，希望在欧盟法律框架下进行强制性审核。日本等国家发表针对性申明，主张III规则或IMO要求未覆盖的内容应提交IMO，任何RO超出其授权船旗国的要求是侵权的。美国发表声明，认为III规则有利于验证IMO强制性要求是否得到了实施，但本身不具备法律责任，反对欧盟对III规则的错误解读。中国支持美国的声明。

3、通过MSC.367(93)- 国际消防系统安全规则（FSS）修正案，2016年1月1日生效。

修订第15章惰性气体系统修正案，提出惰性气体系统性能要求、

总体要求、对燃烧烟气和惰性气体产生系统的要求、对氮气发生器系统的要求。

4、通过MSC.368(93)- 国际救生设备安全规则(LSA)修正案，2016年1月1日生效。

修订救生衣要求，涉及救生衣水中性能试验要求和评定衡准、儿童救生衣及婴儿救生衣的水中性能试验要求。

5、通过MSC.369(93)- 国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则 (IBC)修正案，2016年1月1日生效。

新增强制配备稳性仪的要求。对新船为强制性要求，并对现有船有追溯，稳性仪需经批准并持有证书。增加货舱驱气的相关要求，要求出口气体速度至少20m/s，高度为甲板上2m。要求所有的化学品船均按照SOLAS修正案要求配备惰性气体系统。对于需氧型抑制剂货物的特殊条目15.13.5进行了修订。

6、通过MSC.370(93)- 国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则(IGC) 修正案，2016年1月1日生效，2016年7月1日实施。

全面修订IGC规则，涉及各种货物维护系统、各液货舱型相关要求、稳性、货舱与船体外板之间距离、双燃料、材料、低温管系等方面。2016年7月1日起安放龙骨的船舶需实施。

7、通过MSC.371(93)- 2011年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则(ESP)修正案，2016年1月1日生效。

新增“临时性修理”要求、CSR船舶的货舱/货油舱和压载舱的主要结构图的标注要求、散货船可特别考虑近观检验和厚度测量的范围的

要求、对油船确定的显著腐蚀区域进行检查并进行附加测厚的要求。

8、通过MSC.372(93)- 国际海运危险货物规则 (IMDG)修正案，2016年1月1日生效。2015年1月1日始可自愿提前全面或部分实施。

对IMDG规则的大幅修订，补充了CSC公约中与危险货物运输关联的内容；对货物分类的说明进行调整，对危险货物清单中的内容进行修订，第7章中增加了积载规则、操作规则、隔离规则内容等。

9、通过MSC.373(93)- 1978海员培训、发证和值班标准国际公约 (STCW公约)修正案，2016年1月1日生效。

10、通过MSC.374(93)- 海员培训、发证和值班规则 (STCW规则)修正案，2016年1月1日生效。

11、通过MSC.375(93)- 1966载重线公约1988议定书修正案，2016年1月1日生效。

与SOLAS公约新XIII章协调所作的文字修改，增加III规则、审核等定义，新增附则IV“符合性验证”。

非强制性文件

12、通过MSC.376(93)- 散装运输危险化学品船舶构造和设备规则(BCH) 修正案，2016年1月1日生效。

要求配备稳性仪，与IBC规则相协调。

13、通过散装运输液化气体现有船规则 (EGC) 修正案，2016年1月1日生效。

要求配备稳性仪，与IGC规则相协调。

14、通过MSC.377(93)- 散装运输液化气体船舶构造和设备规则 (GC) 修正案，2016年1月1日生效。

要求配备稳性仪，与IGC规则相协调。

相关海安会决议和通函

15、通过MSC.378(93)-经修订的救生设备试验建议 (MSC.81(70)) 修正案。

修订救生衣原型试验要求，涉及救生衣浮力材料试验对试样的要求、试验中受试人员的选择、成人基准救生衣 (RTD) 使用的效用性、救生衣水中性能试验要求和评判衡准、儿童救生衣及婴儿救生衣的原型试验要求和评判衡准。全面修订成人基准救生衣 (RTD) 的设计与制作要求。

