

大会
第 30 届会议
议程第 9 项

A 30/Res.1119
20 December 2017
CHINESE
Original: ENGLISH

第 A.1119(30)号大会决议

2017 年 12 月 6 日通过
(议程第 9 项)

2017 年港口国监督程序

大会,

忆及《国际海事组织公约》有关大会在海上安全和防止和控制船舶造成海洋污染的规则和导则方面的职能的第十五条第(十)款,

还忆及以第 A.1052(27)号大会决议通过了《2011 年港口国监督程序》,

认识到港口国的努力已经为加强海上安全和保安以及防止海洋污染做出巨大贡献,

进一步认识到有必要更新《程序》,以考虑到自第 A.1052(27)号大会决议通过以来生效或施行的国际海事组织文书修正案,

审议了海上环境保护委员会第七十届会议和海上安全委员会第九十七届和九十八届会议会议提出的建议,

1. 通过本决议附件所载的《2017 年港口国监督程序》;
2. 请各国政府在行使港口国监督时执行上述《程序》;
3. 要求海上安全委员会和海上环境保护委员会不断审查该程序并做必要修正;
4. 废除第 A.1052(27)号大会决议。

附件

2017年港口国监督程序

目录

第1章 – 总则

- 1.1 目的
- 1.2 适用范围
- 1.3 引言
- 1.4 港口国监督的规定
- 1.5 非缔约国船舶
- 1.6 小于公约尺寸的船舶
- 1.7 定义
- 1.8 港口国监督官员专业概况
- 1.9 港口国监督官员资格和培训要求

第2章 – 港口国检查

- 2.1 总则
- 2.2 初次检查
- 2.3 港口国监督官员一般程序导则
- 2.4 明确根据
- 2.5 更详细的检查

第3章 – 违章和扣船

- 3.1 认定不达标船舶
- 3.2 提交关于缺陷的信息
- 3.3 港口国应对指称不达标船舶的行动
- 3.4 港口国采取补救行动的责任
- 3.5 对扣船的指导
- 3.6 中止检查
- 3.7 纠正缺陷和放船程序

第4章 – 报告要求

- 4.1 港口国报告
- 4.2 船旗国报告
- 4.3 根据《防污公约》报告指称事宜

第5章 – 审查程序

- 5.1 报告意见

附录

- 附录1 港口国监督官员在地区性港口国监督谅解备忘录和协议框架内开展检查的良好做法规则
- 附录2 扣船导则
- 附录3 根据《防污公约》附则 I 开展调查和检查的导则
- 附录4 根据《防污公约》附则II开展调查和检查的导则
- 附录5 《防污公约》附则I和II 排放要求的导则
- 附录6 船舶结构和设备要求的更详细检查的导则
- 附录7 操作要求的监督导则
- 附录 8 《国际安全管理规则》港口国监督官员导则
- 附录 9 有关远距离识别与跟踪的港口国监督的导则
- 附录 10 根据《1969 年吨位丈量公约》开展港口国监督的导则
- 附录11 关于海员发证、配员和休息时间的港口国监督官员导则
- 附录12 证书和文件清单
- 附录 13 按照国际海事组织港口国监督程序检查的报告
- 附录14 对没有完全纠正或仅经过临时维修的缺陷的报告
- 附录 15 向通知的当局报告所采取的行动
- 附录16 报告违反《防污公约》（第6条）的格式
- 附录17 船旗国对扣船报告的意见
- 附录18 与港口国监督程序相关的文书的清单

第1章 – 总则

1.1 目的

本文件的宗旨是为开展港口国监督检查提供基本指导，以支持相关公约的监督规定和《国际海事组织文书实施规则》（《文书实施规则》）（第 A.1070(28)号决议）的部分内容，并在开展这些检查，认识船舶、其设备或船员的不足，以及适用监督程序时做到一致。

1.2 适用范围

1.2.1 这些程序适用于受以下规定约束的船舶：

- .1 经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》（《1974 年安全公约》）；
- .2 《〈1974 年国际海上人命安全公约〉 1988 年议定书》（《〈安全公约〉 1988 年议定书》）；
- .3 《1966 年国际载重线公约》（《1966 年载重线公约》）；
- .4 《〈1966 年国际载重线公约〉 1988 年议定书》（《〈载重线公约〉 1988 年议定书》）；
- .5 经修正的《经 1978 和 1997 年议定书修订的〈1973 年国际防止船舶造成污染公约〉》（《防污公约》）；
- .6 经修正的《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》（《1978 年培训公约》）；
- .7 《1969 年国际船舶吨位丈量公约》（《1969 年吨位公约》）；
- .8 《国际控制船舶有害防污底系统公约》（《2001 年防污底公约》）；
- .9 《1972 年国际海上避碰规则公约》（《1972 年避碰公约》）；
- .10 《1969 年国际油污损害民事责任公约》（《1969 年民事责任公约》）；
- .11 《修正〈1969 年国际油污损害民事责任公约〉的 1992 年议定书》（《〈民事责任公约〉 1992 年议定书》）；
- .12 《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》（《2001 年燃油公约》）；
- .13 《2004 年国际船舶压载水和沉积物控制与管理公约》（《2004 年压载水管理公约》）；和
- .14 《2007 年内罗毕国际残骸清除公约》（《2007 年内罗毕残骸清除公约》），

此后称相关的公约。

1.2.2 不应给予非缔约国船舶更优惠待遇（见第1.5节）。

1.2.3 对于小于公约尺寸的船舶，缔约国应适用第 1.6 节中的程序。

1.2.4 当行使港口国监督时，缔约国应仅适用已生效而且他们已接受的公约规定。

1.2.5 尽管有第1.2.4段的规定，有关《1974年安全公约》和相关强制性文书修正案的自愿提前实施，缔约国应考虑及《〈1974年安全公约〉和相关强制性文书修正案自愿提前实施导则》（第MSC.1/Circ.1565号通函）。

1.2.6 如果一港口国依据以下行使监督：

.1 经修正的国际劳工组织（ILO）《2006 年海事劳工公约》，对开展此类检查的指南参见国际劳工组织出版物“港口国监督官员开展《2006 年海事劳工公约》检查导则”；或

.2 国际劳工组织第 147 号公约 – 《1976 年商船（最低标准）公约》或《〈1976 年商船（最低标准）公约〉的 1996 年议定书》，对开展此类检查的指南参见国际劳工组织出版物“船上劳动条件的检查：程序导则”。

1.3 引言

1.3.1 根据上述第1.2节所述的相关公约的规定，主管机关（即船旗国政府）负责颁布法律和规则，并负责采取全面实施相关公约所必需的一切其他步骤，以保证从人命安全和防污染角度出发，船舶适合其预定用途而且海员有资格并适合于承担其职责。

1.3.2 在某些情形里，主管机关可能难以对某些有权悬挂其船旗的船舶行使全面和连续的监督，例如那些不经常停靠船旗国港口的船舶。这个问题可以而且已经通过在国外港口指定检查员和(或)授权被认可组织代理船旗国主管机关行事而部份地加以解决。

1.3.3 以下监督程序应被视为船旗国主管机关在其国内和国外采取的国家措施的补充，其宗旨是为船旗国主管机关提供帮助，确保遵守为保障船员、乘客和船舶安全以及为保证防污染的公约规定。

1.4 港口国监督的规定

经《〈安全公约〉1988 年议定书》修订的《1974 年安全公约》第 I 章第 19 条、第 IX 章第 6.2 条、第 XI-1 章第 4 条和第 XI-2 章第 9 条，经《〈载重线公约〉1988 年议定书》修订的《1966 年载重线公约》第 21 条，《防污公约》第 5 和 6 条、附则 I 第 11 条、附则 II 第 16.9 条、附则 III 第 8 条、附则 IV 第 13 条、附则 V 第 8 条和附则 VI 第 10 条，《1978 年培训公约》第 X 条，《1969 年吨位公约》第 12 条、《2001 年防污底公约》第 11 条和《2004 年压载水管理公约》第 9 条规定了由有关公约的缔约国遵守的关于停靠其港口的外国船舶监督程

序。港口国主管机关应有效地利用这些规定，以鉴定这些船舶中可能会使它们不达标任何缺陷(见第 3.1 节)，并保证采取补救措施。

1.5 非缔约国船舶

1.5.1 《〈安全公约〉1988年议定书》第I(3)条、《防污公约》第5(4)条、《1978年培训公约》第X(5)条、《2001年防污底公约》第3(3)条和《2004年压载水管理公约》第3(3)条规定，对有关公约非缔约国的船舶，不给予更优惠待遇。原则上，所有缔约国均应将这些程序适用于非缔约国船舶，以确保开展等效的检验和检查以及保证等效的安全和环保水平。

1.5.2 鉴于非缔约国船舶没有根据适用情况具备《安全公约》、《载重线公约》、《防污公约》、《防污底公约》或《压载水管理公约》证书，或船员可能没持有《培训公约》证书，所以应令港口国监督官员在考虑到这些程序中的原则的同时，满意地认为船舶和船员不会对船上人员构成危险或对环境构成不合理的威胁。如果船舶和船员的发证形式与公约要求的发证形式不一样，港口国监督官员在评价该船舶时可考虑到这些文件证据的形式和内容。该船舶及其设备的状况和船员的发证以及船旗国的最低配员标准应与公约规定的目的一致；否则船舶应受到必要的限制，以致达到可比的安全和海洋环保水平。

1.6 小于公约尺寸的船舶

1.6.1 在行使其职能时，港口国监督官员应以船旗国主管机关签发或代其签发的任何证书和其他证书和其他文件为准绳。在这些情形里，港口国监督官员应将检查范围限于核查符合证书和文件的情况。

1.6.2 在有关文书不适用于小于公约尺寸的船舶的范围内，港口国监督官员的任务应是评估船舶是否达到可接受的安全和环保标准。在做这些评估时，港口国监督官员应充分考虑到预定航程和用途的时间和性质、船舶的尺寸和类型、配备的设备和货物的特性等因素。

1.7 定义

1.7.1 **散货船**：在注意到《安全公约》第 IX/1.6 和 XII/1.1 条和第 MSC.277(85)号决议的同时，就港口国监督而言，港口国监督官员应以船舶证书中表明船舶类型为准绳，确定船舶是否属散货船，并认识到在船舶证书上并非被指定为散货船船型的船舶也可以按照上述文书的规定载运某些散货。

1.7.2 **明确根据**：船舶、其设备或船员实质上与有关公约的要求不相符，或船长或船员不熟悉有关船舶安全和防污染的船上关键程序。在第2.4节中列有明确根据的例子。

1.7.3 **缺陷**：发现不符合有关公约的要求的一种状态。

1.7.4 扣船：港口国在船舶及其船员状况实质上与相关的公约不相符时采取的干预行动，以确保船舶在不危及自身或船上人员或不对海洋环境构成不必要威胁时才开航出海，不管此类行动是否将影响船舶离港的正常安排。

1.7.5 初次检查：到船上访问，以查实有关证书和其它文件的有效性以及船舶、其设备和船员的总体状况（亦见第2.2节）。

1.7.6 更详细检查：在有明确根据相信船舶、其设备和船员状况实质上不符合证书细节时开展的检查。

1.7.7 港口国监督官员：由有关公约缔约国主管当局正式授权进行港口国监督检查并完全对该缔约国负责的人员。

1.7.8 被认可组织：满足《认可组织规则》（第MSC.349(92)和MEPC.237(65)号决议）所列有关条件、并由船旗国主管机关按照《认可组织规则》的规定评估和授权为悬挂其船旗的船舶提供必要的法定业务和发证的组织。

1.7.9 停止作业：正式禁止船舶继续作业，因为认定的单个或整体缺陷使继续此类作业变得危险。

1.7.10 不达标船舶：其船体、轮机、设备或作业安全实质上低于有关公约要求的标准或其船员不符合安全配员证书的船舶。

1.7.11 有效的证书：直接由相关公约缔约国签发或由被认可组织代其签发的、含准确有效日期的证书满足相关公约的规定且船舶、其船员和设备与其相符的电子或纸质证书。

1.8 港口国监督官员专业概况

1.8.1 港口国监督只能由满足和完成第1.9节规定的资格和培训的港口国监督官员开展。

1.8.2 在港口国监督官员不能提供所要求的专长时，港口国监督官员可以由具备所要求的专长的、港口国接受的任何人员提供帮助。

1.8.3 港口国监督官员以及帮助他们的人员，对检查所在港口或被检查船舶、港口或他处的船舶维修设施或任何支持服务，应不受任何商业、财务和其他压力，以及不应有商业利益，港口国监督官员也不应由被认可组织雇用或代其工作。

1.8.4 港口国监督官员应携带由港口国颁发的身份证这样的个人证件，表明该港口国监督官员得到开展监督的授权。

1.9 港口国监督官员资格和培训要求

1.9.1 港口国监督官员应是具备船旗国验船师资格的、有经验的官员。

1.9.2 港口国监督官员应能够用英语与关键船员沟通。

1.9.3 应为港口国监督官员提供培训，以考虑到最新的国际海事组织港口国监督示范课程，传授开展港口国监督的相关公约的规定的必要知识。

1.9.4 在规定港口国监督官员的资格和培训要求时，主管机关应酌情考虑到哪些国际商定的文书关系到港口国监督以及可能进入其港口的船舶的各种类型。

1.9.5 对操作要求做检查的港口国监督官员应具备船长或轮机长的资格，并具有合适的航海经验，或具备从主管机关承认的海事学院获得的资格并受过专门培训，以保证充分适任和技能，或是具备检查有关操作要求的等效经验和受过培训的一名合格的主管机关官员。

1.9.6 应定期举办港口国监督官员培训班，以更新其有关港口国监督相关文书的知识。

第2章 – 港口国检查

2.1 总则

2.1.1 按照相关公约的规定，缔约国可由港口国监督官员对其港口内的外国船舶进行检查。

2.1.2 此类检查可在以下基础上进行：

- .1 缔约国的动议；
- .2 另一缔约国提供的关于某一船舶信息的要求或根据该信息；或
- .3 关心船舶、其船员和乘客安全或海洋环境保护的一名船员、一个专业机构、一个专业团体、一个协会、一个工会或任何其他个人提供的关于船舶的信息。

2.1.3 虽然缔约国可以委托专门提名的检查员和被认可组织对悬挂其船旗的船舶进行检验和检查，它们应意识到，根据相关的公约，外国船舶仅需要接受港口国正式授权的官员的港口国监督，包括登船、检查、补救行动和可能扣船。对港口国监督官员的授权可以是原则性授权或根据各个情形的具体授权。

2.1.4 应尽一切努力避免船舶受到不当扣留或延误。如果船舶受到不当扣留或延误，它应有权获得对一切损失和损坏的赔偿。

2.2 初次检查

2.2.1 遵照相关公约规定的监督程序，例如提供给港口国的关于船舶的信息引起的监督，港口国监督官员可靠近船舶，并在登船前从它在水中的外观，获得对其油漆、腐蚀或蚀损斑或未维修破损的状况的印象。

2.2.2 港口国监督官员应尽可能确定船舶的类型、建造年份和船舶的尺寸，以确定适用公约的哪些规定。

2.2.3 在登船并向船长和负责的船舶高级船员介绍时，港口国监督官员应检查相关公约要求的附录12中所列船舶有关证书和文件。港口国监督官员应注意到以下：

- .1 可能是书面或电子格式的证书；
- .2 如果船舶使用电子证书：
 - .1 其证书和用于获取证书的网站应符合《使用电子证书导则》（第 FAL.5/Circ.39/Rev.2 号通函）；
 - .2 船上有具体的验证说明；和
 - .3 在计算机上查看此类证书被视为满足证书在“船上”的要求；
- .3 在检查 1969 年国际吨位证书时，港口国监督官员应以附录 10 为指导；和
- .4 在检查按照《1978 年培训公约》签发的船舶证书或文件证明时，港口国监督官员应以附录 11 为指导。《1978 年培训公约》要求的证书或文件证明清单也可参见《培训规则》的表 B-I/2。

2.2.4 如果相关公约要求的证书有效而且港口国监督官员的总体印象和凭视力的船上观测证实保养良好，港口国监督官员一般应只检查任何报告的和观察到的缺陷。

2.2.5 在进行初次检查时，港口国监督官员应核查相关公约要求的有关证书和其他文件（参见附录12）的有效性以及船舶的总体状况，包括其设备、驾驶台、甲板包括艙楼、货舱/区域、机舱和引航员登离船布置。

2.2.6 在根据关于《国际船舶安全营运和防污染管理规则》（《安全管理规则》）的《1974 年安全公约》第IX章执行监督程序时，港口国监督官员应利用附录8中的导则。

2.2.7 但是如果港口国监督官员通过总体印象或船上观察，有明确根据相信船舶、其设备或其船员实质上不满足这些要求，港口国监督官员应考虑到第2.4和2.5节，着手更详细的检查。在形成这种印象时，港口国监督官员应利用有关附录中的导则。

2.3 港口国监督官员一般程序导则

2.3.1 港口国监督官员应遵守附录1中所示的《港口国监督官员良好做法规则》（第MSC-MEPC.4/Circ.2号通函），在履行一切职责时利用专业判断，并在认为适当时考虑与他人磋商。

2.3.2 在登船时，港口国监督官员如接到要求，应向船长或船东的代表出示港口国监督官员身份证。应承认该证为主管机关授权有关港口国监督官员开展港口国监督检查的书面证明。

2.3.3 如果港口国监督官员有明确根据要开展更详细的检查，应立即把这些根据通知船长，并告诉该船长，如果他愿意，可以根据情况联系负责颁发证书的主管机关或被认可组织并请它们派代表到船上来。

2.3.4 倘若依据一份报告或投诉启动检查，特别是来自一名船员者，不应该泄露信息源。

2.3.5 在行使监督时，应尽一切努力避免对船舶的不当扣留或延误。应考虑到港口国监督的主要目的是避免船舶在不安全和对海洋环境构成不必要危害的情况下出海。港口国监督官员应作出专业判断，以确定是否不纠正缺陷则扣留船舶，或考虑到预定航程的特定情况，允许它带着某些缺陷航行。

2.3.6 应该认识到，一切设备都可能出现故障而且备件或替换件可能不容易获得。在此类情形里，如果港口国监督官员认为已作出安全的替代安排，不应造成不当延误。

2.3.7 如果扣船的根据来自船舶所遭受的事故破损，在以下情况下，不应发出扣船令：

- .1 已充分考虑到公约关于通知负责签发有关证书的船旗国主管机关、指定的验船师或被认可组织的要求；
- .2 在进入港口之前，船长或船公司已向港口国当局提交事件的详细情况和遭受的破损以及要求的通知船旗国主管机关的有关信息；
- .3 船舶已经采取令港口国当局满意的适当补救行动；和
- .4 港口国当局在收到完成补救行动的通知后，已保证对安全、健康或环境有明显危险的缺陷已经得到纠正。

2.3.8 既然扣船是一项涉及许多问题的严肃事宜，与有关方一道行动（见第4.1.3段）可能对港口国监督官员最有利。例如，该官员可以要求船东的代表对处理这一情况提出建议。港口国

监督官员还应考虑与负责签发有关证书的船旗国主管机关代表或被认可组织合作，并就他们接受船东的建议以及他们可能的补充要求与他们磋商。在不限制港口国监督官员的任何决定权的情况下，其他方面的参与可能使船舶更安全，避免以后关于扣船情况的争论，并在涉及“不当延误”的诉讼中更加有利。

2.3.9 如果缺陷不能在检查港口予以纠正，港口国监督官员可允许船舶在所确定的任何适当条件下驶往另一港口。在这种情形里，港口国监督官员应确保通知下一停靠港和船旗国主管当局。

2.3.10 对船旗国提供的扣船报告包含的细节应足以评估造成扣船的缺陷的严重性。

2.3.11 公司或其代表有权对港口国当局实行扣船提出申诉。申诉不应该中止扣船。港口国监督官员应把申诉权利正式通知船长。

2.3.12 为保证一致实施港口国监督要求，港口国监督官员应携带第2.3节（港口国监督官员一般程序导则）的摘录，以在开展港口国监督检查时参考。

2.3.13 港口国监督官员还应熟悉本程序附录中的详细导则。

2.4 明确根据

2.4.1 在港口国监督官员检查被要求持有公约证书而且位于该港口国管辖范围内的港口和离岸式码头的一艘外国船舶时，任何此类检查应仅限于核证船上具备有效证书和其他相关文件证据，以及该港口国监督官员对船舶、其设备及其船员的总体状况得出印象，除非有“明确根据”相信该船或其设备实质上与证书的详细内容不符。

2.4.2 开展更详细检查的“明确根据”包括，但不限于：

- .1 缺少相关公约所要求的主要设备或布置；
- .2 通过检查船舶证书证明一份或多份证书显然无效；
- .3 相关公约所要求的、附录12中所列的证件不在船上、不完整、没有维持或不真实维持的证据；
- .4 港口国监督官员的总体印象和观察得出的存在船体或结构损坏或缺陷，可能危及船舶结构、水密或风雨密完整性的证据；

- .5 港口国监督官员的总体印象和观察得出的安全、防污染或航行设备存在严重缺陷的证据；
- .6 船长或船员不熟悉船舶安全或防污染方面的船上关键作业或没有执行这些作业的信息或证据；
- .7 主要船员不能够相互或与船上其他人员沟通的迹象；
- .8 发出假遇险报警后没有遵守适当的取消程序；和
- .9 收到一份投诉报告，其中含有船舶似乎不达标信息。

2.5 更详细的检查

2.5.1 如果船舶没有配备有效证书，或如果港口国监督官员的总体印象和船上观察得出明显证据，相信该船舶或其设备的状况实质上与证书的内容不符，或船长或船员不熟悉船上关键程序，应利用有关附录开展本章所述的更详细检查。

2.5.2 在一次港口国监督检查中，并不设想对本章列举的一切设备和程序进行核查，除非船舶的状况或船长或船员对船上关键程序的熟悉程度使此类详细检查成为必需。此外，这些程序的宗旨并非将该港口国海员发证计划强加于有权悬挂《培训公约》另一缔约国船旗的船舶，或将超出对该缔约国船舶使用的监督程序强加于外国船舶。

第3章 – 违章和扣船

3.1 认定不达标船舶

3.1.1 总而言之，如果尤其是由于以下因素，船体、轮机、设备或操作安全实质上低于相关公约所要求的标准，或者如果船员不符合安全配员证书，则认为船舶不达标：

- .1 缺少公约所要求的主要设备或布置；
- .2 设备或布置不符合公约的有关规范；
- .3 船舶或其设备由于保养不良等原因严重损坏；
- .4 船员操作不够熟练或不熟悉关键的操作程序；和
- .5 海员配员不足或发证不足。

3.1.2 如果这些明显因素整体或各自使船舶不适航，而且使船舶出海会给船舶或船上人员的生命带来危险或者对海洋环境构成不合理的危害威胁，则应视其为不达标船舶。港口国监督官员还应考虑到附录2中的导则。

3.2 提交关于缺陷的信息

3.2.1 关于船舶似乎不达标的信息可以由关心船舶、其船员和乘客安全或海洋环境保护的一名船员、一个专业机构、一个专业团体、一个协会、一个工会或任何其他个人提交给港口国的有关当局（见第3.3节）。

