

国际国内安全管理规则 相 关 文 件

(国际分册)



大连海事大学出版社

国际国内安全管理规则相关文件

(国际分册)

钱 闵 管永义 主编

大连海事大学出版社

©钱闵，管永义 2002

图书在版编目(CIP)数据

国际国内安全管理规则相关文件．国际分册 / 钱闵，管永义主编．—大连：大连海事大学出版社，2002.12

ISBN 7-5632-1615-4

I．国… II．①钱… ②管… III．海上运输—交通运输安全—安全规程—世界 IV．U698.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 091632 号

大连海事大学出版社出版

地址：大连市凌水桥 邮政编码：116026 电话：4728394 传真：4727996

<http://www.dmupress.com> E-mail: cbs@dmupress.com

大连海事大学印刷厂印装 大连海事大学出版社发行

幅面尺寸：185 mm×260 mm 印张：36.5

字数：865 千字 印数：1～5000 册

2002 年 12 月第 1 版 2002 年 12 月第 1 次印刷

责任编辑：史洪源 版式设计：洪 源

封面设计：王 艳 责任校对：由 人

定价：100.00 元

国际国内安全管理规则相关文件

编委名单

主任编委:杨新宅

编委:	曹德胜	李光辉	李金山	徐春	于洪江
	陈德丽	张宝晨	李国祥	王宏进	吴平生
	巢国荣	马一意	管永义	钱闵	邢燕
	张洋				

特约编委:	谢辉	乐春生	郑东兵	李家坤	王全作
	张同斌	何易培	王华渊	李伟	郭士强
	庄则平	申春生	林立新	修建	刘克坚
	曲义江	樊哲斌	糜爽		

编者的话

国际安全管理规则已在我国实施了 5 年;国内安全管理规则将于 2003 年 1 月 1 日起对跨省航行载客定额 50 人及以上的客船、150 总吨及以上的气体运输船和散装化学品船生效,此后还将陆续对其他船种生效。

为了配合国际和国内安全管理规则中所提及的“公司的安全管理体系保证:符合强制性规定和规则;充分考虑国际海事组织、主管机关、船舶检验机构和行业组织所建议的规则、指南和标准”的要求,保证公司在建立和运行安全管理体系时能够得到这些相关文件,我们进行了大量的收集、整理和编译工作,出版了这套汇编。这套汇编是中国海事局出版的《ISM 规则及相关文件汇编》所提供的相关强制性规定和建议性规则、标准清单的配套书籍,具有参考价值和使用价值。

该汇编共分三册,第一册收集了与安全管理体系有直接关系的国际海事组织大会决议和海安会决议;第二册收集了国内颁布的与水上安全和防污染管理及船舶、船公司管理有关的法规和规章;第三册收集了国内发布的船舶安全管理与操作方面的国家标准和部颁标准。

该汇编不仅为船公司建立和运行安全管理体系提供配套材料,而且也为安全管理体系审核和海事监督提供帮助,我们也希望达到这一目的。

在本书编撰过程中,我们得到了部海事局领导的大力支持和帮助,在此深表感谢。

编 者

2002 年 11 月

目 录

关于货物

- A. 489(XII) 关于成组货物和其他实物在非分格式集装箱船舶上的安全积载和系固 (3)
- A. 533(13) 审议货运单元和车辆在船舶上的安全积载和系固问题时应考虑的因素 (5)
- A. 581(14) 关于滚装船舶在运输道路车辆时系固布置的导则 (8)
- A. 714(17) 货物积载和系固安全实用规则 (12)
- A. 715(17) 1991 年木材甲板货运输船的安全实用规则 (45)
- A. 862(20) 散货船安全装卸实用规则 (74)
- A. 863(20) 近海供应船载运货物和人员安全实用规则(供应船规则) (93)

关于所有船

- A. 443(XI) 关于船长在海上安全和海上环境保护方面的决定 (103)
- A. 529(13) 航行精度标准 (104)
- A. 601(15) 在船上配备和展示船舶操纵资料 (108)
- A. 772(18) 配员的疲劳因素和安全 (118)
- A. 814(19) 避免假遇险警戒指南 (121)
- A. 830(19) 1995 年警报器和指示器规则 (125)
- A. 849(20) 船舶事故和突发事件调查规则 (153)
- A. 850(20) 本组织关于人的因素的看法、原则和目标 (165)
- A. 851(20) 包括涉及危险品、有害物质和/或海洋污染物事故报告指南在内的船舶报告制度和船舶报告要求的一般原则 (167)
- A. 852(20) 船上紧急情况应急计划综合系统构成指南 (176)
- A. 864(20) 关于进入船上封闭处所的建议书 (192)
- A. 867(20) 防止海上偷运或运输移民不安全做法 (201)
- A. 871(20) 关于寻求成功解决偷渡者事件责任分配指南 (202)
- A. 872(20) 防止和制止从事国际海上运输船舶走私毒品、精神治疗物质和产物母体化学品指南 (208)
- A. 884(21) 船舶事故和事件调查规则 (242)
- A. 889(21) 引航员登离装置 (263)
- A. 890(21) 安全配员原则 (268)
- A. 893(21) 航次计划指南 (276)
- A. 898(21) 关于海事索赔的船东责任指南 (279)