16、通过MSC.1/Circ.1470-制作成人基准救生衣 (RTD) 的确认 导则。

调整RTD的校准方法，提高试验结果的稳定性。

17、通过MSC.1/Circ.1471-现有车辆运输船载运压缩氢气或天然 气动力车辆所需采取的安全措施建议

承运人应提供证明文件或声明，确认对压缩氢气或天然气动力车 辆的泄漏密性进行了检查。并对此类车辆进行标识。

18、通过MSC.1/Circ.1472-用于保护露天甲板上载运5层及以上集 装箱船舶的移动式消防水炮的设计、性能、试验和认可指南

19、通过MSC-MEPC.2/Circ.14-要求需氧型抑制剂的货品

对现行 IBC 规则第 15.13.3.2 条，要求在抑制剂保护证书中说明如使用需氧型抑制剂，应列明液货舱中需要氧气范围。

（二）极地规则（议题10）

全会讨论了该议题下的 18 份提案，成立了极地规则工作组，要求完成 SOLAS 第 XIV 章修正案、极地规则安全部分的案文。

1、背景情况

1993 年至 1997 年间，由加拿大牵头的 IMO 外部工作组(OWG)开始制订船舶在极地水域作业的建议性要求。由于其提交的草案未能充分考虑南北两极差异，且文本中包含强制性语句等原因，在 1999 年的 MSC71 次会议上未获通过。2002 年，MEPC48 和 MSC76 审议了 DE 提交的《北极有冰覆盖水域船舶作业指南》，该文件得到批准并以联合通函的形式向国际海事界发布。因南极水域发生船舶事故，第 XXVII 届南极条约协商机制会议(ATCM)向 IMO MSC79 提议修订《北极有冰覆盖水域船舶作业指南》，将其适用性扩大到南极水域。2009 年初 DE52 完成了修订，但美国等国试图阻止 DE 批准该指南，而改为强制规则，基于 DE 工作权限，决定先批准修订的指南，同时向 MSC96 提交制定强制性规则新议题。同年底，IMO 第 26 届大会通过了新的《极地水域船舶作业指南》（Res. A1024(26)）。批准美国、丹麦和挪威联合提出制定“极地水域航行船舶强制性规则”的新项目，计划 2012 年完成，并纳入作为 DE 高优项目列入 2009 年 10 月召开的 DE53 临时工作议程。

极地规则制定经历了 6 年 5 届 DE 和 1 届 SDC 会议审议。。因规则涉及面广，各利益方立场分歧较大，技术问题相对复杂，曾于 2012 年 DE56 重新调整了工作计划：拟于第一阶段，制定适用于 SOLAS 船舶的极地规则，预计 2014 年完成；第二阶段，制定适用渔船等非 SOLAS 船舶的极地规则，预计 2016 年完成。

2、SOLAS 修正案

通过制定 SOLAS 新的 XIV 章“船舶在极地水域操作的安全措施”，强制实施“极地规则”。

第 1 条 定义

(1) 说明规则结构和属性，其中 I-A 章（安全）和 II-A 章（环保）为强制性法定要求，I-B 章和 II-B 章为建议性要求，其修订方式按照现行公约条款第 8 条要求进行。

(2) 极地水域：南极区域为南纬 60 度以南、北极区域按照具体的地理分界，基本上在北纬 60 度以北。极地水域包括北冰洋水域和南极区域。俄罗斯提出的白令海区域不纳入极地水域的主张未获得支持。

(3) 新船建造按照铺放龙骨日期进行实施。

第 2 条 适用范围：

(1) 除非特别说明，SOLAS 第 XIV 章适用于航行于极地水域的第 I 章规定的所有船舶，也就是 500 总吨以上所有货船和客船，无论从事国际还是国内航行。

