

---

# IMO 船舶系统和设备分委会第 10 次会议（SSE 10）

## 要点快报

中国船级社

2024 年 3 月 15 日

### 一、总体介绍

国际海事组织（IMO）船舶系统和设备分委会（SSE）第10次会议于2024年3月4日至3月8日以线下线上结合形式召开。

会议重点讨论了救生艇筏通风新要求、自扶正或带顶篷两面可用救生筏配备新要求、自由降落救生艇模拟测试要求、降低载运新能源车辆的船舶火灾风险、集装箱船舶货物处所的消防要求、救生服保温性能衡准等议题。会议共完成5项决议草案和10项通函草案。

### 二、重点议题讨论

#### （一）救生艇筏通风新要求

2013年某集装箱船事故中26名船员撤离到全封闭救生艇上，由于通风不佳，船员感到非常闷热和不适。为此，IMO决定开展《国际救生设备规则》（LSA规则）和MSC.1/Circ.1628通函的相关修订工作。在该议题下，中国多次提案有力推动了全封闭救生艇通风新要求的立法。

作为MSC 107的后续工作，本次会议基于中国SSE 9提案建议，进一步讨论了救生筏、部分封闭救生艇实施通风新要求的必要性。由于代表团对于进一步修订该两种救生艇筏相关要求的必要性仍存分歧，分委会邀请成员或组织向SSE 11提交论证必要性的提案，并向MSC 109申请将此产出的完成年限延长至2025年。

#### （二）自由降落救生艇模拟释放装置设计和原型试验要求

澳大利亚交通安全局在其《“Aquarosa”轮上的自由降落救生艇的意

---

外释放事故报告》中，建议用于自由降落救生艇的维护和试验的模拟释放装置的设计和试验，应考虑其在模拟释放时承受的冲击载荷的影响，以及救生艇静载荷。MSC 101同意设立该产出，MSC 107纳入本次议程。

会议审议了相关提案，在中国及其他提案建议下，确定了模拟释放装置的设计和测试应满足的强度要求，并据此形成了LSA规则第4.7.6.4条修正案草案，提交SSE 11定稿。本次会议同意扩大原产出范围到修订MSC.81(70)、MSC.402(96)等其他相关文件，并提请MSC 109批准。

### （三）新船配备自扶正或带顶篷两面可用救生筏

MSC 99采纳中国提案建议，同意设立“修订SOLAS公约第III章和LSA规则第IV章以要求新船配备自扶正或带顶篷两面可用救生筏”的产出。SSE 9基于中国提案建议，将该议题纳入本次议程。

会议审议了有关提案，中国提案的修订建议得到总体支持，但关于适用范围（所有新造船或仅客船），未达成一致意见。分委会邀请成员国和组织向SSE 11提交提案，对是否缩小产出范围作进一步讨论。

### （四）修订SOLAS第II-2章和FSS规则关于集装箱船货舱和货物甲板探火和控火要求

由于近几年发生了多起集装箱船火灾事故，造成严重后果，MSC 103批准设立该产出。MSC 106成立的综合安全评估（FSA）专家组，审议了欧洲海事安全局（EMSA）“降低集装箱船舶货物火灾风险的成本效益措施研究（CARGOSAFE）”项目的研究报告。会上消防工作组，结合该议题下的提案，重点审议了项目报告中识别出的符合费效比衡准的探火和控火措施。

中国提案建议的便携式红外热成像仪有助于火灾的早期发现，经CARGOSAFE项目评估，符合费效比衡准，将在会后通信组进一步讨论。其他建议措施，如拓展高度的水雾枪、移动式水炮、固定式水炮、固定式

---

CO<sub>2</sub>灭火系统，也将在通信组继续讨论。集装箱货舱内的固定式单个集装箱测温仪、甲板上集装箱的固定视频探火系统、货舱盖的保护以及各种措施之间的影响等事项，将在下次会议继续讨论。

### **（五）载运新能源车辆船舶的消防要求**

认识到新能源车辆海运需求旺盛、锂电池火灾难以扑灭且后果严重，MSC 105会议采纳中国提案建议，设立该产出，评估现有消防措施的充分性，以降低载运新能源车辆船舶的火灾风险。SSE 9同意纳入本次议程。

会议审议了有关提案文件，中国提案得到会议总体支持。会上消防工作组起草了该议题的路线图：

1. 审议研究报告、新技术、事故报告及其他权威信息；
2. 识别新能源车辆较传统车辆的火灾风险；
3. 考虑基于目标的方法（goal-based approach）；
4. 识别现有要求的差距并考虑如何消除差距；
5. 确定可能的条款修订。

会间通信组将审议和分享有关信息，并进一步审议货车的车辆处所和滚装处所内的固定式探火系统和视频监控系统。其余针对新能源车辆（包括电动汽车）的关键消防措施，如结构防火、固定式灭火系统（CO<sub>2</sub>、高倍泡沫）、露天甲板上车辆处所保护等，将在下次会议继续讨论。

### **（六）修订LSA规则制定救生服保温性能衡准**

加拿大分享了近年开展的使用暖体假人的救生服保温性能测试研究成果。分委会要求秘书处开发一个GISIS模块，纳入主管机关认可的实验室列表，其能够按照ISO 15027-3的测试方法使用暖体假人进行测试，以便各国的暖体假人救生服测试实验室在此平台共享和交流试验数据及进展。

### **（七）修订1994/2000 HSC规则第8.3.5条和附件1**

MSC 101同意设立该产出，修订1994/2000 HSC规则关于救生衣配备

---

数量要求，以与SOLAS第III章的要求协调统一。

会议完成了1994/2000 HSC规则第8.3.5条和附件1的修正草案，提交MSC 109批准。预计2028年1月1日生效。

### 三、下次会议新增议程

会议同意SSE 11新增两项临时议程：审议和更新SOLAS第II-2/9条关于限制火灾的要求，以纳入现有导则和澄清性要求；审议和更新“空气烟雾探测器操作规程”（MSC.1/Circ.1086通函）。

### 四、提醒业界注意事项

（一）会议定稿的对1994和2000 HSC规则的修订，对高速船上婴儿和部分成人乘客的救生衣配备要求明确和SOLAS公约对客船的要求一致，此要求适用于2028年1月1日后建造的新船，及2028年1月1日后第一次换证检验的现有船舶，提请业界关注。

（二）关于集装箱船货物处所的探火和控火措施，以及载运新能源车辆的船舶消防措施，将在通信组和下次会议继续讨论，邀请航运界、消防设备生产等相关企业关注，并积极反馈使用经验、数据等信息。

（三）国际上使用暖体假人代替真人进行救生服保温试验的趋势已经很明显，建议相关企业高度关注，适时参与试验标准的制定和试验模块的搭建工作。

（四）会议起草了标准化救生设备评估与试验报告表（个人救生设备、救生艇筏、救助艇、其他救生设备）修订案，使用经修订的救生设备逆向反光材料建议案（MSC.481(102)决议）代替A.658(16)决议，提请业界关注。