

第一篇 基础篇

第一章 ISM 规则概述

1、什么是 ISM 规则？

ISM 规则是指由国际海事组织（IMO）大会通过的，并可由该组织予以修正的“国际船舶安全营运和防止污染管理规则”。

2、ISM 规则产生的背景有哪些？

1 ISM 规则作为一项安全管理的国际标准，其出台不是偶然的，而是有着一定的时代背景和历史条件的。海难事故多和船舶造成的严重污染是产生 ISM 规则最重要的原因。发生于 80 年代前后的几起震惊世界的重大海事案例，几乎全部是由人为因素造成的，沉痛的教训，使 IMO 认识到加强公司管理对船舶安全营运的重要性。过去 IMO 制定的公约、规则，主要是针对船舶、设备和船员的技术标准做出的，而对已暴露出的公司管理问题却很少涉及。因此，迫切需要 IMO 采取有力措施，制定一个针对公司安全和防止污染活动的国际性管理标准。

2 80 年代前后，随着船舶开放登记国的增加，悬挂方便旗的船舶急速增多。因方便旗国缺乏管理能力，船检标准低，再者，船舶管理公司低薪招募船员，配备低水平或多民族船员，导致语言交流困难，均给航运安全带来严重的威胁，造成方便旗船的事故率高。此外，船舶老龄化，船体结构有不同程度的损伤，发生海难事故逐年增加。船舶方便旗化和老龄化，对船舶检验和保险界产生巨大压力，社会公众舆论强烈，如任其发展，将导致海事率的急剧增加，船公司就难以在国际航运市场上生存与发展。在航运业实施 ISM 规则，强化安全管理，满足 IUMI 和 IACS 的更加严格地要求，是一种有效的措施。

3 高新技术的发展和应用，改变了生产模式和传统的管理方式，也必然要求与之相适应的安全管理水平。传统的管理方式有许多弊端：一是对公司管理本身缺乏规范要求；二是安全管理与营运管理脱节，在实际中矛盾突出；三是存在管理职能交叉、关系不顺及船岸衔接不畅等管理体制问题；四是船岸人员的安全业务和管理素质跟不上；五是忽视信息反馈的动态管理，始终处于被动的事后管理的落后状态。总之，要改变这种状况，只有实行安全管理方式从反应型向预防型的根本转变，通过管理的系统化、标准化和规范化，才能实现安全管理的现代化。所以，ISM 规则的实施，既为船公司提供了改善安全管理的规范和标准，也为推进整个航运业的管理现代化提供了契机。

3、ISM 规则的形成过程是怎样的？

从 1979 年到 1993 年，IMO 先后针对人为因素和管理问题通过了 9 项大会决议。这些决议

的通过，为 ISM 规则的制定奠定了基础，并最终形成了 ISM 规则。

1 A. 441 (XI) 号决议和 A. 443 (XI) 号决议

IMO 于 1979 年 11 届大会通过了 A. 441 (XI) 和 A. 443 (XI) 两个决议，分别提出，请主管机关采取措施，保证船公司与船长之间的信息交流，保证船长履行其正常的安全管理和环境保护方面的职责，以免贻误工作和时机。这是 IMO 意识到公司管理的重要性后对公司管理的首次间接介入。

2 A. 481 (XII) 号决议

1981 年通过的 IMO A. 481 (XII) 号决议，对船舶安全配员向公司提出要求，明确了最低配员原则，要求船舶取得主管机关签发的相应的证明文件并存船备查。

3 A. 569 (15) 号决议

1987 年第十五届大会上通过了 A. 569 (15) 号决议，要求海上安全委员会尽快制订一个关于船舶和“陆地管理部门”对客滚船实施安全和防污染管理的指南。这是 IMO 首次直接针对陆地管理部门提出要求。此后，IMO 一直把研究制订这种管理性的规则作为一个重要议题来审议。

4 A. 647 (16) 号决议

根据海安会的建议草案，IMO 1989 年在第十六届大会上通过了 A. 647 (16) 号决议及其附件。该决议的附件《船舶安全操作和防污染指南》可以认为是 ISM 规则的原型。它虽是志愿实施性质，但实际上西方一些航运大国已经在本国不同程度实施或者纳入到 PSC 业务中。

5 A. 680 (17) 和 A. 681 (17) 号决议

IMO A. 647 (16) 决议及其附件（指南）实施两年取得经验后，根据一些国家的建议，IMO 于 1991 年修订了该指南，将其作为 A. 680 (17) 号决议的附件。新指南要求各国政府鼓励船东、经营人采取步骤，按照指南的要求实施船舶安全操作和防污染管理评估。此外，同时通过了 A. 681 (17) 号决议，要求海上安全委员会和环境保护委员会作为一项紧急事项，尽快制订一个更为详细的，有关船舶安全操作和防污染的监督指南，为操作性监督铺平道路。

6 A. 741 (18) 号决议

经过两年的实施和准备，IMO 于 1993 年又对 A. 680 (17) 和 A. 681 (17) 两项决议及其附件作了修改，使这两项指南更具广泛适用性和明确的目的。因而，第十八届大会通过的 A. 741 (18) 号决议及其附件，取代了 A. 680 (17) 号决议。A. 741 (18) 号决议的附件就是 ISM 规则。十八届大会通过的 A. 742 (18) 号决议及其附件《船舶安全和防止污染操作性要求监督程序》，取代了 A. 681 (17) 号决议，为 PSC 提供了第一个关于对船舶操作性要求进行监督的程序。ISM 规则和操作性要求监督程序的实施，将使公司和船舶的安全和防污染管理更加严格和全面。

7 1994 年 5 月 17 日—24 日，72 个缔约国正式通过 ISM 规则，并将这一规则纳入 SOLAS 公约第九章，命名《船舶安全营运管理》。ISM 规则作为该章的附件列出了安全管理的具体要

求, 作为一个统一的国际标准并按 SOLAS 第九章载明的适用范围和实施期限要求, 对国际航运船舶分批强制性实施, 如此 ISM 规则也就成为强制性规则。

8 ISM 规则 2000 年修正案

国际海事组织 (IMO) 海安全 (MSC) 第 73 次会议于 2000 年 11 月 27 日至 12 月 6 日, 在伦敦总部召开。会议讨论通过 ISM 规则 2000 年修正案, 根据 IMO RESOLUTION MSC.104 (73) 规定, 该修正案经默认程序后将于 2002 年 7 月 1 日生效。2002 年 7 月 1 日生效后的 ISM 规则有 16 章内容, 划分为 A、B 两篇内容。A 篇为原 ISM 规则第 1 至第 12 章内容, 第 1 章总则 1.1 节“定义”中新增“周年日”定义。B 篇将原 ISM 规则第 13 章内容进行修改, 新增加了第 14 章临时审核, 第 15 章审核, 第 16 章证书格式。

4、ISM 规则的主要内容有哪些?

ISM 规则包括前言、A 部分: 实施、B 部分: 发证和审核。

前言, 点出了该规则的特性是用概括性的措词向使用者提供广泛的应予以遵循的要求, 具体怎么做可根据各船公司的具体情况和条件而定。其中第六条特别强调 ISM 规则实施的效果首先有赖于公司的高层领导对做好安全管理工作的承诺。

1 部分: 实施。主要包含了这几个方面:

1.1 必须有明确的目标, 具体的方针和措施, 以求达到预期的要求, 即第一、第二章所说的三项目标, 六项功能和每个公司的方针。

1.2 要求建立有效的“机构和文件体系”, 达到“规范化”的“程序性”管理。这体现在第三章、第四章、第五章和第六章里。

1.3 在安全管理体系里有严格的规定、规则、操作须知等要求, 这就构成了 SMS 里的“规章制度体系”。ISM 规则的第七章、第八章、第十章、第十一章里要求把船上的有关安全和防污染的操作, 遇到险情时的应急措施, 船舶的日常维护保养工作分门别类制定出操作制度和须知, 并具体化以文件形式落实到岗位, 包括陆上有关岗位。

1.4 ISM 规则的第九章、第十二章、第四章规定了要检查、督促上述体系是否按照规定的程序和要求执行了。

2 部分: 发证与审核。IMO 第 73 届海安会 MSC104 (73) 2000 年 12 月通过定于 2002 年正式实施。该部份内容包括: 第十三章: 发证和期间审核; 第十四章: 临时发证; 第十五章: 审核; 第十六章: 证书格式。该部份内容主要规范安全管理体系的审核发证行为, 明确审核方与被审核方的权利、责任和义务, 规定公司和船舶申请发证的条件。

5、ISM 规则实施的原理是什么?

ISM 规则实施的主要原理包括: 体系管理原理、过程控制原理和人本原理。

1 体系管理原理。任何实体都是一个系统，它存在于在系统之中，也可以分解为更小的系统或要素。当其要素或系统在相互作用中具有某种目标性行为时，该系统就构成成为一个控制系统。若要保持系统运行的有效性，就要使系统中的每个要素始终处于受控状态，才能使管理体制有效，这就是体系管理原理。任何一个船公司，只有依据其实际的环境条件，策划、建立和实施 SMS，实行体系管理时，才能实现安全方针，达到安全目标。

2 过程监控原理。现代安全管理活动都是通过过程来展开的，安全目标的管理也要通过对组织内各种过程进行控制来实现。无论什么公司，开展什么安全管理活动，都可以把这项活动作为或分解为一个或若干个过程，其目的就在于把影响安全的各项活动过程处于人的监控之下，并排除全过程所有阶段中导致不符合规定的原因。因此，任何一个公司都需要识别、组织和管理其过程网络和接口，才能创造、改进和提供稳定的安全质量。这就是过程监控原理。

3 人本原理。现代安全管理以人为本，把人才作为安全管理的第一资源，安全管理体系的第一要素。十分重视企业安全文化建设，注重培养人的安全意识、价值观、信仰和高度责任感，强调只有不断提高人的质量，才能不断提高有关活动、过程、组织、体系及其任何组合实体的安全质量。认为一个公司在一流的管理者领导之下，并拥有一流的员工队伍，才会取得人的价值与社会价值的统一、安全价值与经济效益的统一，这就是人本原理。

综上所述，体系管理原理、过程监控原理和人本原理是我们深入理解 ISM 规则的三项基本原理。实施 ISM 规则只有在这些反映客观规律的科学原理指导下，才能取得更大的成效。

6、 ISM 规则的着眼点和核心是什么？

ISM 规则的着眼点是公司改善船舶安全和防污染管理，其核心是要求公司和船舶建立和保持安全管理体系。船旗国政府不仅对公司的安全管理采取措施，而且要管到一种非常具体的程度，具体到部门、岗位的职能分配，甚至具体到一些程序和方案。因此 ISM 规则的核心不是船舶设备标准本身，不是设备维护标准本身，也不是船员标准本身，而是由公司建立和实施安全管理体系，以便落实这些标准，按照有关公约、规则、规定的要求去营运船舶。

7、 ISM 规则的主要目标是什么？

ISM 规则的主要目标是保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境、特别是海洋环境造成危害以及对财产造成损失。

8、 ISM 规则的基本要求是什么？

由负责船舶营运的公司建立并在岸上和船上实施经营船旗国主管机关认可的安全管理体系（SMS），从而使公司能够具有船舶营运的安全做法和安全工作环境，针对已认定的所有风险制定防范措施，并不断提高岸上及船上人员的安全管理技能，做到安全管理符合强制性规定及

规则, 及对国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织所建议的适用的规则、标准和指南予以考虑, 最终实现保证海上安全, 防止人员伤亡, 避免对环境、特别是海洋环境造成危害及对财产造成损失的目标。

9、ISM 规则有什么特点?

具有五个显著的特点:

1 针对性强。ISM 规则作为国际性强制管理规则, 所提供的是船舶安全营运和防止污染的管理标准。

2 相关性强。ISM 规则从管理出发覆盖了航运公司安全和防污染所有的管理工作, ISM 规则将航运公司的人员管理、机务管理和海务管理三大部分全部包括, 对船舶安全和防止污染做出了系统规定, 并且不仅是涉及航运公司本身从事船舶安全和防污染的相关人员, 而且涉及到主管机关、港口国等机构各方面来实现 ISM 规则实施所要求达到的目标。

3 系统完整性。ISM 规则把航运公司的船舶和防污染管理作为一个完整的系统看待, 再按照系统管理办法明确规定。在组织结构上, 不仅是在公司最高管理层至船舶形成安全和防污染系统环节, 而且还建立了对系统运作实施监控环节, 形成一个封闭循环控制系统, 来确保公司建立的 SMS 的有效运行。另外 ISM 规则要求公司实程序化管理, 对安全和防污染管理过程实施全面的系统控制, 避免管理者管理行为的随意性。第三方面, ISM 规则要求航运公司要建立文件化的 SMS, 文件化的管理本身就是这个系统管理的一部分。它不仅有公司所要制定的安全和环保方针, 还要有管理程序、须知内容和记录, 这样就构成层次分明、相互联系、逻辑性强的文化化的安全管理体系。

4 自我完善性。ISM 规则引入了 P—D—C—A (Plan-Do-Check-Action) 循环的原理, 按照这个规则建立的 SMS, 会使安全、防污染活动处于自我完善的过程, 即计划、开展安全活动、检查存在的问题, 然后予以改进, 制定出更适合实际操作的计划。这样不断循环完善使 SMS 始终处于良性循环运转的状态下, 因而 SMS 也会随之从较低的层次上升到较高的层次。

5 广泛的适应性。ISM 规则适用于所有航运公司的船舶, 也就是具有广泛的适用性, 正因为它的广泛适用性, 所以只能用概括性的术语表述原则和目标, 因而使不习惯西方文化的东方人觉得抽象和不容易理解, 但正是由于 ISM 规则高度概括性和原则性, 以及有明确的总目标, 才使得该管理标准适用于各式各样具有不同特点的航运公司和船舶从而使得这些不同的公司建立的 SMS 更适合于本公司的安全管理活动, 并在实现 ISM 规则总目标的 SMS 运行活动中, 不断总结、不断完善、不断提高, 具有无穷的生命力。

10、实施 ISM 规则的基本要求是什么?

- 1 抓住机遇、分析现状、提高企业安全管理水平;
- 2 明确安全管理的目标和基本内容;

3 建立安全管理新体系。

11、船公司为什么要实施 ISM 规则？

船公司实施 ISM 规则是：

1 世界海事形势发展的需要，海难事故多和船舶造成的污染严重是产生 ISM 规则最重要的原因，ISM 规则作为一项针对公司安全和防污染活动的国际标准，使公司充分认识管理对船舶安全营运的重要性。

2 国际航运市场竞争的需要。随着方便旗船和老龄船的日益增多，因为方便旗国缺乏管理能力，老龄船的低标准，给船舶安全带来严重的隐患。在航运业中实施 ISM 规则，强化安全管理是克服这种威胁的有效措施之一。

3 航运业管理现代化的需要，在过去的 30 年中国际航运业经历了空前的技术革命，技术进步改变了生产模式和传统的管理方式，也必然要求与相适应的安全管理水平。

12、船公司实施 ISM 规则的指导思想是什么？

ISM 规则作为一项安全管理的国际标准，从总体上讲适合于我国的国际航运公司和国际航行船舶。但是，各船公司实施 ISM 规则的指导思想，要以提高我国海上安全管理水平为根本出发点，必须从我国国情出发，从每一个航运公司的特点和实际情况出发，通过建立和实施 SMS，既要满足 ISM 规则的各项要求，又要切实提高我国的船舶安全营运管理水平，增强我国航运业在国际航运市场竞争中的生存与发展能力，推进企业全面管理和整体素质水平提高一大步。

在实施过程中，应着眼于对传统管理的改革，要务求实效，决不可只为取得证书而搞形式化。要注意防止指导思想上的某些误区，采取有效对策，坚持正确的决策向导。

13、实施 ISM 规则对员工的总要求是什么？

1 实施 ISM 规则是一项系统工程，对船公司也是一场管理革命，会涉及到企业的各个部门和每位员工。全体员工都要了解 ISM 规则的基本知识和实施 SMS 的要求，不断提高安全意识、职责意识和应急意识，并认真做到：

- 1.1 熟悉并理解本公司的安全和环境的保护方针；
- 1.2 熟悉所在部门的安全管理职能；
- 1.3 明确本人的安全职责和权力；
- 1.4 清楚本人从事的安全和防止污染活动所依据的文件；
- 1.5 熟悉掌握所负责的安全管理技能。

14、实施 ISM 规则对各类船岸人员的要求有哪些？

对各类船岸人员的要求：

1 管理层

1.1 最高领导：

1.1.1 批准并贯彻安全和环境保护方针；

1.1.2 制定具体的安全目标及实施方法（包括审批年度安全措施、维修、内审计划等）；

1.1.3 掌握本公司各部门安全职责和重要的接口方式（以及应急方面的职责）；

1.1.4 了解本公司安全管理体系的基本情况；

1.1.5 主持本公司的管理复查。

1.2 指定人员：

1.2.1 熟悉、理解和掌握 ISM 规则的所有内容；

1.2.2 熟悉本公司的 SMS 和 SMS 文件的构成；

1.2.3 了解相关的其他文件（如技术文件）；

1.2.4 熟悉安全和环保方针、目标及各部门的安全职责（特别是应急方面的职责）；

1.2.5 组织内部安全评审和管理复查；

1.2.6 监控本公司的安全工作情况并保持船岸联络畅通。

1.3 部门领导

1.3.1 理解本公司的安全和环境保护方针、目标和措施；

1.3.2 熟悉本部门的安全职责特别是应急方面的职责；

1.3.3 熟悉与部门相关的 SMS 文件清单和内容；

1.3.4 明确对下属的工作要求（包括培训、计划等）；

1.3.5 掌握本部门的安全工作情况（包括记录、监控、报告等）。

2 操作层：

2.1 重要工作岗位的船岸人员：指从事船舶驾驶人员、轮管人员、通讯人员、内部审核员、安全营运管理人员等。

2.1.1 熟悉岗位职责；

2.1.2 熟悉工作所依据的程序、须知和规范等；

2.1.3 熟悉掌握所使用的设备、仪器仪表以及工具等；

2.1.4 熟悉所使用的记录和统计方法；

2.1.5 经过安全管理技能培训、ISM 规则培训和 SMS 实施性培训，持证上岗。

2.2 文件管理人员：

2.2.1 熟悉所管理的文件范围；

2.2.2 熟悉文件和资料控制程序；

2.2.3 熟悉文件的归档工作；

- 2.2.4 掌握文件修改情况；
- 2.2.5 随时可出示所需的文件。
- 3 其他工作人员：
 - 3.1 熟悉本岗位安全职责；
 - 3.2 清楚从事的安全和防污染活动所依据的文件；
 - 3.3 做好安全工作中所需的记录；
 - 3.4 理解与本人安全工作有关的工作接口；
 - 3.5 熟悉本公司的 SMS 文件和自己安全工作相关的部分；
 - 3.6 了解本公司的安全管理机构、安全责任人、指定人员等。

15、ISM 规则要求船公司建立安全环境保护方针的目的是什么？

ISM 规则这一要求目的是为防止公司偏离它的安全和环境保护方针，放弃对船舶安全和环境保护所作的承诺。安全和环境保护方针是公司安全和环境保护工作的宗旨和方向，也是公司经营方针的一个部分，表明了公司最高管理层对安全和环境保护的指导思想和承诺。因此由公司最高管理者根据 ISM 规则的总目标来制定，并编入公司 SMS 文件，作为公司安全环保工作的指导思想，以保证公司安全管理活动不偏离方向。

第二章 ISM 规则理解

16、如何理解 ISM 规则的总目标？

“保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境、特别是海洋环境造成危害以及对财产造成损失”。这是 ISM 规则的核心内容，ISM 规则中其它条款规定都是为实现这一最终目标而制定的。ISM 规则虽然已被列入 SOLAS 公约第九章内容而必须强制执行，但所提出的管理标准的核心内容已超越 SOLAS 公约的范畴，不仅仅是保证船舶海上安全和防止人员伤亡，而且还包括了保护环境、保护财产新的内涵。

17、如何理解安全管理体系应保证符合国内、外强制性规定及规则，指南，规范等标准？

强制性规定及规则无论是国际规定或规则还是国内立法都是处于至高无上的，不能讨价还价的特殊地位。但是在 ISM 规则制定以前，这些公约规则、规范在航运实践中还不能得到有效落实，而且这些规则、公约只是对硬件（设施设备）作了硬性规定，忽视了人在安全工作中第一因素的重要作用，而实施 ISM 规则建立 SMS 正是将人的重要因素与执行国内、外强制性规定联系在一起，从而使得国内、外强制性规定与建议性指南、规则标准真正在 SMS 中得以有效实施。

18、公司制定安全管理目标要求的标准是怎样的？

ISM 规则在 1.2.2 节提出了公司制定安全和防污染的管理标准，这个标准只是对航运公司制定这一目标提出的最低要求。因此公司制定自己安全防污染管理目标时必须满足并高于这一要求。由于这个要求是反映公司 SMS 能否正常运行的基本标准，这对于建立和审核安全管理体系有明确的指导作用。

19、如何理解“船舶营运管理的责任人不是船东，船东应向主管机关报告”？

这与 ISM 规则 1.1.2 中“公司”定义含意相关。如果船舶的实际经营者不是船东，而是另外的管理者——“公司”，那么“公司”就必须承担船东的营运责任，就必须承担船舶实施 ISM 规则所必须承担的责任和义务。船东向主管机关报告经营该船舶的“公司”详细情况，也就是落实了船舶营运责任和安全和防污染责任，使得主管机关能够追踪掌握“公司”是否已实施了 ISM 规则并符合要求，持有 DOC（符合证明），具备营运资质并能够承担起船舶安全操作责任的管理者。

20、如何理解“SMS 所有人员必须在公司 SMS 文件中明确责任、权力和相互关系”？

安全实践表明，明确安全管理活动中各级人员的责任、权力和相互关系是安全和防污染工

作中最重要的环节之一。从国内的情况看一些安全污染事故发生较多的航运企业中，往往存在责任、权力和相互关系没有明确的界定，责任不具体，权限不清，责职和权力不成比例，人员之间相互关系不明确，致使船舶安全和防污染管理工作不能落实责任到人。见权力就争，遇问题就推，船舶安全事故和险情不断发生。ISM 规则要求航运公司 SMS 中所有人员都应有规定的职责、权限和相互关系，并且用 SMS 文件予以清晰阐述，能有效地增强 SMS 中所有人员执行公司安全和环境保护方针的责任感。由于责任和权限是相辅相成的统一体，在安全管理体系中每个岗位都有自己的职责，而完成职责所规定的工作，就会需要相应的权限和规定人员间的相互关系，这样 SMS 中每个人便都知道自己应该做什么，什么时候去做，有问题向什么人报告。

21、如何理解“确保提供足够资源和岸基地的支持”要求？

首先要在 SMS 文件中明确保证公司向指定人员提供足够的资源和岸上支持，以使其能履行职责；其次，这种资源和岸基地支持范围涉及岸机构各有关部室，包括人力和物力资源、技术和管理标准以及信息资源等，这已不仅仅是我们传统上认为的机器设备的备品和物料；第三，在实施船舶安全管理和防污染活动中，指定人员有权要求岸机构各有关部室按其职责规定向船舶提供足够的支持，必要时向公司最高管理层要求提供资源支持。

22、如何理解指定人员在安全管理体系中的作用？

在公司安全管理体系中，指定人员处于一种非常特殊的地位，他不同于传统的行政职务，而是公司 SMS 运行活动的总监控人。指定人员位置的确立标志着一种新管理方式的确立，安全管理活动实施与监控分离，在安全管理体系中仍存在传统的人力资源、海务、机务、航运管理部门，他们在 SMS 中实施业务管理职能，但管理部门能否有效地在 SMS 链环中起到应有的作用呢？这就需要一名总检验员，检查链环每个环节是否符合要求，是否存在缺陷，以保证质量。所以在 SMS 中起着检查控制作用的就是指定人员。指定人员是公司安全管理体系运行的监控人，同时也是船舶与公司最高管理层之间联系桥梁，负责安全管理体系的完善和保持持续正常地运行，负责向最高管理层报告 SMS 运行情况，及时处理 SMS 运行的有关问题。由于指定人员在 SMS 中监控的特殊作用，一般情况不要负责其它职能部门工作，以防可能影响到其在 SMS 中安全和防污染监控职能。

23、如何理解航运公司赋予船长的责任和权力？

船长是船舶的最高行政领导，对船上管理和营运负全面责任，而船舶流动的特殊性，决定了船长的特殊地位。由于船舶是一个独立的单元，安全管理体系在船舶运行，要船长组织实施安全管理、防污染活动，又需要监控。为了保证船长在船舶营运管理中有效地履行职责，必须维护船长的权威，所以不能另设一个监控员，这就需要船长即是船舶 SMS 活动实施责任人，又

要担当船舶 SMS 活动的监控人。所以公司要注意对船长培训的质量，要满足 ISM 规则 6.1.2 的要求，保证船长完全熟悉公司安全管理体系。船长在船舶安全上承担重大责任，因此应具有绝对权力，以便船舶营运管理中做出安全和防止污染方面的决定，并且必要时可要求公司予以协助，这些都已由公司以书面声明形式在 SMS 文件中明确。ISM 规则之所以做出这样的规定，一方面要求船长必须履行船长的权力和责任，另一方面督促公司还权于船长，在经营生产与安全防污染发生矛盾的紧急情况下，为了船舶人员的安全和防止污染，使船长有最终的处置权。

24、如何理解 ISM 规则对 SMS 人员熟悉职责，适任和培训要求？

在船舶安全和防污染活动中，虽然有较多的影响因素，但起决定作用的还是人的因素。ISM 规则的制订和实施很大程度上是从重视人的因素角度上加强安全管理控制，这一重要环节的控制也就要反映到公司对人员招聘，培训和管理程序中，因此选择称职人员担任适任的工作已成为实施 SMS 的一个关键因素。下面分几个主要问题分别叙述有关看法：

1 船长的适任。

首先是适任的船长选派，这里适任不是仅指具有适任资格证书的船长，而是要具有适当的指挥资格。这适当的指挥资格应由符合法定规定的资格证书；做过同类型船长的经历，担任船长的履历；以及在派出公司所得到的信息和鉴定报告所构成。其次被选聘的船长要了解 ISM 规则，熟悉公司 SMS 文件，这是由于船长在船舶安全和防污染中的特殊地位所决定的，他不仅是船舶安全管理的责任人，还起着监控船舶 SMS 运行的重要作用。因此必须注意给予船长适当的 SMS 培训以符合公司对船长的选用标准。解决了选用船长最重要的因素后，公司明确了船长对船舶的权力和责任，就能发挥船长在船舶 SMS 中重要作用，做好船舶安全、防污染工作。从公司实施 SMS 活动实践来看，船舶的船长决定了这条船 SMS 运行的状态，这取决于船长是否注意学习掌握 ISM 规则和国内外强制性规则，积极组织实施 SMS 各项活动，对公司 SMS 文件的认知程度。熟悉 SMS 文件要求的船长，管理工作组织实施到位，船舶 SMS 运行就好。反之船舶 SMS 就不能有效运转，问题缺陷多，安全、污染事故险情就会不断发生，也就不能符合 ISM 规则制定的总目标要求。

2 新聘人员及转岗人员熟悉职责。

为保证 SMS 中新聘人员及转岗人员熟悉工作职责，公司 SMS 文件应有保证新聘及转岗人员熟悉职责培训程序。这是为了确保有关人员熟悉岗位职责，获知有关情况，完成涉及安全、环保工作要求的重要步骤。例如为保证上船工作的船员熟悉船舶及其工作职责，并对分配给他们的岗位任务有一个正确的了解，我们就需要按照公司 SMS 所建立的专门程序，给初次上船或调至新岗位的人员进行熟悉职责培训。培训内容应该涉及到：

2.1 熟悉职责及岗位交接班；

2.2 了解船舶及设备有关情况，熟悉工作有关的设备；

- 2.3 有关设备的操作规程;
- 2.4 规章制度如值班制度、开航前须知等内容;
- 2.5 与工作有关的国际国内强制性规定;
- 2.6 应急部署中任务。

这样新聘及转岗人员经过专门对自己岗位职责熟悉,掌握设备操作规程和规章制度就能在船舶防污染活动中开展起自己的本职工作。

3 培训工作。

人员培训是提高航运企业人员素质,实现公司安全管理体系有效运行和符合 ISM 规则的重要保证。因此航运公司应重视培训工作,对所有 SMS 有关人员进行培训以保证他们能熟悉岗位职责,具有完成工作任务所必须的各种技能。这里从船舶入手结合 ISM 规则 6.4 要求来看公司存在的培训问题。我们知道 ISM 规则的宗旨是要求公司船舶营运符合强制性规定,以及建议性指南、规则。为此目的,从事安全和防污染管理,实施和监控的所有 SMS 人员充分理解这些要求是首要条件。在 SMS 内审中,往往会发现公司 SMS 中职能部室和船舶对 ISM 规则 6.4 要求不够重视,只是在安全和防污染活动中遇到问题才会查阅有关国内外强制性规定,而在平时管理活动中缺乏主动性计划安排和学习记录。他们认为这些强制性规定、规则、指南数量多、篇幅大、用的不多、不知该从何处下手去组织学习,有时即使在大会上安排学习,往往效果不是太好。针对这种情况,尤其是在船舶,我们认为存在问题的原因是:

3.1 认识存在误区。没有理解 SMS 中每项安全管理和防污染活动都要符合强制性规定和考虑建议性规则、指南,而正确的行为是建立在充分的理解上的。

3.2 缺乏学习培训的计划性。对于强制性规定、规则和指南等应制定周期循环学习计划,如年度循环学习培训计划等,这样计划安排,养成良好的学习习惯。

3.3 区分学习培训对象。在船舶上往往采取集中大会的形式宣读有关规则、规定以及 SMS 文件。对一些专业性强文件规定学习效果就比较差,效率低;如《避碰规则》学习培训就没必要让轮机员、机工、水手一起听,仅驾驶员集中学习就可以了。所以要有针对性地安排,根据对象和学习内容采取不同的形式,集中或分部门、分小组有效地组织学习培训。

3.4 培训要有效果。学习以及培训要有效果,不能只为完成培训计划而学习培训,这就需要按文件化培训程序开展以下工作:

- 3.4.1 定期评估 SMS 人员的工作能力,经验及应掌握的知识,提出培训需求。
- 3.4.2 研究培训需求,制订培训计划确定培训对象。
- 3.4.3 组织实施培训。
- 3.4.4 记录培训情况和结果,并予以保存。

解决了以上的问题,才能使培训工作行之有效,达到提高 SMS 人员的目的。

25、如何正确理解并做到使船长具备“适当的指挥资格”？

应该清醒地认识到，仅仅凭各种适任证书齐全还不能判断某一位船长就是具备了“适当的指挥资格”，由于航海这一职业的特殊性，使得船长这一职务也相当重要。因为船长的地位和权威在船舶这样的环境中实在是举足轻重，他的任何一个指令失误都有可能造成严重的后果，他在船舶遇险或紧急情况下的心理状态和指挥能力直接影响到船舶和人员的安全。所以船长的“适当的指挥资格”不是生来就有的，也不是一天两天就可以训练出来的，而且因人而异，影响的因素（受教育的水平、航海业务水平、个人心理素质、职业习惯和敬业精神等）实在太多。所以船公司在培养船长时主要注意建立某种机制，按一定的程序和方法对将要担任船长的人进行培养和考核，从其航海业务能力到工作能力，从组织能力到人际关系，都要进行可以量化的评定。至于应变能力实在不容易进行考核和评定，只有从其平时的表现以及在船长以前的各个职务上的工作情况来考核，使得被提拔到船长这一岗位上的人具备一些起码的大家所公认资格。在此基础上，经过实际担任船长后的一段时间的锻炼，相信被选派的人是会逐步具备“适当的指挥资格”的。

26、如何理解并做到使船员具备“合格、持证并健康”？

答：现在很多公司的船员配备往往都采取了“租赁”的方法，也就是公司不管船员了。船舶所需要的船员，都从船员管理公司聘用。所以“合格、持证并健康”的条件在很大程度上是由船员管理公司负责的，船舶所有人或是经营人只负责在挑选船员时尽到责任。一般可操作的也就是要求被聘用的船员各类证书齐全（适任证书、履约培训证书、健康证等）。应该承认，“持证”并不能保证“合格”，但在船员上船之前，也只能这么操作。船公司在这方面要做的事，可能还是在于船员上船工作以后。要建立某种考核和评价机制，对船员的实际工作能力和实际身体状况进行考评，以确认船员的“合格、持证并健康”。

27、如何理解船长的绝对权力声明（又称越权处置权限）？

1 由于船舶在海上航行的特殊条件，船长对海上乘客、船员、船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有及时及地的权威性；

2 尤其是在非正常情况下，如船舶发生碰撞、机损、搁浅、火灾、爆炸、人身伤亡、污染、海盗等事故状态下，需要船长立即果断应急处置；

3 海上安全和环境保护是船长在任何情况下所必须关注的头等大事，对船长的经济和其他方面的压力在任何时候都不应该影响其做出决定；

4 船长水上海上和环境保护方面的决定不应受船东、租船人或其他有关人员指示的影响；

5 在 SMS 建立过程中，既要突出规范岸上管理这个重点，也要把属于船长的权利还给船长。

ISM 规则第 5 条要求公司严格执行 IMO A443 (XI) 决议《关于船长在海上安全与环境保护方面的决定》。因此，在安全管理手册内应明确声明船长的绝对权力，公司应予以保证并支持船长权力的有效履行。

28、如何正确理解“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”？

首先应该明确什么是“凡需在开航前做出的指令”，一般在理解均将其认作是公司及船长对本航次的指示或要求，相当于航次命令之类。我们应该注意到，ISM 规则是在第六章的 6.3 条里提到“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”，而这一条的核心内容是如何保证涉及安全和环境保护工作的新聘和转岗人员的熟悉职责。因此，“凡需在开航前做出的指令”实际上是指职责熟悉内容。在国籍船员的船上，当到港后有船员换班时，新接班的船员急需职责培训，急需在开航前迅速掌握一些必须掌握的知识（因为至少这条船对他而言是新岗位，比如对大副而言，刚接班就要知道本船现在的装货情况、货物积载特点、压载舱情况、淡水存量、系泊设备情况等）。这些在开航前必须掌握的须知，一定要标明并以文件的形式规定。这些须知只是该船员必须掌握的须知的一部分，其他大量的程序和须知还有待他在开航后继续学习和掌握。

29、应如何理解“船上操作方案的制订”的目的要求？关键性操作的含义是什么？

ISM 规则“船上操作方案的制订”的目的是为了防止船舶安全和防污染操作过程中因不规范而导致超过标准界限。船舶上的操作很多，SMS 强调对主要操作过程的控制，重点控制那些对安全和防污染有直接影响并至关重要的关键性操作。由于 ISM 规则引用了“过程控制”和“预防为主”的思想来实现安全管理目的，而不是传统事后处置的消极方法，因此船上操作方案也是具有自我控制自我完善的 SMS 文件之一。由于“**关键性操作**”对船舶安全和防污染实施活动起着极为重要的作用，所以我们要注意对“关键性操作”的理解。按照《ISM 规则应用指南》，船上“**关键性操作**”分为两类：一类是“特殊操作”，另一类是“临界操作”。“**特殊操作**”是指其错误仅在已造成危险情况或事故发生时才会明显看出的操作，如保证水密完整性、维护操作、加油操作、货物集装箱绑扎、系固等包括目的在于防患于未然的预防检查措施。船上“**临界操作**”是指其错误会立即导致人员伤亡、环境污染以及船舶发生事故或险情的操作。如：气象恶劣条件下航行、视线不良条件下航行、在靠陆水域或交通密集水域航行以及突然出现失去操纵能力的操作，危险货物和有毒有害物的装卸、关键机器操作等。

30、如何理解 ISM 规则中的“船舶和设备的维护”？

船舶维护是一个比较久远的话题。确保船舶处于良好的技术状况是船舶安全的重要基础。ISM 规则从安全管理的“硬件”方面提出要求，要求公司对船舶状况维护进行有效地控制以保

持其符合船级社的规范，强制性规则等要求。在 SMS 文件中，公司应对其所管理的各种类型船舶制定船舶及设备维护程序，并对船舶及各种设备制定适当的维护周期，作为船舶有关责任人就要对机器、设备和船体结构的完整性按规定的期限检查，以掌握船舶的技术状况。对于存在的船舶和设备的缺陷和故障，船舶应予以尽快报告，并在规定的时间予以纠正，如果缺陷故障不能由船舶人员处理解决（或者缺乏备件、材料），暂不影响船舶安全和环境保护则应将这些缺陷、故障列入清单，船、岸都留作记录备案，适时予以解决。而船舶及设备的检查、维护、损坏、缺陷和有关纠正措施都必须留有记录，应作为 SMS 有效运行的客观证据。

31、为什么 SMS 需要“公司验证、评审及评估”？

公司 SMS 在运行过程中，需要不断地进行定期内审、管理评审、复查和纠正。采取这些措施目的是为了防止公司 SMS 建立后没有按照规则要求和其它相关安全和保护环境的标准、规则等去检查、评价公司安全管理体系的符合性和有效性，以及能否达到安全和环境保护的目标，查出运行中存在的缺陷，采取相应的措施，不断完善改进公司 SMS。这里要注意“内部安全管理体系审核”与管理评审的区别。内部审核是为了验证公司安全管理和防污染具体某一实施活动过程与公司 SMS 文件或者国际、国内强制性规定相应具体要求的相符合性，进而评价体系活动的有效性。而公司管理评审是由公司最高管理层主持，公司管理层及相关负责人员参加的对公司 SMS 进行的定期评价和管理性复查，以确保 SMS 本身与 ISM 规则相适合，其内容包括内部审核、外部审核的结果，船舶的管理评审、事故、险性、不符合规定情况分析、调查结果、新规定、新规范生效而引起的 SMS 文件的修改执行 SMS 结果等，注重的是安全管理体系本身。复查是视安全管理定期评价出来的结果而定，是在评价 SMS 活动需要采取纠正措施后实施的。

第三章 国际、国内强制性规定及建议性指南

32、什么是国际强制性规定？

所谓“国际强制性规定”是指通过签署、批准、加入等方式予以承认的各种相关国际公约、条约、规则、规定、议定书等，要求各缔约国必须严格遵照执行的，但声明保留的条款除外。

33、什么是国内强制性规定？

所谓“国内强制性规定”是指由有关机关按照“立法法”制定的各种相关法律、法规、规则、规定、条例等。依照中华人民共和国公司法成立的公司及船舶必须严格遵照执行。

34、是建议性规则、标准、指南？

所谓“建议性的规则、标准、指南”是指由国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织等制定的，建议公司和船舶适用的规则、标准、指南。各公司和船舶可以选择适用。

35、当国内强制性规定与国际强制性规定发生冲突时应如何处理？

当国内强制性规定与国际强制性规定发生冲突时一般选择适用高层法，即适用国际强制性规定，但中华人民共和国声明保留的条款除外。

36、为什么说安全管理体系必须符合强制性规定，并对建议性的规则、标准、指南予以考虑？

建立安全管理体系的依据是 ISM 规则，而 ISM 规则是 SOLAS 公约第九章的内容，是强制性规定。安全管理体系必须符合 ISM 规则，否则就是严重的不符合。

符合强制性规定和对建议性的规则、标准、指南予以考虑，这两项目标是 ISM 规则最根本的要求，如果建立的体系不能达到这个目标，就不能说是符合 ISM 规则，这些目标是判断安全管理体系是否符合 ISM 规则的最主要的具体标准。

由于建议性规则、标准、指南是全世界海运行业长期从事安全管理经验的结晶，因此，公司应尽可能的参照、引用这些规则、标准、指南。

第四章 ISM 规则基本术语及定义

37、合证明——DOC (Document of Compliance)

指由主管机关、主管机关认可的机构或应主管机关请求的另一缔约国政府颁发给符合 ISM 规则要求的公司的证明文件。

38、安全管理证书——SMC (Safety Management Certificate)