关于散货船

- A. 713(17) 运输固体散装货物船舶的安全 (283)
- A. 797(19) 固体散装货船的安全 (285)
- A. 798(19) 专用海水压载舱防锈系统的选择、使用和保养指南 (288)
- A. 866(20) 船员和码头人员的散货船检查指南 (292)

关于客船、客滚船/滚装船

- A. 596(15) 滚装旅客渡船的安全 (309)
- A. 690(17) 定期检查客船弃船和消防演习 (310)
- A. 691(17) 旅客安全须知 (311)
- A. 792(19) 客船中和与客船有关的安全文化 (312)
- A. 793(19) 滚装客船壳板门的强度、系固和锁闭 (313)
- A. 794(19) 滚装客船的检验和检查 (314)
- A. 795(19) 滚装渡船的航行指南和资料方案 (315)
- A. 796(19) 关于滚装客船船长的决策支持系统的建议书 (317)
- A. 865(20) 客船上被指定在紧急情况下帮助乘客的人员最低培训要求 (320)

关于液货船

- A. 446(Ⅺ) 修订后的原油洗舱系统的设计、操作和控制的技术条件 (325)
- A. 497(Ⅺ) 关于对经修订的原油洗舱系统的设计、操作控制规范的修正 (337)
- A. 897(21) 关于对经修订的原油洗舱系统的设计、操作控制规范的修正 (340)
- A. 495(Ⅺ) 经修订的清洁压载舱油船技术条件 (342)
- A. 535(13) 关于液货船紧急拖带要求的建议 (361)
- A. 567(14) 化学品船惰性气体系统规则 (365)
- A. 586(14) 经修正的油船排油监控系统指南和规范 (370)

关于船舶定线

- A. 475(Ⅺ) 船舶定线 (383)
- A. 527(13) 船舶定线 (388)
- A. 572(14) 船舶定线制一般原则 (396)
- A. 573(14) 船舶定线 (415)
- A. 618(15) 船舶定线 (418)
- A. 711(17) 船舶定线 (421)
- A. 827(19) 船舶定线 (428)

关于防止船舶污染海洋

- A. 544(13) 经 1978 年议定书修改的 1973 年国际防止船舶造成污染公约
附则Ⅱ规定的程序和布置的标准 (439)
- A. 868(20) 控制和管理船舶压载水使有害水生物和病原体的转移降至最
小程度指南 (486)

关于消防救生

- A. 602(15) 船用便携式灭火器修订指南 (499)
- A. 654(16) 防火控制图的图形符号 (505)

A.656(16)	快速救助艇	(510)
A.657(16)	救生艇筏操作规程	(514)
A.756(18)	关于与 SOLAS 公约第 II - 2/20 和 41 - 2 条要求的防火控制图和小册子一起提供的资料指南	(517)
A.760(18)	救生设备及装置的相关符号	(519)

有关海安会决议

MSC/Circ. 909	客滚船简易撤离分析暂行导则	(533)
MSC/Circ. 919	破损控制图导则	(540)
MSC/Circ. 920	装载和稳性手册范本	(543)
MSC/Circ. 930	IMO 公约和其他法定文件中涉及 IMO 与其他文件的方法 导则	(556)
MSC/Circ. 946	经修订的要求存放在船上的证书和文件清单	(559)
MSC.999(73)	1974 年 SOLAS 公约第 V 章修正案的相关导则	(565)
	关于航行事件的记录导则	(565)
	船载自动识别系统(AIS)船上操作导则	(566)
	航行数据记录仪(VDR)的所有权和回收导则	(576)

第 A.489(XII)号决议
1981 年 11 月 19 日通过

**关于成组货物和其他实物在非分格式集装箱
船舶上的安全积载和系固**

大会,

回顾到政府间海事协商组织公约第十六条第 9 款的规定,

认识到有必要改进成组货物和其他实物在非分格式集装箱船舶上的安全积载和系固的标准,

还认识到应特别注意货物的成组积载和在运载工具上的积载,

相信如果所有待运的成组货物、运载工具和其他实物都备有使用可移动式系固器械的装置,将会大大有助于普遍应用改进了的

标准,

考虑到在国际性的基础上可最好地达到普遍改进标准的目的,

1 通过关于成组货物和其他实物在非分格式集装箱船舶上的安全积载和系固的准则,其文本见本决议的附件;

