

IMO SDC 3 分委会已起草的文件清单

中国船级社 2016 年 1 月 29 日

序号	决议号/通函号	名称	提交哪届委员会批准、通过 ^s	内容摘要 (一般 100-300 字) *
1	MSC 决议	SOLAS II-1 章修正案	MSC 96	<p>1. 要求 2009 年至 2020 年之间建造的船舶继续适用现有的 MSC.216(82)、MSC.269(85) 和 MSC.325(90)决议；2020 年之后建造的船舶适用新的标准，并连带修订了 35-1 条等；</p> <p>2. 简化了舱壁甲板的定义；</p> <p>3. 纵倾定义为载重线公约定义的首尾垂线处的吃水之差；</p> <p>4. 倾斜试验要求确定空船重心横向位置；</p> <p>5. 确定空船重心位置、小碰擦破损稳性计算等相关的参数 Ls 修改为 L；</p> <p>6. 极限稳性曲线 (GM 或 KG) 增加了极限纵倾-吃水曲线或表格的要求；破损稳性计算的排水量规定为完整装状态的排水量。</p> <p>7. 提高了客船的 R 指数；</p> <p>8. 客滚船破损稳性考虑舱壁甲板积水效应影响；可以要求设置横贯进水装置的货船计算中间进水阶段的稳性；</p> <p>9. 要求计算防撞舱壁之前的所有舱室破损的稳性；</p> <p>10. 修改了双层底布置要求: 突出小井的布置要求, 要求 80m 以下的货船的双层底布置能提供主管机关认可的安全水平；</p> <p>11. 对货船: 穿透防撞舱壁的管子上的截止阀可以用蝶阀代替；对没有破损稳性要求的货船，水密门和舱口的密性试验的水头规定为自开口下缘量起，至干舷甲板以上 1.0m。</p> <p>12. 第 16-1 条: 只对客船和客滚船穿透舱壁甲板的围阱分别提出强度和密性要求；</p> <p>13. 改写第 17.3 条，要求终止于上层建筑之内的空气管，若为安装水密关闭装置，则计算破损稳性时应视为未保护的开口；</p> <p>14. 第 20 条“客船装载”改为“船舶装载”，以适用于所有客船和货船，并要求船舶离港前核算稳性，或者按照稳性资料中的装载工况装载；</p>

IMO SDC 3 文件清单 (中国船级社)

序号	决议号/通函号	名称	提交哪届委员会批准、通过 ^s	内容摘要 (一般 100-300 字) *
				15. 删除第 22.4 条, 并连带删除 19.2 条, 旨在不允许水密门在航行中一直保持开启。 16. 长度为 91.5 m 及以上的客船在小碰擦破损进水情况下, 至少有 1 台动力泵可供使用; 17. 舱底泵布置要求中, 删除了“煤舱”和“邮件室”; 18. 修订 II-1/21 条, 将原水密门演练修改为操作测试。
2	MSC 决议	修订后的提供给客船船长安全返港操作信息指南	MSC 96	1. 要求至少两台独立的稳性计算机可供使用。这两台计算机可以都在船上, 或两台岸基支持计算机, 或岸基支持和船上各一台; 2、对建立稳性计算模型和风力、救生艇降放、货物和旅客移动产生的外力做出了详细规定; 3、要求能评估开启的水密门对稳性的影响, 并能用于破损控制演习; 4. 能计算评估客滚船甲板积水效应; 能与岸基机构按照约定的方法双向交流结构损坏情况; 5. 岸基计算机的强度相关方面应符合主管机关认可的船级社的要求; 6. 计算机的稳性方面应初次认可并定期测试; 7. 可不考虑瞬时不对称进水和潮汐、流或波浪等作用引起的船舶移动; 8. 也可采用主管机关满意的等效方法提供给船长进水情况下的操作信息。
3	MSC 决议	SOLAS 第 II-1 章 1.2 条、19-1 条及 II-1/21 条以及 SOLAS III 章修正草案	MSC 96	1. 对 II-1/1.2 条做编辑性修改; 2. 新增 II-1/19-1、III/1.3、30.3 和 37.3.9 条, 要求定期进行破损控制演习要求; 3. 演习时应操作水密门, 利用船用破损稳性计算机进行破损进水计算模拟, 规定了演习频率
4	MSC 决议	2008 完整稳性规则 B 部分关于瘫船 Level 1 和 Level 2 衡准的修正案草案	待定	提供了全新制定的关于瘫船模式的 Level 1 和 Level 2 衡准
5	MSC 决议	2008 完整稳性规则 B 部	待定	提供了全新制定的关于过度加速度模式的 Level 1 和 Level 2 衡准

IMO SDC 3 文件清单 (中国船级社)

