

IMO 综合履约分委会第 4 次会议（III 4）

要点快报

中国船级社

2017 年 10 月 06 日

一、总体情况

国际海事组织（IMO）综合履约分委会第4次会议（III 4）于2017年9月25日至29日在英国伦敦IMO总部召开。

本次会议共有15项议程，主要包括：IMO其他机构的决定、审议和分析有关港口接收设施不充足的报告、分析海事调查报告以总结经验教训及安全要求、协调全球港口国监督（PSC）措施、分析PSC数据以识别履约方面的问题、对综合审核简要报告的分析、审议与更新HSSC检验导则、审议与更新III规则所附的IMO强制文件义务清单、讨论与安全、保安和环境相关的统一解释以及审议和修订主管机关授权被认可组织协议范本等议程。

除全会外，还成立了“海事调查报告分析”、“PSC协调机制”、“粮农组织及IMO关于非法捕鱼（IUU）及相关事宜的建议”三个工作组，以及“检验发证协调系统检验导则和履约强制清单修订”起草组。

二、重点讨论议题

（一）审议和分析有关港口接收设施不充足的报告（议题 3）

2016年GISIS系统共收到70份港口接收设施不充足的报告，其中51份报告声称MARPOL附则V所要求的港口接收设施不充足，5份报告声称附则I的港口接收设施不充足，2份报告声称附则II的港口接收设施不充足，2份报告声称附则IV的港口接收设施不充足，另有10份报告声称多种港口接收设施不充足，分委会号召各成员国响应这些船旗国提供的港口接收设施不充足的报告，积极履约。

会议讨论了INTERCARGO和InterManager的联合提案，对其成员反馈的对海洋环境有害的货物残余物及洗舱水港口接收设施的充足性及可用性进行了分析。经过讨论分析，分委会敦促各个成员国使用MEPC.1/Circ.834号通函附录1中有关港口接收设施不足的报告格式向IMO组织进行报告，并对GISIS系统中现有的相关数据进行更新及评审，同时鼓励成员国提供激励措施以便港口和终端机

构增加对港口接收设施的投资。鉴于“模块化港口接收设施”将会构成新的要求，分委会邀请感兴趣的成员国向MEPC递交相关提案，并要求秘书处向分委会报告GISIS系统港口接收设施模块的更新进展情况。

（二）分析海事调查报告以总结经验教训及安全要求（议题 4）

在此议题下，我国向 III4 会议提交了 1 份信息性文件“典型海难案例在船员培训及教育中的应用介绍”，分委会指示工作组对 HTW4 次会议的相关结果进行详细审议并向分委会提出可能的新方法，以改进经验教训的传播，特别是对于可能用于船员培训和教育的典型事故和经验教训的可行性和优点。秘书处报告称，按照分委会的要求并考虑到《海难调查规则》有关公布海难调查报告的相关规定，海难调查报告已经在 GISIS 系统海难事故模块上上载，默认公布，同时允许报告国修改其报告的发布状态，III 分委会邀请 HTW 分委会一起建议成员国使用这些海事安全调查报告以便为船员培训和教育提供帮助。

会上讨论审议了海上事故安全调查分析报告，讨论了 16 个《海上事故经验教训》，并将在 IMO 网站上公布。这 16 个《海上事故经验教训》主要涉及机舱失火、碰撞、人员在船上及码头工作或进入封闭处所时受到伤害等，值得借鉴。同时会议起草了海事调查报告分析程序。

本议题下形成的文件清单

- (1) 《海上事故经验教训》16 个案例草案
- (2) 《海事调查报告分析程序》

（三）协调全球港口国监督（PSC）措施以及分析 PSC 数据以识别履约方面的问题（议题 5、6）

1、《港口国监督程序 2011》修正案

本次会议对 III 3 建立的通信组起草的《港口国监督程序 2011》修正案进行了审议，重点包括如下内容：

1) 船员证书、休息时间和配员 PSCO 导则

MSC98 批准了《船员证书、休息时间和配员 PSCO 导则》，针对该导则 III 3 会议建立的通信组建议对其中 7 项内容进行进一步讨论。III 4 会议期间工作组对通信组的建议进行了讨论和审议，并建议对该导则进行修订，修订后的导则将替代《港口国监督程序 2011》附录 11 中的相关内容。