指由主管机关、主管机关认可的机构颁发给船舶的证书，证明公司及其船舶管理运营符合已批准的安全管理体系。

39、安全管理体系——SMS (Safety Management System)

指能使公司人员有效实施公司的安全及环境保护方针所建立的结构化，文件化的体系。

40、公司

指船舶所有人，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机构或个人，如管理人或光船承租人。

41、主管机关

指船旗国政府。

42、国际安全管理规则

指国际海事组织大会通过的，并可由该组织予以修正的 A. 741 (18) 决议“国际船舶安全管理和防污染规则”。(ISM 规则)

43、不符合规定的情况

指客观证据表明不满足某一具体规定要求的可见情况。而这种“不满足某一具体规定要求的可见情况”主要是指偏离 ISM 规则，国际、国内强制性规定，公约标准等以及公司 SMS 文件规定要求。

44、重大不符合规定的情况

指对人身或船舶安全构成严重威胁或对环境构成严重危险，并需要立即采取纠正措施的可辨别的背离，包括未能有效和系统执行“ISM 规则”的有关规定要求。

45、事故

“事故”指造成人员伤亡或环境污染、船舶及其货物受到损害的事件。

46、险情

发生危急情况，但没造成人员伤亡和环境污染以及船舶财物受损的后果。

47、船上特殊操作

指其错误仅在已造成危险情况或事故发生时才会明显看出的操作。

48、船上临界性操作

指其错误会立刻导致危及人员、环境或船舶的事故或情况的操作。

49、客观证据

指以观察、衡量或测试为基础并能被核实的，有关安全或安全管理体系要素存在和实施与否的量或质的信息，记录或事实证明。

50、内部文件

公司和船舶所制定的涉及安全和防污染的有关规定和文件。公司制定的 SMS 相关文件称公司文件，船舶制定的相关文件称船舶文件，公司文件和船舶文件统称内部文件。

51、外来文件

指与公司实施 ISM 规则有关的国际组织、船旗国主管机关、船级社、行业协会、港口国政府等颁布的强制性和建议性的公约、法规、规范、指南和标准。

52、船舶技术文件

指为保证船舶安全航行和安全操作的相关图书、资料、图纸等。

53、周年日

指以相关证书到期日向前推算的每周年的月份和日期。

54、关键性的船上操作分几类？如何区分？

“关键性的船上操作”可分成两类：一类是特殊操作；另一类是临界操作。“特殊操作”指错误仅在已造成危险情况或事故已发生时才会看出的操作，如水密完整性，维护操作（上高、舷外、密闭舱室进入）添加燃油操作，货物系固等。“临界操作”指其错误会立即导致危及人员、环境或船舶事故或情况的操作如交通密集水域航行，气象恶劣条件下航行，危险货物装卸，明火作业，进出港航行等。

55、如何理解 ISM 规则中“公司”的含义？

按照 ISM 规则有关“公司”的定义，“公司”可以是船东，也有可能不是船东而是管理

公司或光船承租人。如果不是船东而是管理公司或光船承租人这样的“公司”，就必须承担船东的船舶营运责任，同时就要承担 ISM 规则规定的所有责任和义务。也就是说对一条营运的船舶来讲，要么负责其管理的“公司”是船东，要么就是管理公司或者是光船承租人，不论是谁，只能由两者之一的“公司”负责管理这条船的安全和防污染管理工作，而不能两者同时负责管理。值得注意的是：如果非船东承担“公司”的责任，负起 ISM 规则规定的所有责任和义务，就必须与船东签订协议，明确双方的责、权、利关系，才能符合 ISM 规则中所指“公司”的定义。

第二篇 实施篇

第一章 安全管理体的建立

1、安全管理体的概念是什么？

安全管理体系（SAFETY-MANAGEMENT SYSTEM，简称 SMS）是指能使公司人员有效实施公司安全和环保方针的结构化和文件化的体系。

安全管理体系以使公司人员有效实施公司的安全和环保方针为总体目的。为此，既需要组织整体受到约束，也需要充分的资源支持，体系必须文件化，结构化，它不是一个简单的文件汇编。

2、建立安全管理体系有哪些优越性？

国际安全管理规则提供的是体系化的科学管理方法，它总结和借鉴了世界许多领域先进的管理经验特别是航运安全管理和质量管理的经验，是对国际航运文化的发展。通过其实施，航运公司将：

- 1 进一步提高员工的安全意识，安全管理技能；
- 2 安全工作做法和安全工作环境将鼓舞员工士气，获得客户的信任；
- 3 将促进整体管理水平提高，从而实现效率提高和成本的下降，获得保险金的优惠和事故赔付金的降低；
- 4 发展和完善企业管理文化；
- 5 将最终促进其信誉与效益的提高。

3、SMS 文件有何特点？

- 1 闭环、动态、自我调整、自我完善；
- 2 涉及安全和防污管理的一切活动；
- 3 将船岸管理中的策划、组织、实施和检查、监控等活动转化为文件要求；
- 4 自我控制——体系本身使体系文件受控。
- 5 此外，还有如下特点：
 - 5.1 系统性：依据 ISM 规则要求，从公司总体出发系统地规范船、岸管理和操作、各层文件间相互衔接、相互协调与促进、形成有机整体。
 - 5.2 确定性：管理程序文件对 5W1H 作了规定、职责明确、排除不确定性。
 - 5.3 法规性：体系文件一旦经总经理批准，就应成为公司管理的法规，所有船岸相关人员都应严肃对待、严格执行。

5.4 可操作性：体系执行的是强制要求的操作和公司长期总结出来安全/防污染的具体规章，文件应结合实际、行之有效。

5.5 协调性：文件上下接口清晰、协调统一，避免了前后文件规定不一，职责不清等矛盾，从而使文件得到有效贯彻和实施。

5.6 适宜性：体系文件规定的详略取决于公司环境、规模、人员素质，人员素质的高低又是 SMS 文件能否有效实施的关键要素。

5.7 制衡性：体系内人员职责、权力做出明确规定，在最高管理层的支持下，指定人员及其 ISM 办公室行使监控职能，体系文件应反映出体系内的制衡功能。

5.8 惟一性：解释是惟一、理解是一致，活动应是符合的。

4、建立 SMS 应确立的指导思想是什么？

建立 SMS 是一个有计划的、系统的工作过程，必须有统一的指导思想；

公司全员参与；领导足够的重视、支持和持续推动；安全第一，保护环境；全面覆盖和符合 ISM 规则；符合强制性规则规定，考虑适用的建议性的规则、标准和指南；与本公司和船舶实际相结合；突出实效与可操作性；建立与实施并进。

5、建立 SMS 为什么要确定与现代管理相配的组织机构？

航运企业的安全管理涉及企业的方方面面，是企业整体管理水平的综合反映，实施 ISM 规则对企业来说是个全新的管理方法，是对航运公司传统管理模式、方法的改革，必然涉及公司内船岸之间、最高管理层与部门之间、部门与船队之间、部门与部门之间和管理人员与管理人员之间的职能、权利和责任的重新分配，甚至涉及到人员和机构的调整。所以，在建立 SMS 之前必须确定与现代管理相配的组织机构。

6、为什么说 ISM 规则的培训是建立 SMS 的基石？

ISM 规则之前言 5 “……显然，无论是岸上还是在船上，不同的管理层次对所列条款需要有不同程度的了解和认识。”因此，在建立 SMS 之前，进行全员培训是必须的，不同的管理层次的人员运用不同的方式方法，重点是培训最高管理层、各部门骨干和船长轮机长，为确保建立满足要求的 SMS，并保证顺利推行和实施将打下坚实的基础。同时结合责任心、敬业精神、企业效率和安全忧患意识及现代管理理念等教育培训，全方位提高员工素质。

7、ISM 规则的实施应如何推进？

公司实施 ISM 规则是个系统工作过程，为确保实施工作进行顺利，在实施之初，应成立 ISM 实施推进领导小组，由总经理或指定人员任小组长，具体负责制定推行计划、组织培训、船岸

安全管理现状的调查评估、体系设计与编写、代表船的确定与船岸试运行、收集反馈信息、自我评审和调整完善、迎接外审直至全面实施等工作。

8、对 ISM 推进的人员有哪些要求？

ISM 专职推进人员的选择和使用，尤其是主管人员的素质是十分重要的。其基本条件是：

- 1 船上工作经历和岸上管理的经验；
- 2 强烈的事业心，责任心和敬业精神；
- 3 求真务实，开拓进取的精神及良好的工作方法；
- 4 较强的工作能力，协调能力，逻辑思维和处理具体事务的能力等；
- 5 具有一定的法律知识和企业质量管理知识。

9、为什么说公司最高管理层和专门工作班子进行 ISM 规则的培训是建立 SMS 最为重要的工作？

只有最高管理层深入理解规则，才会真正把建立安全管理体系的工作放在重要位置，公司最高管理层才会做出应有的正确承诺。只有专门工作班子成员全面理解规则，建立安全管理体系的工作才能得以正确规划和推动。有的公司既不培训最高管理层，也不培训专门工作班子或骨干，由于公司领导和工作人员都不能全面正确理解规则要求，自认为建立安全管理体系就是写文件，结果写出来的安全管理体系文件既不能覆盖规则要求，也缺乏系统性，甚至文件之间充满矛盾，这样的 SMS 文件根本就无法得到有效运行，亦无法通过审核。也有的尽管工作人员提出了正确的工作计划，但由于领导缺乏对规则的正确理解，致使计划得不到批准。

10、在体系设计前为什么要对公司和船舶的安全管理现状进行调查评估？

在设计和编制 SMS 之前，对公司和船舶的安全管理现状进行调查评估是全面了解、分析和评估与保障船舶安全营运有关的管理要素，特别是涉及人为因素的管理，如规章制度、人员组织、使用与培训、船舶维护与保养、应急准备等。对照 ISM 规则的要求，就船岸的现状，有什么，缺什么，需要完善什么，尤其是对强制性规则规定的熟悉、执行情况寻找差距、分析问题地原因。

体系设计必须以现状调查评估为基础，没有全面详细的调查分析，盲目地去编写体系文件，就不可能设计出适合本公司实际情况的安全管理体系。

11、建立 SMS 一般要经过哪些步骤？

建立安全管理体系大体上要经过下述 11 个步骤：

- 1 公司最高管理层和专门工作班子的 ISM 规则培训；

- 2 制定计划;
- 3 公司安全管理现状的评估;
- 4 安全管理体系设计;
- 5 安全管理体系文件编写;
- 6 船岸人员的安全管理体系培训;
- 7 安全管理体系在代表船及岸上运行;
- 8 内部审核;
- 9 定期评价和管理评审 (或称管理复查);
- 10 纠正不符合规定的情况;
- 11 外部审核和各船推行。

12、建立 SMS 为什么要最高管理层的决策?

“最高管理层的承诺是做好安全管理工作的基础”，最高管理层必须对 ISM 规则实施的重要性、根本目标和意义取得共识，最高管理层应作出决策和郑重承诺，并在体系策划、建立、运行和持续改进中起主导作用，从而保证体系的建立和运行始终得到人力、物力、财力等资源和权力的足够的支持。

13、应如何使体系组织机构得到落实和确定专门工作班子?

公司在现有的管理机构或根据企业的发展调整与现代管理相匹配的组织机构外，具体遵循：

- 1 根据 SMS 运作的需要进行组织机构的设计或调整;
- 2 按照公司特点进行重新设计或进行必要的调整;
- 3 注意各部门之间的接口关系，作到协调通畅。

还应：

- 1 以正式的文件形式在最高管理层中确定任命一名或多名指定人员;
- 2 成立有最高管理者领导的“安全管理委员会”或“安全管理领导小组”，成员由各有关部门负责人担任，功能是对重大问题进行决策，包括组织机构的调整、管理职责的划分与确定、体系文件的编制任务的落实与协调，体系文件内容的审定等。

- 3 建立实施 ISM 规则的专门机构——ISM 办公室或安全管理办公室。

14、如何确定是否需要外部咨询和指导?

虽然可以通过培训、参观走访、借鉴等形式，使企业内部人员特别是确定专门工作班子了解掌握 ISM 规则及实施的相关要求，从而建立起 SMS。但如在下列问题上遇到困难，为了更顺

利、快捷地完成实施 ISM 规则工作，可考虑聘请主管机关、船级社或有关的专家予以咨询、指导：

- 1 如何正确理解 ISM 规则的要求；
- 2 如何结合企业的实际达到 ISM 规则的要求；
- 3 如何有计划、有步骤地完成整个实施过程；
- 4 如何防止走弯路，减少人力、财力和物力的浪费；
- 5 如何达到审核的要求；
- 6 如何保持和改进已建立的 SMS。

15、如何建立安全管理体系工作计划？

在公司最高管理层提供了必要资源（如人力、经费、电脑、复印机等）后，建立安全管理体系仍是一项十分复杂和涉及面很广的工作，没有详细的工作计划是无法按期完成的。通常情况下，建立安全管理体系的全过程需要 1 年以上的时间。据此可以采用倒排时间表的办法制定计划。下表是 15 个月完成的总计划表。总计划表批准后，可以制定每项具体工作的分计划。分计划与总计划的不同是任务到人，时间到天。

时 间 工作项目		15 个月的计划安排														
		0 1 月	0 2 月	0 3 月	0 4 月	0 5 月	0 6 月	0 7 月	0 8 月	0 9 月	1 0 月	1 1 月	1 2 月	1 3 月	1 4 月	1 5 月
领导和骨干培训		△														
制定计划		△														
现状 调 查	机构调查		△													
	人员调查		△													
	文件调查		△													
	活动调查		△	△												
现状评估				△												
体系 设 计	确定方针			△												
	调整机构			△	△											
	职能分配			△	△											
	定文件结构				△											
	拟文件清单				△	△										
体系文件编写						△	△	△	△							
体系文件培训									△	△						

运行	岸上									△	△	△	△	△	△	△
	代表船 A 轮									△	△	△	△	△	△	△
	代表船 B 轮									△	△	△	△	△	△	△
内审	岸上											△	△			
	代表船 A 轮											△	△			
	代表船 B 轮											△	△			
体系评估													△	△		
管理复查															△	
纠正修改															△	△
外审/全面推行																△

16、如何分配各部门的职能？

进行职能分配时，要求把规则总的各要素全面展开并转换成职能，分配到公司的各部门，确保通过职能分配，使规则的各项要素都能得到覆盖，进行职能分配是要坚持一项职能由一个部门主管的原则。当一项要素必须由两个或两个以上部门负责时，要明确主要负责部门或撤并相关部门。如：

部门 要素	总经理	副总经理	指定人员	ISM 办	总经办	人事部	财务部	航运部	海监室	机务部	船舶
ISM 2.1	▲	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
ISM 2.2	▲	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
ISM 3.1				▲							
ISM 3.2	▲	△		△	△	△	△	△	△	△	△
ISM 3.3	▲	△		△	△	△	△	△	△	△	△
ISM 4			▲	△		△					
ISM 5.1	▲			△	△	△			△		
ISM 5.2	▲			△	△	△	△	△	△	△	
ISM 6.1				△		▲	△	△	△	△	
ISM 6.2				△		▲		△	△	△	△
ISM 6.3				△		▲	△	△	△	△	△
ISM 6.4				△		▲		△	△	△	△

ISM 6.5				△		▲		△	△	△	△
ISM 6.6				△		▲					△
ISM 6.7						▲					△
ISM 7				△				△	△	▲	△
ISM 8.1									▲	△	△
ISM 8.2									▲	△	△
ISM 8.3	△					△			▲	△	
ISM 9.1			△	▲					△	△	△
ISM 9.2	△		△	▲				△	△	△	△
ISM 10.1									△	▲	△
ISM 10.2									△	▲	△
ISM 10.3									△	▲	△
ISM 10.4									△	▲	△
ISM 11.1			△	▲		△	△	△	△	△	△
ISM 11.2			△	▲							△
ISM 11.3			△	▲							△
ISM 12.1			▲	△							
ISM 12.2			▲	△							△
ISM 12.3	△		▲	△		△	△	△	△	△	△
ISM 12.4			▲	△							△
ISM 12.5			▲	△	△	△	△	△	△	△	△
ISM 12.6			▲	△	△	△	△	△	△	△	△

注：▲表示责任部门；△表示协助部门

17、安全管理体系文件通常怎样分类？

安全管理体系文件可以有許多分类方法，最基本的是三种。

第一种是分三类，即安全管理手册，安全管理程序 and 安全管理须知；

第二种是四类，即安全管理手册，程序，须知和记录；

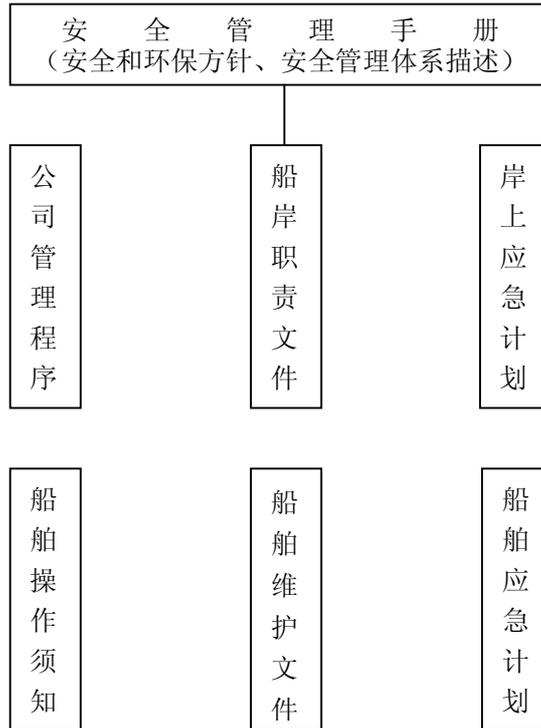
第三种也是分三类，即安全管理手册，程序和记录。

大部分公司常采用的是第二种。

18、常见的 SMS 文件构成是怎样的？

一般是将安全管理体系第一个层次的文件——**安全和环保方针**编入安全管理手册，并由该

手册对整个安全管理体系作系统的描述。在安全管理手册之下，一般是将安全管理体系的第二层次的文件——**程序**，汇入程序文件册。在程序文件之下，一般是将安全管理体系的第三个层次的文件——**须知**，如安全管理职责、船舶操作、船舶维护、船舶应急等操作文件编入须知文件册，须知文件可以分成安全管理职责文件、船舶操作文件、船舶维护文件、船舶应急计划等几本，其具体的体系文件结构如下：



19、如何拟定文件总清单？

根据 SMS 文件的构成，按手册---程序---须知---相关文件的顺序把将要编制的每个文件拟列出文件总清单，根据文件编写计划和编写分工，注明编写负责人，完成时间等。

相关文件是指公司和船舶备有的必须严格执行的有关国际国内强制性规则规定，以及建议性适用的规则、标准、指南等。

20、根据 ISM 规则各要素对应的 SMS 文件有哪些？

ISM 规则序	SMS 文件内容要求	文件类别
---------	------------	------

号		
2.1	安全和环境保护方针	安全管理手册
3.2	从事安全和防污工作及负责其管理, 评审人员的责任, 权力和相互关系规定(职责手册)	程序
4	指定人员任命, 职责, 权力证明及通信联系方法	安全管理手册
5.2	公司强调船长权力的声明	安全管理手册
6.1	保证船长具有指挥资格和完全熟悉公司 SMS 的规定	程序
6.2	船员聘用及配备规定	程序
6.3	新聘及调岗人员熟悉职责程序	程序
6.3	保证重要指令在开航前下达的须知	程序
6.4	保证所有人员充分理解有关规定, 规则和指南的规定	程序
6.5	标明并保证提供 SMS 所需支持性培训的程序	程序
6.6	以工作语言向船员提供 SMS 相关信息的程序	程序
6.7	保证船员履行 SMS 规定职责时有效交流的规定	程序
7	制订关键性船上操作方案和须知的程序	程序
7	关键性船上操作方案和须知	须知
8.1 8.3	船上经济情况的标明, 阐述和反映程序	程序及须知
8.2	应急行动的训练和演习计划	须知或程序
9.1 10.2	不符合规定的情况, 事故和险情的报告, 调查和分析程序	程序
9.2 10.2 12.3 12.6	不符合规定情况纠正程序	程序
10.1 10.2 10.4	船舶维护程序和/或须知	程序及须知
10.3 10.4	重要设备和技术系统的标明程序及提高设备和技术系统可靠性的措施	程序及须知
11.1 11.2 11.3	SMS 及其相关文件, 资料的控制程序	程序

11.3	安全管理手册	安全管理手册
12.1 12.3 12.4 12.5	SMS 内部评审程序	程序
12.2 12.3 12.4 12.5	SMS 有效性评价程序	程序
12.2 12.3 12.4 12.5	SMS 有效性复查(管理评审)程序	程序

21、确定安全管理职责的原则和要求是什么？

1 公司应按体系各部门、各岗位来确定安全管理职责，具体应：

1.1 遵循职、责、权、利统一的原则，作到职、责、权、利清楚，使各部门和有关责任人在执行其安全管理职责时理直气壮，不含糊；

1.2 考虑长远发展的需要，职责的确定有利于向更高的管理水平迈进；

1.3 管理活动是由多个部门共同完成时，一定要确定主要负责的责任部门，明确该活动各部门所承担的职责。

2 总之，公司内与船舶安全和防止污染有关或影响船舶安全和防污染的管理者，执行者和审核者，其责任权力和相互关系均应以文件形式明确规定，而这一点与公司规模的大或小有没有关系的，还应注意的，关于责任，权力及相互关系均应以文件形式明确规定，应当全面涉及船岸两个方面的所有有关人员。

3 公司应根据现代企业管理机构的职能按照安全管理体系的需要赋予其应有的职责、确定其适任要求以及相互替代关系，特别赋予安全管理机构应有的、强有力的地位，才能有效地推动安全管理体系的建立和运行。

22、制订 SMS 应遵循什么原则？

1 必须全面覆盖和符合 ISM 规则的要求；

2 符合船旗国立法的指令和程序；

3 符合法定的规范即强制性规则规定；

4 考虑国际海事组织，主管机关，船级社及海运业组织建议的适用的规则，导则（指南）及标准；

5 以公司以往的规章制度等为基础。

ISM 规则有明文规定：“1、符合法定的规范即强制性规则规定；2、应考虑国际海事组织，主管机关，船级社及海运业组织建议的适用的规则，导则（指南）及标准。”对此规定，船公司往往会出现两种不妥当的倾向：一是只把公司以往的规章制度建立一个体系，基本不考虑航运业及国际立法发展现状；二是为体现公司的先进管理水平而制订过于严格的规定，有时甚至超出公司的实际承受能力；二者都忽略了 ISM 规则中“建立”即“DEVELOP”词的含义。

23、安全管理体系文件编写的流程是怎样？

见下页图 2_1_1

24、符合强制性规则规定在体系文件中如何体现？

符合强制性规则规定作为实施 ISM 规则的强制目标，同时执行和实施强制性规则规定又是实现 ISM 规则总目标的重要措施。建立体系文件时可按下面方法在文件中体现：

1 全部写入：对一些篇幅较小，规定具体的强制性规则规定可全部编入某个具体文件，以示符合。如：我国《海上雾中航行规则》

2 部分引用：有些规则规定中有涉及具体的安全和防污染操作的要求，为使船岸人员更好地熟悉和遵守，可在某个具体文件中予以部分引用。

3 明确引出应遵守的规则规定：大部分规则规定应是有关人员熟悉共知的，且篇幅浩大，规定详尽，使用、查找方便，因此，体系文件不可能也没有必要篇幅地引用，只在文件中明确指出执行该文件时应遵守哪个规则规定。

4 将所有应遵守的强制性规则规定，都应纳入体系文件总清单，予以受控，所有需用到强制性规则规定文件人员应保证获得。

25、内部文件和外来文件一般有哪些？

内部文件通常指公司管理体系文件，包括安全管理手册、程序文件、船舶操作方案和须知、各类记录及报告表格等，还包括管理协议、公司指令、船长命令、电报传真，信函等

外来文件和资料包括强制性规则规定，使用的规则、导则和标准，船旗国、港口国的规定，船级社规范规则，海图、航海出版物、航海通告，船舶及设备技术资料、操作说明书等。

确定安全方针、目标



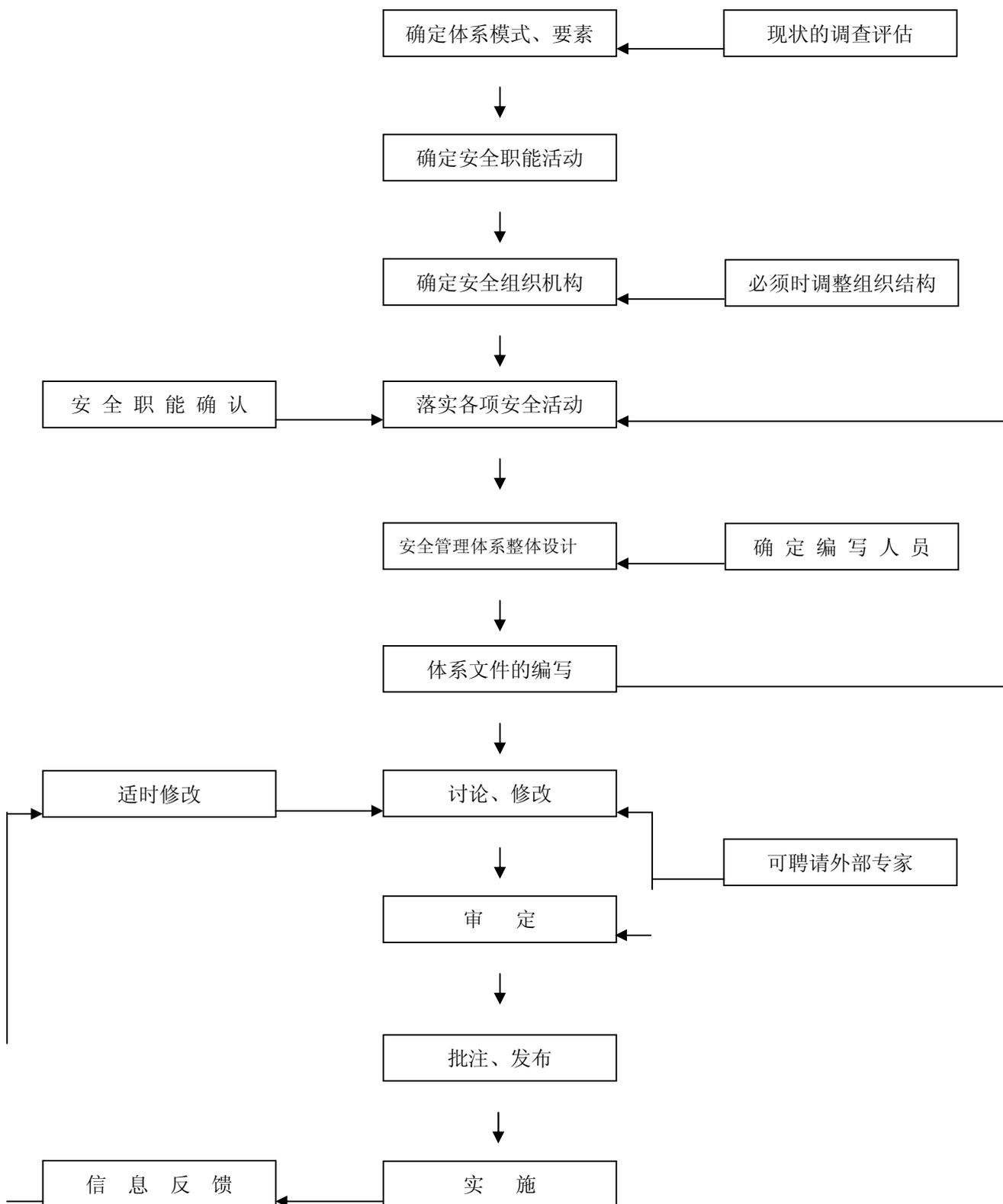


图 2_1_1

26、安全管理体系文件应包括那些功能要求？

ISM 规则 1.4 款是公司在编写 SMS 文件时最起码应达到的要求：

- 1 安全与环境保护方针；
- 2 使安全与环境保护方针和目标得以实现的安全管理手册；
- 3 保障船舶安全营运与环境保护，符合有关国际公约及船旗国政府法规的须知和程序；
- 4 明确岸上和船上人员的权限和相互间的通信联络方式；
- 5 按 ISM 规则规定报告事故及不合格的程序；
- 6 应急情况的防备及处理程序；
- 7 内审及管理评审程序。

27、编写 SMS 文件为什么要责任人主笔，而不能由 ISM 办包办？

SMS 文件的编写应由 ISM 办组织牵头，各职能部门派出一名专职负责文件编写人员，组成 SMS 文件编写小组，此所谓责任人主笔；比起 ISM 办全权负责文件的编写的这种“秀才”编写方法，其优越性在于：

- 1 每个部门都承担文件编写任务，工作分散，提高效率和进度；
- 2 集思广益和及时反馈信息；
- 3 有利于 ISM 规则实施工作中，特别是文件编写工作中的协调；
- 4 使编写出的文件更符合实际操作；
- 5 有利于各部门熟悉体系文件，为有效运行打下基础。

28、在编写体系文件时是否可以借鉴别人的文件？

在文件编写时，考虑到 ISM 规则的普遍适用性，可以参照和借鉴现成的体系模式或其他公司的 SMS 文件，汲取对本公司有用或缺的营养。但是，如果没有充分认识到航运公司之间的区别和船舶之间操作条件的不同，照抄照搬别公司的 SMS，将造成了体系针对性不够，管理性文件与其支持性文件之间缺乏必要的接口，操作性不强等缺陷。

29、何谓安全管理手册（SMM）？

用于阐述及实施 SMS 的文件可称为“安全管理手册”，安全管理手册（SMM）是阐述公司安全和环保方针的纲领性文件，是安全管理体系的灵魂，是熟悉和实施安全管理体系的指南。

30、安全管理手册通常应包括哪些内容？

安全管理手册一般分章编写，主要包括目录、公司简介、安全和环保方针、公司机构岗位描述和职责规定、指定人员（任命和职责）、船长权责规定机关与船长权力的声明、资源与人员、制订船上操作方案的程序的描述、应急准备、事故险情和不符合规定情况的报告原则、船舶和设备维护规定概要、文件控制程序要点、公司内审、复查和评价和相关文件介绍等内容。安全管理手册阐述上述内容时，应当详细阐述安全和环保方针，公司机构岗位描述和权责规定，指定人员和关于船长权力的声明，其他内容由于还另有具体程序或须知，只要说清要点及相关文件即可，不需详细阐述。

31、为什么说<安全管理手册>起到文件索引的作用？

安全管理手册是阐述公司安全和环保方针的纲领性文件，详细阐述了安全和环保方针，公司机构岗位描述和权责规定，指定人员和关于船长权力的声明。其他内容由于还另有具体程序或须知，故只在手册中阐明制定什么样的程序或须知，并在手册每章的“相关文件”或“支持性文件”中予以列明，其优越性在于手册与程序或须知对照，接口清晰，便于审核其符合性，又便于运行时查找相关文件，起到文件索引的作用。

32、公司安全与环境保护方针的描述应达到什么要求？

安全与环境保护方针是安全管理体系的灵魂，安全与环境保护方针应当包括 ISM 规则 1.2 所述的目标，并应说明如何实现这些目标。

安全与环境保护方针的描述一般分为原则、目标和措施三个层次：

原则是对方针的简练高度概括；

目标必须包括 ISM 规则规定的所有目标要求，同时亦可突出公司自身目标的量化内容；

措施部分为如何实现目标提供了保证。

安全与环境保护的方针应是用容易理解的语言表达，要保证公司船岸各级人员都理解，并坚持贯彻执行，做到对不符合方针的现象和行为能抵制和纠正。

最高管理层应通过声明或其他的正式方式发布所制定的方针，并定期评估以确保其适宜性。

33、指定人员能否兼职？

“指定人员”的兼职问题。ISM 规则没有明确表明不允许指定人员兼职，但规定了指定人员的监控职能，如指定人员兼任被监控部门职务，不利于其监控职能的发挥。指定人员位置的确立，标志着一种管理方式的确立即实施责任与监控责任的相对分离。因此，应提倡指定人员不兼职，否则，容易造成职指定人员在履行监控职能方面的不符合项。

34、如何理解船长的绝对权力声明（又称越权处置权限）？

1 由于船舶在海上航行的特殊条件，船长对海上乘客，船员，船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有及时及地的权威性；

2 尤其是在非正常情况下，如船舶发生碰撞，机损，搁浅，火灾，爆炸，人身伤亡，污染，事故，海盗等状态下，需要船长立即果断应急处置；

3 海上安全和环境保护是船长在任何情况下所必须关注的头等大事，对船长的经济和其他方面的压力在任何时候都不应该影响其做出决定；

4 船长水上海上和环境保护方面的决定不应受船东、租船人或其他有关人员指示的不适当的影响；

5 在 SMS 建立过程中，既要突出规范岸上管理这个重点，也要把属于船长的权利还给船长。

为符合 ISM 规则第 5 条要求，公司应严格执行 IMO A443 (XI) 决议《关于船长在海上安全与环境保护方面的决定》，因此，在安全管理手册内应明确声明船长的绝对权力，公司应予以保证并支持船长权力的有效履行。

35、为什么说船长既是 SMS 的实施人又是监控人？

船长是公司总经理任命的船舶最高行政首长，代表总经理对船上的管理和操作全面负责，严格实施 ISM 规则，并有效运行公司安全管理体系。但由于船舶国际营运的特性，安全管理体系在船上的运行得不到指定人员的全面监控，作为公司的一个部门或单位，船上的 SMS 运行是一定要受到连续监控的，这就需要有个指定人员的代理人，在指定人员不访船时替指定人员保持对体系运行的监控，且船长在船舶操作上的特殊地位，为维护船长的权威，这个监控的职能就自然落到船长身上。ISM 规则之 5.1.4 和 5.1.5 款亦赋予了船长类似监控的职能。

36、何谓安全管理程序？安全管理程序通常应包括哪些基本内容？

安全管理程序是指为完成某项安全和防污染活动所规定的途径。

安全管理程序一般包括目的、适用范围、职责、实施程序、流程图（应尽量）、涉及的资源和相关文件、以及如何进行控制和记录、附表等。通常应满足 5W1H 的内容要求：WHY---即规定某项活动的目的和范围；WHEN---何时；WHERE---何地；WHO---有谁来做；WHAT---应做什么；和 HOW---如何做。

37、安全管理体系（SMS）需建立哪些程序文件？

根据 ISM 规则的要求，公司至少应建立：

- 1 船员聘用与考核程序
- 2 新聘转岗人员熟悉职责程序
- 3 安全管理体系培训程序

- 4 安全管理体系信息传递程序
- 5 船上关键性操作方案和须知的制定程序
- 6 紧急情况的标明、阐述和反应程序
- 7 不符合规定情况及事故险情的报告、调查和分析程序
- 8 纠正措施的实施程序
- 9 船舶维护程序
- 10 关键性设备和技术系统的标识和维护程序
- 11 安全管理体系文件控制程序
- 12 安全管理体系内部审核程序
- 13 安全管理体系有效性评价和管理复查程序

此外，公司认为涉及安全和防污染的重要的活动过程需要用程序文件来规定的，亦可以编写程序文件，如：船长复查 SMS 程序、指定人员履职程序等。

38、何谓安全管理须知文件？

安全管理须知是指为完成某项安全和防污染活动所规定的具体方法或注意事项。包括作业指导书、应急计划等。

安全管理体系中除了《安全管理手册》、《安全管理程序》外，所编的其他文件可以说都属于须知文件。

39、安全管理须知一般内容上的要求有哪些？

一般包括该文件的目的和用途、适用范围、职责、具体工作要求、涉及的资源和相关文件、以及如何控制记录和附表（如检查表）等。船上关键性操作须知中的工作应明确规定并分配给适任的人员。

40、船上操作计划应如何确定？

根据 ISM 规则要求：公司应建立制定涉及船舶安全及防污染的船上关键性的操作方案及须知的程序。在这一点上应该理解为，编制船上关键性的操作方案及须知是受控的，所有船上关键性操作都应处于受控状态，这意味着影响关键操作的所有要求，如操作程序，操作方法，船员状态和工作环境都应受控，以保证船舶安全运行和无污染事故发生。为确保船舶操作方案的受控，首先操作须知必须文件化，即制订符合强制性规范和规则特定要求的所有操作；制订 IMO，主管机关，船级社，海运组织建议的船舶安全操作和安全工作环境的所有操作；制订公司管理实践总结确定的影响安全及防污染的操作。其次，船员必须受过适当的培训。这里的“培训”不仅指的使船员资格的培训，更主要的是船员素质的培训，船员工作能力的培训。

41、船上关键性操作方案和须知有哪些？

《ISM 规则应用指南》中建议的项目有：

总则：

- 船上组织
- 职责
- 报告程序
- 旅客管理，适用时
- 船舶与公司的通信
- 船长和高级船员实施的检查
- 文件和记录的提供和保存
- 医疗安排
- 适合于工作和防止过度疲劳
- 酒精和其他药物的政策规定和管理程序
- 设备的操作和维护须知，分别规定者除外
- 船舶适航性检查表和货物适运检查表

船舶在港：

- 接受货物和旅客
- 装卸程序，包括对危险货物的装卸程序
- 港口值班和巡视
- 与岸上当局的联络
- 监控吃水差和稳性
- 船舶暂时无动力时的程序
- 液体货物和船舶燃料的意外泄漏
- 油类、有毒液体和垃圾回收设施的使用
- 对油污事故的反应

准备出海

- 审核旅客人数，适用时
- 审核和记录吃水
- 核实稳性情况
- 评估气象情况
- 坚固货物、舱口及船体上的所有口门
- 测试主机、舵机、航行和通信设备、发电机、应急照明及锚设备

- 港内岗位部署
- 有关航行条件的文件
- 审核防污染设备和安排
- 核实船上是否已配备了最新的海图和出版物（SOLAS 公约第 V 章第 20 条）

海上航行

- 驾驶室和机舱值班安排
- 恶劣天气和雾天的特殊要求
- 无线电通信，包括 VHF 的使用
- 操纵数据，分别提供的除外
- 应急程序、分别提供的除外
- 保卫巡视、消防巡视及其他巡视安排
- 海上排放含油机舱污水、货油残留物、有毒液体和垃圾

准备到港：

- 测试主机、舵机、航行、通信设备及发电机和锚泊设备
- 港内岗位布置
- 引航
- 港口资料和通讯
- 评估气象情况
- 航路指南，潮汐表和海图
- 压载
- 直升机作业
- 稳性和水密完整性

42、何谓检查清单？如何编写？

检查清单是船上关键性操作方案和须知中有检查项目要求的一种文件表现形式。如安全应急设备定期检查表、开航前检查表等。

检查清单的编写主要包括如下内容：表名、船舶、报告对象、检查时间、检查项目、检查结果、责任人、审核或监督人、检查要求和填表方法等。

43、何谓流程图？

流程图是指以方框箭头方式表示为完成某项安全和防污染活动所规定的实施步骤。主要用于程序文件中。

44、SMS 中的记录文件是什么？

SMS 之记录文件是指安全和防污染管理的策划、组织、实施和检查、监控、纠正预防等活动信息、结果的载体。是一种重要客观证据。

45、安全管理程序和须知文件中所规定的“职责”是否应与《职责文件》对应？

《职责文件》是根据 ISM 规则 3.2 款的要求确定的公司体系内各部门各岗位所有人员的安全和防污染管理职责、适任条件和相互替代关系的汇编。

安全管理程序和须知文件中所规定的“职责”是某项安全与防污染活动中各部门各有关人员的具体责任要求。

两者应总体对应，前者是概括性的主要职责，后者是前者落实到活动的具体阐述。《职责文件》没有必要把安全管理程序和须知文件中所规定的所有“职责”汇总起来。

46、什么是“船舶文件”？

由于船舶种类、设备的不同，除 SMS 通用文件外，还应按该船适用的强制性和建议性规则规定要求，以及设备的操作规程的要求，制定该船特有的船舶操作须知文件或作业指导书。