3.2.2 该信息应以书面形式提交，以对问题和指称缺陷做好文字记录。如果以口头方式传达信息，应要求填写书面报告，就港口国的记录而言，确定提供信息的个人和团体。如果原提供者不能做到，在场的港口国监督官员可收集这一信息，并把它作为港口国监督官员报告的一部分提交。

3.2.3 可能造成调查的信息应在船舶到达港口后尽早提供，给当局充分时间采取必要的行动。

3.2.4 有关公约的各缔约国应确定哪些当局应收取关于不达标船舶的信息和开始采取行动。应采取措施，以保证错递给某一部门的信息及时由该部门转送到有关当局以采取行动。

3.3 港口国应对指称不达标船舶的行动

3.3.1 在收到关于指称不达标船舶或指称污染危险的信息时，主管当局应立即调查该事宜，并按照前面各节根据情况采取行动。

3.3.2 各当局收到可能造成扣船的关于不达标船舶的信息时，应马上通知船舶所在地区的船旗国任何海事、领事和（或）外交代表，并要求他们开始调查和提供合作。同样，应通知代表船旗国签发有关证书的被认可组织。但是，这些规定不会解除作为有关公约缔约国的港口国当局按照有关公约规定的权力采取适当行动的责任。

3.3.3 如果收到信息的港口国在船舶开航前由于时间不足而不能采取行动，或没有港口国监督官员可派，该信息应根据情况转交给下一合适停靠港的该国当局、港口国以及该港的被认可组织。

3.4 港口国采取补救行动的责任

如果港口国监督官员确定某一船舶可以按第3.1节附录2的规定被视为不达标，该港口国应立即保证，在允许船舶开航前，纠正行动得以落实，以保证船舶和乘客和（或）船员的安全并消除危及海洋环境的任何威胁。

3.5 对扣船的指导

仅依靠参考一系列限定的缺陷界定船舶为不达标，这是不切实际的，尽管这是事实，但在附录2中列出了对扣船的指导。

3.6 中止检查

3.6.1 由于更详细的检查，在考虑到船员状况的同时，发现船舶及其设备的总体状况显然不达标，在这种特殊情形里，港口国监督官员可中止检查。

3.6.2 在中止检查之前，港口国监督官员应根据情况记录附录 2 中所列部位的造成扣船的缺陷。

3.6.3 在负责的各方采取必要措施确保船舶符合有关文书的要求之前，可继续中止检查。

3.6.4 在船舶被扣留而且中止检查的情形里，港口国当局应立即通知负责的各方。通知应包括关于扣船的信息，并说明在当局被告知船舶符合所有相关要求之前，维持中止检查。

3.7 纠正缺陷和放船程序

3.7.1 港口国监督官员应努力保证一切被发现的缺陷得到纠正。

3.7.2 对显然会危害安全或环境的缺陷，除第 3.7.3 段规定者外，港口国监督官员应保证在容许船舶出海之前消除危害。为此，应采取合适的行动，包括扣船或正式禁止船舶继续作业，因为已确定的缺陷将各自或整体地使继续作业变得危险。

3.7.3 如果第 3.7.2 段所述的、造成扣船的缺陷不能在检查的港口予以纠正，该港口国当局可以允许有关船舶驶往其船长选择而且经该当局同意的最近合适修船厂，但是应遵守港口国当局和船旗国之间达成的条件。这些条件将确保船舶在不危及自身或船上人员的安全，或不危及其他船舶，或不构成危害海洋环境的不必要威胁时，它才开航出海。这些条件可包括船旗国证实对有关船舶采取了补救行动。在这种情形里，港口国当局应根据情况通知船舶下一停靠港的当局、第 4.1.4 段中提到的各方和任何其他当局。通知当局应采用附录 14 中所示的格式。收到该通知的当局应把采取的行动告知发出通知的当局，并可以采用附录 15 中所示的格式。

3.7.4 如果除第 3.7.2 和 3.7.3 段提及者外，已做出一切可能的努力纠正所有其他缺陷，可允许船舶驶往能够纠正任何此类缺陷的港口。

3.7.5 如果第 3.7.3 段所述船舶不遵守开展检查的港口当局达成的条件而开航出海，该港口国当局应立即提醒下一港口（如知道的话）、船旗国和它认为合适的所有其他当局。

3.7.6 如第 3.7.3 段所述船舶不在指定的维修港停靠，该维修港的港口国当局应立即提醒船旗国和可能采取合适行动的扣船港口国，并通知它认为合适的任何其他当局。

第4章 – 报告要求

4.1 港口国报告

4.1.1 港口国当局应保证，在完成检查后，向船长提供一份文件，表明检查结果、港口国监督官员采取的任何行动的细节，以及船长和（或）公司要采取的任何纠正行动的清单。应按照附录13的格式作出此类报告。

4.1.2 在行驶港口国监督时，若某缔约国拒绝一艘外国船舶进入其管辖的港口或离岸式码头，不管是否由于有关不达标船舶的信息，他应立即向船长和船旗国提供拒绝进港的理由。

4.1.3 如发生扣船，最起码应尽快向船旗国主管机关发出初步通知（见第2.3.8段）。如该通知是以口头作出，应随后以书面确认。该通知至少应包括船名、海事组织编号、附录13中所列表A和表B的副本、扣留时间和任何扣船令的副本。同样，应视情况通知代表船旗国签发有关证书的被认可组织。上述各方也应得到放船的书面通知。该信息至少应包括船名、海事组织编号、放船日期和时间以及附录13中所列表A和表B的副本。

4.1.4 如果已允许船舶带着缺陷出航，港口国当局应把所有事实酌情通报下一停靠港所属国家、船旗国和被认可组织。

4.1.5 有关公约的缔约国，在他们行使的监督导致扣船时，应按照《安全公约》第I/19条、《防污公约》第11条、《载重线公约》第21条或《培训公约》第X(3)条向本组织提交报告。此类缺陷报告应视情况按照附录13或16中给出的表格提交，或由港口国或一地区性港口国监督机制以电子方式提交。

4.1.6 此类缺陷报告除提交给本组织外，应由港口国及时送发船旗国当局，并视情况送发签发有关证书的被认可组织。所发现的、与相关公约无关的缺陷，或涉及非缔约国船舶或小于公约尺寸船舶的缺陷，应报告船旗国和（或）有关组织，但不用报告国际海事组织。

4.1.7 作为如上所述送交报告的接收方的船旗国总部的有关电话号码和地址，以及提供检查服务的船旗国办事处的地址，应提供给本组织。*

* 在第 MSC-MEPC.6/Circ.15 号通函、国际海事组织英特网主页以及全球综合航运信息系统的联络点模块（<http://gisis.imo.org/Public>），有可能经修订的此类地址（安全和污染预防和反应的国家联络点）。

4.2 船旗国报告

4.2.1 在收到扣船报告时，船旗国和（视情）被认可组织通过船旗国主管机关，应尽快把针对扣船采取的补救行动通知本组织，通知可由船旗国以电子方式送交全球综合航运信息系统，或采用附录17中所示格式。

4.2.2 港口国监督办事处、总部和提供检查服务的单位的有关电话号码和地址，应提供给本组织。

4.3 根据《防污公约》报告指称事宜

4.3.1 指称缺陷或指称违反《防污公约》规定的排放规定的报告，应尽快提交船旗国，最好不晚于观察到缺陷或违反规定后六十天。此类报告可视情况按照附录13或16中的格式提交。如果怀疑违反排放规定，则该信息应以违反行为的证据作补充，至少应包括这些程序附录3和4的第2和3部分规定的信息。

4.3.2 在收到指称缺陷或指称违反排放规定的报告时，船旗国和（视情）被认可组织通过船旗国主管机关，应尽快向提交报告的缔约国通报就指称缺陷或违反规定采取的补救行动。在完成该行动时，应向该缔约国和本组织通报结果和详情，并视情列入向本组织的强制性年度报告中。

第5章 – 审查程序

5.1 报告意见

5.1.1 为了易于获取有关缺陷和纠正措施的信息，应由本组织及时编写此类报告概要，以按照本组织的程序把资料散发给相关公约的所有缔约国。在缺陷报告的摘要中，应表明船旗国行动或有关船旗国是否仍未提出意见。

5.1.2 有关委员会应定期评价确认报告概要，以确定必要的措施，保证更一致和有效地适用国际海事组织文书，密切注意有关公约缔约国所报告的困难，尤其是在发展中国家作为船旗国方面的困难。

5.1.3 解决这些困难的建议在得到有关委员会认可时，应视情况纳入相关的国际海事组织文书，并应在港口国文字记录中提出对有关程序和义务的任何修改。

附录1

港口国监督官员在地区性港口国监督谅解备忘录和 协议框架内开展检查的良好做法规则 (第MSC-MEPC.4/Circ.2号通函)

引言

1 本规则是一套导则，就地区性港口国监督机制对参与或涉及港口国监督检查的全体港口国监督官员所期待的刚正不阿、专业水平和透明度，提供一套标准。

宗旨

2 本规则的宗旨是帮助港口国监督官员以最高专业水平开展检查。港口国监督官员对实现地区性港口国监督机制的目的至关重要。他们天天与航运界接触。人们期待他们按法律行事，遵守国家规定和秉承公平、公开、公正和一致的方式办事。

本规则的基本原则

3 本良好做法规则包含三点基本原则，所有港口国监督官员的行动都以这些准则为判断标准：刚正不阿、专业水平和透明度。这些原则界定如下：

- .1 刚正不阿是一种道德风尚、诚实和脱离腐败影响或动机；
- .2 专业水平是使用公认的行为专业标准和技术知识。对港口国监督官员而言，行为标准由海事当局制定，并得到港口国成员的普遍认同；和
- .3 透明度是指公开和问责制。

4 本附录的附件中罗列了期待港口国监督官员在适用这些原则时的行动和行为。

5 遵守专业标准使港口国监督官员提升信誉并使他们的检查结果更具意义。

6 本规则不得解除港口国监督官员遵守港口国监督文件具体要求和适用的国内法的义务。

附件

港口国监督官员良好做法规则

港口国监督官员的行动和行为

港口国监督官员应：

- 1 在履行其职责时使用其专业判断力；

尊重

- 2 谨记船舶是船员的家和工作场所，不要过分打扰他们的休息或私生活；
- 3 遵守船上任何家政条例，譬如脱下脏鞋和工作服；
- 4 在做决定时，对船员的种族、性别、宗教或国籍不带偏见，并尊重船上所有人员；
- 5 尊重船长或其副手的权威；
- 6 根据需要，礼貌但专业和坚定；
- 7 从不威胁、发怒或专横或使用可能冒犯的语言；
- 8 期待受到礼遇和尊重；

检查

- 9 遵守船舶及其主管机关的一切卫生和安全要求，例如，穿着个人防护服，不采取或导致采取会影响港口国监督官员或船员安全的行动；
- 10 遵守船舶的一切保安要求，并等待负责人陪同在船上游走；
- 11 在开始检查时，向船长或者船东代表呈上身份证；
- 12 解释检查的理由。但是，如果检查是由报告和投诉引起，他们不得透露投诉人的身份；
- 13 以一致和专业的方式适用港口国监督官员程序和公约要求，并在必要时务实地解释它们；
- 14 不试图误导船员，例如让他们做与相关公约不符的事情；

- 15 要求船员演示设备的功能和演练等操作活动，不要自己动手测试；
- 16 在他们不确知要求或对他们的检查结果无把握时，寻求咨询，例如，请教同事、查阅出版物、请教船旗国主管机关、请教被认可组织；
- 17 在可安全做到时，满足港口和船舶作业之需；
- 18 向船长清楚地解释检查的结果和要求的纠改行动，并保证检查报告被清楚地理解；
- 19 在离船前，向船长发出一份清楚和全面的检查报告；

意见分歧

- 20 冷静和耐心地处理对检查或结果的任何意见分歧；
- 21 如果不能在合理时间内解决意见分歧，告知船长所建立的投诉程序；
- 22 如果扣船，告知船长上诉的权利和有关程序；

刚正不阿

- 23 独立行事，在其港口和它们检查的船舶或在其港口提供服务的公司没有任何商业利益。例如，港口国监督官员不应有时受雇于在其港口运营船舶的公司，或者港口国监督官员不应在其港口的修船公司拥有利益；
- 24 以其检查结果而不以港口的任何商业考虑为依据，自由做出决定；
- 25 始终遵守其主管机关对接受礼物和好处（例如在船上就餐）的条例；
- 26 坚决拒绝任何贿赂的企图，向主管当局报告任何明显的案例；
- 27 不滥用其权利谋取钱财或其它好处；和

更新知识

- 28 定期更新其技术知识。

附录2

扣船导则

1 引言

1.1 在决定船上发现的缺陷是否严重到足以扣船时，港口国监督官员应评估：

- .1 船舶是否具备有关的有效文件证据；和
- .2 船舶是否配备安全配员证书要求的船员。

1.2 在检查期间，港口国监督官员应进一步评估船舶和（或）船员在其整个航程中是否能够：

- .1 安全航行；
- .2 安全装卸和载运货物和监测货物状况；
- .3 安全管理机舱；
- .4 保持正常推进和操舵；
- .5 必要时在船舶的任何部位有效灭火；
- .6 必要时迅速和安全弃船和施救；
- .7 防止环境污染；
- .8 维持足够稳性；
- .9 维持足够水密完整性；
- .10 必要时进行遇险通信；和
- .11 提供船上安全和卫生条件。

1.3 如果任何这些评估的结果是负面的，在考虑到所发现的一切缺陷的同时，应强烈考虑扣留船舶。不太严重的缺陷合加起来也可构成扣船的理由。不能安全出海的船舶应在第一次检查时扣留，不管船舶在港口停留的时间长短。

2 概述

缺乏相关公约要求的有效证书可能是扣船的理由。但是，悬挂非公约缔约国船旗或没有履行另一相关文书的国家船旗的船舶，没有权利携带公约和其他有关文书规定的证书。因此，不存在所要求的证书，本身并不构成扣留这些船舶的一个理由；不过，在适用“不给更优惠待遇”条款时，必须要求在船舶开航前实质上遵守这些程序中详细写明的规定和标准。

3 可扣船的缺陷

为帮助港口国监督官员使用本导则，在下面罗列了一份清单，按照有关公约和（或）规则分类。这些缺陷被认为属严重性质，它们可构成扣留有关船舶的理由。本清单并非详尽无遗，但其目的是为有关项目举例。

《安全公约》领域

- 1 不能正常操作推进和其他关键机械以及电气装置。
- 2 机舱不够清洁、舱底水中油水混合物过多、包括机舱排气管在内的管线保护层被油玷污，以及舱底水泵装置操作不当。
- 3 不能正常操作应急发电机、照明、电池和开关。
- 4 不能正常操作主辅舵机。
- 5 个人救生设备、救生船艇和收放艇装置不存在、配备不足或严重损坏（亦见第MSC.1/Cir.1490/Rev.1号通函）。
- 6 探火系统、失火报警器、消防设备、固定式灭火装置、透气阀、挡火板和快速关闭装置不存在、不符合规定或实质性损坏。
- 7 油船货物甲板区域防火保护不存在、实质性损坏或操作失灵。
- 8 号灯、号型或声响信号不存在、不符合规定或严重损坏。
- 9 遇险和安全通信的无线电设备不存在或不能正常工作。
- 10 考虑到《安全公约》第V/16.2条的有关规定，航行设备不存在或不能正常工作。
- 11 考虑到电子海图可用做海图的替代品，预定航程所必需的经修正航海图和（或）所有其他相关航海出版物不存在。
- 12 货泵舱无火花废气通风不存在。
- 13 附录7中所列的操作要求的严重缺陷。
- 14 船员人数、组成或发证与安全配员证书不符。
- 15 不实施或没有按照《安全公约》第XI-1/2条和经修正的《2011年国际散货船和油船检验期间加强检验计划规则》（《2011年加强检验计划规则》）。

16 在强制性使用航行数据记录仪时，它不存在或失灵。

《国际散化规则》领域

- 1 运输适装证书没提及的物质或货物资料缺失。
- 2 高压安全装置缺失或受损。
- 3 电气装置不属本征安全型，或与本规则要求不符。
- 4 危险位置的着火源。
- 5 违反特殊要求。
- 6 超出每舱最大允许装货量。
- 7 敏感产品热保护不足。
- 8 货舱压力报警器不可使用。
- 9 运输需抑制的货物但没有抑制装置证书。

《国际气体规则》领域

- 1 运输适装证书没提及的物质或货物资料缺失。
- 2 居住或服务处所关闭装置缺失。
- 3 舱壁不气密。
- 4 气锁有缺陷。
- 5 快速关闭阀缺失或有缺陷。
- 6 安全阀缺失或有缺陷。
- 7 电气装置不属本征安全型或与本规则要求不符。
- 8 货区通风机不可使用。
- 9 货舱压力报警器不可使用。
- 10 气体探测器和（或）毒气探测器有缺陷。
- 11 运输需抑制的货物但没有抑制装置证书。

《载重线公约》领域

- 1 影响适航性或承受局部荷载的强度的甲板和船体板材和相关加强材的大片破损或腐蚀，或蚀损斑，除非已完成正式授权的临时修理以驶往某港口做永久性修理。
- 2 公认的稳性不足事例。
- 3 不存在以经认可格式提供的足够和可靠信息，从而它不能通过迅速简便的方式使船长这样安排船舶装载和卸压载，以致在航行的所有阶段和不同状态下维持安全的剩余稳性，而且避免对船舶结构造成任何不可接受的应力。
- 4 关闭装置、舱盖关闭装置和水密/风雨密门不存在、实质性损坏或有缺陷。
- 5 超载。
- 6 吃水标记和（或）载重线标记不存在或无法阅读。

《防污公约》附则I领域

- 1 油水过滤设备、排油监测和控制系统或15 ppm报警装置不存在、严重损坏或不能正常工作。
- 2 污水和（或）污油舱对预定航程不足。
- 3 没有油类记录簿。
- 4 装有未经批准的排放旁通管。
- 5 无法满足第20.4条的要求或第20.7条规定的替代要求。

《防污公约》附则II领域

- 1 《程序与布置手册》不存在。
- 2 货物没有分类。
- 3 没有货物记录簿。
- 4 装有未经批准的排放旁通管。

《防污公约》附则IV领域

- 1 有效的国际防止生活污水污染证书不存在。
- 2 生活污水处理装置未经主管机关批准和发证。

- 3 船上人员不熟悉生活污水的处置/排放要求。

《防污公约》附则V领域

- 1 垃圾管理计划不存在。
- 2 没有可用的垃圾记录簿。
- 3 船上人员不熟悉垃圾管理计划的处置/排放要求。

《防污公约》附则VI领域

- 1 有效的国际防止空气污染（IAPP）证书和主机国际防止空气污染（EIAPP）证书及其技术档案不存在。
- 2 安装在2000年1月1日或以后建造的船舶上的、输出功率大于130 kW的船用柴油机，或在2000年1月1日或以后经过重大改造的、不符合《2008年氮氧化物技术规则》的船用柴油机。
- 3 船上使用的任何燃油的含硫量超出以下限值：
 - .1 2012年1月1日和以后，3.5% m/m； 和
 - .2 2020年1月1日和以后，0.5% m/m。
- 4 按照第14条的规定，在硫氧化物排放控制区内营运时，船上使用的任何燃油的含硫量在2015年1月1日和以后，超出0.1% m/m限值。
- 5 在2000年1月1日或以后安装到船上的焚烧炉不符合该附则附录IV中的要求，或本组织制定的船上焚烧炉标准规范（第MEPC.244(66)号决议）。
- 6 船上人员不熟悉有关防止空气污染设备操作的关键程序。
- 7 有效的国际能效证书（IEEC）不存在。
- 8 具体的船舶能效管理计划（SEEMP）（其可能构成船舶安全管理系统（SMS）的一部分）不存在。

《培训公约》领域

- 1 海员没有合适的证书、有效的免除证明，或不能提供已经向主管机关申请签注的书面证明。
- 2 不能遵守主管机关的适用的安全配员要求。

- 3 航行或轮机值班安排与主管机关为船舶规定的要求不符。
- 4 值班中无人有资格操作航行安全、安全无线电通信或防止海洋污染的关键设备。
- 5 不能在开始航程时安排第一班以及经过充分休息和本来适合值班的后续接班人员。
- 6 不能为指定海员的职责提供船舶安全和防污染的专业熟练证明。

不足以扣船但（譬如说）必须中止货物作业的区域

不能正常操作（或保养）惰气系统、货机或机器，应被视为停止货物作业的充足理由。

附录3

根据《防污公约》附则I开展调查和检查的导则

第1部分

检查国际防止油类污染证书（IOPP）、船舶和设备

1 需要具备国际防止油类污染证书的船舶

1.1 在登船和向船长或负责的高级船员介绍后，港口国监督官员应查看国际防止油类污染证书，包括所附的构造和设备记录以及油类记录簿。

1.2 证书含有船舶类型以及检验和检查日期的信息。作为初步核查，应可证实检验和检查日期仍然有效。此外，应可以确定船舶是否运油以及载运该油类是否与证书相符（亦见油船构造和设备记录第1.11段）。

1.3 通过查看油船构造和设备记录，港口国监督官员可以确定船舶如何配备防止海洋污染的设备。

1.4 如果证书有效而且总体印象和船上观察证实达到良好保养标准，港口国监督官员一般应限于检查所报告的任何缺陷。

1.5 但是，如果通过总体印象或船上观察，港口国监督官员有明确根据相信船舶的状况或其设备实质上与证书详情不符，应开展更详细的检查。

1.6 对机舱的检查应始于对机舱状况、机舱舱底水中出现的油迹和船舶处置机舱处所油污水的例行操作形成总体印象。

1.7 然后，对国际防止油类污染证书所列的船舶设备做较仔细的查看。这一查看也应证实对船舶及其设备没有擅自做过改动。

1.8 如果对船舶或其设备的保养或状况有任何疑问，则可以认为需要进一步查看和测试。在这一点上，可参考可能经修正的《2017年检验和发证协调系统的（HSSC）检验导则》附件3（第A.1120(30)号决议）。

1.9 港口国监督官员应谨记，船舶的设备可以超过《防污公约》附则I的要求。如果此类设备发生故障，应告知船旗国。但是，仅这一点不应造成扣船，除非不相符之处对海洋环境构成不合理的威胁。

1.10 对于油船，检查应包括船舶的货舱和泵舱区域，而且应始于对舱室布局、所运货物和处置洗舱水的例行操作形成总体印象。

2 非防污公约附则I缔约国船舶和不需携带国际防止油类污染证书的船舶

2.1 由于该类船舶不具备国际防止油类污染证书，应以《防污公约》附则 I 规定的要求为依据，使港口国监督官员对有关船舶的构造和设备标准感到满意。

2.2 在所有其他方面，港口国监督官员应以上面第1节提及的船舶程序为准绳。

2.3 如果船舶有某种形式的证书但不是国际防止油类污染证书，港口国监督官员在评价船舶时，可以考虑到此类文件证据的形式和内容。

3 监督

在行使监督职能时，港口国监督官员应利用专业判断，确定是否不纠正注意到的缺陷则扣留船舶，或者允许它带着某些不至于对海洋环境构成不合理威胁的缺陷出航。在这样做时，港口国监督官员应以这样的原则为准绳：在船舶构造和设备 and 作业方面，《防污公约》附则I所含的要求对保护海洋环境至关重要，偏离这些要求可能对海洋环境构成不合理的损害威胁。