2) 船员向 PSCOs 及其他第三方检验机构提交有关 STCW 公约要求的文件证据的指导

经过审议, 工作组同意将 STCW.7/Circ.24/Rev.1 号通函(关于缔约方、主管机关、港口国当局、认可组织及其他相关方对 STCW 公约 1978 及其修正案要求的导则)纳入到《港口国监督程序 2011》附录 18 中。

3) 驾驶室与其内部卫生间之间的舱壁耐火完整性、手动报警按钮的位置及外部逃生通道的最小宽度。

考虑到 MSC97 的指示及 IACS 的修订建议, 针对上述 3 个问题工作组对《港口国监督程序 2011》附录 6 中的相关条款进行了修订(修订了 6.1, 6.4, 并新增加了 6.5)。

4) 自愿提前实施

MSC98 批准了自愿提前实施 SOLAS 公约修正案及其相关强制文件的指南(MSC.1/Circ.1565), MSC98 指示 III4 会议将如下文字加入到《港口国监督程序 2011》修订草案中“*In relation to voluntary early implementation of amendments to the 1974 SOLAS Convention and/or related mandatory instruments, Parties should take into account the Guidelines on the voluntary early implementation of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments (MSC.1/Circ.1565)*”。工作组经过深思熟虑, 决定将此段文字原封不动的纳入到《港口国监督程序 2011》第 1 章通则第 1.2 条中, 并将 MSC.1/Circ.1565 号通函自愿提前实施 SOLAS 公约修正案及其相关强制文件的指南纳入到《港口国监督程序 2011》附录 18 中。

通过对上述建议修订内容及其他修订内容的详细审议, 工作组起草了有关《港口国监督程序 2011》修订草案的大会决议草案以提交 A30 审议通过。

2、现有电子海图升级相关事项

工作组针对 INTERTANKO 提交的 NCSR 4 关于 ECDIS 问题跟踪结果的意见进行了讨论, 虽然 III 分委会并不是合适的机构来处理与 ECDIS 相关的技术问题, 但考虑到电子海图是目前正在进行的港口国 CIC 的重要项目之一, 有必要敦促 PSC 接受在 ECDIS 问题解决之前使用纸海图, 工作组最终制定了港口国检查时对要求更新还未更新的 ECDIS 所采取的行动草案, 该草案将在 III 4 会议报告中体现, 可能以 III 通函发布。

3、船旗国和被认可组织的表现

分委会审议了东京备忘录和巴黎备忘录联合提交的 2015 及 2016 年关于船旗国和被认可组织（RO）表现的文件。考虑到 RO 对船舶安全与防污染的重要作用，以及船旗国主管机关与其授权的 RO 表现的关联性，两大备忘录制定了船旗国主管机关和 RO 表现的判断标准，依据此标准将会分别给出船旗国黑白灰名单及认可组织黑白灰名单。分委会呼吁其他备忘录组织也提供类似的信息，并建议各船旗国主管机关在对 RO 进行授权时参考这些信息以选择高表现的 RO。

本议题下形成的文件清单

- (1) 《港口国监督程序 2017》，大会决议草案
- (2) 分委会关于港口国对要求更新还未更新的 ECDIS 所采取的行动草案
- (3) 通信组关于协调全球港口国监督（PSC）活动及程序的措施

（四）对综合审核简要报告的分析（议题 7）

本议题下，我国提交了一份有关提高成员国信息通报的建议提案，指出目前信息通报工作存在三个问题，分别是：GISIS 系统尚处于开发完善中，不能满足信息通报的要求；信息通报要求分散于各个 IMO 文件中，不易搜集整理；缺乏一个关于信息通报频率和时间节点的导则。为了提高实施 IMO 文件的有效性，同时不会对 IMO 秘书处及成员国造成额外负担，中国建议分委会考虑进一步改进 GISIS 系统的措施，梳理 IMO 文件信息通报要求清单，制定信息通报指导文件，以利于各成员国履行与信息通报相关的要求，该提案得到了很多代表团的支持。

