

ISM 内审员培训教程

安全管理体系审核

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM AUDIT

中国船级社《安全管理体系审核》编委会 编著

ISM

CODE

人民交通出版社

ISM 内审员培训教程

安全管理体系审核

中国船级社《安全管理体系审核》编委会 编著

人民交通出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

安全管理体系审核/《安全管理体系审核》编委会编著.
北京:人民交通出版社,1997.8
ISBN 7-114-02741-9

I.安… II.安… III.水路运输-交通运输安全-规则-
注释-世界 IV.U698

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 15636 号

ISM 内审员培训教程

安全管理体系审核

中国船级社《安全管理体系审核》编委会 编著

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

三河市华东印刷厂印刷

开本:787×1092 1/16 印张:16.75 字数:425.6 千

1997 年 8 月 第 1 版

1997 年 8 月第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001~3500 册 定价:平装 68.00 元;精装 75.00 元

ISBN 7-114-02741-9

U·01945

内 容 提 要

本书介绍了《国际安全管理规则》(ISM 规则)各条款的要点及其理解、审核的基本知识以及船公司和船舶内审的要求。阐明了实施内审的程序、方法和技巧。通过展示典型的审核案例和场景以及对审核中发现的不合格的分析,论述了如何正确评价安全管理体系。

本书对开展内审具有指导作用。本书不仅是一本 ISM 内审员的培训教材,而且对 ISM 外审员、船公司管理人员、船员、船员培训中心和大专院校师生,也很有参考价值。

中国船级社
《安全管理体系审核》
编委会名单

主 编 何晋尧 曾少凡
副主编 邬世民 汪健豪
编 委 张 明 张宝生
刘道电 魏云贵

编者说明

国际海上人命安全公约(SOLAS 公约)第Ⅹ章将于 1998 年 7 月 1 日生效。为满足公约的规定,从事国际航行船舶营运的各船公司纷纷建立起符合《国际安全管理(ISM)规则》的安全管理体系,并投入运行。因而,如何进行内部安全管理体系审核,就成为许多船公司面临的又一新课题。

为帮助船公司有效地进行内审,中国船级社(CCS)应广大船公司的要求,在对大量船公司、船舶调查研究及总结了 1993 年来对船舶安全管理体系咨询、审核工作实践的基础上,从总部和广州、上海、武汉、青岛等分社抽调具有实践经验的 ISM 审核员、资深验船师和航运界的专家,依据国际海事组织(IMO)、国际船级社协会(IACS)对船舶安全管理体系的最新规定、导则和中国船级社规范,结合我国船公司、船舶的管理特点,经过充分酝酿和反复研讨,编写了本教程。

本教程共分三篇。第一篇《国际安全管理规则的理解》对规则的理解和审核要求做了详尽的阐述;对船公司在建立既符合 ISM 规则又符合 ISO9002 标准的质量、安全管理体系时,如何理解和处理两个标准之间的关系做了系统地介绍。第二篇《内部安全管理体系审核》介绍了从审核的基本知识、审核的准备到审核实施的全过程;对公司审核和船舶审核的做法、特点和技巧及注意事项做了系统地阐述。第三篇《内审实践》以一家船公司的内审为背景,在展示的审核过程的场景中运用了大量的审核技巧,深入浅出地分析了场景中的不合格案例,对不合格的事实做了准确地描述。

本教程还搜集了与安全管理体系有关的国际公约、规则、导则、规范以及 ISO9000 族的有关标准等作为参考资料。本教程是安全管理体系内审员的一本实用性很强的教材,不仅能指导内审,还能使船公司管理人员和船员熟悉内审的做法和要求。对 ISM 外审员、船公司管理人员、船员、船员培训中心和大专院校师生,都有参考价值。