2 建议各国政府根据附件中的准则,颁发关于成组货物和其他实物在非分格式集装箱船舶上安全积载和系固的准则,特别应要求那些有资格悬挂他们的国旗的船舶携带附在后面的准则所规定的货物系固手册。

11/16/81

附 件

关于成组货物和其他实物在非分格式集装箱 船舶上安全积载和系固的准则

1 成组货物和其他实物在这里是指车载货物、集装箱、平板货、托盘货、可移动罐柜、包装成组货物、运载工具等,以及那些属于船舶但不是固定在船舶上的装货设备的部件。

2 这些准则适用于系固那些装载于非分格式集装箱船舶和专门为运载集装箱而设计和装配的船舶的露天或有篷甲板上的成组货物或其他实物。该准则的适用范围在任何时候均应由船长决定。

3 国际海上危险品规则以及海大 288(VII)号决议关于在不是专门为载运集装箱而设计和装配的船舶甲板上的集装箱的积载和系固的有关规定应予遵守。

4 应遵守托运人专门就某批成组货物的装卸和积载所提出的意见或原则。

5 如可行,成组货物和其他实物应备有安全使用可移动式系固器械的装置,这些装置应有足够强度,以承受船舶航行时可能产生的各种力。

6 应安全装载成组货物和其他实物,并予以必要的系固,以防翻倒和滑动。应充分注意到成组货物和其他实物可能遇到的各种力和过载情况。

7 船舶应备有固定式货物系固装置和移动式货物系固装置,并提供有关船上各种系

固设备的技术性能和实际使用的资料。

8 各主管机关应查明,所有适用本准则的船舶都配备有适合各该船舶特点及其预期业务特点的货物系固手册,该手册尤其应提供船舶的主要尺寸、静水性能和船舶在航行区域可能遇到的天气和海况以及货物的组成等情况。

9 如果有理由怀疑任何成组货物的包装或积载不能令人满意,或运载工具严重失修,或成组货物本身在船上不能安全装载和系固,因而可能会危害船舶或船员的安全,则不应接受此种成组货物或运载工具的运输。

10 货物系固手册所载资料应酌情包括下述项目:

- .1 固定系固装置及其位置的细节(眼板、带环螺栓、支脚等);
- .2 移动式系固装置的位置及其存放;
- .3 移动式系固装置的细节,包括所提供的装置的目录及其强度;
- .4 船舶载各种成组货物、运载工具和其他实物时正确使用移动式系固装置的范例;
- .5 列出在船上各个位置可能发生的横向、纵向和垂直过载的变化。

第 A.533(13)号决议
1983 年 11 月 17 日通过

**审议货运单元和车辆在船舶上的
安全积载和系固问题时应考虑的因素**

大会,

回顾到国际海事组织公约第 16 条第 10 款关于大会在海上安全规则方面职责的规定,

进一步回顾到大会在第十二届会议上通过的关于货运单元和其他组件在除分格式集装箱船之外的其他船上的安全积载和系固的第 A.489Ⅺ号决议,

考虑到国际海事组织/国际劳工组织关于货运集装箱培训的指南,

认识到远洋船上运送的货物单元和车辆的数量越来越多,

进一步认识到,在大多数情况下,货物是在托运人处或在内陆终端装载和系固于货运单元和车辆之上的,并且在海运之前是经公路或铁路运达港口的,在货运单元和车辆上的货物并不总是为了安全地进行海上运输而适当地积载或系固的,

意识到,在大多数情况下,为了进行公路和铁路运输而适当地装载并系固于货运单元或车辆上的货物,也将能承受在海运过程中受到的外力,

认识到,在用于海运的货运单元和车辆上需装设令人满意的将货物系固于船舶之上的制牢装置和将货物系固于货运单元和车辆之内的装置,以处于货物的安全积载和系固,并且,船舶上需设置足够的紧固点,

相信,如果运输链中的各个环节在考虑这个问题时,均知道并考虑到应加以注意的因素,这对经改进的标准和系固装置的普遍应用最为有利,

还相信,如果在国际范围内实行,将能取得最佳效果,

审议了海上安全委员会在其第四十八届会议上提出的建议,

1 敦请各国政府,考虑到本决议附件中列出的因素,向其国内运输链中负责将用于(并包括)海上运输的货物单元和车辆运送的各个不同环节提出建议;

