

IMO船旗国履约分委会（FSI）

第15次会议情况介绍

国际海事组织海上安全委员会（MSC）船旗国履约分委会（FSI）第15次会议于2007年6月4日至8日在伦敦举行。会议由分委会主席T.Krilic女士（克罗地亚）主持，中国等81个成员国、中国香港和澳门作为联系会员、库克群岛作为非IMO成员国以及联合国专门代表ILO等派出代表团参加了会议，另有IACS、IMSO、EC、各PSC备忘录组织等29个政府间组织和非政府组织派出观察员列席会议。中国代表团由中国海事局、中国船级社和中国驻英使馆海事处共同组成。

按照原定计划安排，本次会议共有下列18项工作议程：

1. 通过议程
2. 其他IMO机构的决议
3. 政府责任和鼓励船旗国履约的措施
4. MARPOL73/78公约强制报告
5. 港口接收设施相关事项
6. 伤亡事故统计和调查
7. 海难事故调查规则的审查
8. 港口国监督活动协调
9. 依据2004压载水公约制订PSC监督指南的进展
10. 依据海员工作时间开展的PSC监督指南
11. 执行IMO公约要求时遇到困难的全面分析
12. 依据HSSC制订的检验指南的审查
13. IACS统一解释研究
14. 非法、未受管理和未报告的渔船以及A.925(22)决议的执行
15. FSI16工作规划和会议议程
16. 2008年主席和副主席的选举

17. 其他事项
18. 向委员会提交报告

除在全会讨论之外，本届会议还专门成立了下列三个工作组：

- ◇ 海难事故分析
- ◇ 港口国监督
- ◇ A. 948(23)决议审议

我国代表团除参加大会会议之外，还派出专家分别参加了3个工作组的讨论。

现将会议主要议题的讨论和有关决定介绍如下：

一、海安司司长致辞

海安司司长 K. Sekimizu 先生代表 IMO 秘书长致辞，着重强调了以下几点：

（一）针对今年的世界海事日主题“IMO 响应当前的环境挑战”，提出要抓住这个机遇，提高航运业对环境损害的认识。各国政府和航运企业通过采取适当的预防和补救措施，展示海运界对环境的关注，并且已经走到世界各行业保护环境的前列。FSI 分委会要致力于海洋环境的保护，应通过制定一系列的指南、规则和措施来促进 IMO 文件在全球有效、统一地实施。

（二）IMO 对海难事故进行了分析，尤其是对上一年度发生的几起涉及客船的海难事故的审议，指出 FSI 是处理海难事故原因分析的核心机构，要对非公约船事故予以关注。对事故进行调查并查找问题是整个安全系统中的重要环节，本届会议要完成对海难事故调查规则的修改，以促进其在全球的统一实施。

（三）就 PSC 行动的协调而言，本届会议面临大量的工作任务，应在上届会议已经确认的重要因素的基础上，取得更切实的成果。制定 PSC 行为规则，为全球实现和保持 PSC 的协调模式规范上取得重要进展。检查结果要得到全球认同是一个长期的目标，分委会在今后的工作中要有一个相对稳定的行动计划，通过加强各成员国和地区 PSC 机制的联合行动，不断提炼本组织在全球 PSC 协调进程中的角色。

(四) 协调检验和发证系统 (HSSC) 涉及好几个问题, 希望本届会议最终能完成对 HSSC 导则的修订。需要制定相对固定的 AIS 的测试报告模式, 并制定有关船舶远程识别和跟踪设备的性能标准。

(五) 对于加强政府责任和鼓励船旗国履约的措施, 分委会要准备有关《IMO 强制文件实施规则》的修正草案, 审议所起草的 ISM 审核培训示范教程, 对海难和 PSC 检查间的风险评估进行比较研究, 探索如何提高海员的海上通信技能, 以及加强 ISM 规则的实施和执行。

(六) 就海洋环境保护而言, 分委会的主要任务是关注港口接收设施。为了解决长期港口接收设施不充足的问题, MEPC55 批准了“港口接收设施行动计划”, 分委会应考虑用最好的方式来组织实施, 以达到此类设施的充分配备和最佳使用。履行 MARPOL73/78 缔约政府义务的各方应当采取适当的措施提供充足的港口废物接收设施, 并利用 GISIS 向 IMO 通报最新的信息。

(七) 有关 IUU 问题, 通报了 IMO 秘书长在 FAO 的第 27 次渔业委员会上的讲话情况, 以及 IMO 参与第二次 IMO/FAO 联合工作组会议的准备情况。希望分委会进一步审议第二次联合工作组会议的议题, 各成员国提交提案, 以促进渔民和渔船的安全状况的改进。