(2) 现有船舶如果运营极地水域将于修正案生效 1 年后的第一

个中间检验或换新检验（以时间较早者为先）实施规则要求。

（3）第 XIV 章案目前不适用于政府拥有的非营业性船舶，但是鼓励成员国政府对此类船舶尽可能地符合极地规则要求。

（4）实施第 XIV 章要求不影响国际法律规定的成员国义务和权利。

第 3 条 实施要求：满足极地规则要求的船舶将按照 SOLAS 公约 I/7、I/8、I/9 和 I/10 要求进行检验；极地船舶证书按照 SOLAS 公约第 I/12、I/13 要求进行签发和签署并按照 I/19 条（港口国检查）和第 11 章 I/4 条（操作要求的港口国控制）要求进行控制。

第 4 条 替代设计和布置：对于船舶结构、机械、防火和救生设施法规要求，如果需要替代设计则需要满足规则设定的目标性要求，按照 IMO MSC.1/Circ.1455/1212/1002 等相关通函进行评估和批准，并且标识在极地证书和极地操作手册之中。

3、极地规则（Polar Code）

（1）规则包括前言、介绍（非强制性要求）、I-A（强制性安全要求）、I-B（安全建议性指南）、II-A（强制性环保要求）、II-B（环保建议性指南）、附录（证书+附件/设备和操作限制记录）。

（2）规则强制性要求第一部分（Part I-A）包括第 1 章总体性要求、第 2 章极地操作手册要求、第 3 章船舶结构、第 4 章稳性、第 5 章水密和风雨密性要求、第 6 章机械装置要求、第 7 章操作安全要求（考虑到不属于 SOLAS 要求已删除）、第 8 章防火要求、第 9 章救生设备和布置要求、第 10 章安全航行要求（待 NCSR 会议讨论确定）、

第 11 章通讯要求(待 NCSR 会议讨论确定)、第 12 章航行计划要求、第 13 章人员配备与培训要求。

(3) 规则建议性要求第一部分 (Part I-B) 包括极地温度服务设定指南 (待 IACS 进一步制定)、极地证书冰区航行能力与限制指南 (船型/冰级/冰定义和其对应厚度的汇总表)、系统和设备验证标准指南 (允许现有设备和冰区运营经验作为评定指标, 当主管机构缺乏相应的验证标准时)、极地操作手册模板、破冰船护航指南、应急响应计划指南、冰级等效评估指南、个人防护设备样板、集体防护设备样板、航行安全指南、航行计划指南、人员配备与培训指南等等。

(4) 规则第 II 部分环保措施强制性建议性要求将由 MEPC 会间工作组制定并将在 MEPC 67 (2014 年 11 月) 讨论确定。

(5) 关键点

1) 总体要求—极地规则是现有 IMO 文件对于航行极地水域船舶的补充要求, 以增进船舶操作安全, 并减轻对偏远、脆弱和严酷的极地水域环境、海洋哺乳动物, 以及原住民的影响;

2) 极地水域风险----极地规则目的是处理极地水域海冰覆盖、低温环境、高纬度、偏远和生态敏感性, 以及水文资料不全不准备, 船员冰区操作经验不足的风险, 确保极地船舶通过设计、构造、设备、操作、船员培训、搜救和环境保护等各方面要求达到具有减轻或消除这些风险的能力;

3) 规则结构—该规则采用基于风险的目标功能性方法制定, I-A 部分除第 1 章外, 其他章节 (第 2 章至第 13 章) 的结构均可分为目

标、功能要求和相应的技术条款和要求三部分；

4) 极地证书—规定了极地航行船舶应持有的极地航行船舶证书及建议的格式、极地证书的发证要求、极地航行船舶的设备低温性能和测试性能标准。极地证书与其他 SOLAS 证书类似，通过附件记录形式纳入额外的防护设备和冰区航行限制条件。其中对于冰区安全航速由于没有统一的标准和方法，故此删除一切涉及安全航速的文字。对于冰区航行操作限制，尽管目前 I-B 提供了汇总表，但是大部分代表认为还需要进一步制定一份如何确定极地航行船舶操作限制程序的指南并将在 MSC 94 讨论确定；极地航行船舶的证书格式尚未最终确定，主要是对于极地航行船舶的操作限制如何放入极地证书和 PWOM 手册中尚存较大分歧。IACS 将牵头向 MSC94 提交究竟船舶操作限制应涵盖哪些内容，并认为列入极地证书的任何操作限制都应该是可操作性的；

