

第七部分

附录

有关IMDG CODE及补充本
的决议和通函



附 录

有关 IMDG Code 及补充本
的决议和通函
2002 版

11/11/02

目 录

	页码
国际海事组织(IMO)大会决议	
A. 489(XII)号决议	非格栅式集装船上货物组件和其它货物实体的 安全积载和系固 1
A. 533(13)号决议	船上货物组件和车辆安全积载和系固应当考虑的因素 3
经 MSC/通涵 812 修订的 A. 581(14)号决议	公路车辆在滚装船上运输的系固指南 7
A. 852(20)号决议	船上意外事故应急计划综合系统设计指南 11
A. 854(20)号决议	制定载运属于 INF 规则管理的物质的船舶应急计划指南 29
海上安全委员会决议	
MSC. 122(75)号决议	国际海运危险货物规则(IMDG)采纳 41
MSC. 123(75)号决议	1974 年国际海上人命安全公约修正案的采纳 43
海上安全委员会通函	
MSC/ 506/Rev. 1 号通函	集装箱装箱证书/车辆装载申报单 47
MSC/745 号通函	货物系固手册编制指南 49
MSC/860 号通函	远海装卸近海集装箱批准指南 55
便利运输委员会通函	
FAL. 2/. 51/Rev. 1 号通函	IMO 危险货物舱单 FAL 表格-7 59

A. 489(XII)决议
1981年11月19日通过

格栅式集装箱货船以外的船舶上货物组件和 其它货物实体的安全积载和系固

大会,

回顾政府间海事协商组织大会 16(1)条的规定,

认识到有必要对格栅集装箱货船以外的船舶上货物组件和其它货物实体的安全积载和系固标准进行改进,

同时认识到应当特别注意货物在货物组件内和车辆上的积载,

相信如果为所有货物组件,车辆和其它货物实体提供可移动的系固装置,广泛应用改进的标准将是大有益处的,认为最好在国际基础上实现一个统一的改进的标准,

1. 决定格栅式集装箱货船以外的船舶上货物组件和其它货物实体的安全积载和系固指南,该指南的内容附录在本决议后。
2. 决定各国政府发布符合本附录指南的非格栅式集装箱船舶上货物组件和其它货物实体的安全积载和系固指南,尤其是应当要求悬挂其旗帜的船舶携带有附录指南要求的《货物系固手册》。

附录

非格栅式集装箱船舶上货物组件和 其它货物实体的安全积载和系固指南

- 1 本文中的货物组件和其它货物实体是指装有轮子的货物,集装箱,移动罐柜,包装组件,车辆等和属于船舶但没有固定在船舶上的部分装货设备。
- 2 这些指南适用于格栅式集装箱货船以外的船舶和专门设计和装备用于集装箱运输的船上的开畅或封闭甲板上的货物组件和其它货物实体的系固。指南的应用应当始终由船长决定。
- 3 应当遵守国际海运危险货物规则(IMDG)规则和 A. 288(Ⅲ)决议案中关于不是专门设计和装备运输集装箱船舶甲板上集装箱的积载和系固的适用部分的规则。
- 4 应当遵守托运人关于装卸和积载单个货物组件的特别建议和指导意见。
- 5 适当时,应当为货物组件和其它货物实体提供安全使用可移动式系固装置。这类装置应当具有足够强度能够承受住在航行中船上可能受到的力。
- 6 货物组件和货物实体应当以安全的方式进行积载并加以必要的系固,以防止跳动和滑脱。应当特别注意货物组件和其它货物实体可能受到的力的作用和加速作用。

- 7 船舶应当提供固定式货物系固装置和移动式系固装置。应当提供有关船上系固装置各个项目的技术性能和实用资料。
- 8 主管当局应当保证在这些指南适用的所有船舶上有适合船舶特性和船舶要进行的服务的货物系固手册,尤其是船舶的主要尺度,船舶的流体静力学性能,船舶航行区域内可预见的天气和海况和货物的组成。
- 9 如果有理由怀疑在任何一个货物组件内的货物是以不能令人满意的方式堆装和积载,或车辆处于需要修理的不良状况,或组件本身不能安全积载和系固在船上,因而可能成为对船舶和船员造成危险的根源,这样的组件和车辆不应当接收运输。