二、IMO 其它机构的主要决定

(一) MSC82 和 MEPC55 批准发布了有关实施 A.600 (15) 决议的第 1886 号/Rev.3 通函, 对新船建造阶段的 IMO 识别号的颁发形成了固定形式, 还批准发布了有关实施“公司和登记船东的 IMO 统一识别号机制”的第 2554 号/Rev.通函。考虑到编号机制的操作性因素, 委员会要求秘书处进行必要的调整以改善对各国提供的服务。

(二) 关于 IMO 成员国自愿审核机制, MSC82 已经同意向 98 届理事会通报由 IALA 和 IHO 起草的两个有关 SOLAS 公约第 V 章的问卷。

目前已经有 29 个国家向 IMO 提交了审核申请, 有关国家向 IMO 推荐了 87 名审核员, 到 2007 年 4 月 30 日, IMO 已经组织 29 名审核员进行了 10 次审核, 前 5 次每次是 4 个审核员, 自第 6 次后, 每次由 3 个审核员审核。每次审核时间为 10

天（不包括交通和审核的事前和事后工作时间）。

三、政府责任和鼓励船旗国履约的措施

（一）公司和登记船东的 IMO 统一识别号系统，分委会安排了负责该系统的“劳氏公平年鉴”的项目管理人，就实施“公司和登记船东的 IMO 统一识别号机制”的技术要素进行了介绍，以便让各国在公约修正案生效前熟悉该机制。会间我国代表与“劳氏公平年鉴”的项目负责人进行了沟通，了解到目前我国一些国际航线公司和船东已经在该公司的网页上自行进行了登记，并且取得了相应识别号。但是相关的信息并不全面、准确，“劳氏公平年鉴”需要主管机关就相关事宜管起来，并定期与其进行信息交换，验证数据中信息的准确性。

（二）关于《IMO 强制性文件实施规则》修正，MSC82 根据韩国的提案（MSC82/23/5），同意对该规则的附件进行修正，并指示 FSI 分委会对该修正案进行讨论。本届分委会安排 HSSC 工作组以韩国的提案（FSI15/3/4）为基础，对该规则的附件进行了修改，经全会讨论确定的修改内容如下：

1，将 SOLAS 公约第 V/4 条(航行警告)和第 V/9（海道测量）从附件 1 移到附件 3；

2，增加了新通过的公约修正案，但是将原先韩国提交的 2008 年 7 月 1 日以后生效的修正案条款删除，与保安相关的条款也进行删除。

3，关于 LRIT 问题，鉴于各国代表对其用途有所争议，最后保留在方括号中，提交 MSC、MEPC 和理事会讨论决定。

关于该规则的修改，分委会只能提出修改建议，报经 MSC 和 MEPC 讨论批准，最终经大会通过方能执行。为此，分委会决定成立通信工作组进一步研究起草该规则的修正草案。

（三）ISM 规则相关的事宜

MSC78 和 MEPC52 批准了 FSI12 的决定，对 IMO 决议 A.913（22）有关“经修订的主管机关实施国际安全管理规则的指南”，进行修改。FSI13 以来，已经考虑了事故调查、ILO 公约和规则的适用等相关因素，对该指南着手进行修改，并列为 FSI16 的议题。

会议回顾了 ISM 规则实施导则的影响和作用，采纳 MSC82 会间 MSC/MEPC 人为因素联合工作组达成的建议，对“经修订的主管机关实施国际安全管理规则的指南”的修改要更实用，并便于指导船公司和船员培训。同时，对有关 ISM 规则 PSC 检查数据加以考虑，并要求 PSC 机制、船旗国和 P&I Club 向秘书处提交相关的研究意见。

对于某些从事国际航线营运的货物和特殊用途船舶，应按照 TONNAGE69 的规定来确定适用 SOLAS 第 IX 章和 ISM 规则。为此 MSC82 批准了 MSC.1/Cir.1231，并自 2010 年 1 月 1 日实施。

会议还考虑了 UK 提交的有关安全管理表现的研究情况，并列出了供规则修改时需要考虑的 7 项关键要素。

(四) 安全管理体系审核员示范教程

会议考虑了阿根廷提交的关于安全管理体系审核员示范教程的提案，要求参加 FSI15 的感兴趣的代表参加会间工作组对其提出建议，完善后提交 MSC 的确认。该教程应符合 IMO 决议 A.741(18)和 A.913(22),并便于各国政府和相关方使用。

(五) 海难事故调查和港口国监督 (PSC) 检查之间的风险评估比较

本届会议对于土耳其、新西兰和欧盟一些国家的提案，就 PSC 检查和海难事故因素的联系问题，展开讨论，主要涉及以下几个方面。

1, 海难与 PSC 数据的综合

分委会回顾了新西兰在 FSI 11 上提交有关 PSC 数据分析的提案(FSI 11/6/2), 还回顾了 FSI 14 事故分析工作组和 PSC 工作组的主席将海难和 PSC 数据进行结合的讨论，进一步考虑了 UK 在 MSC 82 提出的关于将事故和检查缺陷进行广泛分析的提议，建议将这两方面的数据结合起来，给某些船舶的活动和历史描绘一个完整的形象，向航运界展示。