（五）审议与更新 HSSC 检验导则（议题 8）

中国船级社代表中国担任该通信组协调人，在全会上就各个议题介绍了通信组的工作情况和报告内容，多个代表团发言表示感谢中国带领通信组所做的工作。

1、压载水公约临时检验指南及压载水管理系统 D-2 标准合规性验证

MEPC71 指示 III 4 将压载水公约临时检验指南（BWM.2/Circ.7）以及压载水公约生效后按照 D-2 标准配备的压载水管理系统的合规性验证纳入到 HSSC 检验导则（2015）修正草案中，针对这两项事宜，会议期间起草组成员开展了大量工作，最终结果如下：

1) 将压载水公约临时检验指南 (BWM.2/Circ.7) 以新增 Annex 3bis 的形式纳入到的 HSSC 检验导则 (2015) 修正草案 ANNEX 1 PART 2 中, 并对 PART 1 中通则部分进行相应修订;

2) 针对压载水公约生效后按照 D-2 标配备的压载水处理系统的合规性验证, 起草组成员进行了长时间讨论, 表达了多种不同的观点, 例如: 谁对此项合规性验证负责 (船厂、船东、制造商、船旗国或者 RO), 如何进行合规性验证, 现有指南是否适用还是需要制定新的指南等等, 起草组成员认为此事已经超出了 III 分委会的职权范围, 可能需要 MEPC 分委会根据提交的提案进行审议。尽管如此, 经过详细审议起草组最终决定在 HSSC 检验导则 (2015) 修正草案中新增 (BI) 1.1.2.18bis “verifying that an operational test of the ballast water management system was carried out based on the installation commissioning procedures and that documented evidence is provided which shows compliance of the treated discharge ballast water during the above mentioned test with regulation D-2 through sampling and analysis based on applicable guidelines developed by the Organization” 检验条款以完成 MEPC71 的指示。但是, 起草组认为对于已经按照压载水公约临时检验指南 (BWM.2/Circ.7) 完成初次检验的船舶, 此检验条款应不适用。

3) 针对压载水公约临时检验指南中第 (BI) 1.1.2.4 条“confirming that a statement has been provided by the Administration, or from a laboratory authorized by the Administration, confirming that the electrical and electronic components of the ballast water management system(s) have been type-tested in accordance with the specifications for environmental testing contained in Part 3 of the Annex of the Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems (G8) (regulation D-3 / note, this survey requirement is relevant only when the performance standard according to regulation D-2 is applicable)”, 起草组识别出了两个问题:

I. 针对该条款中的“Guidelines for Approval of Ballast Water Management Systems (G8)”, G8 导则目前已经经过了两次修订;

II. 《2016 年压载水管理系统认可导则 (G8)》并没有关于此“声明”的要求, 而是将其放在了压载水管理系统型式认可证书中。

由于压载水管理系统的认可导则 (G8) 已经有过三个不同的版本, 对于现

有船及新船，不同的版本有不同的要求，鉴于此事的复杂性，经过长时间讨论并考虑到各种不同选择起草组决定对此条款进行修订，将其改为适用的导则“applicable Guidelines”。

同样的问题还发生在(BI)1.1.2.9条中，此条款描述的是老版 G8 导则的具体检验要求，而 2016 年 G8 导则则将此要求包含在了型式认可中。忆及 MEPC70 同意根据经修订的 G8 导则对压载水公约临时检验指南进行审查，并邀请 MEPC71 开展此项审查工作，由于没有相关提案提交 MEPC71，导致此审查工作尚未进行。鉴于此审查工作不在其职权范围之内，起草组建议 III 分委会将此事项提请 MEPC 进行考虑并采取适当的行动。

2、自愿提前实施 SOLAS 公约修正案及相关强制性文件

MSC98 签署了在 GISIS 系统检验发证模块中增设“自愿提前实施”区的意见，并要求秘书处尽快制定有关此新增区的必要技术说明。MSC98 同意缔约国可以考虑参照 SOLAS I/5 条“等效”的安排来覆盖自 SOLAS 公约修正案自愿提前实施日至生效日这段临时时期，并批准了 MSC.1/Circ.1565 号通函“自愿提前实施 SOLAS 公约修正案及相关强制性文件的指南”，以便为 MSC 提供自愿提前实施的机制。分委会通过对 III 4/8/4 文件相关信息及提议的审议，经过讨论最终签署了秘书处的相关提案：1) 生成一个专用 MSC 通函系列，即“MSC.7”，以便于将自愿提前实施的 MSC 通函识别出来，并提交 MSC99 批准；2) GISIS 系统检验发证模块中新增“自愿提前实施”区的技术说明书，并要求秘书处尽快开展此新增区的开发工作。