第2部分

违反排放规定

1 经验表明，如这些程序附录5中所预见的向船旗国提供的信息常常不足以使船旗国能够对指称的违反排放要求的行为提起诉讼。本附录旨在明确船旗国起诉此类可能违章行为常常需要的信息。

2 在编写关于涉及违反排放要求的缺陷的港口国报告时，建议沿岸国或者港口国当局以本附录第3部份中所示的可用证据详细清单为准绳。在这一点上，应谨记：

- .1 报告的宗旨是对可收集数据做优化整理；但是，即使不能提供所有信息，应提交尽可能多的信息；
- .2 重要的是，报告所包括的所有信息以事实为证；在从整体上考虑时，该报告将使港口国或者沿岸国相信已经发生违章行为。

3 除港口国缺陷报告以外，应由港口国或沿岸国在可用证据分项清单的基础上完成一份报告。重要的是，这些报告由如下文件作补充：

- .1 污染观察人员的声明。除本附录第3部分第1节要求的信息以外，该声明应包括使观察员断定事实上没有任何其他可能的污染源的考虑；
- .2 关于油膜或船上取样程序的声明。它们应包括取样的地点和时间、取样人的身份以及表明样本保管和接收人的收据；
- .3 关于油膜或船上所取样本的分析报告；这些报告应包括分析的结果、对所使用方法的描述、证明所用方法的准确性和有效性的科学文献的出处或复印件以及分析人员的姓名及其经历；
- .4 上船的港口国监督官员的声明以及该港口国监督官员的级别和组织；
- .5 被询问人员的声明；
- .6 证人的声明。所有意见、照片和文字记录应以签字为证，以证明其真实性。所有发证、证明和证实须按照其起草国的法律完成。所有声明应由声明人签字和注明日期，在可能的情况下由签字证明人签字和注明日期。应在签字的上方或下方以清楚的字迹书写签署声明者的姓名。
- .7 油膜照片；和
- .8 有关油类记录簿、航海日志、排放记录等等各页的复印件。

4 第2和3段中提及的报告应送交船旗国。如果观察到污染的沿岸国不同于在船上开展调查的港口国，开展后一调查的国家还应把其结果的副本送交观察到污染和要求调查的国家。

第3部分

指称违反《防污公约》附则I排放规定的可用证据的分项清单

1 看到油污染时的行动

1.1 被怀疑违章的一艘或多艘船舶的详情

- .1 船名
- .2 怀疑船舶的理由

- .3 观察或者识别的日期和时间（世界协调时）
- .4 船位
- .5 船旗和船籍港
- .6 船型（如油船、货船、客船、渔船）、尺寸（估计吨位）和其它描述性数据（例如上层建筑颜色和烟囱标志）
- .7 吃水状态（承载或压载航行）
- .8 大约航线和航速
- .9 油迹相对于船舶的位置（例如船尾、左舷、右舷）
- .10 看到出现排放的一侧的船舶位置
- .11 当船舶被看到或以无线电联系后排放是否停止

1.2 油迹详情

- .1 观察的日期和时间（世界协调时），如果与第1.1.3段不同的话
- .2 油迹的经度和纬度位置，如果与第1.1.4段不同的话
- .3 离最近陆标的大约距离（海里）
- .4 油迹的大约总面积（长、宽和油覆盖面的百分比）
- .5 油迹的物理描述（方向和形状，例如连片、块状或条状）
- .6 油迹的外表（表明分类）
 - A类：在最有利的光线下勉强可看到
 - B类：在水面上可见到银色光泽
 - C类：可看到颜色的痕迹
 - D类：颜色较深
 - E类：颜色开始变暗
 - F类：颜色深得多
- .7 观察时的天气状况（晴天、阴天等等）、光线和能见度（千米）
- .8 海况
- .9 海面风的方向和速度
- .10 水流的方向和速度

1.3 观察员的身份

- .1 观察员姓名
- .2 观察员所属组织（如有）
- .3 观察员在该组织中的地位
- .4 从飞机/船舶/海岸/其它地方观察
- .5 观察员所乘船舶或飞机的名称或识别号
- .6 船舶、飞机、观察员所在岸上和其他地点的具体方位
- .7 观察员观察时所从事的活动，例如：巡逻、（从……到……的）航行、飞行等等。

观察和文字记录的方法

- .1 目测
- .2 普通照片
- .3 遥感记录和（或）遥感照片
- .4 从油膜采集的样本
- .5 任何其他形式的观察（具体说明）

注：对排出物所摄照片最好是彩色的。照片可提供以下信息：海面上的物质是油类；排放油量不构成违反公约；油类是正在或已经从某一特定船舶排出。

经验表明，可以从以下三张照片中获得上述信息：

- 拍摄人员顺光从不到300米的高度几乎垂直拍到的油迹详情；
- 表明油类从某一特定船舶流出的船舶和“油迹”全景；和
- 供识别用的船舶细节

1.4 如果能够建立无线电联系，其他信息

- .1 船长被告知污染
- .2 船长的解释
- .3 船舶的上一停靠港
- .4 船舶的下一停靠港
- .5 船长和船舶所有人的名称
- .6 船舶呼号

2 船上调查

2.1 检查国际防止油类污染证书

- .1 船名
- .2 编号或呼号
- .3 船籍港
- .4 船型
- .5 签发日期和地点
- .6 签注日期和地点

注：如果没有为船舶签发国际防止油类污染证书，应提供尽可能多的所要求的信息。

2.2 检查国际防止油类污染证书附页

- .1 附页第2、3、4、5和6节的适用段落（非油船）
- .2 附页第2、3、4、5、6、7、8、9和10节的适用段落（油船）

注：如果船舶没有国际防止油类污染证书，应描述旨在防止海洋污染的船上设备和布置。

2.3 检查油类记录簿 (O.R.B.)

- .1 复印油类记录簿 – 第I部分的足够页数，以包括所报告事件前30天时间。
- .2 复印油类记录簿 – 第II部分（如在船上）的足够页数，以包括船舶装货/卸货/压载和洗舱的整个周期。还复印舱室分布图。

2.4 检查航海日志

- .1 上一停靠港、启航日期、首尾吃水
- .2 目前停靠港、抵达日期、首尾吃水
- .3 报告事件之时或接近该时的船位
- .4 抽查，看航海日志提到的船位是否与油类记录簿上记录的船位相符

2.5 检查船上其他文字记录

与证据有关的其他文字记录（必要时复印），如：

- 最近的缺量表
- 监测和控制设备的记录。

2.6 检查船舶

- .1 船舶的设备与国际防止油类污染证书附页相符
- .2 所取样本。说明船上位置
- .3 舷外排放孔周围的油迹
- .4 机舱状况和舱底水成分
- .5 油水分离器、分油设备和报警器状况，停机或监测布置
- .6 污油舱和（或）储存舱的内存量
- .7 油船大量泄漏的来源

以下附加证据可能有关：

- .8 分隔或专用清洁压载舱表面的油
- .9 泵舱舱底水的状况
- .10 原油洗舱系统的状况
- .11 惰气系统的状况
- .12 监测和控制系统的状况
- .13 污水舱的内存量（估计水量和油量）。

2.7 有关人士的声明

如果油类记录簿 – 第I部分没有填妥，关于以下问题的信息可能有关：

- .1 在事件报告上标明的时间有（意外或故意）排放吗？
- .2 舱底水排放是自动控制的吗？
- .3 如果是，上一次使用该系统是在何时以及上一次采用手动模式是在何时？
- .4 如果否，上一次排放舱底水的日期和时间？
- .5 上一次处置残留物是在何日和如何实现处置？
- .6 经常直接向海里排放舱底水，还是先在集水舱中存放舱底水？认定集水舱
- .7 燃油舱最近被用作压载舱了吗？

如果油类记录簿 – 第II部分没有填妥，关于以下问题的信息可能有关：

- .8 船舶离开上一停靠口港时，货物/压载分布如何？
- .9 在船舶已达本港时，货物/压载分布如何？
- .10 上一次装货在何时何地？
- .11 上一次卸货在何时何地？
- .12 上一次脏压载水排放在何时何地？
- .13 上一次货舱清洗在何时何地？
- .14 上一次原油洗舱作业在何时何地而且洗过哪些舱室？
- .15 上一次排清污水舱在何时何地？
- .16 污水舱缺量和对应的界面的高度如何？
- .17 （如果船舶压载抵达）在压载航行时，哪些舱室装脏压载水？
- .18 （如果船舶压载抵达）在压载航行时，哪些舱室装清洁压载水？

此外，以下信息可能有关：

- .19 船舶本航次的详细情况（已停靠港口、将停靠港口、运何物）
- .20 燃油舱和压载舱装载量
- .21 上一次和下一次加燃油，燃油种类
- .22 在本次航程期间，有或没有含油废物接收设施
- .23 在本次航程期间的船内燃油输送

对于油船，以下附加信息可能有关：

- .24 船舶所从事的运输，例如短/长途、原油或产品或交替运输原油/产品、驳运业务、油/干散货
- .25 哪些舱室清洁或脏污
- .26 已完成或预想的货舱维修

其它信息:

- .27 对船舶设备状况的意见
- .28 对污染报告的意见
- .29 其他意见

3 岸上调查

3.1 油样本分析

表明油样本分析的方法和结果。

3.2 更多信息

从油码头工作人员、洗舱合同商或岸上接收设施得到的、关于船舶的附加信息可能有关。

注: 如实际可行, 本标题下的任何信息应由经签字的声明、发票、收据等文字记录证实。

4 前面各项没有涵盖的信息

5 结论

- .1 归纳调查员的技术结论
- .2 说明怀疑船舶违反的《防污公约》附则I的适用规定。
- .3 调查的结果证明有必要填写缺陷报告吗?

第4部分

原油洗舱程序的港内检查导则

1 前言

1.1 按照1978年国际油船安全和防污染大会第7号决议的要求, 原油洗舱程序的港内检查导则须规定一致和有效的原油洗舱监督, 以保证船舶始终符合《防污公约》的规定。

1.2 原油洗舱装置的设计需要船旗国主管机关的核准。但是, 尽管原油洗舱的操作方面也需要同一主管机关核准, 可能需要由港口国当局注意保证不断符合经商定的程序和参数。

1.3 《原油洗舱作业和设备手册》已经这样规定，它含有与特定油船的原油洗舱作业有关的一切必要信息。然而，该检查的目的是保证该手册涉及安全程序和防污染的规定得到严格遵守。

1.4 该检查方法由港口国当局酌定，可能包括整个作业或者仅包括港口国监督官员在船上时开展的那些作业部分。

1.5 检查以《防污公约》第5和6条为准则。

2 检查

2.1 港口国应作出适当安排，以保证遵守关于油船原油洗舱的要求。但是，这不能被理解为解除码头经营人保证按照规章进行作业的义务。

2.2 检查可包括整个原油洗舱作业或仅包括作业的某些方面。因此，始终保持船舶对原油洗舱的记录，以使港口国监督官员可以在检查前核证已开展的作业，这对一切有关方都有好处。

3 船上人员

3.1 应明确负责人和其他负责原油洗舱作业的被指定人士。在有要求时，他们必须能够表明他们的资格酌情满足《原油洗舱系统设计、作业和控制规范》（经修订的第A.446(XI)号决议）第5.2和5.3段的要求。

3.2 核证可以通过查看个人的排放文件、船舶经营人出具的证明或主管机关批准的培训中心签发的证书来完成。此类人员的数目应至少如《手册》中所述。

4 文件证据

4.1 应可出示以下文件证据供检查：

- .1 国际防止油类污染证书及构造和设备记录，以决定：
 - .1 船舶是否配备《防污公约》附则I第33条要求的原油洗舱系统；
 - .2 原油洗舱系统是否符合和遵守《防污公约》附则I第33和35条的要求；
 - .3 操作和设备手册的有效性和日期；和
 - .4 证书的有效性；
- .2 经批准的手册；
- .3 油类记录簿；和

- .4 货船设备安全证书证实惰气系统符合经修正的《1974年安全公约》第II-2章的规定。

5 惰气系统

5.1 惰气系统规则要求配备仪器，以便在任何时候不断表示和持续记录何时在输送惰气、惰气输送总管的压力和含氧量。查看持续记录仪可表明该系统在卸货之前和期间是否令人满意地运行。

5.2 如果达不到手册中规定的条件，必须停止洗舱，直到恢复令人满意的条件。

5.3 作为进一步预防措施，要清洗的各舱中的含氧量要在舱中确定。所用仪表应作校准和检查，以保证它们状况良好。应提供检查前在港口已洗舱室的读数，供检查。可对读数进行抽查。

6 产生静电

从货物日志或通过询问负责人，应可证实原油中的含水量正按照经修订的规范(经修正的第A.446(XI)号决议)第6.7段的要求尽量减少。

7 通信

应确定，负责人与原油洗舱作业人员之间存在有效的通信途径。

8 甲板上的溢漏

港口国监督官员应保证，原油洗舱系统在卸货前经过防漏作业测试，并记录在船舶的油类记录簿中。

9 排除货油进入机舱

通过检查洗舱加热器（如装有）或洗舱系统进入机舱的任何部分，应可确定正在使用的排除货油进入机舱的方法。

10 适合原油洗舱

在判断货油是否适合原油洗舱时，应考虑到《原油洗舱作业和设备手册》第9节中所含的指南和标准。

11 核对清单

应通过船舶的记录确定，在原油洗舱作业前曾做过核对检查，而且所有仪器均工作正常。对某些项目，可能需要抽样检查。

12 洗舱程

12.1 如油船在多个港口卸货，油类记录簿会表明在已停靠港口或在海上是否曾经做过原油洗舱。应决定，在随后航程即将或可能用于装压载水的舱室，将在船舶离港前以原油洗舱。没有义务在卸货港清洗压载舱以外的任何舱室，但每一此类舱室应至少按照经修订的规范（经修正的第A.446(XI)号决议）第6.1段清洗。应检查油类记录簿，以核查对这一要求的遵守情况。

12.2 一切原油洗舱必须在船舶离开最后一个卸货港时完成。

12.3 如果正在按照《手册》给出的顺序清洗舱室，港口国监督官员应决定洗舱的理由和建议的洗舱顺序是否可由接受。

12.4 对每一个正在清洗的舱室，应保证作业在以下方面符合《手册》：

- .1 装在甲板的洗舱机和潜式洗舱机通过使用指示器、安全的模式或其它经批准的方法运行；
- .2 适用时，装在甲板的洗舱机按照所述情况编程；
- .3 洗舱的持续时间达到要求；和
- .4 同时使用的洗舱机不超过规定数目。

13 刮舱

13.1 刮舱作业的最低纵倾条件和参数载于《手册》中。

13.2 所有经原油洗舱的舱室应刮舱。应通过至少在每舱最靠近船尾的人工量油位置的量油杆测量核查，或以《手册》规定和描述的手段，核查刮舱的充足程度。应弄清楚刮舱的充足程度已经过核查，或在船舶离开最后卸货港时核查。

14 加负载水

14.1 在海上经原油洗舱的舱室将记入油类记录簿。这些舱室必须在卸货港之间保持空置，以在下一卸货港检查。如果这些舱室是专用离港压载舱，它们应在卸货的每一个早期阶段加负载水。这是出于操作原因，也是由于它们必须在卸货期间加负载水，如果要抑制船上碳氢化合物排放的话。如果这些舱室要在空置时检查，则必须在油船靠泊后不久检查。如果港口国监督官员在舱室开始接收压载水后到达，则不可能测舱底深度。但是，察看压载水表面则是可能的。油膜的厚度不应超过经修订的规范（经修正的第A.446(XI)号大会决议）第4.2.10(b)段的规定。

14.2 指定为压载舱的舱室将列在《手册》中。但是，应由船长或负责的高级船员决定哪些舱室可在后来的航程中用作此类舱室。应通过油类记录簿决定所有此类舱室均在油船离开最后卸货港前经过清洗。应注意到，如油船在中间港口将原有货物装回专用压载舱，则不应要求在该特定港口清洗此类舱室，而应在下一港口清洗。

14.3 从油类记录簿，应确定额外的压载水没有加入到原先航程期间未经原油洗舱的舱室。

14.4 应核证离港压载舱尽量完全刮舱。如离港压载水是通过货油管 and 货泵加装，必须用特此配备的专用小口径管刮净其内残余物并排到另一货舱或岸上。

14.5 在局部需要之处避免蒸气排放的方法将载于《手册》中并必须遵守。港口国监督官员应保证符合这一要求。

14.6 必须遵守列于《手册》中的典型加压机程序。港口国监督官员应确保符合这一要求。

14.7 在转移离港压载水时，排入海洋必须符合《防污公约》附则I第15和34条。应检查油类记录簿，以确保船舶符合这一要求。

附录4

根据《防污公约》附则II开展调查和检查的导则

第1部分

检查证书（适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书）、船舶和设备

1 需要具备证书的船舶

1.1 在登船和在向船长或负责的高级船员自我介绍后，港口国监督官员应查看适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书和油类记录簿。

1.2 证书包括关于船型、检验日期和船舶证书允许运输的产品的清单等信息。

1.3 作为初步核查，应通过核实证书经过正式填写和签署而且所要求的检验已经完成，证实证书的有效性。在审查证书时，应特别注意核实，只装有证书上所列的有毒液体物质，而且这些货物装载于经核准可运输它们的舱室中。

1.4 应检查货物记录簿，以保证记录是最新的。港口国监督官员应核查船舶是否在船上带着不能排入海洋的有毒液体物质的残余物离开原先停靠的港口。记录簿也可能有原先停靠的港口的有关当局填写的相关条目。如果查看发现船舶是在某些条件下被允许驶离上一个卸货港，港口国监督官员应弄清楚，这些条件已经或将得到遵守。如果港口国监督官员发现这方面的违章操作，应利用缺陷报告通知船旗国。

1.5 如果证书是有效的，而且港口国监督官员的总体印象和船上观察证实达到良好保养标准，则在货物记录簿没有表明任何违章操作时，港口国监督官员应使检查仅限于所报告的任何缺陷。

1.6 但是，如果港口国监督官员的总体印象或船上观察表明有明确根据相信船舶、其设备或其货物和污水处理作业实质上与证书的详细情况不符，该港口国监督官员应进行更详细的检查：

.1 最初要求查看船舶的经核准的《程序与布置手册》；

.2 更详细的检查应包括船舶的货物和泵舱区域，并应先对舱室布置、所运货物、泵送和刮舱状况和货物形成总体印象；

- .3 接着可能发生如《程序与布置手册》所示的对船舶设备的更仔细查看。这一查看还应证实船舶及其设备没有经过擅自改装；和
- .4 如对船舶或其设备的保养或状况有任何疑问，则可能需要对船舶或其设备做进一步查看和测试。对此，酌情参考可能经修正的《2017年检验和发证协调系统的检验导则》（第A.1120(30)号决议）。

1.7 港口国监督官员应谨记，船舶的设备可以超过《防污公约》附则II的要求。如果此类设备发生故障，应告知船旗国。但是，仅这一点不应造成扣船，除非该故障对海洋环境构成不合理威胁。

2 非公约缔约国船舶

2.1 由于此类船舶不具备《防污公约》附则II要求的适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书，应以《防污公约》附则 II 规定的要求和《程序与布置标准》为依据，使港口国监督官员对有关船舶的构造和设备标准感到满意。

2.2 在所有其它方面，港口国监督官员应以上面第1节提到的船舶（即需要具备证书的船舶）的程序为准绳。

2.3 如果船舶具备某种证明而不是所要求的证书，港口国监督官员应在评价该船舶时考虑到该证件的形式和内容。但是，此种证明只有在船舶配备《程序与布置手册》时才对港口国监督官员具有价值。

3 监督

在行使监督职能时，港口国监督官员应利用专业判断，确定是否不纠正注意到的缺陷则扣留船舶，或者允许它带着某些不至于对海洋环境构成不合理威胁的缺陷出航。在这样做时，港口国监督官员应以这样的原则为准绳：在船舶构造和设备 and 作业方面，《防污公约》附则II所含的要求对保护海洋环境至关重要，偏离这些要求可能对海洋环境构成不合理的损害威胁。

第2部分

违反排放规定

1 对于非法排放，过去的经验表明，向船旗国提供的信息常常不足以使船旗国能够造成对指称违反排放要求提起诉讼。本附录的意图是，确定船旗国根据《防污公约》附则II的规定起诉违反排放要求所需的信息。

2 建议在涉及违反排放要求而起草港口国缺陷报告时，沿岸国或港口国当局应以本附录第3部分所示的可用证据的分项清单为准绳：

- .1 报告旨在为可收集数据做优化整理；即使不能提供一切信息，也应提交尽可能多的信息；
- .2 重要的是，报告所包括的所有信息以事实为证；在从整体上考虑时，该报告将使港口国或者沿岸国相信已经发生违章行为；和
- .3 排放的可能是油，在此种情形里，本决议附录3第2部分（根据《防污公约》附则I开展调查和检查的导则）适用。

3 除港口国缺陷报告以外，应由港口或沿岸国在可用证据分项清单的基础上完成一份报告。重要的是，这些报告由如下文件作补充：

- .1 污染观察员的声明。除本附录第3部份第1节要求的信息以外，该声明应包括使观察员断定事实上没有任何其他可能的污染源的考虑；
- .2 关于浮膜或船上取样程序的声明。它们应包括取样的地点和时间、取样人的身份以及表明样本保管和接收人的收据；
- .3 关于浮膜或船上所取样本的分析报告；这些报告应包括分析的结果、对所使用方法的描述、证明所用方法的准确性和有效性的科学文献的出处或复印件以及分析人员的姓名及其经历；
- .4 上船的港口国监督官员的声明以及该港口国监督官员的级别和组织；
- .5 被询问人员的声明；
- .6 证人的声明；
- .7 浮膜的照片；和
- .8 有关货物记录簿、日志、排放记录等等的有关各页的复印件。

4 一切意见、照片和文字记录应以签字为证，以证明其真实性。所有发证、证明和证实须按照其起草国的法律完成。所有声明应由声明人签字和注明日期，在可能的情况下由签字证明人签字和注明日期。应在签字的上方或下方以清楚的字迹书写签署声明者的姓名。

5 第2和3段提及的报告应送交船旗国。如果观察到污染的沿岸国不同于在船上开展调查的港口国，开展后一调查的国家还应将其结果的副本送交观察到污染和要求调查的国家。

第3部分

关于指称的违反《防污公约》附则II排放规定的可用证据的分项清单

1 看到污染时的行动

1.1 被怀疑违章的船舶的详情

- .1 船名和海事组织编号
- .2 怀疑船舶的理由
- .3 观察或识别的日期和时间（国际协调时）
- .4 船位
- .5 船旗和船籍港
- .6 船型、尺寸（估计吨位）和其它描述数据（如上层建筑、颜色和烟囱标志）
- .7 吃水状况（承载或压载）
- .8 大约航向和航速
- .9 浮膜相对于船舶的位置（例如：船尾、左舷、右舷）
- .10 出现排放的船舶部位
- .11 当观察到船舶或通过无线电联系后排放是否停止