2, 风险面的分析

土耳其在 MSC 82 和本届会上都提出了有关欧洲地区的海难事故和 PSC 检查之间的风险评估比较，参考了三个学术方面的研究成果，即：海上安全的经济性衡量、PSC 检查缺陷的经济性分析和有关 PSC 检查的作用。这些研究基于 PSC 机制的“黑灰白名单制度 (BGW)”进行风险面分析，建议：协调的 PSC 目标标准，除

了 PSC 检查因素外，还应考虑加入海难、船东和船舶经营人的记录等信息。

土耳其提议在分析船旗国的表现和制定 PSC 目标标准时应该考虑事故因素，新西兰对此表示支持，但不同意 PSC 选船目标标准仅是基于海难事故的。巴黎备忘录对将事故数据列入 PSC 选船标准持反对意见，其理由是 IMO 对事故调查的定位是“NO BLAME”的原则，如用事故调查数据作为港口国监督和评价船旗国履约的标准是与上述原则相互违背的。东京备忘录认为港口国监督检查中对风险的评估和产生事故的风险评估有根本区别，不宜相提并论。俄国、英国、丹麦等国表示部分赞成新西兰的提议，但不支持将事故统计数据作为评估船旗国履约表现的参考因素。我方代表认为 PSC 同船舶事故虽有一定程度上的关联，但 PSC 选船系统是相对独立的系统，该系统基于船舶物理缺陷的统计分析，而事故调查受人为因素影响，具有不稳定性的特点，不宜混同，故不同意将事故数据纳入 PSC 选船系统。

分委会认为：从全面推动海上安全和识别低标准船舶的角度出发，目前的 BGW 名录是有用的，可以此来研发适用于全球的 PSC 目标标准。为此，会议决定成立通讯工作组就此议题设定工作框架和未来的工作任务，具体如下：

- 将事故数据列入港口国监督选船系统的可行性；
- 对现有选船系统和风险评估标准进行比较研究，就选船标准提出最低要求；
- 提出对全球港口国监督数据的分析方法。

3. 海上安全的经济性衡量

澳大利亚和新西兰有关海上安全的经济性衡量的提案是基于鹿特丹的伊拉兹马斯大学对 1999 至 2004 年的六个 PSC 机制中的 183819 次检查和 11701 次海难事故的研究结果提出的。该研究表明，经确认：有 7%（估计有 14%）的经 PSC 检查的船舶从检查中获益，就 PSC 检查对海难事故的可能性而言，对于非常严重事故检查作用明显，对于严重或不严重事故的积极作用很微弱。就某一艘船的风险面而言，一次 PSC 检查能够潜在减少非常严重事故的几率约为 5%。

有关跟踪 PSC 检查的标准，研究认为，目前的可变参数包括：船舶种类、船龄、尺度、船旗、船级社及以前 PSC 检查中发现的缺陷和滞留。船旗是可以从目标因素中排除的，而船龄对于非常严重的事故是非常重要的，船龄每增加 1 年发生非常严重事故的几率增加 0.35%，超过 35 年的几率增至 12%。

PSC 检查方面导致滞留是证书、船舶和货物的操作、ISM 规则、安全和防火设备以及机器和设备方面的缺陷。加强 PSC 检查的严格性，并跟踪与 ISM 规则、船舶和货物的操作以及机器和设备的缺陷，有助于减少事故发生。

如何使被跟踪的低标准船舶得到改进，有必要增加一些可变的跟踪参数，如船级的转换和撤销、所有权的变更以及其它引发事故的积极的或消极的因素。

4, 缺陷的经济计量分析

“PSC 检查缺陷的经济性计量分析”，基于瑞典 1996 至 2001 年的检查报告的分析，认为出现的缺陷可以归结为三个方面的因素：检查时的船龄、登记的船旗和船舶种类。

5, PSC 检查的效果

“PSC 检查缺陷的经济性计量分析”，通过对一些船舶在某时段经 PSC 检查后下次再检查时的缺陷比较（瑞典 1999 至 2001 年），揭示了一个直接的关系，即：大多数船舶（63%的船舶）在某时段内后一次检查比前一次检查的缺陷数明显减少。另外还揭示，在不同的 PSC 机制中所采用的选船目标标准，不仅在 PSC 中有利于降低被发现的缺陷，还有利于减少事故的发生。

为此，在海安司司长的提议下，分委会计划利用现有的资源，对海上安全问题及相关管理措施的效果进行研究。

四、MARPOL 73/78 公约的强制报告

会议讨论了秘书处提交的 FSI15/4，该文件汇总了 2005 年 MARPOL73/78 的 30 个缔约国（包括中国）和 1 个联系会员（香港）按照 MEPC/Circ.318 提交的强制报告。经过全会讨论，列举出下列各国所关注的信息：

