

---

# IMO 船舶设计与建造分委会第 6 次会议（SDC6）

## 要点快报

中国船级社

2019 年 2 月 15 日

### 一、总体情况

国际海事组织（IMO）船舶设计与建造分委会（SDC）第6次会议于2019年2月4日至8日在伦敦召开。本次会议共有13项议程，由英国的 Mr. K. Hunter 先生主持。除全会外，本次会议还成立了分舱和破损稳性、国际航行船上载运超过12名工业人员和安全系泊操作3个工作组，2011ESP规则起草组，以及完整稳性专家组，共完成了3项决议和3项通函。

经批准，交通运输部海事局、中国船级社、广东海事局、天津海事局、中国船舶重工集团公司第702研究所、中船上海船舶工业有限公司708所以及我驻英使馆海事处组成的中国代表团出席了本次会议。

### 二、重点讨论议题

（一）修订 SOLAS II-1/3-8 和相关指南（MSC/Circ.1175）以及制定新的适用于所有船舶的安全系泊指南（议程 3）

本次会议成立了工作组，完成了 SOLAS II-1/3-8 条的修订草案，以及“系泊布置设计指南”草案、“系泊设备维护检验指南”和 MSC.1/Circ.1175 的修订草案。其中公约的修订草案将提交 MSC 101 批准，系泊布置设计指南和系泊设备维护检验指南将形成 MSC 通函和 MSC.1/Circ.1175 的修订草案一并提交 MSC 批准。对相关 IMO 文件的协调修改将提醒秘书处处理。本次会议对 SOLAS 草案及指南草案的重要修订有：

---

1、用职业安全代替了以人为本的设计原则，增加了系泊布置的设计和系泊设备的选取原则应被记录并保存在船上。

2、明确系泊布置设计指南不是强制性要求，但对不满足指南中条款的情况应进行解释说明，并被记录和保存在船上；

3、删除系泊布置设计指南中的载荷监控设备要求；

4、明确 MSC.1/circ.1175/rev.1 中的计算方法仅给出 MBLsd 的最小值，设计者可以选择更大的 MBLsd。

本议题不再成立通信工作组。

**(二) 审议 SOLAS II-1/B-2 至 B-4 部分，确保与 B 和 B-1 部分的水密完整性保持一致（议程 4）**

会议在通信组制定的 SOLAS II-1/B-2 至 B-4 部分条款修正案基础上，同意进一步修订 7-2.5 条和 17 条改进一致性。同意 12.6.1 条采用遥控阀的要求；同意 22.6 条涉及的水密舱口盖可在船长允许的情况下在航行中有限开启；否决了关于 16-1 条的在驾驶甲板安装水密甲板上水密舱口盖开启状态的报警/指示装置的提议；关于 SOLAS 修正案生效时间，同意定为 2024 年 1 月 1 日及以后建造的船舶，并在修正案中作了具体区分；同意 IACS 关于 17-1 条的编辑性勘误。

相关 SOLAS 修正案将提交 MSC 101 批准。会后将继续成立通讯组，继续就 II-1 章分舱和破损稳性部分的解释性文件的修订开展工作。

**(三) 完成第二代完整稳性衡准的制定（议程 5）**

本议题的目标是在 SDC5 会议成果的基础上，完成第二代完整稳性薄弱性衡准、稳性直接评估指南和操作限制/指南的定稿。会上成立了专家组，在通信工作组工作成果的基础上，进一步确定了全部待定技术问题涉及的条款。会议讨论了二代稳性衡准中瘫船模式衡准与现有气象衡准的关系，

---

并决定瘫船衡准不应被视为作为强制性要求的气象衡准的替代要求。此外，会议决定所有全部五种失效模式衡准均应包括在拟提交 MSC 批准的通函当中（不包括解释性文件），并建议工业界开展试用。会议组织起草了通信组工作权限及需要完成的任务内容，决定重新设立完整稳性通信工作组进行讨论，开展进一步编辑性修改工作，起草一个新的介绍性内容。会议决定按期于 SDC 7 会议成立起草组，完成衡准指南的起草工作，于 SDC 8 会议完成解释性文件的起草。

#### **（四）制定国际航行船舶的载运超过 12 名工业人员的强制性文件（议程 6）**

本次会议成立了工作组，除了进一步制定 IP 规则的框架外，主要讨论载运危险货物和有毒有害液体运输的技术条款。工作组讨论并达成的主要成果如下：

1、IP 规则中一系列要求都包含了船上人员数量的阈值，基本与 SPS 规则一致，分别为（1）不大于 60 人；（2）大于 60 人但少于 240 人和（3）大于 240 人。对非高速船而言，船上不大于 60 人的船舶至少应满足货船的要求，而船上大于 240 人的船舶应按照客船的要求。对高速船按类似原则制定标准。