1.2 浮膜的详情

- .1 观察的日期和时间（国际协调时），如果与第1.1.3项不同
- .2 浮膜的经纬度位置，如果与第1.1.4项不同
- .3 与最近陆地的大约距离（海里）
- .4 根据海图的水深
- .5 浮膜大约总面积（长、宽和覆盖的百分比）
- .6 对浮膜的物理描述（方向和形状，例如连片、块状或条状）
- .7 浮膜的颜色
- .8 观察时的天气状况（晴天、多云等等）、光线和能见度（千米）
- .9 海况
- .10 海面风的方向和速度
- .11 水流的方向和速度

1.3 观察员的身份

- .1 观察员姓名
- .2 观察员所属组织（如有）
- .3 观察员在该组织中的地位
- .4 从飞机（船舶）（海岸）或其它地方观察
- .5 观察员所乘船舶或飞机的名称或识别号
- .6 船舶、飞机、观察员所在岸上和其他地点的具体方位

- .7 观察员观察时所从事的活动，例如：巡逻、（从……到……的）航行、飞行等等

1.4 观察和文字记录的方法

- .1 凭视力
.2 普通照片
.3 遥感记录和（或）遥感照片
.4 从浮膜采集的样本
.5 任何其他形式的观察（具体说明）

注：对排出物所摄照片最好是彩色的。照片可提供以下信息：从以下三张照片，可以获得最佳效果：

- 拍摄人员顺光从不到300米的高度几乎垂直拍到的浮膜细节；
- 表明物质从某一特定船舶流出的船舶和“浮膜”全景；和
- 供识别用的船舶细节

1.5 如果能够建立无线电联系，其他信息

- .1 船长被告知污染
.2 船长的解释
.3 船舶的上一停靠港
.4 船舶的下一停靠港
.5 船长和船舶所有人的名称
.6 船舶呼号

2 船上调查

2.1 检查证书（适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书）

- .1 船名和国际海事组织编号
.2 编号或呼号
.3 船籍港
.4 船型
.5 签发日期和地点
.6 签注日期和地点
.7 船舶具备证书运输的附则II物质的清单
.8 可以运输这些物质的舱室的限制

2.2 检查《程序与布置手册》

- .1 船舶配备有效刮舱系统
.2 检验时确定的残余物量

2.3 检查货物记录簿

复印货物记录簿的足够页数，以包括船舶装货/卸货/加压载和洗舱周期。还复印舱室分布图

2.4 检查航海日志

- .1 上一停靠港、启航日期、首尾吃水
- .2 目前停靠港、抵达日期、首尾吃水
- .3 报告事件之时或接近该时的船位
- .4 抽查，看填入货物记录簿的排放时间是否符合与最近陆地的足够距离、所要求的船速和足够水深

2.5 检查船上其它文字记录

与证据有关的其他文字记录（必要时复印），如：

- 目前或最近所运货物的货物单证，以及对所要求卸货温度、粘度和（或）熔点的有关信息
- 卸货期间物质温度的记录
- 监测设备（如装有）的记录

2.6 检查船舶

- .1 船舶的设备符合《程序与布置手册》
- .2 所取样本；说明船上位置
- .3 大量泄漏的来源
- .4 隔离或专用清洁压载水表面的货物残留
- .5 泵舱舱底水状况
- .6 监测系统状况
- .7 污水舱存放量（估计水和残余物量）

2.7 如果货物记录簿没有填妥，关于以下问题的信息可能有关：

- .1 事件报告上标明的时间有（意外或故意）排放吗？
- .2 在港内拟装载哪些舱室？
- .3 哪些舱室需要在海上清洗？舱室经过预清洗吗？
- .4 这些舱室在何时何地清洗？
- .5 涉及何种残余物？
- .6 洗舱水如何处置了？
- .7 在海上排空了污水舱或用作污水舱的货舱？
- .8 排放在何时何地发生？
- .9 污水舱或用作污水舱的货舱内装有何物？
- .10 在压载航行时（如果船舶压载抵达），哪些舱室装脏压载水？
- .11 在压载航行时（如果船舶压载抵达），哪些舱室装清洁压载水？
- .12 船舶本航次的详细情况（已停靠港口、将停靠港口、运何物）
- .13 排到岸上接收设施遇到的困难
- .14 有效刮舱作业遇到的困难

.15 到达时哪些舱室清洁或脏污?

.16 已完成或预想的货舱维修

其它信息

.17 对船舶设备状况的意见

.18 对污染报告的意见

.19 其他意见

3 岸上调查

3.1 样本分析

表明样本分析的方法和结果

3.2 更多信息

从油码头工作人员、洗舱合同商或岸上接收设施得到的、关于船舶的附加信息可能有关

注: 如实际可行, 本标题下的任何信息应由经签字的声明、发票、收据等文字记录证实。

3.3 从原先卸货港码头得到的信息

.1 证实船舶按照《程序与布置手册》装货、刮舱和预洗舱

.2 困难(如有的话)的性质

.3 主管当局对允许船舶出航的限制

.4 岸上接收设施方面的限制

4 前面各项没有涵盖的信息

5 结论

.1 归纳调查员的结论

.2 说明怀疑船舶违反的《防污公约》附则II的适用规定

.3 调查的结果证明有必要填写缺陷报告吗?

第4部分

卸货、刮舱和预洗舱作业(主要在卸货港)的检查程序

1 引言

经主管机关授权按照《防污公约》附则II第16条行使监督职能的港口国监督官员, 应完全熟悉《防污公约》附则II和有关货物装卸、洗舱、清洁泊位、禁止靠泊驳船等港口习惯。

2 文件证据

本附录提到的需要检查的文件证据包括：

- .1 适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书；
- .2 配载图和托运文件；
- .3 《程序与布置手册》；和
- .4 货物记录簿。

3 船舶人员提供的信息

3.1 与港口国监督官员或主管机关任命或授权的验船师有关的是如下信息：

- .1 船舶预定装卸计划；
- .2 卸货和刮舱作业是否能按照《程序与布置手册》实施，若不能，则说明不能实施的理由；
- .3 有效刮舱系统运作的任何限制（即背压、大气温度、故障等等）；和
- .4 船舶是否要求免除预洗舱和在卸货港排放残余物。

3.2 在要求不用水洗舱时，应告知港口国监督官员或主管机关任命或授权的验船师洗舱程序和残余物处置。

3.3 如货物记录簿未及时更新，应提供有关预洗舱和残余物处置作业的任何未提供的信息。

4 码头人员提供的信息

码头人员应提供在背压和（或）接收设施方面对船舶提出的限制的有关信息。

5 监督

5.1 在登船和向船长或负责的高级船员介绍后，港口国监督官员或主管机关任命或授权的验船师应查看必要的文件证据。

5.2 可用于确定以下各项的文件证据：

- .1 要卸下的有毒液体物质，其种类和配载（配载图、《程序与布置手册》）；
- .2 有效刮舱系统（如装有）的详情（《程序与布置手册》）；
- .3 要求预洗舱并将洗舱水排到接收设施的舱室（托运文件和货物温度）；
- .4 要求预洗舱并将洗舱水排到接收设施或排入海洋的舱室（《程序与布置手册》、托运文件和货物温度）；
- .5 未完成的预洗舱作业和（或）残余物处置（货物记录簿）；和
- .6 由于有关物质的性质而不可预洗的舱室（《程序与布置手册》）。

5.3 对第5.2段提及的预洗舱作业，以下信息有相关性（《程序与布置手册》）：

- .1 对洗舱机的压力要求；
- .2 洗舱机一个周期的时间和用水量；
- .3 有关物质的清洗计划；
- .4 要求的洗舱水温度；和
- .5 特别程序。

5.4 港口国监督官员或主管机关授权的验船师，按照《防污公约》附则II第16条，应查明卸货、刮舱和（或）预洗作业与按照本部分第2段（文件证据）获得的信息相一致。如果做不到这一点，应采取供选择的措施，以确保船舶不会带着超过《防污公约》附则II第12条根据适用情况规定的残余物量出海。如果不能以供选择的措施减少残余物量，港口国监督官员或主管机关任命或授权的验船师应告知港口国主管机关。

5.5 应注意确保码头的货物软管和管系不会倒排到船上。

5.6 如果船舶根据《防污公约》附则II第4.4条被免除某些泵排效率要求，或根据《防污公约》附则II第13.4条要求免除某些刮舱或预洗程序，应遵守所述规则中列出的此类免除的条件。这些关系到：

- .1 第4.2和4.3条：1986年7月1日之前建造的船舶，且免于将残余物量减少到第12条规定的限度的要求（即X或Y类物质300升，Z类物质900升）。这取决于第4.3条的条件，即任何时候货舱要清洗或加压载水，则需要预洗，并将预洗污水排到岸上接收设施。应对适装证书或散装运输有毒液体防污证书作签注，大概说明船舶仅从事受限的航行；
- .2 第4.4条：从来不要求船舶在货舱装压载水，而且仅对维修和进干坞要求洗舱。适装证书或散装运输有毒液体国际防污证书应表明该免除的详情。应对每一货舱签发只运输一种指定货物的证书；
- .3 第13.4.1条：在下一次装货前，货舱不会清洗或装压载水；
- .4 第13.4.2条：货舱将清洗而且预洗污水将排到另一港口的接收设施。应以书面形式确认在该港口有合适的充足接收设施；和
- .5 第13.4.3条：依靠通风可去除货物残余物。

5.7 任何时候根据以上第5.6段中提及的第13.4条给予免除，或任何时候卸下X类物质的舱室已按照《程序与布置手册》预洗，港口国监督官员或主管机关任命或授权的验船师必须根据J节在货物记录簿上签注。

5.8 或者，对X类物质，《防污公约》附则II第13.6.1.1条，应通过各港口国批准的程序测量残余浓度。在这种情形里，任何时候达到所要求的残余浓度，港口国监督官员或主管机关授权的验船师必须根据K节在货物记录簿上签注。

5.9 除以上第5.7段以外，任何时候见证Y类和Z类物质的卸货、刮舱或预洗舱按照《程序与布置手册》实际完成后，港口国监督官员或主管机关授权的验船师须在货物记录簿上签注。

附录 5

《防污公约》附则 I 和 II 排放要求的导则

1 引言

1.1 除在严格界定的条件下之外，《防污公约》附则I第15和34条禁止将油类排入海洋，附则II第13条禁止将有毒液体物质排入海洋。这些作业的记录在适当时须以适用的油类或货物记录簿形式完成，并须以这样的方式保存，以在合理时间内易于出示供检查。

1.2 上述条款规定，任何时候在船舶周围或其航迹上观察到可见油迹，缔约国应在能够合理做到的范围内，及时调查关系到是否发生违反排放规定这一问题的事实。

1.3 允许将有毒液体物质排入海洋的条件包括量、质量和船位限制，取决于物质的种类和海区。

1.4 因此，对指称违章的调查应旨在确定是否排放了有毒液体物质以及是否导致排放的作业符合船舶的《程序与布置手册》。

1.5 认识到许多违反排放规定的行为可能发生在船旗国直接监督和了解的范围内，《防污公约》第6条规定，缔约国须利用一切合适和可行的侦查和环境监测措施、报告和收集证据的适当程序，在侦查违章和实施规定方面合作。《防污公约》还含有一些旨在便利该合作的更具体规定。

1.6 关于可能违反排放规定的数个信息源可以列明如下。它们包括：

- .1 船长的报告：《防污公约》附则I第8条特别要求船长报告某些涉及排放或可能排放油类或含油混合物或有毒液体物质或含此类物质的混合物的事件；
- .2 官方机构的报告：《防污公约》第8条还要求缔约国指示它的海上巡视船或飞机和其他有关服务部门向其当局报告涉及排放或可能排放油类或含油混合物或有毒液体物质或含此类物质的混合物的事件；
- .3 其它缔约国的报告：《防污公约》第6条规定，缔约国可要求另一缔约国检查船舶。提出要求的缔约国须提供足够的证据，证明船舶已经排放油类或含油混合物或有毒液体物质或含此类物质的混合物，或船舶已经带着超出允许排入海洋的有毒液体物质残余量离开卸货港；和

.4 其它报告：不可能详尽地列出有关指称违反排放规定行为的一切信息源。在决定调查此类报告时，缔约国应考虑到一切情形。

1.7 掌握违章排放信息的、除船旗国和港口国以外的国家（以下称沿岸国）可采取的行动：

.1 沿岸国、《防污公约》缔约国在收到据称由船舶造成的油类或有毒液体物质污染的报告时，可调查该事宜并收集能够收集的证据。对所需证据的详情，参看附录3和4；

.2 如果上述第.1段提到的调查发现可疑船舶的下一停靠港位于其管辖范围内，该沿岸国还应采取以下第2.1至2.6段列举的港口国行动；

.3 如果上述第.1段提到的调查发现可疑船舶的下一停靠港位于另一缔约国的管辖范围内，则该沿岸国在适当情形里应将证据提供给该另一缔约国，并要求它采取以下第2.1至2.6段列举的港口国行动；和

.4 在上述第.2和.3小段提及的情形之一，如果不能查明可疑船舶的下一停靠港，沿岸国应将事件和获得的证据通报船旗国。

2 港口国行动

2.1 缔约国须任命或授权官员开展调查，以核实船舶是否违反《防污公约》的规定，排放油类或有毒液体物质。

2.2 在从上述第1.6段所示来源得到的报告的基础上，缔约国可开展此类调查。

2.3 这些调查的目标应是收集足够的证据，以确定船舶是否违反排放要求。优化证据整理的导则列于附录3和4中。

2.4 如果调查证明在该港口国的管辖范围内发生了违反排放要求的行为，该港口国须促使按照其法律提起诉讼，或向船旗国提供其掌握的关于指称违章行为的所有信息和证据。在港口国促使提起诉讼时，它须通知船旗国。

2.5 提交船旗国的报告的细节列于附录16。

2.6 调查可能证明污染是由于船舶或其设备的损害造成的。这可能表明船舶没有犯下违反《防污公约》附则I 或附则II排放要求的行为，只要：

.1 在发生损坏或发现排放后，为防止或尽量减少排放采取了一切合理的预防措施；和

.2 船舶所有人或船长不是故意造成损害或明知可能造成损害而草率行事。

2.7 但是，可以要求本程序第3章所列的港口国行动。

3 检查原油洗舱作业

3.1 《防污公约》附则I第18、33和 35 条特别要求在某些种类的原油运输船上对货舱进行原油洗舱。为将压载水仅仅排入完成原油洗舱的货舱，须清洗足够数量的舱室。为控制油污，须轮流清洗余下舱室。

3.2 港口国当局可开展检查，以保证要求具备原油洗舱系统或船舶所有人或经营人为遵守《防污公约》附则I第18条而选择安装原油洗舱系统的所有原油运输船进行原油洗舱。此外，应保证遵守经修订的《原油洗舱系统设计、操作和控制规范》（经修正的第A.446(XI)号决议）。最好在卸货港检查。

3.3 缔约国应意识到，第3.2段中提到的检查最后还可能认定污染风险，从而需要采取本程序第3章中所列的额外的港口国行动。

3.4 原油洗舱程序港内检查的详细导则已经由国际海事组织核准和出版（原油洗舱系统，1983年修订版）和载于附录3第4部分中。

4 检查卸货、刮舱和预洗作业

4.1 《防污公约》附则II第16条要求《防污公约》缔约国为实施该条款任命或授权验船师。

4.2 第16条规定旨在原则上保证，尽最大可能卸下X、Y或Z类物质的船舶，只有这些物质的残余物已降至可以排入海洋的量，方能开航出海。

4.3 对X、Y或Z类物质，通过在卸货港预洗舱和将预洗残余物/水混合物排到接收设施，原则上保证了对这些规定的遵守，但对于非固化和低粘度Y和Z类物质，适用有效刮舱至可忽略不计的余留量的要求，而不适用预洗。或者，对一些物质，可能需要使用通风程序除去舱中货物残余物。

4.4 第16.6条允许收货缔约国的政府对驶往另一缔约国管辖的港口或码头的船舶免除预洗货舱和将残余物/水混合物排到接收设施的要求。

4.5 从事限制航行的现有化学品船可凭借《防污公约》附则II第4.3条，免除第12.1至12.3条的限量要求。如果货舱要装压载水或清洗，需要在卸下Y或Z类物质后预洗舱，并把预洗残余物/水混合物排到岸上接收设施。应在证书上表明免除。

4.6 由于其构造和操作特点而不要求货舱装压载水而且只有维修或进干坞才需要清洗货舱的船舶，可凭借第4.4条免除《防污公约》附则II第12条的规定，但要满足第4.4条提及的全部条件。所以，船舶证书应表明各货舱仅为运输一种指定物质而发证。它还应表明主管机关对泵送、管路和排放布置给予的免除。

4.7 关于有效刮舱和预洗程序的详细说明列于船舶的《程序与布置手册》中。该《手册》还含有在设备发生故障时遵循的供选择程序。

4.8 缔约国应意识到，上述第1.3和1.4段提及的检查最后可能认定污染风险或违反排放规定的行为，从而需要采取本程序第3章中所列的港口国行动。

4.9 对本节规定的检查的详情，参看附录4。

附录6

对船舶结构和设备要求的更详细检查的导则

1 引言

如果港口国监督官员通过总体印象或船上观察，有明确根据相信船舶可能不达标，港口国监督官员应计及以下考虑，开始更详细的检查。

2 结构

2.1 港口国监督官员对船体保养和甲板总体概况、诸如梯道、护栏、管套和腐蚀和蚀损斑区域等状况的印象，会影响港口国监督官员对是否有必要尽可能在船舶处于水上时全面查看结构的决定。大面积破损或腐蚀，或影响适航性或局部承载强度的甲板和船体板材和相关加强材的蚀损斑，可能证明有理由扣船。可能需要对船舶水下部分做检查。在做出决定时，港口国监督官员应顾及适航性而不是船龄，同时计及可接受的最小船材尺度的合理损耗。不影响适航性的破损不构成判断船舶应被扣留的根据，为驶往一个港口作永久性维修而临时但有效地维修过的破损亦然。但是，在评估破损影响时，港口国监督官员应顾及船员居住处所的位置和破损对其稳性是否构成实质性影响。

2.2 港口国监督官员应注意散货船和油船的结构完整性和适航性，并注意到这些船舶必须在根据《安全公约》第XI-1/2条规定做检验期间完成加强检查计划。

2.3 港口国监督官员对那些船舶的结构安全的评估应以船上具备的检验报告卷宗为依据。该卷宗应含有结构检验报告、船况评估报告（译成英语并由主管机关或其代表签注）、测厚报告和一份检验计划文件。港口国监督官员应注意，在检验后，检验报告卷宗的更新可能有短时间延误。在对开展所要求检验有疑虑时，港口国监督官员应寻求被认可组织的证实。

2.4 如果检验报告卷宗表明需要对船舶结构做更详细的检查，或如果没有此类报告，港口国监督官员应视情况特别注意船体结构、货舱附近的管系、泵舱、隔离空舱、管隧、货区内留空处所和压载舱。

2.5 对散货船，港口国监督官员应检查舱室的主要结构，查找任何明显没有经过批准的维修。对散货船，港口国监督官员应核实散货船小册子业经签注，货舱中配备水位报警器，而且如果适用，对运输固体散货的任何限制已记录在小册子中，而且一直标明散货船装载三角形。

3 轮机处所

3.1 港口国监督官员应评估轮机和电气设备的状况。它们应能够为推进和辅助服务提供足够的连续动力。

3.2 在检查轮机处所的过程中，港口国监督官员应对所达到的保养标准形成印象。磨损、断开或不起作用的速闭阀操纵绳，断开或不起作用的加长控制杆或轮机脱扣装置，缺失的阀手轮，蒸汽、水或油长期溢漏，脏污舱顶和舳部或轮机基础大片腐蚀，是系统保养组织不良的标志。大量临时维修，包括管夹或堵漏水泥包，表明不愿做永久性维修。

3.3 虽然不做性能测试不可能确定机器的状况，但一般缺陷，诸如泵密封套溢漏、水位表玻璃管脏污、压力计不起作用、释放阀锈蚀、安全或控制装置不起作用或断开、反复操作柴油机扫气皮带或曲轴箱释放阀的迹象、自动设备和报警系统故障或失灵以及锅炉外壳或烟道溢漏，将证明有理由检查机舱日志和调查机器故障和事故记录，并要求做机器试运转。

3.4 如果发电机不在使用中，港口国监督官员应调查是否有电力维持关键和应急服务并应做试运转。

3.5 如果有明显疏忽迹象，港口国监督官员应扩大调查范围，例如包括对主辅舵机布置、超速脱扣器、短路器等的测试。

3.6 必须强调，虽然发现一处或更多上述缺陷将反映出一种不达标状况，但在每一种情形里，应根据专业判断决定其实际组合作用。

4 勘定载重线的条件

港口国监督官员可能已得出结论：没有必要做船体检查，但如果在甲板观察的基础上，对诸如有缺陷的舱口关闭装置、腐蚀的空气管和通风围栏等项不满意，港口国监督官员应仔细察看勘定载重线的条件，特别注意关闭装置、甲板排水手段和保护船员的有关布置。

5 救生设备

5.1 救生设备的效果大大取决于船员的良好保养及其在定期演练中的使用。如果船员没有对设备做定期检查，设备安全证书自上一次检验以来已过的时间是设备损坏程度的一个重要因素。除没有配备公约要求的设备或救生艇穿洞等明显缺陷外，港口国监督官员应查找救生艇筏释放和回收设备的停用、障碍或缺陷，这可包括油漆积聚、支点缠绕、缺润滑油脂、滑轮组状况、救生艇体的吊钩装置的状况和甲板货物的不当绑扎或积载。

5.2 如果这些迹象明显，港口国监督官员有理由对所有救生设备做详细检查。这种查看可能包括放下救生艇筏、检查救生艇筏的检修、救生衣和救生圈的数目和状况，并保证烟花信号仍在有效期内。通常，检查不会像设备安全证书换新时详细而且重点是安全弃船的关键设备，但在极端情形里可能上升到设备安全证书的全面检查。在检查中，应重视提供有效的船舷照明及其工作状态、向船员和乘客发出警报的手段和提供通往集合站和登艇点的照明路线。

6 消防

6.1 一般船舶：消防和冲洗甲板的管线和消火栓状况差以及居住处所水龙带和灭火器可能缺失，意味着需要对所有消防安全设备做仔细检查。除符合公约要求外，港口国监督官员应寻找高于普通火险的证据；机器处所清洁标准低下可能是一种证据，加上固定式和便携式灭火设备重大缺陷，它将导致船舶不达标的判断。关于结构保护方法的疑问应询问船旗国主管机关，港口国监督官员通常应将检查限于所提供的布置的有效性。