货物系固手册

- 10 货物系固手册中的资料应当包括以下内容:
 - .1 固定系固装置的细节和它们的位置(眼板,螺栓、象脚钩等);
 - .2 移动系固装置的位置和存放;
 - .3 可移动系固装置的细节,包括提供的物品和它们的强度的详细目录;
 - .4 可移动系固装置在船上运载的各种货物组件,车辆和其它货物实体上正确使用的范例;
 - .5 说明各种位置处的横向,纵向和竖直方向预计的加速作用的变化。

A. 533(13) 决议
1983 年 11 月 17 日通过

船上货物组件和车辆安全积载和系固应当考虑的因素

大会,

回顾国际海事组织关于大会与海上安全规则相关的职责公约的第 16(j) 条的规定,

进一步回顾在其第 12 次大会上通过了关于格栅式集装箱货船以外的船舶上货物组件和其它货物实体的安全积载和系固的 A. 489(VII) 号决议,

考虑国际海事组织/国际劳工组织关于货物集装箱内货物的装载的培训指南,

认识到用远洋船运输货物组件和车辆的数量正在增加,

进一步认识到在大多数情况下,货物在远洋运输开始前,是经托运人的允许或内陆转运基地而积载并系固在货物组件和车辆内并经公路或铁路运输到码头的,这样在货物组件和车辆内的货物的积载和系固可能并不能足以保证海上运输的安全,

认识到在公路和铁路运输中,货物在货物组件和车辆内充分地积载和系固,在大多数情况下,是能够经受得住在海运阶段它们受到的外力的作用,

承认有必要对用于海运的货物组件和车辆安装令人满意的系固装置,以便将它们系固在船上,对货物组件和车辆内的系固装置,应当方便货物在其内的积载和系固,对船舶,要配备有足够的系固点,

相信如果在运输连锁线的各个环节上,都知道并考虑这些因素将大大加速改进的标准和系固装置的广泛应用,

相信这个目标能在国际基础上得到最好的实现,

考虑了海上安全委员会在其第 48 次会议上所提出的建议,

1. 欢迎各国政府在考虑本决议的附件中提出的应当考虑的因素后,提出自己国内运输连锁线上运输货物组件和计划运输的车辆的不同环节的,包括海上运输的建议。
2. 要求秘书长提请各成员国政府和负责公路,铁路和海上运输安全的国际组织重视这些因素,以便它们在设计 and 建造货物组件和车辆,设计和建造运载货物组件和车辆的船舶时能考虑这些因素。

附录

船上货物组件和车辆安全积载和系固应当考虑的要素

有关货物组件,包括车辆的安全运输应当考虑的要素。目的是指出涉及设计和操纵船舶或交托货物组件或车辆进行这类运输的各个方面需要考虑的主要因素和特征。此外,希望这些要素能够有利于和促进对从事这种运输的船舶的船长的需要和问题的更好理解。

* 本文中的货物组件是指轮式或轨道式的货物,集装箱,平板车,可移动罐柜,车辆和没有固定在船上的船舶移动货物装卸设备。

1 涉及方

1.1 这些要素主要是为以下有关方提供信息和指南,这些有关方被认为在某些方面与船舶设计和操纵有关,或另一方面与设计,交托或装载包括车辆的货物组件有关。他们是:

- .1 造船者;
- .2 船舶所有人;
- .3 船长;
- .4 港口当局;
- .5 托运人;
- .6 转运公司;
- .7 公路承运人;
- .8 码头装卸工;
- .9 货物组件和车辆制造者;
- .10 保险公司;
- .11 铁路经营者;
- .12 内陆转运点的集装箱装箱人员。

2 一般要素

2.1 最重要的是应当保证:

- .1 用于进行海上运输的装载货物的货物组件,包括车辆应当具有坚固的结构并且有数量和强度足够的系固点,以便能够将它们牢固的系固在船上。外,车辆应当配备有效的制动系统;和
- .2 货物组件和车辆应当配备有足够数量的系固点,以便使货物能够牢固地被系固在货物组件和车辆上,从而经受得住海上运输过程中可能出现的力的作用,尤其是横向力的作用。

