

## IMO 综合履约分委会第 2 次会议 (III 2)

### 要点快报

中国船级社

2015 年 7 月 27 日

#### 一、总体情况

国际海事组织 (IMO) 综合履约分委会第 2 次会议 (III 2) 于 2015 年 7 月 13 日至 17 日在英国伦敦 IMO 总部召开。

本次会议共有 16 项议程, 主要包括: 非公约船舶的非强制性规定, 船舶携带证书、文书和记录的电子文本和电子查阅, 对港口接收设施不充足的报告分析, 分析海难和 PSC 数据以识别风险趋向并提出风险建议, 协调世界范围内的 PSC 行动和程序的措施, 对审核机制综合简要报告的分析, 审议与更新 HSSC 检验指南, 审议与更新 III 规则所附的 IMO 强制文件义务清单以及讨论与安全、保安和环境相关的统一解释等议程。

除全会外, 还成立了事故调查及 PSC 数据分析、PSC 协调机制、检验协调和履约强制清单修订三个工作组。

#### 二、重点讨论议题

##### (一) 非公约船舶的非强制性规定 (议题 3)

2007 年 IMO 理事会 (C/ES.24) 决定开展非公约船的安全强化工作, 并自 2008 年起列入每两年度的高级别行动计划, 制定非公约船舶的非强制性文件。2010 年—2011 年 IMO 启动技术合作项目, 推进对小型渔船和国内航行渡船安全, 拟通过提供示范教程来推动各国对这些船舶的海上安全立法, 提高这些船舶的安全。为了支持该项目, 在法国等国的支持下, 船旗国履约分委会于 2012 年针对非国际航线的非公约客船安全问题, 研究制定全球规则 (GlobalReg), 今年出台了《未被 SOLAS 公约覆盖的客船的非强制性安全管理导则》草案, 内容包括管理通则和功能要求。秘书处拟将该导则作为对非公约船管理的第一层级文件, 提交 MSC 批准, 让感兴趣的國家试运行。

各方代表对该项工作都表示赞赏, 但是对于该导则的表现方式、地位、实现的作用和技术问题表达了不同意见。经过讨论, 决定将该导则作为本次会议报告的附件出现, 以后出现的文件, 作为全球导则的第二层级文件, 以 IMO 示范教程散发。

##### (二) 船舶携带证书、文书和记录的电子文件及电子查阅 (议题 4)

秘书处向会议通报了 MSC94 和 MEPC67、68 的指令, 提议由本届会议某工作组来修改 FAL127 通函所附证书文书清单, 以呼应《船舶电子证书使用指南》的执行。对此各国意见不同。会议最终认为, FAL127 所附证书文书清单与《船

船使用电子证书导则》不存在冲突，不作修改，提请 MSC 注意，并转请 FAL39 再建电子证书工作组开展此项工作。

### **(三) 审议和分析有关港口接收设施不充足的报告（议题 5）**

秘书处综合了各国根据 MARPOL73/78 公约要求报告的港口接受设施不足的情况。2013 年度，有 9 个船旗国、1 个联系会员和英国的 2 个独立领地向 IMO 提交了 74 份港口接受不足的报告，其中涉及 MARPOL 附 V 的 64 份，涉及附则 II 的 1 份，涉及附则 I 的 14 份，7 个港口主管机关对报告的港口接受设施不足的问题采取了措施。2014 年度收到 78 份报告，涉及附则 V 的 69 份，涉及附则 VI 的 4 份，涉及附则 IV 的 2 份，涉及附则 II 的 1 份，涉及附则 I 的 16 份，4 个港口当局采取了措施。

巴哈马指出，港口当局对于报告的港口接受设施不充足进行采取措施是应尽的义务。会议主席呼吁，各国应通过 GISIS 港口接受设施模块报告并更新港口接受设施及相应的联系细节。

对于伊朗提议的在各国按照 MARPOL73/78 向 IMO 提交的报告中增加“反应费用”事项，由于“反应费用”存在多国参与的地理概念问题，该提议未被会议采纳。

### **(四) 分析海难和 PSC 数据，以识别风险趋向、制定风险建议（议题 6）**

会上成立工作组，讨论此议题内容。

会上讨论审议了海上事故安全调查报告分析和《拟向船员公开事故教训》。同意将《拟向船员公开事故教训》的名称改为《海上事故经验教训》，以便对于主管机关等相关方均可提供参考。会议讨论了 11 个海上事故教训，将在 IMO 网站上公布。会议对于两个事故做了重点分析：

1. NIREAS 轮的轮机员在观察主空气瓶排水观察窗时发生爆炸并受到受害，调查表明在建造时厂家按照船东要求对于原本设计为上端开放式的观察窗进行了改造，使用了强化玻璃且未设置回流装置，该改造未获得主管机关和船级社的认可，且不足以承受观察窗内压力的积聚，AMSA 已向各船级社发布了安全通告。
2. BUNGAALPINIA 轮在装货时，发生货舱爆炸造成五位船员受到致命伤害。分析认为事故原因是 P/V 阀遭受闪电，金属滤网未能阻止火花进入货舱，造成事故。而注意到 MSC 677 号通函中指出该标准并未考虑着火源闪电的影响，因此，报告国马来西亚呼吁在对设备形式认可时考虑该因素。会议对此表示了关注。