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注意这些因素,使其在货运单元和车辆的设计和建造中得到考虑,并在装运货运单元和车辆的船舶的设计和建造中得到考虑。

附 件

审议货运单元* 和车辆在船舶上的安全积载和系固问题时应考虑的因素

应考虑的因素特别与货运单元(包括车辆)的安全运输有关。其目的是向有关各方指明在为这种运输设计和经营船舶或提交货运单元或车辆时需要加以审议的主要因素和特点。另外,我们希望这些因素将有利于并促进对这些问题及对进行这种营运的船舶的船长的要求的更好理解。

1 有关各方

1.1 这些因素主要是为下列各方提供资料和指南,据认为,这些方面均以某种形式与船舶的设计或营运有关,或与包括车辆在内的货运单元的设计、提供或装载有关。有关各方为:

- .1 造船厂;
- .2 船舶所有人;
- .3 船厂;
- .4 港口当局;
- .5 托运人;
- .6 运输代理人;
- .7 路运承运人;
- .8 货物装卸人;
- .9 货运单元和车辆的制造人;
- .10 保险人;
- .11 铁路营运人;及
- .12 内陆总站集装箱装箱人。

2 一般因素

2.1 确保下列各点是至关重要的:

- .1 拟在海上运输中运载货物用的货运单元,包括车辆,应结构完好,并设

有足够数目的具有足够强度的系固点,使其能令人满意地被系固于船舶之上。另外,车辆应具有有效的刹车系统;及

- .2 货运单元和车辆应设有足够数目的系固点,使货物能被适当系固于货运单元和车辆之上,以承受在海运中可能出现的外力,特别是横向的外力。

3 船舶所有人和船舶建造人应考虑的因素

3.1 船舶应设有足够数目的具有足够强度的系固点、足够数目的具有足够强度的货物系固索具和一本货物系固手册。在考虑系固点的数目和强度、货物系固索具的数目和如何编写货物系固手册时,应考虑下列各种因素:

- .1 航程时间;
- .2 航程的地理区域;
- .3 可预见的海况;
- .4 船舶的大小、设计及特点;
- .5 恶劣气候条件下的动态外力;
- .6 所运载的货运单元和车辆的类型;
- .7 货运单元和车辆的预计积载形式;及
- .8 货运单元和车辆的重量。

3.2 货物系固手册中应提供有关系固货物用具的特性及其正确使用方法的资料。

3.3 船舶的非固定于船上的移动式货物装卸设备,应设有足够数目的系固点。

* 货运单元在本文中是指有轮或有履带的货物、集装箱、平板挂车、可移式罐柜、车辆及船舶的非固定于船上的移动式货物装卸设备。

4 船长应考虑的因素

4.1 船长在考虑到上述 3.1 中所列的因素和接受要运输的货运单元或车辆时,应对下列各项感到满意:

- .1 拟用来积载货运单元(包括车辆)的所有甲板尽实际可能地无油,无脂;
- .2 货运单元(包括车辆),特别是其系固情况,处于外表良好,适于海运的状态;
- .3 船上备有足够数目的备用货物系固用具,并处于完好适用状态;
- .4 货运单元(包括车辆),均适当地积载并系固于船舶之上;及
- .5 实际可行时,货物均适当地装载并系固于货运单元和车辆之上。

4.2 此外,应对装货区域进行定期巡查,以确保货物、货运单元和车辆在整个航程中均处于安全的系固状态。

5 托运人、运输代理人、路运承运人和货物

装卸人(及适当时,港口当局)应考虑的因素

5.1 托运人或与将货运单元(包括车辆)提交海运有关的任何其他各方,应懂得,托运物会受到巨大的外力(特别是横向外力),在不利气候条件下尤其如此。因此,至关重要的是,他们应随时考虑到这一事实,并确保:

- .1 货运单元(包括车辆)均适于拟进行的海上运输;
- .2 货运单元(包括车辆)均设有足够数目的系固点,以将货运单元(包括车辆)系固于船舶上,并将货物系固于货运单元或车辆上;
- .3 货运单元或车辆内的货物应适当地积载和系固,以承受在海运中可能出现的外力;及
- .4 总的说来,货运单元或车辆应有清晰的标志及文件,注明其毛重及在海运过程中必须注意的事项。