3 船舶所有人和造船者应当考虑的要素

3.1 船舶应当配备数量足够并且具有足够强度的系固点,数量足够并且具有足够强度的货物系固装置的配件和一本货物系固手册。在考虑系固点,系固装置的配件和编制系固手册时,应当考虑以下要素:

- .1 航行持续时间;
- .2 航行的地理区域;
- .3 可能预计到的海况;
- .4 船舶的尺度,设计和特性;
- .5 在不利天气条件下的动态力;
- .6 要载运的货物组件和车辆的型号;
- .7 货物组件和车辆计划的积载模式;
- .8 货物组件和车辆的重量。

3.2 货物系固手册应当提供有关货物系固配件的特性和它们的正确使用的资料。

3.3 应当为没有固定在船上的船舶移动货物装卸设备提供足够的系固点。

4 船长应当考虑的要素

4.1 当接收要运输的货物组件或车辆时,在已经考虑了上面 3.1 中列出的要素后,船长应当确保:

- .1 计划要装载货物组件,包括车辆的所有甲板尽可能没有油和油脂;

- .2 货物组件,包括车辆处于适合海上运输的良好的外观状态和条件,尤其是它们的系固状况;
- .3 船上有足够的货物系固装置的供应品,这些供应品应当处于良好的工作状态;
- .4 货物组件,包括车辆牢固地系固在船舶上;和
- .5 只要可行,货物应当牢固地积载和系固在货物组件或车辆上。

4.2 此外,应当定期检查货舱,保证货物,货物组件和车辆在整个航行期间仍然处于安全系固状态。

5 托运人,转运公司,公路承运人和码头装卸工(有时包括港口当局)应当考虑的要素

5.1 交托要运输的货物组件,包括车辆的托运人或任何有关方应当懂得这类货物能够受到很大的力的作用,尤其是横向方向的力的作用,特别是在不利的天气条件时。所以,重要的是他们应当清楚地知道这个事实并且保证:

- .1 货物组件,包括车辆适合于将要进行的海上运输;
- .2 货物组件,包括车辆应当有足够的系固点。以便将货物组件或车辆系固在船上和将货物系固在货物组件或车辆内;
- .3 货物组件或车辆内的货物应当牢固的积载并系固使其能经受住在海上运输过程中出现的力的作用;
- .4 通常货物组件或车辆应当清楚地标记并携带有说明其总重量和在海上运输期间必须遵守的预防措施的文件。

A.581(14)号决议
1985年11月20日通过

在滚装船上运输公路车辆的系固装置指南

大会，

回顾国际海事组织关于大会对海上安全规则和指南相关的职责公约的第15(j)条的规定，

再回顾 A.489(VII)号关于在除格栅式集装箱货船以外的船舶上货物组件和其它货物实体的安全积载和系固决议和1985年1月8日通过的关于船舶应当携带的系固手册中应当包括的规定的 MSC/Circ.385 号通函^{*}，

注意到第 A.533(13)决议关于船上货物组件和车辆安全积载和系固应当考虑的要素，

考虑修订的国际海事组织/国际劳工组织关于货物集装箱和车辆内货物装载指南，

认识到用滚装船海上运输公路车辆的数量在增加，

还认识到由于在船上和车辆上没有足够的系固装置而发生了许多严重事故，

还认识到本组织有必要制定在滚装船和公路车辆上的系固装置的指南，

认识到只要船舶设计恰当和公路车辆装备正确，绑扎强度足够就能够经受得住航行期间产生的力的作用，

还认识到一些公路车辆上的侧护板的要求，尤其是那些位置很低的侧护板将妨碍将公路车辆牢固地绑扎在滚装船上和为了保证两方面的安全，必须采取一些必要的措施，

相信本指南的应用将加强公路车辆在滚装船上运输的安全而且这一点能够在国际基础上实现，

已经考虑了海上安全委员会在其第51次会议上提出的建议，

- 1 通过本决议附录列出的公路车辆在滚装船上运输系固装置指南；
- 2 要求成员国政府尽快执行关于新滚装船和新车辆的指南和尽可能执行关于要用滚装船运输的现存的车辆的指南；
- 3 要求秘书长提请成员国政府和负责船舶和公路车辆设计和建造安全的有关国际组织注意这些指南并采取相应的行动。