- 1、50 吨或以及上的事故性泄漏有 14 起，泄漏物为油类；
- 2、50 吨以下的事事故性泄漏有 277 起，泄漏物主要是油类；
- 3、违法排放事件有 87 起，排放物多数为油类，有关缔约国对其中 4 起案件做出反应并采取措施，包括官方行动；

4、3 个缔约国（挪威、马绍尔群岛和瑞典）以船旗国的身份提交了 14 份有关港口接受设施不适当的报告；

5、一个港口国（澳大利亚）向 IMO 提交了报告，对港口接受设施不适当报告做出反应；

6、68 艘船舶无 IOPP 证书；829 艘船舶的 IOPP 证书存在不足；2228 艘船舶的油类记录簿有缺陷；126 艘船舶缺少所要求的防止污染设备；1966 艘船舶的设备不能工作；

7、2005 年全球经 PSC 登船检查的有 44383 艘，滞留或拒绝进港的船舶有 576 艘，滞留率为 1.3%。

经过统计分析，各国按照 MARPOL73/78 公约递交的报告存在三个方面的问题：一是 2005 年按照 MEPC/Circ.318 递交报告的缔约成员占有所有成员的比例很低，仅为 22.4%；二是在收到的报告中，一些应填写的项目未填写；三是一些报告迟于所要求的最后日期（每年的 9 月 30 日）递交。

鉴于上述情况，分委会敦请各国全面履行公约法定义务中的报告要求，并向分委会报告履行报告要求所面临的困难。随着 IMO 审核机制的推行，报告的水准会越来越高。目前，GISIS 中 PSC 模块还正建立中，未来可以通过该模块向 IMO 提交有关 MARPOL 73/78 公约缺陷的统计报告。

五、港口接收设施

MEPC 55 批准了 FSI15 会上提出的“港口接收设施地区合作行动计划”，并对该计划进行了必要的修改。将计划中的 13 个工作项分为 5 个组类，对于每一项工作，提供了背景信息；标识了优先权；规定了完成日期；确定 IMO 机构的责任。13 项工作的完成日期分别是：1 项为 2007 年，8 项为 2008 年，1 项是 2009 年，3 项是 2010 年。

GISIS 目前已经可以直接更新港口接收设施信息，但是只有较少的国家更新了信息。分委会要求各国尽快更新，并提供主管机关的联络点。

六、事故调查和统计

本届会议成立了事故分析工作组（WG1），主要讨论两项内容，一是对英国牵头的对 2005 年度 75 份海难事故报告分析进行审议，二是对澳大利亚牵头的修

改“海难事故调查规则”的报告进行审议。就海难事故分析而言，本届会议主要讨论情况如下。

(一) IMO 其它机构做出的与海难事故相关的决定

按照 FSI 14 的决定，本届会议考虑了由 MSC 和 MEPC 有关事故的决定，主要是：1，瑞典主管机关研究认为，碰撞和搁浅的主要原因是疲劳与睡眠不足；2，委内瑞拉提出，IMO 通函中有关海难事故的专业术语有必要调整；3，MSC-MEPC.3/Circ.1 的修正。

(二) 通讯工作组的事事故分析报告

由英国牵头的通信工作组，借助 GISIS 中对 2005 年的事故报告进行了分析，并向本次会议提交报告。经事故分析工作组对该报告进行审查后，会议认为，该报告所归纳的一些需要吸收的教训对航运界是相当有价值的信息，将通过 MSC-MEPC.3/Circ.3 通函各国。

考虑到本次会议所完成的工作，分委会重新成立了通讯工作组，负责海难事故的分析 and 审阅“海难事故调查规则”。通讯工作组的主要工作任务：一是基于从各成员国中获得的事事故调查信息，确定事故分析的结果，并经 FSI 批准在 GISIS 中发布；二是按照商定的程序，经分委会批准，确定在 IMO 网页上发布需要由船员吸收的教训；三是从总体吸取教训的角度，考虑哪些教训应转交哪个 IMO 机构来研究对策；四是考虑工业界调查工作组 (IIWG) 进行的研究，关注人为因素调查官员的技能和事故险情的报告问题；五是完成 Chassiron 轮火灾爆炸事故以及其它重要事故的调查，如：Panam Serena 和 Bow Mariner 事故的调查报告，为 MSC 提供决策建议；六是修改 MSC-MEPC.3/Circ.1，统一调整 IMO 有关海难事故的通函中专业术语。

(三) 化学品和成品油船的爆炸

本届会议注意到“有关化学品和成品油船爆炸事故的行业间工作组 (IIWG)”和“人为因素任务工作组 (HFTG)”的报告，认为由于没有考虑到人为因素问题，难以对事故进行总结分析。要求工作组考虑用适当的方式来鼓励各成员国强化事故调查官员对人为因素的调查技能。

