货物与集装箱运输第 1 次会议（CCC 1）要点快报

中国船级社

（2014 年 9 月 19 日）

国际海事组织(IMO)货物与集装箱运输分委会第 1 次会议(CCC 1)于 2014 年 9 月 8 日至 9 月 12 日在英国伦敦召开，共有 59 个国家、1 个联系会员（中国香港）、4 个政府间组织和 33 个非政府间组织参加了会议，我国由交通运输部海事局、上海海事局、辽宁海事局、深圳海事局、天津海事局、中国船级社、驻英使馆海事处组成的中国代表团参加了本次会议。现将本次会议的要点快报如下：

1、关于 1972 年集装箱安全公约（CSC）修正案及相关通函-议题 3

分委会审议了该议题下的四份文件，包括 ACEP 全球数据库使用问题、批准撤销问题及关于堆码及推拉能力受限的集装箱的标记的问题。

（1）关于建立 ACEP 全球数据库问题

分委会没有通过 BIC 关于主管机关必须通过 BIC 主导的全球数据库系统公布 ACEP 信息的提案。在审议过程中，大多数主管机关同意建立全球 ACEP 数据库系统进行公开，但对于 ACEP 数据库由非政府组织 BIC 进行统一公布仍有一些问题需解决，包括数据的准确性、有效性、对行业产生的费用以及相应的数据上报机制等，分委会将该问题交到集装箱安全工作组进行了深入讨论。经工作组讨论后，对实施全球 ACEP 数据库提出了 21 个需解决的问题，并建议成立通讯组，进一步深入讨

论如何解决这些问题。分委会最终同意建立通讯工作组，就工作组识别的问题进行进一步讨论。

（2）关于批准撤销问题

国际货物装卸协调协会（ICHCA）提交的一份提案，主要是从 2010 年一个损箱评估案例中提出了一个撤销批准的附录导则。该导则规定，任何机构在发现集装箱缺陷时可进行相应评估，包括集装箱的安全、系列设计的安全、批准的安全进行评估，根据评估结果采用 A、B 两种措施，评估完成后将评估结果报告实施检验的缔约国主管机关（通告主管机关），由通告主管机关组织另一专家组确认报告的准确性后通知批准主管机关，最后由批准主管机关采取控制措施或进行复议，并向 IMO 进行报告。

对于该议题的评议，大部分认为该程序过于复杂，不认同任何机构发起的集装箱缺陷调查，会造成集装箱箱主和承运人的紧张；一些国家也支持这个做法，但需进一步研究撤销程序。会议最后要求 ICHCA 和感兴趣的成员国一起向分委会重新提交一份提案。

（3）关于堆码及推拉能力受限的集装箱的标记的问题

由于提案为信息文件，分委会只是对该问题进行了关注，并请 ISO 提交正式提案。

2、关于气体燃料或低闪点燃料动力船舶安全规则（IGF 规则）-议题 4

本次会议共收到关于 IGF 规则方面的提案 13 份，其中中国提交 3 份，由于涉及较多技术问题，分委会决定成立工作组对 IGF 规则草案的遗留问题及相关提案进行审阅，并最终定稿了 IGF 规则天然气燃料部分。主要情况如下：

（1）完成对 IGF 规则主体——天然气燃料动力船舶部分的定稿，并制定对 SOLAS 的相关修正案，如在 SOLAS II-1 章 Part A 中增加对“低闪点燃料”的定义、增加 Part G“使用低闪点燃料船舶”、对相关证书的修订等，使得 IGF 规则强制化。IGF 规则（天然气部分）草案及对 SOLAS 相关修正案将提交 MSC 94 批准，计划 MSC 95 通过。

（2）由于本次会议的一个重要任务是完成对天然气燃料动力船舶部分的定稿，所以工作组对燃料电池、醇类/醚类燃料、低闪点柴油的技术要求未作深入讨论，会议决定成立会后通信组，继续制定上述燃料的技术要求。其中：燃料电池部分在现行 IGF 规则草案中已有一定基础；醇类/醚类燃料将按“两步走”的方式制定技术要求，即先制定临时导则，后纳入 IGF 规则；低闪点柴油方面，考虑到已有数份提案提交到 MSC 94 讨论此问题，本次会议决定以后再考虑 IGF 规则中关于低闪点柴油的特殊要求。

（3）关于 IGF 规则的适用范围：

- 适用于 500GT 及以上的以低闪点燃料作动力的船舶，包括新造船和改造船，但仅以自身货物为燃料的液化气运输船除外；

- 500GT 以下的船舶，成员国主管机关可自愿参照执行；

- IGF 规则生效前按各国国内标准建造的天然气动力船不追溯。

（4）关于概率法确定 LNG 燃料罐/舱位置问题，由于对概率法本身及破损概率衡准（f_{CN}）的阈值存在较大分歧，且已有相关提案提交至 MSC 94，所以分委会决定将所有相关提案转交 MSC 94 考虑，工作组也未对概率法及相关要求进行讨论。

3、关于对《国际海运固体散货规则》（IMSBC）及其补充本的修正案-议题 5

（1）分委会审议了 E&T 21 初步完成的《IMSBC 规则》第 03-15 修正案草案，决定将修正案分为两部分，一部分是经分委会讨论通过的，另一部分是一些新提案则直接交给 E&T 进一步研究；