5) 极地操作手册 (PWOM) —极地操作手册将由船东准备，不需要主管机构批准。工作组以加拿大提案为基础，编制了一份标准化的 PWOM 示范手册。PWOM 分成两部分，分别为第 I 部分（安全事宜）和 II（环境保护事宜），与规则第 I 部分和第 II 部分分别对应。制定该手册的目的是为船长和船员在极地水域航行时提供安全与环保操作的指导，I-B 中的模板可以作为制定手册的参考和指南。对于偶尔一次航行极地水域，对于是否也可以用批准的极地操作手册替代极地证书或者签发短期极地证书，还没有达成共识，需要进一步考虑；

6) 冰级等效—冰级的协调与统一，考虑到规则对于 A、B 类船

船均采用 IACS UR PC 冰级规范，而 C 类船舶明确特定冰级标准。但也可采用等效安全的冰级规范。对非 IACS PC 冰级的船舶在签发极地证书前等效冰级评估存在工作量大，全球一致性问题，故此鼓励 IACS 各成员船级社使用统一的冰区船级要求。与此同时，芬兰代表说明了考虑将进一步提升其波罗的海的冰级标准；

7) 极地温度设定—前期在 SDC 以及相关工作组讨论时给出的温度定义与目前使用的 IACS S6 温度定义不同且概念不容易理解清楚。经过工作组进一步讨论，确定了极地服务温度 (PST) 为准备航行区域/季节最低的日平均低温 (MDLT) 再减 10°C，即 $PST = \text{lowest MDLT} - 10^{\circ}\text{C}$ ，废除了原提议的 2 个标准差的模式，因为无法得到详尽的资料和需要进行大量计算。采纳了目前 IACS S6 之中的 MDLT 定义，MDLT 如何确定需要至少 10 年的统计数据，具体的 MDLT 指标还需要进一步工作，IACS 将提供统一解释。I-B 部分第 1 部分性能标准中将增加指南性注解，允许现有船使用现成营运经验替代用统计值得到 PST 值；

8) C 类船舶处理—C 类船舶可以是冰区加强也可以是没有冰区加强船舶，具体要看其在极地航行区域和季节，由主管机构核准，但是考虑到这将给主管机构带来很大的工作量，需要进一步考虑；

9) 船舶冰区操作 (Operation in ice) —意味着客船和油轮在开敞水域或含冰块水域 (冰密度低于 10%) 以外的水域操作；货船在冰密度 20% 以上的水域航行；

10) 船舶低温操作 (Operation in low air temperature) —意味着船

船舶准备在最低的日平均气温-10 度以下的区域航行。在低温环境下，需要防止货舱液压关闭装置的液压油冻裂，水密门和风雨密门、舱口要能开启，所有消防设备和逃生通道和集合站都应能在 PST 温度下保持工作和畅通无阻；

11) 船舶结构设备温度设计指标—船体结构材料、暴露于空气的机械设备，其温度设计指标需要满足极地服务温度（PST）要求，相关试验要求需要进一步考虑设定；

12) 船型—A 类船舶，满足 IACS UR I（Polar Class 1-5），适用于冰厚度 1.2 米及以上；B 类船舶，满足 IACS UR I(Polar Class 6-7)，适用于冰厚度 0.3-0.7 米；C 类船舶，A/B 类之外的船舶，如果有冰级加强，适用于冰厚度 0.1-0.3 米；

13) 完整稳性和破损稳性—规定所有船舶应满足船舶结冰工况下的完整稳性要求，公约生效后新建船舶应满足被冰破损后的破损稳性要求。有关船舶结冰工况下的完整稳性计算要求应列入 PWOM 手册中。还规定船舶要配备适当的除冰设备。