附录[†]

在滚装船上运输公路车辆的系固装置指南

前言

考虑到用滚装船运输公路车辆的经验，建议按照这些指南将公路车辆系固在滚装船上。船舶所有人和船厂在设计 and 建造本指南适用的滚装船时，要特别考虑第4和第6条。可能在滚装船上运输的公路车辆的制造者，所有人和经营者应当特别考虑第5和第7条。

^{*} MSC/Circ.385 已经于1996年6月13日被 MSC/Circ.745 取代。

[†] 本文的第4.2.3和6.1段已经于1997年6月16日由 MSC/Circ.812 修正。为了尽快执行这些修正案的要求，请各成员国政府提请各有关方注意这些修正案。

1 范围

- 1.1 用于在滚装船上系固和绑扎公路车辆的这些指南概述了在船上和车辆上的系固装置和使用的系固方法。

2 适用

- 2.1 这些指南适用于定期在无遮蔽水域从事远程或短程国际航线的运载公路车辆的滚装船。它们包括：
- .1 第 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 和 3.2.5 定义的公路车辆连同核准的车和货物总重量为 3.5 到 4.0 吨之间。
 - .2 最大总重量不超过 45 吨能用滚装船运输的第 3.2.4 定义的铰接公路车辆。
- 2.2 这些指南不适用公共汽车。
- 2.3 对具有一般公路车辆特性参数以外的特性参数的公路车辆(尤其是重心的标准高度超高),要特别考虑系固点的位置和数量。

3 定义

- 3.1 滚装船是指具有一层或多层封闭的或开敞的甲板,一般没有任何分舱并且通常贯穿船的全长,在船上,货物(包装的或散装的,装在公路车内或车上(包括公路罐车),拖车,集装箱,货盘,可拆卸或可移动的罐柜或在类似货物组件或其它盛装容器之内或之上通常沿水平方向装卸的船舶。
- 3.2 在这些指南中,术语“公路车辆*”包括：
- .1 商用车是指根据设计和约定主要被用于运输货物的机动车辆。它也可能拖带一个拖车。
 - .2 半拖挂车是设计成与半拖挂牵引车连接在一起并将拖带车总重量的相当大一部分分摊到牵引车上的拖车。
 - .3 公路拖挂车是指机动车与用拖曳杆连接的一个或多个独立的拖车构成的组合。(为了第 5 条的应用,公路拖挂车的每一个组成部分被认为是单个车辆)。
 - .4 铰接公路拖挂车是指半拖挂牵引车与半拖挂车的组合。
 - .5 组合车辆是指一部机动车与一个或多个拖车连接在一起。(就第 5 条的应用而言,组合车辆的每一个组成车辆被认为是一个单独的车辆)。

4 船舶甲板上的系固点

- 4.1 根据 A.489(VII)号决议船舶应当配备系固手册,系固手册应当包含该决议附录第 10 段列出和推荐的资料。
- 4.2 用于装载第 3.2 定义的公路车辆的船舶的甲板应当配备系固点。系固点的布置应当由船舶所有人决定,条件是对每个公路车辆和公路车辆组合中的每个部分应当满足以下最低的系固点布置的要求：
- .1 纵向系固点之间的距离一般不应当超过 2.5 米。然而,在船舶的首,尾部位可能需要系固点的间距要比在船中部位的间距小。
 - .2 系固点的横向间距不应当小于 2.8 米,不应当大于 3 米。然而,在船舶的首,尾部位可能需要系固点的间距要比在船中部位的间距小。
 - .3 每个系固点的最大系固负荷(MSL)不应当低于 100 KN。如果系固点是被设计成多于一条系固绳共用(Y 条系固绳),则该系固点的最大系固负荷(MSL)不应当低于 $Y \times 100 \text{KN}$ 。[†]