6.2 客船：在前面各项对船舶的考虑的基础上，尤其是涉及到消防安全设备方面，港口国监督官员应对检查船舶消防安全布置的必要性初步形成一种意见。如果港口国监督官员认为，需要对消防安全布置做更详细的检查，他应查看船上的消防控制图，以对船上配备的消防安全措施得出一个概况，并考虑它们符合建造年份的公约要求的情况。关于结构保护方法的疑问应询问船旗国主管机关，港口国监督官员通常应将检查限于所提供的布置的有效性。

6.3 如果消防门不能随时操作，火情可能加快扩散。港口国监督官员应检查主分隔区舱壁和楼梯围壁通道以及高火险处所（例如主机舱和厨房）的门的操作可能性和系固装置，特别注意保持敞开的门。还应注意由于新结构而受影响的主竖区。万一着火，另外的危险是烟雾通过通风系统传播。可以对阻火器和挡烟板做抽样检查，以弄清操作可能性的标准。港口国监督官员还应保证，可以从总控制站关掉风扇，而且设有通风系统主进出气口的关闭装置。

6.4 应注意到求生路线的有效性，保证关键的门不保持关闭而且过道和梯道不受阻塞。对于外部撤离通道的最小宽度，应接受船旗国主管机关批准的布置。

6.5 应接受船旗国主管机关批准的手动操作呼叫点位置的布置。

7 海上避碰规则

保证海上人命安全的一个重要方面是完全遵守避碰规则。根据船上观察，港口国监督官员应考虑仔细检查信号灯及其遮板和发出声响和遇险信号的手段的必要性。

8 货船构造安全证书

船舶的总体状况会使港口国监督官员考虑安全设备和勘定载重线的相关事宜以外、但与船舶安全有关的事情，例如货船构造安全证书有关的项目的有效性，它们可能包括泵排布置、失火时关掉空气管和输油管、报警系统和应急供电。

9 货船无线电安全证书

货船无线电安全证书及相关的设备记录（格式 R）的有效期，可用作提供其有关设备及设备效果的证据，但港口国监督官员应保证船上应为操作和守听时间段配备合适的持证人员。无线电设备的要求和保养载于《安全公约》第IV/15条中。应查看无线电日志或无线电记录。在认为必要时，可检查操作。

10 登船设备

10.1 在登船前，港口国监督官员应评估船舶的登离船设备。港口国监督官员应以《安全公约》第II-1/3-9条为准绳，注意它对2010年1月1日和以后建造的船舶的适用范围，但也注意本条第3款适用于所有船舶，而且要求：

- .1 登离船设备需经过检查并维持适合预定用途的状态，同时应考虑到安全装货的有关限制；和
- .2 用以支承登离船设备的所有钢丝绳须按照《安全公约》第III/20.4条的规定保养。

10.2 对于保养登离船设备，港口国监督官员应参考《登离船设备的构造、安装、保养和检查/检验导则》（第MSC.1/Circ.1331号通函）。

10.3 在检查期间，港口国监督官员还应保证引航员登离船布置符合《安全公约》第V/23条和《安全公约》第V/23条的统一解释（第MSC.1/Circ.1375/Rev.1和MSC.1/Circ.1495/Rev.1号通函）。

11 超出公约或船旗国要求的设备

据料在影响到安全或防止污染的情形里需要依赖的设备必须处于工作状态。如果此类设备不运转而且是超出公约或船旗国要求的设备，应对其作修理、清除，或如果清除不切实际，清楚标明不运转和予以固定。

附录7

操作要求的监督导则

1 引言

1.1 如果在港口国监督检查期间，港口国监督官员按照本程序第2.4节有明确根据，可按照本决议检查船上的下列操作程序。

1.2 但是，在行使本导则建议的监督时，港口国监督官员不应包括任何操作测试或施加船长认为会危及船舶、船员、乘客、监督员或货物安全的实际要求。在要求任何实际操作监督前，港口国监督官员应审查培训和演习记录，并应视情检查相关的安全设备及其保养记录。例如，通过验证演习记录、保养记录、实际检查和船员实际演示呼吸装置、安全背带和空气测试装置，封闭处所进入演习无需实际进入封闭处所即可获得充分验证。

1.3 在实行操作监督时，港口国监督官员应尽可能确保不会对船长负责的船上的正常操作（例如装卸货物和装压载水）造成干扰，港口国监督官员也不应要求演示对船舶造成不必要延误的操作。

1.4 在评估遵守操作要求的程度后，港口国监督官员必须利用专业判断，确定全体船员的操作效率是否足以使船舶出航而不危及船舶或船上人员，或对海洋环境构成不合理的危害威胁。

1.5 在评估船员开展操作演练的能力时，应使用经修正的《1978年培训公约》规定的海员熟悉和基本安全培训强制性最低要求为标尺。

2 集合部署表

2.1 港口国监督官员可确定船员是否意识到他们在集合部署表中的职责。

2.2 港口国监督官员可保证集合部署表展示在全船显眼位置，包括驾驶台、机舱和船员居住舱室。在决定集合部署表是否符合规定时，港口国监督官员可核证是否：

- .1 集合部署表表明为不同船员指定的职责；
- .2 集合部署表详细规定哪些高级船员被指定保证救生和消防设备维持良好状态并准备好随时使用；

- .3 集合部署表详细规定可能失去能力的关键人员的替补，同时考虑到不同的紧急情况可能需要不同的行动；
- .4 集合部署表表明为船员指定的在紧急情况下与乘客有关的职责；和
- .5 客船上使用的集合部署表的格式经过核准而且以船旗国要求的一种或多种语言以及英语写成。

2.3 为确定集合部署表是否时新，港口国监督官员可要求一份最新的船员名单（若有的话），以便核实这一点。

2.4 港口国监督官员可确定为救生艇筏（救生艇或救生筏）船员指定的职责是否符合规定，并核实一名甲板部高级船员或持证人员负责所使用的各救生艇筏。但是，（船旗国）主管机关在充分考虑到航程性质、船上人数和船舶特点后，可以允许经过操纵和操作实践的人员负责救生艇筏，取代上述合格人员。还应指定救生艇的第二负责人。

2.5 港口国监督官员可确定船员是否熟悉集合部署表中为他们指定的职责而且意识到他们履行其职责的位置。

3 交流

3.1 港口国监督官员可确定关键船员是否能以不妨碍船舶安全操作的方式相互交流，并视情况与乘客交流，特别是在紧急情况下。

3.2 港口国监督官员可问船长使用何种语言为工作语言，而且可以核实是否该语言记录在航海日志中。

3.3 港口国监督官员可保证关键船员在检查或演练期间能够相互理解。被指定帮助乘客的船员应能够在紧急情况中为乘客提供必要的信息。

4 搜救计划

对客船，港口国监督官员可核实船上有一份经批准的、在紧急情况中与有关搜救服务合作的计划。

5 消防和弃船演练

5.1 目睹消防和弃船演练的港口国监督官员应保证船员熟悉其职责和正确使用船上的装置和设备。

5.2 在设定演练情景、目睹演练并最后评估演练标准时，重要的是要强调，港口国监督官员不是期待特殊的演练，特别是在货船上。要令港口国监督官员满意的要点是：

- .1 万一发生船上紧急情况，船员能组织成有效的团队以处理该紧急情况吗？
- .2 船员能有效交流吗？
- .3 船长能控制局面而且信息是来自/通往指挥中心吗？
- .4 万一情况失控，船员能安全弃船吗？

5.3 重要的是，在设定情景时，港口国监督官员向船长解释清楚在演练过程中要求和期待什么，同时考虑到可能有语言困难。港口国监督官员不应恫吓，不应在演练过程中干预，也不应提供建议。港口国监督官员应往后站和只观察，做好记录。重要的是要强调，港口国监督官员的作用不是教导而是目睹。

5.4 演练应以安全速度进行。港口国监督官员不应期待见到实时开展的操作演练。在演练过程中，应注意确保每人都熟悉自己的职责和熟悉设备。必要时，如果港口国监督官员认为船员的做法不安全，或者真出现紧急情况，应停止演练。

5.5 由于港口国监督官员与不讲英语的船员之间存在的语言困难，使说明演习意图变得困难。在发生不令人满意的演练时，需要细心；这是为了保证区分船员可能不理解在场的港口国监督官员的意图与由于船员不胜任造成的失败。

6 消防演练

6.1 港口国监督官员可目睹由集合部署表上指定的船员开展的消防演练。在与船长协商后，可选择船上一个或多个具体位置模拟火情。可派一名船员到有关位置启动失火报警系统和使用其他发出警报的手段。

6.2 在该位置上，港口国监督官员能够向船员描述火情迹象，并观察火情报告如何传到驾驶台和破损控制中心。在这一时刻，大部分船舶会向船员发出报警，将灭火小组集合到他们的集合站。港口国监督官员应观察灭火小组到达现场、取出灭火设备并扑灭模拟的火。小组长们应视情况向他们的船员发出指示，并把报告情况的话传回驾驶台或破损控制中心。应看到灭火的船员正确戴上和使用个人设备。港口国监督官员应查明所有器具是完整的。仅召集戴上用具的船员是不能令人满意的。可通过选择一位船员扮演伤者，观察船员对人员受伤做出的反应。港口国监督官员应观察如何传递消息以及担架和医疗小组如何响应。正确抬着担架穿过窄小的过道、门和梯道是困难的事，需要实践。

6.3 演练应尽实际可能像真实情况那样进行。

6.4 被指定其它与演练有关的职责的那些船员，例如照管发电机、二氧化碳间、洒水器和应急消防泵的船员，不应参与演练。港口国监督官员可请那些船员解释他们的职责，并在可能时演示他们的熟练程度。

6.5 在客船上，应特别注意被指定负责关闭手动操作门和阻火器的船员。这些关闭装置应由演练过程中负责模拟火情区域的人员操作。没有被指派到灭火小组的船员一般会被派到乘客居住处所的各个位置，以帮助撤离乘客。应请这些船员解释他们的职责和各种应急信号的含义，并指出有关区域的两个逃生通道，以及乘客在何处报到。被指定帮助乘客的船员应能够至少交流足够的信息，将乘客导向合适的集合和登艇站。

7 弃船演练

7.1 在与船长协商之后，港口国监督官员可以要求一艘或多艘救生艇筏的弃船演练。该演练的实质是，救生艇筏配备集合部署表上指定的船员并由他们操作。如果可能，港口国监督官员应把救助艇列入演练范围。《安全公约》第III章规定了弃船培训和演练的具体要求，其中下列原则最为相关。

7.2 演练应尽实际可能像真实情况那样进行。

7.3 弃船演练应包括：

- .1 以要求的警报召集（乘客和）船员到集合站，并确保他们意识到集合部署表中规定的弃船命令；
- .2 到集合站报到并准备承担集合部署表中规定的职责；
- .3 核查（乘客和）船员适当穿着；
- .4 核查救生衣正确穿上；
- .5 在做好必要的放艇准备后，至少降下一艘救生艇；
- .6 发动和操作救生艇引擎；
- .7 操作用以降放救生筏的吊艇柱；
- .8 模拟搜救一位困在特等客舱（如适用）的乘客；
- .9 使用无线电救生设备的说明；
- .10 测试集合和弃船用的应急照明；和
- .11 如果船舶配备海上撤离系统，使用布放这些系统（直至马上要实际布放）所需的程序。

7.4 如果在演练过程中降下的救生艇不是救助艇，救助艇也应降下，同时考虑到在尽可能短时间内登、放艇。港口国监督官员应保证船员熟悉在弃船操作过程中为他们指定的职责，而且负责救生艇筏的船员对救生艇筏的操作和设备具有完整的知识。在要求船舶降下救生艇时，应谨慎。注意到《安全公约》第III章不要求在降放和回收救生艇过程中要有人在艇内，为演练目的而在降放过程中处于艇内的人数应由船长酌定。这样做的目的是减少降放和回收过程中的事故风险，但是，如果救生艇被带离和开走，这必须与在水上登离艇的风险相抵。

7.5 各救生艇筏的存放应处于一直随时可用状态，以便两名船员可以在不到5分钟时间内为登、放艇做好准备。

7.6 对于客船，要求救生艇和吊艇柱降放的救生筏能够在全体人员穿着救生衣集合完毕后30分钟内降放。

7.7 对于货船，要求救生艇和吊艇柱降放的救生筏能够在10分钟内降放。

8 封闭处所进入和救助演习

8.1 经与船长磋商，港口国监督官员可以要求开展封闭处所进入和救助演习。该演习的本质是确认船员熟悉进入封闭处所和安全救助人员的程序，能够演示封闭处所进入和救助演习，且在按计划进入封闭处所和(或)在紧急情况下进入封闭处所时，能够有效沟通。

8.2 可挑选一个假定的封闭处所作为演习地点；无需挑选一个真正的封闭处所。

8.3 港口国监督官员应检查封闭处所的结构，演习的情景和适用的集合部署表上所列负责的高级船员。

8.4 封闭处所进入和救助演习应包括：

- .1 检查和使用进入所需的个人防护装备；
- .2 检查和使用通信设备和程序；
- .3 检查和使用测量封闭处所内气体的仪器；
- .4 检查和使用救助设备和程序；和
- .5 急救和复苏技术说明。

9 应急操舵演习

9.1 经与船长磋商，港口国监督官员可以要求应急操舵演习。该演习的本质是确认船员熟悉应急操舵的程序。

9.2 港口国监督官员可以检查驾驶台和舵机间的程序和通信方式。

9.3 应急操舵演习应包括：

- .1 在舵机间的直接操控；
- .2 驾驶台的通信程序；和
- .3 对适用的替代动力的操作。

10 评估演练

10.1 在目睹演练时，港口国监督官员应寻求：

- .1 证实船员遵守集合部署表对他们的要求；
- .2 证实有足够的人员被指派到各个小组以应付分配给他们的职责；
- .3 证实各小组、小组长和驾驶台之间存在有效的通信手段而且相关信息是以双向交流的；
- .4 证实船员作为团队的工作效率。这将以对人员的提问和对其行动的观察为依据。应注意各小组在其集合站集中的响应时间。应注意各小组对计划外事件的反应；
- .5 证实船员的关键成员能相互理解；
- .6 证实所用设备的效率，例如：
 - .1 失火报警可听得见和有效；
 - .2 防火门按要求关闭；和
 - .3 个人消防设备看来保养完善；和
- .7 证实响应时间被认为足够快（虑及本附录第5.4段所示的演练的安全），同时考虑到船舶的尺寸和失火、人员和消防设备的位置。

10.2 如果港口国监督官员确定，船员不熟悉他们的职责或不能安全操作救生和消防设备，港口国监督官员应停止演练，通知船长演练不成功并利用他们的专业判断制定下一步措施，同时注意到这将为更详细的检查确立“明确根据”的可能性。

11 破损控制图和船上油污应急计划（SOPEP）和船舶海上污染应急计划（SMPEP）

11.1 港口国监督官员可能确定客船上是否配备破损控制图以及船员是否熟悉他们的职责并正确使用船舶的破损控制设施和设备。在适用时，对船上油污应急计划和船舶海上污染应急计划也一样。

11.2 港口国监督官员可能确定船舶的高级船员是否意识到他们可利用的破损控制小册的内容或破损控制图的内容。

11.3 可能请高级船员解释在各种破损状态下该采取的行动。

11.4 还可能请高级船员解释水密舱室的边界、其中的开口和关闭装置、其任何控制装置的位置以及纠正进水造成的任何侧倾的布置。

11.5 高级船员对其船舶万一发生破损和一舱进水的纵倾和稳性影响以及要采取的应对措施应具备扎实的知识。

12 防火控制图

12.1 港口国监督官员可能确定是否配备防火控制图或小册以及船员是否熟悉防火控制图或小册中的信息。

12.2 港口国监督官员可能核实永久性张贴防火控制图以便为船舶高级官员提供指导。或者，还有防火控制图信息的小册可提供给每一位高级船员，还应在船上易于到达之处随时提供一份。控制图和小册应保持时新，任何改动应尽快反映在其中。

12.3 港口国监督官员可能确定负责的高级船员，特别是被指定集合部署表上有关职责者，意识到防火控制图和小册提供的信息和在发生火情时如何行动。

12.4 港口国监督官员可能保证负责船舶的高级船员熟悉构成各防火区的主要构件和不同舱室的通道。

13 驾驶台操作

13.1 港口国监督官员可能确定负责航行值班的高级船员熟悉驾驶台控制和导航设备、来回变换自动舵和手动舵以及船舶的操纵特点。

13.2 负责航行值班的高级船员对所有安全和导航设备的位置和操作应具备知识。况且，该高级船员应熟悉在一切情形里适用于船舶航行的程序，并应意识到一切可利用的信息。

13.3 港口国监督官员还可能核实高级船员对一切可利用信息的熟悉程度，例如船舶的操纵特点、救生信号、时新的航海图书、有关驾驶台程序的核查清单、说明书、手册等等。

13.4 高速船艇驾驶证包括该船可以运营的最大有意义波高（和气垫船的风力）的限制。在对高速船开展检查时，港口国监督官员可通过航海日志和气象记录核实这些限制是否得到遵守。港口国监督官员可能发现，不得不在气象条件比允许者更糟糕的情况下完成某一航程，但新的航程不应在此条件下开始。

13.5 港口国监督官员可能核实高级船员对诸如定期测试和检查设备、变换操舵模式、发信号、通信、报警系统、操纵、紧急情况和填写航海日志等程序的熟悉程度。

14 货物操作

14.1 港口国监督官员可能确定被指派有关货物和货物设备的具体职责的船舶人员熟悉那些职能、货物造成的任何危险以及这方面要采取的措施。这将要求提供《安全公约》第VI/2条所要求的全部相关货物信息。

14.2 对于固体散装货物运输，港口国监督官员应酌情核实货物按照船舶装载计划装货并按照船舶与码头商定的船舶卸货计划卸货，同时考虑到装载仪（如配备的话）提供的信息。

14.3 港口国监督官员在适当时可能确定负责的船员是否熟悉《国际海运固体散装货物规则》的有关规定，特别是关于含水量限制和货物平舱的规定，《木材甲板货物运输船安全使用规则》（《2011年木材甲板货物规则》）和《货物积载和系固安全实用规则》。

14.4 一些散装运输的固体物质会由于其化学性质和物理特性而在运输过程中造成威胁。《国际海运固体散装货物规则》第2节介绍了一般注意事项。《国际海运固体散装货物规则》第4节含有对船运人施加的、为保证货物安全运输提供一切必要信息的义务。港口国监督官员可能确定一切相关细节，包括一切相关的试验证书，已经由船运人提供给船长。

14.5 对某些货物，例如需要液化的货物，给出了特别注意事项（见《木材甲板货物运输船安全使用规则》第7节）。港口国监督官员可能确定，对从事需要液化的货物和散装固体危险废物运输的船舶的稳性，是否特别注意到所有注意事项。

14.6 负责货物装卸和作业的高级船员和油船、化学品船和液化气体运输船的关键船员应熟悉货物和货物设备和《国际散化规则》和《国际气体规则》有关章节规定的安全措施。

14.7 对于散装谷物运输，参看《安全公约》第 VI 章 C 部分和《国际散装谷物安全运输规则》（《谷物规则》）。

14.8 港口国监督官员可能确定操作和卸货手册是否包括港口安全装卸作业以及驳运条件的所有相关信息。

15 操作机器

15.1 港口国监督官员可能确定船舶人员是否熟悉其操作关键机器的相关职责，例如：

- .1 应急和备用电源；
- .2 辅助舵机；
- .3 舱底水和消防泵；和
- .4 在紧急情况中至关重要的任何其他设备。

15.2 港口国监督官员可能核实负责的船舶人员是否熟悉，特别是：

- .1 应急发电机：
 - .1 在发动引擎之前必须的行动；
 - .2 结合启动能源发动引擎的各种可能性；和
 - .3 在发动引擎的首次尝试失败时的程序；和
- .2 备用发电机的引擎：
 - .1 以自动或手动方式发动备用引擎的可能性；
 - .2 停电程序；和
 - .3 载荷分布系统。

15.3 港口国监督官员可能核实负责的船舶人员是否熟悉，特别是：

- .1 何种辅助舵机系统适用于该船；
- .2 如何表示出正在运行的舵机装置；和
- .3 需要采取何种行动使辅助舵机开始工作。

15.4 港口国监督官员可能核实负责的船舶人员是否熟悉，特别是：

- .1 舱底水泵：
 - .1 船上安装的舱底水泵（包括应急舱底水泵）的数量和位置；

- .2 所有这些舱底水泵的启动程序;
 - .3 要操作的有关阀门; 和
 - .4 舱底水泵操作失败的最常见原因及其可能的解决办法; 和
- .2 消防泵:
- .1 船上安装的消防泵的数量和位置 (包括应急消防泵);
 - .2 所有这些泵的启动程序; 和
 - .3 要操作的有关阀门。

15.5 港口国监督官员可能核实负责的船舶人员是否熟悉, 特别是:

- .1 救生艇引擎和 (或) 救助艇引擎的发动和保持;
- .2 通常从驾驶台控制的那些系统的机旁控制程序;
- .3 使用应急和完全独立的无线电装置电源;
- .4 电池的保养程序;
- .5 水密门和防火门的紧急停止、探火系统和报警系统操作 (储能系统); 和
- .6 主辅机冷却水和润滑油系统从自动到手动控制的转换。

16 手册、说明书等等

16.1 港口国监督官员可能确定有关船员是否能够理解手册、说明书等给出的有关船舶及其设备安全状况和操作的信息, 而且他们意识到保养、定期测试、培训、演练和填写日志的要求。

16.2 船上应专门提供以下信息, 港口国监督官员可能确定它是否以船员能理解的一种或多种语言写成, 而且有关船员们是否意识到该内容并能够据情况作出反应:

- .1 关于船上灭火和遏制火势的所有设备和装置的保养和操作说明应放在一起, 存在易于取用之处, 随时可用;
- .2 出现紧急情况时需要遵守的明确须知应提供给船上每一位人员;

- .3 有关语言的图示和说明应张贴在客舱并展示在集合站和其他乘客处所的显眼处，以告知乘客其集合站、他们在紧急情况中必须采取的重要行动和穿戴救生衣的方法；
- .4 在救生船艇及其降放控制器上或周围，应有招贴和标志，并须明示控制器的用途和操作设备的程序以及给出有关须知和警告；
- .5 救生设备船上保养须知；
- .6 在各船员餐厅和接待室或每一客舱，应配备培训手册。该培训手册可包含数卷，它含有关于船上救生设备和最佳求生方法的须知和信息，以易于理解的措辞写成，在可能的情况下配以图表；
- .7 在适用时，按照《防污公约》附则I第37条的船上油污应急计划或按照《防污公约》附则II第17条的船舶海上污染应急计划；和
- .8 稳性小册、有关的稳性计划和稳性资料。

17 机器处所的油类和含油混合物

17.1 港口国监督官员可能确定是否已满足《防污公约》附则I的全部操作要求，同时考虑到：

- .1 产生的油脚量；
- .2 污油舱和舱底水储存舱的容量；和
- .3 油水分离器的功率。

17.2 应检查油类记录簿。港口国监督官员可能确定是否使用过接收设施并注意到指称的任何此类设施不足。

17.3 港口国监督官员可能确定负责的高级船员是否熟悉污油和舱底水处理。船舶机舱含油污水处理系统导则的有关项目可用做指导。考虑到上述内容，港口国监督官员可能确定污油舱的空量是否足以容纳下一预定航程期间产生的污油。港口国监督官员可能核实，对主管机关已经免除《防污公约》附则I第14(1)和(2)条要求的船舶，所有含油污水留在船上，以随后排入接收设施。