本届会议在审议 FP51、DE50 和 BLG11 的决定时，特别注意到 20000DWT

以下的新油船和新化学品船适用惰性气体系统的问题，决定就此事向 MSC 提议在 FSI 分委会工作计划中增加“油和化学品船舶运载低闪点货物的防爆措施”，拟与 BLG 和 DSC 分委会合作用两届会议来完成。

本届会议还要求事故调查通信组最终完成 Chassiron 轮火灾爆炸事故以及其它重要事故的调查，如：Panam Serena 和 Bow Mariner 事故的调查报告，以供 MSC 决定由哪个 IMO 的机构来考虑处理化学品和油船爆炸事故的调查结果。

（四）提供事故相关数据

为了帮助 IMO 获取事故相关的信息，分委会提请各成员国：一是确保根据 MSC-MEPC.3/Circ.1 的报告要求和格式直接通过 GISIS 向 IMO 提供事故报告；二是提供人为因素是否是伤亡事故的潜在原因；三是向秘书处提供有关渔船数量、渔民数量、渔船全损情况和死亡情况，以便秘书处将这些信息纳入到相关的通函中；四是将从搜救中心得到的事故基本信息，按照 MSC/Circ.802-MEPC/Circ.332，用电子数据格式提供给秘书处，以使 IMO 能够及时准确地通报事故信息；五是在事故报告要表明是否涉及假证书。

七、海难事故调查规则的修订

澳大利亚提交的通信工作组关于修订海难事故调查规则的报告，分委会考虑了奥地利和丹麦的提案，听取了各国代表的意见，要求海难事故调查工作组参考全会的各方意见，对该规则进行了修改讨论。

（一）海难事故调查的范围

分委会同意工作组的意见：对于船员事故，只要发生与船舶操纵直接相关的事，都已经包含在规则关于海难事故的定义范围内，而且海难事故的定义并没有暗示某些种类的事故或对船舶的损害必须是已经发生的。

（二）GISIS 和 MSC-MEPC.3/Circ.1

就报告事故调查中发现的细节运用 GISIS 和 MSC-MEPC.3/Circ.1 的重要性问题，考虑到海难事故/海上事故及其严重程度、规则将成为 SOLAS 公约的强制性规定以及 GISIS 和上述函件在规定的基礎上可以变化的事实，分委会同意了通信组的决定，在规则的草案文本中不提及 GISIS 和 MSC-MEPC.3/Circ.1。

(三) 双重登记问题

对于双重登记问题，分委会注意到通信组已经考虑到规则是如何处理双重登记的船舶，初始登记只是基于抵押的目的，而二次登记是与经营相关，船舶有权悬挂该旗的国家必须对船舶安全负责。

(四) 海难事故调查规则的强制

对于修订该规则并使其成为 SOLAS 公约下的强制性规定，考虑了海安会和环保会的相关指导，FSI13 已经实现了 MSC 80 会议和 MEPC53 的初期设想，使该规则具备法律约束力的途径有：

1，有必要寻求与其它文件中有关事故和事故调查规定的统一。（如 SOLAS 规则 I/21、MARPOL 公约第 12 条、LL 公约第 23 条、UNCLOS 公约第 94.7 条）

2，虽然海难事故调查规则不是全部强制执行，但是，ISM 规则通过 SOLAS 公约强制执行已经成为先例。

3，可选择的强制方式有：

(1) 并入 SOLAS 公约第 XI-1 章

(2) 制定新的 SOLAS 第 XIII 章

(3) 修改现行的 SOLAS 规则 I/21 条，以明示方式接受

(4) 制定新公约。

(五) 会议最终决定

对于该规则，根据工作组的建议，经过讨论，全会做出如下决定：

1、名称：海上灾难或海上事故安全调查国际标准和推荐做法规则（简称海难调查规则）。该规则的目的是寻求国际海事调查合作及统一做法，但不限制各国独自开展调查。相应的内容也分成强制性标准和推荐性做法两方面内容。

2、该规则纳入 SOLAS 公约第 XI-1 章。

3、大会决议包含有强制性规定，是不合适的，用 MSC 决议的方式来通过修订的该规则是通常的方式。为此，分委会起草了 MSC 决议和 SOLAS 第 XI-1 章的修正案，提交 MSC83 批准，并由 MSC84 通过。

