

## IMO 船舶设计与建造分委会第 7 次会议要点快报

中国船级社

2020 年 2 月 14 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 7 次会议于 2020 年 2 月 3 日至 7 日在伦敦召开。本次会议共有 16 项议程, 由英国的 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、极地水域操作的非 SOLAS 船舶的安全措施三个工作组以及第二代完整稳性起草组, 共完成了 7 项决议和 6 项通函的起草。

### 二、重点讨论议题

#### (一) 修订 SOLAS II-1 章分舱和破损稳性的解释性说明 (MSC.428 (28)) (议程 3)

本次会议成立了工作组, 以通信组起草的 SOLAS II-1 章解释性说明修订内容为基础开展讨论, 删除了对 7-2.5.5 的解释性说明; 对于 17.3 条的说明, 明确水密门应该符合至少 1 米水压头的水密标准, 以便防止正稳性范围内瞬时浸水导致的进水, 此外还需满足 II-2 中防火要求的有关规定 (其中对水密门防火要求的免除是不适用的); 同意对 II-1/7.7、II-1/7-1.1.1 和 II-1/7-1.1.2 说明的修改, 同时新增要求, 在任何情况下, 在舱壁和甲板的任一侧, 从阀近端到舱壁或甲板量取的分隔距离不得超过 0.45 米; 对 II-1/22.3 增加了新的解释, 对于货船航行中是否允许开启水密门, 由主管机关决定。

本次会议完成了《经修订的 SOLAS 公约 II-1 章分舱与破损稳性

规则解释性文件》草案，适用于 2024 年 1 月 1 日及以后新建船舶。同时还起草了 MSC.1/Circ.1572 的修订草案和配套的通函草案，对该通函的第 3 部分“SOLAS 第 II-1, B-2 部分和 B-4-部分”中客船和货船的水密舱壁上的门的位置、使用频率等做了相应修订，并更新了表 1，该修订的通函将通函修正案生效后开始实施。

上述决议和通函草案将提交 MSC102 批准。

## (二) 极地水域操作的非 SOLAS 公约船的安全措施 (议程 4)

本次会议成立了工作组专门讨论极地水域操作的非 SOLAS 公约船的安全措施，主要讨论结果如下：

1、关于《极地水域操作的船长 24m 及以上渔船安全措施指南》草案：

(1) 考虑到指南草案的非强制性，渔船指南草案应与 2012 年《开普敦协定》的规定保持协调，而不是直接指向其中的规定；

(2) 2012 年《开普敦协定》条文可在指南中适当引用，但应以建议性语言表述，并注意避免新指南草案与协定之间的任何冲突。

(3) 同意指南草案内容，但将指南草案中有关培训和人员配备的规定提交 HTW 7 审议（预计将在 HTW 8 完成），待审议后，提交 MSC 103 批准。

2、同意通信工作组提交的《极地水域操作的 300 总吨及以上非营业性游艇安全措施指南》草案，明确指南中不包括“非营业性游艇”的定义。完成后提交 MSC 103 批准。

## (三) 完成第二代完整稳性衡准的制定 (议程 5)

会议完成了第二代完整稳性衡准暂行指南和配套的 MSC 通函起草工作。主要成果为：简化了衡准应用结构；允许在设计阶段用户可以自行选择采用薄弱性第一、二层衡准、稳性直接评估或操作措施，

这些衡准手段均视为等效；根据应用情况可及时提出对衡准的修订；新增了“满载出港工况”和“平均三小时最大幅值”的定义。该指南适用于 2008 年国际完整稳性规则适用的 24m 以上船舶，IMO 鼓励各方对于新船设计试用本指南，同时也鼓励对于营运船试用本指南，并与实际操作经验进行比较，并向 IMO 反馈试用情况。

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

工作组起草了 SOLAS 公约新的第 XV 章，完善了新 IP 规则的相关内容。中国提交的救生艇筏降落时间要求等建议得到了会议采纳。会议重点讨论结果如下：

1、适用范围：(1) SOLAS 公约第 XV 章生效后的新建船舶需满足新 IP 规则；(2) 对于 SOLAS 公约第 XV 章生效后，开始载运工业人员的船舶应当根据 IP 规则按照“新船”要求进行发证；(3) 对目前适用临时建议案 (MSC.418(97)) 的载运工业人员的船舶，在 SOLAS 公约第 XV 章生效后是否需要追溯满足 IP 规则的问题，还存在异议，会议决定提交海安会讨论决定。

2、人员总数：明确 IP 规则中出现的以工业人员数量为参数的条款中，此参数应视为包含在船的工业人员数量、特种人员数量和乘客数量（不超过 12 人）的总数。

3、载运危险品货物：在 IP 船上同时载运危险品货物时应明确两个原则：(1) 工业人员不能参与处置危险品货物的工作；(2) 为海上工业活动目的，由工业人员携带上船的危险品应被视为货物。