* 参考国际标准化组织(ISO)标准 3833

[†] 这是第 4.2.3 段的内容,于 1997 年 6 月 16 日由 MSC/Circ.812 修正。

- 4.3 在偶尔运输公路车辆的滚装船上,系固点的间距和强度应当按船舶必须装载和系固公路车辆的特殊要求来考虑。

5 公路车辆上的系固点

- 5.1 公路车辆上的系固点应当被设计成能将公路车辆系固在船上并且一个系固孔只能通过一根系固绳。系固点和系固孔应当允许系固绳从不同的方向系固到船舶甲板上*。
- 5.2 根据第 5.3 规定,公路车辆的每一侧应当具有相同数量的系固点(不少于 2 个并不多于 6 个)。
- 5.3 按照下面注 1,2 和 3 的规定,系固点的最小数量和最小强度应当符合下表所示:

车辆总重量(GVM) (吨)	公路车辆每一侧系固点的最小数量	配备的每个系固点没有永久性变形的最小强度
3.5t ≤ GVM ≤ 20 t	2	$\frac{GVM \times 10 \times 1.2}{n}$ n 是公路车辆每一侧系固点总数
20t < GVM ≤ 30 t	3	
30t < GVM ≤ 40 t	4	

注 1: 对公路拖挂车,该表适用于每一个组成部分,即分别适用于机动车和每个拖车。

注 2: 上表不包括半拖挂车的牵引车。半拖挂车的牵引车应当在其前部配备 2 个系固点,系固点的强度应当能足以防止车辆前部的横向移动。前部的牵引装置可代替 2 个系固点。

注 3: 如果利用牵引装置系固除半拖挂车的牵引车以外的车辆,牵引装置不能代替或被取代上述提及的在车辆每一侧系固点的最小数量和最低强度。

- 5.4 车辆上的每一个系固点应当用清晰可见的颜色标识。
- 5.5 车辆上系固点的位置应当能够保证通过系固绳达到对车辆的有效限制。
- 5.6 系固点应当能够将来自系固绳的力转移到公路车辆的底盘上,但决不能固定在保险杠或轴上,除非保险杠或轴是特殊制造并能够将这些力直接转移到车辆的底盘上。
- 5.7 系固点的设置应当能使系固绳的系缚容易并且安全,尤其是当车辆装有侧护档时,更是如此。
- 5.8 每个系固点孔的内孔口不能小于 80 毫米,但是孔口不必是圆形的。
- 5.9 对表 5.3 不适用的车辆,可以考虑等效或更高效的系固装置。

6 系固绳

- 6.1 系固绳的最大系固负荷(MSL)不能低于 100 KN,而且系固绳应当用具有合适伸长性的材料†制造。
- 6.2 系固绳的设计和系缚应当保证安全使用,如果变得松弛应当能够收紧它们。可能和必要时,在航行期间应当以一定的间隔时间对系固绳进行检查,必要时,进行收紧。

* 如果一个系固点有多于一个的孔,每个孔应当具有表 5.3 所示的系固点的强度。

† 这是第 6.1 段的内容,于 1997 年 6 月 16 日由 MSC/Circ.812 修正。

- 6.3 系固绳应当用钩子或其它设计的装置系缚在系固点上,钩子和这种装置能够保证在航行中如果系固绳松弛而不会从系固点的孔松脱。
- 6.4 车辆上的系固点的每个孔,只能系缚 1 根系固绳。
- 6.5 系固绳只能系缚在专门用于系固的系固点上。
- 6.6 系固绳应当以这种方式系缚在车辆的系固点上,即系固绳与水平和垂直面所成的角度最好在 30° 和 60° 之间。
- 6.7 根据船舶的特性和计划航行中可预见的天气情况,船长应当决定每个航次所用的系固点和系固绳的数目。
- 6.8 当对公路车辆是否符合 5.3 表的规定有怀疑时,船长可按自己的判断,考虑车辆当时的情况,计划航行中可预见的天气和海况和其它情况决定是否装载公路车辆。