会议通过了《成员国调查问卷》，通过了《调查官事故现场取证指南》的修订，并授权秘书处在 GISIS 海上事故和事件模块上向社会公开，以作为调查官工作、培训参考用，并纳入未来对 IMO 调查官培训示范教程。

### **(五) 全球范围内的港口国监督协调（议题 7）**

会议成立了工作组，讨论此议题的相关内容。

会议讨论了对于《港口国监督程序（2011）》的更新建议，将在会后建立的通信组中予以讨论研究。

会议讨论了关于 2013 年“客船协调核查项目”（HAVEP）的结论，巴黎备忘录组织通报了“客船协调核查项目”（HAVEP）相关情况，呼吁应加大对客船技术规范的研究及船员操作性检查，建议 IMO 在海员文化营造与职业能力建设方面，要不断强化海员尤其是船长的责任心与职业操守。会议同意将此份 HAVEP 作为一个学习材料予以关注。

会议讨论了印度 MOU 关于海上移动式钻井装置（MODUs）的港口国监督导则，认为 MODU 规则并非强制规则且成员国接受情况各异，因此在分委会将不再考虑此项工作，请相关方在必要时通过其它适当的分委会或委员会再提交提案。

会议讨论了在全球范围内统一 PSC 缺陷代码以促进数据交换，并讨论了各 PSC 备忘录组织同时开展集中大会战（CIC）的相关内容，在充分肯定 CIC 的作用的基础上，对于进一步规范开展 CIC 提出了建议，并邀请各备忘录组织向分委会提供 CIC 的相关信息。会议讨论决定，各备忘录组织继续开展统一 PSC 相关代码的工作，但现阶段不必强制要求对 17 代码进行关闭，也不必在全球范围内统一 CIC 行动。

会议讨论了官方海图配备及航海图书资料的议题，指出发现一些船舶存在使用非官方的或未及时更新的海图及航海图书资料问题，部分船舶使用非官方的、复印的、拼接的海图，船员未能制定有效的航行计划、在使用电子海图（ECDIS）方面不胜任等与 SOLAS 第 V 章有关的缺陷。会议同意如需进一步采取措施可向 MSC 或其他分委会提交相关提案。

对于各备忘录区域及美国以规定格式提交 PSC 统一数据，工作组对报告的格式、所需包含的内容等操作层面的工作，最终形成了统一 PSC 统计数据提交格式的具体形式。在基于数据分析提供趋势研判及基于风险的建议方面，由于成员国及备忘录组织之间在是否需引入历史检查数据方面未能达成一致意见，因此将此议题交由通信工作组研究。

会议讨论了 PSCO 的 ISM 检查导则，并将向 MSC 提交导则草案。会议还讨论了船旗国和认可组织的 PSC 表现等。

#### **（六）对综合简要审核报告的分析（议题 8）**

秘书处向会议通报了自 28 届大会以来由自愿审核到强制审核过渡期对审核发现问题的处理办法，以及 GISIS 中新建的审核机制模块建设情况。该审核机制模块从计划审核、临时报告、最终报告到统计分析为 IMO 开展强制审核提供信息化管理平台，秘书处为此组织了部分参加 III 2 会议的审核员参加了该模块的使用培训。

对于 C 113 要求委员会处理第 8 份综合简要审核报告，由于时间紧、资源有限，本次会议未对该报告进行分析，秘书处将对包括第 8 份报告以及后来完成的审核报告准备分析材料，提交下次会议进行审议。

#### **（七）审议与更新 HSSC 检验指南（议题 9）**

##### **1. 关于非 ESP 船舶的中间和换证检验窗口问题**

- (1) 在 III 第 1 次会议起草内容的基础上, 将 SOLAS 原 XI-1 章第 2 条保持不变, 而将原起草内容的 2.2 条改为新增的第 2-1 条, “非 ESP 货船检验周期的协调”, 内容适当修订。
- (2) 关于 HSSC 导则中通信组提交的关于舱室的检验和测厚在同一个构造安全的换证检验周期内须进行两次的检验导则, 考虑到法定要求中没有测厚, 只提及舱室的检验。
- (3) 全会上西班牙指出期间检验不适用 74 公约, 建议在该条款增加脚注说明此情况, 各代表团反对西班牙的意见。

## 2. 关于对发现缺陷的船舶进行控制、文件配备和发证

- (1) 关于处理“非滞留缺陷”的 HSSC 导则 4.8.3 的内容中, 缺陷信息应为任何相关方可用的内容, 有些代表团认为范围太广, 经讨论改为“相关信息应保持在船上可用”, 对于条件证书是否签发, 该内容最终确定为如船旗国要求时签发;
- (2) 会议讨论了条件证书有效期是否与条件有效期相同, 考虑到可能一个证书针对多条缺陷, 作为对证书的限制, 讨论后使用“合适的有效期”作为对证书有效期的要求, 并由船旗国决定做法。