（2）海洋环境有害（HME）物质问题：分委会审议了通信组报告，同意将 IMSBC 修正案分为两部分：一部分是除 HME 物质问题以外的《IMSBC 规则》（03-15）修正案，将由 E&T 22 定稿并提交 MSC 95 通过，另一部分是与 HME 物质相关的 IMSBC 修正案，则由工作组准备并提交 MEPC 68 审阅，提交 MSC 95 通过。

（3）IMSBC 规则现有条目修正和新条目的制定：分委会讨论了含油植物及其制品（MHB）、无水硅酸钠、锰矿粉等条目的提案，决定交由 E&T 22 进一步考虑。

4、《IMDG 规则》修正案-议题 6

（1）UN3166 的运输

分委会审议了 IACS 提交的关于解决 UN3166 物质运输时 IMDG 中规定和 SOLAS 公约中规定的车辆处所有不协调的两种方案，会议认为，短期解决方案指派 E&T23 负责起草统一解释，长期方案建议由成员国向 SOLAS 提交修订建议。

（2）通用条目运输

IMDG 规则第 3.1.2.9.1 段要求对于通用条目和未另列明条目，如是海洋污染物需用经认可的化学名称进行补充。比利时认为 IMDG 中通用条目和未另列明条目定义不够清晰，造成实际运输过程中部分货物的延误，从而提出对所有通用条目和未另列明条目分配一个新的特殊规定，并修改第 3.1.2.9.1 段。分委会审议认为，在 IMDG 中明确规定会影响执行的灵活性，并指派 E&T23 进行进一步研究。

（3）现有 IMO 型罐柜的继续使用问题

分委会通过了 DSC/Circ.12 通讯组的工作报告，指派 E&T23 对通函草稿进行进一步考虑，并在 CCC2 上通过。同意在 IMDG 中用新增条款方式规定可移动罐柜应标记罐柜导则。并指派 E&T23 在 IMDG 起草中加以考虑。

（4）同意修改 FAL 表格 7，修订包括增加副危险类别的要求、附件信息的补充以及格式的调整等，并指派 E&T23 进行考虑。

（5）分委会通过了 IMO 5 型罐的定义中增加“液化”的表述，即将原“第 2 类非冷冻气体运输的罐柜”改为“第 2 类非冷冻液化气体运输的罐柜”。

（6）关于有毒金属粉末运输

分委会审议了法国关于运输有毒钴粉的提案，鉴于 IMDG 中没有合适的条目运输易燃和有毒的金属粉末，分委会指派 E&T23 进一步研究，包括货物分类、包装和特别规定条款等，并鼓励感兴趣的成员国向 UNTDG 提交修改提案。

（7）关于聚合物的积载

分委会审议了德国提交的关于聚合物积载要求的提案，分委会未达成一致意见，指派 E&T23 进一步考虑。

（8）聚苯乙烯珠体和塑膜材料的运输

分委会审议了韩国关于修订 SP965 的建议，分委会考虑到该条款的工业应用非常有限，指派 E&T23 进一步考虑。

（9）爆炸品运输

分委会审议了加拿大提交的关于船舱结构作为封闭货物运输组件运输爆炸品的澄清，会议未达成一致意见，指派 E&T23 进一步考虑。

（10）IMDG38-16 修订

分委会授权 E&T23 工作组在 2015 年春完成 IMDG38-16 修正草案，并同时完成 IMDG37-14 的编辑性修改工作。

本议题形成以下文件：

- 37-14 版 IMDG 规则编辑性修订建议案（E&T23 完成，提交 CCC2）

- 38-16 版 IMDG 规则修订草案（E&T23 完成，提交 CCC2）

5、MSC 相关公约的统一解释-议题 7

分委会审议了 IACS 的两份提案，即 IACS UI SC 266 和 IACS UI SC 265，主要针对 MSC.1/Circ.1353 和 MSC.1/Circ.1352 对 CSS 规则适用范围描述不清，以及 CSS 规则修订案附录 14 安全工况下甲板集装箱系固操作指南提出了统一的条款解释。分委会同意以 MSC.1/Circ.1353/Rev.1 和 MSC.1/Circ.1352/Rev.1 形式发布，并提交 MSC 94 进行批准。

本议题下将形成文件：

- MSC.1/Circ.1353/Rev.1（提交 MSC94）

- MSC.1/Circ.1352/Rev.1（提交 MSC94）

6、关于船上或港区包装危险品或海洋污染物事故报告-议题 8

有关国家提交了集装箱检验报告，分委会敦促其他成员国实施集装箱检验程，并继续向 IMO 提交检验报告。

7、货物运输组件包装指南（CTU）修订-议题 9

货物运输组件包装操作规则（CTU 规则）方面，分委会同意对 IMO 示范课程 3.18（货物运输组件安全包装）进行更新，并与 ILO 和 UNECE

保持一致，并将上述观点向 MSC 报告。会议还成立了集装箱安全工作组（包括议题 3），由该工作组完成了对“CTU 规则的信息材料”的起草工作，并得到了分委会的通过，分委会将会将“CTU 规则的信息材料”作为一个紧急事件向 MSC94 次会议汇报，包括获得 MSC94 会议批准、批准在 IMO 网站进行公布、向 UNECE 通报该文件并在 UNECE 网站公布、向 UNECE 和 ILO 征求意见等。分委会还将成立一个通讯工作组，就供应链中的各相关方在提高 CTU 安全方面所承担的角色和作用开展进一步研究，帮助各相关方履行相应职责，并向 CCC2 提交报告。

本议题下形成文件：

CTU 规则的信息材料草案（提交 MSC94）

中国船级社

2014 年 9 月 19 日