17.4 在其他港口的接收设施由于不足而没有使用时，港口国监督官员应建议船长，遵照报告港口接收设施指称不足的新修订综合格式（可能经修正的第MEPC.1/Circ.834号通函），向船旗国报告该接收设施不足。

18 油船货物处所装卸和清洁程序

18.1 港口国监督官员可能确定是否已经满足《防污公约》附则I或II的全部操作要求，同时考虑到油船的种类和所运货物的种类，包括检查油类记录簿和（或）货物记录簿。港口国监督官员可能确定是否已经使用港口接收设施并注意到指称的任何此类设施不足。

18.2 对运载油类的液货船装卸和清洁程序的控制，参看附录5第3.1至3.4段，其中有检查原油洗舱作业的指导。在附录3中，港口国监督官员可看到对原油洗舱程序港内检查的指导。

18.3 对运载有毒液体物质的液货船装卸和清洁程序的控制，参看附录5第4.1至4.9段，其中有检查装卸和预洗舱作业的指导。附录4中给出了这些检查的更详细导则。

18.4 在其他港口的接收设施由于不足而没有使用时，港口国监督官员应建议船长，遵照第MEPC.1/Circ.834号通函（2014年4月），向船旗国报告该接收设施不足。

18.5 在允许船舶带着超过在航行期间可排入海洋的有毒液体物质的残余物量驶往下一港口时，应确定残余物可由该港口接收。同时，在实际可行的情况下，应告知该港口。

19 包装危险货物和有害物质

19.1 港口国监督官员可能确定船上是否备有所要求的、运载包装危险货物和有害物质的船运文件，以及危险货物和有害物质是否正确积载和分隔，而且船员熟悉在涉及此类包装货物的紧急情况中应采取的关键行动（见《安全公约》第VII/3条）。

19.2 1984年9月1日或以后建造的500总吨以上船舶的船型和货物处所以及1992年2月1日或以后建造的小于500总吨船舶的船型和货物处所，应完全符合《安全公约》第II-2章的要求。主管机关可降低对500总吨以下船舶的要求，但此种降低需记录在履约证明中。对运载第6.2类、第7类或有限量危险货物的船舶，不要求履约证明。

19.3 《防污公约》附则III含有运载《国际危规》中定为海洋污染物的包装有害物质的要求。被确定为海洋污染物的货物应按照《防污公约》附则III加标签和积载。

19.4 港口国监督官员可能确定船上是否有履约证明以及船舶人员是否熟悉主管机关提供的作为构造和设备遵守要求的证据的这一证明。另外的监督可能由以下各项组成：

- .1 危险货物是否使用《安全公约》第VII章要求的危险货物舱单或积载图，按照履约证明在船上积载。这一舱单或积载图可与《防污公约》附则III要求的一份合并；

- .2 如果这些物质装在甲板下处所，是否不可能意外泵排溢漏出的可燃或有毒液体；或
- .3 确定船舶人员是否熟悉医疗急救指南和危险货物运输船应急程序的有关规定。

20 垃圾

20.1 港口国监督官员可能确定是否已满足《防污公约》附则V的所有操作要求。港口国监督官员可能确定是否已经使用过接收设施并注意到指称的任何此类设施不足。

20.2 《防污公约》附则V的实施导则由环保会第二十九届会议通过并业经多次修正。这些导则见《防污公约》附则V的综合文本。这些导则的目的之一是帮助船舶操作人员满足附则V和国内法的要求。

20.3 港口国监督官员可能确定是否：

- .1 船舶人员意识到这些导则，尤其是第3节“尽量减少潜在垃圾量”和第4节“船上垃圾处理和存放程序”；和
- .2 船舶人员熟悉《防污公约》附则V规定的在特殊区域内外处置和排放的要求，并意识到根据《防污公约》附则V确定为特殊区域的海区。

20.4 在其他港口的接收设施由于不足而没有使用时，港口国监督官员应建议船长，遵照可能经修正的第MEPC.1/Circ.834号通函，向船旗国报告该接收设施不足。

21 生活污水

21.1 港口国监督官员可能确定：

- .1 是否已遵守《防污公约》附则IV的全部操作要求。港口国监督官员可能确定是否已经使用生活污水处理系统、粉碎和消毒系统或储存舱并注意到指称的任何系统或储存舱不足；和
- .2 有关的船舶人员熟悉生活污水处理系统、粉碎和消毒系统或储存舱的正确操作。

21.2 港口国监督官员可能确定有关的船舶人员是否熟悉《防污公约》附则IV第11条的要求。

21.3 在其他港口的接收设施由于不足而没有使用时，港口国监督官员应建议船长，遵照废物接收设施报告要求（可能经修正的第MEPC.1/Circ.834号通函），向船旗国报告该接收设施不足。

22 防止空气污染

港口国监督官员可能确定是否：

- .1 船长或船员熟悉防止排放耗臭氧物质的程序；
- .2 船长或船员按照其技术档案熟悉正确操作和保养柴油机；
- .3 船长或船员已采取必要的换油程序或等效做法，与表明遵守硫氧化物控排区相联系；
- .4 船长或船员熟悉垃圾筛选程序，以确保不会焚烧被禁止的垃圾；
- .5 船长或船员熟悉《防污公约》附则VI第16.2条要求的、该附则附录IV规定的限度内的、按照操作手册的船上焚烧炉操作；
- .6 当船舶位于规定挥发性有机混合物排放的《〈防污公约〉1997年议定书》缔约国管辖范围内的港口或码头时，船长或船员认识到挥发性有机混合物的排放规定；而且（如果船舶是《防污公约》附则VI第2.12条界定的液货船）船长或船员熟悉主管机关认可的蒸气收集系统的正确操作；和
- .7 船长或船员熟悉《防污公约》附则VI第18条要求的燃油交付单和保留的样本方面的燃料油交付程序。

附录8

《国际安全管理规则》港口国监督官员导则

1 总则

1.1 《国际安全管理规则》（《安全管理规则》）由大会第十八届会议以第 A.741(18)号决议通过，并由第 MSC.104(73)、MSC.179(79)、MSC.195(80)、MSC.273(85) 和 MSC.353(92)号决议修正。《安全管理规则》通过《安全公约》第 IX/3 条强制化。

1.2 主管机关负责验证是否遵守《安全管理规则》的要求并向公司签发符合证明及向船舶签发安全管理证书。可由主管机关或被认可组织开展该验证。

1.3 港口国监督官员不履行安全管理审核。港口国监督官员对船舶进行的检查是一个抽样的过程，是在特定一天对船舶总体状态的记录。

2 目标和宗旨

2.1 该导则为港口国监督官员在开展港口国检查时发现的有关《安全管理规则》的技术或操作性缺陷的协调适用提供指导。

3 适用范围

3.1 《安全管理规则》适用于从事国际航行的以下船舶类型：

- .1 所有客船包括高速客船；
- .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；
- .3 500 总吨及以上的其他货船和自驱的移动式近海钻井装置（MODUs）。

3.2 对于《安全公约》第 IX 章和《安全管理规则》的适用性；“总吨”系指船舶国际吨位证书上注明的、按照《1969 年国际船舶吨位丈量公约》的规定所确定的船舶总吨。

3.3 《安全管理规则》不适用于政府经营的用于非商业性目的的船舶。

4 相关文件

4.1 该导则适用的文件如下：

- .1 《安全公约》；
- .2 《安全管理规则》；

- .3 临时符合证明副本或符合证书副本；
- .4 临时安全管理证书或安全管理证书；和
- .5 可能经修正的第 MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401 号通函。

5 定义和缩略语

《安全公约》： 经修正的《1974 年海上人命安全公约》

《安全管理规则》： 《国际安全管理规则》

“经修正的本组织以第 A.741(18)号决议通过的《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》”

港口国监督程序： 可能经修正的以第 A.119(30)号决议通过的《2017 年港口国监督程序》

公司： *“船舶所有人，或已承担船舶所有人的船舶营运责任并在承担此种责任时同意承担本规则规定的所有责任和义务的任何组织或法人，如管理人或光船承租人。”*

主管机关： *“船舶有权悬挂其船旗的国家政府。”*

DOC： 符合证明

“签发给符合《安全管理规则》要求的公司的文件。”

SMC： 安全管理证书

“签发给船舶，表明其公司和船上管理已按照认可的安全管理体系运作的文件。”

SMS： 安全管理体系

“能使公司人员有效实施公司安全和环境保护方针的结构化和文件化的体系。”

客观证据： *“通过观察、衡量或测试获得并能被证实的有关安全或安全管理体系要素存在和实施的量或质的信息、记录或事实声明。”*

有效证书： *“直接由有关公约缔约国签发或由被认可组织代其签发的、含准确有效日期的证书满足有关公约的规定且船舶、其船员和设备与其相符的证书。”*

PSC:	港口国监督
PSCO:	港口国监督官员
RO:	被认可组织 <i>“主管机关认可的组织”</i>
MODU:	移动式近海钻井装置

6 检查船舶

6.1 初次检查

6.1.1 应按照《港口国监督程序》开展初次检查。

6.1.2 在初次港口国监督检查中，港口国监督官员应通过检查符合证明和安全管理证书，以验证船舶是否按照《安全公约》第 IX 章和《安全管理规则》携带了国际安全管理规则的证书，需要考虑以下内容：

- .1 船上应有符合证明的副本。但是，按照《安全公约》，符合证明的副本无需核证或验证。符合证明的副本应有所要求的签注；
- .2 只有在营运公司持有此类型船舶有效的符合证明时，安全管理证书才有效。安全管理证书中的船舶类型应包含在符合证明中，且符合证明与安全管理证书上的公司资料应一致。安全管理证书应有所要求的签注；
- .3 临时符合证明的有效期不得超过十二个月。临时安全管理证书的有效期不得超过六个月。在特殊情况下，或应另一国政府主管机关的要求，主管机关可将临时安全管理证书的有效期延长至期满之日起不超过六个月；
- .4 在按照其内部程序准备完整证书时，被认可组织可签发不超过五个月的短期符合证明或安全管理证书。如果换证验证已经完成，且在现有证书到期日期之前，新的安全管理证书无法签发或放置在船上，主管机关或被认可组织可签注现有证书。此种证书应在期满之日起不超过五个月内被视为有效；
- .5 如果安全管理证书到期时，船舶不在其被验证的港口，主管机关可延长安全管理证书的有效期，但给予此种延期仅限于允许船舶完成其到达被验证港口的航行，且只有在适当和合理的情况下才这样行事；
- .6 任何安全管理证书的延期时间不得超过三个月，且获延期的船舶不应在抵达其被验证的港口后，在没有获得新的安全管理证书的情况下，凭借此延期离

开该港口。当完成换证验证后，新的安全管理证书的有效期应在给予延期之前的、自现有安全管理证书期满之日起不超过五年内有效；和

- .7 如果在按照《港口国监督程序》和导则进行的初次检查中未发现与技术或操作有关的缺陷，则无需考虑《安全管理规则》方面。

6.2 明确根据

6.2.1 由于港口国监督官员在港口国监督检查中不开展安全管理体系的安全管理审核，明确根据在此不适用。

6.2.2 明确根据与后续更加详细的检查仅针对技术或操作有关的缺陷。

6.3 更详细的检查

6.3.1 对技术或运营有关缺陷进行更详细的检查，则应按照《港口国监督程序》进行。在检查过程中发现的任何技术和（或）操作有关的缺陷应由港口国监督官员使用其专业判断单独或共同予以考虑，以表明：

- .1 这些并未显示实施《安全管理规则》失败或缺乏有效性；或
- .2 实施《安全管理规则》失败或缺乏有效性；或
- .3 实施《安全管理规则》严重失败或缺乏有效性。

6.3.2 如果存在之前港口国监督检查中尚待解决的有关《安全管理规则》的缺陷，且当前的港口国监督检查是在三个多月之后：

- .1 港口国监督官员将验证是否进行了内部安全审核。不应评估内部安全审核报告的内容；和
- .2 依据之前的港口国监督检查报告，港口国监督官员将检查标注存在《安全管理规则》缺陷的技术和（或）操作领域。

7 后续行动

7.1 技术、操作和《安全规则》有关的缺陷

7.1.1 《港口国监督程序》中所列关于报告和纠正技术或操作有关缺陷以及扣留和释放船舶的原则均适用。

7.1.2 如果有报告的与技术或操作有关的缺陷，其：

- .1 未显示实施《安全管理规则》失败或缺乏有效性。不应在港口国监督检查报告中报告与《安全管理规则》有关的缺陷；
- .2 单独或共同都不足以扣船，但显示实施《安全管理规则》失败或缺乏有效性；在港口国监督检查报告中报告与《安全管理规则》有关的缺陷，要求在三个月内进行内部安全审核和采取纠正措施；和
- .3 单独或共同都需扣船且表明实施《安全管理规则》严重失败或缺乏有效性；在港口国监督检查报告中报告与《安全管理规则》有关的缺陷，要求在释放扣船之前，主管机关或被认可组织应开展安全管理审核。

注： 如果港口国监督官员认为一个或多个技术和（或）操作缺陷与《安全管理规则》有关，则应将其记录为只有一个《安全管理规则》缺陷。

7.1.3 如果存在之前港口国监督检查中尚待解决的有关《安全管理规则》的缺陷（需在三个月内纠正），且船长在三个多月之后的当前港口国监督检查中无法提供已开展内部安全审核的客观证据，港口国监督官员将根据专业判断采取进一步行动且可能扣船。

7.2 不足以扣船的缺陷

7.2.1 符合证明或安全管理证书中的轻微打印错误应在港口国监督检查报告中被报告为与证书有关的技术缺陷，而非与《安全管理规则》有关的缺陷。

7.2.2 如果港口国监督检查中发现并报告的技术和（或）操作有关的缺陷不足以扣船，但港口国监督官员的专业判断表明实施《安全管理规则》失败或缺乏有效性的客观证据，则应在港口国监督检查报告中被额外报告为与《安全管理规则》有关的缺陷。

7.3 有理由扣船的缺陷

以下是足以扣船的缺陷：

- .1 技术和（或）操作性质的缺陷单独或共同表明了实施《安全管理规则》的严重失败或缺乏有效性的客观证据；
- .2 船上无安全管理证书、临时安全管理证书和（或）符合证明副本或临时符合证明；
- .3 船上无有效的安全管理证书或临时安全管理证书；
- .4 安全管理证书的中期验证过期；
- .5 安全管理证书失效且无主管机关进行延期的客观证据；或主管机关已经撤销安全管理证书；

- .6 符合证明或临时符合证明失效或被撤销；
- .7 安全管理证书或临时安全管理证书上标明的船舶类型未列在符合证明或临时符合证明上；
- .8 船上无符合证明年度验证的证据；
- .9 符合证明副本上的证书编号和签注页不相同；和
- .10 符合证明或临时符合证明上的公司名、公司地址或签发政府当局与安全管理证书或临时安全管理证书上的不一致。

8 报告

8.1 技术和操作有关的缺陷

8.1.1 按照《港口国监督程序》，所有与技术和（或）操作有关的缺陷应在港口国监督检查报告中被记录为一个单独的缺陷。

8.1.2 带有符合证明/安全管理证书或临时符合证明/安全管理证书缺陷项的与技术有关的缺陷应在港口国监督检查报告中被记录为证书缺陷。

8.2 《安全管理规则》有关的缺陷

如果港口国监督官员已经考虑到了所发现的技术和（或）操作有关的缺陷，并作出结论认为这些提供了实施《安全管理规则》（严重）失败或缺乏效率的客观证据，应在港口国监督检查报告中记录为与《安全管理规则》有关的缺陷。

附录9

有关远距离识别与跟踪的港口国监督导则

1 目的

这些导则旨在为港口国监督官员核实遵守《安全公约》的远距离识别与跟踪要求提供基本指导。

2 适用范围

2.1 《安全公约》第V/19-1条要求远距离识别与跟踪设备，第MSC.263(84)号决议要求所有客船、300总吨以上的货船（包括高速船艇）和移动式近海钻井装置最起码每六小时发送一次远距离识别与跟踪船位信息。配备自动识别系统并仅在A1海区运营的船舶不需要符合远距离识别与跟踪要求。A1海区由《安全公约》第IV/2.1.12条界定为“至少有一个具有延续的数字选呼警戒能力的甚高频海岸电台的无线电话所覆盖的区域，该区域可由各缔约国政府界定”。

2.2 《安全公约》缔约国政府将在国家基础上或在地区或与其他船旗国合作的基础上，维持一个远距离识别与跟踪数据中心，并将此事通知国际海事组织。反之，这些远距离识别与跟踪数据中心将通过国际远距离识别与跟踪数据交换，把有权悬挂其船旗船舶的远距离识别与跟踪信息送交给其他《安全公约》缔约国政府。港口国有权索取已经表示准备进入其所辖港口、港口设施或地点的船舶的远距离识别与跟踪信息。

2.3 在大多数情形里，用于全球海上遇险与安全系统或船舶保安报警系统的单独的国际海事卫星C或国际海事卫星小型C终端将作为远距离识别与跟踪终端运行，但其他设备可用于远距离识别与跟踪功能（例如国际海事卫星D+或铱星）。

3 检查要求配备远距离识别与跟踪设备的船舶

3.1 初次检查

3.1.1 港口国监督官员首先应确定船舶持证运营的海区。该核实应保证船舶受其船型和吨位相关的远距离识别与跟踪规定约束。在检查证书后，港口国监督官员应核实：

- .1 设备记录（格式E、P或C）表明所要求的远距离识别与跟踪，若适用的话*；
- .2 船上有符合测试报告的声明（见第MSC.1/Circ.1307号通函）；和
- .3 由船舶代表认定为指定的远距离识别与跟踪终端的设备已打开。**

* 注意：对客船和大于500总吨的货船，要求设备记录。

** 注意：在特殊情形里和在尽可能短的时间内，远距离识别与跟踪能够关闭或可降低发射频度（《安全公约》第V/19-1.7.2条和第MSC.263(84)号决议第4.4.1段）。

3.1.2 如果最近换挂船旗，港口国监督官员可进一步保证：

- .1 如果新船旗国不承认现有符合测试报告的发证单位，已经重发符合测试报告；或
- .2 已经由应用服务提供商在签发新的测试报告和证书之前代表主管机关开展新的符合测试。

3.2 明确根据

可能成为更详细地检查远距离识别与跟踪所用设备的理由的条件可包括以下各项：

- .1 有缺陷的主要或应急能源；
- .2 远距离识别与跟踪设备工作不正常的信息或表示；
- .3 船舶不具有符合测试报告；和
- .4 “航行活动记录”表明，远距离识别与跟踪装置没有关掉，而且这没有按照《安全公约》第V/19-1.7.2条报告船旗国主管机关。

3.3 更详细的检查

3.3.1 在有疑虑或远距离识别与跟踪装置失灵的报告时，可联系船旗国主管机关，以确定船舶的远距离识别与跟踪装置是否已经可靠地转发到远距离识别与跟踪装置数据中心。

3.3.2 如果初次检查时发现问题，对远距离识别与跟踪设备的更详细检查可包括以下各项：

- .1 核实应接到主电源和应急电源的供电，没有不间断供电的要求。如果远距离识别与跟踪是全球海上遇险与安全系统无线电装置的一部分，供电应符合全球海上遇险与安全系统的规定；
- .2 检查“航行活动记录”日志，以确定是否和何时关掉装置以及是否已报告船旗国主管机关（《安全公约》第V/19-1.7.2条和第MSC.263(84)号决议第4.4.1段）；和
- .3 保证代表船旗国、甚至自己或由经授权的应用服务提供商签发任何符合测试报告（见第MSC.1/Circ.1377/Rev.11号通函和全球综合航运信息系统中的进一步版本），可在配备远距离识别与跟踪装置的船舶上出示。

4 有理由扣船的缺陷

4.1 港口国监督官员应利用专业判断，确定是否扣留船舶，直至注意到的任何缺陷已纠正或允许船舶带着缺陷出航*。

4.2 为了帮助港口国监督官员使用这些导则，应把以下缺陷视作属于这样的性质，他们可以成为扣留船舶的理由：

- .1 不存在有效的远距离识别与跟踪符合测试报告；和
- .2 船长或负责的高级船员不熟悉关键的远距离识别与跟踪船上操作程序。

4.3 考虑到在远距离识别与跟踪系统实施指南（第MSC.1/Circ.1298号通函）中看到的指导，还建议港口国监督官员，如果船上的远距离识别与跟踪装置能工作但是岸上装置或组织不能接收、中继或处理信息，船舶不应被扣留。

4.4 告知港口国监督官员，船旗国可签发一份短期证书。如果在为签发符合测试报告顺利完成检查后，应用服务提供商尚不能签发一份文件，或如果应用服务提供商不能应船舶所有人要求及时完成符合测试，这种情况可能发生。

* 《安全公约》第 V/16 条：“尽管需采取一切合理措施使本章要求的设备保持有效的工作状态，然而不得因这些设备的失灵而将该船视作不适航，或以此为理由，将船舶延误在缺乏随时可用的维修设施的港口。但是，船长在计划并执行一个安全航次前往一个具有修理能力的港口时，需作出适当安排以考虑到该设备不能使用或某些信息无法使用。”

附录10

根据《1969年吨位丈量公约》开展港口国监督的导则

- 1 在1982年7月18日生效的《1969年国际吨位丈量公约》适用于：
 - .1 新船，即在1982年7月18日铺放龙骨的船舶；和
 - .2 现有船舶，即从1994年7月18日起，适用于1982年7月18日前铺放龙骨的船舶，

但就《安全公约》、《防污公约》和《培训公约》而言，第2款表明的以下临时机制可适用。

- 2 按照本组织通过的临时机制^{*}，主管机关可应船舶所有人请求，使用按照《1969年吨位公约》生效以前的国家规定确定的以下船舶的总吨位：
 - .1 就《安全公约》而言：
 - .1 1986年1月1日之前铺放龙骨的船舶；
 - .2 对《安全公约》第IV/3条，1986年7月18日之后但1994年1月18日之前铺放龙骨的船舶；和
 - .3 小于（按国家吨位规定确定的）1,600总吨的1986年1月18日之后但1994年7月18日之前铺放龙骨的货船；和
 - .2 就《防污公约》而言，小于（按国家吨位规定确定的）400总吨的1994年7月18日之前铺放龙骨的船舶。
- 3 对以上临时机制适用的船舶，在（1969年）国际吨位证书的“备注”栏和有关的《安全公约》和《防污公约》证书中的吨位数字的脚注中，应填上一项声明，大意说明是按照国家规定丈量的总吨。
- 4 当发现与《1969年吨位丈量公约》有关的缺陷时，港口国监督官员应酌情采取以下行动：
 - .1 如果船舶不具备有效的（1969年）国际吨位证书，船舶失去《1969年吨位丈量公约》的一切特权，而且应马上通知船旗国；
 - .2 如果在临时机制适用的船舶的有关证书中没有填上备注和脚注，应将该缺陷告诉船长；和