本教程第一篇《国际安全管理规则的理解》由魏云贵编写;第二篇《内部安全管理体系审核》由汪健豪、刘道电、张明、孙若昕编写;第三篇《内审实践》由汪健豪、张明、张宝生、刘翔编写。全书由何晋尧、曾少凡、邬世民审定。国家注册主任审核员顾作甫、王志雄对本教程提出了宝贵意见,在此表示衷心感谢。同时也感谢温日新、张院旗等为本教程的编排版付出的辛勤劳动。

由于时间仓促,难免会有错漏之处,敬请读者批评指正。

中国船级社《安全管理体系审核》编委会

一九九七年六月

序 言

《安全管理体系审核》这本教材出版之际,正逢《国际安全管理规则》(ISM 规则)距生效只有一年的时间了。国际海事组织(IMO)秘书长 O'Neil 先生在 1997 年 5 月 28 日海安会(MSC68)上致开幕词时,对航运公司未能在第一阶段期限(1998 年 7 月 1 日)以前符合其要求所可能产生的问题提出警告,郑重声明 ISM 规则生效时间不会推迟,告诫全世界船东要丢掉幻想,尽快付诸行动。1995 年 11 月 IMO 的 19 次大会通过的 A. 788(19)决议案,要求缔约国政府督促船公司在 1997 年 7 月 1 日前向认证机构提交认证申请。最近以来,美国海岸警卫队(USCG)、澳大利亚海事局(AMSA)、欧盟(EU)先后向全世界船东提出警告:自 1998 年 7 月 1 日起,要在港口国检查程序中增加 ISM 规则符合性检查,对不符合 ISM 规则的船舶将被认为是违反《国际海上人命安全公约》(SOLAS 74 公约),船舶将由此而被滞留或不准进入港口,并将导致该船公司所拥有和管理的全部船舶将被港口国当局跟踪检查。这对全世界所有的船东是无可回避的监督,对我国船公司也将是严峻的考验。

众所周知,1994 年 5 月 IMO 缔约国大会上通过了 SOLAS 74 公约新增第 IX 章,使 ISM 规则已成为强制性的规定。ISM 规则作为国际标准,要求船公司/船舶建立、实施和保持一个文件化的安全管理体系(SMS),并通过认证机构审核取得符合证明(DOC)/安全管理证书(SMC),事实上这是船舶进入国际航运市场的“准入证”。

长时期以来,人们依赖船舶结构及其设备的改进,追求先进技术在航海领域中的应用,但并未能完全实现其预期的效果。当今世界,海难事故不断发生,其中 80%以上与人为因素有关,这一严峻的现实,引起国际海事界普遍关注并达成了共识。为实现对人为因素的控制,促进海上安全和防止海洋污染,在航运管理中,引入 ISO9000 标准的理论,建立一个行之有效的文件化体系,用以加强船公司的管理责任和船舶的安全操作,强调“预防为主”的思想,对安全和防污染活动实行“过程控制”,并以此作为船舶及其设备执行和满足技术规范和技术标准的有力支持。ISM 规则就是在这样的背景中产生的。

ISM 规则的问世,是 IMO 旨在促进船舶营运安全和防止环境污染的一个重大举措,是航运安全管理观念上的一次重大变革,对传统的安全管理方法也是一次重大突破。

我国是世界上公认的航运大国之一。自我国在 1973 年加入 IMO 以来,已连续 9 次当选该组织的理事国。1989 年第一次当选为 A 类理事国。在 1995 年 IMO 的 19 届大会上,以最高票数又一次当选为 A 类理事国。多年来,我国船公司在航运安全和环境保护方面积累了丰富的经验。但对如何突破传统的管理方式,实现对人为因素造成事故的控制却是我国船公司所面临的一个新的课题。与其说是严峻的挑战,不如说是发展的机遇。船公司实施 ISM 规则,不仅仅是为了保持国际航运的资格,更重要的是以此为契机,引入国际通行的科学管理方法,建立以安全和防污染为核心的标准化、程序化、文件化的管理体系。无疑对船公司提高经营管理水平,