4、起草了该规则的 MSC-MEPC.3 通函，允许各国在该规则生效前实施，该通函将提交 MSC83 和 MEPC57 批准。

5、同意请示 MEPC，在该规则作为 SOLAS 公约强制内容后，制定 MARPOL 公约第 12（1）条的脚注。

关于该规则的强制执行问题，**阿根廷**指出，该规则的强制化可能会对 IMO 的其它文件产生影响，建议在提交法委会审议前，发送其它委员会批准。另外，考虑到

协助调查官员实施（IMO 决议 A.849(20)）海难事故调查规则的导则的重要性，分委会同意在适当的时候修订该导则。

八、港口国监督

（一）关于港口国监督活动协调统一

1、关于《港口国监督程序》的修正

FSI14 为了进一步修正《港口国监督程序》（A.787(19) 及 A.882（21）决议案），成立了通讯工作组。本次会议责成通讯工作组制定明确的工作任务清单以供会议审议。该工作组由来自波兰的 **Anna** 船长主持，我国代表参加了工作组的讨论。工作组根据大会的要求就港口国监督协调统一未来工作任务进行了专题讨论，制定了以下工作任务：

（1）对 A.787（19）、A.882（21）决议案即港口国监督程序进行修改，起草经修订的港口国监督程序综合文本，同时提出简化的修改程序；

（2）综合考虑 IMO 强制性文件如 MARPOL 附则 I 和附则 II 的修正情况，对港口国监督程序中的相关内容进行修改；

（2）研究将即将生效和尚未满足生效条件的国际公约并入港口国监督程序的可能性。

2、关于代码系统的协调统一

俄罗斯代表向会议通报了巴黎备忘录和东京备忘录就港口国监督代码系统协调统一工作组的工作进度。两区域性备忘录组织已就基本原则达成共识，当前的工作是对各自的代码系统进行修改，以形成共同适用于两备忘录区域的代码系统。会议对该项工作的进度表示满意并建议代码系统中引入联合国发布的 UNLOCODES 作为国家代码，同时关注为新生效的公约所设立的代码系统。

3、关于港口国监督官员良好行为规范

巴黎备忘录向会议提交了《港口国监督官员良好行为规范》范本和起草背景。该《规范》已被巴黎备忘录和东京备忘录各成员国接受并生效。会议代表一致同意成立会间起草小组，在现有《规范》草本的基础上，结合会议上所反映的相关意见，拟定《港口国监督官员良好行为规范（草案）》以提交 MEPC56 和 MSC83 审议并通过。会议鼓励各成员国积极适用类似行为规范。

4、关于《非 SOLAS 船舶港口国监督管理程序》

美国联合加勒比海备忘录向会议通报了《非 SOLAS 船舶港口国监督管理程序》（亦称《加勒比海货船安全规则》）。该程序由美国和加勒比海备忘录组织缔约国协商制定，目的是在该区域协调统一不受 SOLAS 公约约束（总吨低于 500）的船舶（以下简称非公约船舶）的港口国监督程序和处理措施。美方鼓励各成员国将该《程序》作为对非公约船舶实施港口国监督管理的参考模板，并承诺为了帮助各成员国更好理解该《程序》，美方将向 FSI16 提交提案，详细阐述该《程序》的起草背景以及在该地区发挥的作用。

5、关于 GISIS 系统、EQUASIS 系统和各地区备忘录地区进行信息沟通的问题

巴黎备忘录和美国认为，信息沟通符合航运业界需要和各港口国及船旗国要求的，表示愿意在现有基础上与 GISIS 进一步合作。俄罗斯则表示向 IMO GISIS 数据库提供数据增加了成员国的责任和负担，因为现有公约仅要求涉及船舶滞留和延误才向 IMO 提交相关报告，并未强制要求报送所有检查数据。此外，GISIS 系统和 EQUASIS 系统在全球港口国监督数据交换中的作用和彼此之间的角色定位很难明确，会议并未就此议题达成任何意见，仅要求在 FSI16 会议上邀请 EQUASIS 系统代表赴会就该系统的作用做出详细说明。

6、关于塞浦路斯强化船旗国监督措施的提案

该提案旨在向各成员国通报塞方为降低旗下国际航行船舶滞留率所采取的相关船旗国控制手段。部分代表表示赞赏，希望该经验可在全球推广，会议主席就此提议是否根据塞方提案，向 MSC 提出一个相关的通函以供各成员国参照。俄罗斯对该提案提出质疑，认为塞方的做法缺乏实际意义，只会使低质量船舶转换船旗。会议鼓励各成员国向下届会议提交报告，通报船旗国履约的有效措施。

（二）关于《压载水公约 2004 港口国监督检查导则》的制定

FSI14 次会议提出了供会议讨论的文本，会议决定请求 MEPC 将完成该任务的日期延迟到 2008 年。会议要求负责此项目的巴黎备忘录向 FSI16 提交报告，通报该导则在巴黎备忘录区域研究情况。

(三) 关于《海员工作时间港口国监督检查导则》的制定

在 STCW 公约调整范围上存在分歧，会议同意将该议题提交 STW39 次会议研究，下届会议讨论。会议拟将该《导则》草案提交 MEPC56 和 MSC83，建议将完成时间从 2007 年推迟至 2009 年。