47、何为受控文件？

受控文件是指可以跟踪追回的并盖有“受控文件”章的文件。

安全管理体系文件以“受控文件”的方式管理，每个受控文件一般标有如下信息：公司名称、文件名、文件编号、批准人、持有人、生效日期、修改记录、版本号等。

48、什么是 PDCA 循环？为什么说 SMS 运作过程就是一个完整的 PDCA 循环过程？

ISM 规则是参照 ISO9000 的原理建立的，而 ISO9000 是系统工程和全面质量管理（QTC）的综合应用。QTC 由计划（P），实施（D），检查（C），和处理（A）等四个要素组成。计划（P）就是确定管理目标和相应的管理方案；实施（D）就是根据预定的管理目标和选优的管理方案组织具体部门和人员落实；检查（C）主要是管理部门对方案实施情况，工作成果进行评价，发现实施过程中存在的问题；处理（A）就是采取措施对方案进行调整，以巩固成绩和预防问题再度出现，同时将本次循环中找出的问题，转入下次循环中予以解决。这四个要素需要往复循环的进行工作，以不断提高系统的运行成效。

以上过程通常称为 PDCA 循环，它有两特点：其一是循环不停的滚动，每滚动一周就提高一部，具有滚动上升的趋势；其二是大环套小环，子母体系相互促进，紧密衔接，实现目标。

安全管理体系（SMS）的构建本身是一个典型的 PDCA 循环：建立 SMS（P）——运行（D）——监控，内审，管理评审（C）——纠正修改（A）。同时 PDCA 循环也是 SMS 运行的基本方式，

是 SMS 活动所应遵循的科学程序。ISM 规则是由公司级和国家级两个 PDCA 循环构成的子母体系，他们相互促进，不断循环上升，使 SMS 体系能够不断完善。

第二章 安全管理体系的运行和保持

49、体系培训的对象大体分类有哪些？

按人员在体系运行中的岗位职责的不同，一般可分为管理级类、操作级类和支持级类的培训。

按人员对体系维护的作用的不同来分，又可分为监控类培训、运行类的培训。

50、体系培训的种类有哪些？

强制性公约、规则的培训；（包括对公约修改后的学习）

体系的培训了解、熟悉和运用；

体系文件修改后的熟悉培训；

建议性公约、规则的培训

51、船舶在制定培训计划时，如何确定船上的培训需求？

应按程序，标识船上 SMS 涉及人员的培训需求，确定培训需求可考虑下列因素：

1 船员以前的培训内容；

2 新设备的熟悉程度；

3 在设备操作方面的熟练要求；

4 船型的差异；

5 应急技能的掌握情况；

6 定期评定船员的能力和表现；

7 安全审核、检查结果；

8 船长、部门长等的鉴定或建议；

9 对不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格”）/事故/险情采取纠正措施所引起的培训要求。

52、公司在制定培训计划时应注意些什么问题？

一是公司相关部门在制定培训计划时，不但要考虑本部门的人员情况，更要结合本部门与船舶安全与防污染工作方面的需求来制定计划，即一切都应围绕着为做好船舶安全与防污染工作；二是公司岸岸培训的归口管理部门不能大包大揽，一定要充分尊重船舶和相关部门的培训需求、计划。

53、体系人员接受培训的方式有哪些？

从培训的范围来说，可以将培训分成内部培训和外部培训；

以参加培训的主体对象分，可分集体培训和个人培训，集体培训可分为公司岸基组织的培

训和船舶组织的培训，个人培训主要以自学为主。

以培训的手段分：又可将培训分为理论上的培训和实践中的培训，如体系的试运行就是对体系人员进行的一种实践性的培训。

为达到培训的目的，船岸方可通过各种有效的手段对人员进行培训，如录像、投影、组织培训班、开办讲座、派员外出参观、学习等等。

54、安全管理体系的培训到底要多久才能结束？

有人问：“安全管理体系的培训到底要多久才能结束”？由于安全管理体系是一个闭环的、自我调整、自我完善、动态的系统，作为公司实施安全管理的行动指南——安全管理体系文件在实施过程中必将会得到不断的修改和完善，因此，要正确地规范公司安全管理的各项活动，就必须进行不断的培训；另外，随着公司员工的岗位不断地变迁和加强人才优势提高员工的安全管理技能等角度来考虑，船岸培训也必须持续有效地进行。所以，要是体系的培训必将随着体系的存在而持续下去，永远没有终结。

55、体系培训有哪些特点？

体系培训主要有以下几个特点：

全员性——体系培训应是全员性的培训：全员的积极参与正确的行为是安全管理体系实施的根本保障，因此，要想通过实施安全管理体系来最终实现公司的安全管理方针，首先必须夯实基础。对全体员工的到位的培训，就显得尤为重要和必要。

体系培训具有较强的针对性——由于船舶运输是集高成本、高风险、专业性于一体的行业，体系培训的专业针对性相当强；加之服务于船舶的船岸间的众多的不同岗位，比如单船舶而言就有十七、八个不同的岗位，更不用说岸上各个不同的业务部门和部门中的不同的岗位了。

体系培训的持续性——我们在前面已经作了阐明，体系螺旋性的上升的动态性决定了体系培训的持续性。

体系培训要具有可用性——体系培训的目的是为了体系内各岗位人员正确地实施安全管理工作，所以一切培训都要强调实用、适用、可用，它严格区别于科研工作的培训，尽管海运企业也同其它企业一样存在着人才的储备培训问题；体系的培训需要投入、需要资金，它也不容许去做盲目的、缺乏针对性的培训。

56、公司如何确保充分合理地计划培训所需的资源？

体系培训需要花费大量的人力、财力，如果对其缺少缜密的计划，势必会造成较大的不必要的资源浪费。为此，公司应详细地制定培训计划，推敲培训项目的必要性、满足体系要求的全面性，兼顾公司营运生产的实际情况，正确预估培训计划中的各培训项目所需的时间、场地、

支持人员、经费等，因此，认真做好科学合理的培训计划便会使所需资源消耗在最低档次。

57、新聘和转岗人员熟悉职责的方法？

新聘和转岗人员熟悉职责的方法主要有：

上岗前的专门培训，这是对职责与体系相关规定的了解；

在岗培训，由有经验的领导和专业人员在工作中进一步培训，这是对新岗与转岗人员职责的熟悉掌握；

离岗培训，从提高员工素质和适应公司自身安全管理工作的需要，对重要岗位人员组织内部培训或送其至相关单位学习，这是为进一步地适岗。

58、什么是试运行？

SMS 试运行就是当文件化的安全管理体系建立以后，为了验证体系的符合性、有效性，培训体系内人员的感性认识，在一定的时间内（一般至少为三个月）在公司相关部门与某一或某些相应的代表船上运行安全管理体系。这种实施方式称为体系试运行。

59、实施体系前的试运行的目的是什么？

安全管理体系建立以后，为了验证体系的符合性、有效性，在体系和人员之间进行磨合，使体系内的人员对 SMS 在实践中得到感性的认识，在实践中得到培训。

60、运行与试运行有没有严格的区别？

公司运行安全管理体系，必须是在公司建立起文件化的体系在得到主管机关的论证，证明其至少基本上符合 ISMC 要求、符合本公司的实际情况，具有一定可操作性后，对 SMS 体系的实施。

而试运行要求就没有这么严格，譬如在推行安全管理体系初期，有的只拥有第二批船的船公司为了借此机会规范本司的安全管理尽早与国际接轨，降低管理成本，也积极地建立和推广 SMS，但这些公司对其 SMS 的符合性、有效性等存在着较大的疑虑，希望在较长时间内从实践中作进一步验证，没有马上申请 DOC 和 SMC 的审核，那么这种体系的运行就一直处于试运行的状态。

但从本质上讲，体系的运行和试运行没有严格的区分。

61、体系运行初期存在着哪些较为普遍的问题？

按 ISMC 各船公司建立起来的 SMS，毕竟是一种较为西化的东西，因而，对大多数中国的船公司及其中的大多数船岸人员，可以说是一种全新的安全管理模式，在运行初期普遍反映不习

惯、不适应。主要存在的问题是：

主观上的不认识不到位。因为在运行处期没有亲身体验和亲眼目睹 SMS 给公司的安全管理带来的好处，总觉得这种吃力不讨好较为繁琐的东西不如我们传统的管理模式那么有效、简便。

做法上不习惯。我们原有的管理模式重在实干，疏于记录。而“记录”在 SMS 中却是不可或缺的一项。在运行初期，按 SMS 要求建立的一系列记录，不是建档不全，就是工作之时或之后忘了记录，要么就是记得不够规范。

体系的程序文件的要求不够熟悉。比如对体系内人员的培训，是怎样的一个过程，什么样的部门、什么样岗位需要进行什么样的培训、培训多长时间、培训达到什么样的程度才算符合体系的要求、培训要完善那些记录等等，不是这边少点、就是那边出了些问题。再比如对不符合情况的报告处理及纠正，因对其不了解不够通透，在对“不符合”的报告处理及纠正上总是闭环得不尽人意。要么主管部门没有证据性的反馈意见，要么船上没有文字性的处理记录，要么就是不符合的报告不合流程。

62、公司提出初审前必须经过哪些过程？

- 一是已基本建立起符合 ISM 规则要求的文件化的安全管理体系；
- 二是该体系在公司相关部门和代表船上已至少有三个月的运行时间；
- 三是已进行过公司内部的管理评审活动，且运行状况良好。

63、体系运行中哪些地方容易出现“两张皮”的现象和消除方法？

由于种种原因，在实施体系的过程中，常常会出现一些与体系要求不相一致的做法，而且这种不符合体系要求的做法会存在着一段时间，有时甚至会长期反复地出现。这种现象，我们通俗地称之为“两张皮”现象。

通常情况下，在体系运行过程中“两张皮”现象主要有以下几种表现形式：

1 公司领导层对安全管理的重视情况。讲起安全的重要性、看到由于安全管理的不规范带来的一系列原因引起了船舶正常的安全营运、听到哪里发生了事故时他就深深感觉到规范安全管理、到位实施安全管理体系的重要性和必要性。而一碰到实际问题，安全的地位相对于经济效益就不值得一提了，碰到船舶硬件投入、专业人员的培训等问题的处理上则是能不投的就不投、能拖的就拖、能不培训的就不参加，诸如此类。

2 公司安全管理的模式上的不一致。众所周知，实施 SMS，就是要摒弃我们传统的不规范的管理模式，避免多头管理上的不闭环性、事后管理上的被动性以及多重文件的无序性。然而，一碰到事情，领导层一决策，马上红头文件就下来了，也不管这一文件的内容与体系文件中规定是不是有重复之处、矛盾之处，说到底，传统的管理模式仍自觉或不自觉地影响着公司领导层在安全管理上规范性。

3 岸上主管部门自身要求不够。ISM 规则的强制实施的重要目的之一就是要规范的船公司

的安全管理行为。但是，在 SMS 运行当中，可以很容易地发现船公司对船上的要求严，对岸上要求相对来说，就松多了；而作为船舶的主管部门，对船舶检查，开口闭口不符合公司 SMS 文件中的哪条哪项，很少有空去自查一下在船舶发现的一系列不符合项中有哪些是因为自身原因或与本身有关的因素导致了不符合的发生和没有及时到位地纠正不符合。

4 船上船员在安全营运生产中的实际操作与体系规定不一致。比如船员在工作中图省事、怕麻烦，对一些操作规程的要求弃之不顾，钟情于老的不科学的做法。

要想根除以上种种“两张皮”的现象，船公司在体系运行中可以着重从两方面来做：

一方面最高领导层要端正态度。只有领导层切实地以实施 SMS 当作提高公司安全管理水平、树立企业形象、维护职工健康的载体，大力宣传和推广公司的 SMS，身体力行，时刻将安全放在心中，在安全管理工作中带头严格执行公司 SMS 的安全管理方针，规范安全生产中的管理行为。并真正赋予指定人员对体系的监控的必要的权利。只有这样，在体系运行中才有可能从根本上消除“两张皮”的现象。

另一方面，船公司要加大对体系实施情况的监控力度。公司指定人员一定的监控权利，指定合适的得力人选。指定人员对体系监控的到位，SMS 便会得到较好的维护，体系实施中的存在的问题也就会得到及时的发现和解决，一旦体系本身的缺陷、不符合得到适时的修正，体系人员的安全管理行为得到恰当的奖惩，“两张皮”现象必将会得到最大限度地扼制，甚至不复存在。

64、ISM 要求公司指派指定人员的目的何在？

指派指定人员的目的是防止 SMS 活动未在监控状态下运行，从而偏离公司的安全与环境保护方针；也防止船上所需的必要支持得不到及时和有效的提供。

65、指定人员的职责和权限是什么？

指定人员的职责与权限应至少包括：

- 1 对船舶安全和防污染操作进行监控；
- 2 组织内部安全审核、确保采取纠正措施；
- 3 有权独立地向最高管理者报告 SMS 所发生的缺陷；
- 4 确保船、岸间联系渠道的畅通；
- 5 协调公司各部门的职能，确保提供船舶所需的足够的资源和岸基地的支持；
- 6 负责就 SMS 审核事宜与外部联络

66、指定人员在体系中的重要性？

ISM 中清楚地规定了指定人员在 SMS 中的三大重要职责和权力即：直接同最高管理层联

系；对各船的安全营运和防止污染方面进行监控；并确保按需要提供足够的资源和岸上支持。因此，指定人员在体系运行中处于举足轻重的位置，指定人员对体系的监控是否到位直接关系到 SMS 是否能全面到位地运行。

67、船公司应如何确保指定人员在体系中发挥应有的作用？

由于指定人员是安全管理体系中的特殊角色和处于的至关重要的位置，因此，公司最高管理层应按照 ISMC 4. 中的要求，结合本司的实际情况，聘用一个或数个精通安全管理体系、深谙船舶专业的、具有相当的企业管理知识和才能的人员担任公司安全管理体系的指定人员之职。不仅如此，公司还要赋予指定人员适当的权力，以确保其实现能监督能控制的“监控”职能。

68、指定人员对不符合规定的情况应如何进行监控？

SMS 是否能持续有效地运行，关键在于到位的监控。而对体系的监控其核心就是对体系中的不符合纠正的监控。

对于小的航运公司来说，对船岸间发现的所有不符合，由指定人员进行监控、验证存在一定的可能性，而对于大的航运公司来说，监控任务不可能每一个不符合项都要由指定人员去监督、跟踪、验证，但是，不管是大的航运公司还是小的航运公司，不论采用何种不同的方式对体系进行监控，体系的监控之总职必定是由指定人员来负责的，也就是说，所有承担部分监控职能的部门或岗位都必须向指定人员负责。

对体系运行中的不符合项的处理纠正的监控，最重要的是要做到是对不符合项的项的“PDCA” (plan、do、check、action) 闭环，即：监督责任部门或岗位是否制定了纠正措施以及措施是否适当；监督其是否按制定的纠正措施实施了纠正；查验其实施纠正后的效果是否良好；反馈对责任部门或岗位不符合纠正验证结果——告之其纠正到位或不到位之处及建议以及采取适当的激励措施。如此循环往复地进行“PDCA”。

69、船长如何监控和复查船舶安全管理体系？

船上安全管理活动，有别于岸基的安全管理活动，侧重于操作性方面的较多，因此，船长应着重关注的四大板块，即：培训、维护操作、不符合报告处理、和相关记录。因为船长是船上最高的行政长官，其船上的培训计划、维护计划是经过他审批过的，相关的操作须知、步骤、不符合报告处理的程序是公司文件规定好了的，那么，船长监督检查时主要应核查：

培训——培训是否按计划执行？其培训的效果如何？培训的对象是否全部囊括在内；

维护操作——是否按计划、须知去做了？维护、操作后的实际效果怎样？

不符合报告处理——船员是否及时上报不符合、事故、险情等？对发现的不符合是否及时

采取纠正措施？其纠正措施是否到位？

相关记录——记录是否及时、详细、符合有规定的记载要求？

70、为什么 ISMC 第五章强调要求公司在安全与防污染方面授予船长绝对的权力？

由于航海具有高风险，作为一船之长要具有丰富全面的航海知识和管理技能。但是由于船舶设备的日益高科技化，一方面船岸联系方法快捷得多了，另一方面船员的业务技能方面也快速提高，客观上船员在每一个专业方面的知识与公司某一职能部门相比而言是少一些，因此，借助于先进的航海通信设备，船长的决断权力正日益被公司的指令所影响。在 A. 443(XI) 号决议出台之前，由于公司的不愿放权船长在现场以掌握一手资料做出明智的判断而导致重大事故的事例触目惊心。所以，为了避免公司岸基管理上的这一通病、ISM 规则 5.2 明文要求公司应保证在船上实施的安全管理体系中包含一个强调船长权力的明确声明。

71、船长如何充分运用好 ISM 以及公司 SMS 赋予的责权？

ISM 规则和按规则建立和运行的公司 SMS，赋予了船长在安全和防污染方面绝对的决断权，然而，船长要真正地运用好这一权力，也不是件很容易的事情，它要求船长必须具有：

较强的责任感和荣誉感；

精通 ISM 规则和公司的 SMS；

具有良好的专业技能和行政管理能力；

具备果勇决断的工作作风。

72、为什么要编制船舶的操作计划和须知？

编制船舶的操作计划和须知的目的是为了防止那些用来保证安全和防污染的船舶操作过程因操作不当而产生事故、险情和不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格言”）的情况。ISM 规则的制订引用了 ISO9000 标准的质量保证原理，通过了“过程控制”和“预防为主”的思想，来实现最终安全管理目的，而不是使用事后处置的消极方法。强调通过组织 SMS 体系的各个过程控制，建立自我控制自我完善的安全管理体系。

73、什么是关键操作？什么是特殊操作？

关键操作是指那些因任何过失都可能立即造成船舶碰撞、船体损伤、水域污染、人员伤亡等严重事故或直接威胁人员生命安全、船舶安全或水域污染的危险局面的所有操作。关键操作应严格按照须知进行，并应密切监督操作是否符合要求，公司应对船上从事关键操作的船员的资格予以规定并进行监督。一般船舶通常涉及的关键操作有(但不限于此)：限制水域或狭窄水道的航行；在能见度不良情况下的航行；在恶劣天气下的航行；危险货物和有毒货物的装卸和存放；海上加油和驳油；液化气体运输船、化学品船和油船的货物操作以及关键性设备的操作。

特殊操作指那些仅在险情已产生或事故已发生时，过失才变得明显的船上操作。特殊操作具有过失显露的滞后性，往往在发生事故或出现险情时，才显示出操作中的不当或错误。因此船上特殊操作的程序和须知应强调预防和检查，旨在事故发生前纠正不安全的做法。一般船舶通常涉及的特殊操作有(但不限于此)：保证水密完整性；航向安全，包括海图和航海出版物的校正；影响设备(如舵机)及其有关的备用设备可靠性的操作；维护保养操作；港内加油及驳油操作；保持稳性、防止过载和过应力；集装箱、货物及其它物品的绑扎；船舶保安，防暴力和海盗行为等。

74、关键性操作如何分配给适任的人员？

ISM 规则第七章要求将与关键性操作有关的工作，以明确规定并分配给予适任的人员。那么，在实际操作过程中，公司分配到适任人员的方法有这么两种：一是以文件的形式直接明确这些关键性操作应该由那些适任的岗位去完成；二是公司只规定总体的要求，具体的适任人员由船舶根据实际人员的情况去分配、调整。

75、船舶的各类操作大体上可划分为哪几类？

船舶的操作种类很多，SMS 强调对主要操作及其过程的控制，重点控制那些对安全和防污染有直接影响并至关重要的操作。与此相关的大致可分为这样几类：驾驶室操作、机舱操作、救生安全操作、消防安全操作、防污染操作、货物操作和船上其他操作。

76、驾驶室操作包括哪些方面？

驾驶室操作包括：

- 1 驾驶室值班规则应符合 STCW78/95 公约的要求；
- 2 值班驾驶员应熟悉本船所有安全和航行设备的操作方法；
- 3 航行值班期间，驾驶员应按规则测定船位、核对电、磁罗经航向和核算航速，并记录，并按船长指示增减风流压差。
- 4 限制水域或交通密集区域的航行应按照避碰规则采取安全措施，必要时(按船长指令)，使用手操舵/主机备车/增加船位测定等；
- 5 能见度受到限制航行(雾航)应采取安全航行措施：船长在驾驶室/采取安全航速/手操舵/加强了望/开航行灯/按规定施放雾号/雷达助航/严格执行避碰规则/使用测深仪；
- 6 恶劣气候航行应采取安全航行措施(大风浪时)：船长在驾驶室/谨慎驾驶(适当减速、保持舵效、调整舵向)；
- 7 船舶抛锚和值班：保持驾驶室值班/定期检查锚位和锚链/了望，注意周围船舶动态/号灯和号型/能见度受到限制时按规定施放声响信号/主机准备(必要时)；

- 8 在值班中驾驶员应按规定正确使用雷达;
- 9 海图和航海出版物保持最新有效;
- 10 注意气象变化, 分析气象预报, 采取必要措施;
- 11 值班驾驶员在航行中应按规定时间间隔检查和测定罗经和助航仪器的误差, 并记录;
- 12 开航准备至少应包括如下项目:
 - 12.1 水尺和稳性检查;
 - 12.2 水密完整性检查;
 - 12.3 设备/仪器检查, 至少包括锚机和前后绞缆机、引水员登乘装置、救生艇的固定。辅助航行设备、雷达、舵角指示器和主机转速指示器、测深仪、GPS 等定位设备、电罗经和分罗经;
 - 12.4 设备实验, 包括: 驾驶室和机舱的电话, 包括主机转速指示器; 通讯设备, 包括内部、外部和携带式; 航行灯及号灯/号型; 汽笛; 摩斯信号灯; 驾驶室和舵机房对舵和紧急转换装置舵角指示器; 核对车钟。
- 13 到港准备至少应包括如下项目:
 - 13.1 抵港前准备工作: 详阅港口资料做到心中有数/航路指南/气象报告/潮汐资料/航道、泊位的水深; 进港时确认吃水、航速和赶乘潮水的时间限制;
 - 13.2 压载水的调整/或油的调整;
 - 13.3 锚设备及前后绞缆机检查, 并按港口特殊要求做好准备工作;
 - 13.4 机舱和航行设备检查: 试验主机正倒车/雷达/测深仪/舵机等, 并记录于航海日志;
 - 13.5 其它设备检查: 舵角和主机转速指示器/内部通讯设备/信号设备/甲板照明/系泊设备/缆绳/起货设备。
- 14 引水员登和离船的安全措施应符合 SOLAS74 公约 V/17 条有关要求;
- 15 有引水员在船时的航行要求应按 STCW78/95 公约 II—10 款要求履行船长或值班驾驶员的职责和义务。船长应主动向引水员介绍船舶操作和性能等资料并向引水员了解港口情况。

77、机舱操作有那些方面?

机舱操作:

- 1 机舱航行值班应符合 STCW78/95 公约要求;
- 2 主管轮机员应熟悉船舶机舱设备的布置、机器;
- 3 处所内操作程序和控制要求以及应急系统的位置和操作方法, 如主、辅机的应急停止/应急发电机、消防泵和应急空压机/燃油和滑油泵应急切断和速闭阀/风机应急切断/应急逃生路线, 等;
- 4 值班轮机员和机工应按规定检查、测试机器和设备各种工作参数和性能并监控其运行情

况，做好记录；

- 5 按规定定期试验主要备用设备；
- 6 限制水域和能见度受到限制航行应按船长指令采取安全措施，包括：
 - 6.1 主机备车；
 - 6.2 保证舵机工作正常；
 - 6.3 准备应急操舵装置；
 - 6.4 准备其它辅助机械。
- 7 按规定做好开航准备；
- 8 按规定做好抵港准备；
- 9 机舱应保持清洁。

78、什么是关键设备和技术系统？船上需定期可有规律的检查 and 试验的备用和非常用系统可能有那些？

关键设备和技术系统是指那些在突然发生操作故障时，可能造成船舶置于危险状况的那些设备和技术系统。也就是说这些设备和技术系统对船舶的安全起到至关重要的作用。船上需定期或有规律的检查 and 试验的备用设备和非常用系统可能有：

- 1 报警器和应急关闭；
- 2 燃油系统的完整性；
- 3 货物系统的完整性；
- 4 应急设备(应急无线电示位标 EPITB、手提式 VHF 等)；
- 5 安全设备(手提式气体和 CO2 探测器等)；
- 6 到港前和离港的试验(应急舵机、发电机、应急消防泵、车钟等)。

79、客船的关键设备和技术系统还应该包括那些？

客船的关键设备和技术系统除一般船舶外，还应该包括：

- 1 适用的应急潜水泵；
- 2 对运载油箱中有自用燃料车辆船舶中，安装的防爆电器设备；
- 3 电梯及围井装设的关闭装置；
- 4 用于停放车辆的特种处所的固定压力水雾灭火系统、探火系统及通风系统；
- 5 除特种处所外用于载运油箱中备有自燃料的机动车辆装货处所的探火、灭火及通风系统；
- 6 固定式探火、失火报警系统、自动喷水器、探火和失火报警系统及广播系统和公共广播系统；

- 7 装货处所的固定式灭火器;
- 8 各类用于救生的通讯设备和个人救生设备;
- 9 对下列设备应每周进行试验和检查:
 - 9.1 所有救生艇筏、救助艇及降落设备的外观;
 - 9.2 温度容许时,救生艇筏、救生艇的发动机应进行正、倒车运转,总时间不少于 3 分钟;
 - 9.3 通用紧急报警系统试验;
 - 9.4 用规定的核对表检查救生设备;
 - 9.5 检查报告记入航海日志。

80、油船的关键设备和技术系统还应该包括那些?

油船的关键设备和技术系统还应该包括:

- 1 货油泵(含自动保护装置):主货油泵和扫舱泵;
- 2 原油洗舱机(固定式和移动式);
- 3 惰性气体系统;
- 4 油位指示系统;
- 5 油气含量/氧气含量监测仪;
- 6 PV 阀;
- 7 货舱通风系统;
- 8 装货计算机。

81、化学品船的关键设备和技术系统还应该包括那些?

化学品船的关键设备和技术系统还应该包括:

- 1 货物驳运控制系统;
- 2 货物的加热和冷却系统;
- 3 货物温度测量和监测报警系统;
- 4 液货舱透气系统;
- 5 液货舱高液位报警、溢流控制装置;
- 6 液货舱的环境控制系统;
- 7 允许装于危险处所的合格安全型电器设备;
- 8 隔爆型通用报警声响指示器;
- 9 货泵舱和货物区域的防火和灭火系统;
- 10 货物区域的机械通风系统,包括经常出入的装卸作业处所、泵舱及其他隐蔽处所,及不经常进入的处所;

- 11 液货舱内的液位测量设备;
- 12 蒸汽探测设备;
- 13 人员保护设备;
- 14 安全设备。

82、气体运输船的关键设备和技术系统还应该那些?

气体运输船的关键设备和技术系统还应该包括:

- 1 压力式液货舱;
- 2 货泵;
- 3 货物蒸汽压缩机;
- 4 应急停止系统(由电动液压泵、备用手动泵、液压应急截止阀、液压管系、应急停止站组成);
- 5 液位测量系统;
- 6 压力测量系统;
- 7 温度测量系统。

84、岸基和船上应急反应的职责?

岸基应急反应的职责主要是拟定应急计划、负责船岸的应急抢险指挥、组织分工、组织岸基援助,提供一世可能的岸基支持,最大限度地减少损失和对环境的危害。

船上应急反应的职责负责船上现场应急指挥,采取一切必要的措施进行抢险处置,并负责向公司报告。

85、客船的应急训练、演习及船岸联合演习计划中还有哪些内容?

客船的应急训练、演习及船岸联合演习计划中还应包括:

- 1 每间船员餐厅和文娱室或每间船员室配备训练手册;
- 2 每周应举行一次弃船和消防演习;
- 3 非短程国际航行船舶,乘客上船后应在 24 小时内举行由乘客参加的救生或消防应变演习;短程可通过指导乘客注意应变须知的方式代替;
- 4 每艘救生艇每 3 个月至少一次是承载指定的操作船员降下水进行操作;
- 5 救助艇每月应下水操纵;
- 6 船员上船后 2 周内应进行救生设备使用的船上训练;
- 7 应进行与演习间隔期相同的救生设备使用和海上救生须知方面的授课;
- 8 对吊架降落救生筏,应在不超过 4 个月的间隔内进行该设备的应用训练;

- 9 应变与消防演习应在航海日志上记录日期、演习的细节，如未进行，应说明原因；
- 10 非法活动威胁船舶、乘客和船员的安全；
- 11 人为事故；
- 12 应急援助其他船舶。

86、岸基在应急反应过程中应当注意的问题有哪些？

岸基在应急反应过程中应当注意：

接到报告后，应按应急计划行动的人员及时到位；携带相应的船舶资料、布置图、稳性资料；启用适用于该类紧急情况并有助于在做出反应时对船舶进行系统询问的检查表；制定应急反应方案，对船舶操作提供必要的技术指导和建议；准备需要进行通知和咨询的各有关单位联系名单和通信细节；联系救援方；备妥船舶人员名单和其最亲家属联络表册；准备好对新闻媒介和公众发布信息公告或接受询问的内容；发生持久性紧急情况时，对公司初始反应行动妥当的后续安排。

87、船岸应急演习与船岸应急反应如何区别？

船岸应急演习是针对公司已认定标明的紧急情况进行的模拟演习训练；而船岸应急反应则为船舶出现了所认定的影响船舶、船上人员和船上货物安全的紧急情况所做出的真实的反应行动。所以在体系文件中应明确规定区别应急演习和应急反应的标识。譬如在应急演习活动的来往文件中以明显可识的“演习”字样等等方法。这样，也有助于内外检查时加以查验。

88、船岸制定应急演习计划就注意的几点问题？

船岸制定应急演习计划时，首先要标明应急反应的项目，即那些情况是应急情况，这种应急情况的标明应根据船种和船况的不同而不同，不是千篇一律的；其次，明确制定计划的依据，该依据至少包括：强制性规定的要求，船舶缺陷，船员应急技能的高低，航线，以及历年应急反应、演习中存在的缺陷等等。

89、一般船舶应急演习计划中包括哪些项目内容？

一般船舶应急演习计划中至少包括以下项目：

消防演习；救生演习；溢油演习；结构损坏；主机失灵；舵机失灵；电源损坏；碰撞；搁浅；货物移动；货物散漏或污染；抛货；进水；机舱事故；人员落水及搜救；进入封闭处所；严重受伤；直升飞机操作；恶劣天气损害；暴力袭击或海盗行为。

90、报告不符合规定的情况等的目的何在？

ISM 规则第九条明确要求：公司 SMS 应当确保不符合规定的情况、事故和险情得到报告、调查和分析的程序，“以便改进安全和防止污染工作”。如果细化这一目的可以说是两个方面：一方面公司在收到不符合报告后在相应的管理层进行审议和评估，制定相应纠正措施并实施纠正。以保证不会再出现类似的情况；另一方面公司根据这些不符合规定的情况、事故和险情的分析，对 SMS 文件进行不断的修正和改进。以确保 SMS 的符合性、有效性。

91、ISM 第九章与第十章中的“不符合规定的情况”有什么异同？

不符合规定的情况是指客观证据表明不满足某一规定要求的可见情况。但是，规则第九章与第十章中的“不符合规定的情况”其侧重点是有所不同的，具体的异同以列表的方式说明：

相同点：客观存在的缺陷、不满足某一具体规定的可见情况。

不同点：

侧重点不同：九章中的主要是指任何偏离 SMS 程序和须知的行为；

十章中的主要是指船体及设备更件上的缺陷、问题解决方法不同：九章中的“不符合”的纠正必须按程序要求制定彻底性的纠正措施，以杜绝类似事故不再发生。这是一种人为管理的改进和完善；十章中的“不符合”的纠正相对而言就比较简单，它仅是一种对缺陷的消除而已，但一旦这种缺陷没有按规定得到及时和到位的纠正，就转变成九章中的“不符合”了。

报告的必要性上有所区别：九章中的“不符合”必须按程序报告到职能部门或人员，以便能全面地掌握和了解体系运行中存在着的文件与活动方面的不符合规定的情况，及时地制定纠正措施。而十章中的“不符合”即船体或设备上的缺陷，只要船员按相关的要求进行了消除，便不应强制要求船舶对这种缺陷的消除也要逐一报告。

92、不符合规定情况的报告、分析及纠正的处理程序中应特别重视的问题？

一个公司 SMS 运行的情况如何，内行人看看其不符合规定的情况的报告、分析及纠正程序的规定情况便可以了解过七八了，而在这个程序中应特别引起重视的问题是：不符合规定的情况在这一程序中绝对要象渔网一样，撒得出也要收得拢：各种不同渠道报告的不符合规定的情况必须通过监控部门（或人员）流向各职能部门或责任人，各职能部门或责任人对不符合规定的情况的纠正措施、纠正期间等必须得到监控，纠正效果应该由监控部门或人员及时反馈到报告人的手中。这就是 SMS 中强调的所谓“闭环性”的一个主要的体现。

93、“不符合规定情况的报告、调查分析和纠正”与“事故险情的报告、调查分析和纠正”两者的各自的着重点在哪里？

“不符合规定情况的报告、调查分析和纠正”旨在将体系运行过程中发现的问题、缺陷通过规定的程序进行报告、调查分析而后进行纠正，将事故、险情的苗头、隐患消灭在萌芽状态，

这是短期的纠正行动，是一种积极的主动的处理问题的方式。重在“事前预防”。

而“事故险情的报告、调查分析和纠正”旨在规范事故险情发生后的处理方式。针对所发生的事故险情，进行详细的了解、分析，找出事故险情发生的根源，制定出相应的纠正措施，从中吸取深刻的经验教训，以避免类似的事事故险情不再重复发生。它是一种长期的纠正行动，是一种被动的处理问题的方式，是要付出一定的代价的。其重在“事后根治”。

我们要重视“事故险情的报告、调查分析和纠正”，更应该扎实到位地按体系中的处理程序做好“不符合的报告、调查分析和纠正”，这样，我们才可以在安全管理工作中少交学费、少付出代价，从而起到以安全促效益的良好效果。

94、不符合规定的情况的主要来源？

规则要求 SMS 应包括确保不符合规定的情况、事故和险情得到报告（至公司）、调查和分析的程序，以便改进安全和防止污染工作。那么，“不符合规定的情况”在实际工作中主要来源哪些方面呢？概括地讲，主要来自于以下几个方面：

- 1 船舶和岸基部门的自查；
- 2 体系日常运行中发现的文件或活动不符合；
- 3 公司内审、管理评审（复查）；
- 4 公司组织的定期的或不定期的安全检查；
- 5 主管机关的评审；
- 6 开航前或 PSC 检查；
- 7 船级社的检查、检验。
8. 其他的检查、监控

95、船舶上报不符合规定的情况的报告中，如何避免多头分叉的现象？

单船公司或规模较小的船公司在运行 SMS 过程中，指定人员对不符合规定的情况的报告、处理及纠正可全面跟踪到位，疏而不漏；而大的船公司由于船舶众多、规模庞大，对体系的监控职能只能分解到各级职能部门或岗位，因此，要避免多头分叉不闭环的现象，就必须首先以明确的程序文件规定好不符合规定情况的报告、分析及纠正的途径和方法，阐明对不符合规定情况的纠正的监督、验证和反馈的方法、方式及相应的责任部门或岗位。程序中明晰了不符合规定的情况的闭环方法，实施过程中有了明确的指南，才能使所有的不符合规定的情况都得到有效的报告、分析和纠正，并实施有效的跟踪验证。

96、发现什么样的不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格”）应报告给公司？

船长应清楚并履行向公司报告船舶发生的事故、险情和“不符合”的职责。对发现的任何“不符合”应报告公司，如：

1 在船舶操作的日常监控、验证和 SMS 评审中标识的“不符合”，包括不安全条件和不安全操作；

- 2 审核中发现的“不符合”；
- 3 PSC 检查发现的“不符合”；
- 4 租船人/保险公司/海运业组织检查发现的问题。

97、发现什么样的事故、险情应报告公司？

船长对船舶发生的任何事故和险情应记录在航海日志中并及时报告公司，如：

- 1 船员和第三方人员的死亡；
- 2 火灾、碰撞、爆炸和搁浅；
- 3 损坏其他船舶或被其他船舶损坏；
- 4 溢油、有害或有毒物质的泄漏；
- 5 被海盗袭击；
- 6 船员暴力等。

98、对检查发现的不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格”），应如何制订纠正措施并提供相应的证据？

对检查发现的“不符合”，如 PSC 检查、年审、中间审核等等，首先应明白“不符合”的表述意思，其涉及的 ISM 条款及公司 SMS 文件的具体规定，然后对产生“不符合”的原因进行分析，根据原因制订相应的整改措施。如果产生“不符合”的原因涉及到公司文件的不合理，则应按规定程序向公司报告，建议公司更改文件；如果产生的“不符合”与文件无关，则应分析人员资格是否胜任，或对文件不熟悉或理解欠佳，相应的是否需对人员进行更换或培训。如果“不符合”牵涉到硬件，则硬件处置的结果亦应包括在证据中。“不符合”纠正关闭后，如需将相应的证据提交给相应的检查人员进行确认的应及时提交以便尽快验证。

99、针对产生不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格”）的原因，可能的纠正措施有哪些？

针对产生“不符合”的原因，可能的纠正措施包括：

- 1 修改现有 SMS 文件；或
- 2 制订新的程序和须知；
- 3 有关人员培训需求的确定；
- 4 在公司内部进行传播交流；
- 5 加强监控。

100、什么是事故？什么是应急情况？事故处理和应急反应的区别在哪里？

所谓“事故”是指造成人员伤亡或造成环境污染、船舶或其上的货物损害的事件。所谓“应急情况”是指船舶发生非正常的情况，需要立即采取紧急措施以避免发生事故和事故的进一步的扩大。

“事故处理”主要是指对每一事件发生的后继处理，包括对事故的报告、分析及纠正。而“应急反应”则是指对每一突发事件发生当时的应急处理，以控制事态的进一步扩大从而使船舶安全脱险。

101、船舶在推行安全管理体系过程中最为突出的问题和对策？

指定人员是安全管理体系高质量运行的关键，而作为一船之长的船长则是船舶推行安全管理体系的核心。如果船长对安全管理体系的熟悉程度不够，体系就无法正常运行。但在船舶的实际工作中，因船长或其他一些高级船员对体系的不熟悉或熟悉不够常常使船舶的管理体系无法正常地推行下去。所以可以这么说，船长和高级船员对体系文件熟悉和精通是当前船舶推行安全管理体系工作中最为突出的问题。

自然而然的，对船长和高级船员的 SMS 熟悉培训便为了最为紧迫的工作。大多数船公司都将对船员的培训工作分解到船舶上了，但由于船舶特殊的工作环境的特殊性，人员的流动不稳定性，船员在船上进行培训的有效性受到影响，为此，要求船公司提供船长和高级船员培训的支持。

102、影响船舶安全管理体系持续有效实施的因素有哪些？

各船公司近几年安全管理体系运行的结果表明：要使安全管理体系保持持续有效的实施，以下因素缺一不可：

1 公司领导层的高度重视、积极参与和支持，这是确保安全管理体系得以实施的关键之所在。

2 指定人员要对安全管理体系精通、实施监控要得力、奖惩要分明。这是保持安全管理体系持续运行的保障。公司为了确保指定人员的有效监控，应当赋予其必要的权利，否则，指定人员对体系的监控会显得乏力。

3 全员参与是实施安全管理体系的人员基础。没有公司全体员工的积极参与和努力，安全管理体系要想能顺利实施，是一件难以想象的事情，同样，体系中的员工如没有一定业务素质和敬业精神，安全管理体系也不会有效地实施。因此，公司对员工的培训工作一定要落到实处。

103、公司岸基部门和岗位人员在船舶实施安全管理体系过程中扮演着怎样的角色？

公司安全管理体系中的相关职能部门和岗位人员在实施安全管理体系的过程中,扮演着多重、至关重要的角色:

首先,它应是安全管理体系的忠 有效实施安全管理体系的后勤服务者。ISM3.3 “公司应当负责保证向指定人员提供足够的资源和岸上的支持,以便使其能够履行各自的职责。”即包含着要求公司岸上相关部门和岗位人员通过指定人员这一环节确保给船舶提供足够的资源和岸上支持这一层意思。所以,公司相关部门和岗位人员应该不折不扣地做好后勤服务工作。

另外,公司相关部门和岗位人员应该是船舶实施安全管理体系的监督、指导者。相关部门岗位人员在实施安全管理体系的过程中接受指定人员的监控的同时,又依据其职责分工承担着对船舶的安全营运管理工作的指导和检查之责,相关部门和岗位人员对船舶的指导工作的检查、指导是否得力直接影响着船舶实施安全管理体系的运行质量。

104、运行质量的衡量标准是什么?