会议还决定高速船内容将列入第二阶段工作，工业人员培训不需

提交 HTW 分委会讨论，成立会间通信工作组继续开展工作。

#### (五) 制定 SOLAS II-1 章对多货舱非散货船水位探测要求 (议程 7)

本次会议围绕美国提案 (SDC 7/7) 和中国提案 (SDC 7/7/1) 进行了讨论，重点对破损稳性分析、免除液货船、明确船型和载运货物种类等问题进行讨论，并将该议题纳入 SDS 工作组讨论范畴。会议认为在散货船以外多舱货船安装水位探测器的举措可以提升船舶的安全，且无需对破损稳性和船体布置进行特别考虑，同时采纳中国提案观点将液货船进行排除，并起草了 SOLAS 公约第 II-1 章新 25-1 条文本，明确 [2024 年 1 月 1 日] 及以后建造的除散货船和油船以外的多货舱货船，应在装载干货的每个货舱装设水位探测器。该 SOLAS 公约修正案将提交 MSC102 批准。另外考虑到与破损稳性要求之间的关系，工作组认为 SOLAS 公约第 II-1 章第 25 条需要重新审议，建议感兴趣的成员国和国际组织向 MSC 提交修订 SOLAS 第 II-1/25-1 条的新增计划产出提案。

#### (六) 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 10)

会议支持 IACS 提出的采用远程检验技术 (RIT) 替代近观检验 (Close-up Survey) 的建议，如用遥控操作 (ROVs) 和实时传感装置作为近观检验的替代方法，原则上认为可降低验船师的风险，但仍需要做出规定以确保达到和近观检验同样的效果。同意 IACS 提出的 2011 年 ESP 规则的修订草案中双壳油轮第一次特检仅对可疑区域进

行厚度测量的建议。另外由于 2011 ESP 规则中在“主管机关”一词下既指主管机关，也指授权的组织，因此在应用 RIT 技术时需要重新考虑“主管机关”一词的含义。

#### (八) IMO 有关安全、保安和防污染公约条款的统一解释 (议程 11)

1、对中国提出的要求澄清载重线公约附则 1 第 25 (3) 大型船舶干舷甲板上的甲板建筑物是否都应至少设有三档栏杆的事项，本次会议确认了大型船舶开敞甲板上的甲板建筑物栏杆布置存在缺陷这一重要的安全事项，但认为对载重线公约中现有条款作统一解释是不合适的，并邀请中国、感兴趣的成员国和国际组织向 MSC 海安会提交一份新的产出。

2、由于 IACS 有关燃油日用柜布置的统一解释未在 MSC101 上达成共识，IACS 已决定撤回 UI SC123 Rev.4 并表示正在开展新的修订工作。SDC 分委会邀请感兴趣的成员国和国际组织与 IACS 一起开展对 UI SC123 Rev.4 重新修订工作。

#### (八) 审议 SOLAS、MARPOL、LL 公约、IBC 和 IGC 规则有关货船水密门的强制要求 (议程 12)

会议决定采用“通常在海上关闭的铰链式水密门”的措辞，以便能够更好的解决一致性问题。

会议起草了 MARPOL 公约附件 1 第 28.3.1 条、关于 1966 年“国际载重线国际公约”的 1988 年议定书第 27(13)(a)条、IBC 规则第 2.9.2.1 段和 IGC 规则第 2.7.1.1 段的修正案草案，主要修订内容为对

于破损稳性要求不允许淹没的开口，新增了“在当地和航行驾驶台设有开启/关闭指示的铰链式水密出入口，并且是在海上通常关闭的速动或单动型，在海上永久关闭的铰链式水密门”，以上有关公约和规则的修正案草案将提交 MSC102 批准。

### 三、提醒业界注意事项

1、SOLAS 公约将新增 SOLAS II-1/25-1 条，预计 2024 年 1 月 1 日及以后建造的除散货船和液货船以外的多货舱货船，需在装载干货的每个货舱装设水位探测器。提醒业界注意上述新要求。

2、长度小于 150 米的偶尔载运散货的普通干货船双舷侧结构最小宽度，本次会议已经做出澄清，双舷侧结构最小宽度为 1m 的要求不适用于船长小于 150 米的船舶。

3、《极地水域操作的船长 24m 及以上渔船安全措施指南》和《极地水域操作的 300 总吨及以上非营业性游艇安全措施指南》预计在 MSC103 批准（2020 年 11 月），提醒业界关注极地水域操作的渔船和游艇（包括设计、建造、检验和运营等）相关条款实施带来的影响。