**IMO CCC 1 分委会已通过(批准)/起草文件清单**

| 序号 | 决议号/通函号 | 名称 | 提交哪届委员会批准、通过[$] | （预计）批准/通过日期 | （预计）生效日期 | 适用船舶 | 是否强制[#] | 有无追溯要求 | 与公约关联条款 | 文件页数 | 内容摘要（一般 100-300 字）[*] | 主要影响(选取行业并提出具体影响) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | IGF 规则 | MSC 94 | 2014 年 11 月 | 待定 | 500GT 及以上的低闪点燃料船舶，仅以自身货物为燃料的液化气运输船除外 | 是 | 无 | SOLAS II-1，II-2、APPENDIX CERTIFICATES | 待定 | （1）IGF 规则主体——天然气燃料动力船舶部分已定稿（但概率法确定 LNG 燃料罐/舱位置问题尚有待 MSC 94 确定），分委会制定了对 SOLAS 的相关修正案，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。<br>（2）通信组将继续制定燃料电池、醇类/醚类燃料、低闪点柴油的技术要求，适时以修正案形式纳入 IGF 规则。<br>（3）关于 IGF 规则的适用范围：<br>- 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；<br>- 500GT 以下的船舶，成员国主管机关可自愿参照执行；<br>- 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。<br>（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（fCN）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。 | ☒主管机关<br>☒船级社<br>☒航运业<br>☒造船业<br>☒设备制造业<br>☒船舶设计<br>☐ |
| 2 | | 38-16 版 IMDG 规则修订草案 | 预计 MSC 95 | 2016 年 5 月 | 待定 | 装运包装危险货物船舶 | 是 | 无 | 无 | 待定 | 增加 UN3166 的运输的统一解释，对通用条目和未定义条目的关系进一步理顺，增加 IMO 型罐柜继续使用应标记 T 导则，修改 FAL 表格 7， IMO5 型罐的定义中增加“液化”的表述等内容，并在 2015 年 4 月的 E&T23 次会议上完成起草工作，提交 CCC2，预计在 MSC95 次会议上通过。 | ☒主管机关<br>☒船级社<br>☒航运业<br>☐造船业<br>☐设备制造业<br>☐船舶设计<br>☐ |
| 3 | | MSC.1/Circ.1353/Rev.1 和 MSC.1/Circ.1352/Rev.1 | MSC94 | 2015.5 | 待定 | 集装箱船 | 否 | 无 | CSS | 待定 | 以 IACS UI SC 266 和 IACS UI SC 265 为基础，对 CSS 规则适用范围描述不清进行解释，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。 | ☒主管机关<br>☒船级社<br>☒航运业<br>☐造船业<br>☐设备制造业<br>☐船舶设计<br>☐ |
| 4 | | CTU 规则的信息材料草案 | MSC 94 | 2015 年 6 月 | 待定 | 包装货物运输船 | 否 | 否 | 无 | 待定 | MSC93 次会议通过的 CTU 规则对原内容进行了精简，精简的内容经本次会议讨论后以信息文件的形式发布，内容包括包装过程、运输中的文件处理、运输单元的型式、快速系固指南、中间过程载荷、操作、易腐物质 | ☒主管机关<br>☒船级社<br>☒航运业<br>☐造船业 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | 的运输、CTU 的箱封、危险气体 CTU 的试验等内容。 | ☐设备制造业<br>☐船舶设计<br>☐ |