船公司实施 SMS 后,其运行质量的好差具体地说就是安全管理体系的有效性和持续性如何,并不是很抽象的东西,至少可以这样几个量化的概念进行衡量:通过实施 SMS,公司的安全管理水平是不是有了长足的提高?员工的整体专业素质是不是明显地提高了?实施 SMS 以后的船舶事故率是不是降低了?实施 SMS 后船舶的滞留率是不是明显地降低甚至未发生滞留?

105、体系运行的持续性和有效性如何保持?

全体员工自觉地积极地实施 SMS,是 SMS 能得以实施的基本保障。一个船公司如果没有很好地发动全员参与投入实施 SMS 的活动中去的话,很难想象这个公司的 SMS 能够得到全面的贯彻实施。而在公司把所有的前期工作(如宣传发动、培训教育、体系试运行、通过初审获得 DOC 和 SMC)都做了, SMS 也步入了正常的运行轨道,那么,要使 SMS 得以持续有效地实施,其关键不外乎两个方面:一是完善体系,使安全管理工作有一个行动的指南;一是对 SMS 运行实施有效的监控。

106、ISM 规则对船长的责任及权力有哪些要求?

根据 ISM 规则和 IMO A(443)决议的要求,公司应当以文件形式明确规定船长的下列责任和权力:

- 1 执行公司的安全和环境保护方针,并将该方针纳入船上的文件体系并予以贯彻执行;
- 2 激励船员遵守该方针,向全体船员宣讲和灌输安全及防污染的重要性和实施安全管理体系的益处,鼓励船员积极参与船舶安全管理体系的运行,一切安全和防污染活动都要严格按安全管理体系文件的要求去做。建立鼓励船员报告安全管理体系缺陷的机制,在全体船员中间树立安全第一的观念,树立安全文化的理念;
- 3 以简明的方式发布相应的命令和指令,对于船上的各项工作的开展,船长必须监控到位,

各种发自船长的命令要简单、明确，以免产生不必要的误解；

4 检查船舶各部门、各人员对安全管理体系文件的具体要求的遵守及执行情况，掌握船舶的各项安全和防污染活动和船舶的日常活动，对船舶的安全和防污染工作进行监控；

5 复查船舶的安全管理体系的运作情况，并按安全管理体系文件的具体要求对船舶的安全管理体系运行情况作评价。

另外，ISM 规则还要求公司在其安全管理体系中包含一个强调船长权力的明确声明（最好由总经理亲自签字确认），以便在安全管理体系中强调并明确船长在处理其所在船舶的有关安全和防污染事务时的绝对权力和责任，确保船长具有在为了保证安全和防止污染事故发生时，根据其专业判断而做出一切必要决定的权力，还有在情况需要时要求公司给予支持的权力。

107、 船舶在实施安全管理体系时，一般有哪些过程？

船舶实施安全管理体系是在所有船员都接受了有关 ISM 规则的知识培训，而且公司的所有安全管理体系文件已经配备到船，在此基础上，船舶可以开始正式实施安全管理体系。其过程大致如下：

培训：对安全管理体系的熟悉和理解是实施安全管理的基础，所以第一步就是由船长负责组织实施安全管理体系文件的学习培训，组织全体船员学习公司的安全管理体系文件，熟悉各人的职责，熟悉各个操作程序。尽管由于船舶的条件所限（教材、师资、时间等），船员的学习和培训的效果并不一定十分理想，但这个过程必不可少。而且首先要使每个船员都明白自己在安全管理体系中的位置，清楚自己的职责以及自己应尽的责任。我们的船员一般都具有一定的文化理论水平，相信在熟悉和理解安全管理文件的内容方面不会有太多的难处，何况还有船长的辅导和公司的支持，通过不断地学习和总结，全体船员的水平会越来越高；

运行：在船长的领导下，船上各部门、各责任人均要严格按安全管理体系文件规定的分工行使其职责（从各种设备的操作、使用到检查、试验，从船舶及设备的维护、保养到修理、安装），各种安全活动均要按安全管理体系文件的具体要求认真进行记录；

监控：对在实施安全管理体系时所进行的各项具体活动，船长必须严格实施监督管理，并做好记录。各部门对运行中发现的不符合规定的情况，要及时报告船长，并由船长按安全管理体系文件的具体要求向指定人员报告。并同时采取有效的预防纠正措施，采取的纠正措施和纠正效果要进行记录。所有活动所产生的记录必须完整和规范，这也是分析和评估安全管理体系时所必需的材料；

内审：为了对船舶实施安全管理体系的状况进行评价，不断调整和完善安全管理体系的机制和各项实际操作，船舶必须适时进行内审。对在内审中发现的不符合规定的情况都要向指定人员报告，并制定切实有效的预防纠正措施并在规定的时间内及时纠正。

管理复查：为了不断完善按管理体系的机制和实际操作，要对船舶的安全管理体系进行复

查，以对安全管理体系的符合性和适合性进行评价并向指定人员提交报告。从而为调整、完善公司的安全管理体系提供了第一线的资料。

申请外审和发证：当安全管理体系在船舶运行三个月以上，已进行过内审并且内审中发现的不符合规定的情况已经得到纠正后，就可以向主管机关或船级社提出初次审核申请，以取得船舶的安全管理证书（SMC 证书）。初次审核通过后，而且在审核中审核组发现的不符合规定的情况已经得到纠正并由审核员确认后，由相应的主管部门发放船舶的 SMC 证书（中华人民共和国国旗船由 CCS 直接发，方便旗的船舶由方便旗国家授权的机关发），其有效期为五年并服从于中间审核。

接受外审：为了保证船舶所取得的 SMC 证书的持续有效，船舶还要接受发证机关的各种审核，如中间审核（审核时间为：初次审核后的第三个年度）、换证审核（证书到期时必须进行）等。除了这些，船舶的 SMC 证书的有效与否还要服从于公司的 DOC 证书，这也就是说，如果公司的 DOC 证书失效，船舶的 SMC 证书也随之失效。

108、如何保证船上所有操作都在受控状态下？

1 在安全管理体系中，船舶是极为重要而又非常特殊的一环，因为严格说来，船员们在船舶上所进行的所有活动几乎都与安全有关系，所以将船舶的所有操作都置于控制之下是十分必要的，也是进行船舶安全管理的比较理想的状态。

2 船上的所有操作应符合船舶安全管理体系的运行目的，全体船员要遵守已制定的所有程序和须知，操作人员的重要工作过程、工作情况等必须严格按安全管理体系文件的具体要求进行记录，所有需要船长或轮机长签名的法定记录都必须记录规范、整洁、齐全；

3 严格按照公司体系文件所规定的内部审核程序进行船舶的内审，审核船上的各项安全与防污染活动是否符合公司安全管理体系文件的要求。

4 船长应按体系文件的规定对船舶的安全管理体系运行情况进行评价，并向公司指定人员报告；

5 应建立船长对全船安全和防污染活动的监控机制，适当的报告和审批制度可以加强这种作用；

6 指定人员的监控作用要充分发挥，使安全管理体系在运行中的缺陷得以迅速发现并得到纠正。

109、船舶的安全记录一般需要多少种？

各船的安全记录的种类和数量是依据各公司安全管理体系的具体要求，也就是安全管理体系文件的具体要求而产生的。可以这么说，公司对船舶的安全管理要求越高、越严，船舶的安全管理工作做的越细，因此而产生的安全管理记录种类和数量也就越多。而且由于各船的船舶

类型不同，船舶的设备不同，同时航行的区域也不同，各船所产生的安全记录种类和数量必然不一样。但是要切记，船舶的安全记录并非多多益善，但一定要合理和充分。也就是说，应该有的记录一个也不能少，而且要便于保管和使用。千万不要为了记录而记录，这样记录不仅效果不好，而且容易造成各种记录的主次不清，保管和查找都是累赘。一般说来，安全记录按其性质大致可分为如下几种：

1 船舶的各种法定记录：如航海日志、轮机日志、车钟记录簿、油类记录簿、垃圾记录簿等；

2 船舶的管理性记录：如按 SOLAS 公约进行的各项演习训练记录、船舶和岸基地之间的来往电函记录、船员的培训学习记录、船员的考核记录、交接班记录、会议记录、不符合规定的情况报告及纠正记录、各种海事声明、事故报告、船舶和设备的维修保养计划和完成情况报告、船舶的物料和备品库存记录、内审和外审的记录等；

3 船舶的操作性记录：如设备的操作记录、货物积载记录、船舶稳性计算记录、船舶的航线设计记录、各种设备的维修保养和检查试验记录、船舶压载水的压入和排放记录、燃润料、淡水加装记录等；

4 船舶的其他记录：如船舶在国外接受 PSC 或在国内接受 FSC 检查的记录、船级社的检验记录、船舶在船厂进行修理时的修理检验报告和设备、测量记录、设备的证书、设备的形式认可证书、等。

随着船舶及其设备的不断的更新换代以及我们管理方式的不断改进，对船舶安全管理水平的要求在不断提高，所产生的记录的种类和数量也会随时间变化而不断变化（多年来，只有法定记录的种类基本不变）。总之，我们要明白，记录的存在是为各项管理服务，记录的存在只是为了更好的进行管理，所以记录的种类和形式从一个侧面反映了船舶的管理水平，井井有条的记录，有条不紊的管理，会使得船舶的工作环境大为改善，工作的效率自然也会大为提高。总之，记录要服从于管理，有利于管理；服从于安全，有利于安全；服从于安全操作，有利于安全操作。

110、为何要对船舶安全管理体系进行内部安全评审？

应该说，船舶的安全管理体系运行的质量优劣决定着全公司安全管理体系运行的成败，而如何评价船舶的安全管理体系运行质量，则需要我们遵照 ISM 规则，以一种程序化，文件化的方式对船舶的安全和防污染活动进行全面的审视，对船舶的安全管理体系运行的现状进行评价，以确定船舶的安全管理体系运行是否有效。这样的活动称为内部安全评审或管理复查，由船长主持进行。复查的依据是 ISM 规则和公司的安全管理体系文件，复查的内容是船舶内审的全部记录和结论以及船舶安全和防污染活动的记录，还包括船舶接受国内外 PSC 检查和 FSC 检查的材料和针对这些检查所暴露的缺陷所进行的纠正记录。根据船舶的这些现象，总结出对

船舶体系运行情况的结论。这个结论也就是船长对船舶安全管理体系运行的评价，同时这个结论要按安全管理体系文件的具体要求向公司指定人员书面报告。

111、船舶审核（外审）的步骤有哪些？

船舶要取得 SMC 证书（安全管理证书），必须经过审核（初次审核），这项审核工作一般由船级社（或船旗国政府授权的机构）进行。

1 被审船舶必须满足以下条件方能进行初次审核：

1.1 船舶必须持有公司有效的符合该船种的 DOC 证书（符合证明）副本（包括年度签注）；

1.2 若是代管船舶还应持有代管协议；

1.3 由公司向主管部门提出正式书面申请；

1.4 安全管理体系的所有文件均已配备在船，安全管理体系已在船舶运行三个月以上并已完成内审，内审所发现的不符合规定的情况均已得到纠正，纠正结果已得到验证；

1.5 船舶的各种法定和船级证书齐全有效；

1.6 所有船员的适任证书、履约证书及健康证书齐全有效；

1.7 船舶必须处于正常适航状态，不在船坞或船厂进行修理之中，船舶也不处于搁置状态。

2 具体的审核步骤：

2.1 由审核组在船上召开首次会议，船舶方面一般全体职务船员要参加。会议由审核组长主持，首先介绍审核组的成员，宣布审核的目的、内容、方法、依据和审核纪律，向船方宣布审核计划。船长向审核组介绍参加会议的船员，介绍本船的安全管理体系运行概况。如船方面对审核组的审核计划安排没有异议，会议之后，审核组将立即按审核计划开始工作；

2.2 审核组将先从船长开始，对船舶的安全管理体系进行审核。因为船长具有特殊身份，他既是安全管理体系的执行人又是船舶安全管理体系运行的监控人，所以对船长的审核将会比较细。船长工作的各个方面，如从对安全管理体系的理解到如何监控安全和防污染活动，从航行安全到船舶日常的管理，从船舶证书的保管到船舶各类演习的进行，都将会成为审核的内容。着重点还是看船长对全船安全管理的控制是否有效，ISM 规则和公司安全管理体系文件赋予船长的权力是否运用得当。对船长的审核结束后，审核组一般分为两个组，分别对大副（甲板部）和轮机长（轮机部）进行审核。审核的覆盖面将涉及所有船员（尤其是持证职务船员），审核组将通过对这些船员的访谈和查看有关的活动记录来判断该船的安全管理体系是否在有效运行。审核组有时还要在现场观察某些具体操作，主要的任务是实地核查某些具体操作的执行情况。例如会在事先不给任何通知的情况下模拟某种险情的发生，来察看船员们的反应速度、应急设备的状况和船舶的应急准备情况；或是指定某一船员执行某项具体操作，如操作油水分离器或是使用消防员装备等。目的就是一个，看船舶的各项操作是否的确是按规定进行了。

2.3 审核活动结束后，审核组要花一点时间将他们在审核中发现的问题进行交流汇总和进

行审核组内部的讨论，时间允许时，还要与船长交换意见，澄清一些审核中发现的问题。随后将召开末次会议，参加的船舶人员与参加首次会议的相同。会上由审核组组长介绍审核情况，宣读审核报告并宣布审核结果。如果没有发现重大不符合规定的情况，船舶的审核得以通过。

2.4 审核之后船舶还要做的事就是：要求有关责任人确认审核组在审核中发现的不符合规定的情况，并针对每一个不符合规定的情况分别拟定纠正措施，填写在不符合规定的情况报告中，相关责任人要签字并在审核组所限定的时间期限内完成所有的纠正活动。纠正的证据还要寄审核组组长，以便审核组进行验证，只有纠正完成后才能发证。

2.5 审核组在船的全部审核时间大约为 6—8 小时，该时间段内所有的职务船员在没有特殊情况时尽可能不要离船，要保证审核组随叫随到，以便积极配合审核组的工作。当然船舶的正常工作要保证，不要受到影响，正常的值班和其它的工作（如装卸货等）不要中断。

2.6 由于船舶的 SMC 证书服从于船舶的中间审核，所以在取得 SMC 证书后的第三个年度要进行中间审核，审核仍由船级社或授权机关进行，审核的程序和步骤与初次审核基本相同。

2.7 因为审核工作采取的基本方法是抽样检查，所以审核产生的结果只能部分说明问题，船长在带领船员采取纠正措施以纠正审核组开列的不符合规定情况报告时，切记这一点。万万不能就事论事，而要举一反三切实解决问题。应该考虑到，一个不符合项可能代表一些普遍性的缺陷，从点去考虑面，去改进面，这样审核的目的才能真正达到。全体船员也才能从审核中真正学到管理的真谛，安全管理水平才能不断得到提高。

2.8 凡是船级为 CCS 的船舶，在取得 SMC 证书后，如公司需要在船舶证书上得到船级附加标志“SMS”，则公司必须向 CCS 总部入级船舶部提出申请，得到批准后，那么该船的船体入级证书将可以被授予相应的附加标志“SMS”。

2.9 有时公司会碰到新购船舶或是船舶更换船旗的情况，这时应进行临时审核以取得临时 SMC 证书。在新造船舶交接和公司为新购进的船舶承担管理责任时，经过授权机关的临时审核，公司可获得有效期不超过 6 个月的临时证书（临时 SMC），在特殊情况下，临时 SMC 证书还可以再延期 6 个月。临时 SMC 证书签发前，授权机关要验证如下内容：

2.9.1 船舶的船级证书和各种法定证书要齐全有效；

2.9.2 船员的各种适任证书以及各类履约培训证书、健康证书齐全有效；

2.9.3 管理该船舶的公司具有与该船舶相适应的 DOC 或是临时 DOC 证书，该证书的副本已在船；

2.9.4 公司已经为该船提供了包括 ISM 规则的所有要素，例如公司所有应该配船的 SMS 文件均已上船，并且是用船员能理解的工作语言制成；

2.9.5 船舶已有一系列具体的实施 SMS 的计划，包括船长及所有船员的学习培训安排和 SMS 运行的详细日程表；

2.9.6 开航前必须提供的“须知”已在船；

2.9.7 公司应有在 3 个月内对该船进行内审的计划，此计划船长应了解和熟知并告诉所有船员；

2.9.8 审核员还可以临时决定查看某些项目。

112、如何保证上船工作的船员熟悉其职责？

这项工作非常重要，因为安全管理体系是一个结构化、文件化的管理体系，其内容包括组织结构、岗位职责、工作程序、活动过程和人员资源等。可见，体系内的人员熟悉各自的职责是一个安全管理体系能否正常运行的基础。可以这么说，不理解安全管理体系，不熟悉自己的职责，根本不可能做好自己职责内的各项工作，如果自己职责内的工作都做不好，又如何能使安全管理体系正常运行。至于如何保证上船工作的船员熟悉其职责，根据各公司各种不同的情况可以有很多不同的方法。比如有条件的公司可以在船员上船前举办集中熟悉职责培训，让他们能在较短的时间内熟悉各自的职责，了解自己的位置。但这样很多公司往往会感到经济负担太重，而且操作起来也相对比较困难。也有的公司抓重点，就是集中船长、轮机长、大副等进行培训，首先让几个关键人物把自己的安全管理体系职责学习好，掌握好，而把其他船员的职责培训任务交给船长、轮机长、大副去完成，赋予他们培训的职责，由他们在船上进行其他船员的培训。总之，各个公司完全可以采用适合自己公司具体情况的方式来完成，熟悉培训的形式、方法不拘，达到效果就行。而且随着时间的推移和船员素质的不断提高，花在船员的职责熟悉培训方面的精力应该是越来越小，而培训的效果是越来越好。

113、为什么说安全管理体系的保持需要全体船员的参与？

由于船舶的特殊性，可以说船上的一切管理活动都与安全和防污染有关，而且每个船员都有其自己的安全职责。从船长、轮机长到水手、机工，大家都在船舶的安全管理体系之内，所以船舶的安全管理体系的保持很自然的也就需要全体船员的参与。这可以从三个方面来理解：

1 全员参与维护安全管理体系是贯彻实施 ISM 规则的需要，这一点在 ISM 规则的前言中已有明确的描述，船舶作为安全管理体系的一个重要组成部分，全体船员都有义不容辞的责任。

2 安全管理体系是系统化、结构化的体系，与安全和防污染工作有关的所有人员都是安全管理体系的维护者，全体船员对各项具体工作的态度、能力、责任感以及各自的努力程度对安全管理的作用是十分重要的。

3 我们要有效地维护安全管理体系的最终目的是保证船舶安全、避免人员伤亡、保护环境、减少财产损失。它关系到每个船员的切身利益，也是全体船员共同关心的事，所以维护安全管理体系需要全体船员的参与。

114、保持安全管理体系持续运行的主要手段是什么？

公司和船舶的安全管理的全部内容是若干具体活动的集合，要使安全管理体系持续运行也只有抓住安全管理体系的各个环节和各个过程，按安全管理体系文件的要求和规定，从严、从细、从实地做好各项工作。所以保持安全管理体系持续运行的主要手段还是在于采取各种有效的监控方法，使各种安全管理活动都处在相关部门或相关岗位的有效监控之下，对于任何情况都可以随时随地采取各种有效的纠正和预防措施，监控每个过程的输出，使公司和船舶的安全和防污染管理始终处于较高的水平。

公司和船舶的内审：按照 ISM 规则和安全管理体系文件的规定，公司应适时安排公司的内部审核和对船舶进行内部审核。通过采用抽样审核的方式，对公司和船舶的 SMS 运行情况进行检查，并对所发现的不符合规定的情况要求船舶限期进行纠正。公司各部门和船舶应对此类情况认真进行检查，举一反三，对可能存在的其他问题按程序进行纠正。

船舶的安全管理复查：通过对船舶各项安全活动的总结，对船舶安全管理体系运行的情况作评价，体系运行是否符合 ISM 规则和公司安全管理体系文件的具体要求，并将这一评价按文件要求向公司指定人员报告。

公司的评价：对于公司的安全管理体系运行情况是否正常，应该由总经理主持，按程序定期进行评价，以确定安全管理体系运行的有效性。其评价的依据是公司内部审核的全部材料、各船舶对安全管理体系运行的评价以及公司各部门的安全管理体系运行报告。

公司的管理复查：这项工作也由总经理主持，只不过按 ISM 规则，此工作是在必要时进行，也就是当公司发生一些重大事情时，如公司的管理体制或管理组织机构发生了改变；

各种 PSC 检查和 FSC 检查以及安全管理体系审核（外审）也是保持安全管理体系持续运行的一些外部积极因素。

总之，各种有效的监控手段是公司和船舶的安全管理体系能够正常持续有效运行的关键。

115、 保持安全管理体系与外审的关系如何？

实施 ISM 规则，建立并保持安全管理体系是使船公司及船舶安全管理水平不断得以提高的有效手段，同时这也是必须强制实施的手段，而审核发证是 ISM 规则中的重要组成部分。通过审核可以发现公司或船舶的 SMS 在实施过程中的缺陷和不足，促使公司和船舶的 SMS 及其活动不断完善，并且不断满足国际国内的新的要求，所以审核是安全管理体系运行中不可或缺的极重要的组成部分。审核分为内审核与外审，内审由公司自己组织进行，外审由授权机关组织进行（中国的船公司一般都由中国海事局派员进行审核，船舶一般由船级社派员进行审核）。从这里就可以看出内审与外审的明显不同，外审组的审核员由各地的审核员组成，他们的眼光与公司自己的审核员的眼光不同，他们看问题的角度与公司内部的人不尽相同，同时立场也不一样。而且，由于审核员中的大多数都参加过多次和多家公司的各类审核，他们对 ISM 规则及安全管理体系的理解和体会也比较深，对各公司安全管理体系运行的情况也有所了解，所以外审

组对公司或船舶的安全管理体系的审核力度相对于内审而言是比较大的。对于一个处于正常运转中的安全管理体系而言，能够得到外审组的严格审核是求之不得的。简单说就是通过安全管理体系自己的管理机制来不断纠正体系运行中的各种缺陷和不符合规定的情况，对内审和外审发现的问题制定预防纠正措施并进行纠正。这样的结果必然使得整个安全管理体系进入良性循环，由较低的水平逐步向更高水平过渡。同时，在审核发证机构的强力推进下，公司和船舶的安全管理意识能够不断得到加强，全体员工的安全管理技能、安全管理意识和各方面的素质会逐步提高。高效的管理会带来高额的回报，这个回报就是船舶安全营运的环境不断改善和公司在航运市场上竞争力和经济效益的提高。

117、内审的目的是什么？

内审是 ISM 规则的要素之一，是安全管理体系的重要活动内容之一，其主要目的是通过对具体活动的审核来判断公司和船舶的安全管理的活动的符合性和有效性，并对各个活动过程是否符合安全管理体系文件的具体要求进行判断。内审所形成的一系列记录和有关证据，将成为公司对整个安全管理体系进行评价时的重要依据。

118、内审员需要什么资质？

作为公司的安全管理体系的内审员（一般都是兼职的人员），担负着进行公司安全管理体系的内部审核工作，这是体系运行中的重要一环。虽然各个公司的具体情况不一，但是内审员至少需要具备如下几个最基本的条件：

- 1 首先必须熟悉公司的安全管理体系（经过 ISM 规则的培训和公司安全管理体系的熟悉培训）；
- 2 熟悉内审员的职责；
- 3 熟悉内审的程序及掌握一定的审核方法；
- 4 熟悉公司和船舶的管理；
- 5 有相应的岸基管理和船舶管理资历；
- 6 具备一定的文化水平；

119、应该由谁认定内审员的资格？

公司可以根据自己安全管理体系文件的具体规定进行内审员的认定，如文件要求由总经理任命，就按一定程序由总经理任命，如要求由指定人员认定，那就按文件要求由指定人员认定。被认定为内审员的人员，只要是满足了内审员的基本条件，并严格按照安全管理体系文件的具体程序进行操作就可以。我们应该看到，ISM 规则并没有有关内审员这方面的具体要求，还是要在理解 ISM 规则的基础上，根据公司的具体情况（公司的规模、体系内人员的素质、公司的

组织机构、管理方法) 来做出符合实际的规定。

120、船公司每年进行一次内审，船舶内审的时间间隔如何确定？

公司的内审每年进行一次在时间安排上没有什么问题，可以按计划进行，而船舶由于其特殊性，内审的安排就比较困难。较近航线的船舶和经常回国内的船舶还比较好办，可以由公司组织内审组去登轮完成内审任务。而一些较远航线的船舶，如航行北美或欧洲而且长期不回国的船舶，如这些船舶都要由公司派人去进行内审实在难以做到。若由船舶自己进行，又有自己审自己的问题，可能难以达到审核效果。曾经有的船舶也采取过自己船舶搞内审，具体操作上由船舶的各个部门交叉审核，如轮机部审甲板部，业务部审轮机部，再由甲板部审业务部等，但这样做的实际效果并不是十分令人满意。所以不少公司仍采取由岸上派内审员去船舶进行内审，只是在时间间隔方面可能满足不了每年进行一次内审的要求。考虑到 ISM 规则对船舶的内审并没有具体的时间要求，船级社也没有提出相应的要求，公司可以采取在 SMC 证书审核之前至少进行一次内审。这样的方法是否切实可行，还要得到有关方面的认可。

121、船舶的内审是否可以由船长组织进行？

船舶的内审如果是船舶自己组织进行，那么船长进行组织并没有什么不妥。因为船长的特殊地位和其在安全管理体系中的作用，担任内审的组织工作似乎有自己审核自己之嫌，审核的效果不会达到预期的结果。但是如果考虑到安全管理体系的实施是一个长期的工作，要永远进行下去，对船舶的内审也是公司的安全管理体系重要工作内容之一。从此考虑出发，可以设想一种内审模式，也就是船长组织内审与公司组织内审相结合（船长组织的内审与公司组织的内审交叉进行），或是船长组织内审与公司的检查（抽查）相结合，以推动长期的安全管理体系运行。

122、如果公司的安全管理体系文件是“双标”，也就是 ISM 与 ISO 9000 结合而成的，其中的某些名称是否一定要用 ISM 规则里的叫法（如，指定人员等）？

这是形式和内容的问题，ISO 9000 的文件里称为“管理者代表”的，就是 ISM 规则里的指定人员。所以名称的不同并不意味着内容或实质改变，公司根据自己的特点选择适合自己的称呼并无什么不妥。但不管是安全管理体系文件也好，或是称为安全质量文件也好，对于 ISM 规则的覆盖是必不可少，这是在编写安全管理文件时要牢记的。如果为了阅读文件的方便，加一些说明也是可取的方法。

123、如果公司的安全管理体系文件缺少某一具体的操作规程，是否定为重大不符合？

这要具体问题做具体分析，从覆盖性来讲，若安全管理体系文件缺少某一重要程序（ISM 规则里要求的程序），可以判断为重大不符合。而缺少一个操作规程（须知），即使是某一关键

性的规程，只要在发现此问题之前没有因此（因缺少规程而造成操作失误）而造成实际损失或事故、险情，就可以定为一般不符合，但要求其立即纠正。如在发现文件的这个问题之前，已经因此而引发了事故或造成了险情，但安全管理体系文件仍然没做修改，这样的情况应该判定为重大不符合。

124、如何做到“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”？

首先应该明确什么是“凡需在开航前做出的指令”，一般的理解均把其认作是公司及船长对本航次的指示或要求，相当于航次命令之类。我们应该注意到，ISM 规则是在第六章的 6.3 条里提到“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”的，而这一条的核心内容是如何保证涉及安全和环境保护工作的新聘和转岗人员的熟悉职责。因此，“凡需在开航前做出的指令”实际上是指职责熟悉内容。在多国籍船员的船上，当到港后有船员换班时，新接班的船员急需职责培训，急需在开航前迅速掌握一些必须掌握的知识（因为至少这条船对他而言是新岗位，比如对大副而言，刚接班就要知道本船现在的装货情况、货物积载特点、压载舱情况、淡水存量、系泊设备情况等）。这些在开航前必须掌握的须知，一定要标明并以文件的形式规定。这些须知只是该船员必须掌握的须知的一部分，其他大量的程序和须知还有待他在开航后继续学习和掌握。

125、如何正确操作才能做到使船长具备“适当的指挥资格”？

应该清醒地认识到，仅仅凭各种适任证书齐全还不能判断某一位船长就是具备了“适当的指挥资格”，由于航海这一职业的特殊性，使得船长这一职务也相当重要。因为船长的地位和权威在船舶这样的环境中实在是举足轻重，他的任何一个指令失误都有可能造成两种截然相反的结果，他在船舶遇险或紧急情况下的心理状态和指挥能力直接影响到船舶和人员的安全。所以船长的“适当的指挥资格”不是生来就有的，也不是一天两天就可以训练出来的。而且因人而异，影响的因素（受教育的水平、航海业务水平、个人心理素质、职业习惯和敬业精神等）实在太多。所以船公司在培养船长时主要注意建立某种机制，按一定的程序和方法对将要担任船长的人（毕竟他在船长以下的各个岗位都要留下工作痕迹）进行培养和考核，从其航海业务能力到工作能力，从组织能力到人际关系，都要进行可以量化的评定。至于应变能力实在不容易进行考核和评定，只有从其平时的表现以及在船长以前的各个职务上的工作情况来考核，使得被提拔到船长这一岗位上的人具备一些起码的大家所公认资格。在此基础上，经过某种实习期的锻炼或是有经验的船长辅导，再经过实际担任船长后的一段时间的磨练，相信被选派的人是会逐步具备“适当的指挥资格”的。

126、如何做到使船员具备“合格、持证并健康”？

现在很多公司的船员配备往往都采取了“租赁”的办法，也就是船公司实际上不管船员了，

船公司和船员之间的关系也由一种长期的服务关系逐渐向临时的“雇佣”与“被雇佣”关系转换。船舶所需要的船员，都从船员管理公司聘用。所以“合格、持证并健康”的条件在很大程度上是由船员管理公司负责的，船员的适任培训以及履约培训都由船员管理公司进行，船舶所有人或是经营人只负责在挑选、录用船员时尽最大可能的责任。一般船公司可操作的也就是要求被聘用的船员各类证书齐全（适任证书、履约培训证书、健康证等）。应该承认，船员“持证”了并不能保证其“合格”，但在船员上船之前，也只能这么操作。船公司在这方面要做的事，可能还是在当被聘用的船员上船工作以前，建立一种培训和面试的制度，以使所聘用的人员具备一些起码的条件。在聘用的船员上船之后，也要建立某种考核和评价机制，对船员的实际工作水平和工作能力以及实际身体状况进行考评，以便确认船员的“合格、持证并健康”。

127、公司体系内各岗位的职责，如在职务手册中没有叙述完全，可否在程序中加以补充？

一般而言，作为安全管理体系文件，其结构、层次应该做到相对比较清楚。职责手册是属于比程序文件高层次的文件，比较理想的情况是：在体系文件中有关职责的部分（如职责手册）将各岗位的职责叙述清楚，然后在具体的程序文件中就不需要再将职责复述一遍，这样安全管理体系文件的结构和层次比较清晰，上下关系也很明确，否则在职责手册中没提及的职责要在程序文件中叙述，这给使用文件者也带来一定难度。从方便使用者出发，各种职责要尽量在职责手册中阐述清楚。

128、公司的体系文件在每次修改后，船舶得到文件总是滞后于公司岸基地，这当中的时间间隔如何处理？

这类问题在各个船公司都比较普遍，由于航运企业和远洋船舶的特殊情况，船舶几乎没有可能和公司岸基地的各部门同时得到新的安全管理体系文件。一旦公司的安全管理体系文件进行修改或者换版，往往公司各部门拿到了新文件而船队还在运行实际上已经失效的文件。解决这类问题还是要从实际出发，因为问题是明摆着的，滞后是不可避免的，我们只能按照公司的具体情况，采取一切可能的方法来尽量缩小这一时间间隔。有时也可以采取将重要的修改内容（或是文件修改后的核心部分并加以说明）先用电报等形式发上船，以利于船舶的正常使用，而正式的文件再择机送船。以后随着船舶的通信设备以及全球通信技术发达之后，这个问题可以得到满意的解答，那就是安全管理体系文件可以采用电子邮件的方式迅速送达。

129、审核中发现某些船员业务素质不能达到令人满意的水平如何处理？

船员的业务素质高低，往往决定着船舶安全管理水平的优劣，所以审核员总是对此十分重视，在进行审核时，大多从这方面入手。就我们国家而言，船员的素质参差不齐，审核时的表现往往不能使审核员感到满意，这也不是短时间能解决的问题。我们还是要靠自己的力量，一

方面加强培训，另一方面切实提高培训效果。时间和财力要花在刀口上，要一步步循序渐进，不能急于求成。把培训作为实施安全管理体系的重要步骤之一，逐步提高船员的业务素质和其他素质，建设一支过得硬的船员队伍。在我们国家加入 WTO 后，如何使我们的船员能够挺进国际船员市场已经是迫在眉睫的事，我们只有迎头赶上。

130、如何制订对不符合规定的情况采取的预防纠正措施才算满足要求？

首先，你所制定的预防纠正措施必须“对症”下药，也就是一定要有针对性，对不同的缺陷和问题，采取不同的具体做法。同时，制定预防纠正措施还要有一定的前瞻性，也就是要尽可能考虑周全，要有一定的预见性。一般而言，所制定的预防纠正措施至少要包括几个方面的内容：首先是学习培训的要求（认清不符合规定情况的本质，找出事情产生的根源，是文件不适合操作还是没有严格照文件去做。要提高责任人及全体人员的认识水平，防止类似情况的重复发生）；再就是采取具体步骤去消除不符合规定的情况（也就是让责任人去做该做而没有做的事）。制定预防纠正措施以及采取具体的纠正动作时，有一点必须明确，绝不能就事论事。例如某一设备受损，当发现后仅仅把该设备修好（哪怕是立即修好）应该不能算完美的纠正。至少应该先分析该设备损坏的原因，是不可抗力损坏还是自然磨损，是操作不当造成的损坏还是因维护保养不善造成的损坏，是设备质量存在问题还是其他原因，有了原因才能针对这原因采取一定的措施。若为维护保养不善造成了损坏，除了修理好之外，还要从该设备的维护保养的计划找起，先查是否有该设备的维护保养计划，是否按时按计划完成了保养，假如这一切都没做错，那就是计划本身不符合要求，立即修改计划，以免以后发生类似事情。当然，具体事物是很复杂的，船舶的设备坏了往往是先抢修，一般没时间先去分析事故原因，但请千万别忘了找原因（边修理边找原因或事后再分析）就行。相信有这样的一个过程，纠正可以比较完全，也会得到令人满意的结果。

131、当国际国内的有关强制性规则有修改时，安全管理体系如何适应这种改变？

安全管理是一种文化，它是与生产力的发展同步的。世界上没有停滞不前得事物，没有一成不变的事情，国际国内的各种强制性规则肯定会不断变化、修改，以适应世界航海界和航运业的发展，适应世界上大多数国家的要求。所以安全管理体系也要随外界的环境变化而修改自己的程序、须知，修改某些操作规程。这才是与时俱进的概念，而且安全管理体系本身就有自我完善的功能，保持与国际国内的强制性规则同步也是其基本要求之一。

132、纠正与纠正措施有何区别？

简单说来，它们的区别就在于，纠正措施是计划，是就效果而言的，根据不符合或事故险情产生的原因，通常可能要求对有关人员进行培训、修改文件、在一定范围公布提请有关人员

注意等；纠正是动作，是就结果而言的，目的是达到符合要求，一般是先有计划后有动作。要注意的是，既然是计划与动作之别，那么就有可能两者之间出现差异，不是计划不覆盖所要纠正的缺陷，就是纠正超出或是不满足计划。但是出现这种差异是好事，因为计划也好，纠正也好，都要留下活动记录。根据这些记录，详细分析上述的活动，将会给我们今后的工作带来宝贵的经验，十分有利于以后工作的改进。

133、船舶和设备的维护保养计划制定的依据是什么？

船舶和设备的维护保养是实施 ISM 规则的重要组成部分之一，公司的具体管理部门和船舶是执行这一工作的责任人。众所周知，船舶能否保证进行安全营运，从某种意义上讲，主要是看其机械设备的完好程度，而机械设备是否保持完好，除了正确使用和操作以外，主要还是依赖于平时的维护和保养。所以船舶和设备的维护保养工作在公司和船舶的安全管理这个体系中是极其重要的一环，地位十分重要，千万马虎不得，千万放松不得。实施船舶和设备的维护保养要从制定维护保养计划开始，这个计划制定的依据是什么呢？一般认为，这依据主要应该考虑如下几个方面：

- 1 船旗国政府对船舶和设备的要求；
- 2 船舶所入级的船级社对船舶和设备的要求；
- 3 行业的要求；
- 4 设备本身的技术要求（依据设备说明书、出厂检验报告、修理检验报告、从船舶出厂到现在的所有维护保养记录等）；
- 5 船龄的长短和设备的现状（船舶和设备现有的技术状况）；
- 6 船员的技术素质（这主要是考虑船员的技术能力，考虑他们在船上的条件下能完成何种难度的工作）；
- 7 航区情况（这主要是考虑船舶是否能得到有保障的岸基维修）；
- 8 船舶的营运情况（这主要是考虑到船舶的营运周期，以及船舶的服务年限）；
- 9 同行业、同类型船舶、同型设备的有关信息等。

134、如何检查船舶和设备的维护保养计划的执行情况？

检查船舶和设备的维护保养计划的具体执行情况，是实施这一计划的不可少的一环，至于如何进行，则要根据你所检查的对象的具体情况而决定。比如对经常停靠国内港口的船舶，公司又有能力派人上船现场检查，检查就可以以这种方式进行，检查的结果必须产生相关的记录。对于长期不回国内的船舶，或是公司无力登船检查时，这种方式就行不通。但一定要有自己的替代检查方法，否则这是安全管理上的一个缺陷。现在多数公司采用的是授权船长代行检查之责，由船长对全船的维护保养工作负责，进行全面的监控。而公司在有条件登船检查时，再进

行比较详细的核查，一查维护保养工作，二查船长职责的履行。以上这些，都需要船公司在安全管理体系文件中建立必要的程序，提出检查以及检查记录的具体要求，要求有关人员和船长必须做到。

135、维护保养记录有何重要性？

这类记录相当于某种档案，一种重要的技术档案。由于在船舶工作的人员流动性比较大，船员所做的一切维护保养工作都需要留下详细而有效的记录，以作为后续船员在制定维护保养计划时所采用的依据之一；也可以作为后续船员熟悉船舶和机械设备状况的依据之一；同时也作为船舶进厂时决定船舶具体修理项目时的依据之一；还可以作为决定船舶服役期长短的依据之一。可以想象，如果没有这些记录，对于管理而言，无异于盲人骑瞎马，根本做不到有的放矢，更谈不上有效的管理。船舶和设备的维护保养是船舶重要的日常工作一部分，也是保证船舶安全航行的基本要素之一，维护保养工作所留下的记录，是我们进行正常工作的宝贵财富。我们所有的船员都应意识到这一点，平时做好记录，管好记录，真正珍惜记录。