加强和完善安全管理自我约束机制,创建“安全文化”,增加市场竞争能力,创造更大的经济效益和社会效益以及加快实现“两个根本性的转变”都具有深刻的现实意义。

十几年来改革开放实践证明,要发展国际航运一要尊重经济规律;二要遵循国际惯例。ISM规则是国际海事界强制性的标准。我国船公司实施ISM规则并通过审核认证,将标志着我国船公司与国际航运先进管理实行了“接轨”,有利于促进我国航运事业的发展,维护我国作为世界航运大国的地位。我国船公司要继续往开来,再创辉煌,加快实现我国成为世界航运强国的宏伟理想。

中国船级社(CCS)作为国际船级社协会(IACS)正式会员之一,在国际航运和保险界声誉正在不断提高,CCS最高船级符号已被列入伦敦保赔协会的船级条款,还获得美国海岸警卫队(USCG)、欧盟(EU)的认可,由此为CCS级船舶的船东带来了直接的经济利益。在1996年7月1日至1997年6月30日期间,CCS成功和圆满地担任了IACS主席。CCS责无旁贷把推行ISM规则的实施视为义不容辞的责任。自1993年以来,CCS先后向国内外100多家船公司进行了ISM规则宣贯,为船公司培训了数百名内审员。CCS作为被授权机构,代表船旗国政府对船公司/船舶开展了审核认证工作。迄今为止,CCS已接受了中国、利比里亚、马绍尔、巴拿马、圣文森特和格林纳丁斯、瓦努阿图、巴巴多斯、新加坡、柬埔寨、菲律宾、马耳他等十余家船旗国政府实施ISM认证的授权。CCS将诚实地履行船旗国政府授权协议,坚持CCS既定的质量方针,坚持安全第一,独立、公正执行ISM认证,树立良好信誉,竭诚地为船公司提供优质服务,满足顾客的需要和期望。为实现人类共同的理想——“让航运更安全,让海洋更清洁”,CCS将发挥更大的作用。

在交通部的领导和推动下,我国开展ISM规则认证工作已取得可喜的初步成果。多数公司都已建立或正在建立文件化体系,部分公司已通过认证,取得了符合证明。但发展并不平衡,实施ISM规则的工作仍十分艰巨。这项工作是一项新的工作,在体系建立的初期,船公司不可避免会遇到一些困难,他们期待CCS给予必要的帮助,希望从CCS获得有关建立SMS、实施ISM规则的信息和资料。为满足广大船公司的这一要求,《安全管理体系审核》作为我国第一本正式发行的ISM内审员培训教程,呼之而出,应运而生。船公司在建立、实施和保持SMS的过程中,内部审核是不可忽视的重要内容,要充分发挥内审员的监督、参谋、纽带、宣传和推动作用,要建立一支熟悉ISM规则,能掌握审核方法和技巧的内部审核员队伍。CCS编写这本教程,其目的就是帮助船公司在建立内审员队伍中做一些基础性的工作,为船公司提供必要的服务。

本教程内容丰富,系统覆盖了SMS审核的全部知识。详尽地阐述了ISM规则产生背景、适应范围,SMS审核要求和特点。从理论上论述了SMS审核的基本知识和审核程序,介绍了审核方法和审核技巧。并引用了一些典型的案例和场景,将理论和应用融为一体,做了相互印证和深入浅出的分析,能给读者引人入胜和亲临其境之感。本教程是ISM内审员培训的一本通用教材,同时也是内审员的工具书,对船公司/船舶的管理者、船员、外审员,大专院校的师生同样具有参考价值。

本教程是由CCS具有实践经验的ISM审核员、担任ISM审核员培训工作的专家及管理

人员编写的。期待本教程在航运界朋友和读者的支持下,随着 ISM 认证事业的发展而日益完善。

ISM 规则是船公司/船舶建立、实施和保持 SMS 的国际性标准,也是认证机构开展审核认证的依据。ISM 规则的精髓是通过建立和运行的文件化体系,实现对安全和防止水域污染活动的“过程控制”,避免和减少人为因素造成安全和污染环境事故的发生。这标志着国际航运管理科学新的发展。目前已引起国际海事界的高度重视,各航运国家都在广泛开展人为因素课题的研究。CCS 将紧跟国际上对人为因素研究的动态和信息,广大船公司管理者和海事界的专家们携手合作,共同研究,在我国人为因素研究的领域中,培育和创造出新的成果。