4、工作计划

考虑到还有一部分工作尚未完成，特别涉及航行安全和通讯的第 10、11 章要求、I-B/II-B 指南部分和环保要求 II-A 部分，这些要求将分别在下次海安会(MSC 94, 预计 2014 年 11 月)和环保会(MEC 67, 预计 2014 年 10 月份)讨论确定，如果顺利通过则将分别在 MSC 94 和 MEPC 68 会议上通过，SOLAS 修正案第 XIV 章和极地规则预计 2017 年 1 月 1 日生效。

MSC93 指示 NCSR1 会议审议极地规则的第 10 章和第 11 章，保持文体与其他章节的一致，并要求 NCSR1 一并审议 MSC93/10/4 的第 14 段和第 15 段，MSC93/10/16 的第 10、13 和 14 段。MSC93 提请 NCSR1 注意极地规则草案与 SDC1 版本的变化，并考虑在极地规则草案 I-A 部分的第 10 章和第 11 章增加与“船舶在冰区航行”以及“船舶拟在低温区域”有关适当的各类安全预防措施；考虑在 I-B 中考虑增加有关人员和集团生存的设备。MSC93 还要求 NCSR1 考虑在极地证书中增加有关极地航行所需的额外航行和通讯设备以及操作限制的记载项。

考虑到 SOLAS 公约第 IV 章和第 V 章适用于所有船舶（包括非公约货船），MSC93 指示 NCSR1 考虑是否在现阶段将非公约船纳入极地规则。

（三）客船安全（议题6）

讨论了该议题下的18份文件，并成立了客船安全工作组。意大利介绍Costa Concordia事故调查情况，并表示已提供全部信息。除非MSC有要求，意大利不再提供信息。具体情况如下：

1、“Costa Concordia”事故调查与建议

会议认同意大利文件汇报的最大横向破损深度2.908m并非建议客船双壳边舱宽度为2.908m。而强制要求设置宽度2.908m边舱不合适，可以有其它方法达到等效的安全水平。

意大利建议的强制要求船舶配备UHF无线电通讯装置的建议未获支持。现有SOLAS规仅仅要求有足够的内部通信措施，没有必要

修订III/6.4.1。

意大利反复强调该船最终事故报告已经上报IMO，并上载到GISIS模块，除非委员会有特别要求，意大利不会提交进一步的报告。

会议要求III 1次会议立即完成对该船事故报告的分析，并将从中学到的教训上载到GISIS，将人为因素相关的事故原因、教训及相关问题提交MSC 94。

2、客船残存性

关于EMSA Study与GOALDS研究，会议认为FSA评估已经完成，指示SDC分委会不要重启相关讨论。

欧盟海事局(EMSA)正在开展第3次客船分舱破损稳性研究（简称EMSA 3），涉及碰撞概率破损稳性、搁浅及水密门风险评估。初步研究成果将于2015年1月完成，拟向SDC 2提交资料性文件并作报告，于2015年6月完成FSA分析报告。

会议采纳了美国的一次性提高分舱指数R的建议，指示SDC分委会基于一次性提高分舱指数R这个路线，结合EMSA 3，就修订SOLAS II-1章分舱与破损稳性规则开展一揽子工作，并将任务延长至2016年。

3、客船破损稳性

关于主机舱双壳保护的建议，会议决定SDC纳入相应的议程。关于连续的双层底布置，决定在EMSA 3最终结果出来之前，先不考虑。

关于开启的水密门，指示SDC予以考虑。会议部分采纳了中国关于在II-1/22条对水密门引入强制性设计要求以确保航行中没有水密

门一直保持开启且便利船员通行的意见，认为最好通过设计予以考虑。

关于使用防火门阻止累进进水，纳入长期工作计划。关于进水仿真，邀请各成员国或国际组织向下届会议提交建议案。

关于简化的A指数计算，指示SDC将之与关于水密门操作风险监测与评估建议一并纳入议题“评估客船水密门在什么条件下允许开启”，并准备II-1/22条及MSC.1/Circ.1380通函的修正案。