考虑到与 ILO 合作制定《2006 年综合海事劳工公约》的 PSC 导则，会议要求秘书处派员参加 ILO 的有关会议，并将相关内容向下届会议报告。

(四) 其他事宜

美国提案邀请各成员国及时更新在 IMO 登记的船旗国联系方式，以确保其所属船舶在滞留后能及时获取《滞留通知书》。秘书处通报在 GISIS 系统中已开发了模块供成员国直接修改船旗国联系方式。

九、审议检验协调系统导则 (A.948(23)决议)

FSI14 以后，法国牵头修改船舶法定检验发证协调规则的通信组向分委会提交了针对 A.948(23) 的总体研究报告 FSI15/12。该报告下的两个附件专门提交了针对检验发证协调系统及其检验指南的研究、并给出了对 A.948(23) 的修正案草案。相应地，许多国家和组织的专家在具体项目上有针对性地提交了提案。

按照分委会安排，本届会议成立了由 Mr. J.F. Fauduet (法国) 主持的、有 CCS 专家参加的工作组，专门对下述项目进行讨论研究。

(一) 在客船外底检查中应用水下检查替代干坞检查

巴拿马和美国在 HSSC 议题下提交了提案 FSI15/12/3，针对客船外底就水下检验和坞内检验提出现有执行标准的问题，提议应在每个五年周期至少进行两次干坞检验，而且两次干坞检验的间隔期限不超过 36 个月；另外，作为干坞检验的替代措施，只有在满意的环境条件、适用的设备以及合格的操作人员的情况下才能允许施行水下检验。该提案提交了 HSSC 检验导则修正案供本次会议讨论，并拟提交到 MSC83 批准。

工作组讨论结果：所有船旗国均有其各自的客船外底水下检查程序要求，有必要在这方面达成一致，并同意巴拿马和美国的建议（As a minimum two of the inspections of the outside of the ship's bottom during any 5-year period should be conducted in dry-dock. In all cases, the maximum interval between any two dry-dock bottom inspections should not exceed 36 months）；工作组同意，有必要将检查轮回的5年周期与国际载重线证书的有效期协调一致；工作组还同意，不管使用何种方法，船底检查应该在客船安全证书换新检验允许的时间窗口（即在证书到期日之前的3个月内）进行。

（二）AIS检查和试验

韩国提案 FSI15/12/2 说明船用自动识别系统 AIS (Automatic Identification System) 应该被视为船用航行设备并予以检验，而不应被归为无线电设备。相应地，对 HSSC 检验导则提出意见予以修订。

工作组讨论结果：在研究韩国提案的基础上，同意将 AIS 作为航行设备并应该在货船安全设备检验范畴予以检查；工作组还同意，AIS 应该由主管当局或 RO 认可的、具备资格的无线电检查员进行检查和试验；工作组起草了 AIS 试验报告，同时为该报告起草了 MSC 通函草案。

（三）船旗国执行的 MARPOL 固定和浮动平台检验

国际钻井商协会 (IADC) 提案 FSI15/12/4，就海上移动钻井设施的检验提议在修订的 HSSC 检验导则中纳入 MODU 规则相关内容，同时提出：

- a. 对决议 A.948(23) 修正时纳入 MODU 发证协调系统的内容编写检验指南；
- b. 对决议 A.948(23) 修正时将目前通行的做法合法化，即由船旗国而非沿岸国政府来承担对 MODU 的 MARPOL 要求的检验和发证职责。

工作组讨论结果：注意到针对固定和移动平台进行检验的有效性问题的，MEPC43(MEPC43/21, paragraphs 11.2 & 11.3) 已经有所考虑并认定最佳的解决方案是将该问题留给船旗国和沿岸国，他们可以籍此做出安排让船旗国代表沿岸国签发 IOPP 证书。工作组认为目前不需要对此做出任何决定。

（四）电子跟踪系统的开发

出于各方面需要，与会专家认为依靠一套系统来跟踪生效的要求将是明智的，

比如修订HSSC导则或IMO强制要求执行规则。工作组讨论了针对所有新的和重要的IMO强制要求开发跟踪系统的可行性，这套系统还应该显示有关导则之要求以及他们适用于HSSC修订本的状态。

(五) 请求分委会做出决定

工作组请求分委会除了批准工作组报告对有关提案总的研究决定之外，尚需要在以下细节方面做出决定：

- 1，与规则相关的LRIT的分类归属问题，保安或安全（security or safety）；
- 2，将IMO强制要求执行规则修正草案提交MEPC56和MSC83批准，提交25届大会采纳；
- 3，请求秘书处对韩国提交的IMO法定要求执行规则修正草案中尚未考虑到的内容进一步予以完善并作为资料提交下届会议；
- 4，设立通讯工作组进一步完善IMO法定要求执行规则修正草案。
- 5，请求秘书处通过GISIS平台开发IMO强制要求电子跟踪系统。