## 3. 关于协调 HSSC 导则与 IGC 规则内容

IACS 认为气体运输船的货舱基本是不腐蚀的, 其结构情况每五年仅检验一次即可, 因此建议取消超过 10 年的气体运输船货舱的中间检验要求。会议直接纳入 IACS 起草的内容, 讨论后还增加关于换证检验对货舱进行检验的内容。

## 4. 关于协调 HSSC 导则中客船和货船的水下检验要求

IACS 建议协调 HSSC 导则中客船和货船的水下检验要求, 对货船水下检验免于测量舵杆间隙。全会认为此问题技术性强, 应在 MSC 上提出或由别的分委会讨论。

## 5. 关于进入封闭处所时使用的气体测量装置的检验导则

SOLAS 第 XI-1/7 条关于进入封闭处所时使用的气体测量装置的修正案, 将于 2016 年 7 月 1 日生效实施, 会议应 IACS 建议同意提前将此要求纳入检验导则, 标注生效日期, 并将该导则纳入初次检验和年度检验, 并同意中国建议第 XI-1 章的内容不纳入设备安全证书的项目, 而纳入构造安全证书的项目, 同时将该条内容适用于客船。

## 6. 关于 UNSP 驳船检验和发证要求的免除

按照 MEPC 68 的要求, 分委会讨论了无人、非自航驳船 (UNSP 驳船) 检验和发证免除要求对于公约内容的修订。在新西兰提案的基础上增加了 MARPOL 附则 I 第 3.7 款和附则 VI 第 3.4 款, 会议对于是否在公约条款中明确指出免除不超过五年产生了分歧, 中国提出此限制造成船舶不便, 在载重线证书换证检验在到期日之前完成时会导致载重线证书与免除期限的不协调。中国、韩国、日本对五年免除期限均表示保留。关于 MARPOL 附则 IV 是否修订, 未在会上达成一致意见, 将放在方括号内提交 MSC 考虑。

## 7. 关于极地船检验导则

工作组将极地船检验导则的研究作为通信组的工作内容，并讨论了通信组的工作方向，形成一份文件，但由于该文件并未纳入工作组报告呈会审议，未能作为会议报告的部分内容，但工作组将把此文件转发通信组。

**8. 考虑到货船可能载有少于 12 人的旅客，故在货船中增加关于新上船旅客的集散相关要求的条款。**

## 9. 通信组的建立

会上决定继续成立通信工作组，由中国继续作为协调人。

### (八) 审议与更新 III 规则所附的 IMO 强制文件义务清单（议题 10）

会议同意通信组报告 20.3 款的建议，审阅通过了通信组起草的强制文件义务清单内容。中国作为通信组协调人向分委会提交了通信组报告 III 2/9。

### (九) 安全、保安和环境相关的统一解释

IACS 建议统一证书有效期的表达方式。目前在 IACS 成员内关于公约和法定规则规定的证书给出有效期有两种方法：一种是签发日+周期减一天，一种是签发日+周期，PSC 检查官经常对后一种做法提出疑问，为减少业界在此类争议问题方面的负担。中国目前做法是第一种，建议 IMO 按第一种做法给出统一解释，以便统一做法。

工作组没有时间进一步讨论此议题，故交给通信组进一步讨论。

## 三、提醒业界注意的事项

### 1、海上事故调查

IMO 每年对各成员国上报的事故报告进行分析，并形成《海上事故经验教训》在 IMO 网站上公布，本次会议形成 11 个案例，对于加强船舶安全管理有着重要的借鉴意义。

### 2、PSC 检查

本次会议通过了《关于 ISM 规则的 PSC 检查官导则》，将以 MSC-MEPC.4 通函的方式发布，其中对于可能导致 PSC 滞留的 ISM 相关内容进行了详细说明，对于船公司加强公司和船舶安全管理有重要的借鉴意义。

### 3、关于进入封闭处所时使用的气体测量装置的检验导则

SOLAS 第 XI-1/7 条关于进入封闭处所时使用的气体测量装置的修正案，将于 2016 年 7 月 1 日生效实施，会议应 IACS 建议提前将此要求纳入检验导则，纳入构造安全的初次检验和年度检验。船公司应对此项目予以关注。

### 4、关于 UNSP 驳船检验和发证要求的免除

关于无人、非自航驳船（UNSP 驳船）免除 MARPOL 公约检验和发证要求，修订了附则 I、IV 和 VI，并编写了 MEPC 通函作为导则，将在下届 MEPC 会议上通过。

### 5、关于极地船检验导则

各成员国非常重视极地船的检验和发证要求的实施，因此要求检验发证协

---

调系统（HSSC）通信组起草相关导则，CCS 将继续代表中国作为牵头人，积极与业界沟通，做好起草工作。

#### **6、货船少量载客**

考虑到货船可能载有少于 12 人的旅客，故在货船中增加关于新上船旅客的集散相关要求的条款。这将作为货船的检验要求予以实施。

中国船级社  
2015年7月27日