关于破损响应策略（即破损控制演习）建议，全会批准了非计划产出“修订SOLAS I-1章B-4部分稳性管理”，制定“客船破损控制演习”要求。关于提升破损稳性培训建议，指示HTW分委会纳入相应的议题。关于增强客船破损控制图建议，同意纳入长期工作计划之高优先项目。

4、关于鼓励船东执行的提高客船安全建议的临时措施通函

MSC.1/Circ.1446/Rev.2

认为有必要根据实践获得的最新知识予以即时更新，条件成熟时去掉“临时”二字。

二、分委会报告

1、设计与建造分委会（SDC1）（议题10）

1) 原则批准了分委会报告。

2) 批准了2011 ESP规则修正案，允许船员进行货油舱密性试验以替代验船师见证下的货油舱密性试验，将在MSC94通过。

3) 批准了海安会通函-应用原油船货油舱涂层性能标准替代方法

(MSC.289(87))的统一解释。同意将涂层质量“良好”定义中的“5%”改为“3%”。

4) 批准了海安会通函-应用原油船货油舱涂层性能标准(MSC.288(87))的统一解释。

5) 批准了TM.5通函-1969国际吨位丈量公约统一解释,但不包括对R.2(5)-3.2的解释。

6) 极地规则。决定极地规则应适用于SOLAS公约下规定的500总吨及以上客船和货船的新造船和现有船,不区分国内航行还是国际航行。SOLAS管辖的小吨位船和非公约船则在第二阶段讨论。

2、航行安全分委会 (NAV59) (议题8)

1) 原则批准了分委会报告。

2) 通过MSC.379(93)-船载北斗卫星导航系统(BDS)接收机设备性能标准。

由中国制定提交的“船载北斗卫星导航系统接收机设备性能标准”获得正式通过,将在全球航海领域应用,标志着北斗全球化应用迈出了坚实的第一步。

3) 批准对《1972年国际海上避碰规则》统一解释的MSC通函草案。

3、危险货物、固体货物和集装箱分委会 (DSC18) (议题9)

1) 原则批准了分委会报告。

2) 批准SOLAS VI/2有关集装箱强制称重的修正案,拟在MSC94通过。

3) 批准关于载货集装箱称重导则的MSC通函。

4) 批准SOLAS XI-1/7修正案，要求配备起码能够测量氧气、易燃气体、H₂S和CO浓度的便携式装置，以便确保进入封闭处所安全。

5) 批准MSC通函-便利选择SOLAS XI-1/7要求的封闭处所移动式气体测量装置导则。

6) 批准1979、1989及2009 MODU规则修正案，对MODU规则增加配备便携式气体测量装置的要求，该装置至少能够测量氧气、易燃气体、H₂S和CO浓度。

7) 批准载运危险货物船舶应急响应程序导则（EmS）修正案。

8) 批准货物运输单元包装操作（CTU）规则草案。

4、船舶系统与设备（SSE1）（议题12）

1) 原则批准了分委会报告。

2) 批准了海安会通函-SOLAS II-2/9.7.1.1统一解释，仅适用于现有船。

3) MSC.1/Circ.1392关于现有救生艇释放和回收装置（LRRS）的评估

对于多米尼加提出的重新审议双杆操作的LRRS改装审批过程，全会展开了讨论。反对重新审议的一方认为现有艇钩系统的改造符合IMO相关文件要求，且经过多国主管机关的评估和批准。支持重新审议的一方认为双杆操作可能由于疏漏带来潜在的风险。全会决定不重新审议，邀请各成员国和国际组织关注多米尼加提出的问题。

三、其他议题

（一）文件的实施和相关事宜（议题17）

1、IMSBC规则的实施。全会提请所有相关方关注规则的实施，并邀请各代表团考虑推进全球范围内实施的有力措施。

2、澄清SOLAS II-2/10.5.2.2有关附加灭火设备要求。全会澄清SOLAS II-2/10.5.2.2有关附加灭火设备要求仅适用于设有内燃机的A类机器处所，批准了SOLAS II-2/10.5.2.2修正案，拟在MSC94通过。