3、GISIS 系统被认可组织 (ROs) 模块的改进

会议期间分委会对 III 4/8/2 号文件进行了审议，经过讨论，分委会注意到文件附录 3 中所列的扩大的 ROs 模块适用范围（包含公约及其相关强制文件）；批准了主管机关对认可组织进行评估和确认时使用的检查表，该检查表已根据 RO 规则进行了更新；同意允许认可组织对 ROs 模块相关数据进行受限参与的提案，并牢记 ROs 模块数据的录入义务以及数据信息的准确性和完整性将继续由成员国负责；原则上同意 III 4/8/2 附件中所提的有关进一步开发 GISIS 系统 ROs 模块的技术说明草案，其中包括保留现有的上传协议文本的措施（适当时可在分委会的其他会议上进行进一步审议）。

4、无人非自航 (UNSP) 驳船免除 MARPOL 公约相关的检验和发证要求

针对此项议题，III 4 回顾了 III 3 所取得的各项成果，以及 MEPC70 对 III 3 有关此议题进展情况的关注。会议期间，日本代表团提出，为了避免引起 PSCO 的混乱，应确认 III 3/WP.4 附件 1 中所提到修正草案中涉及的 MARPOL 附则 I 第 12 条（残油（油泥）舱）、13 条（标准排放接头）、14 条（滤油设备）应不适用于 UNSP 驳船的理解，进而会影响到是否需要豁免。注意到本届会议没有相关意见的提交，分委会邀请感兴趣代表团向下届会议提交相关提案，以有助于此议题工作的开展。

5、客船和货船水下检验规定的一致性

分委会对 IACS 提交的有关客船和货船水下检验规定一致性的两份文件 MSC 98/17/1 及 III 4/8/3 进行了审议，这两份文件提到了两个单独的技术信息，即：货船水下检验时免除舵承间隙测量的要求，以及 HSSC 检验导则（2015）与 MSC.1/Circ.1348 号通函有关客船水下检验时舵承间隙测量的要求不一致。考虑到水下检验时存在的风险，INTERTANKO 代表提到了两个不同的安全问题，一方面涉及船舶水下检验时与舵相关的风险问题，另一方面是水下检验时潜水员的生命安全问题。讨论过程中有代表团对货船水下检验时免除舵承间隙的测量表示支持，但分委会表示在审议 MSC 98/17/1 及 III 4/8/3 两份文件中提出的进一步问题之前，应向 SDC 分委会征求技术意见。

6、HSSC 检验导则的修订

会议通过了经起草组审阅的 HSSC 检验导则（2015）的修订草案，并审议通过了 IACS 对修订草案提出的 4 项意见，要求下一届通信组继续起草相关导则。

下一届通信组继续由中国担任协调人，由中国船级社派员担任，同时负责强制履约清单的修订工作。

本议题下形成的文件清单

- (1) 大会决议草案，2017 年检验和发证协调系统检验导则；
- (2) 检验导则中未包括的强制性文件修订状态表

(六) 审议与更新 III 规则所附的 IMO 强制文件义务清单（议题 9）

会议通过了经起草组审阅的强制履约清单的修订草案，并要求下一届通信组继续起草相关修订草案。

本议题下形成的文件清单

- (1) 大会决议草案，2017 年 III 规则所附的 IMO 强制文件义务清单

(2) 强制性文件修订清单

(七) 审议和修订主管机关授权被认可组织协议范本（议题 11）

此议题下，我国向 III 4 会议提交了 3 份提案和 1 份信息性文件，分别为“主管机关授权被认可组织协议范本修订草案”，“评审主管机关授权被认可组织协议范本时应考虑的政策和原则”，“主管机关授权被认可组织协议范本修订草案的解释性说明”及“对应 RO 规则条款所做的现有协议范本与协议范本修订草案的对比表”（信息性文件）。会议期间，分委会对中国提交的 4 份文件及 IACS 提交的 2 份文件进行了审议，在接下来的讨论中，大多数代表团重申了保留协议范本的必要性，并且秘书处也指出，成员国审核时有关 RO 授权是 1 个主要的薄弱环节。