^{*} 对《安全公约》，第 A.494(XII)号决议；对《1978年培训公约》，第 A.540(13)号决议；对《防污公约》，第 A.541(13)号决议。

.3 如果船舶的主要特点与（1969年）国际吨位证书所写的不同，从而造成总吨或净吨增加，应马上通知船旗国。

5 《1969年吨位丈量公约》第12条的监督规定不包括扣留具备有效的（1969年）国际吨位证书的船舶。

附录11

关于海员发证、配员和休息时间的港口国监督官员导则

1 总则

《国际海上人命安全公约》（《安全公约》）于 1974 年通过并于 1980 年生效。同样，《国际海员培训、发证和值班标准公约》（《培训公约》）于 1978 年通过并于 1984 年生效。该两项公约自生效以来已经多次修正。

2 目标和宗旨

这些导则旨在为符合《安全公约》第 V/14 条（配员）和 I/2 条（海员发证），以及经修正的《培训公约》第 VIII 章（休息时间）的港口国监督检查的协调方法提供指导。

3 适用范围

3.1 《安全公约》第 V/14.2 条仅适用于《安全公约》第 I 章涵盖的船舶。经修正的《培训公约》适用于在海船上服务的海员。《培训规则》分为强制性的 A 部分和非强制性的 B 部分。《培训规则》的 B 部分在检查中不适用。

3.2 所有客船（不论大小）和所有其他 500 总吨或以上的船舶应在船上备有船旗国签发的最低安全配员文件或同等文件。

3.3 任何与《安全公约》、《培训公约》或其他国际海事组织公约有关的新的或单一缺陷都应标注对这些公约的索引。

4 相关文件

这些导则中提及的检查所要求的文件包括：

海员证书

- .1 适任证书；
- .2 培训合格证书；
- .3 证明承认证书的签证（船旗国签注）；
- .4 书面证明（仅客船）；
- .5 健康证书。

配员

- .6 最低安全配员文件；
- .7 集合部署表；

休息时间

- .8 船舶工作安排表和（或）值班安排表；和
- .9 每天休息时间记录。

5 定义和缩略语

5.1 *适任证书*系指按照《培训公约》第 II、III、IV 或第 VII 章向船长、高级船员以及全球海上遇险与安全系统（GMDSS）无线电操作员签发和签注的，并准许其合法持有人按证书标明的责任等级担任职务和履行职能的证书。

5.2 *培训合格证书*系指向海员签发的除适任证书以外的，表明符合《培训公约》的有关培训、适任或海上服务资历相关要求的证书。

5.3 *书面证明*系指除适任证书或培训合格证书以外的、用以证明已符合经修正的《1978 年培训公约》相关要求的文件。经修正的《1978 年培训公约》仅要求的书面证明是签发给满足客船船长、高级船员、普通船员和其他服务人员的培训和资格强制性最低要求的人员（第 V/2 条）。

5.4 使用了以下缩略语：

- .1 CoC（适任证书）；
- .2 CoP（培训合格证书）；和
- .3 MSMD（最低安全配员文件）。

6 检查船舶

6.1 登船前准备

6.1.1 虑及到船舶的型号、尺寸、发动机功率和其他详情，港口国监督官员应知道《安全公约》第 V/14 条和《培训公约》的相关要求。

6.1.2 港口国监督官员应知道决议是非强制性文件，在港口国监督检查中并不适用。

6.1.3 港口国监督官员还应识别船旗国是否为经修正的《培训公约》的缔约国。如果船旗国不是公约的缔约国，或者是缔约国但未列在第 MSC.1/Circ.1163 号通函中，则应开展更详细的检查。

6.2 初次检查

海员证书和文件

6.2.1 港口国监督官员应检查第 4 节中的适用文件。

6.2.2 检查应限于核实需要证书的在职海员持有按照经修正的《1978 年培训公约》第 II、III、IV、V、VI 和第 VII 章签发的适任证书、培训合格证书和书面证明，及其相关船旗国的签注、有效的免除或已向船旗国主管机关提交了签注申请的证明文件（如适用）。这些文件是已完成全部所要求的培训以及取得所要求的适任标准的证据。

6.2.3 在核实船员证书和文件时，港口国监督官员应确认它们适用于船舶的特点、操作及其在船上的职位。

6.2.4 按照《培训公约》第 VI 条第 2 款的规定，签发给船长和高级船员的证书，须由发证的主管机关按照公约附则第 I/2 条规定的形式予以签注。

6.2.5 证书可作为一个证书签发，并附有所需的签注。如果附有签注，应使用《培训规则》第 A-I/2 节第 1 段中所列格式。

6.2.6 签注也可作为一个单独文件签发，如果是这样，应使用《培训规则》第 A-I/2 节第 2 段中所列格式。

6.2.7 然而，主管机关可以使用不同于《培训规则》第 A-I/2 节中所示证书和签注格式，只要所需信息至少是以罗马字符和阿拉伯数字提供。《培训规则》第 A-I/2 节第 4 段中列出了允许的对格式的变化。

6.2.8 作为单独文件签发的证书和签注应分别配有一个独有的编号，但证明签发证书的签注可以配有与有关证书相同的编号，只要编号是独有的。

6.2.9 作为单独文件签发的证书和签注应含有到期日期。作为单独文件签发的签注的到期日期不应超过自签发日期的五年，且不得超过证书的到期日期。

6.2.10 按照第 V/1-1 或 V/1-2 条向船长或高级船员签发的培训合格证书，以及由海员所服务船舶的船旗国以外的国家签发的适任证书需得到船旗国的承认。如果港口国监督官员发现船旗国承认了未列在第 MSC.1/Circ.1163 号通函中的缔约国的适任证书或培训合格证书，则应寻求船旗国主管机关的澄清。按照《培训公约》第 I/10 条第 4 款，船舶的船旗国主管机关不应承认非缔约国签发或授权签发的证书。

6.2.11 按照第 I/10 条承认了签发给船长和高级船员的适任证书或培训合格证书的主管机关应签注证明承认证书。签注的格式列在《培训规则》第 A-I/2 节的第 3 段中。

6.2.12 错误的措词或信息缺失可能导致对证书或签注造假的怀疑。

6.2.13 证明认证书的签注应分别配有一个独有的编号，但其可以配有与有关证书相同的编号，只要编号是独有的。

6.2.14 证明认证书的签注应含有到期日期。证明承认的签注的到期日期不得超过被认证书的到期日期。

6.2.15 应明确，授权证书持有人工作职务的签注格式应与主管机关在适用的安全配员要求中使用的格式相同。这可能导致适任证书原件与认证书签注之间的术语略有差异。

6.2.16 海员必须在船上携带其适任证书原件以及任何承认签注的原件。证明认证书的签注不得让海员享有从事比适任证书原件上更高职位的权利。

6.2.17 如果情况需要，船旗国主管机关可允许，持有由另一缔约国签发的有效适任证书且可在该缔约国船上工作的海员，在有权悬挂其船旗的船舶上工作不超过三个月的时间。如果存在此种情况，必须随时提供已向船旗国主管机关提交签注申请的文件证明，这通常被称为收到申请确认（CRA）。这项规定可令主管机关在处理承认申请的同时，允许海员在其船上工作。

6.2.18 如果证明承认的签注或适任证书到期、或未签发、或没有签注申请的证明文件，港口国监督官员应考虑船舶是否能够符合《培训公约》第 I/4.1.2 条有关船上的海员人数和证书符合船旗国适用的安全配员要求。按照第 I/4.2.4 条，这可能被认为是缺陷，需要在离开前予以纠正或可能被扣留。执行监督的官员应书面通知船长和领事或(在无领事时)船舶有权悬挂其船旗的国家的最近的外交代表或海事管理当局，以便采取适当的行动。

6.2.19 如果怀疑船长、高级船员和（或）其他船员在执行指定的安全、保安和海洋环境保护职责时酗酒或吸毒，应按照《港口国监督程序》第 3 和 4 章，通知合适的港口国和船旗国管理当局。

6.2.20 海员应具有有效的健康证书并已完成适用的船上熟悉。如果此类船员被分配到任何指定的安全，保安或防污染职责，他们必须按照适用的《培训规则》的章节接受培训并有资格履行这些职责。

6.2.21 按照《培训规则》第 A-VI/1 节第 5 款，船旗国主管机关可免除 500 总吨以上从事国际航行的客船和液货船以外的船舶上的船员适用该节的部分要求。

配员

6.2.22 港口国监督官员应检查第 4 节中的适用文件。

6.2.23 外国船舶配员的港口国监督指导原则应是：

- .1 核实船上工作的海员数量和证书符合船旗国适用的安全配员要求；和
- .2 核实船舶及其人员符合《安全公约》和《培训公约》中的国际规定。

6.2.24 如果船舶按照船旗国签发的最低安全配员文件或同等文件进行配员，港口国监督官员应认可船舶安全配员，除非明确签发文件时未考虑相关文书中包含的原则，在这种情况下，港口国监督官员应向船旗国主管机关咨询。

6.2.25 如果船旗国主管机关因船舶尺寸未签发安全配员文件或同等文件，港口国监督官员应检查适任证书、培训合格证书及其相关的船旗国对船员签注，并与《培训公约》的要求进行比较。对于海员的数量，港口国监督官员应根据其专业判断，并虑及《培训公约》第 VIII 章和《培训规则》，以及下一次航程的时间和地区，以确定其是否能够安全进行。港口国监督官员应注意到上次航程中船上海员的数量以作为该船标准配员水平的另一指标。如需更多信息，港口国监督官员应向船旗国主管机关咨询。

6.2.26 如果证明承认的签注已到期或未签发，或无法提供签注申请确认的文件证明，港口国监督官员应考虑船舶是否能够符合船旗国主管机关适用的安全配员要求。如需更多信息，港口国监督官员应向船旗国主管机关咨询。

6.2.27 如果船旗国未对此要求作出回应，则应将此作为进行更详细检查的明确依据，以确保船员的人数和构成符合上述第 6.2.23 段中所述原则。只有在船舶可以安全出航时，才允许其出航，同时虑及第 7.3 节中所述的扣船标准。在任何此种情况下，拟适用的最低标准不应比有权悬挂该港口国船旗的船舶适用的最低标准更加严格。

休息时间

6.2.28 为所有负责值班的高级船员或参与值班的普通船员以及涉及指定的安全、保安和防污染职责的人员提供的休息时间须不少于：

- .1 任何 24 小时内最少 10 小时；和
- .2 任何 7 天内 77 小时。

6.2.29 休息时间可以分为至多不超过 2 个时间段，其中一个时间段须至少为 6 小时，连续休息时间段之间的间隔不得超过 14 小时。

6.2.30 港口国监督官员应检查第 4 节中的适用文件。具体包括值班安排表和每天休息记录。港口国监督官员可以检查船上海员持有的与休息时间有关的记录的个人副本以核实记录的准确性。

6.2.31 值班安排表须按照标准格式¹，使用船舶工作语言和英语张贴在船员易于查看处。

6.2.32 每天休息时间须按照标准格式¹，使用船舶工作语言和英语。

6.2.33 港口国监督官员应考虑处于待命状态的海员，如机舱无人值守时，如果该海员的正常休息时间被临时工作所干扰，则须对其休息时间予以足够的补偿。

6.2.34 在评估休息时间时，港口国监督官员应虑及，在任何紧急情况下为确保船舶的当前安全，需要海员从事额外的工作时间。在此种情况下，应向船长咨询事件的说明以及如何为受影响的海员提供足够的休息时间。

6.2.35 船旗国主管机关可允许上述第 6.2.28.2 和 6.2.29 段要求的例外，该例外不得持续两周以上，只要海员的休息时间在任何 7 天内不少于 70 小时。

6.3 明确根据

6.3.1 《港口国监督程序》第 1.7.2 节中定义了明确根据。

6.3.2 除了程序第 2.4 节中所列明确根据的一般例子，以下具体情形也被视为导致进行更详细检查的因素：

- .1 船舶发生碰撞、搁浅或触礁；或
- .2 船舶在航、锚泊或靠泊时，违反任一国际公约而非法排放物质；或
- .3 以不稳定或不安全方式操纵船舶，从而未遵循国际海事组织通过的定线措施或安全航行做法和程序；或
- .4 以其它危及人员、财产或环境的方式或危及保安的方式操纵船舶；或
- .5 缺失、难以辨认或伪造的证书和记录；或
- .6 船旗国未对配员编制比例的澄清请求作出回应；或
- .7 未符合船旗国有关值班安排的要求（例如船旗国有关要求某些普通船员在特定操作期间值守驾驶台/机房）；或

¹ 可使用国际海事组织/国际劳工组织关于制订海员船上工作安排表和海员工作或休息时间记录格式的导则。

- .8 弃船或消防演习中，船员未能履行其指定的职责；或
- .9 值班高级船员未能用英语与港口国监督官员交流；或
- .10 一般性检查中，船员未能操作用以完成必要操作性测试所需的船上设备；或
- .11 根据对检查中表现的个人观察明确显示，船长和（或）船员不熟悉其具体职责和船舶布置、装置、设备、程序以及与其日常工作或紧急职责有关的船舶特性；或
- .12 显示关键船员之间、或与船上其他人员之间无法交流或协调；或
- .13 未符合职责规定的休息时间和适合性；或
- .14 收到海员或知情方的投诉；或
- .15 船舶的船长、高级船员或普通船员所持有证书的签发国未批准《培训公约》。

6.4 更详细的检查

6.4.1 港口国监督官员应验证：

- .1 在预定航次开始时的值班和其后的接班中，海员得到充足休息或适合值班。这可以通过在合适的时间段内，将每天休息时间记录与《培训公约》中的要求进行比较，其中应至少尽可能包括出发前 7 天的时间段。休息时间必须反映实际的工作时间；
- .2 所有部门的足够数量的证书以表明船舶和船员构成符合《培训公约》的要求；和
- .3 航行或轮机值班安排符合船旗国在最低安全配员文件中对船舶的具体要求以及符合《培训公约》第 VIII/2 条和《培训规则》第 A-VIII/2 节的要求。

6.4.2 只有在发生了第 6.3.2.1 至 6.3.2.4 段中提及的任何一种情况，有明确的根据相信未能达到《培训公约》要求的船上海员维持值班和保安标准的能力时，港口国才能对海员进行评估：

- .1 《培训公约》第 I/4 条第 1.3 款中规定的评估程序应采取验证的形式以确认要求适任的船员确实掌握与事件相关的必要技能；

- .2 在进行评估时需谨记，船上程序与《国际安全管理规则》有关，《培训公约》的规定限于安全执行这些程序的适任能力；
- .3 《培训公约》下的监督程序应限于船上海员个人的适任能力标准，以及《培训规则》A 部分中规定的与海员值班有关的技能。在船上对适任能力的评估应从核实海员的证书开始；
- .4 尽管已核实了证书，按照《培训公约》第 I/4 条第 1.3 款进行的评估可要求海员在值班地点演示相关适任能力。此演示可能包括验证已达到有关值班标准的操作要求，且在海员的适任能力水平内，对紧急情况作出了适当反应；
- .5 在评估中，应仅使用表明适任能力的方法及其评估标准和《培训规则》A 部分中给出的标准范围。如果存在对设备操作使用知识的怀疑，相关高级船员或船员应被要求进行功能性测试。功能性测试的失败表明缺少熟悉或适任能力；和
- .6 有关保安的适任能力的评估，仅应在有明显根据的情况下，依照《安全公约》第 XI-2 章的规定，由适任的保安当局对承担特定保安职责的海员实施。在其它情况下，该项评估仅限于对海员证书和（或）签注的核实。

7 后续行动

7.1 可能的行动

港口国监督官员可以按照以下方式对符合《培训公约》或《安全公约》的监督采取可能的行动：

- .1 对船舶的有关文件实施检查；和
- .2 对船上单个海员的文件实施检查。

7.2 可能的缺陷

以下是可能缺陷的非详尽清单：

海员的文件：

- .1 未持有适任证书、培训合格证书、船旗国签注或已经提交签证申请的证明（《培训公约》第 I/4.2.1 条和 I/10 条）；

- .2 特殊培训要求：强制性基本或高级培训或未提供签注；
- .3 无基本培训的证明，或其他培训合格证书，若未包含在所持有的资格证书中（《培训公约》第 VI/1、VI/1.2、VI/3、VI/4 和 VI/6 条）；和
- .4 船长或船员不熟悉船上有关船舶安全或防污染的关键操作的信息或证据，或没有开展此类操作。

配员：

- .5 无最低安全配员文件或未按照最低安全配员文件进行配员（数量或资格）（《培训公约》第 I/4.2.2 条和《安全公约》第 V/14 条）；和
- .6 值班人员不合格（《培训公约》第 I/4.2.4 条）。

休息时间：

- .7 未张贴或遵守值班安排表（《培训公约》第 I/4.2.3 条和 I/4.2.5 条和《培训规则》第 A-VIII/1.5 条）；
- .8 无船上工作安排表或海员休息记录（《培训规则》第 A-VIII/1.7 条）；
- .9 休息时间记录不准确或不完整（《培训规则》第 A-VIII/1.7 条）；和
- .10 值班人员在任何 24 小时内休息时间少于 10 小时（例如工作超过 14 小时）或任何 7 天内休息少于 77 小时（《培训规则》第 A-VIII/1 条）。

7.3 有理由扣船的缺陷

7.3.1 经修正的《培训公约》第 I/4 条中包含了扣船理由的非详尽清单：

- .1 海员未持有证书、适当的证书或有效的特免证明，或未能依据规则第 I/10 条第 5 款向主管机关提供文件，证明已提交了签注申请；
- .2 未符合主管机关适用的安全配员要求；
- .3 未按主管机关为船舶规定的要求作出航行或轮机值班安排；

- .4 没有专门负责操作安全航行、安全无线电通信或防止海洋污染必要设备的合格人员值班；和
- .5 未能为航次开始第一个班次和其后的接班提供经过充分休息并适于值班职责的人员。

7.3.2 以下所列的其他扣船的原因：

船舶相关的：

- .1 未提供最低安全配员文件或同等文件（《安全公约》第 V/14.2 条）；和
- .2 船上无每天休息时间的记录（《培训规则》第 A-VIII/1.7 条）；和

海员的文件：

- .3 无适任证书或证书有严重差异（《培训公约》第 I/4.2.1 条）；
- .4 无无线电操作人员值班（一般的或限制的全球海上遇险和安全系统），无证书和签注（《培训公约》第 I/4.2.1、I/4.2.2、I/4.2.3、I/4.2.4 和 II/1.2.1 条）；
- .5 负有指定安全、保安和海洋环境职责的人员无文件（《培训公约》第 I/4.2.1、I/4.2.2、I/4.2.3 和 I/4.2.4 条）；
- .6 失效的证书（《培训公约》第 I/4.2.1 条），以及《培训公约》第 I/9.6 和 I/9.7 条中所指的健康证书；和
- .7 证据表明通过造假获得的证书或证书持有人不是最初被颁发该证书的人。

7.4 拟考虑的行动

船舶相关的

7.4.1 如果实际船员人数或构成与配员文件不符，港口国应要求船旗国提出意见，说明是否允许船舶以实际船员人数和船员构成出航。这样的请求和回应应采取最便捷的方式，每一方可要求书面通信。如果不令实际船员人数或船员构成符合最低安全配员文件，或船旗国不建议船舶出航，则在虑及第 7.3 节中所列标准后，可考虑扣留船舶。

7.4.2 在扣船之前，港口国监督官员应考虑以下方面：

- .1 预定航程或服务的时间和性质；
- .2 缺陷是否对船舶、船上人员或环境构成危险；

- .3 是否能够遵守船员合适休息时间；
- .4 船舶及配备的设备尺寸和类型；和
- .5 货物性质。

缺陷相关的

7.4.3 当未按照最低安全配员文件配员，且无船旗国的签注或未提供申请的文件证明，港口国应尽可能咨询船旗国，并考虑时差或其他条件。但是，如果无法和船旗国建立联系，港口国应立即书面通知船舶的船长和领事或（在无领事时）船舶有权悬挂其船旗的国家的最近的外交代表或海事管理当局，以便采取适当的行动。

7.4.4 如果出现值班海员不合格和（或）未遵守值班安排表的情况，应通知船旗国，且应视该情况为《国际安全管理规则》的缺陷。

7.4.5 如果出现值班海员不具备进行操作的资格的情况，应立即停止该项操作。

8 报告缺陷的备注

港口国监督官员应知晓，除《安全公约》和《培训公约》外，可能还有其他适用的国际文书。港口国监督官员应决定哪项文书最合适。

附件

表B-I/2

《培训公约》要求的证书或文件证明清单

下表列出了《培训公约》中规定的、允许持证人在船舶上履行特定职能的所有证书或书面证明。这些证书须符合第I/2条中有关语言和出示证书原件的要求。

下表还索引了有关签注、登记和再有效的相关规定和要求。

《培训公约》 的规定	证书类型	证明承认的 签注 ¹	登记 ²	证书 再有效 ³
II/1、II/2、II/3、 III/1、III/2、III/3、 III/6、IV/2、VII/2	适任证书 - 船长、高级船员和全球海上遇险与安全系统无线电操作员	是	是	是
II/4、III/4、VII/2	培训合格证书 - 经正式发证的、参与航行和机舱值班的普通船员	否	是	否
II/5、III/5、III/7、 VII/2	培训合格证书 - 经正式发证的、担任高级值班水手、高级值班机工或值班电子技工的普通船员	否	是	否
V/1-1、V/1-2	培训合格证书或适任证书签注 - 油船、化学品船或液化气体船的船长和高级船员	是	是	是
V/1-1、V/1-2	培训合格证书 - 油船、化学品船或液化气体船的普通船员	否	是	否
V/2	书面证明 - 对客船的船长、高级船员、普通船员和其他服务人员的培训	否	否	否 ⁴
VI/1	培训合格证书 ⁵ - 基本培训	否	是	是 ⁶
VI/2	培训合格证书 ⁵ - 救生筏、救助艇和快速救助艇	否	是	是 ⁶
VI/3	培训合格证书 ⁵ - 高级消防	否	是	是 ⁶
VI/4	培训合格证书 ⁵ - 医疗急救和医护	否	是	否
VI/5	培训合格证书 - 船舶保安员	否	是	否
VI/6	培训合格证书 ⁷ - 承担指定保安职责的海员的保安意识培训和保安培训	否	是	否

注:

- 1 *证明承认证书的签注*系指以第 I/2 条第 7 款为依据的签注。
- 2 *要求登记*系指依据第 I/2 条第 14 款成为登记的一部分。
- 3 *证书的再有效*系指酌情按照第 I/11 条确定连续的专业适任能力或按照第 A-VI/1 至 A-VI/3 条, 保持所要求的适任标准。
- 4 如第 V/2 条第 3 款所要求, 已完成“人群管理”、“危机管理和人的行为”或“乘客安全、货物安全和船体完整性”培训的海员须每间隔不超过 5 年, 接受适当的知识更新培训或需要提供在最近 5 年内已达到规定的适任标准的证据。
- 5 按照第 II/1、II/2、II/3、III/1、III/2、III/3、III/6 和 VII/2 条签发的适任证书包括“基本培训”、“救生艇筏和除高速救助艇外的救助艇”、“高级消防”和“医疗急救”的熟练要求, 因此所述适任证书的持有者无需就第 VI 章的适任持有培训合格证书。
- 6 按照第 A-VI/1、A-VI/2 和 A-VI/3 节, 海员须每五年提供已保持所要求能力标准的证据。
- 7 如保安意识培训或指定保安职责培训未包括在所签发的证书资格内。