3、SOLAS及其强制性规则修订指南

全会明确了修正案每四年生效一次的原则。为推进工作，全会决定将指南分为两个通函分别起草，两个通函的要点分别是每四年生效一次和起草修正案的相关事项。将成立通信组和工作组，开展进一步工作。

4、批准MSC.1/Circ.1481- SOLAS及其强制性规则修正案生效指南。明确修正案每四年生效一次的原则（除例外情况），从2016年1月1日开始执行，对应的生效时间为2020年1月1日。

5、批准MSC.1/Circ.1483- 起草SOLAS及其强制性文件修正案的临时指南。提出了修正案起草程序、起草原则、放宽的规定、实施日期格式、适用范围、与相关文件的关联、公约基本架构、过程检查/控制表。提供了条款示例、公约和强制文件修正案检查/控制表。

（二）综合安全评估（包括杂货船安全）（议题15）

1、IMO其它分委会的输出结果

全会对DSC18、NAV59、SDC1、HTW1以及SSE1就IACS通过综

合安全评估研究提出的风险控制措施，如何在各分委会落实进行了讨论。认为在如何应用研究所得出的风险控制措施方面存在改进和完善的空间，决定留到下一届海安会GBS-FSA工作组讨论，考虑如何对综合安全评估导则进行适当修改。

2、事故报告

全会对IACS等联合提出的关于事故报告的提案进行了讨论，对不支持提案中有关船旗国评价事故报告质量的行动措施取得了共识。决定不将本提案交给III分委会，鼓励各成员国在下一一次海安会提供新的输入并进行讨论。

（三）工作计划（议题20）

1、各分委会议程

全会审议了各分委会的议程和计划，并确定由III分委会讨论事故统计议题。全会同意了各分委会的议程和计划。

决定对客船强制撤离分析涉及的SOLAS II-2/13和FSS规则进行修改，对新造船进行强制撤离分析，并对适用于现有船进行审议。

全会决定就MODU规则、LSA规则和MSC.1/Circ.1206/Rev.1的审议在SSE分委会的两年工作计划中增加工作内容并纳入SSE2的议程。

全会决定需要制定一份指南来澄清SOLAS VI/5-2的统一应用，并对MSC93/20/6提案中第8段的7条定义进行澄清后提交PPR2。

2、下两次会议初步议程

全会讨论通过了MSC94和MSC95的初步议程，决定MSC94将成立3个工作组和1个起草组，分别为客船安全工作组、GBS及FSA工作

组、SOLAS修正案及相应规则应用工作组、强制性文件起草组。

（四）其它事宜（议题21）

1、SOLAS设备记录不协调问题

对于SOLAS货船安全证书设备记录（Form C）和货船安全设备证书设备记录（Form E）在自由下落式救生艇容纳人数的不协调问题，批准了修正案，将在MSC94通过。

2、船用燃料供应超标所产生的安全隐患

不合格的燃油将给船舶安全带来风险，MSC将与MEPC协调制定控制措施，并邀请成员国和国际组织向MSC94及MEPC67递交提案。

3、最小装机功率

决定将希腊提出的最小装机功率提案转交MEPC做进一步讨论。

4、IGF规则LNG燃料舱保护系数“Fn”

决定将IGF规则第5节修正案提交MSC94审议，并邀请成员国和国际组织对“Fn”在MSC94上递交提案展开讨论。

四、秘书长致辞

IMO秘书长Koji Sekimizu强调，将采取措施提升国际航行和国内航行客船的安全水平，高度评价在制定极地规则方面取得的进展，以及在推动GBS审核和III规则强制化方面取得的成就。展望未来，秘书长希望借助未来船舶安全论坛的成果，推进船舶安全水平的研究和未来公约框架的变革。