中国船级社理事长兼社长
一九九七年六月二十八日

目 录

第一篇 国际安全管理规则的理解

第一章 概论	(1)
第一节 国际安全管理规则的产生和发展.....	(1)
第二节 定义.....	(4)
第三节 适用范围.....	(6)
第四节 与安全管理体系有关的主要的国际公约、规则、导则和标准.....	(7)
第二章 安全管理体系要求和审核要点	(9)
第一节 总则.....	(9)
第二节 安全和环境保护方针	(11)
第三节 公司的责任和权限	(12)
第四节 指定人员	(13)
第五节 船长的责任和权限	(14)
第六节 资源和人员	(15)
第七节 船上操作计划的制订	(19)
第八节 应急部署	(21)
第九节 不合格、事故及险情的报告和分析.....	(22)
第十节 船舶及设备的维护	(23)
第十一节 文件管理	(25)
第十二节 公司验证、评审及评估.....	(27)
第十三节 认证、验证和监督.....	(29)
第三章 ISM 规则与 ISO9002 标准的关系	(30)
第一节 概述	(30)
第二节 ISM 规则与 ISO9002 标准的关系	(31)
第三节 船公司实施 ISO9002 质量保证模式介绍	(34)

第二篇 内部安全管理体系审核

第一章 审核的基本知识	(57)
第一节 安全管理体系审核	(57)
第二节 外部审核简介	(59)
第三节 外部安全管理体系审核中公司的责任	(63)
第二章 审核的准备	(64)

第一节 概述	(64)
第二节 内部安全管理体系审核的准备	(67)
第三章 审核的实施	(75)
第一节 概述	(75)
第二节 公司现场审核	(75)
第三节 船舶现场审核	(84)
第四节 审核的跟踪	(87)
第五节 安全管理体系的总体分析和年度审核报告	(88)
第四章 内审员的管理	(93)
第一节 内审员的基本要求	(93)
第二节 内审员的作用	(93)
第三节 内审员的职责和应具备的素质	(94)
第四节 内审员的培训和管理	(95)

第三篇 内审实践

第一章 内审准备	(96)
第一节 公司简介	(96)
第二节 年度内审计划	(98)
第三节 审核组会议	(98)
第二章 公司审核	(105)
第三章 船舶审核	(120)
第四章 不合格示例	(130)

附 录

附录一 《1974年国际海上人命安全公约》附则新增第Ⅹ章	(143)
附录二 国际海事组织 A.741(18)决议	(145)
附录三 国际海事组织 A.788(19)决议	(159)
附录四 中国船级社《船舶安全管理体系认证规范》	(198)
附录五 散货船、油船相关的公约、证书及记录清单	(212)
附录六 GB/T19002—1994 : ISO9002 : 1994	(219)
附录七 GB/T19021.1—93 : ISO10011—1—1990	(229)
附录八 GB/T19021.2—93 : ISO10011—2—1991	(237)
附录九 GB/T19021.3—93 : ISO10011—3—1991	(243)
附录十 GB/T 19023—1996 : ISO 10013 : 1995	(247)

第一篇 国际安全管理规则的理解

引 言

多年来,人们对海上运输安全和防止水域污染做了大量的研究工作,但是仍然无法避免海上事故的频繁发生。统计资料表明,人为因素引起的海上事故导致船舶全损和水域污染的案例约占 80%。为此国际海事组织制定了《国际船舶安全营运和防止污染规则》,即 ISM 规则,于 1994 年 5 月纳入 SOLAS74 公约第 IX 章,使之成为强制性实施的要求,把注意力从船舶状况改进扩展到安全管理体系的完善来。这种势头的出现,意味着海上安全研究和实践方面出现了质的飞跃。因此如何深刻理解 ISM 规则的条文要求,如何建立行之有效的安全管理体系,如何完善船公司和船舶的安全管理,是摆在当今海运界面前的迫切问题。