分委会同意了 IACS 提案中提到的有关协议范本的灵活性以及协议范本不得重复 RO 规则相关规定的观点，并指示议题 9 下设立的起草组起草闭会期间通信组的职权范围（TORs），以对协议范本进行审查和修订。我国作为该通信组的协调人，将积极引导各通信组成员对此议题展开工作，以 IACS 的提案为基础，同时考虑中国所提交的 4 份文件中包含的相关内容。

(八) 其他事项（议题 14）

1、被认可组织监督方案

分委会审议了 IACS 提交的基于 IACS 质量体系发证机制（QSCS）建立的被认可组织监督方案（ROOP），讨论过程中，几个代表团分享了其自有监督方案以及作为观察员参加由认可的认证机构对 IACS 成员船级社进行审核时的经验，并指出当船旗国受地理因素限制（如船旗国远离 RO 的总部）对被认可组织仍需保持定期有力的监督时 ROOP 是有利的，同时 ROOP 对于避免重复监督以及减少被认可组织因多重审核产生的负担也是有利的。其他代表团也重申了主管机关有必要制定一项监督方案，以确保在现有资源的条件下，主管机关自身可以实现对被认可组织的控制，并且，ROOP 可以作为该监督方案的一个组成部分而非替代该监督方案。对此，分委会邀请各个代表团继续分享其监督方案的经验，特别是将 ROOP 作为监督方案组成部分的案例。

2、IMO 船舶识别号方案

受 III 分委会的指示，会议期间，基于冰岛等国提交的有关 IMO 船舶识别号的提案（MSC98/22/6）及秘书处提交的 III 4/WP.3 文件，工作组对有关 IMO 船舶识别号方案的大会决议草案进行了进一步修订，将其非强制性适用范围扩大到了小

于100总吨的客船、高速客船、SOLAS公约第V/19-1条规定的移动式钻井装置、100总吨及以上的非钢质渔船、在船旗国国家管辖水域外作业的所有100总吨以下总长12米以内的机动渔船。

经过讨论，工作组同意，经修订的IMO船舶识别号方案应该适用于在国际水域（公海）和船旗国以外国家水域作业的现有渔船和新造渔船。同时，为了清楚起见，工作组还同意将大会决议草案第12段中的“有资格的船只”改为“符合附件第2段的标准的船只”。最终工作组形成了关于船舶识别号方案的大会决议草案，提请A30审议通过。

本议题下形成的文件清单

- (1) 大会决议草案，IMO船舶识别号方案

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16个案例，主要涉及机舱失火、碰撞、人员在船上及码头工作或进入封闭处所时受到伤害等，对于加强船舶安全管理有着重要的借鉴意义。

2、PSC检查

本次会议起草了《港口国监督程序2011》修正草案并提交A30审议通过，其中对于“驾驶室与其内部卫生间之间的舱壁耐火完整性、手动报警按钮的位置及外部逃生通道的最小宽度”的PSCO检验要求给予了明确，同时对于“自愿提前实施SOLAS公约修正案及相关强制文件”的规定也纳入到了新版监督程序中，这两项内容对船舶在接受PSC检查时会有一个比较明确的指导。

另外，对于2017年9月1日及以后船上配备的未完成升级的ECDIS，本次会议部分采纳了INTERTANKO的建议，并制定了港口国检查时对要求更新还未更新的ECDIS所采取的行动草案，该草案将在III 4会议报告中体现，对相关船舶接受PSC检查时具有指导意义。

3、压载水公约临时检验指南及压载水管理系统D-2标准合规性验证

本次会议将压载水公约临时检验指南（BWM.2/Circ.7）及压载水管理系统D-2标准的合规性验证纳入到了HSSC检验导则2017中，并对初次检验时的几项技术要求进行了详细讨论，重点是（BI）1.1.2.18bis，（BI）1.1.2.4，（BI）1.1.2.9，

提请业界在压载水系统初次检验时给予关注。

中国船级社

2017年10月06日