136、如何进行关键性设备和系统的标识？

大家一般都对这个问题比较困惑，主要还是“标识”这个词怎么去理解。其实，简单而言，“标识”就是“做记号”。关键问题在于为什么要做记号，给什么做记号，以及如何去做记号。大家都明白船舶关键性设备和系统的重要性，既然船上有关键性的设备和系统存在，那么就有必要将其与其它的设备 and 系统加以区别，这个区别的过程就是“标识”。但是要注意，将各个关键性设备和系统互相区别开来，以及与其它的设备 and 系统区分开来并不是我们的最终目的，我们做标识的目的是为了管好和用好这些设备和系统。对于已做的标识，还要有检查的程序，保证这些标识的持续有效。另外有一个比较容易忽视的问题是，船舶要做“标识”的不仅仅是所有的关键性设备和系统，还要包括那些在平时使用中容易出现故障或事故的设备和系统。这也不难理解，将这些设备和系统“标识”一下，就是为了对它们多加“照顾”。

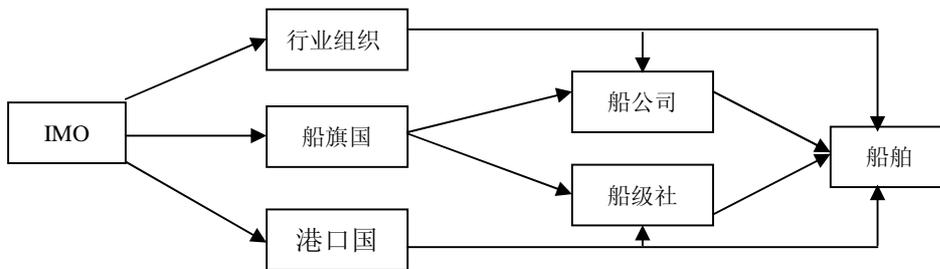
137、对船舶不符合规定情况的纠正效果如何验证？

由于船舶的特殊性，其完成纠正工作的情况往往不能有效地由岸基地的相关人员进行验证。解决这个问题的方法还是要靠船公司结合自己管理的现状，采取公司和船舶都能接受的办法，将不符合规定的情况纠正好，验证好。也可以采取与检查船舶和设备的维护保养工作相类似的手段，由岸基地人员和船长共同承担这个责任，做好这项工作。

138、SMS 中如何体现 ISM 规则的能级原理？

从管理模式上看，IMO 通过船旗国控制船公司，船级社和船舶的安全管理状态。通过港口

国监督（PSC）来约束船级社和船公司，各港口国对各船旗国来制约作用，促使船公司和船舶不断改进 ISM 规则和 SMS 体系，以强化船舶安全管理，最终实现海上安全和防止污染的管理目标。其安全管理模式如图所示。该管理模式中有明确的职能分级，通过各职能部门的分级管理和相互监督来建立系统化的国际安全管理机制。



船舶分级管理模式

在 SMS 中也存在明显的组织层次和职能分级，即高层决策——中层组织落实——基层执行。SMS 文件也有不同的层次，即安全方针——安全管理手册——管理程序——操作文件，他们的功能分别是：安全方针是公司的灵魂；安全管理手册是公司安全管理程序文件的汇总，用来解释安全方针和概要说明 SMS；管理程序用以展开具体要素，过程，阐明分工，职责，流程和接口关系；操作文件用于保障管理程序的实现，包括操作方案和须知，作业指导书，有关注意事项和说明以及检查表，簿和报告等。

139、实施 ISM 规则对船东的责任有何变化？

从某种意义上来说，ISM 规则是船东手中一把双刃剑，船东在依照他推行标准化管理以提高安全与防污水平的同时，要面对实行该规则时的更为严格的法律责任。船东传统上依各种提单条款拥有的对船员过失的各种免责权利，可因 ISM 规则程序制订上的过失而丧失殆尽。

根据《中华人民共和国海商法》（下称“海商法”）第 47、132、133、146 条等条款的规定，船舶适航是指：船体、船机在设计、结构、性能和状态等方面能够抵御航次中通常出现的或能合理预见的风险；妥善配备适当数量的适职的船员；妥善装备船舶和配备必要的燃料、物料等供应品；使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。考查承运人是否尽到保证适航义务的唯一标准是判断其是否作到谨慎处理。不难看出，这一标准中人为因素起到关键作用。船公司规章制度不严格、不完善，船员业务水平不合格，或开航前

未能全面了解掌握有关的规范、规则和指南，按现行适航的概念可能并不构成不适航，全国各地法院的解释又千差万别，以及以往海运技术的落后和通讯手段的限制，使船东很难直接控制船舶，因此，海商法允许船东在许多其无法控制或不知情形的情况下，对因船员过失所造成的损害可以享受免责，各国专家和学者也一直未能对“谨慎处理”作出令人满意的解释。但随着贸易的发展和船舶的大型化，海运事故造成的损失实在令人触目惊心，究其原因，许多是由于陆上管理人员和海上船员的素质、水平和责任心等方面的问题造成的。为此，国际海事组织修改了列入 SOLAS 公约中的《国际船舶安全营运和防止污染管理规则》以重点解决“人为因素”导致的海难事故。

ISM 规则是建立在现代科技，特别是现代通讯技术基础之上，其基本概念之一就是要利用现代科技手段，加强船公司与船员的联络，加强管理。因此该规则很好地解决了目前有关适航法律关系中模糊、不确定的问题，使海商法实施过程中有了可以遵循的标准，增强实用性，可操作性。

具体讲，第一，ISM 规则要求船公司要建立安全管理体系，包括制定安全和环境保护方针；符合有关国际公约和船旗国政府法规的保障船舶安全操作及环境保护的须知和程序；明确岸上和船上人员的权限和相互间的通信方式；按 ISM 规则规定报告事故及不合格的程序；制定应急状况的准备和处理程序；以及制定自检及管理考评程序等一系列规定。可以看出，该规则要求船公司积极给船员提供一切有关如何处理危险情况和避免产生问题所应采取的步骤和措施的信息和指示，一旦发生紧急

橢橢콧콧 越 豐 I Ω 1
 宸 X 菘 菘 菘 昃 昃 昃 da bar bar bar bar bar bar \$ <
 kl 昃 矣 矣 矣 kl 司必须聘用并培训适职合格的
 的船员，排除了因船员语言交流困难，对新工作了解不够，未掌握有关规范、规则等这些以往可能并不被认为不适航的情况，使判断船员是否适职也有了明确的标准。

在实践中，对适航的判定尚存在两个问题，首先，关于谨慎处理到底是指船公司哪一级人员的行为一直存在着争议。如果是董事长或总经理等高级管理人员做出的错误决定，都可以说承运人违反了这一规定，但是如果公司中的低级职员这样做了，又未上报，就很难认定这一点。然而依照 ISM 规则的规定，为保障船公司与船上人员的联系，每个公司应根据具体情况指定一名或多名岸上人员使之能与公司最高级管理人员直接联系，因此该指定人员知晓的事情即可视为船公司知晓的，如果该指定人员未履行其职责，船公司就会被认为有疏忽或故意行为而难以摆脱责任。基于同样的原因，船公司将可能丧失责任限制，保险人也可能因此而摆脱赔偿责任，从而使原本海商法中对船东利益的保障进一步受到冲击和限制。其次，举证难也是让索赔人头痛的难题之一。索赔人若要证明船舶不适航，需举证说明船东有实际过失，但由于船舶的流动性，船东往往不直接控制船舶，索赔人也就很难获得直接的证据，也就只好望洋兴叹了。ISM 规则针对这方面问题规定船公司对船员制定的政策和指示都要以书面的形式发出，而且船岸之间要有明确的联络通道保证信息的沟通，所有船岸之间的文件、报告和通讯联络都要记录在案。这样一来，单纯的船员过失造成事故和损害而船东不知情或无法控制的情形将大大减少，有关利益方将会很容易取得这些文件、记录，也就更容易举证船东是否真的做到了克尽职责。

由此可见，ISM 规则的实施将使适航的判定真正拥有了全球统一的、明确的标准，即 ISM 规则，也就是说将船公司的行为与之相比较，即可判断承运人是否谨慎处理使船舶适航了。凡是建立和实施 ISM 规则的安全管理体系的船公司将得到合格证明，未在规定时间内取得合格证明的船公司或未取得安全管理证书的船舶，除了可能遭到港口国的扣押外，货主将不愿订租托运货物，保险公司将不愿承保，金融机构也将不愿贷款，公司势必难以生存。

同时，ISM 规则所推行的“行为文件化”是船东在民事诉讼中承担更大的披露责任。为减轻其实施带来的负面影响，船公司在制订安全管理体系中的各种程序时就必须慎之又慎，船公司如果属于对船员进行指导将构成管理过失的最直接证据，正因为此，系统而全面地制订程序显得尤为重要。

140、公司如何发挥 SMS 的效能？

任何管理体系不论如何完美，只有通过人的执行才能产生效益。一些公司虽已获得 DOC，但 SMS 的运作状况不理想，问题在于员工与 SMS 相互间未能紧密结合。SMS 在最高管理层重视

下持续运行,是发挥 SMS 效能的先决条件,但体系能否被员工乐于遵循,则需作深层次的努力。SMS 只有可信,可亲 and 可行才易被员工接受;员工(特别是船员)只有积极响应体系,SMS 的效能才能有效发挥。而安全文化建设则有利于融洽员工和 SMS 的关系,甚至能自觉地弥补体系的缺陷,使 SMS 的功效在既定环境中得到最大限度地发挥。

SMS 应具有的三个特性——信,亲,行。信,员工坚信遵循 SMS 能避免或减少事故损害,是对体系有效性的认同,是信心的反映。亲,人对体系无心理隔阂,是情感和利益的反应,例如符合习惯,操作方便,职责分明,确保个体身心和报酬利益等。“信”和“亲”需要“行”的验证和支撑。行,意指体系将名易行且行之有效,是对体系实际效果的认同,是个体价值的反应,即遵照体系通过个体和群体的努力保证了安全,社会,公司和个人均由此获得了利益,个体的社会价值因此而体现。可见,“信,亲,行”的结合能增加体系对人的吸引力。如果公司的 SMS 文件体系繁杂且记录要求过多,令员工疲于应付,则虽然表面上满足了 ISM 规则的符合性和有效性,却疏忽了 SMS 的真正目的是用来规范人的行为——协助实现安全目标的。过多的记录及其管理工作量会消耗大量的时间和精力,甚至影响安全操作而令人厌弃 SMS,进而伪造记录敷衍审核,使 SMS 无安全效能可言。究其原因,是体系缺乏对人的吸引力。SMS 是调整人与事之间安全关系的规范,只有通过人员响应才能发挥作用,具有“信,亲,行”特性的体系显然有助于吸引人员响应体系,使得“操作者——安全事务——SMS”系统达到高度的和谐而充分发挥体系的效率。

SMS 的有效程度取决于公司管理和船员响应。SMS 的质量越高,安全管理的潜能就越大,人与 SMS 的结合越紧密,安全效能的发挥就越充分。一个技术完备并具有吸引力的 SMS,能否使员工积极响应,主要取决于公司的管理和引导。指定人员有责任监控 SMS 的技术、吸引力和员工响应情况及运作效果,以判断其符合性和有效性。SMS 的岸上部分,因员工相对稳定,指定人员能经常关心,发现问题能及时纠正,SMS 的效能发挥问题就相对少些。SMS 船上部分的运行则问题较多。因船舶流动性大,指定人员和有关部门虽可通过分析船上记录和偶尔上船检查以监控 SMS 的执行情况和有效程度,但终究影响频度和力度,这就需要船长分担职责。规则要求公司规定,船长不仅是体系的执行者,还具有监督和报告职责,并突出了船长对船员的激励职责。这是由船员的特殊性决定的:首先,船员处在安全与防污染的第一线,对体系的响应程度直接左右着安全效果;其次,除技术要求外,船员还要熟悉 SMS 和船况,而且公司用于招募,培训和差遣的费用较大;最后,船员流动性大,成分复杂。因此,船员相对岸上员工就显得更重要,更珍贵也更难管理。规则确定船长的激励职责正是因为船员对体系的响应与 SMS 的有效程度紧密相关。

公司内每个管理者都应作:“假如我是船员——假如我是总经理”的双向思考,除了 SMS 的竞争,监控,奖惩等机制外,应运用管理学,行为科学和教育学等理论和方法,激发船员忠诚于职业和船东的内驱力,提高船员的素质,使之积极而有效的响应体系。如果公司管理不注

重人对体系的响应，即不追求 SMS 安全管理效能的最大化，则与投资航运业而不追求利润的最大化无异。

安全文化建设是充分发挥 SMS 效能的途径之一。安全文化一词于 1986 年由国际核安全咨询组（INSAG）首倡。安全文化是尊重人的身心健康和生命，保护环境，实现人的价值的文化。安全文化建设是以人为本，面向现实，对“人—机—环境—行为（管理）规定”进行全面的以人的需求为基点，以安全为目标的文化建设。在安全领域内强调：

- 1 归属感，荣誉感，责任感和忠诚感；
- 2 激励，竞争和监督；
- 3 团队精神和对实现目标的渴望及成就感；
- 4 技术，精神，管理凝射点（骨干，代理人）的培养；

5 意识，知识和技能等要求。安全文化建设注重员工对体系的响应，人际间的亲和与协同，实现安全目标。在安全文化诸要点中：其一是涉及安全的管理体系，即安全方针，组织和文件体系，在航运界即为 SMS；其二是个体和群体对体系的响应，即在 SMS 适用范围内的每个员工都必须有责任感，事业心，良好的安全素质和严谨的作风，始终奉行安全方针，遵守 SMS，在工作中有时刻保证安全的警觉，有足够的知识和技能及时准确地判断和处理不符合项，险情和事故。更为重要的是，具备安全意识，知识和技能的员工的积极行为将全方位服务于规则的安全和防污染目标。船公司目前尚未考虑安全文化建设，但仅安全文化能促使员工积极响应体系这一功能，就能明显改善 SMS 的运作效果，因而值得公司付诸实践。

141、SMS 内审与传统的船舶检查有何不同？

船舶 SMS 内审是对船舶安全和防污染操作管理进行全面，系统和独立的检查（抽查），也是对船舶 SMS 运行整体有效性的一种检查（抽查）；而传统意义上对船舶的检查则是对船舶在某一方面或几个方面具体操作活动的单项检查。

第三篇 审核篇

第一章 公司审核

1、什么是初次审核？

初次审核是主管机关对适用 ISM 规则但尚未取得“符合证明”的航运公司所进行的第一次审核。

2、什么是年度审核？

主管机关对已取得“符合证明”的航运公司所进行的每年一度的审核。

3、什么是换证审核？

换证审核是主管机关对“符合证明”到期而申请换发的航运公司所实施的审核。

4、什么是跟踪审核？

跟踪审核是指在年度审核或换证审核中发现航运公司安全管理体系存在严重问题，但尚未达到收回证书的程度，针对公司按照审核组或主管机关的要求在指定的期限内纠正不符合规定情况而实施的审核。

5、什么是附加审核？

附加审核是指未到年度审核或换证审核期，由于出现特殊情况，需要对航运公司的安全管理体系实施及时监控而追加的审核。

6、国实施 ISM 规则的主管机关是谁？海事局与船级社在航运公司 SMS 审核、发证方面有什么分工？

根据交安监（95）235 号文件的规定，我国实施 ISM 规则的主管机关是交通部。交通部授权中国船级社为实施 ISM 规则的所有船舶的发证机构。海事局和船级社分别负责公司 SMS 和船舶的审核。

7、安全管理体系审核的含义是什么？

安全管理体系审核是指为判断安全管理体系是否符合 ISM 规则，安全管理活动和有关结果是否符合安全管理体系规定和计划安排，以及这些安全管理体系规定和计划安排是否得到有效实施并适合于达到安全和防污染目标的系统而独立的审查。

8、安全管理体系审核分哪两种？其联系与区别是什么？

安全管理体系审核分内部审核和外部审核。外部审核的对象是安全管理体系文件、安全管理体系活动及安全管理体系的有效性。内审属于建立和运行安全管理体系的公司自身所实施的审核，不需要审核体系文件。

9、安全管理体系审核的实质是什么？

安全管理体系审核的实质是对安全管理体系文件及其活动的符合性的审查和判断，和对其有效性的评价。

10、安全管理体系审核过程中满足“系统性”的要求应注意什么？

审核要针对整个体系，不能只针对某一个或几个方面；审核要有计划有步骤地按程序进行；审核要由表及里，逐步深入；审核过程中要用联系的方法看问题，而不是孤立地看问题。

11、安全管理体系审核的目的是什么？

确定安全管理体系要素是否符合规定要求；确定现行的安全管理体系实现规定目标的有效性；作为强制手段来促进 ISM 规则有效实施；为被审核方提供改进其安全管理体系的机会。

12、全管理体系审核的任务是什么？

搜集客观证据，判断安全管理体系与 ISM 规则及强制性规定的符合性；支持和鼓励被审核方对建议性规则、指南和标准予以考虑；判断安全管理体系及期限活动与安全管理体系规定的符合性；系统分析所搜集的证据，评估安全管理体系的有效性，得出审核结果，写出审核报告，为发证提供依据。

13、全管理体系审核的工作依据是什么？

我国安全管理体系审核的主要依据是《航运公司安全管理体系审核发证规则》和《航运公司安全管理体系审核发证程序》。

14、我国实施 ISM 规则的几个片区分别是哪些？各自的牵头海事局是哪一个？

辽宁片区（辽宁海事局）、河北片区（天津海事局）、山东片区（山东海事局）、江苏片区（江苏海事局）、上海片区（上海海事局）、浙江片区（浙江海事局）、福建片区（福建海事局）、两广片区（广东海事局）、海南片区（海南海事局）、长江片区（长江海事局）。

15、片区海事局和当地海事局在航运公司 SMS 审核工作中各有什么职责？

片区海事局负责组织协调片区内的审核工作，安排部分年度审核的审核组；当地海事局负责受理公司的安全管理体系审核发证申请，组织材料。

16、当地海事局是如何确定的？

主管机关指定的公司所在地或公司多数船舶登记港的海事局为当地海事局。

17、安全管理体系审核最基本的方法是什么？

抽样的方法是目前最常用和最基本的审核方法。对于任何安全管理体系而言，要在几天内将所有文件、每项活动及所有过程进行全面审核是不可能的，通常审核员只对安全管理体系的要素及与这些要素有关的部门、人员、活动和文件等有选择地进行抽查。

18、在进行抽样审核的过程中，如何能保证对被审核方的安全管理体系做出客观的评价？

为能够得到足够的证据来对被审核方的安全管理体系做出客观评价，在进行抽样时应注意以下几点：

- 1 要考虑抽样的随机性；
- 2 要保证抽样的代表性；
- 3 要考虑到抽样的数量。

19、审核过程一般由哪几个步骤？

受理审核申请后，审核主要分四个阶段：审查申请材料，预审、正式审核和审定审核报告。

20、对于申请初次审核的公司，应具备哪些条件？

对于申请初次审核的航运公司，应具备以下几个条件才能提出审核申请：

- 1 具有独立法人资格；
- 2 已建立文件化的安全管理体系；
- 3 安全管理体系已在公司岸上及每个船种的至少 1 艘船上开始有效运行。

21、如果申请审核的公司是船舶管理公司，应满足哪些条件？

除应具备初次审核公司的条件外，还应具有与所管理船舶船种、技术程度和船舶航区相适应的管理机构和人员；有应付船上可能出现的紧急情况的经验 and 能力；已建立与所管理船舶保持随时联系的值班制度；已与船舶所有人签订符合要求的管理协议。

22、对于申请初次审核的公司，应向当地海事局送交哪些材料？

安全管理手册、安全管理体系文件清单、安全管理体系有效性评价或管理复查报告。

23、对于申请初次审核的船舶管理公司，主管机关对其管理协议有何要求？

管理协议应当满足：当船舶安全和防止污染与生产、经营、效益发生矛盾时，应坚持安全第一和保护环境的原则；船舶管理公司同意承担 ISM 规则规定的所有责任和义务；在不妨碍船长独立行使法定义务和权力的前提下，船舶管理公司对处理涉及船舶安全和防止污染的事务有最终决定权。

24、于申请年度审核的公司，应向当地海事局送交哪些材料？

上次审核以来对安全管理体系的修改情况说明；上次审核以来公司实施安全管理体系有效性评价或管理性复查的报告。

25、年度审核包括哪些内容？

上次审核后对安全管理体系可能采取的纠正或修改与 ISM 规则的符合性；公司船、岸保持实施安全管理体系的客观证据；安全管理体系实现公司安全和防污染目标的有效性。

26、于申请换证审核的公司，应向当地海事局送交哪些材料？

上次审核以来已改版的安全管理手册；对原安全管理体系的修改说明；安全管理体系文件清单；最新的安全管理体系有效性评价报告或管理性得查报告；管理协议（如是管理公司）。

27、对于申请签发“临时符合证明”的公司一般有哪几种情况？

新建立的公司；发生影响安全管理体系运行的体制变更的公司；现有“符合证明”不适用于新增船种的公司；主管机关认为可以发给“临时符合证明”的其他公司。

28、申请签发“临时符合证明”的公司应具备哪些条件？

具有独立法人资格；安全管理体系符合 ISM 规则的要求；公司已就 6 个月内实施满足 ISM 规则全部要求的安全管理体系做出计划安排。

29、在安全管理体系审核过程中，申请审核的公司有哪些责任？

应与审核组积极配合，提供交通与办公方面的便利，做好迎接审核的准备工作，安排好陪审人员等。

30、SMS 审核组的任务是什么？通常由哪些人员组成？

SMS 审核组的任务是 SMS 文件审核、SMS 活动审核、SMS 有效性评估和报告审核结果。审核组通常由海事局、船级社和航运公司三方面的人员组成。

31、审核组实行审核组长负责制，审核组长有哪些主要职责？

审核组长有权组织审核并对审核中观察到的问题作出决定；制定或组织制定审核计划；帮助挑选审核组其他成员，对审核员进行分工；主持首末次会议；代表审核组与被审核方管理人员接触。

32、作为一名合格的审核员，其应具备的良好素质主要有哪些？

较强的表达能力、良好的职业道德、良好的判断能力、客观公正、善于沟通等。

33、如何保持审核员的工作技能？

向审核员及时提供最新版本的 ISM 规则及其相关文件资料，提供有关的 ISM 规则最新发展动态方面的信息资料；举办审核员研讨班，讲述实施方面的新方法、介绍安全管理体系认证工作国内外的新进展、探讨与审核有关的问题；及时组织与审核有关的学术交流，交流审核工作经验及共同关心的问题。

34、在审核过程中如何保证审核的客观性与独立性？

审核的任务是发现客观事实而不只是寻找问题，所发现的问题必须是可以被客观证实的，而不是主观臆断的结论；不带任何职业或主观偏见；创造良好的审核氛围；谨防不适当的干预；审核员与被审核方无直接利害关系。

35、为保持审核员的工作的一致性，通常采用什么方法？

采用提供审核准则，统一审核标准、程序及做法；举办培训班，统一审核员对有关问题的认识；对审核员的工作在比较的基础上给予具体指导；通过审核报告审查，找出应统一或强化之处；采用定期的工作评定，发扬正确的做法、纠正不足之处；实行审核员不定审核组的制度，争取使每一个审核组都是新的构成。

36、如何评定和考察审核的工作业绩？

由审核组长在《审核员工作登记卡》上对审核员的表现给出评语；派出审核观察员，对某些审核或审核的工作给予考察；在审定审核报告时抽查审核的审核记录、不符合规定情况报告、审核报告，判断审核员的责任心和工作水平；建立审核员培训记录和业务档案，积累个人资料；

调查审核组长、审核员或被审核方，收集对审核员表现的评语资料。

37、审核员在职业道德方面有何要求？

当审核员与被审核方有利害关系或其他关系而有可能影响审核公正性时，应主动申请回避；审核员应遵守审核发证规则、程序、准则，并接受主管机关的管理和监督；审核员必须努力工作、服从安排，在审核工作中协调配合，保证审核工作质量，并遵循公正、高效的原则；审核员应严守工作纪律，保守秘密，不得利用所掌握的被审核方的有关资料和信息做有损被审核方的事情；不得擅自向外界透露审核情况，不得向被审核方透露个人看法和审核组内情；审核员不得收受被审核方的任何馈赠，不得接受有损审核组形象或影响公正审核的任何照顾和优惠。

38、审核员在现场活动中应掌握哪些技巧？

由于现场活动审核的时间有限，而且主要的手段是看、问、听和分析。少讲多听，更忌对公司内部管理分歧充当裁判员；向适当的对象提问有针对性的问题；注意封闭式问题和开启式问题相结合；提问与查阅记录相结合；创造一个良好的审核气氛，使审核按计划顺利实施。

39、审的过程和主要内容是什么？

审核员报到后，由审核组长召开审核组预备会，分配工作任务，审核文件并填写《文件审核记录》，审核组研究预审结论，起草《安全管理体系审核报告》（预审）。

40、文件审核记录是否需向被审核方提供？

一般情况下，审核组不向被审核方提供《文件审核记录》。

41、是否向被审核提供问题清单？

对于通过预审的公司，审核组一般不向被审核方提供问题清单；对于未通过预审的公司，审核组应向被审核方通报审核情况，并提供问题清单。

42、如何制定审核计划？

制定审核计划要充分考虑被审核公司的规模的大小，公司办公地点的分散、机关体系内的人员、船种数量及代表船的船期、体系文件的数量及修改量、审核员的素质等因素。

43、审核计划一般包括哪些内容？

审核计划一般包括三个方面的内容：第一部分是审核范围它包括审核体系文件、公司岸上

现场活动和代表船审核，准备审核的公司岸上机构、人员以及代表船的船种；第二部分是审核的安排，审核的起止时间、首末次会议的时间及地点，文件审核、现场活动审核、代表船审核的日期和持续时间，审核员的分组情况和作息时间等；第三部分是具体的安排方案。

44、审核时间与审核效果之间有何关系？

如果审核时间不足，审核就无法达到审核的目标，审核时间应当以得到充分的客观证据为准则，并非审核时间越长越好。

45、正式审核包括哪些内容？

正式审核的内容包括审核 SMS 文件，内容基本与预审相同，但重点检查公司对预审中发现问题的纠正情况；审核公司的岸基安全管理活动，查其是否符合公司相关安全管理体系文件的规定要求；审核公司代表船的安全管理活动；对公司 SMS 总体运行情况进行分析，评估公司的安全管理体系运行中的有效性。

46、正式审核经常采取哪些方式？

正式审核包括查看文件、检查安全管理体系运行的各种记录及其他客观证据，与公司相关人员交谈，观察并审核具体部门和/或具体管理活动等。

47、首次会议和末次会议一般由哪些人员参加？

首次会议和末次会议的参加人员一般相同，由审核组全体成员、被审核方的主要领导、指定人员、各有关部门和管理人员及公司安排的陪审人员。

48、简述首次会议的一般程序？

首次会议一般包括以下几个程序：审核组长向被审核方介绍审核组成员，被审核方向审核组介绍参加会议的公司人员，与会人员填写首次会议签到表，组长介绍审核的目的、依据、范围，介绍审核的程序和方法，确定审核计划和有关事宜，明确特殊事项和要求，宣布审核纪律，说明双方的责任，明确陪审人员，确认所需的资源和设备、征求被审核方的意见，确定末次会议的时间等。

49、简述末次会议的一般程序？

参加会议人员填写末次会议签到表，由审核组长感谢被审核方的合作与帮助，重申审核的目的、范围，重申审核是抽样检查活动，肯定被审核方在安全管理工作上的优点和成绩，总结在审核中发现的问题，宣布审核结果，征求被审核方的意见，商定未尽事宜。

50、现场活动审核的内容和审核方法是什么？

与相关人员交谈或观察其实际操作，了解其对 SMS 的了解和熟悉程度是否已达到“应当达到”的程度；查看关键性操作方案、须知，看其制定是否符合相关管理程序；检查记录，查看要求的落实情况；填写《活动审核记录》；填写《不符合规定情况报告》。

51、跟踪审核的范围是哪些？

跟踪审核的范围，主要是相关年度审核和换证审核所发现的不符合规定情况及其有关方面。

52、跟踪审核对公司 DOC 将产生什么影响？

跟踪审核需由被审核公司提交申请，原则上由原审核组实施审核，审核结束后，可予以有条件的年度签注或换发证书。

53、验证和跟踪审核的区别是什么？

验证和跟踪审核是指对实施过年度审核的公司的再审核，验证是针对那些不太严重的不符合纠正措施的实施情况，跟踪审核主要是针对哪些比较严重的不符合纠正措施的

审核组对其体系进行部分或全部重新审核。

55、哪些情况可能导致主管机关实施附加审核？

航运公司发生以下几种情况时，可能导致附加审核：

- 1 航运公司所管理的船舶发生重大事故；
- 2 航运公司所管理的船舶连续发生事故；
- 3 航运公司所管理的船舶在主管机关当局的检查中（包括 FSC 和 PSC）连续被滞留；
- 4 航运公司发生其他可能影响其安全管理体系运行有效性的重大事件；
- 5 接利害关系人举报航运公司安全管理体系存在重大问题。

56、年度审核和换证审核在审核范围上有什么区别？

年度审核就侧重于活动审核，且不一定覆盖所有要素，便每次年度审核要充分考虑此前年度审核的覆盖范围，以使在证书有效期内的年度审核全面覆盖所有要素。

换证审核与初次审核覆盖范围相同，即覆盖所有要素并全面审查体系文件及活动情况，在严格要求体系文件具备全面覆盖性的同时，应正确引导航运公司在数量和篇幅上努力简化体系文件。

57、文件审核的目的是什么？

判断公司安全管理体系文件对 ISM 规则规定要求的覆盖程度；对 ISM 规则规定要求的符合性；对强制性规定的符合性；对建议性规则、标准、指南考虑和应用的程度。

58、现场活动审核的目的是什么？

现场活动审核的目的是判断 SMS 活动与 SMS 规定的符合性和 SMS 的有效性。

59、不符合规定情况的描述是如何规定的？

在文件审核中，不符合规定情况应说明审核文件及其章节条款所存在的问题，或说明缺少什么类别的文件。在现场活动审核中，不符合规定情况应说明所存在的问题，指出不符合 SMS 中某一具体文件的某一条款的要求，特别注意在活动审核中一般不能说某项活动不符合 ISM 规则某条的规定，应说某活动不符合 SMS 某文件某款的规定。

60、一般不符合规定情况的报告包括哪几部分内容？各部分如何填写？

“审核员姓名”和“审核时间”根据审核员和审核的实际情况填写；“被审核公司/船舶”：文件审核和公司岸上现场活动审核时只填写公司名称，代表船审核时，既填公司名称又填写船舶名称；审核项目：选择文件审核或活动审核；被审核部门/人员：填写被审核公司或船舶的部门，如涉及具体人员时，填写人名。

不符合的描述：文件审核时，说明被审文件及其章节条款和所存在的问题，或说明缺少什么样类别的文件。活动审核，说明活动不符合 SMS 某一具体文件的某一条款和要求；被审核方确认可由陪审人员或被审部门负责人或公司代表填写。

审核组对不符合规定情况的意见：审核员对不符合的意见由两项，一是不符合的性质，二是不符合的纠正期限；审核组长对该项不符合是否同意的意见和审核组长的签名。

纠正措施：该栏目由被审公司填写，根据不符合的情况制定有针对性的措施，拟完成的日期和有关责任人的签名，审核员对纠正措施的确认，以及对不符合纠正措施的纠正情况的验证结论。

60、开具不符合规定情况报告的程序是什么？

审核员根据各自在文件审核或活动审核中发现的问题，在审核组内部会议上对这些问题进行讨论，确定哪些项目准备开具不符合报告，再就这些项目与公司进行沟通，听取被审核方的解释或说明，由被审核方确认，再填写不符合规定情况的报告。

62、重大不符合规定情况产生的程序是怎样规定的？

由于重大不符合规定情况将导致审核中止，直接影响公司 DOC 的签发或持续有效，因此应十分慎重，一般是审核组内部讨论，听取公司的解释或说明，再报告部审核中心确认批准。

63、一般情况下，开具重大不符合规定情况应掌握的基本原则有哪些？

一般对于确保指定人员充分发挥其职能、保证船长的绝对权力、确保新聘和转岗人员岗前接受必要的培训以熟悉其职责、严格事故和险情的报告和分析方面，应作为重大事项严格要求。

64、审核报告的主要内容是什么？

审核报告主要由以下几个部分组成：

- 1 审核的基本情况：公司名称、审核种类、船舶种类、船舶国籍、审核的起止时间；
- 2 审核组的情况：审核组长、审核员、实习审核员、观察员等；
- 3 公司的基本情况：法定代表人、总经理、指定人员、公司最高领导层、岸基体系相关部门及分支机构的情况；公司体系内总人数、机关体系内人数、体系内船舶数量；

4 审核情况的概述, 主要是审核过程的总体描述;

5 不符合规定情况的描述: 不符合规定情况的总数、分类及分布情况, 不符合规定情况在文件审核、活动审核及代表船审核中的整体描述, 不符合规定情况的纠正要求;

6 审核结果: 安全管理体系文件与强制性规定的符合性, 是否考虑了相关建议性的规定, 安全管理活动与安全管理体系文件的符合性, SMS 运行的有效性, 是否同意签发证书或给予签注。

65、航运公司安全管理体系文件是否必须用船旗国的语言编写? 为什么?

不一定。根据 ISM 规则的要求, 公司的安全管理体系文件应使用一种工作语言或公司有关人员懂得的其他语言编写, 而这种工作语言并不一定是船旗国的语言。

66、旗国有哪几种形式对营运悬挂其国旗船舶的公司进行审核发证?

根据 SOLAS 公约新增第九章的规定, 各船旗国可以通过本国主管机关、本国主管认可的机构, 或本国主管机关请求的另一缔约国政府这三种途径对营运本国船舶的公司实施 ISM 规则进行审核和发证。

67、对于营运多船旗船队的公司安全管理体系审核发证有哪几种情况?

由于各国的具体情况不同, 一般有以下四种情况:

1 由主管机关直接实施全部审核和发证;

2 由主管机关实施部分审核和发证工作, 授权的机构实施另一部分审核和发证(一般是将船舶审核发证授权一家或数家认可机构);

3 将全部审核发证工作授权给一家或数认可的机构(方便旗国家一般都是如此);

4 由主管机关请求另一缔约国政府(主管机关)代为审核发证或只代为审核(一般对其境外公司)。

68、我国营运多船旗国船队的公司如何避免接受多次重复(或多次)审核?