十、FSI 16 的议程和工作计划

对于 ISM 规则有关船员安全代表要求的修正案，分委会注意到 MSC82 已审议了新西兰、南非和菲律宾等提交建议 ISM 规则修正案应更接近 ILO 海事劳工公约的议案。分委会也同意将该议项作为优先项目纳入分委会工作项目，并需要两届会议来完成该项目并指导分委会在 FIS 16 次会议的临时议程中包括该项目。同时也注意到由秘书长建立的用于分析 ISM 规则的影响和效果的独立专家组的工作，82 届 MSC 会议认为分委会在商议该项目时应审议专家组的结论。

对“示范过程中的行为导则/公海中船舶敌对活动”，82 届 MSC 会议同意在分委会工作计划中包括该项目，并作为最优先审议项目，要求在两届会议内完成。委员会指派了 NAV 分委会负责协调。在 FSI15 会议上，分委会审议了日本提交的 FSI 15/15 文件，在公海对船演练/活动中确保船员和海上航行安全操作指南的发展。

分委会临时同意在下届会议建立关于事故分析、符合 HSSC 的检验指南、IMO 强制性文件实施导则，以及按照 2004 年压载水公约协调 PSC 行为和发展指南的工作/草案组，并建立下列通信组：事故分析通信组、符合 HSSC 的检验指南和 IMO

强制性文件实施导则通信组、港口接收设施行动计划通信组和协调 PSC 行为通信组。

下届分委会 (FSI16) 拟订于 2008 年 6 月 2 日至 6 日在 IMO 总部召开。

十一、其它事项

(一) IMO 文件实施中遇到的困难综合分析

在 FSI 12 次会议, 秘书处提供了一份自我评估表格的分析, 并认为分委会应进一步考虑各国船队的差异、自我评估表格内容与其他资料的关联性以及改变自我评估表的匿名要求等事项。

考虑到秘书处关于最初和经更新的自我评估表信息以及 GISIS 模块有关自我评估表格的规划发展, 包括成员国的直接入口等, 分委会决定就其保密性等事项作进一步考虑。

(二) IACS 统一解释的考虑

78 届 MSC 会议同意在 BLG、DE、FP、FSI、NAV 以及 SLF 分委会的工作计划里保留“**IACS 统一解释的考虑**”这一项内容。但本届分委会未收到该议项的相关文件。

(三) 2008 年会议的主席和副主席选举

根据海上安全委员会的程序规定, 分委会以非匿名方式再次选举克罗地亚的 Tatjana Krilic 夫人和委内瑞拉的 Guillermo Rangel 船长为 2008 年的主席和副主席。

分委员审议了秘书处提供的有关 GISIS 的文件 FSI15/17, 现有的海上保安、事故、认可组织和港口接收设施四个模块是对 IMO 成员国开放。CAS 模块只有符合状况部分是开放的, 其中海盗和武装劫持船舶以及港口国监督这几个部分在开发中, 但还没有开放。其他几个模块正在进一步的开发完善中, 比如联系点、IMO 要求、偷渡案、非法移民案、MARPOL 公约强制要求的防污设备和船旗国履约的自我评估。

MSC83 将审议非强制性文件的实施问题, 为此秘书处准备了包括导则、指南、建议案和标准在内的 IMO 非强制性文件清单, 最终成为安全和保安相关的要求和适用于所有船舶或某一类型船舶的建议案部分作为 GISIS 的一个模块。如果施行, 这一模块也将包含非强制文件的实施状况的信息, 由成员国负责更新。

(四) 有关 IUU 事宜

MEPC51 和 MSC78 同意 FSI12 关于秘书处向 FAO 通报了加强与 FAO 合作建议。目前 IMO 正在与一些地区渔业管理组织合作，组织 IMO/FAO 的第二次联合工作组会议。该会将于 2007 年 7 月在 FAO 总部召开。

分委会审议了该联合工作组会议拟讨论的事项，邀请各参加第一次联合工作组会议的国家尽快对参加下次联合工作组会议进行确认，并向会议提交相关文件。在即将召开的第二次 IMO/FAO 联合工作组会上，阿根廷、加拿大、中国、丹麦、利比利亚、挪威、韩国和土耳其代表 IMO 出席会议。会上将讨论渔船安全公约和有关渔船船员的 STCW-F 的生效问题、渔船的事故调查、渔船的 PSC 检查、渔船的废物处理等的防污染、MARPOL 公约附则 I、VI 的适用以及渔船非法捕鱼的沿岸控制等问题。

分委会要求各国，尤其是参加联合工作会议的国家，应向秘书处通报拟向会议提交的提案或建议。