2、对载运散装或包装危险货物以及散装液化气体的船舶，根据上述船上人员的阈值，相应地满足 IMDG、IMSBC 和 IGC；对载运散装危险液化船和 OSV 散装危化物的转运和处置应按上述船上人员阈值分别满足 IBC 和 OSV 化学品规则。全会同意将工作组起草的上述内容分别征求 CCC 和 PPR 分委会的意见，并邀请这两个分委会的专家参加会后的通信工作组。

---

对于我提交的增加船员培训内容和演习的建议，全会上没有同意作为船员的特殊要求纳入工作组讨论范围，但也认为根据船上人员的阈值有必要进行进一步的考虑。

#### （五）制定 **2011 散货船及油船检验期间加强检验程序规则（ESP Code）修正案（议程 7）**

本次会议成立了起草组，基于 IACS 提交的 4 份文件，包括 MSC100/20 对 ESP Code 提出的修改意见，并考虑 MSC100/3/2 和 SDC6/J/6 文件，向全会提交了 2019 ESP Code 以及 Assembly 决议草案。修订草案在检验要求方面基本与 IACS UR Z10 的最新版本保持一致，除进行了编辑性修改外，还修改脚注明确了强制性要求的内容，并改进了表格和表格的格式。

同时对以下超出编辑性的议题也进行了讨论：

（1）关于草案中采用“Administration”包含“Recognized Organization”的措辞，可能导致两者之间职责不清的问题，还有待进一步讨论和明确；

（2）关于 2019 ESP Code 中仍存在 2011 ESP Code 的“Owner”问题，可能将在 MSC101 会上讨论；

（3）在 2019 ESP Code 非强制性 Guidelines 中均有“Minimum requirements”的条款，强调非强制性的 Guidelines 不应减少对强制性文件的执行。有成员国认为易引起混淆，建议删除，也可能将在 MSC101 会上讨论。

#### （六）极地水域操作的非 SOLAS 公约船的安全措施（议程 8）

本次会议在全会讨论了《船长 24m 及以上极地水域航行渔船安全措施

---

指南》和《极地航行的 300 总吨及以上的非营业性游艇安全措施指南》，认为这类非公约船不在极地规则的体系中，但从安全和环保角度，制定上述两个指南是必要的，决定在会后成立的通信组内进行讨论，并将制定渔船的安全措施指南列入高优先项，并且考虑到 2012 开普敦协议尚未生效，指南中不应涉及 2012 开普敦协议，其内容可直接纳入指南中。

#### **（七）IMO 有关安全、保安和防污染公约条款的统一解释（议程 9）**

1、明确了对勘划热带载重线液货船的对应装载工况的计算假定（2008 完整稳性规则），会议决定提交 MSC 101 批准。

2、关于 IACS 提出的参照 UI SC 156 Rev.1 审议并更新 MSC.1/Circ.1464，以便在应用 IMO 相关公约和规则时提高执行一致性的提议，会议决定结合对 B 部分水密完整性条款一致性的修订，邀请成员国向 MSC 101 提议建立一个新议题继续开展工作。

3、关于在稳性评估中应将用于向封闭滚装或车辆处所持续通风的开口视为非保护开口的提议，业经讨论修订，获得通过。

4、IACS 澄清设置在液舱内用作或替代浸水探测系统的液位遥测系统也应满足 SOLAS II-2/21.4.13 条安全返港的相关要求的新 UI 统一解释获得通过。

5、IACS 修改 SC123 关于船上燃油日用柜等效布置的要求及定义的提议，将作为新议题在 MSC 101 会议予以考虑。

#### **（十）其他事项（议程 14）**

1、秘书处提出的需要更新地效翼船指南引用的 IMO 过时法规文件的

---

提议获得通过。

2、关于 CESA 提出的对 SOLAS II-1 章和 II-2 章涉及到主应急电源及安全返港的相关条款和定义，识别出其中对使用新型电力供应概念提升船舶安全性存在歧义和局限性条款的建议，会议决定邀请感兴趣的国家和 CESA 一起制定一个新产出提议。

### 三、提醒业界注意事项

1、SOLAS II-1/3-8 条修正案及配套指南将在 MSC101 会议上批准，业界需要注意，新制定的系泊布置设计指南虽然是非强制的，但不排除各主管机关对 3000 总吨以上的船舶强制执行，将会对船舶设计带来一定的影响；

2、SOLAS 第 II-1/17-1.1.1 进行了勘误。条款中 1.2 和 1.3 不仅仅是为了保持通往舱壁甲板以下处所的水密/风雨密完整性，同时也是对 1.1 条的免除或放宽。现有条款中的“Subject to”应理解为“except”或“notwithstanding”。但是现有的文字表述容易引起其他理解：“on condition of compliance with”或者“in addition to the compliance with”。因此，本次会议对 17-1.1.1 条进行了调整，澄清了不同理解可能造成的误会。