由于各船旗国采取的审核方式的不同, 导致了营运多船旗船队的公司接受多次审核的可能, 但根据 ISM 规则的要求, 一个公司只有一个安全管理体系, 不论一个公司的船队涉及多少个船旗, 都将按同一个安全管理体系进行审核发证, 虽然多次发证不可避免, 但重复审核却没有必要, 我国主管机关同意应有关船旗国主管机关的请求, 代其对我国境内的公司实施审核发证或只代其审核, 因此我国营运多船旗船队的公司, 应主动与有关船旗国主管机关进行联系, 弄清楚其审核发证的要求和程序, 按要求提出方案报告有关船旗国主管机关以取得同意, 尽可能避免重复审核。

69、如何确定船种？

不同的规定对于船种可能有着不同的定义，公司应根据其船舶与实施 I S M 规则的有关规定中的定义为参照，弄清楚公司船舶的船种及适用规则的时间，特别是不能根据船舶所载的货种来确定。

70、我国对公司 DOC 年度签注是如何进行的？

当公司的安全管理体系通过主管机关的年度审核后，由审核中心直接为其船舶签发 D O C 副本的年度签注页，由当事海事局的授权官员为公司 D O C 的正本进行年度签注。

71、我国对于国际航线航运公司安全管理体系内岸上管理人员是否有海上资历的要求？具体有哪些？

根据我国主管机关颁布的〈航运公司安全管理体系审核的若干准则〉第一部分的有关要求，对于安全管理体系内岸上管理人员必须有相应的适任条件。公司主要海务管理人员必须具有 A 类一等远洋船长资历，主要机务管理人员必须具有 A 类一等轮机长资历，海务、机务监督员必须有二副、二管轮以上专业经历。

第二章 船舶审核

72、在 ISM 审核中船舶类型如何规定？

在 ISM 审核时船舶类型的确定应满足下列要求条件：

1 SMC 上船舶类型应与 SOLAS 公约所定义的船舶类型和船上 SOLAS 公约相关文件协调一致；

2 SMC 上的船舶类型应与船舶营运服务相一致。对于多用途船舶，列于 SMC 上的船舶类型应准确反映出实际的运输形式和适宜提供的服务方式；

3 SMC 上的船舶类型应准确反映在文件化 SMS 之中，船员具有适当资格并存在证明船舶营运符合 SMS 的书面证据；

4 如果多用途船仅在其设定的一种服务方式下营运时，则 SMC 可仅列出其营运的这一船舶类型。当船舶从一种服务方式变为另一种服务方式营运时，可签发标识相应于新的服务方式的船舶类型的临时 SMC，以允许船舶营运，直至 SMS 充分展示这种新的服务方式。在 SMS 必须改变时，船舶可营运时间最长为 6 个月，且具有在该船舶类型特定程序下运行 3 个月的客观证据，以后在满意地验证船舶营运完全符合附加船舶类型的 SMS 要求时，可重新签发相关的船舶类型的 SMC。

73、什麼船是客船？

系指载客超过 12 人的船舶。

74、什麼船是油船？

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，以及全部或部分装运货油的 73/78 防污染公约 II 中所规定的任何“化学品船”。

75、什麼船是化学品船？

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与设备规则》第 17 章所列的任何液体货品的货船。

76、什麼船是散货船？

系指结构为单层甲板，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货船，包括矿砂船和混装船。

77、什麼船是高速船？

系指建造或改建满足《高速船规则》且其最大航速 V 符合下式的船舶：

$$V \geq 3.7 \nabla^{0.1667} \text{ M/S}$$

式中： ∇ ——对应于设计水线下的排水体积（ m^3 ）

78、什么是其他货船？

系指除客船、油船、化学品船、气体运输船、散货船、高速船以外的其他船舶。

79、什么是移动式近海钻井装置？

系指能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装置。

80、船舶审核的目的是什么？

依据船舶管理和操作的具体情况，确定现行的船舶安全管理体系实现规定目标的有效性，以确保船舶的安全管理和操作符合强制性规范和规则，以及适用的 IMO、船级社、船旗国主管机关和海运行业组织建议的规则、导则和标准。

81、对船舶进行安全管理体系审核时，审核依据是什么？

对船舶进行安全管理体系审核时主要依据为 IMO 通过的 1974SOLAS 公约第 IX 章、ISM 规则、中国船级社制定的《船舶安全管理体系认证规范》和公司编制有关程序文件和须知及有关适用的国际公约和法规等。

82、审核员的职责是什么？

根据中国船级社《船舶安全管理体系认证规范》，审核员的职责应包括：

1 审核员应负责：

- 1.1 有效和有序的计划 and 履行指定的职责；
- 1.2 符合适用要求和其他适用的指示；
- 1.3 报告在执行审核时所遇到的任何严重障碍；
- 1.4 适当时，聘请专家提供技术协助，以满足审核的适任条件；
- 1.5 及时向公司和/或船上通知和澄清所发现的不合格的情况；
- 1.6 通报观察结果；
- 1.7 应明确、切实、及时地向有关部门报告审核结果；
- 1.8 当仅有 1 名审核员时，应向公司和/或船上提交审核报告；
- 1.9 验证公司所采取的纠正措施的有效性，也应作为审核结果。

2 审核员应对有关认证文件，以及慎重处理的特殊信息予以保密。

83、船舶审核与船舶检验有什么区别和联系？

船舶审核和检验对象不同，审核是针对船舶的管理进行的，而检验是针对船舶的技术状况进行的。方法不同，审核是抽样过程，寻找客观的符合证据，而检验是全面的、逐项进行的。在船舶检验过程中，若验船师发现船舶存在 SMS 缺陷，将报告签发 SMC 的认可组织，签发 SMC 的机构将会采取相应的措施。在船舶审核过程中，如审核员发现严重威胁安

全或环境的技术缺陷时，审核员应确定船舶是否已采取了适当的措施纠正技术缺陷，并通知船级社来处理技术缺陷。确定技术缺陷在 SMS 内是否构成不合格，如果是，应按照 ISM 规则的不合格项来处理。

84、对船舶都有哪些种类审核？

对船舶的审核包括初次审核、中间审核、换证审核、附加审核、临时审核。

对于新建立 SMS 的船舶或首次要求取得 SMC 的船舶，经公司或船舶提出申请后，对船舶进行初次审核。

所有取证船舶根据认证规范规定，从证书签发之日的第 2 周年日至第 3 周年日期间进行中间审核。

在 SMC 到期之日前 6 个月内，取证船舶应按规范规定申请换证审核，并应在 SMC 到期日前完成审核。

如有下述情况时，应进行附加审核：

- 1 在船舶初次/中间/换证审核过程中，如发现严重不合格，在签发和确认 SMC 的有效性之前，应进行附加审核和对 SMC 签证；
- 2 在船舶发生事故或存在缺陷，而这些将影响船舶的安全或完整性、船上设备的效能或完全性，或影响海洋环境或船上人员安全时，船长或公司应报告申请附加审核；
- 3 当船上的 SMS 有重要变更时，船舶或公司应立即通知发证机关经受附加审核；
- 4 在港口国检查中发现存在严重不合格时应申请附加审核。

85、在什麼情况下，船舶的 SMC 失效？

已取得 SMC 证书的船舶，如遇下述情况之一者，SMC 将失效：

- 1 船舶所属公司的 DOC 失效或公司 DOC 不能覆盖本船船型时；
- 2 取证船舶或其所在公司要求取消 SMC 时；
- 3 取证船舶未按期履行规范规定的保持 SMC 有效性的中间审核、换证审核或附加审核时；
- 4 船舶的 SMS 存在未纠正的严重不合格证据时；
- 5 当审核员报告船舶的 SMS 不符合关于中间审核、换证审核或附加审核的要求，并未按规定完成纠正措施，而该审核员报告经发证机关同意；
- 6 当船旗转换时；
- 7 当审核规范的要求改变时，而取证船舶不打算符合或无能力符合变更的要求时；
- 8 在港口国检查中，船舶因 ISM 缺陷被滞留或存在大量技术缺陷导致船舶滞留时，中国船级社将视具体情况决定是否取消 SMC；
- 9 未支付审核及认证费用，且在指出后未予纠正时。

86、在船舶审核中如发现证书过期这麼办？

在船舶审核中应首先关注各类船舶证书的有效性，以及船舶有无过期的遗留项目未解决。若发现船级、法定证书或遗留项目有过期的问题，应暂停审核，要求船舶先申请验船师进行检验，消除已到期和过期的遗留项目，然后再进行审核。

87、在什麼情况下会终止船舶审核？

在船舶缺乏必要的准备，或审核组认为审核不能达到预期目的时，可终止审核，并将其原因通知受审的船舶和船舶管理公司。

88、国际航行船舶现申请船舶安全管理体系认证审核，应该向谁申请？

对于挂中国旗船舶安全管理体系的认证审核，根据交通部“关于做好实施《国际安全管理规则》准备工作的通知”（交安监发（1995）235号）文件的规定，由中国船级社进行审核发证。除此之外，中国船级社目前已得到瓦努阿图、巴巴多斯、柬埔寨、利比里亚、马绍尔、巴拿马、森文森特和格林纳丁斯、新加坡、菲律宾、马耳他、伯里兹、赤道几内亚、塞浦路斯、香港特别行政区、巴基斯坦、洪都拉斯（斯）、坦桑尼亚、塞舌尔、缅甸、阿联酋等国家和地区政府授权。所以，对于挂上述国家和地区旗的船舶安全管理体系，也可由中国船级社代表这些国家和地区进行审核发证。船公司如欲申请中国船级社对其所属船舶安全管理体系进行认证审核，可根据船舶的航运计划，就近向中国船级社国内和海外的分支机构提出审核申请。

89、船舶应具备哪些条件才能申请船舶安全管理体系审核申请？

船舶应具备下列条件才能提出船舶安全管理体系审核申请：

- 1 船舶应由持有符合证明（DOC）的公司营运，且该 DOC 上标明的船舶类型包括本船的船型；
- 2 船舶已建立了文件化的体系以使全体人员能够有效的实施公司的安全及环境保护方针。
- 3 安全管理体系在船上已经有效运行至少 3 个月，公司对船舶已进行了内审，且内审中发现的不合格已经纠正。

90、船舶申请审核应该提交那些资料？

要求申请 SMS 的初次审核和保持 SMS 有效性的各种审核的船舶，应按照中国船级社规定的格式向船级社提交书面申请，并应提交该船舶管理公司的 DOC 副本，其 DOC 应覆盖申请船的船舶类型。如果负责船舶的营运的实体不是船舶所有人时，则申请人应在申请书上写明船舶管理公司和船舶所有人，并附船舶所有人向主管机关提交船舶管理公司的全称、详细情况的报告副本以及管理协议的复印件。

91、于目前尚未取得 DOC 证书船公司的船舶能否申请船舶安全管理体系审核申请？

不可以。船舶申请安全管理体系审核申请的前提必须是公司已建立了安全管理体系并符合 ISM—CODE 的要求，所以公司必须取得 DOC 证书。还有一种方法，可以委托一家已经取得了 DOC 证书并且证书中确定的船舶类型能够覆盖该船舶的船公司作为该船舶的管理公司，双方应签订船舶管理协议，明确管理公司对该船舶经营管理的职责，并同意承担安全管理规则规定的所有义务和责任。同时，船舶所有人还必须向主管机关报告管理公司的全称和详细情况。

92、新造或新购的船舶，接船时公约已经要求该型船具有 SMC 证书，如何申请船舶安全管理体系的审核？

这种情况下，经审核，满足下列要求时，可以签发有效期不超过 6 个月的临时 SMC。

- 1 公司已获得 DOC 或临时 DOC 且 DOC 中覆盖的船型与该船型相关；
- 2 公司为该船提供的 SMS，包括 ISM 规则的关键要素；
- 3 船长及有关高级船员熟悉 SMS 和为其实施的计划安排；
- 4 具有在开航前提供的主要须知，包括救生岗位和职责、消防岗位和职责，以及提供 SOLAS 训练手册安全要求有关的特定附加参考资料；
- 5 具有在 3 个月之内公司对该船审核的计划；
- 6 SMS 的有关信息用工作语言或船上人员懂得的语言传递。

93、船舶在什麼状态下才可进行审核？

船舶审核，无论是初次、中间或换证审核，均应在船舶正常营运情况下进行，即当船舶不在干坞内或在搁置期时。

94、船舶进行 SMC 审核一般需多长时间？

根据不同的船型和不同的审核类别所需审核时间不同。一般载客 1500 人及以上的客船初次和换证审核 4 人天（每天 8 小时），中间审核 2 人天；载客 300 人及以上的客船和高速客船、500 总吨以上的海上移动式钻井平台初次和换证审核 3 人天，中间审核 2 人天；500 总吨及以上的油船、化学品船、气体运输船、散货船及其他货船、载客少于 300 人的客船和高速客船初次和换证审核 2 人天，中间审核 2 人天。

95、船舶审核时的时间一般如何分配？

船上 SMS 体系审核时建议按如下分配审核时间：

- 1 首次会议（15 分钟）介绍审核目的、范围、依据和方法；
- 2 熟悉 SMS（1~2 小时）审核员熟悉 SMS；
- 3 船长（3 小时）甲板部（3 小时）轮机部（3 小时）用抽样审核方法进行审核，取得客观证据；
- 4 状况评估、书写不合格报告（1 小时）按客观证据评估状况并与船长交换意见，审核

组内部沟通，与船舶领导交换意见，编写不合格报告等（1 小时）；

5 末次会议（0.5 小时）宣读审核结论。

96、如何编制船舶安全管理审核日程计划表？

审核日程计划表的编制由审核组长负责，批准后的审核计划应通知船东，并得到船东的确认。审核计划一般要包括：

- 1 对 SMS 有重大直接责任人的标识；
- 2 与 SMS 有关文件的标识；
- 3 审核员的标识
- 4 审核语言；
- 5 被审核部门的标识；
- 6 进行审核的时间和地点；
- 7 与船舶负责人交流时间；
- 8 审核报告的分发。

97、“代表船”的审核组如何组成？

“代表船”审核组原则上为 2 人，中国船级社和海事局各派 1 人。审核组长由船级社审核员担任，负责实施船舶审核。“代表船”审核做为公司审核的一部分，“代表船”审核组应在公司审核组的领导下开展工作，相互协调。

98、船舶审核首次会议的内容应包括那些？

船舶审核首次会议内容包括：

- 1 向船舶管理层介绍审核组成员；
- 2 说明审核的目的和范围；
- 3 对执行审核中拟采取的方法和程序做出简要说明；
- 4 在审核员与船舶之间建立正式的通信联络渠道；
- 5 确认进行审核所需的资源、文件和设施；
- 6 确认末次会议和可能的临时会议的时间。

99、船舶审核报告应包括那些内容？

审核报告应明确、完整反映出审核内容。应包括下列内容：

- 1 完成审核和提交审核报告日期；
- 2 审核范围和目的；
- 3 审核计划、审核员及经受审核部门的名单；
- 4 审核中发现的严重不合格、不合格、观察项和发现；
- 5 对船舶执行体系的评价，得出审核结论。

100、在船舶审核中如何验证安全与环境保护方针在船上的落实？

在船舶审核过程中，可以通过以下方法了解安全与环境保护方针在船上的落实情况：

1 查阅船上 SMS 文件；

2 和船长交谈，了解其对公司安全与环境保护方针理解程度和对安全与环境保护的态度；

3 向船长了解如何评价公司的安全与环境保护方针和目标在船上实现程度，查验有关船上安全活动记录和 SMS 评审记录等；

4 抽查若干名船员和其交谈，确定其是否清楚公司的安全管理要求；

5 通过对船上各项操作和活动的审核，总体评价方针和目标的有效性。

101、在船舶审核中如何验证公司的责任与权限？

首先应确定船舶的营运实体是否为船舶所有人，如船舶的营运实体不是船舶所有人，则需查验管理协议和船舶所有人向主管机关报告船舶营运人的报告副本。同时查验保存在船的营运管理公司(船舶所有人或管理公司)的 DOC 副本和公司《安全管理手册》中 SMS 覆盖船舶一览表是否与本船相符；

其次，查验 SMS 文件中确定的船舶的组织机构是否符合 STCW78/95 公约对船舶岗位设置的要求，并且对船长的职责、船上各部门及部门负责人的职责、船上每一位与安全 and 防污染有关岗位的责任、权限以及船上部门之间和重要职位之间对影响安全和防污染的活动接口均应予以应明确规定；

船舶与具有如下职能的岸基地人员的职责和相互关系应在船上的 SMS 文件中清楚描述：

1 船员配备；

2 船舶安全营运监控指导；

3 船舶技术监控和支持；

4 船舶供应。

102、在船舶审核中如何验证公司指定人员履行了自己的职责？

向船长了解指定人员是如何对本船的安全管理体系运行状况进行监控的，通常的监控方式有：指定人员或其代表到船访查，指定人员审阅船长上报的船舶 SMS 评估报告和/或内审报告等，并查阅由指定人员提出和/或签发的文件、信函等资料，以确认指定人员已对船舶的 SMS 实施了有效的监控；还可针对在与船长交谈中了解到的某一涉及向指定人员请求支持的具体事件，确认指定人员对船舶和船长支持的有效性。

103、如何理解船长的越权处置权限？在审核中如何验证？

船长的越权处置权限指由于船舶在海上航行的特殊条件，船长对海上乘客、船员、船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有即时即地的权威性，公司应做出承诺予

以保证和鼓励。船长的越权处置责任与权限适用于所有情况，尤其是在非正常情况下，如船舶发生碰撞、机损、搁浅、火灾、爆炸、人身伤亡、污染、事故、海盗等状况下的应急处置责任和权限。

在船舶审核中首先查阅公司 SMS 文件是否包含船长的越权处置权限声明，确认是否满足 IMO A.443(XI) 决议《关于船长在海上安全与环境保护方面的决定》中所规定的船长责任和权限；然后通过和船长交谈，了解其对该声明的理解程度；对公司的支持的满意程度；有何行使权限的实例和体会，如船长认为不适当的人员要求更换，拒绝装载他认为对船舶或其他船员有害的任何货物等。

104、在船舶审核中如何验证公司保证船长的资格和对船长的支持？

公司所任命的船长必须是受过所要求级别的培训，持有国际认可的相应证书，具有对所指派给他的船舶类型的指挥能力的人。

1 公司评定船长“有适当的指挥资格”应在上船前完成。可由下列条件达到，即具有符合法定规范及规则的资格证书，作为同型船船长的以前经历，从其他公司获得的信息，鉴定报告；

2 公司应采取措施保证船长完全熟悉公司的 SMS 的要求，可以采用的方法，如：在操作须知中描述这些要求，在工作职责中描述清楚，参加岸上管理层的正式会议，参加 SMS 研讨或培训；

3 公司应确保支持船长在安全和环保方面的需要，如：保持所要求的船上定员和船上人员的经历，对已查明的 SMS 的缺陷做出处理，提供必要的程序和须知。

105、在船舶审核中如何验证船上船员的配置和资格？

在船舶审核中，根据《船员名单》核查船舶现有配员，确认是否满足由船旗国主管当局签发的《船舶最低安全配员证书》中的最低配备要求，以及公司 SMS 中规定的（通常根据船舶所从事的航线和船员工作量以及在正常操作和紧急情况下船员安全执行任务所需的技能等因素予以考虑）该船舶应配备的船员要求；

查验高级船员《适任证书》和一级水手合格证书或签署证明。查验《海员证》、《船员服务簿》，并依据 STCW78 公约查验：《船舶消防专业训练合格证书》、《救生艇、筏操作专业训练合格证书》、《个人求生专业训练合格证书》、《海上急救专业训练合格证书》、《雷达观测专业训练合格证书》、《雷达模拟器专业训练合格证书》和《无线电话通讯专业训练合格证书》和其他需要的培训合格证。依据 STCW78/95 公约查验：《熟悉和基本安全专业培训合格证》、《熟悉专业培训合格证》、《精通救生艇筏、救助艇专业培训合格证》、《精通快速救助艇培训合格证》、《精通急救培训合格证》、《船上医务培训合格证》、《高级消防培训专业培训合格证》、《雷达操作专业培训合格证》、《雷达自动标绘仪专业培训合格证》。

106、在船舶审核中对于新调上船人员应验证什么？

“熟悉”是一个过程，SMS 应保证新上船人员逐步了解掌握船舶、机器、系统、设备及操作知识和在船舶 SMS 方面职责，公司可采取下列方法，使其满足要求：

- 1 在开航之前，把公司有关 SMS 和船舶资料发给船员，并要求船员以文件形式回复表示收到了该文件和表明已理解其内容；
- 2 在适当的高级船员指导下，提供关于所要去的船舶及其设备和 SMS 要求的上岗熟悉的主要须知；
- 3 要求船员完成一份问答表，或可自我熟悉船舶、设备和 SMS 的指导提纲，保证在登船后的合理期间内完成提纲的答题并交给船长和适当的高级船员；
- 4 要求船员在登、离船时有一个移交过程，并使用已制订的检查表；
- 5 编制含有 SMS 概念及其具体要求的录像带，作为船岸熟悉的手段，录像带可在船上结合具体的程序或其他要求进行现场熟悉；
- 6 登船后作为额外人员进行船上岗位培训；
- 7 有关高级船员搭配；
- 8 由工业组织或公司主办的岸上研讨班。

107、如何验证船上 SMS 涉及人员均经过培训？

一般情况下，船公司都要对船员，尤其是干部船员在岸基地进行 SMS 的基本培训并发给船员相应的培训证书，所以在船舶审核中，可先查阅现有船员在公司接受 SMS 培训的资料和/或文件；其次，通过与船长交谈，了解船上进行 SMS 培训的情况，如何确定船上人员的培训要求以及培训的实施方法，查阅相应的培训记录和有关的活动记录（如演习和操练评价记录；不合格/事故/险情的处理记录等），以确认培训活动实施的状况。

108、在船舶审核中，消防、救生操作应该验证什麼？

- 1 在审核船舶时应该验证的救生安全操作：
 - 1.1 船舶应按 SOLAS74 公约 III/53 条要求，在开航前制订、修订并按 SOLAS74 公约 III/8 条要求张贴应变集合部署表；
 - 1.2 船舶应配备 SOLAS74 公约 III/51 条要求的《训练手册》并保证船上人员都熟悉；
 - 1.3 所有船员应熟悉其在应变部署表中的任务；
 - 1.4 分派到救生艇筏上指挥人员应符合 SOLAS74 公约 III/10 条要求。
- 2 消防安全操作：
 - 2.1 船舶应张贴防火控制图，并保证船员熟悉防火控制图或手册的资料；
 - 2.2 船员应熟悉火警信号；
 - 2.3 船员应知道本船有关吸烟、电焊和明火的限制规定；
 - 2.4 船舶应按规定制订船上消防设备的使用和操作须知，并使有关船员熟悉，这些消防设备包括：
 - 2.4.1 手提式灭火器；

- 2.4.2 固定式灭火设备;
- 2.4.3 消防员装备;
- 2.4.4 主消防泵和应急消防泵;
- 2.4.5 探测和报警系统。

109、在船舶审核时应该验证的防污染操作有那些?

在船舶审核时防污染操作应验证:

- 1 加装燃油;
- 2 机舱污水处理;
- 3 生活污水和垃圾处理。

110、在船舶审核时货物操作应验证什么?

在船舶审核时货物操作应验证:

- 1 船长应在装货前获得并确认待装货物的资料, 评估货物移动风险, 并制订防范措施;
- 2 大副应根据货物装载手册核算船舶稳性、强度和应力, 制订货物配载计划报船长批示, 船舶的卸货应制订卸货计划并与港方协商达成一致;
- 3 船长和驾驶员应熟悉货物的装卸要求, 包括有关国际货物安全操作规则的相关要求;
- 4 在装卸货前, 应做好准备工作和采取必要的安全措施, 包括:
 - 4.1 按规定进行起货设备的测试检查;
 - 4.2 货舱清洁和通风;
 - 4.3 舱底水测量;
 - 4.4 人员和船舶的安全保护措施;
 - 4.5 甲板部和轮机部应及时联系用电情况防止辅机超负荷;
- 5 货物装卸过程中, 应保持驾驶员值班和监督, 执行大副配载计划, 包括货物的堆放、水尺检查等;
- 6 货物系固应按照批准的《货物系固手册》要求进行;
- 7 危险货物的装卸操作应制定须知并符合《国际海上运输危险货物规则》的相关要求:
 - 7.1 船上存放的危险货物位置应符合《适装证书》;
 - 7.2 船上人员应熟悉《船舶装运危险货物医疗急救指南和应急程序》中的相应规定。

111、在油船的审核中关键操作还应该验证那些?

油船的关键操作还应该包括:

- 1 货油装卸包括装货油作业和卸货油作业;
- 2 原油洗舱;
- 3 装排压载水;
- 4 货舱内洗舱、除气、清舱作业(热工作业、冷工作业、掏舱作业);

5 海上船对船转载（货油/燃油）。

112、在客船的审核中应该验证的关键操作有那些？

除了一般船舶的关键操作外，客船的关键操作至少还应包括：

- 1 对停放车辆的特种处所及超过 36 人客船的有效巡逻制度；
- 2 救生艇筏的配员与管理；
- 3 救生艇集合与登乘布置；
- 4 救生艇筏的存放、降落与回收；
- 5 救助艇的存放、登乘、降落与回收；
- 6 乘客资料。

113、在化学品船的审核中还应该验证的关键操作包括那些？

化学品船的关键操作还应该包括：

- 1 每个液货舱的最大装货量；
- 2 货物资料要求；
- 3 液货舱的开口和进入；
- 4 货物样品的储存；
- 5 不得暴露于过热状态下的货物的运载；
- 6 货物的分隔；
- 7 舱底及压载布置；
- 8 液货温度控制；
- 9 液货注入程序；
- 10 环境控制；
- 11 液货区域的防火和灭火；
- 12 液货区域（装卸作业处所、隐蔽处所及不经常进入处所）的机械通风；
- 13 蒸汽探测；
- 14 人员的保护；
- 15 船舶的所装载货物的特殊操作要求；
- 16 洗舱。

114、在气体运输船的审核中还应该验证的关键操作还有那些？

气体运输船的关键操作还应该包括：

- 1 不更换货种时货物装卸；
- 2 更换货种装卸前的货舱扫舱和净化操作；
- 3 机舱内热工作业（电、气焊）。

115、在船舶审核中如何验证船舶应急部署？

- 1 查阅船舶应急程序，确认其是否覆盖了本船所有已标识的应急情况。

2 抽查有关人员是否清楚有关应急程序及其职责。了解船长如何安排本船各类应急情况的操练和演习及船舶制定的演习和操作计划表，看其是否满足公约和公司的 SMS 文件的要求，查验航海日志和规定的演习和训练记录簿是否按规定要求实施。与若干名不同级别的船员交谈，了解船上应急反应演习和操练实施情况，并验证其应急部署中的职责和应变措施是否清楚和熟练。查阅船长对演习和操作结果的评价记录。如有不合格，讯问船上采取的纠正措施情况并验证：

2.1 培训记录；

2.2 重新演习和操作记录。

3 并注意查验航海日志中的记载是否规范。

116、船舶审核中如何验证船舶已经按照 ISM 规则第九条不合格、事故与险情的报告及分析的要求进行？

规则要求船舶需建立不合格、事故及险情的报告程序并应调查和分析原因，制定实施纠正措施程序。在船舶审核中首先应了解船舶是否建立了报告、调查和分析不合格、事故和险情的程序，在程序中是否明确了各部门的职责。与船长和高级船员交谈，验证其对公司有关不合格/事故/险情报告程序及其要求的理解程度和态度。索阅程序文件规定，向船长了解船舶营运和 SMS 运行情况，有无不合格/事故/险情发生。和船员交谈，了解船上安全状况。抽查航海日志、轮机日志和有关安全活动记录和活动监控记录。查验法定和船级检验报告、PSC 检查报告等，看其是否存在不合格/事故/险情的情况。和船长交谈，了解其如何处理船上发现的不合格/事故/险情。查验船上不合格、事故、险情记录，验证船上是否按照程序的规定将不合格、事故、险情上报，并进行调查、分析，制定了纠正措施，纠正措施是否得到了实施，有没有验证纠正措施的有效性。

117、在船舶审核中如何验证落实 ISM 规则第 10 条船舶与设备的维护要求？

在船舶审核中，查阅程序文件及可能制定的须知，船舶与设备的检查和维护是否责任明确，所有有关人员是否按其分工的职责进行了日常检查和按计划进行预防检修。核查维修保养计划及其船上可能分解的“年度、月度或航次维护保养计划”。其所述项目和周期是否符合法定规范和公司文件要求。观察船体及甲板设备和舾装的外观状况，查验日常的检查 and 保养工作报告或相关记录，查验相关的检修记录和轮机日志，查验循环检验计划，查验计划保养系统（PMS）是否得到实施。上述的核查包括船员的自查、船长组织的检查和公司机务或海务或相关人员对船舶的检查。与轮机长、大副交谈，了解关键设备和技术系统的维护和试验要求及船上的实施情况。查验轮机、航海、无线电日志及相关设备的维护记录及有关试验记录。结合上述审核，与责任人员交谈了解如何报告和处理船舶与设备的缺陷、不足和不合格。如有不合格，查验相关的不合格记录，确定其是否按程序规定记载和报告公司。对抽查的不合格记录进行跟踪，验证纠正措施的实施情况，查验有关修理报告。

118、在船舶审核中如何对船舶的文件管理进行审核？

首先应向船方了解公司的 SMS 是如何确定该船应配备的与 SMS 有关的有效文件的，是否是采用文件总清单的形式（常用）或其它方式来确定船舶应配文件的范围和数量。检查船舶当时拥有的文件，是否满足公司 SMS 的要求；

检查船舶对文件有效性控制的状况，由谁对文件进行管理，通过什么渠道获得文件有效性的信息，以及是否定期检查文件的有效性等，以次确认满足公司 SMS 要求的程度；

检查船舶文件发布、评审和批准的过程记录，以确认是否满足公司 SMS 的要求；

在各部门审核时，尤其要注意由部门管理的船舶和设备图纸的控制状况。

119、在船舶审核中如何落实 ISM 第十二条公司验证、评审与评估？

核查船舶是否按程序规定的时间间隔进行内部安全审核，内审活动过程是否满足公司 SMS 程序的要求（按照确定的审核计划有由独立与被审核部门的人员完成，针对内审中发现的不符合所提出纠正措施的实施和验证等），内审报告是否已发放到船；核查公司的管理评审报告是否已发放到船，评审报告中涉及到船舶的 SMS 改进要求是否已制定相应的措施并得到有效的实施。

120、在船舶审核时如何落实第十三条认证、验证与监督？

规则要求船舶应由持有与船舶相关的符合证明（DOC）的公司经营。查验船上的符合证明副本，应确认

DOC 标明的船舶类型应包括本船船型；

DOC 的有效期，是否经过定期审核；

签发 DOC 的机构。

除船舶 SMS 初次审核外，各次定期审核应验证 SMC 和 DOC 所标明的公司的全称和地址是否一致。

121、散货船与一般船舶的审核有何不同？

散货船的审核除包含一般船舶的审核外，还应查验船舶证书和资料看其是否具有《谷物装运证书》、《散装固体货物合格证书》；查验船长和高级船员是否经过相应的培训或具有相应的经历；是否制订了相应的操作计划；查阅检验报告档案：结构检验报告；状况评估报告；测厚报告和其他检验文件，了解船舶的实际状况，查阅以往的修理记录，核实任何影响结构强度的修理是否都经主管机关认可。

122、客船的审核与一般船舶审核有何不同？

客船的审核除包括一般船舶的审核外，还应核实船舶是否具有足够的经培训和操练的船员，是否制订了客船特有的关键操作计划和应急部署，是否标识了客船特有的关键设备与技术系统，是否按规定进行演习和操练，设备是否按规定进行了保养。

123、中间审核的审核范围是什麼？

船舶的中间审核应特别验证：

- 1 SMS 在船上的有效运行;
- 2 前一次审核中所报告的不合格实施的纠正措施的有效性;
- 3 前一次审核中所提的观察项采取了相应的措施, 未导致不合格的发生。

124、船舶审核完毕后, 就一定能够取得 SMC 证书吗?

不一定。若在审核过程中若发现严重不合格, 应立即消除或至少降为不合格才可继续进行审核。如无法降级或在船舶审核中发现船舶状况远不能满足规定的要求, 审核员经总部同意后可终止审核, 并通知船东应将审核中发现的问题解决后再重新申请审核。

若在审核中发现不合格, 船舶应针对所发现的不合格提出相应的纠正措施并由审核员确认措施有效, 在审核结束后, 审核单位将根据审核情况签发 5 个月短期证书。被审船舶应在双方商定的时间内(最多不超过 3 个月)实施经确认的纠正措施并将实施的证据提交给审核组长, 由审核组组长审查确认纠正措施实施有效后, 签字交本社总部。

总部在审查了提交的审核资料并确认审核活动有效且船舶的 SMS 满足规定的要求后, 将签发全期 SMC 证书。

125、如何填写不合格纪录单?

在开列不合格项时, 应考虑以下几点:

- 1 必须准确地描述观察到的客观事实, 因此, 必须确认所发现的位置、时间、使用的设备、所涉及的文件和人员工作职称, 以及有客观证据证实的事实。
- 2 必须清楚简明描述。使用专用熟语或受审方习惯的用语, 并不加任何解释, 任何人都能明白。
- 3 必须准确判定不合格的依据。即应引用违反的 ISM 规则、法定规则和公司 SMS 文件名称之条款。
- 4 必须具有可重查性。所有引用的证据应可追随, 可为其他人员核实此不合格项发生的地点、所涉及的文件等。

126、中间审核完成后证书由谁签署?

根据 ISM 规则和中国船级社《船舶安全管理体系认证规范》的规定, 所有取证船舶从证书签发之日起的第 2 周年日至第 3 周年日期间进行中间审核, 审核完成后, 如无严重不合格项且船上已制订最多在 3 个月内对所开列的不合格项进行纠正的措施, 纠正措施已得到审核员认可, 即可由审核组长在 SMC 上签署, 签署日期为审核末次会议日期。

127、签发短期/全期 SMC 的条件是什么?

在船舶审核完成后, 如无严重不合格项且船上已制定最多在 3 个月内对所开列的不合格项进行纠正的措施, 即可签发有效期最多不超过 5 个月的短期证书。在其他不合格项按期关闭, 船方提供纠正证据给审核组长确认后, 签发全期证书。中国船级社将视船舶的具

体情况来决定是否增加船舶审核的频次。

128、“代表船”审核后，发证日期如何确定？

答：在中国政府所组织的公司 DOC 审核时，规定同时进行同一类型一条船的审核，即“代表船”的审核，但其 DOC 证书要在公司 DOC 审核末次会议结束之后一段时间才能收到，而 DOC 证书的签发日期又为召开末次会议的日期。“代表船”审核满意以后，SMC 的签发日期为船舶审核末次会议日期，但不能早于 DOC 证书签发

第三章 监督

129、“符合证明”新增船种如何处理？

“符合证明”新增船种的，应当申请临时审核或初次审核。新增船种的临时审核或初次审核可与年度审核合并进行。

130、公司安全管理体系所做的组织机构、文件改版等重大修改如何报告？

安全管理体系所做的组织机构、文件改版等重大修改应随时报所在地海事机构和审核发证机构备案。

131、公司发生事故是否应向主管机关报告？

公司发生事故，根据事故处理条例，应向船籍港海事机关报告。

132、安全管理证书与公司符合证明之间的关系是什么？

符合证明的失效将导致安全管理证书的失效。

133、公司符合证明正本的年度签注如何进行？

DOC 正本的年度以签注由部海事局审核中心通知片区或当地海事机构，由部海事局授权的官员予以签注。

134、公司名称、地址变更、船舶名称变更后，公司如何做？

公司名称、地址变更，船舶名称变更，在向原审核发证机构提供有关证据后，可申请“符合证明”、“安全管理证书”相应名称、地址的变更。

135、新增船种的临时审核或初次审核可否与年度审核合并进行？

可以

136、船舶在国外发生滞留是否应向船籍港海事机构报告？

应该报告，如果 ISM 责任人不是船东，则 ISM 责任人还应报告当地港监。

137、安全管理体系内人员，如总经理，指定人员等变动是否报备？

最好报备当地海事机构。

138、自 2002 年 7 月 1 日 ISM 规则对第二批船种生效后，欧洲、亚太备忘录成员当局是否会进行集中检查会战？

欧洲、亚太备忘录成员当局在 1998 年 7 月 1 日 ISM 规则对第一批船种生效后曾进行过

为期 3 个月的检查会战，预计 2002 年 7 月 1 日对第二批船种生效后也有可能进行集中检查会战。

139、船上 DOC 证书是传真件是否可以？

船上 DOC 证书传真件或复印件可视为副本，因为，复印件英文 COPY 就有副本的意思。

140、SMC 证书是复印件或传真件或副本是否可以？

SMC 证书必须是正本。

141、DOS 证书与 SMC 证书中的船种不相符如何处理？

如 DOS 证书中船种未覆盖 SMC 证书中的船种，则 DOC 证书对对轮无效。

142、DOC 证书中的公司与 SMC 证书中公司不一致，应如何处理？

无效，因为，证书中的公司均应是 ISM 规则 1.1.2 定义的公司。

143、DOC 证书和 SMC 证书，如果未进行年度审核和中间审核签注，应如何处理？

视作无效证书。

144、临时 DOC 证书有效期最长多长时间？

有效期为 6—12 个月，最长不超过 1 年。

145、临时 SMC 证书有效期是多少，可否展期？

临时 SMC 证书有效期为 6 个月特殊情况下可对其展期 6 个月。

146、安全管理体系文件如不是英文或法文，是否需有英文或法文的译本？

不需要

147、ISM 规则实施的 PSC 检查与 ISM 规则实施的审核的区别？

PSC 检查是港口国监督，检查是粗线条的，而 ISM 规则实施的审核是船旗国主管机关或其授权的机构对安全管理体系实施的审核，是细致而正面的。

148、船上相关的 DOC 证书副本、SMC 证书缺乏失效，如何处理？

当船舶无 ISM 证书时应予滞留，在解除滞留前，船旗国主管机关证实该船及其公司已建立了适当的安全管理体系。在未备妥相关证书前不得再次进入我国港口

当船舶持无效的 ISM 证书时，也应予以滞留，在解除滞留前，PSCO 可要求船舶重新审核，使证书重新生效或船旗国主管机关证实该船及其公司已建立适当的安全管理体系，在

未备妥相关证书前不得再次进入我国港口。

149、对船上存在哪些缺陷可视为重大不符合？如何处理？

以下缺陷可视为重大不符合：

- 1 缺乏体系文件控制程序或文件缺乏。
- 2 船上关键性操作未予标明并指定适任人员。
- 3 缺少安全工作环境；
- 4 风险未被认定或对认定缺少防范措施；
- 5 不符合强制性规定及规则，没考虑 IMO 主管机关船级社和海运业制定的指南和建议；
- 6 缺乏适当的程序和须知；
- 7 缺乏有效的交流；
- 8 不能确定指定人员或不能随时与其取得联系；
- 9 缺乏对紧急情况做出反应的程序，计划和演习方案。

对于存在重大不符合的船舶可予以滞留但应慎重，因为对重大不符合的认定是较为困难的。

150、体制改革后，海事局与 CCS（授权机构）就船舶 SMS 运行的审核、监督职能划分有没有变化？

没有

151、“GB11142 开航前检查标准”有些要求已不适应现在运作，能否由政府主管机关将其中的检查表格式统一？

“GB11142 开航前检查标准是非强制性标准，只是一个指南性文件。船公司希望政府主管机关将其中的检查表格式统一，这可能性不太。因为船与船不一样，各公司要根据各自的具体情况制定最为合适的检查表格式才是 ISM 规则的初衷。

152、对持有临时符合证明的船舶，PSC 官员如何检查？

持有临时 DOC 的公司也必须建立安全管理体系（SMS）该体系应满足 ISM 规则 1、2、3 节规定的目标，即体系应保证符合规则的强制性规定和对国际海事组织、主管机关、船级社以及海运业组织所建议适用的规则、指南和标准予以考虑。

153、ISM 规则实施检查，当存在明显依据时，应进行详细检查，哪些可视为明显依据？

明显依据包括没有证书或证书不正确，或者其它方面具有可导致滞留的缺陷。非滞留性质的缺陷如可以认为是安全体系存在问题的证据，PSC 官员应运用专业判断，决定这些缺陷是否足以实施详细检查。

154、PSC 检查报告中与 ISM 有关缺陷代码及其内容有哪些？

不符合情况代号	与 ISM 有关的缺陷
2510	安全环境保护方针
2515	公司责任和权力
2520	指定人员
2525	船长的责任和权力
2530	资源和人员
2535	船上操作方案的制定
2540	应急准备
2545	不符合规定情况、事故险情报告与分析
2550	船舶和设备维护
2555	文件
2560	公司审核复查和评价
2565	发证审核和监督

第四篇 发展篇

第一章 国内安全管理规则

1、什么是《国内安全管理规则》？

《国内安全管理规则》全称为《中华人民共和国船舶营运和防止污染管理规则》（在本篇中又简称为 CSM 规则）。是由我国主管机关制定的，适用于国内营运船舶的安全和防污染管理的强制性规则。该规则已于 2001 年 7 月发布，首批船舶（客船、危险品船、化学品船、油船）必须在 2003 年 7 月 1 日前取得 SMC 证书后，才可投入营运。

2、如何认识《国内安全管理规则》？

《国内安全管理规则》是《国际安全管理规则》在中国实施 5 年并取得巨大成效的基础上形成的国内标准；是中国航运界经过多年的探索后等效采用了《国际安全管理规则》。《国际安全管理规则》提供的是体系化的科学管理方法，它总结和借鉴了世界许多领域先进的管理经验，特别是航运安全管理和质量管理的经验，是对《国际安全管理规则》的发展，是对安全技术规范的补充，是指导航运企业建立安全管理体的强制性标准，但它并不要求采取千篇一律的模式。

3、《国内安全管理规则》产生的背景？

为保证海上安全，人们一直做着不懈的努力。从《国际海上人命安全公约》产生以来，国际上制定了一系列公约、规范、规则，在船舶技术和船员资格等方面作出了具体的要求，对船舶安全起到了巨大的促进作用。

分析以往船舶发生的事故表明，由于人为失误或疏忽造成的事故占总事故的 80%以上，而其中的 50%左右又与公司岸上的管理有关。深刻的教训使人们认识到，为了保证船舶安全，仅仅从技术上规范要求是不够的，必须对人的行为建立有利的制约机制，合理计划、组织船舶运输过程中的各种活动，并对活动过程进行控制，从根本上改善安全工作。1933 年 IMO 制定的《国际安全管理规则》为实施船舶安全管理提供了一个国际标准。第一次把船舶安全管理工作从船上扩展到航运企业的岸上组织机构，为搞好船舶安全工作提供了指导。它标志着船舶安全管理走向规范化、系统化和程序化的高度。

1994 年，为贯彻落实国务院所确定的“企业负责，行业管理，国家监察，群众监督，劳动者遵章守纪”安全生产体制原则，交通部在全国水运系统开始推行水运企业安全管理新机制。新机制的基本原理参照了 ISM 规则。但由于新机制的可操作性和系统性不如 ISM 规则，也不属于强制性规定，因而没能在内河航运企业得到推广。

1996 年, ISM 规则在远洋运输企业强制推行并获得巨大的成功, 引起了船舶主管机关的高度关注。交通部海事局委托天津海事局进行 ISM 规则国内化的研究, 并基本上等效采用了 ISM 规则。

4 实施《国内安全管理规则》的重要性?

1、实施《国内安全管理规则》是提高我国国内水上安全管理水平的需要

几十年来, 国内航运安全管理积累了许多好的经验, 形成了一系列的管理制度, 有关水上安全管理的法规也在日益完善, 为保证航运生产和发展奠定了基础。但是, 国内的水上交通事故时有发生, 没有得到遏制, 水上交通安全形势不容乐观。从近年来水上交通事故分析结果来看, 80% 以上的事故与公司 and 船舶的管理不善等人为因素有关, 暴露出公司安全管理方面存在的许多问题。因此, 借鉴当今国际航运先进的体系化的科学管理方法, 运用质量保证体系的基本原理, 通过在公司内部建立程序化、系统化的安全管理体系并使之有效的运行, 可以解决公司安全管理方面所存在的问题, 这就显得尤为重要。

2、实施《国内安全管理规则》是发展我国国内水运事业的需要

改期开放后, 我国的航运事业有了很大地发展, 随着全球经济一体化和我国加入 WTO 的步伐越来越近, 航运业的竞争越来越激烈, 如不尽快提高我国航运企业的安全管理水平, 就很难在国际航运竞争中占有一席之地。因此, 只有通过《国内安全管理规则》的实施, 航运公司才能进一步提高员工的安全意识和安全管理水平, 促进企业整体管理水平的提高, 从而实现效益的提高和成本的下降, 提高公司的竞争力和形象。

3、《ISM 规则》实施所取得的显著成效为《国内安全管理规则》的实施打下了基础

近几年来, 国际航运公司通过实施《ISM 规则》已取得了显著成效, 公司的安全管理水平明显提高, 船舶的事故率和在港口国检查中的滞留率明显下降。据统计表明: 我国国际航运公司在实施《ISM 规则》后的平均单船事故率、平均单船死亡人数仅是实施前的 1/4 和 1/6。因此,

《ISM 规则》在国际航运公司实施所取得的显著成效为《国内安全管理规则》的实施打下了基础。

5、实施《国内安全管理规则》的必要性?