7 积载

- 7.1 根据航行区域,盛行的天气状况和船舶的特性,公路车辆的积载应当保持车辆的底盘尽可能的稳,不允许车辆的悬挂装置自由摇动。例如,这可以通过将车辆紧紧系缚在甲板上并使弹簧压缩,或将车辆的底盘顶起后再系固或释放压缩空气悬挂系统的气压来实现。
- 7.2 应当考虑 7.1 段中提及的情况和压缩空气悬挂系统可能泄气的实际,如果航行时间持续时间超过 24 小时,则应当释放每部配备有该系统车辆的空气压力。如果可行,对短航行时间的航次也应当释放空气压力。如果不释放空气压力,应当将车辆顶起,以防止航行中由于压缩空气悬挂系统的高温泄漏导致系固绳松弛。
- 7.3 当对车辆使用千斤顶时,在顶起点位置的车辆底盘应当加强强度并且顶起点位置应当清楚标识。
- 7.4 对装载在可能受到额外力的作用的位置的公路车辆的系固要特别注意。当车辆是沿船舶横向装载时,要特别注意由于这种装载可能产生的力的作用。
- 7.5 车轮应当用楔子楔住,以便为不利情况时提供额外系固作用。
- 7.6 船舶航行中,柴油机车辆在不当挂档。
- 7.7 对设计用于运输会对其稳性产生不利影响货物的车辆,例如,悬挂的肉类,在设计上应当组合有抵消悬挂系统力的装置。
- 7.8 应当按以下要求安排积载:
- .1 每一车辆或车辆组合中的每一部分应当施加停车制动并锁定。
 - .2 半拖挂车,由于其设计性,在海上运输期间,不当用其落地架支撑,除非落地架是特殊设计专门为此目的使用和标识的。解开(车辆等的)连结挂钩的半拖挂车应当用支架或类似装置支撑,支架或这类装置应当置于紧靠近牵引板处,这样备用轮与转向主销的连接不受限制。半拖挂车的设计者应当考虑所需要的间距和加强问题而且所选择的位置应当清楚地标识。

A.852(10)决议
1997年11月27日通过

制定船上紧急情况应急计划综合系统的结构指南

大会，

回顾了国际海事组织关于海上安全和防止和控制船舶造成海洋污染规则和指南公约中有关大会职责，

还回顾了1994年国际海上人命安全公约(SOLAS)1974年缔约国政府大会对该公约的修正案和其他的事物，一个关于船舶安全操纵的管理的新的一章IX，该章使得遵守国际船舶安全管理和防止污染规则(国际安全管理规则(ISM))成为强制性的规则，

意识到根据修正的1974年SOLAS公约关于和1978年议定书修正的1973年防止船舶造成污染国际公约的规定，要求船舶制定包括不同类型紧急情况的应急计划，

关注到船上现有许多不相同而又不一致的应急计划在紧急情况下可能起相反的作用，

认识到许多船舶已经利用了全面而有效的应急计划，例如，船舶油污应急计划(SOPEP)，意识到当考虑通过影响船上作业的规则和建议时，应当牢记人的因素方面的问题，

愿意帮助还没有进行此项工作的船东，船舶经营者和其它有关方面将紧急计划的规定综合成一个有条理的应急规范，

已经考虑了海上安全委员会在其第67次大会和海洋环境保护委员会在其第39次大会上提出的建议，

- .1 通过本决议所附录的制定船上紧急情况的应急计划综合系统的结构指南；
- .2 为了统一起见，提请各国政府采纳上述的结构制定本组织通过的各种文件要求的船上应急计划；
- .3 提请各国政府，在制定相关国内法规时参考这些指南；
- .4 要求海上安全委员会和海洋环境保护委员会根据取得的经验坚持对该指南进行更新和必要的修正。

附录

制定船上紧急情况的应急计划综合系统的结构指南

目录

前言

- 1 一般说明
- 2 船上紧急情况的应急计划综合系统
 - 2.1 范围
 - 2.2 系统结构
 - 2.3 系统概念
- 3 系统组件
 - 3.1 一般原则
 - 3.2 单个组件的细节
 - 3.2.1 组件Ⅰ:介绍
 - 3.2.2 组件Ⅱ:规定
 - 3.2.3 组件Ⅲ:设计,准备和培训
 - 3.2.4 组件Ⅳ:应急行动
 - 3.2.5 组件Ⅴ:报告程序
 - 3.2.6 组件Ⅵ:附录
- 4 选择的紧急情况的程序格式