本篇从 ISM 规则的产生和发展谈起,对 ISM 规则各个条款逐一加以说明;同时试图就规则的理解方面作出有一定深度的探讨,并以此为基础,阐述了审核要点,使读者能够从建立安全管理体系和审核安全管理活动的角度,对 ISM 规则有一个比较全面的理解。

考虑到许多船公司在建立安全管理体系的同时,也建立符合 ISO9002 质量保证模式的质量体系,本篇在阐述 ISM 规则和 ISO9002 标准的关系时,提出了船公司实施 ISO9002 标准有关船舶安全操作和防污染方面要求的意见,供读者参考。

第一章 概 论

本章对国际安全管理规则的来由,定义和适用范围加以阐述,同时介绍了安全管理体系有关的国际标准。

第一节 国际安全管理规则的产生和发展

一、国际安全管理规则产生的背景

长期以来人们通过对海上安全的研究,在改进船舶技术状况(船舶结构强度及其设备性能)方面做了大量卓有成效的工作,并极大促进了航海技术的发展。毫无疑问,这种研究对改进海上安全、防止海洋环境污染和促进航海现代化有很大的影响和帮助,推动了航运业的发展。然而,这种研究结果也从另一个角度反映出各主管机关及国际海事组织(以下简称 IMO)在航海技术方面所制定的规则和公约,对于达到船舶的安全操作和防止海洋环境污染的目的来说仅起到部分的作用。

80年代以来,船舶海难事故不断发生,根据1985至1994年6月世界全损船舶统计,全世界船队全损船舶的艘数和吨位均呈增长趋势,尤其是1991年全损船舶数为173艘,计175万5千多总吨,达到了近年来船舶全损率的顶峰。

统计资料表明,船舶海损、机损及污染海洋事故的发生,约有80%是由人为因素所致的,即涉及船舶管理和船员适任资格方面的过失所造成的。保证船舶处于安全状态和保证安全操作的责任在很大程度上应在于船东;而约20%为船舶技术状况方面的事故,其原因一般可归因为技术缺陷,即设计或建造不当,或船舶设备保养未达到安全状态而引起的,失事船只中有90%以上的船龄超过15年。由此说明,人的行为或过失是海损事故或污染事故中的重要因素,甚至那些即使是由于结构或设备缺陷而直接引起的事故,也有人因素的原因。

频繁发生的海难事故,对船上的人命、财产安全和海洋环境构成了很大威胁、造成了损失、引起了世界保险界、海运行业性组织、各国政府、地区性组织以及国际海事组织等对世界海事形势的发展表现了前所未有的关注。

二、ISM 规则及安全环境保护规定的产生和发展

国际航运的实践使有关方面越来越认识到仅制定与执行船舶的技术规范和标准,缺乏一个行之有效的管理体系支持,是不能保证船舶安全和防止污染的。因此,这方面的关注就导致了ISM规则的产生。IMO认识到需要有适当的安全管理组织和合格的船员,以便满足为达到安全营运和环境保护高标准的要求,保证工作人员获得正确的信息并有适当的资源,履行他们安全操作的责任,以便尽量地减少人为因素所造成的事故。IMO考虑建立船舶安全管理标准,是对船舶技术标准的补充。ISM规则产生的过程见图1-1-1。

1987年海上安全委员会(简称MSC)设立调查组。

1989年10月IMO大会通过了A.647(16)决议“船舶安全操作和防污染管理指南”,并于1991年11月对该指南进行修改,成为A.680(17)决议,要求各国政府鼓励负责船舶管理和作业的人采取必要的行动,按照指南制订、实施和评估安全和防污染管理工作。