根据交通部《关于继续开展“水上运输安全管理年”活动的通知》(交海发[2001]37) 以及部海事局《关于印发海事系统开展“水上运输安全管理年”活动实施意见的通知》(海安全字[2001]115 号) 的要求: 按照 ISM 规则的审核发证制度, 全面开展国内航线的客滚船和液化气船公司的审核发证, 并逐步扩展到其它船种; 对各航运公司领导层进行安全管理知识培训; 2001 年 7 月交通部《关于发布〈中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则〉的通知》(交海发[2001]383 号) 要求: 在 2002 年 12 月 31 日前完成对第一批国内航行船舶即跨省航行载客定额 50 人及以上的客滚船、旅游船和高速客船, 150 总吨及以上气体运输船(液化气船) 和散装化学品船的安全管理体系的审核发证工作。因此, 实施《国内安全管理规则》是主

管机关为从根本上改善水上安全形势所采取的一个重大举措,也是为搞好水上交通安全的一个强制要求。

6、实施《国内安全管理规则》的指导思想?

以提高公司安全管理水平为根本出发点,努力提高管理水平和人员素质,减少由于人为因素所引起的船舶安全和防污染事故。按《国内安全管理规则》要求,公司应当通过建立并在船上和岸上实施经主管机关审核认可的的安全管理体系,能使公司人员有效实施公司安全和防止污染方针的结构化和文件化的管理制度。

7、ISM 规则与国内安全管理规则的区别和联系的哪些?

从本质上讲,CSM 规则等效采用了 ISM 规则,只是在某些条款和定义的表述上有些细小的区别。

1 国际、国内船舶安全营运和防止污染管理规则要素的区别和联系:

I S M规则	C S M规则
(目录)	(目录)
前言	前言
A 部分	第一部分 实施
1 总则	1 总则
1.1 定义	1. 定义
	1
1.2 目标	1. 目标
	2
1.3 适用范围	1. 适用范围
	3
1.4 安全管理体系	1. 安全管理体系的功能要求
	4
2 安全及环境保护体系	2 安全及环境保护体系
3 公司的责任和权限	3 公司的责任和权力
4 指定人员	4 指定人员
5 船长的责任和权限	5 船长的责任和权限
6 资源和人员	6 资源和人员
7 船舶操作方案的制订	7 船舶操作方案的制订
8 应急准备	8 应急准备

9	不符合规定的情况、事故和险情的报告及分析	9	不符合规定的情况、事故和险情的报告及分析
10	船舶和设备的维护	10	船舶和设备的维护
11	文件	11	文件
12	公司审核、复查和评价	12	内部审核、有效性评价和管理复查
B 部份 发证和审核		第二部分 审核发证	
13	发证和期间审核	13	发证和定期审核
14	临时发证	14	核发临时证书
15	审核	15	审核管理
16	证书	16	证书

从上述内容可以看出，CSM 规则和 ISM 规则的内容与结构基本相同，其中 ISM 规则是由主管机关授权代表的组织代表他们颁发 DOC 和 SMC 证书，CSM 规则规定主管机关为中华人民共和国海事局，并由海事局审核、颁发 DOC 和 SMC 证书。

2 定义上的区别和联系：

	ISM 规则	CSM 规则
公司	履行 SOLAS 公约的船舶所有人或任何其他机构或个人	中国籍船舶的所有人、或已承担船舶所有人责任的船舶营运管理人并承担 CSM 规则规定的所有责任和义务的任何组织
主管机关	船旗国政府	中华人民共和国海事局
安全管理体系	能使公司人员有效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	能使公司人员有效执行公司的安全及环境保护方针的结构化和文件化的体系
符合证明	发给符合 ISM 规则要求的公司的一份文件	发给公司，表明该公司符合本规则要求的证明文件
安全管理证书	发给符合 ISM 规则要求的船舶的一份文件	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证明文件
观察结果	安全管理审核期间所得事实和客观证据证实的事实声明	

客观证据	对安全或 SMS 要素的存在与实施的有关事实的数量上或质量上的信息、记录或声明，均来自于观察、测量或试验，并可以对其验证	通过观察、衡量或测试获得并被证实的有关安全或安全管理体系要素的量或质的信息、记录或事实声明
不合格、不符合	观察到的情况。其客观证据表明不满足规定的要求	已发现的客观证据表明不满足某一具体规定要求的情况
严重不合格 重大不符合	可标识出对人员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。对 ISM 规则的要求缺乏有效的和系统的实施也可认为是严重不合格	已发现的对人员或船舶安全构成严重威胁或对环境构成严重危险，并需要立即采取纠正的事项或情况，包括未能有效和系统地实施本规则的有关要求

3 公司的责任和权力方面的区别和联系：

ISM	CSM
<p>公司的责任和权力</p> <p>1、如果负责船舶营运的实体不是船舶所有人，则船舶所有人必须向主管机关报告该实体的全称和详细情况</p> <p>2、对管理、从事和审核涉及安全和防止污染工作的所有人员，公司应当明确并用文件形式规定其责任、权力及相关关系</p> <p>3、公司应当提供足够的资源和岸上的支持，以便使指定人员能够履行职责</p>	<p>公司的责任和权力</p> <p>1、如果负责船舶安全和防污染管理责任的实体不是船舶所有人，则船舶所有人与该实体必须签订符合以下规定的船舶管理协议，并将双方的详细情况报告主管机关：</p> <p style="padding-left: 2em;">当船舶安全和防污染与生产、经营、效益发生矛盾时，应当坚持安全第一和保护环境的原則</p> <p style="padding-left: 2em;">船舶管理公司同意承担本规则所规定的所有责任和义务</p> <p style="padding-left: 2em;">在不妨碍船长履行其职责并独立行使其权力的前提下，船舶管理公司对处理涉及船舶安全和防污染的事务具有最终决定权</p> <p>2、对管理、执行以及审核监控安全和防污染工作的所有人员，公司应当用文件形式</p>

	<p>明确规定其责任、权力及相互关系</p> <p>3、为使指定人员能够履行职责，公司有责任确保对其提供足够的资源和岸基支持</p>
--	--

4 指定人员方面的区别和联系：

ISM	CSM
<p>为保证各船的安全营运和提供公司与船上之间的联系渠道，公司应当根据情况指定一名或数名能直接同最高管理层联系的岸上人员。指定人员的责任和权力应包括对船舶的安全营运和防止污染方面进行监控，并确保需要提供足够的资源和岸上支持</p>	<p>1、公司应当任命指定人员，以直接同最高层次联系，提供公司与船舶的联系渠道</p> <p>2、公司应当以文件形式明确规定指定人员的责任和权力。指定人员的责任和权力应包括：</p> <p style="padding-left: 40px;">对公司船岸的安全和防污染工作进行监控</p> <p style="padding-left: 40px;">确保公司向船舶提供足够的资源和岸基支持</p>

5 不符合规定的情况、事故和险情的报告和分析方面的区别和联系：

ISM	CSM
<p>安全管理体系应当包括确保不符合规定的情况、事故和险情得到报告（向公司），调查、分析的程序，以便改进安全和防污染工作</p>	<p>公司应当建立程序，确保不符合规定的情况、事故和险情及时报告公司，并进行调查和分析，以便改进安全和防污染工作</p>

6 公司审核、复查和评价方面的区别和联系：

ISM	CSM
<p>1、公司应当开展内部安全评审，以便审核安全及防止污染活动是否符合安全管理体系的要求</p> <p>2、公司应当定期评价安全管理体系的有效性，必要时还应当根据公司建立的有关程序对安全管理体系进行复查</p> <p>3、评审及可能采取的纠正措施应当按文件规定的程序进行</p> <p>4、除非由于公司的规模的性质不可能做到，实施评审的人员应当不从属于被</p>	<p>1、公司应当定期开展内部审核，以便核查安全及防止污染活动是否符合安全管理体系的要求，除非由于公司的规模的性质不可能做到，实施评审的人员应当不从属于被评审的部门</p> <p>2、公司应当定期评价安全管理体系的有效性，必要时还应当根据公司建立的有关程序对安全管理体系进行复查</p> <p>3、内部审核及管理复查的结果应当告知所有负有责任的人员、以便提请他们</p>

<p>评审的部门</p> <p>5、评审及复查结果应当告知有关部门的所有负有责任的人员、以便提请他们注意</p> <p>6、负有责任的管理人员应当对所发现的缺陷及时采取纠正措施</p>	<p>注意</p> <p>4、负有责任的管理人员应当对所发现的缺陷及时采取纠正措施</p> <p>5、内部审核、有效性评价和管理复查及可能采取的纠正措施应按文件规定的程序进行</p>
--	---

8、如何按照《国内安全管理规则》建立、保持 SMS?

《国内安全管理规则》适用于国内航线船舶及其公司。只有按照该规则建立的安全管理体系，才能声称符合 CSM 规则。如何建立和保持 SMS 可参考《ISM 规则问答》第二篇。同时还应考虑如下事项：

- 1 CSM 规则和与船舶安全管理相关的法律、法规是船舶安全管理的最基本的要求，必须在编写 SMS 文件时得到充分的体现。公司的规定可以高于法律、法规的要求，但一定要处理好管理投入和产出的关系。
- 2 SMS 文件必须是可操作的，对文件的理解必须具备唯一性。因此，在编写文件时，先根据本公司组织结构和人员素质的具体情况，设计流程图，标明管理或操作活动的控制点，尽量体现 5W1H，避免使用修饰词，如“做好、落实、加强、提高、认真等等”。
- 3 安全管理是航运企业管理的主要内容之一，安全和环境保护目标服从公司的总目标。因此，必须妥善处理 SMS 文件与公司其它管理（体系）文件的接口，能融为一体的文件应尽量整合。如“岗位职责手册”可以规定公司所有人员的岗位职责及要求；人员和资源的管理文件可以单独成册而被所有管理体系引用等等。利用建立安全管理体系的契机统一公司的某些管理行为，以提高管理绩效。如文件管理、记录管理、信息管理等。
- 4 在设计、编写和改进 SMS 文件时，尽可能考虑应用现代化的管理思想、管理方法、管理手段和管理人才。

9、如何选用相关外部文件?

- 1 外部文件包括法律、规则（准则）、条例、规定、标准、细则、指南和通知等。
- 2 法律、规则（准则）、规范等具有的强制性，在建立体系时必须被选用。细则、制度、指南和通知等往往是强制性法律、法规的补充、细化和解释，企业可参照执行。标准通常是专业较强的技术标准，通常情况下，企业应高于标准才能满足顾客的要求。已列出了安全管理相关外总文件清单，供船公司建立 SMS 时选用。

SMS 外部文件选用清单

1	中华人民共和国水污染防治法	1984
2	中华人民共和国水污染防治法实施细则	1984
3	GB2552-83 船舶污染物排放标准	1983
4	防止船舶垃圾和沿岸固体废物污染长江水域管理规定	1998
5	老旧船舶管理规定	1993
6	交通部《油船安全生产管理规则》	1983
7	液货船水上过驳作业安全监督管理规定	1996
8	内河船舶航行日志记载规则	1992
9	中华人民共和国船舶安全检查规则	1998
10	内河船舶船员考试发证规则	1992
11	中华人民共和国散装液体货船船员特殊培训、考试和发证办法	1998
12	中华人民共和国劳动法	1995
13	企业职工伤亡事故报告处理规定	1991
14	中华人民共和国内河交通管理条例	1986
15	中华人民共和国内河避碰规则	1991
16	水运无线电通信管理规则	1981
17	船舶防台技术操作规则	1957
18	运输船舶消防管理规定	1995
19	防止舱、室作业环境中缺氧窒息事故的暂行规定	1986
20	船舶装载危险货物监督管理规则	1981
21	交通部《油船洗舱作业安全技术要求》	1993
22	《船舶修理防火防爆管理规定》	1991
23	中华人民共和国内河交通事故调查处理规则	1993
24	船舶交通事故统计规则	1990
25	长江下游分道航行规则	1995
26	长江区船舶救生救火应变演习制度	1955
27	救生救火设备检查保养制度	1955
28	长江干线船舶装载危险货物管理细则	1985
29	船舶油污事故等级标准	1987
30	中华人民共和国环境保护法	1989
31	中华人民共和国海上交通安全法	1983
32	中华人民共和国水法	1988

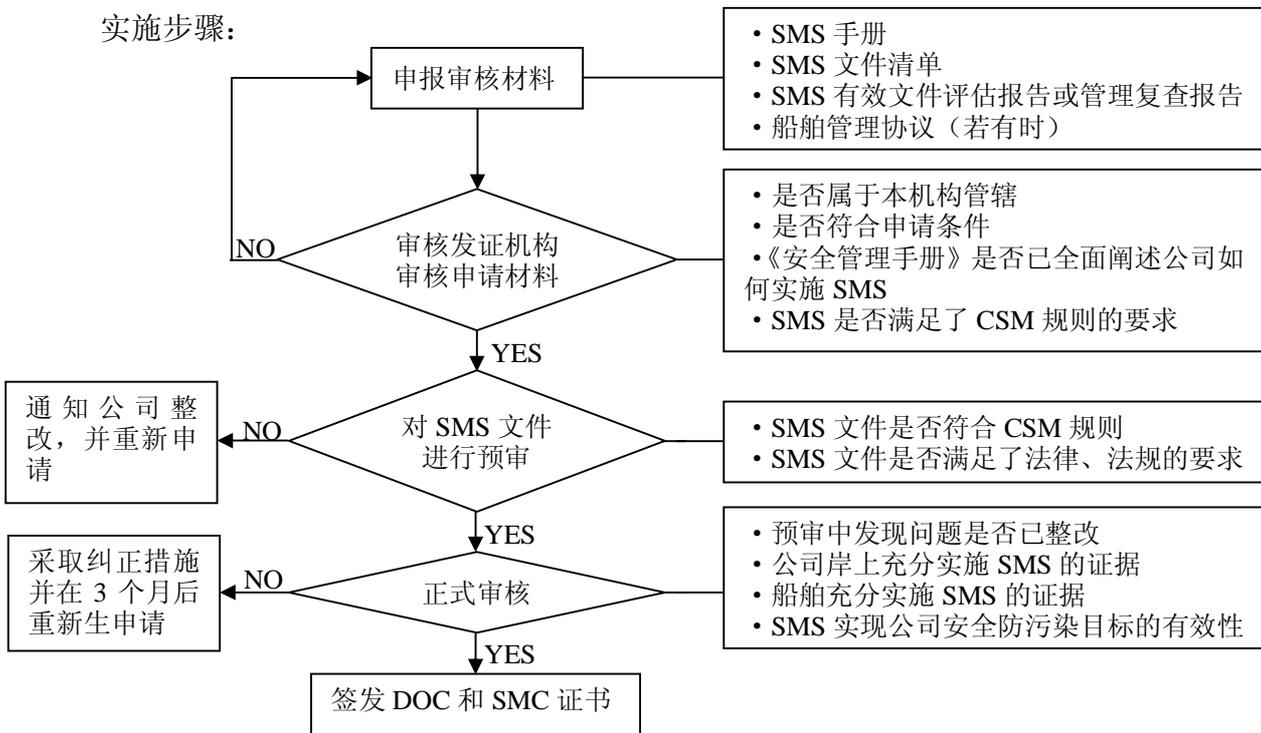
33	中华人民共和国水路运输管理条例	1987
34	交通部港口消防监督实施办法	1988
35	中华人民共和国大气污染防治法实施细则	1991
36	长江江苏段水上防风管理规定	1990
37	中华人民共和国海商法	1992
38	关于实施“长江下游分道航行规则”的补充通知	1995
39	中华人民共和国航标条例	1995
40	船舶明火作业安全管理办法	1996
41	长江干线船舶散装运输液体危险化学品安全管理规定	1997
42	长江干线禁航管理办法	1998
43	船舶交通管理系统安全监督管理规则	1997
44	内河营运船舶检验规程	1990
45	油船作业安全技术要求	1993
46	长江干线中下游围油栏布设监督管理办法	1999
47	船舶载运散装油类安全与防污染监督管理办法	1999
48	关于《长江干线水域船舶垃圾管理指南》的批复	1999
49	水上无线电通信规则	1996
50	钢质内河船舶入级与建造规范修改通报	1995
51	内河船舶吨位丈量规范	1996
52	内河船舶载重线规范	1995
53	内河船舶信号设备规范	1992
54	内河船舶救生设备规范	1992
55	内河船舶无线电通信设备规范	1992
56	交通部《船舶修理行业标准》	1993
57	舱室作业劳动安全暂行规定	2000
58	关于建立实施船舶黑名单制度的通知	2000
59	载运内贸危险货物船舶报港制度	2001
60	关于发布《关于实施运输船舶强制报废制度的意见》的通知	2001
61	关于对《船舶载运散装油类安全与防污染监督管理办法》有关问题的说明	2001
62	《中华人民共和国交通部令》第 2 号	2001
63	《关于执行〈老旧运输船舶管理规定〉有关事项的通知》	2001

64	关于加强散装运输液体危险化学品监督管理的通知	2001
65	关于公布通航管区和巡航区段的通知	2001
66	中华人民共和国消防法	1998

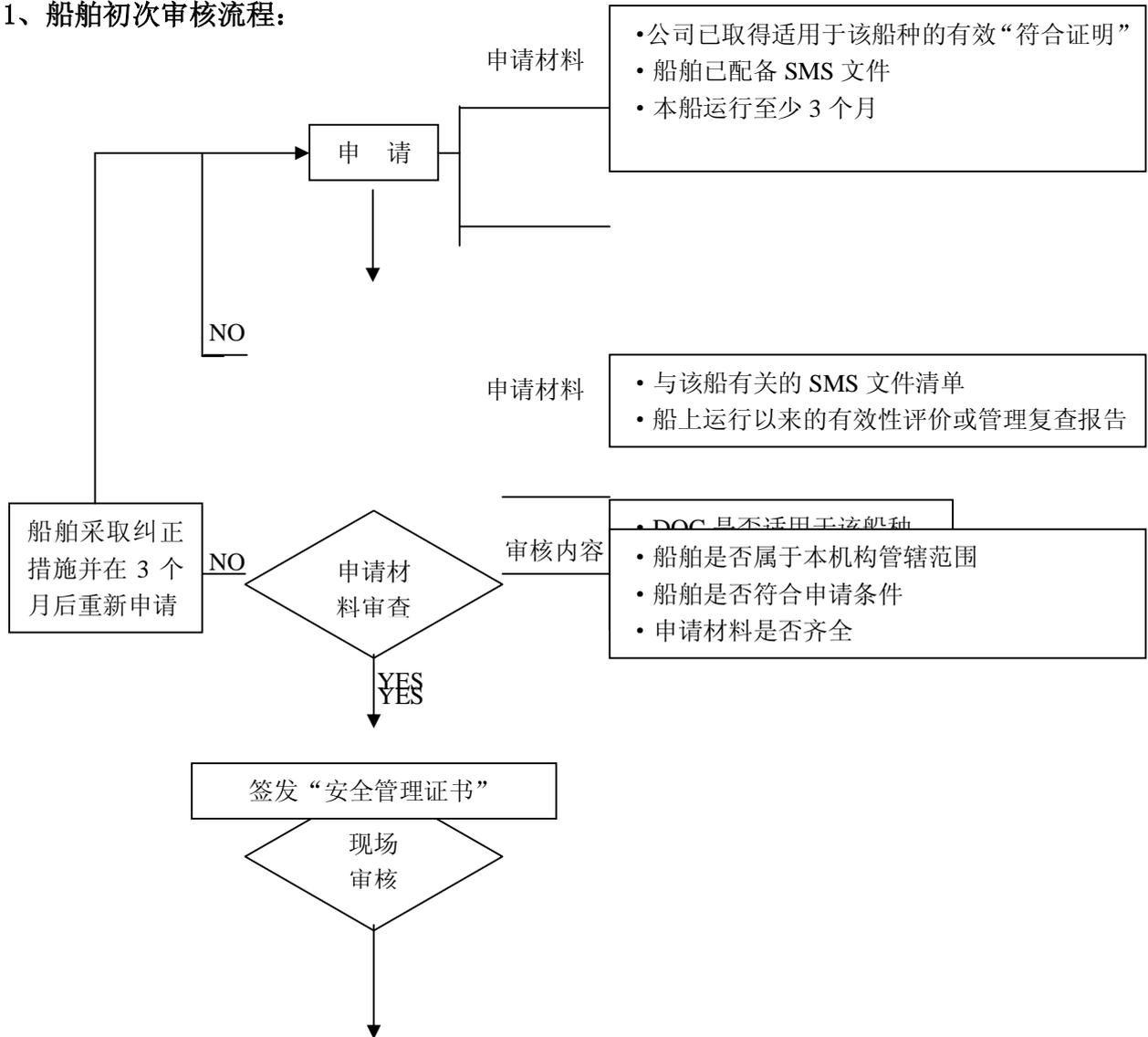
10、是否所有航行船舶及相关企业都必须接受审核，如何实施？

《国内安全管理规则》（CSM 规则）适用于国内航行船舶及其公司。《航运公司安全管理体系审核发证规则》适用于依据《国内安全管理规则》或《国际安全管理规则》对其适用的船舶及公司进行的审核发证及其管理活动。

实施步骤：



11、船舶初次审核流程：



12、《国内安全管理规则》实施和检查的要求是什么？

《安全管理体系审核发证规则》和《安全管理体系审核发证程序》规定了实施和检查的要求。相关问答见《ISM 规则问答》第三篇。同时还应注意如下几点：

1 片区海事局（主管机关）是所管辖地区船公司实施《国内安全管理规则》的监督、检查、审核和发证部门。

2 主管机关/保险公司对船舶的安全检查必然会增加对体系运行的检查项目。

3 对已发生的不符合（不合格）、事故和险情的整改的全过程的检查或审核是关键，也是衡量安全管理水平的重要检查或审核项目。因此，《国内安全管理规则》第九章要求公司建立程序文件，规定公司对已发生的不符合、事故和险情必须报告、调查分析原因、制定纠正措施（建议纠正措施明确责任人和纠正期限）、验证措施是否得到执行以及执行的效果是否达到预期的目的、是否还须采取进一步的行动等等。

4 我们还应该注意到，随着海事局的成立和中国加入 WTO，主管机关监管和服务的能力将与时俱进，并与国际接轨。因此，公司不应该有任何侥幸，而应该踏踏实实地满足法律法规的要求。只有提高了安全管理水平，才能赢得客户的信任，才能同国际船公司竞争航运市场。

5 实施《国内安全管理规则》关系到国内船公司的生存和发展，如何提高 SMS 的运行质量，如下建议供参考：

5.1 制定考核规定或建立考核管理体系，将体系运行质量与各岗位挂钩，特别是与岸基地人员挂钩。因为岸基地人员“两层皮”的现象最严重。

5.2 注意体系的日常改进，保证主要管理活动形成闭环。如日常监控、信息的处理与使用、船舶评审、人员安排、应急演练、不符合、事故和险情的报告与处理、内审和管理评审等等。

5.3 从领导做起，维护 SMS 文件的权威性。SMS 文件是公司安全管理的唯一依据，任何其它形式的安全活动只能作为执行 SMS 文件的载体，其目的只能是为了更好地培训和执行 SMS 文件。因此，所谓“红头文件”只能作为 SMS 文件的暂时的补充，千万不能替代 SMS 文件。

将提高文件的有效性和可操作性与消除“两层皮”现象相结合。

13、个体运输船舶如何实施《国内安全管理规则》？

个体运输船舶必须实施《国内安全管理规则》。由于其规模、管理、技术和设施等因素，不太可能单独建立 SMS。因此，建议个体运输船舶按照《国内安全管理规则》的要求与具有符合《国内船舶管理业规定》的船舶管理公司（包括具有经营船舶管理资格的航运公司）签订船舶管理协议。

第二章 船舶管理公司

14、船舶管理业的定义是什么？

船舶管理业指船舶管理经营人根据约定，为船舶所有人或船舶承租人、船舶经营人提供的下列船舶管理服务：

- 1 船舶机务服务；
- 2 船舶海务服务；

- 3 船舶检修、保养;
- 4 船员配给、管理;
- 5 船舶买卖、租赁、营运及资产管理;
- 6 其他船舶管理服务。

15、航运公司与船舶管理公司的相互关系？

传统的航运公司通常是船东，除拥有船舶外还拥有自己的船员队伍，对自己所拥有的船舶根据市场的要求进行配备船员和船舶管理，并且根据市场的要求采取适当的经营方式经营，或者是定期出租或者是航次出租；定期出租时将管理好的船舶出租给期租租家，根据期租合同向期租租家收取租金，期租租家利用租来的船舶或是航次出租，或是再期租；航次出租时根据航次租船合同向承租租家提供货物运输服务而收取运费。随着国际航运市场的竞争日益加剧，船舶设备越来越先进而复杂，船舶管理的要求越来越高，专业分工日益细化，航运公司的职能逐渐分化成三大部分，即船东、船舶管理公司和经营公司，船东专注船舶投资决策，船舶管理公司专门对船舶进行管理，经营公司专门负责经营；专业化分工后各自效益明显提高。

在市场模式下，根据所签合同，船舶管理公司对船东负责。船舶管理公司有三种类型，即全包管理型、半包管理型和技术咨询服务型。全包管理型就是船东将船舶管理的全部内容统包给船舶管理公司，船舶管理公司根据船舶管理合同，对船舶进行全方位的管理，以保证船舶适航适货，保证船舶安全和防止污染，保证船舶符合法律法规要求而不被港口国滞留。船舶管理公司按合同有效地管理好船舶将会获得丰厚的报酬，但稍有疏忽，不能满足合同要求，或发生安全事故、污染事故，或被港口国滞留，将会导致重大损失，甚至亏本；半包管理型就是将船舶管理的部分内容包给船舶管理公司，而将一部分船东认为重要的内容，如影响船舶设备使用寿命的部分内容自己管理，这种情况下船舶管理公司的管理内容可大可小，完全取决于所订合同的规定，由于合同条款再完善，在具体执行过程中仍会产生矛盾，双方职责界限也难以分清，最终受害的还是船东，这种类型对船东不利；技术咨询服务型就是船东在船舶管理方面遇到困难时向船舶管理公司进行咨询，获取有关知识和建议，克服困难，从而付给船舶管理公司一定的报酬，通常情况下船舶管理公司所提出的建议比较中肯，但不免有时也会出现脱离实际的情况，因此这种类型只是在船东缺乏船舶管理经验时才采用。

16、为什么国家提倡成立船舶管理公司？

- 1 我国航运公司的现状有以下一些特点：
 - 1.1 航运公司通常拥有船舶、管理船舶和经营船舶；
 - 1.2 数量众多，规模不一，规模大的少而小的多，还有许多单船公司；
 - 1.3 管理水平通常比较低，规模小的或者单船公司更低；
 - 1.4 有相当数量规模小的公司或者单船公司还承揽危险品甚至化学危险品运输；

1.5 水路运输市场秩序需进一步维护,存在着不规范竞争,管理水平低充满安全隐患的公司,反而运输成本低而具有竞争力。

2 船舶管理公司具有以下优势:

- 2.1 有高素质的专业化的管理人才;
- 2.2 有成熟而完善的安全管理体系;
- 2.3 具有丰富的船舶管理经验;
- 2.4 容易形成规模效益;

总之,成立船舶管理公司有利于提高航船舶管理水平,减少水路运存在的安全隐患,保障水路运输安全,维护船舶管理业市场秩序,促进水路运输业的健康发展。

17、成立船舶管理公司应具备哪些条件?

1 成立船舶管理公司应具备下列基本条件:

- 1.1 有符合国家规定的注册资本;
- 1.2 有符合本规定的管理人员;
- 1.3 有与经营业务相适应的设备和设施;
- 1.4 有符合国家规定的船舶安全管理和防止污染管理体系;
- 1.5 法律、行政法规和交通部规章规定的其他条件;

2 经营国内沿海船舶管理业还应具备下列条件:

2.1 经营管理人员应取得航运或航海、船舶、船机及其他相关专业大学专科以上学历,或中级以上相关专业技术职称、交通部认可的从业资格证书;

2.2 海务、机务管理人员中应至少有一人持有与所管理船舶种类和航区相适应的丙类船长、轮机长以上职务的适任证书;

2.3 其他海务、机务管理人员中应持有与所管理船舶种类和航区相适应的丙类二副、二管轮以上职务的适任证书;

3 经营内河船舶管理业还应具备下列条件:

3.1 经营管理人员应取得航运或航海、船舶、船机及其他相关专业中等专业以上学历,或初级以上相关专业技术职称、交通部认可的从业资格证书;

3.2 海务、机务管理人员中应至少有一人持有与所管理船舶种类和航区相适应的二等船船长、轮机长以上职务的适任证书;

3.3 其他海务、机务管理人员中应持有与所管理船舶种类和航区相适应的二等船二副、二管轮以上职务的适任证书。

18、如何申请成立船舶管理公司?

1 申请成立船舶管理公司应当向县级以上人民政府交通主管部门提交下列文件和证件：

- 1.1 筹建或开业申请书；
- 1.2 可行性研究报告；
- 1.3 组织章程；
- 1.4 名称登记证书；
- 1.5 验资证明；
- 1.6 管理人员的身份证件、学历证明或专业技术证书、从业资格证书；
- 1.7 符合国家船舶安全管理和防止污染管理规定的证书；
- 1.8 经营场所使用证明；

2 上述申请书应提交一式三份，其他有关证件原件和复印件各一份；

3 此外，经批准同意筹建船舶管理公司的，申请人应当在一年内筹建完毕；筹备期间不得从事船舶管理经营活动。

4 申请人应当持有《水路运输服务许可证》依法办理企业法人登记或变更登记及其他法定手续后，方可从事船舶管理经营活动。

19、什么是船舶管理协议？

船舶管理协议系指船舶所有人与船舶管理公司所签订的由船舶管理公司负责对船舶所有人所属船舶进行管理并承担其安全和防污染责任的协议。

20、船舶管理协议必须包括哪些内容？

船舶管理协议必须包括以下内容：

- 1 当船舶安全和防污染与生产、经营、效益发生矛盾时，应当坚持安全第一和保护环境的原則；
- 2 船舶管理公司同意承担《ISM 规则》或《CSM 规则》所规定的所有责任和义务；
- 3 在不妨碍船长履行其职责并独立行使其权力的前提下，船舶管理公司对处理涉及船舶安全和防污染的事务具有最终决定权。

21、船舶管理经营人在哪些情况下应到主管机关备案？

船舶管理经营人在下列情况下应到主管机关备案：

- 1 船舶管理经营人领取《水路运输服务许可证书》后，应当在开业前十五日内将《水路运输服务许可证书》复印件送所在地和船籍港海事管理机构备案；
- 2 船舶管理经营人扩大经营范围，应当按照《国内船舶管理业规定》的有关规定提前三十日报原批准机关批准，并报所在地和船籍港海事管理机构备案；

3 船舶管理经营人的名称、经营场所、法定代表人等事项发生变更，应当提前十五日向原批准机关、所在地和船籍港海事管理机构备案；

4 船舶管理经营人歇业或者停业，应当向原批准机关、所在地和船籍港海事管理机构备案。

22、船舶管理公司实施 ISM 规则认证时应注意什么？

1 应事先准备好整理好下列证书、文件或复印件：

- 1.1 《水路运输服务许可证》；
- 1.2 管理人员的身份证件、学历证明或专业技术证书、以及资格证书；
- 1.3 代管船舶协议或代管船舶合同；
- 1.4 其他法律法规所需的证书、文件等复印件。

2 对于全包型的船舶管理公司如果船员是由船舶管理公司配备，应该没有什么问题，如同船东自己实施 ISM 规则认证一样；但如果船员是由船东配备，要特别注意船员在全面执行船舶管理公司的指令方面，是否会受到船东的干扰或影响；此时要特别注意收集下列证据：

2.1 船舶管理公司向船舶发出的有关安全和防污染方面的指令是否得到有效执行的证据，如开航前指令、新聘转岗船员熟悉职责及考核以及可能与船舶经营冲突的其他安全和防污染方面指令的执行证据等；

2.2 船舶管理公司对船员进行考核发现不适岗时船东是否及时另外配备合格的船员上船；

2.3 在安全和防污染方面船长能否无所顾虑地全面而有效地履行职责，即根据船舶管理公司的安全管理体系做出不符合船东利益的决定时，是否会受到船东给予的不公正的待遇；

3 对于半包管理型的和技术咨询型的船舶管理公司，难以全面履行安全和防污染管理规则的要求，因而很难通过认证。

23、经营船舶管理业，不得有哪些违法行为？

1 经营船舶管理业，不得有下列违法行为：

- 1.1 以低于正常、合理水平的价格提供船舶管理服务，妨碍公平竞争；
在会计账簿之外暗中给予船舶所有人、船舶经营人、船舶承租人回扣，承揽船舶管理业务；
- 1.2 滥用优势地位，限制他人选择其他船舶管理经营人提供船舶管理服务；
- 1.3 允许不具备船舶管理经营资格的单位或者个人以本企业的名义从事船舶管理业务；
- 1.4 法律、行政法规禁止的其他不正当竞争行为。

24、如何监督管理“船舶管理业”？

县级以上人民政府交通主管部门依法对船舶管理经营活动进行监督检查，并对违反《国内船舶管理业规定》（交通部 2001 第 3 号令）的行为实施行政处罚。

海事局依法对船舶安全、船舶污染水域进行监督检查，并对违反《国内船舶管理条例》（交通部 2001 第 3 号令）的规定，不履行有关船舶安全管理和防止污染管理的法定行为实施行政处罚。

第三章 ISM 规则与其它管理标准

25、什么是标准和标准化？

1996 年我国根据 ISO/IEC 第二号指南颁布了 GB/T3935. 1-1996 标准化和有关领域的通用术语 第一部分：基本术语，其中对标准和标准化作如下定义：

标准：“为在一定的范围内获得最佳秩序，对活动或其结果规定共同的和重复使用的规则、导则或特性的文件。该文件经协商一致制定并经一个公认机构的批准。”

标准化：“为在一定的范围内获得最佳秩序，对实际的或潜在的问题制定共同的和重复使用的规则的活动。”

26、准和标准化的区别和联系？

标准和标准化有密切联系，体现在：标准是标准化的基本前提和依据，标准化是制定标准的根本目的和结果。

标准和标准化有密切联系，体现在：标准是一种文件，而且是一种特殊文件。其特殊性主要表现在以下六个方面：

- 1 是经过权威机构批准的文件；
- 2 是根据科学、技术和经验成果制定的文件；
- 3 是在兼顾各有关方面的利益的基础上，经过协商一致而制定的文件；
- 4 是可以重复和普遍应用的文件；
- 5 是公认可以得到的文件；
- 6 在未经授权的情况下，它是一种非强制性文件。

标准是现代科学技术成果和生产实践经验相结合的产物，它来自于生产实践，反过来又为发展生产服务，标准随着科学技术和生产的发展而发展。

标准化则是一种科学活动，主要是指制定标准、宣传贯彻标准和管理维护标准等活动，这种活动不是一次就完结了，而是一个不断循环和螺旋式上升的运动过程。每完成一个循环，标准的水平和标准化的效益就提高一步。

27、标准分类方法？

标准的分类方法通常包括以下几种：

1 按标准的适用范围或审批权限分

1.1 根据标准的适用范围或审批权限，通常将标准分为国际标准、区域标准、国家标准、行业标准、地方标准和企业标准六级。

2 按标准的约束性分

2.1 按标准的约束性，分为强制性与推荐性标准。保障人体健康，人身、财产安全的国家标准或行业标准和法律及行政法规规定强制执行的标准是强制性标准，其它标准是推荐性标准。省级政府标准化行政主管部门制定的工业产品的安全、卫生要求的地方标准，在其行政区内是强制性标准

3 按标准的特征分

3.1 按标准的特征，可将标准分为基础标准、产品标准、方法标准、安全卫生与环境保护标准。

4 按标准化对象在生产过程中的作用分

4.1 按标准化对象在生产过程中的作用，可分为原材料标准、零部件标准、工艺和工艺装备标准、设备维修标准、产品标准、检验与试验方法标准、包装标准等。

5 按标准的性质分

5.1 按标准的性质可分为技术标准、管理标准和工作标准三类。

28、什么是基础标准？

按国际标准化组织（ISO）的定义，基础标准为：“是一种应用广泛或对某一特定领域做出通用规定的标准”（ISO 指南 2-1983）

我国对基础标准的定义为：“在一定范围内作为其它标准的基础并普遍使用，具有广泛指导意义的标准”（GB3935.1-83）

基础标准可分两类：一是术语、符号、代号、标志等方面的标准；二是规范标准化活动的标准。

29、什么是产品标准？

按国际标准化组织（ISO）的定义，产品标准为：“是一种规定产品或产品要达到的全部或部分要求的标准，以确保产品的适用性”（ISO 指南 2-1983）

我国对产品标准的定义为：“为保证产品的适用性，对产品必须达到的某些或全部要求所制定的标准，其范围包括：品种、规格、技术性能、试验方法、检验规则、包装、贮藏、运输等”（GB3935.1-83）

30、什么是技术标准？

技术标准是对标准化领域中需要协调统一的技术事项所制定的标准。主要包括基础标准，产品标准，方法标准，安全、卫生与环境保护标准。

31、什么是管理标准？

管理标准是对标准化领域中需要协调统一的管理事项所制定的标准。主要包括以下五类：

1 管理基础标准——对一定范围内管理标准化对象共性的因素所作的统一规定。在一定范围内作为制定其它管理标准的依据和基础，具有普遍的指导意义。

2 技术管理标准——为保证各项技术工作更有效地进行，建立正常的技术工作秩序所制定的管理标准。

3 经济管理标准——为合理安排各种经济关系，对各项经济活动进行计划、调节、监督和控制，保证各项经济活动顺利进行，促进经济发展和经济效益增长而制定的管理标准。

4 行政管理标准——政府机关、社会团体、企事业单位为实施有效的行政管理、正确处理日常行政事务所建立的标准。

5 生产经营标准——是企业为正确进行经营决策，合理地组织生产经营活动所制定的标准。

32、什么是工作标准？

工作标准是对标准化领域中需要协调统一各类工作人员的工作事项所制定的标准

33、目前国内航运企业普遍采用的管理体系标准有哪些？

国内航运企业建立安全管理体系所依据的标准主要为 ISM 规则，少数内河航运企业采用《水运企业建立实施安全管理指南》。

建立质量管理体系所依据的标准主要为 ISO9002：1994《质量体系——生产、安装和服务的质量保证模式》或 ISO9001：2000《质量管理体系—要求》。

注：由于 ISO9001：2000《质量管理体系—要求》已经生效，所有依据 1994 版标准建立实施质量体系的企业，都必须于 2003 年 12 月 14 日前通过换版审核，所以本篇中所提及的 ISO9000 标准，除另外说明，均为 2000 版标准。

此外还有少数航运企业依据 ISO14000 建立实施环境管理体系和 OHSAS18000 建立实施职业安全卫生管理体系（OSHMS）。

目前国内许多航运企业同时依据 ISM 规则和 ISO9001 标准建立质量安全管理体系统，即所谓的双标认证。

34、什么是 ISO9000 族标准？

ISO9000 族标准，即：由 ISO/TC176（国际标准化组织/质量管理与质量保证技术委员会）技术委员会制订的所有国际标准。1999 年 9 月 ISO/TC 召开大会，决定对 ISO9000 族标准的总体结构进行较大修改，将 1994 版 ISO9000 族标准的总体结构进行调整，将 1994 版 ISO9000 族标准的 27 项标准全部做出重新安排。2000 版 ISO9000 族标准仅有 5 项标准，即：