附录

- 附录 1 船上应急计划综合系统与公司单独安全管理系统的结合
- 附录 2 船上应急计划综合系统结构组件
- 附录 3 组件Ⅳ - 应急行动(1)
- 附录 4 组件Ⅳ - 应急行动(2)

前言

由国际海事组织(IMO)海上安全委员会(MSC)制定的这些指南包含有帮助制定船上紧急情况应急计划综合系统的指导。它是供制定和使用船上应急计划综合系统组件结构使用的。

大量的不统一的船上应急计划证明制定的紧急计划结构的一致性和组合系统的必要性。

根据 ISM 规则第 8 章参考的修正的 SOLAS 公约第Ⅸ章,根据在 1995 年 11 月的 SOLAS 大会通过的 SOLAS 公约第Ⅲ章,第 24 - 4 条规则和根据 73/78MARPOL 公约附录 I 第 26 条规则,要求船上做好应急准备。

为了执行 SOLAS 和 MARPOL 公约的规则,船上必需有程序和说明书。这些指南为公司和船上人员确定的紧急情况应当采取的应急反应提供详细说明的程序框架。

本文中这些指南的主要目的是:

- 帮助公司利用综合系统的框架将这些规则的要求转变为行动;
- 将有关船上紧急情况组合成一个系统;

- 帮助制定有利于被船上人员接受并在紧急情况时能够被正确使用的统一的应急计划;
- 为了统一起见,鼓励各国政府采纳该综合系统的结构制定本组织通过的各种文件要求的船上应急计划并在制定相关国内法规时参考这些指南。

1 一般说明

- 1.1 国际安全管理规则(ISM 规则)通过确定与船舶安全和防止污染相关的公司管理机构必须考虑的因素来建立一个船舶安全管理和操纵的国际标准。对紧急情况以及货物泄漏,由于不可能通过设计和通过正常操作程序完全得到控制,所以应急准备和污染防止应当是公司船舶安全管理的组成部分。为此目的,国际安全管理规则(ISM)要求每个公司制定、实行并保持一个安全管理系统(SMS)。
- 1.2 在这个安全管理系统中,要有可预见的船舶紧急情况的描述和应急程序。
- 1.3 如果对可能发生的形式多样的紧急情况的应急行动的准备逐个情况地完全而详细地描述,将导致需要大量的副本。
- 1.4 为了避免大量的副本问题,船舶应急计划必须对“起始行动”和涉及“随后行动”的主要应对效果两者加以区别,这取决于紧急情况和船舶的类型。
- 1.5 一个双过程的应对计划提供了标准模拟步骤的基础,这可以避免不必要的副本。
- 1.6 建议应当将一个统一的船舶应急计划组合系统视为国际安全管理规则(ISM)的一部分,构成公司单独安全管理系统(SMS)的基本组成部分。
- 1.7 如何将不同模式的船舶应急计划统一综合系统的结构组合到公司的单独安全管理系统的说明在附录 1 中给出。

2 船上紧急情况应急计划综合系统

2.1 范围

- 2.1.1 船上应急计划综合系统(以下称为“系统”)应当为许多单独应急计划(以下称为“计划”)提供一个统一设计结构的模式框架。
- 2.1.2 这个设计结构的模式应用能够提供明显的合乎逻辑的信息和优先顺序过程,从而使得在紧急情况期间减少错误和疏忽。

2.2 系统结构

- 2.2.1 系统结构包括以下 6 个组件,其标题为:

- 组件 I:前言
- 组件 II:规定
- 组件 III:计划,准备和培训
- 组件 IV:应对行动
- 组件 V:报告程序
- 组件 VI:附录

这些组件的安排在附录 2 中给出。

- 2.2.2 每个组件应当包含简明的指导信息,并保证在紧急应对过程中,通过各种应急行动和决定将所用适合和相关的因素和方面都予以考虑。

2.3 系统概念

- 2.3.1 该系统的目的是作为一种将许多不同计划综合成一个统一的组件结构的框架的工具。一个公司可能制定所需的计划范围很广,这可能导致这些计划一些要素的重复(例如报告)。这种重复可以利用参阅 2.2.1 的系统结构组件来避免。