附录12

证书和文件清单

在第 2.2.3 段中提及的检查期间应在适用范围内核查的证书和文件的清单：

- 1 (1969年) 国际吨位证书；
- 2 过去的港口国监督检查的报告；
- 3 客船安全证书（《安全公约》第I/12条）；
- 4 货船构造安全证书（《安全公约》第I/12条）；
- 5 货船设备安全证书（《安全公约》第I/12条）；
- 6 货船无线电安全证书（《安全公约》第I/12条）；
- 7 货船安全证书（《安全公约》第I/12条）；
- 8 对客滚船，关于A/A-max比例的资料（《安全公约》第II-1/8-1*条）；
- 9 破损控制图和小册子（《安全公约》第II-1/19条）；
- 10 稳性资料（《安全公约》第II-1/5和II-1/5-1条和《66/88年载重线公约》第10条）；
- 11 操纵小册子和资料（《安全公约》第II-1/28条）；
- 12 无人值班机舱证据（《安全公约》第II-1/46.3条）；
- 13 固体气体灭火系统-货物处所免除证书和任何货物清单（《安全公约》第II-2/10.7.1.4条）；
- 14 防火控制图/小册子（《安全公约》第II-2/15.2.4和II-2/15.3.2条）；
- 15 消防安全操作小册子（《安全公约》第II-2/16.2条）；
- 16 危险货物舱单，或积载计划（《安全公约》第VII/4和VII/7-2条；《防污公约》附则III第4条）；
- 17 船舶运输危险货物特殊要求的符合证明（安全公约》II-2/19.4条）；
- 18 船上培训、演习和保养记录（《安全公约》第II-2/15.2.2.5和第III/19.3、III/19.5和III/20.6和III/20.7条）；
- 19 最低配员证书（《安全公约》第V/14.2条）；

* 参阅 1995 年海上人命安全大会第 1 号决议。

- 20 在固定航线上运营的客船的搜救合作（《安全公约》第V/7.3条）；
- 21 远距离识别与跟踪符合测试报告（《安全公约》第V/19-1.6条）；
- 22 测试设施后签发的履约证书的副本，说明履约日期和适用的航程数据记录仪性能标准（《安全公约》第V/18.8条）；
- 23 对客船，操作限制清单（《安全公约》第V/30.2条）；
- 24 货物系固手册（《安全公约》第VI/5.6和VII/5条；第MSC.1/Circ.1353号通函）；
- 25 散货运输船小册子（《安全公约》第VI/7.2和XII/8条）；
- 26 散货船装卸计划（《安全公约》第VI/7.3条）；
- 27 运输谷物的授权文件和谷物装载手册（《安全公约》第VI/9条；《国际散装运输谷物安全规则》第3节）；
- 28 乏核燃料（《国际包装乏核燃料、钚和高放废物船上安全运输规则》）适装证书（《安全公约》第VII/16条和《乏核运输规则》第1.3条）；
- 29 按照《国际船舶安全营运和防污染管理规则》签发的履约证书的副本（《安全公约》第IX/4.2条，《国际安全管理规则》第13条）；
- 30 按照《国际船舶安全营运和防污染管理规则》签发的安全管理证书（《安全公约》第IX/4.3条，《国际安全管理规则》第13条）；
- 31 高速船艇安全证书和高速船艇营业许可证（《安全公约》第X/3.2条和《94/00年高速船规则》第1.8.1和1.9条）；
- 32 连续概要记录（《安全公约》第XI-1/5条）；
- 33 国际散装运输液化气体适装证书或散装运输液化气体适装证书（以适用者为准）（《国际气体规则》第1.5.4条或《气体规则》第1.6条）；
- 34 国际散装运输危险化学品适装证书或散装运输危险化学品适装证书（以适用者为准）（《国际散化规则》第1.5.4条和《散化规则》第1.6.3条）；
- 35 国际防止油类污染证书（《防污公约》附则I第7.1条）；
- 36 加强检验报告档案（如果系散货船或油船）（《安全公约》第XI-1/2条和《2011年加强检验计划规则》附件A第6.2和6.3条，A和B部分以及附件B，A和B部分）；
- 37 油类记录簿，第I和II部分（《防污公约》附则I第17和36条）；
- 38 船舶的有毒液体物质海上污染应急计划（《防污公约》附则II第17条）；
- 39 履约声明船况评估机制（《防污公约》附则I第20.6和21.6.1条）；

- 40 对油船，上一次压载航次的排油监测和控制系统的记录（《防污公约》附则I第31.2条）；
- 41 船上油污应急计划（《防污公约》附则I第37.1条）；
- 42 国际防止散装运输有毒液体物质污染证书（《防污公约》附则II第9.1条）；
- 43 货物记录簿（《防污公约》附则II第15条）；
- 44 （化学品船）程序与布置手册（《防污公约》附则II第14.1条）；
- 45 国际防止生活污水证书（《防污公约》附则IV第5.1条）；
- 46 垃圾管理计划（《防污公约》附则V第10条）；
- 47 垃圾记录簿（《防污公约》附则V第10条）；
- 48 国际防止空气污染证书（《防污公约》附则VI第6.1条）；
- 49 燃油更换程序和日志（《防污公约》附则VI第14.6条）；
- 50 焚烧炉型式认可证书（《防污公约》附则VI第16.6条）；
- 51 燃油交付单和代表性样本（《防污公约》附则VI第18.6和18.8.1条）；
- 52 主机国际防止空气污染证书（《2008年氮氧化物技术规则》第2.1.1.1条）；
- 53 技术档案（《氮氧化物技术规则》第2.3.4条）；
- 54 主机参数记录簿（《氮氧化物技术规则》第2.3.7条）；
- 55 （1966）国际载重线证书（《66/88年载重线公约》第16.1条）；
- 56 国际载重线免除证书（《66/88年载重线公约》第16.2条）；
- 57 按照《培训公约》签发的船长、高级船员或普通船员的证书（《培训公约》第VI条、第I/2条和《培训规则》第A-I/2节）；
- 58 船上休息时间记录和工作安排表（《培训规则》第A-VIII/1.5和1.7节，国际劳工组织第180号公约第5.7和8.1条，《2006年海事劳工公约》第A.2.3.10和A.2.3.12标准）；
- 59 油污损害民事责任方面的保险证书或任何其它经济担保（《69/92年民事责任公约》第VII.2条）；

- 60 燃料油污染损害民事责任方面的保险证书或任何其它经济担保（《2001年燃油损害责任公约》第7.2条）；
- 61 国际船舶保安证书（ISSC）或临时国际船舶保安证书（《国际船港保安规则》第A/19条和附录）；
- 62 防污底系统记录（《2001年防污底系统公约》附则4第2条）；
- 63 国际防污底系统证书（《2001年防污底系统公约》附则4第2条）；
- 64 防污底系统申报（《2001年防污底系统公约》附则4第5条）；
- 65 涂层技术档案（《安全公约》第II-1/3-2条）；
- 66 建造图纸（《安全公约》第II-1/3-7条）；
- 67 船舶建造档案（《安全公约》第II-1/3-10条）；
- 68 消防培训手册（《安全公约》第II-2/15.2.3条）；
- 69 保养计划（《安全公约》第II-2/14.2.2和14.4条）；
- 70 培训手册（《安全公约》第III/35条）；
- 71 海图和航海出版物（《安全公约》第V/19.2.1.4和V/27条）；
- 72 《国际信号规则》和《国际海空搜救手册》第III卷副本（《安全公约》第V/21条）；
- 73 航海活动记录（《安全公约》第V/26和V/28.1条）；
- 74 物质安全数据单（MSDS）（《安全公约》第VI/5-1条）；
- 75 自动识别系统测试报告（《安全公约》第V/18.9条）；
- 76 船舶保安计划和相关记录（《安全公约》第XI-2/9条和《国际船港保安规则》A部分第9和10条）；
- 77 国际能效证书（《防污公约》附则VI第6条）；
- 78 臭氧消耗物质记录簿（《防污公约》附则VI第12.6条）；
- 79 制造商焚烧炉操作手册（《防污公约》附则VI第16.7条）；
- 80 船舶能效管理计划（《防污公约》附则VI第22条）；
- 81 能效设计指数技术档案（《防污公约》附则VI第20条）；

- 82 噪声调查报告（《安全公约》第 II-1/3-12 条）；
- 83 针对每一船舶的救起落水人员的计划和程序（《安全公约》第 III/17-1 条）；
- 84 （客船）船长决策支持系统（《安全公约》第 III/29 条）；
- 85 油类排放监测和控制（ODMC）操作手册（《防污公约》附则 I 第 31 条）；
- 86 货物信息（《安全公约》第 VI/2 条和第 XII/10 条）；
- 87 船舶结构通道手册（《安全公约》第 II-1/3-6 条）；
- 88 原油洗舱操作和设备手册（《防污公约》附则 I 第 35 条）；
- 89 分舱和稳性信息（《防污公约》附则 I 第 28 条）；
- 90 驳货油操作计划和驳货油操作记录（《防污公约》附则 I 第 41 条）；
- 91 挥发性有机化合物管理计划（《防污公约》附则 VI 第 15.6 条）；
- 92 免除证书（《安全公约》第 I/12 条）；
- 93 残骸清除责任的保险证书或其他财务担保（《残骸清除公约》第 12 条）；
- 94 国际压载水管理证书（IBWMC）（《压载水管理公约》第 9.1(a)条和第 E-2 条）；
- 95 压载水记录簿（BWRB）（《压载水管理公约》第 9.1(b)条和第 B-2 条）；和
- 96 压载水管理计划（BWMP）（《压载水管理公约》第 B-1 条）。

供参考：

- 1 登记证书或其它国籍证明（《联合国海洋法公约》第9.1.2条）；
- 2 有关船级社签发的船体强度和轮机设备方面的证书（只有船舶保持其某一船级社船级时才要求）；
- 3 货机记录簿（国际劳工组织第32号公约第9.2(4)条和国际劳工组织第152号公约第25条）；
- 4 装卸设备证书（国际劳工组织第134号公约第4.3(e)条和国际劳工组织第32号公约第9(4)条）；
- 5 健康证书（国际劳工组织第73号公约或《2006年海事劳工公约》A.1.2标准）；
- 6 海员作息时间记录（国际劳工组织第180号公约第8.1条或《2006年海事劳工公约》A.2.3.12标准）；

- 7 海事劳工证书（《2006年海事劳工公约》第5.1.3条）；
- 8 船上海事劳工符合声明（第I和II部分）（《2006年海事劳工公约》第5.1.3条）；
- 9 海员就业协议（《2006年海事劳工公约》A.2.1标准）；
- 10 海员遣返的保险证书或财务担保（《2006年海事劳工公约》第2.5条）；和
- 11 船东责任的保险证书或财务担保（《2006年海事劳工公约》第4.2条）。

附录 13

按照国际海事组织港口国监督程序检查的报告*

表 A

(报告当局)
(地址)
(电话)
(传真)
(电子邮件)

抄送: 船长
总部
港口国监督官员

如果船舶被扣留, 抄送:
船旗国
国际海事组织
被认可组织, 如适用

- | | |
|-------------------------------------|-------------------|
| 1 报告当局的名称 | 2 船名 |
| 3 船旗 | 4 船型 |
| 5 呼号 | 6 海事组织编号 |
| 7 总吨位 | 8 载重量 (如适用) |
| 9 建造年份 | 10 检查日期 |
| 11 检查地点 | 12 船级社 |
| 13 扣留释放日期** | |
| 14 国际安全管理公司详情 (细节或海事组织公司编号) * | |

15 有关证书**

	a) 名称	b) 发证当局	c) 签发和失效日期
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12

附录 15

向通知当局报告所采取的行动

按照国际海事组织港口国监督程序（第 A.1119(30)号决议）第 3.7.3 款规定

（以传真/电子邮件和/或邮件发送）

1 收件人：（姓名）
 （职务）
 （当局）
 电话： 传真/电子邮件：
 日期：

2 发件人：（姓名）
 （职务）
 （当局）
 电话： 传真/电子邮件：

3 船名

4 呼号 5 海事组织编号

6 检查港口

7 检查日期

8 所采取的行动

a) 缺陷

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

b) 所采取的行动

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

9 下一港口 (日期)

10 证明文件 没有 有 (见附件)

签字

附录16

报告违反《防污公约》（第6条）的格式

国际海事组织港口国监督程序

（第A.1119(30)号决议）

（报告当局）
（地址）
（电话）
（传真（
（电子邮件）

抄送： 船长

- 1 报告国家
- 2 船名
- 3 船旗
- 4 船型
- 5 呼号 6 海事组织编号
- 7 总吨 8 载重量
(适用时)
- 9 建造年份 10 船级社
- 11 事件日期 12 时间地点
- 13 调查日期

14 在发生违反排放规定时，除港口国的缺陷报告以外，可编写一份报告。这一报告应根据适用情况按附录3第2和3部分和（或）附录4第2和3部分编写，并应附以如下等文件：

- .1 污染观察人员的声明；
- .2 《程序》附录3和4第3部分第1节所列的有关信息，该声明应包括使观察人员断定事实上没有任何其他可能的污染源的考虑；
- .3 关于油膜或船上取样程序的声明。它们应包括取样的地点和时间、取样人的身份以及表明样本保管和接收人的收据；

- .4 关于油膜或船上所取样本的分析报告；这些报告应包括分析的结果、对所使用方法的描述、证明所用方法的准确性和有效性的科学文献的出处或复印件以及分析人员的姓名及其经历；
- .5 如果适用，船上港口国监督官员的声明以及港口国监督官员的官衔和组织；
- .6 被询问人员的声明；
- .7 证人的声明；
- .8 油膜的照片；和
- .9 有关油类/货物记录簿、日志、排放记录等等各页的复印件。

姓名和职衔（调查违章排放的经正式授权的官员）

.....
.....
.....
.....

签字

附录17

船旗国对扣船报告的意见

船名:

海事组织编号/呼号:

船旗国:

总吨:

载重量(适用时):

报告日期:

报告人:

船级社

涉及的被认可组织:

.....

你收到扣船通知了吗? (如答案是肯定的, 请在方格内打钩)

已采取的行动

a) 缺陷

b) 原因

c) 已采取的行动

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

补充信息:

附录 18

与港口国监督程序相关的文书的清单

文书	名称	海事组织机构	备注
A.797(19)	固体散货运输船的安全	货物和集装箱运输分委会	
A.1047(27)	最低安全配员原则	海安会/培训分委会	
MSC.159(78)	加强海上保安的监督和履约措施临时指南	海安会/履约分委会	
MSC.286(86)	《防污公约》附则 I 的物质安全数据单的建议	防污和应急分委会	
MSC/Circ.447	根据《安全公约》第 I/19 条的监督 - 关于救生筏雷达反射器和培训手册的建议	系统和设备分委会	
MSC/Circ.592	危险品运输	货物和集装箱运输分委会	
MSC/Circ.606	港口国同意《安全公约》的免除	履约分委会	
MSC/Circ.635	与《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》有关的某些船舶的吨位丈量	设计和建造分委会	
MSC/Circ.656	固体散货运输船的安全	货物和集装箱运输分委会	
MSC/Circ.811	识别救生筏自由浮离装置	系统和设备分委会	
MSC/Circ.887	对《安全公约》第 III/50 条和《救生设备规则》第 VII/7.2 节中“其它战略要点”一词的解释	系统和设备分委会	
MSC/Circ.890 MEPC/Circ.354	与《国际安管规则》有关的港口国监督临时导则	履约分委会	
MSC/Circ.907	适用关于非滚装客船直升机降落区的《安全公约》第 III/28.2 条	系统和设备分委会	

文书	名称	海事组织机构	备注
MSC/Circ.918	根据《培训公约》的规定签发适任证书的港口国监督官员指南	履约分委会/培训分委会	
MSC/Circ.955	根据检验与发证协调系统（HSSC）检修救生设备和无线电通信设备	履约分委会	
MSC/Circ.1011, MEPC/Circ.383	改进港口国监督程序的措施	履约分委会	
MSC/Circ.1012	对证书的签注，附证书所依据的检验的完成日期	履约分委会	
MSC/Circ.1016	适用关于快速救助艇和滚装客船救助系统设备的《安全公约》第 III/26 条	系统和设备分委会	
STCW.7/Circ.24/ Rev.1	经修正的《1978 年培训公约》要求的缔约国、主管机关、港口国监督当局、被认可组织和其他相关方的指南	履约分委会/培训分委会	
MSC/Circ.1089	关于海员证书的防欺骗建议措施和防假冒措施的指南	履约分委会/培训分委会	
MSC/Circ.1097	关于实施《安全公约》第 XI-2 章和《国际船港保安规则》的指南	海安会	
MSC/Circ.1107	适用关于油船和散货船货物区域之内及之前处所的进出和内部通道的《安全公约》第 II-1/3-6 条和适用检查通道技术规定	货物和集装箱运输分委会	
MSC.159(78)	加强海上保安的控制和符合措施的临时指南	海安会	
MSC.1/Circ.1342	与登岸假和登船有关的提示	海安会	
MSC/Circ.1113	关于《2002 年〈安全公约〉修正案》的非保安内容的港口国监督官员指南	海安会	
MSC/Circ.1117	核查散货船结构的指南	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1191	对在行使监督和履约措施时通知船旗国的义务的进一步提示	履约分委会	
MSC/Circ.1059 MEPC/Circ.401	关于观察到的《国际安全管理规则》重大不符合项的程序	履约分委会	

文书	名称	海事组织机构	备注
MSC/Circ.1586 MEPC/Circ.873 FAL.2/Circ.131 LEG.2/Circ.3	2017 年要求船上配备的证书和文件清单	履约分委会	
MSC/Circ.1156	关于《安全公约》第 XI-2 章和《国际船港保安规则》适用的公共当局、应急服务和引航员登临船舶的指南	海安会	
MSC.1/Circ.1464/ Rev.1	经第 MSC.1/Circ.1507 号通函修正的《安全公约》第 II-1 和 XII 章有关检查通道技术规定（第 MSC.158(78)号决议）以及散货船和其他单货舱非散货船水位探测器性能标准（第 MSC.188(79)号决议）的统一解释	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1191	对在行使监督和履约措施时通知船旗国的义务的进一步提示	海安会/履约分委会	
MSC.1/Circ.1196	登离船设备	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1198	对《安全公约》第 XII/6.3 条应用关于所有类型船舶专用海水压载舱和双舷侧处所防腐要求和应用所有类型船舶专用海水压载舱和双舷侧处所保护涂层性能标准	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1199	干散货运输船遵守《安全公约》第 II-1、III、IX、XI-1 和 XII 条的临时指南	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1208	提高和核实船上全球海上遇险与安全系统操作员的持续熟悉程度	培训分委会	
MSC.1/Circ.1221	船舶产品型式认可发证的有效期	履约分委会	
MEPC.1/Circ.834	港口接收设施提供者和使用者综合指南	环保会	
MSC.1/Circ.1235	关于船上人员保安培训和熟悉程度的导则	培训分委会	
MSC.1/Circ.1326	澄清《安全公约》第 III/19 条	系统和设备分委会	
MSC.1/Circ.1331	登离船设备的建造、安装、保养和检查/检验导则	系统和设备分委会	

文书	名称	海事组织机构	备注
MSC.1/Circ.1402	引航员登离船设备的安全	履约分委会	
MSC.1/Circ.1565	自愿提前实施《1974年安全公约》和相关强制性要求修正案的导则	履约分委会	
MEPC.104(49)	船舶防污底系统简单取样的导则	履约分委会	
MEPC.208(62)	2011年船舶防污底系统检查导则	履约分委会	
MEPC.129(53) MEPC/Circ.472	根据《防污公约》附则 VI 进行港口国监督的导则	履约分委会	
MEPC.173(58)	压载水取样导则 (G2)	环保会/防污和应急分委会	
MEPC.279(70)	2016年压载水管理系统认可导则 (G8)	环保会	取代第 MSC.174(58)号 决议
MEPC.181(59)	根据经修订的《防污公约》附则 VI 进行港口国监督的 2009 年导则	环保会/防污和应急分委会	
MEPC.259(68)	2015年废气清洁系统导则	环保会/防污和应急分委会	
MEPC/Circ.411	关于油类记录簿第 I 部分表格相关问题的港口国监督官员指南	环保会	
MEPC/Circ.479/ Corr.1	港口国监督官员核查船况评估机制 (CAS) 遵守情况的导则	环保会/履约分委会	
MEPC.1/Circ.508	燃油交付单和燃油取样	环保会/履约分委会	
MEPC.1/Circ.513	根据当前的《防污公约》附则 I 签发的国际防止油类污染证书在 2007 年 1 月 1 日后的效力	环保会	
MEPC.1/Circ.516	船况评估机制数据库的公共路径	环保会	
MEPC.1/Circ.637	燃油可用性和质量	环保会	

文书	名称	海事组织机构	备注
MEPC.1/Circ.640	有关自愿申报含油舱底水储存舱的存水量和残油（油泥）加热的油类记录簿使用指南	系统和设备分委会	
MEPC.1/Circ.675	根据《防污公约》附则 V 在海湾海区和地中海海区排放货舱洗舱水	环保会	
MSC- MEPC.2/Circ.2	关于船上配备出版物的国际海事组织要求	履约分委会/航通搜分委会	
MSC- MEPC.4/Circ.1	船上留存记录/文件原件	履约分委会	
MSC- MEPC.4/Circ.2	港口国监督官员良好做法规则	海安会/环保会	
MSC- MEPC.4/Circ.3	在港口时封住舱底水排放管系	海安会/环保会	
MSC- MEPC.5/Circ.6	以在国际海事组织文书中的证书修正案生效后签发的证书取代现有证书的时间安排指南	履约分委会	
STCW.7/Circ.12	给港口国监督官员和被认可组织的、关于 2002 年 2 月 1 日以后在海员没有全部具备满足《95 年培训公约》的证书和签注要求时采取的行动的的建议	培训分委会	
STCW.7/Circ.16	澄清与《培训公约》和《培训规则》2010 年马尼拉修正案相关的过渡性规定	海安会/培训分委会	
STCW.7/Circ.17	给港口国监督官员和被认可组织的、关于在 2017 年 1 月 1 日全面实施《培训公约》和《培训规则》2010 年马尼拉修正案的要求之前的过渡性安排的的建议	海安会/培训分委会	
MEPC.252(67)	《2004 年压载水管理公约》港口国监督导则	环保会/履约分委会	
MEPC.253(67)	便利《2004 年国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》生效应要采取的措施	环保会/防污和应急分委会	
BWM.2/Circ.42/ Rev.1	按照《压载水管理公约》和压载水取样导则的压载水取样和分析试用指南	环保会/防污和应急分委会	