序号	决议号/通函号	名称	提交哪届委员会批准、通过 ^s	内容摘要 (一般 100-300 字) *
		分关于过度加速度 Level 1 和 Level 2 衡准的修正案草案		
6	MSC 决议	提议的关于涉及拖曳作业船舶稳性信息的修正案	待定	该修正案提供了全新的关于涉及拖带作业船舶的完整稳性衡准
7	MSC 决议	提议的关于涉及起重作业船舶稳性信息的修正案	待定	该修正案提供了全新的关于涉及起重作业船舶的完整稳性衡准
8	MSC 通函	新造和现有客船进行撤离分析指南	MSC96	修订了“新造和现有客船撤离分析指南(MSC.1/Circ. 1238)”，增加了开敞甲板和集合站至登乘站之间的撤离分析场景，明确高级撤离分析每个场景至少模拟计算 500 次，但可以确定一个收敛判据，根据计算收敛情况有效降低模拟次数。
9	MSC 通函	国际消防安全系统规则 (FSS 规则) 第 13 章脱险通道布置的修订	MSC96	FSS 规则第 13 章 2.1.2.2.2.1 场景 2 中，“公共处所的最大容量有 1/3 被占据时的船员人数”修改为“1/3 的船员应分布在公共处所”。
10	MSC 通函	甲板室和梯道顶部开口的最小门槛和围板高度统一解释	MSC96	1966ICLL 及其 1988 议定书没有规定干舷甲板上作为稳性计算或进入干舷甲板以下处所通道保护的甲板室和梯道顶部的最小门槛和围板高度，可按如下要求实施： (1) 舱口围，通风筒，门槛必须有一个最低值，分别为 450 毫米、760 毫米、380 毫米高度； (2) 空气管不要求。
11	MSC 通函	船舶在非最大吃水情况下进行操舵试验的计算	MSC96	针对 SOLAS II-1/29.3 和 29.4 条的要求，补充了船舶在非最大吃水情况下进行操舵试验的计算公式。

IMO SDC 3 文件清单 (中国船级社)

序号	决议号/通函号	名称	提交哪届委员会批准、通过 ^s	内容摘要 (一般 100-300 字) *
		公式统一解释		
12	MSC 通函	IMO文件中液货船破损稳性要求的协调统一解释	MSC96	新造船热带载重线吃水不满足破损稳性验证的不应勘划热带干舷。
13	MSC 通函	机器处所的风雨密装置不能关闭的通风筒的处理统一解释	MSC96 和 MEPC69	ICLL 中 17(3)和 19(4)条对通风筒的关闭要求,与 SOLAS II-1/35 条对机器处所的通风要求存在不协调的地方,为协调公约要求,规定不能保持风雨密关闭的通风筒需要在进水角的计算中予以考虑。
14	MSC 通函	关于MODU规则第2章中永久进入通道的技术要求统一解释	MSC96	补充了 MODU 规则第 2 章永久进入通道要求可采用的标准。
15	MSC 通函	SOALS公约第II-1章第3-6条检验通道的技术要求统一解释	MSC96	SOALS 公约第 II-1 章第 3-6 条 3.1 段最后一句要求“双层底处所或前部各压载舱的安全通道可以从泵舱、隔离深空舱、管隧、货舱、双壳处所或不拟载运油或危险货物的类似舱室进入”中的“类似舱室”澄清为:这里“不拟载运油或危险货物的类似舱室”只适用于能从“泵舱、隔离深空舱、管隧、货舱、双壳处所”等类似的舱室安全进入。
16	MSC 通函	关于船体热交换器(冷却器)的统一解释	MSC96	对 TM 公约及其通函(TM5/Circ.6)中安装在船体凹陷处或船体外部的冷却器容积可按 TM5/Circ.6 中 R.2(4)-9 对机械设备的处理方法处理,而不按公约 R.6(2)的船体凸出部分处理。
17	MSC 通函	空船重量和空船工况计入储存于灭火系统中的液体介质的统一解释	MSC96	对 SOLAS II-1/2.21、II-2/3.28 和 IS Code 2008 2.23 段中的空船重量进行了解释,即储存于灭火系统中的液体介质(如 CO ₂ 、干粉和泡沫浓缩液等)重量应计入空船重量和空船工况。

IMO SDC 3 文件清单 (中国船级社)

序号	决议号/通函号	名称	提交哪届委员会批准、通过 ^s	内容摘要 (一般 100-300 字) *
18	MSC 通函	专用海水压载舱的统一解释	MSC96	<p>针对 SOLAS II-1/3-2 专用海水压载舱的定义，除下列舱室外的压载舱都为专用海水压载舱：</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 计入 ITC 69 吨位证书净吨位的压载舱； (2) 客船兼装灰水或黑水的海水压载舱； (3) 牲畜船兼装牲畜粪便的海水压载舱。

中国船级社 2016 年 1 月 29 日