1992年IMO海上安全委员会(MSC)提出了《国际安全管理规则》(即ISM规则)建议案。在1993年5月MSC62届会议上,审议了上述规则的建议案,并通过了上述规则。IMO在1993年11月的第18届大会上,采纳了该规则,即成为大会决议A.741(18)《国际船舶安全营运及防污染管理规则》(《国际安全管理规则》)。

在1994年5月召开的IMO MSC(63)会议期间的外交大会上,ISM规则被纳入到《1974年国际海上人命安全公约》(简称SOLAS74),即在SOLAS74公约附则中增加了新的第Ⅹ章“船舶安全营运管理”。从而使ISM规则的要求成为强制性实施的要求。ISM规则为船舶安全营运管理和防污染提供了一个国际标准。

近年来为防止和减少由于管理不当和作业不慎而造成的海上事故,IMO采取了一些重要措施,为保障船舶安全和防止海洋污染,制订和通过了下述决议,并于1994年5月在SOLAS74中增加第Ⅹ和第Ⅺ章:

- 决议 A. 441(XI) 《船旗国对船东的管理》(1979)
- 决议 A. 443(XI) 《关于船长在海上安全和海上环境保护方面的决定》(1979)
- 决议 A. 596(15) 《客滚船安全》(1987)
- 决议 A. 647(16) 《船舶安全操作和防污染管理指南》(1989)(已被决议 A680(17)替代)

- 决议 A. 680(17) 《海事组织关于船舶安全操作和防污染管理指南》(1991)(已被决议 A741(18)替代)
- 决议 A. 741(18) 《国际船舶安全营运及防污染管理规则》(ISM 规则)(1993)
- SOLAS74 公约《第 IX 章 船舶安全营运管理》(1994)
- 决议 A. 742(18)^① 《船舶安全及防污染操作要求的监督程序》
附录:船舶安全及防污染操作要求的监督导则(1993)
- SOLAS74 公约《第 XI 章 加强海上安全的特别措施》

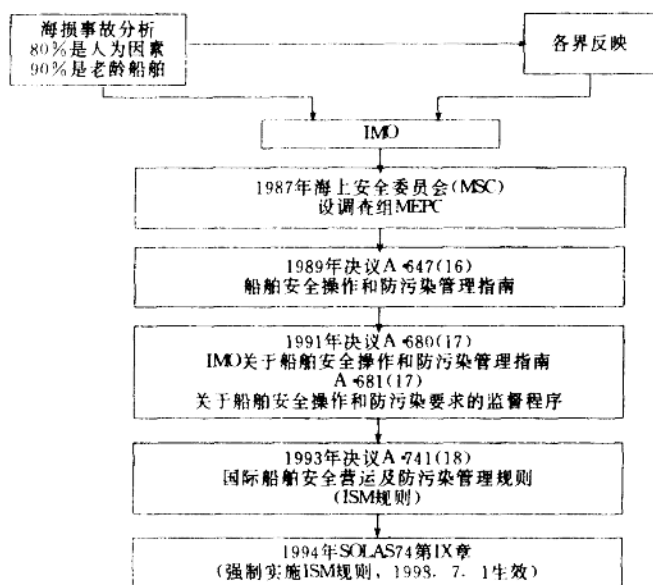


图 1-1-1 ISM 规则的产生过程

决议 A. 441(XI) 船旗国对船东的管理(1979)

IMO 要求各国采取必要的措施,确保悬挂该国国旗的船舶所有人向其提供必要的资料,使其能够识别船舶所有人以合同方式或其它方式授权负责该船海上安全和海洋环境事务的人,并能够与之取得联系。(ISM 规则 3.1 已对此作出了规定)。

决议 A. 443(XI) 《关于船长在海上安全和海上环境保护方面的决定》(1979)

IMO 要求各国政府采取必要的措施,为保护船长正常履行其在海上安全和保护海洋环境方面的职责确保下述事项:

1. 船东、租船人或其他人员均不得限制船长在这方面根据其专业性判断作出其认为必要的决定。
2. 船长应受到诸如国家法律、集体协议或雇用合同中的有关条款,包括上述权利保护,以防止由于正确执行专业性判断而遭到船东、租船人或其他人员的非法解雇和受到其他不公正

① 决议 A742(18)已被决议 A787(19)《港口国控制程序》(1995)所替代。

行为的损害。

ISM 规则第 5 条船长的职责和权限中作出了规定。

IMO 决议 A. 596(15) 客滚船安全(1987)

IMO 要求海上安全委员会(MSC)作为紧急事项,视情制定有关船上和岸上管理的指南,并决定在海上安全委员会和海上环境保护委员会的工作方案中分别加入船舶安全操作及防止和控制船舶造成海洋污染的船上和岸上管理的事项。

IMO 决议 A. 647(16) 船舶安全操作和防污染管理指南(1989)

1991 年 11 月对该指南进行修改,即成为决议 A. 680(17)。

IMO 决议 A. 680(17) 海事组织关于船舶安全操作和防污染管理指南(1991)

IMO 要求各国政府鼓励负责船舶管理和作业的人员采取必要行动,按照指南制订,实施和评估安全和防污染管理工作。

IMO 决议 A. 741(18) 国际船舶安全营运及防污染管理规则(ISM Code)(1993)

1992 年 MSC 提出了《国际安全管理规则》建议案。在 1993 年 5 月 MSC62 届会议上,审议了上述规则的建议案,并通过了上述规则。在 IMO1993 年 11 月第 18 届大会上,采纳了该规则,即成为大会决议 A. 741(18)。

SOLAS 公约第 IX 章 船舶安全营运管理(1994)

1994 年 5 月 IMO MSC(63)会议期间的外交大会上,通过了第 2 号决议:实施 SOLAS74 关于船舶安全营运管理的第 IX 章,把 ISM 规则纳入到 SOLAS 公约,从而使 ISM 规则的要求成为强制性实施的要求。ISM 规则为船舶安全操作和防污染成为强制性实施的要求。ISM 规则为船舶安全和防污染操作提供了一个国际标准。

IMO 决议 A. 742(18) 船舶安全及防污染操作要求的监督程序(1993)

附录:船舶安全及防污染操作要求的监督导则(1993)

IMO 要求各国政府在实施港口国控制时执行上述程序和导则指南,并将实施情况通报海事组织。

SOLAS 公约第 XI 章 加强海上安全的特别措施

1994 年 5 月 IMO MSC(63)会议期间外交大会通过的第 5 号决议:SOLAS74 第 XI 章海上安全的特别措施。

SOLAS74 公约第 XI 章“加强海上安全的特别措施”的第 4 条规定:“当有明显的证据认为船长或船员对与船舶安全有关的船上主要作业程序不熟悉时,则船舶在另一缔约国政府港口应接受该国政府正式授权官员对船舶安全有关的作业要求的监督。在上述所规定的情况下,进行这种监督的缔约国政府应采取措施,以确保该船舶只有在其状况符合了本公约规定的要求后才能开航”。

SOLAS74 第 XI 章在 1996 年 1 月 1 日生效,规定港口国政府根据 A. 742(18)号决议对操作要求进行监督。

第二节 定 义

在 ISM 规则、A. 788(19)决议《主管机关实施国际安全管理规则的导则》、国际船级社协会(以下简称 IACS)《ISM 规则认证程序导则》以及中国船级社的《船舶安全管理体系认证规范》中载有下述定义:

(1) 国际安全管理规则

系指由国际海事组织大会通过的 A. 741(18) 决议《国际船舶安全营运和防污染管理规则》(ISM 规则)。

(2) 公司

船舶所有人或其他组织或个人, 诸如管理者或光船租赁人, 他们已从船舶所有人处接受船舶营运的责任, 同意承担 ISM 规则规定的所有责任和义务。

(3) 登录公司或登录船舶

经中国船级社审核合格发证并登录在中国船级社安全管理体系名录(以下简称 SMS 名录)的公司或船舶。

(4) 主管机关

系指船旗国政府。

(5) 安全管理体系(SMS)

能使公司人员有效地实施公司的安全及环境保护方针所建立的, 并文件化的体系。

(6) 符合证明(DOC)

颁发给符合 ISM 规则要求的公司的证明文件。

(7) 安全管理证书(SMC)

颁发给船舶证明公司及其船舶管理营运符合已批准的安全管理体系(SMS)的证书。

(8) 安全管理体系审核

确定安全管理体系活动及其有关结果是否符合计划的安排, 以及这些安排是否有效地实施并适合于达到预定目标的系统的、独立的检查。

(9) 内部安全管理体系审核

系指由本公司或本公司聘请的经过培训的适任人员对本公司及其船舶进行的安全管理体系审核。

(10) 观察结果

安全管理审核过程中, 对事实所作的并有客观证据所证实的陈述。

(11) 客观证据

根据观察、测量或试验得到的, 且可证实的定性或定量的关于安全或 SMS 要素的存在和实施情况的信息、记录或事实的陈述。

(12) 不合格

有客观证据表明不满足 ISM 规则规定的观察结果。

(13) 严重不合格

对人身或船舶安全构成严重威胁或对环境构成严重危险, 要求立即采取纠正措施的不合格。此外, 严重不合格还包括对 ISM 规则的要求缺乏有效和系统地实施。

(14) 发现

不满足公司规定的目标和要求, 而这些已超出 ISM 规则强制认证的范围, 它不影响 DOC 或 SMC 的签发或换证。

(15) 审核员

具有满足规定要求的能力和资格, 对船公司/船舶的 SMS 从事审核的人员。

(16) 分支机构

作为公司一部分的办公室, 并在与公司相同的 SMS 的控制和覆盖下。

(17)安全管理手册

阐明船公司安全和环境保护方针并描述 SMS 的文件。

(18)重要变更

偏离在 DOC 和 SMC 上所包含的文件化的 SMS 的变更,如:

- ①新标识的船舶类型;
- ②登录公司名称更改;
- ③影响 SMS 有效性的组织机构的更改。

另外,对 ISM 规则中所述及的船舶类型定义如下:

(1)客船

系指载客超过 12 人的船舶。

(2)货船

系指除客船以外的其它船舶。

(3)油船

系指建造或改建为主要在其装货处所内装运散装油类的船舶,并包括油类/散货两用船。

(4)化学品船

系指建造或改建用于运输《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》第 17 章所列的任何液体货品的货船。

(5)气体运输船

系指建造或改建用于运输《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》第 19 章所列的任何散装液化气体或其他物质的货船。

(6)散货船

一般指结构为单层甲板,在货舱区域有顶边舱和底边舱,且主要用于运输散装干货的船舶,包括诸如矿砂船和兼用运输船等。

(7)高速船

系指其最大航速 V 符合下式的船舶:

$$V \geq 3.7 \nabla^{0.1667} \quad \text{m/s}$$

式中: ∇ ——对应于设计水线下的排水体积(m^3)。

(8)海上移动式钻井平台

系指在海上从事勘探或开采诸如液体碳氢化合物、硫或盐等海底资源的钻井作业的移动式装置。

第三节 适用范围

SOLAS74 公约第 X 章明确 ISM 规则的要求对下列船舶将成为强制性的要求,且不论其建造日期如何:

1. 客船,包括载客高速客船;不迟于 1998 年 7 月 1 日;
2. 500 总吨及以上的油船、化学品船、气体运输船、散货船和高速货船;不迟于 1998 年 7 月 1 日;
3. 500 总吨及以上的其他货船和海上移动式钻井平台;不迟于 2002 年 7 月 1 日。