第 A.581(14)号决议
1985 年 11 月 20 日通过

关于滚装船舶在运输道路车辆时
系固布置的导则

大会,

回顾到国际海事组织公约第十五条第 10 款关于大会对海上安全的规则和导则所担负的职能,

还回顾到关于货物单元和其他实物在非分格式集装箱船舶上安全积载和系固的第 A.489(XII)号决议以及 1985 年 1 月 8 日 MSC/Circ.385 号通函要求有关规定补充进配备于船上的货物系固手册,

铭记关于在审议船上货运单元和车辆的安全积载及系固问题时应考虑的因素的第 A.533(13)号决议,

考虑到经修订的国际海事组织/国际劳工组织关于货运集装箱和车辆货物包装的导则,

认识到以滚装船舶载运道路车辆的海上运输方式正在增加,

还认识到相当一部分严重事故的发生是由于船上和车上未有足够的系固布置,

进一步认识到本组织有必要制定关于滚

装船舶和车辆系固布置的导则,

意识到设计符合要求的船舶以及配备适当的道路车辆再加上足够强度的绑绳将能承受航程中的外力,

进一步意识到某些保护装置的要求,特别是那些位于道路车辆甚低位置的装置会妨碍滚装船上道路车辆的适当系固因此应采取合适措施以满足两方面的要求,

相信执行本导则将促进滚装船舶运输道路车辆的安全而且可以在国际范围内实行,

经审议海上安全委员会第五十一届会议的建议案,

1 通过了本决议附件中的关于滚装船舶在运输道路车辆时系固布置的导则;

2 促请会员国政府尽早对新滚装船舶和新车辆执行本导则,对于由滚装船运输的现有车辆应尽实际可能执行本导则;

3 请秘书长将本导则通过会员国政府和有关负责船舶及道路车辆安全设计和结构的国际组织以便采取适当的行动。

附 件

关于滚装船舶在运输道路车辆时 系固布置的导则

前言

根据滚装船舶在运输道路车辆中的经验,建议采纳关于此类船舶在运输道路车辆时系固布置的导则。船舶所有人和造船厂在设计 and 建造适用本导则的滚装船舶时应特别考虑第 4 和第 6 条。有可能要滚装船舶运输的道路车辆的制造商、所有人和经营人应特别考虑第 5 和第 7 条。

1 范围

1.1 关于滚装船舶在运输道路车辆时系固布置的导则特别概括了船舶和车辆的系固布置以及所使用的系固方法。

2 适用

2.1 本导则适用于经常载运道路车辆并且在无遮蔽水域从事远程或短程国际航行的滚装船舶。它们包括:

- .1 由 3.2.1 和 3.2.5 规定的车辆和货物核准最大总重量介于 3.5~40 t 的道路车辆;和
- .2 由 3.2.4 规定的连接式道路拖车其最大总重量不超过 45 t 并能被滚装船舶装运。

2.2 本导则不适用于公共汽车。

2.3 对于具有道路车辆一般参数以外特性的道路车辆(特别是在正常重心高度超过时),应特别考虑系固点的位置和数目。

3 定义

3.1 滚装船舶是指具有一层或多层封闭或开敞甲板的船舶,一般根本不分舱且贯穿船舶全长并且能在水平方向装卸货物[包装或散装货,装于道路车辆里面或上面的货物(包括道路罐车),拖车、集装箱、托盘货、可拆或可移动罐柜或装于相类似货物运输单元里面

或上面的货物或其他容器]。

3.2 本导则中术语道路车辆* 包括:

- .1 商业用车辆是指根据其设计和作用主要运输货物的机动车辆,而且还可以牵引拖车。
- .2 半拖车是指按设计同半拖车牵引车辆连接在一起的拖车并且构成牵引车辆总重量的重要部分。
- .3 道路列车是指机动车辆和用牵引杆连接的一辆或多辆独立拖车的组合(就第 5 条而言,组成道路列车的每辆车应被视为单独的车辆)。
- .4 连接式道路列车是指半拖车牵引车辆同半拖车的组合。
- .5 车辆组合是指机动车辆连接一辆或多辆拖车(就第 5 条而言,车辆组合的每辆车应视为单独的车辆)。

4 船舶甲板上的系固点

4.1 船舶应按照第 A. 489(Ⅺ)号决议附件第 10 条所列的推荐资料携带货物系固手册。

4.2 凡船舶甲板欲装载 3.2 规定的道路车辆应备有系固点。如果对每辆道路车辆或道路车辆组合的每辆车至少已具有下列系固点布置则应由船舶所有人酌定系固点的具体布置:

- .1 纵向系固点之间的距离一般不超过 2.5 m,但是船首和船尾部系固点之间的距离可能需要比船中部系固点之间距离要小些。

* 参阅国际标准化组织(ISO)标准 NQ. 3833(正在修订中)。