ISO 9000 质量管理体系基础和术语

ISO 9001 质量管理体系要求

ISO 9004 质量管理体系业绩改进指南

ISO 19011 质量和/或环境管理体系审核指南

ISO 10012 测量控制系统

35、什么是 ISO14000 标准？

ISO14000 系列标准是由国际标准化组织 TC207 制定颁布的一套国际环境管理标准。其核心是 ISO14001，即组织建立、实施相关的环境管理体系（EMS—Environmental Management System）的标准，也是第三方审核认证所采用的标准。

36、什么是 OHSAS18000 标准？

OHSAS18000 标准是英国标准协会（BIS）、挪威船级社（DNV）等 13 个组织于 1999 年制定的。用于组织建立实施职业安全卫生管理体系（OSHMS—Occupational Safety and Health Management System），目前已被我国等同采用，1999 年 10 月国家经贸委颁布《职业安全卫生管理体系试行标准》。

37、管理体系标准的相互关系？

依据 ISO9000、ISO14000 和 OHSAS18000 建立的相关管理体系，都遵循了共同的管理原理，强调 PDCA 循环，体现了持续改进的要求。从总体要求上，结构相似，都要求组织制定方针、目标，进行体系策划，明确职责与权限，开展培训，对相关过程进行控制，对相关记录的管理，进行内审与管理评审，对不合格（不符合）制定纠正措施。与 ISM 规则类似，ISO14000 和 OHSAS18000 都要求有应急准备与响应，针对事故制定纠正/预防措施。

38、为什么企业可以建立、实施一体化管理体系？

一个企业可以建立一个管理体系同时多个标准。事实上，任何组织的管理体系都由多个部分组成，如安全管理体系、质量管理体系、环境管理体系、职业安全和卫生管理体系、财务管

理体系等，每一部分管理体系都有自己的目标，这些目标也构成了组织的总的管理目标。每一部分管理体系都致力于使与其目标的结果满足相关方的需求、期望和要求。

安全管理体系、质量管理体系是组织管理体系的一部分。它们分别致力于使与安全、质量目标有关的结果满足社会、顾客及其它相关方的需求、期望和要求。

不同的目标关注的内容不同。如财务目标可能关注效益增长、资金、利润；环境目标关注环境因素控制及环境水平；质量目标关注顾客的要求的满足、持续改进等。但这些目标是相辅相成的，是组织总体目标的组成部分。目标所关注的内容是管理体系要达到的，也是管理体系的关注点。从这个意义上讲，各个部分的管理体系可以合成为一个整体，我们也可以称其为组织的管理体系。作为各个部分的管理体系，它们实际上存在着共同的组织要素，如文件管理活动、记录管理活动、纠正措施、预防措施等。综合考虑不同的管理体系共用这些共同的要素，会给组织在管理活动的策划、资源的配置、确定组织互补的目标以及评价组织的整体有效性等方面带来好处。

综上所述，由质量/安全目标的关注内容、目标与管理体系的关系的分析，可得知质量/安全管理体系与其它管理体系的关注点有以下几个方面：

- 1 质量/安全管理体系和其它管理体系就其各自的目标适当地满足相关方的需求、期望和要求。
- 2 质量/安全管理体系和其它管理体系如何共用共有要素，形成一个单一的管理体系。
- 3 这样形成的单一的管理体系的评价，特别是质量/安全管理体系审核活动，依据相应的要求或标准，可以合并审核，也可单独进行审核。

39、什么许多航运企业优先建立质量安全管理体、实施双标认证？

从上个问答可以看出，企业可以依据多个标准建立实施一体化管理体系。对航运企业而言，实施 ISM 规则认证是强制性要求，为满足主管机关的要求，必须依据 ISM 规则建立安全管理体系；而 ISO9000 族标准虽然是建议性的，但为满足市场的要求，许多航运企业在建立安全管理体系时，也依据 ISO9000 族标准建立了质量管理体系。此外，由于航运企业的产品质量特性中包括了安全性，即建立质量管理体系的必须考虑安全方面的要求，也促使一些航运企业优先建立实施质量安全管理体。

当然也有一些企业依据 ISO14000 族标准建立实施环境管理体系，依据 OHSAS18000 标准建立实施职业安全卫生管理体系。但对航运企业而言，ISM 规则强调的也是安全与防污染管理，虽然 ISM 规则与 ISO14000 族标准、OHSAS18000 标准的侧重点有所不同，但多数航运企业在建立实施安全管理体系时，未考虑 ISO14000 族标准、OHSAS18000 标准的要求。

40、ISO 9000 族标准主要目标是什么？

ISO 9000 族标准主要目标是全面质量改进，它不仅使企业的质量管理得到不断加强，同时提高了企业的市场竞争能力。质量目标包括满足产品要求所需的内容，并与质量方针保持一致。要求质量目标是可度量的，并在组织的相关职能和层次上建立质量目标，也就是要求方针、目标得到展开与落实。

41、实施 ISO9000 族标准的意义？

1 是参与国际竞争，发展对外贸易的要求。

1.1 一个国家、一个企业要想在国际竞争中占有一席之地，没有高质量的产品是不可能的。推行 ISO9000 族标准，按其要求建立有效的质量体系，使影响产品质量的因素始终处于受控状态下，从而提供竞争力强、用户信得过的产品。目前，在国际市场上，许多重大工程项目的招标及贸易谈判中，是否按 ISO9000 族标准建立企业质量体系并取得第三方认证证书，已成为投标签约的先决条件。在供需双方的贸易活动中，依据 ISO9000 族标准取得质量体系认证是取得需方信任获取订单的前提。因此，实施 ISO9000 族标准，是通向国际市场的“通行证”。

2 是建立现代企业制度，适应市场经济发展的重要组成部分。

2.1 现代企业制度是适应市场经济要求的公司法人制度。包括公司财产制度、责任制度、组织制度和管理制度。其中的管理制度因企业和产品而异，遵循企业行为在很大程度上是市场行为的准则，强调以国际惯例为主的现代企业管理制度。贯彻 ISO9000 族标准正是为了实现质量管理与质量保证工作的国际接轨。特别是实施以 ISO9000 族标准为依据的质量认证制度是国际公认的权威性的国际惯例。

3 是全面提高企业素质，强化质量管理的手段。

3.1 ISO9000 族标准是国际标准化组织以标准的形式对企业的质量管理所提出的最低要求，它总结了世界上工业发达国家建立质量体系，开展质量管理的宝贵经验，阐述了建立适合市场需求的有效质量体系的原则、要求。它强调预防为主，使影响产品质量的技术、管理和人的因素始终处于受控状态。显然，实施 ISO9000 族标准，对提高企业以工作质量保证产品质量，开展全面质量管理，既是重要的管理手段，更是不可缺少的基础工作。

42、中国采用 ISO9000 族标准的情况如何？

我国是较早采用和贯彻 ISO9000 族标准的国家之一，于 1988 年发布了等同采用 ISO9000 族标准的 GB/T10300 系列标准，后又于 1992 年发布了等同采用的 GB/T19000 族标准。在 ISO9000 族标准的 1994 版发布后，我国于当年发布了等同采用 GB/T19000 族标准，一直沿用至今。现在，又于 2001 年 6 月 1 日起等同采用了 2000 版 ISO9000 族标准。

43、ISO9000 族标准的应用前景如何？

ISO 对全球实施 ISO9000 族标准的发展趋势进行了预测, 认为全球实施 ISO9000 族标准将经历潜在期、低成长期、成长期、成长加速期、成长缓慢下降和饱和期五个发展期。预测认为, 从 80 年代末开始, 已经历了潜在期和低成长期, 到 90 年代末, 开始进入成长加速期。预计在 2008 年左右将进入成长缓慢下降期, 届时的获证组织数约在 60 万家左右。截止 2015 年左右将趋于饱和, 届时的获证组织数约在 80~100 万家左右。由此可见, ISO9000 的应用潜在力巨大。在国际和国内贸易中, 随着越来越多的国家采用该标准, 以及获证组织数量迅速增长的趋势, 把 ISO9000 族标准作为公认的评价的工具和证实能力的手段已成为当今的潮流, 正推动着更多的组织接受和实施 ISO9000 族标准。ISO9000 族标准是运用质量管理理论和工业发达国家几十年来的经验, 集世界各国质量管理专家的智慧编制成的高质量的标准。因此, 它不但具有广泛的适用性, 不受地域环境、文化背景、组织规模和产品类型的限制, 能被广泛接受, 而且采用该标准会给组织和其他相关方带来利益。同时, 该标准把衡量的管理体系变得易于衡量, 其魅力吸引了几乎所有的质量管理工作者和致力于改进管理的管理者。在该时期, 不少组织都迫切希望获得证书, 但是往往忽视致力于改善内部管理; 同时, 咨询业和认证业也发展很快, 人员素质和服务质量相对下降。所以, 很容易产生“商业化”倾向。此时, 若无有力的监管系统, 就会导致获得组织的质量管理体系水平下降, 使有些获证组织名不副实。尤其对于发展中国家客原有质量管理基础较差的组织, 更须引起足够的重视。

44、ISO9000 标准的理论基础是什么?

为成功地领导和运作一个组织, 需要采用一种系统和透明的方式进行管理。质量管理是组织各项管理的内容之一, ISO176 委员会提出了八项质量管理原则, 并作为 ISO9000 标准的理论基础, 它们是:

1 以顾客为关注焦点

1.1 组织依赖于顾客。因此组织应当理解顾客当前和未来的需求, 满足顾客要求并争取超过顾客的期望。

2 领导作用

2.1 领导者确立组织统一的宗旨和方向。他们应当创造并保持使员工能充分参与实现组织的内部目标。

3 全员参与

3.1 各级人员都是组织之本, 只有他们的充分参与, 才能使他们的才干为组织带来收益。

4 过程方法

4.1 将活动和相关的资源作为过程进行管理, 可以更高效得到期望的结果。

5 管理的系统方法

5.1 将相互关联的过程作为系统加以识别、理解和管理, 有助于组织提高实现目标的有效

性和效率。

6 持续改进

6.1 持续改进总体业绩应当是组织的一个永恒目标。

7 基于事实的决策方法

7.1 有效决策是建立在数据和信息分析的基础上。

8 与供方互利的关系

8.1 组织与供方相互依存，互利的关系可增强双方创造价值的能力。

45、质量管理体系基础的要点包括哪些？

1 应用管理的系统方法和过程方法的原则来建立和实施质量管理体系；

2 建立质量方针和质量目标，为组织提供了关注的焦点，确定了预期的结果并帮助组织利用其资源以达到预期的结果；

3 按照“领导作用”的原则明确了最高管理者在质量管理体系中的关键作用，并规定了最高管理者的职责；

4 明确了文件的重要性，并阐述了文件的类型；

5 定期对质量管理体系进行评价，充分发挥统计技术的作用，持续开展质量改进；

6 阐述了组织的质量管理体系和其他管理体系的关注点；

7 阐述了质量管理体系与组织追求优秀模式之间的关系。

46、与质量管理体系有关的一些术语解释

1 体系（系统）——相互关联或相互作用的一组要素。

2 管理——指挥和控制组织的协调的活动。

3 管理体系——建立方针、目标并实现这些目标的体系。

注：管理体系通常包括：组织机构、过程、程序和资源等要素。

4 质量管理体系——在质量方面指挥和控制组织的管理体系。

47、ISM 规则与 ISO9001 标准的关系？

由于 ISM 规则和 ISO9001 标准都是建立质量安全管理体的依据，所以我们必须明确它们之间的关系。

1 两者间的联系

1.1 ISM 规则吸收了 ISO9000 族标准的质量体系思想、原理和方法，直接针对航运公司的船舶安全和防止污染管理这个特定的和特殊的问题而制定的国际标准。

2 两者间的主要区别

2.1 ISM 规则是行业标准，有较强的针对性，它针对航运企业安全管理的特点，强调规范岸基地的管理，所涉及到的部门、过程较少，所以 ISM 规则要素较少但与航运企业相关的要求较具体、详细，且 ISM 规则的要素不能删减。

2.2 ISO9001 是通用标准，适用于各行各业，涉及到企业内与质量管理（包括安全管理在内）相关的所有部门和过程，所以 ISO9001 的要素较多但较抽象、概括，且 ISO900 标准的部分要素可以删减以适合于性质不同的企业。

3 ISM 规则与 ISO9001：2000 标准对照表

下表中列出了 ISM 规则与 ISO9001 的主要条款

条款号	ISO9001 (2000 年版)	条款号	ISM 规则 (2000 年版)
1.2	应用	1.3	适用范围
3	术语和定义	1.1	定义
4.1	总体要求	1.4	安全管理体系功能要求
4.2	文件要求	11	文件
4.2.4	记录控制		
5.3	质量方针	2	安全和环境保护方针
5.4.1	质量目标	1.2	目标
5.5.1	职责和权限	3	公司的责任和权力
		5	船长的责任和权力
5.5.2	管理者代表	4	指定人员
5.5.3	内部沟通	6.7	
5.6	管理评审	12.2	
6.2	人力资源	6	资源和人员
6.2.2	能力、意识和培训		
6.3	基础设施	10	船舶和设备维护
7.1	产品实现的策划	7	船上操作方案的制定
7.6	监视和测量装置的控制	10	船舶和设备维护
8.2.2	内部审核	12.1、	公司审核
		12.4、	
		12.5	
8.3	不合格品控制	8	应急准备
		9.1	不合格、事故、险情的报告
		10.2.2	不合格设备
8.4	数据分析	9.1	不合格、事故、险情的分析

		12.2	评价体系有效性
8.5.2	纠正措施	9.2	实施纠正措施

48、ISM 规则与 ISO9001：2000 标准共性条款之间的区别？

ISM 规则与 ISO9001：2000 标准共性条款及其区别如下：

1 指定人员与管理者代表

1.1 ISM 规则要求公司任命一名或数名指定人员作为公司安全管理体系运行的监控者，同时也是船舶与公司最高管理层之间的联系渠道，并确保按需要提供岸基地的支持。

1.2 ISO9001 标准要求：最高管理者应指定一名管理者，无论该成员在其他方面的职责如何，应具有以下方面的职责和权限：

1.2.1 确保质量管理体系所需过程的建立、实施和保持；

1.2.2 向最高管理者报告质量管理体系的业绩和任何改进的需求；

1.2.3 确保在整个组织内提高满足顾客要求的意识。

1.3 一般来说，两者基本职责都是负责体系的运行和维护，所以建立质量安全管理体的公司常指定一名最高管理层成员兼任指定人员和管理者代表

2 文件与记录管理

2.1 ISM 规则对文件的控制要求主要有三条：

2.1.1 有关部门均能得到有效文件；

2.1.2 文件的更改应经授权人的批准；

2.1.3 及时清除被废止的文件。且 ISM 规则中未明示对记录的管理要求。

2.2 ISO9001 标准对文件的控制要求更高，包括：必要时对文件进行评审、识别最新状态、识别外来文件并控制其分发等。

2.3 此外 ISO9001 标准对记录管理提出明确要求。

3 人力资源管理

3.1 ISO9001 要求从教育、培训、技能和经验等方面确保人员适岗。而 ISM 规则仅提出了对船员的适任要求。

3.2 ISO9001 要求确保员工认识到所从事体系活动的相关性和重要性，以及如何为实现目标作出贡献。而 ISM 规则未明示此要求。

3.3 ISM 规则对新聘转岗人员熟悉职责有明确要求，而 ISO9001 未明示此要求。

3.4 ISM 规则对工作语言有要求，而 ISO9001 未明示此要求。

4 不合格（不符合）

4.1 ISO9001 中将不合格定义为：“未满足要求”，其中“要求”包括：明示的、通常隐含的或必须履行的需求或期望。

4.2 ISM 规则中的不合格（不符合）指：“不符合规定的情况”。

4.3 由于“要求”与“规定的情况”内容不尽相同，故 IS09001、ISM 规则中的不合格（不符合）内在含义也不完全一样。

5 内审

5.1 IS09001 中的内部审核必须审核体系运行的符合性和有效性，且明确要求在审核前进行策划。

5.2 ISM 规则中的内部审核只要求审核体系运行的符合性，且未明确要求在审核前进行策划。

6 体系有效性评价与管理评审

6.1 ISM 规则要求定期评价安全管理体系的有效性，必要时进行管理评审。

6.2 IS09001 要求通过数据分析评价质量管理体系的有效性，且规定了对哪些信息进行分析，但未明确要求定期开展；IS09001 要求按策划的时间间隔评审质量管理体系，且规定了管理评审的输入和输出。

49、如何建立、实施质量安全管理体

1 建立和实施质量安全管理体的方法与步骤：

1.1 确定顾客和其他相关的需求和期望，特别是适用的法律、法规的要求；

1.2 建立本企业的质量安全方针、目标，并确保满足上述要求；

1.3 识别实现质量安全目标必需的过程和职责，即与质量安全管理、作业相关的过程并合理地进行职能分配，责任到岗位；确定这些过程的相互关系，以体现结构化的要求；

1.4 确定和提供实现质量安全目标必需的资源（包括人力资源、基础设施、工作环境等方面）；

1.5 规定相关过程的实现途径和测量其有效性和效率的方法，以通过文件化来明确如何对这些过程进行控制；

1.6 应用这些方法测量每个过程的有效性和效率，以确保这些过程得到有效实施，及时发现存在问题；

1.7 确定防止不合格（不符合）、事故、险情并消除其产生原因的措施，以便于针对存在问题实施进行改进，防止重复发生；

1.8 建立和应用持续改进质量安全管理体的过程，以确保不断提高体系运行的有效性和效率。

1.9 采用上述方法的企业能对其安全生产的过程能力和产品质量树立信心，为持续改进提供基础，从而增进顾客和其他相关方满意，有效地防止安全事故。

2 以 IS09001：2000 标准为主线，同时充分考虑 ISM 规则的要求

从本篇第一章问答 5 可以看出 ISO9001 标准要求基本覆盖了 ISM 规则要素，且航行企业的质量管理本身也包括了安全管理。但两个标准的要求不完全一样，所以建立质量安全管理体系统应以 ISO9001: 2000 标准为主线，同时充分考虑 ISM 规则的要求。

要做到这一点，就必须在调查评估、方案设计、文件编写、体系运行等阶段时注意，确保每个过程都同时满足两个标准的要求，这样才能确保建立的质量安全体系同时满足两个标准的要求，才能达到预期的效果。

3 高新技术的发展和应用，改变了生产模式和传统的管理方式，也必然要求与之相适应的安全管理水平。传统的管理方式有许多弊端：一是对公司管理本身缺乏规范要求；二是安全管理与营运管理脱节，在实际中矛盾突出；三是存在管理职能交叉、关系不顺及船岸衔接不畅等管理体制问题；四是船岸人员的安全业务和管理素质跟不上；五是忽视信息反馈的动态管理，始终处于被动的事后管理的落后状态。总之，要改变这种状况，只有实行安全管理方式从反应型向预防型的根本转变，通过管理的系统化、标准化和规范化，才能实现安全管理的现代化。所以，ISM 规则的实施，既为船公司提供了改善安全管理的规范和标准，也为推进整个航运业的管理现代化提供了契机。

3、ISM 规则的形成过程是怎样的？

海安全（2001）588 号，航运公司安全管理体系审核发证规则和航运公司安全管理体系审核发证程序。2001 年 10 月 8 日。

4、ISM 规则的主要内容有哪些？

ISM 规则包括前言、A 部分：实施、B 部分：发证和审核。

前言，点出了该规则的特性是用概括性的措词向使用者提供广泛的应予以遵循的要求，具体怎么做可根据各船公司的具体情况和条件而定。其中第六条特别强调 ISM 规则实施的效果首先有赖于公司的高层领导对做好安全管理工作的承诺。

1 部分：实施。主要包含了这几个方面：

1.1 必须有明确的目标，具体的方针和措施，以求达到预期的要求，即第一、第二章所说的三项目标，六项功能和每个公司的方针。

1.2 要求建立有效的“机构和文件体系”，达到“规范化”的“程序性”管理。这体现在第三章、第四章、第五章和第六章里。

1.3 在安全管理体系里有严格的规定、规则、操作须知等要求，这就构成了 SMS 里的“规章制度体系”。ISM 规则的第七章、第八章、第十章、第十一章里要求把船上的有关安全和防污染的操作，遇到险情时的应急措施，船舶的日常维护保养工作分门别类制定出操作制度和须知，并具体化以文件形式落实到岗位，包括陆上有关岗位。

1.4 ISM 规则的第九章、第十二章、第四章规定了要检查、督促上述体系是否按照规定的

程序和要求执行了。

2 部分：发证与审核。IMO 第 73 届海安会 MSC104 (73) 2000 年 12 月通过定于 2002 年正式实施。该部份内容包括：第十三章：发证和期间审核；第十四章：临时发证；第十五章：审核；第十六章：证书格式。该部份内容主要规范安全管理体系的审核发证行为，明确审核方与被审核方的权利、责任和义务，规定公司和船舶申请发证的条件。

5、ISM 规则实施的原理是什么？

ISM 规则实施的主要原理包括：体系管理原理、过程控制原理和人本原理。

1 体系管理原理。任何实体都是一个系统，它存在于在系统之中，也可以分解为更小的系统或要素。当其要素或系统在相互作用中具有某种目标性行为时，该系统就构成成为一个控制系统。若要保持系统运行的有效性，就要使系统中的每个要素始终处于受控状态，才能使管理体制有效，这就是体系管理原理。任何一个船公司，只有依据其实际的环境条件，策划、建立和实施 SMS，实行体系管理时，才能实现安全方针，达到安全目标。

2 过程监控原理。现代安全管理活动都是通过过程来展开的，安全目标的管理也要通过对组织内各种过程进行控制来实现。无论什么公司，开展什么安全管理活动，都可以把这项活动作为或分解为一个或若干个过程，其目的就在于把影响安全的各项活动过程处于人的监控之下，并排除全过程所有阶段中导致不符合规定的原因。因此，任何一个公司都需要识别、组织和管理其过程网络和接口，才能创造、改进和提供稳定的安全质量。这就是过程监控原理。

3 人本原理。现代安全管理以人为本，把人才作为安全管理的第一资源，安全管理体系的第一要素。十分重视企业安全文化建设，注重培养人的安全意识、价值观、信仰和高度责任感，强调只有不断提高人的质量，才能不断提高有关活动、过程、组织、体系及其任何组合实体的安全质量。认为一个公司在一流的管理者领导之下，并拥有一流的员工队伍，才会取得人的价值与社会价值的统一、安全价值与经济效益的统一，这就是人本原理。

综上所述，体系管理原理、过程监控原理和人本原理是我们深入理解 ISM 规则的三项基本原理。实施 ISM 规则只有在这些反映客观规律的科学原理指导下，才能取得更大的成效。

6、ISM 规则的着眼点和核心是什么？

ISM 规则的着眼点是公司改善船舶安全和防污染管理，其核心是要求公司和船舶建立和保持安全管理体系

7、ISM 规则的主要目标是什么？

ISM 规则的主要目标是保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境、特别是海洋环境造成危害以及对财产造成损失。

8、ISM 规则的基本要求是什么？

由负责船舶营运的公司建立并在岸上和船上实施经营船旗国主管机关认可的的安全管理体系 (SMS)，从而使公司能够具有船舶营运的安全做法和安全工作环境，针对已认定的所有风险制定防范措施，并不断提高岸上及船上人员的安全管理技能，做到安全管理符合强制性规定及规则，及对国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织所建议的适用的规则、标准和指南予以考虑，最终实现保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境、特别是海洋环境造成危害及对财产造成损失的目标。

9、ISM 规则有什么特点？

具有五个显著的特点：

1 针对性强。ISM 规则作为国际性强制管理规则，所提供的是船舶安全营运和防止污染的管理标准。

2 相关性强。ISM 规则从管理出发覆盖了航运公司安全和防污染所有的管理工作，ISM 规则将航运公司的人员管理、机务管理和海务管理三大部分全部包括，对船舶安全和防止污染做出了系统规定，并且不仅只是涉及航运公司本身从事船舶安全和防污染的相关人员，而且涉及到主管机关、港口国等机构各方面来实现 ISM 规则实施所要求达到的目标。

3 系统完整性。ISM 规则把航运公司的船舶和防污染管理作为一个完整的系统看待，再按照系统管理办法明确规定。在组织结构上，不仅是在公司最高管理层至船舶形成安全和防污染系统环节，而且还建立了对系统运作实施监控环节，形成一个封闭循环控制系统，来确保公司建立的 SMS 的有效运行。另外 ISM 规则要求公司实行程序化管理，对安全和防污染管理过程实施全面的系统控制，避免管理者管理行为的随意性。第三方面，ISM 规则要求航运公司要建立文件化的 SMS，文件化的管理本身就是这个系统管理的一部分。它不仅有公司所要制定的安全和环保方针，还要有管理程序、须知内容和记录，这样就构成层次分明、相互联系、逻辑性强的文化化的安全管理体系。

4 自我完善性。ISM 规则引入了 P—D—C—A (Plan-Do-Check-Action) 循环的原理，按照这个规则建立的 SMS，会使安全、防污染活动处于自我完善的过程，即计划、开展安全活动、检查存在的问题，然后予以改进，制定出更适合实际操作的计划。这样不断循环完善使 SMS 始终处于良性循环运转的状态下，因而 SMS 也会随之从较低的层次上升到较高的层次。

5 广泛的适应性。ISM 规则适用于所有航运公司的船舶，也就是具有广泛的适用性，正因为它的广泛适用性，所以只能用概括性的术语表述原则和目标，因而使不习惯西方文化的东方人觉得抽象和不容易理解，但正是由于 ISM 规则高度概括性和原则性，以及有明确的总目标，才使得该管理标准适用于各式各样具有不同特点的航运公司和船舶从而使这些不同的公司建立的 SMS 更适合于本公司的安全管理活动，并在实现 ISM 规则总目标的 SMS 运行活动中，不

断总结、不断完善、不断提高，具有无穷的生命力。

10、 实施 ISM 规则的基本要求是什么？

- 1 抓住机遇、分析现状、提高企业安全管理水平；
- 2 明确安全管理的目标和基本内容；
- 3 建立安全管理新体系。

11、 船公司为什么要实施 ISM 规则？

船公司实施 ISM 规则是：

1 世界海事形势发展的需要，海难事故多和船舶造成的污染严重是产生 ISM 规则最重要的原因，ISM 规则作为一项针对公司安全和防污染活动的国际标准，使公司充分认识管理对船舶安全营运的重要性。

2 国际航运市场竞争的需要。随着方便旗船和老龄船的日益增多，因为方便旗国缺乏管理能力，老龄船的低标准，给船舶安全带来严重的隐患。在航运业中实施 ISM 规则，强化安全管理是克服这种威胁的有效措施之一。

3 航运业管理现代化的需要，在过去的 30 年中国际航运业经历了空前的技术革命，技术进步改变了生产模式和传统的管理方式，也必然要求与相适应的安全管理水平。

12、 船公司实施 ISM 规则的指导思想是什么？

ISM 规则作为一项安全管理的国际标准，从总体上讲适合于我国的国际航运公司和国际航行船舶。但是，各船公司实施 ISM 规则的指导思想，要以提高我国海上安全管理水平为根本出发点，必须从我国国情出发，从每一个航运公司的特点和实际情况出发，通过建立和实施 SMS，既要满足 ISM 规则的各项要求，又要切实提高我国的船舶安全营运管理水平，增强我国航运业在国际航运市场竞争中的生存与发展能力，推进企业全面管理和整体素质水平提高一大步。

在实施过程中，应着眼于对传统管理的改革，要务求实效，决不可只为取得证书而搞形式化。要注意防止指导思想上的某些误区，采取有效对策，坚持正确的决策向导。

13、 实施 ISM 规则对员工的总要求是什么？

1 实施 ISM 规则是一项系统工程，对船公司也是一场管理革命，会涉及到企业的各个部门和每位员工。全体员工都要了解 ISM 规则的基本知识和实施 SMS 的要求，不断提高安全意识、职责意识和应急意识，并认真做到：

- 1.1 熟悉并理解本公司的安全和环境的保护方针；
- 1.2 熟悉所在部门的安全管理职能；
- 1.3 明确本人的安全职责和权力；

- 1.4 清楚本人从事的安全和防止污染活动所依据的文件;
- 1.5 熟悉掌握所负责的安全管理技能。

14、实施 ISM 规则对各类船岸人员的要求有哪些?

对各类船岸人员的要求:

1 管理层

1.1 最高领导:

- 1.1.1 批准并贯彻安全和环境保护方针;
- 1.1.2 制定具体的安全目标及实施方法 (包括审批年度安全措施、维修、内审计划等);
- 1.1.3 掌握本公司各部门安全职责和重要的接口方式 (以及应急方面的职责);
- 1.1.4 了解本公司安全管理体系的基本情况;
- 1.1.5 主持本公司的管理复查。

1.2 指定人员:

- 1.2.1 熟悉、理解和掌握 ISM 规则的所有内容;
- 1.2.2 熟悉本公司的 SMS 和 SMS 文件的构成;
- 1.2.3 了解相关的其他文件 (如技术文件);
- 1.2.4 熟悉安全和环保方针、目标及各部门的安全职责 (特别是应急方面的职责);
- 1.2.5 组织内部安全评审和管理复查;
- 1.2.6 监控本公司的安全工作情况并保持船岸联络畅通。

1.3 部门领导

- 1.3.1 理解本公司的安全和环境保护方针、目标和措施;
- 1.3.2 熟悉本部门的安全职责特别是应急方面的职责;
- 1.3.3 熟悉与部门相关的 SMS 文件清单和内容;
- 1.3.4 明确对下属的工作要求 (包括培训、计划等);
- 1.3.5 掌握本部门的安全工作情况 (包括记录、监控、报告等)。

2 操作层:

2.1 重要工作岗位的船岸人员:指从事船舶驾驶人员、轮管人员、通讯人员、内部审核员、安全营运管理人员等。

- 2.1.1 熟悉岗位职责;
- 2.1.2 熟悉工作所依据的程序、须知和规范等;
- 2.1.3 熟悉掌握所使用的设备、仪器仪表以及工具等;
- 2.1.4 熟悉所使用的记录和统计方法;
- 2.1.5 经过安全管理技能培训、ISM 规则培训和 SMS 实施性培训,持证上岗。

2.2 文件管理人员：

- 2.2.1 熟悉所管理的文件范围；
- 2.2.2 熟悉文件和资料控制程序；
- 2.2.3 熟悉文件的归档工作；
- 2.2.4 掌握文件修改情况；
- 2.2.5 随时可出示所需的文件。

3 其他工作人员：

- 3.1 熟悉本岗位安全职责；
- 3.2 清楚从事的安全和防污染活动所依据的文件；
- 3.3 做好安全工作中所需的记录；
- 3.4 理解与本人安全工作有关的工作接口；
- 3.5 熟悉本公司的 SMS 文件和自己安全工作相关的部分；
- 3.6 了解本公司的安全管理机构、安全责任人、指定人员等。

15、ISM 规则要求船公司建立安全环境保护方针的目的是什么？

ISM 规则这一要求目的是为防止公司偏离它的安全和环境保护方针，放弃对船舶安全和环境保护所作的承诺。安全和环境保护方针是公司安全和环境保护工作的宗旨和方向，也是公司经营方针的一个部分，表明了公司最高管理层对安全和环境保护的指导思想和承诺。因此由公司最高管理者根据 ISM 规则的总目标来制定，并编入公司 SMS 文件，作为公司安全环保工作的指导思想，以保证公司安全管理活动不偏离方向。

第二章 ISM 规则理解

16、如何理解 ISM 规则的总目标？

“保证海上安全，防止人员伤亡，避免对环境、特别是海洋环境造成危害以及对财产造成损失”。这是 ISM 规则的核心内容，ISM 规则中其它条款规定都是为实现这一最终目标而制定的。ISM 规则虽然已被列入 SOLAS 公约第九章内容而必须强制执行，但所提出的管理标准的核心内容已超越 SOLAS 公约的范畴，不仅仅是保证船舶海上安全和防止人员伤亡，而且还包括了保护环境、保护财产新的内涵。

17、如何理解安全管理体系应保证符合国内、外强制性规定及规则，指南，规范等标准？

强制性规定及规则无论是国际规定或规则还是国内立法都是处于至高无上的，不能讨价还价的特殊地位。但是在 ISM 规则制定以前，这些公约规则、规范在航运实践中还不能得到有效落实，而且这些规则、公约只是对硬件（设施设备）作了硬性规定，忽视了人在安全工作中第一因素的重要作用，而实施 ISM 规则建立 SMS 正是将人的重要因素与执行国内、外强制性规定联系在一起，从而使得国内、外强制性规定与建议性指南、规则标准真正在 SMS 中得以有效实施。

18、公司制定安全管理目标要求的标准是怎样的？

ISM 规则在 1.2.2 节提出了公司制定安全和防污染的管理标准，这个标准只是对航运公司制定这一目标提出的最低要求。因此公司制定自己安全防污染管理目标时必须满足并高于这一要求。由于这个要求是反映公司 SMS 能否正常运行的基本标准，这对于建立和审核安全管理体系有明确的指导作用。

19、如何理解“船舶营运管理的责任人不是船东，船东应向主管机关报告”？

这与 ISM 规则 1.1.2 中“公司”定义含意相关。如果船舶的实际经营者不是船东，而是另外的管理者——“公司”，那么“公司”就必须承担船东的营运责任，就必须承担船舶实施 ISM 规则所必须承担的责任和义务。船东向主管机关报告经营该船舶的“公司”详细情况，也就是落实了船舶营运责任和安全和防污染责任，使得主管机关能够追踪掌握“公司”是否已实施了 ISM 规则并符合要求，持有 DOC（符合证明），具备营运资质并能够承担起船舶安全操作责任的管理者。

20、如何理解“SMS 所有人员必须在公司 SMS 文件中明确责任、权力和相互关系”？

安全实践表明，明确安全管理活动中各级人员的责任、权力和相互关系是安全和防污染工

作中最重要的环节之一。从国内的情况看一些安全污染事故发生较多的航运企业中，往往存在责任、权力和相互关系没有明确的界定，责任不具体，权限不清，责职和权力不成比例，人员之间相互关系不明确，致使船舶安全和防污染管理工作不能落实责任到人。见权力就争，遇问题就推，船舶安全事故和险情不断发生。ISM 规则要求航运公司 SMS 中所有人员都应有规定的职责、权限和相互关系，并且用 SMS 文件予以清晰阐述，能有效地增强 SMS 中所有人员执行公司安全和环境保护方针的责任感。由于责任和权限是相辅相成的统一体，在安全管理体系中每个岗位都有自己的职责，而完成职责所规定的工作，就会需要相应的权限和规定人员间的相互关系，这样 SMS 中每个人便都知道自己应该做什么，什么时候去做，有问题向什么人报告。

21、如何理解“确保提供足够资源和岸基地的支持”要求？

首先要在 SMS 文件中明确保证公司向指定人员提供足够的资源和岸上支持，以使其能履行职责；其次，这种资源和岸基地支持范围涉及岸机构各有关部室，包括人力和物力资源、技术和管理标准以及信息资源等，这已不仅仅是我们传统上认为的机器设备的备品和物料；第三，在实施船舶安全管理和防污染活动中，指定人员有权要求岸机构各有关部室按其职责规定向船舶提供足够的支持，必要时向公司最高管理层要求提供资源支持。

22、如何理解指定人员在安全管理体系中的作用？

在公司安全管理体系中，指定人员处于一种非常特殊的地位，他不同于传统的行政职务，而是公司 SMS 运行活动的总监控人。指定人员位置的确立标志着一种新管理方式的确立，安全管理活动实施与监控分离，在安全管理体系中仍存在传统的人力资源、海务、机务、航运管理部门，他们在 SMS 中实施业务管理职能，但管理部门能否有效地在 SMS 链环中起到应有的作用呢？这就需要一名总检验员，检查链环每个环节是否符合要求，是否存在缺陷，以保证质量。所以在 SMS 中起着检查控制作用的就是指定人员。指定人员是公司安全管理体系运行的监控人，同时也是船舶与公司最高管理层之间联系桥梁，负责安全管理体系的完善和保持持续正常地运行，负责向最高管理层报告 SMS 运行情况，及时处理 SMS 运行的有关问题。由于指定人员在 SMS 中监控的特殊作用，一般情况不要负责其它职能部门工作，以防可能影响到其在 SMS 中安全和防污染监控职能。

23、如何理解航运公司赋予船长的责任和权力？

船长是船舶的最高行政领导，对船上管理和营运负全面责任，而船舶流动的特殊性，决定了船长的特殊地位。由于船舶是一个独立的单元，安全管理体系在船舶运行，要船长组织实施安全管理、防污染活动，又需要监控。为了保证船长在船舶营运管理中有效地履行职责，必须维护船长的权威，所以不能另设一个监控员，这就需要船长即是船舶 SMS 活动实施责任人，又

要担当船舶 SMS 活动的监控人。所以公司要注意对船长培训的质量，要满足 ISM 规则 6.1.2 的要求，保证船长完全熟悉公司安全管理体系。船长在船舶安全上承担重大责任，因此应具有绝对权力，以便船舶营运管理中做出安全和防止污染方面的决定，并且必要时可要求公司予以协助，这些都已由公司以书面声明形式在 SMS 文件中明确。ISM 规则之所以做出这样的规定，一方面要求船长必须履行船长的权力和责任，另一方面督促公司还权于船长，在经营生产与安全防污染发生矛盾的紧急情况下，为了船舶人员的安全和防止污染，使船长有最终的处置权。

24、如何理解 ISM 规则对 SMS 人员熟悉职责，适任和培训要求？

在船舶安全和防污染活动中，虽然有较多的影响因素，但起决定作用的还是人的因素。ISM 规则的制订和实施很大程度上是从重视人的因素角度上加强安全管理控制，这一重要环节的控制也就要反映到公司对人员招聘，培训和管理程序中，因此选择称职人员担任适任的工作已成为实施 SMS 的一个关键因素。下面分几个主要问题分别叙述有关看法：

1 船长的适任。

首先是适任的船长选派，这里适任不是仅指具有适任资格证书的船长，而是要具有适当的指挥资格。这适当的指挥资格应由符合法定规定的资格证书；做过同类型船长的经历，担任船长的履历；以及在派出公司所得到的信息和鉴定报告所构成。其次被选聘的船长要了解 ISM 规则，熟悉公司 SMS 文件，这是由于船长在船舶安全和防污染中的特殊地位所决定的，他不仅是船舶安全管理的责任人，还起着监控船舶 SMS 运行的重要作用。因此必须注意给予船长适当的 SMS 培训以符合公司对船长的选用标准。解决了选用船长最重要的因素后，公司明确了船长对船舶的权力和责任，就能发挥船长在船舶 SMS 中重要作用，做好船舶安全、防污染工作。从公司实施 SMS 活动实践来看，船舶的船长决定了这条船 SMS 运行的状态，这取决于船长是否注意学习掌握 ISM 规则和国内外强制性规则，积极组织实施 SMS 各项活动，对公司 SMS 文件的认知程度。熟悉 SMS 文件要求的船长，管理工作组织实施到位，船舶 SMS 运行就好。反之船舶 SMS 就不能有效运转，问题缺陷多，安全、污染事故险情就会不断发生，也就不能符合 ISM 规则制定的总目标要求。

2 新聘人员及转岗人员熟悉职责。

为保证 SMS 中新聘人员及转岗人员熟悉工作职责，公司 SMS 文件应有保证新聘及转岗人员熟悉职责培训程序。这是为了确保有关人员熟悉岗位职责，获知有关情况，完成涉及安全、环保工作要求的重要步骤。例如为保证上船工作的船员熟悉船舶及其工作职责，并对分配给他们的岗位任务有一个正确的了解，我们就需要按照公司 SMS 所建立的专门程序，给初次上船或调至新岗位的人员进行熟悉职责培训。培训内容应该涉及到：

2.1 熟悉职责及岗位交接班；

2.2 了解船舶及设备有关情况，熟悉工作有关的设备；

- 2.3 有关设备的操作规程；
- 2.4 规章制度如值班制度、开航前须知等内容；
- 2.5 与工作有关的国际国内强制性规定；
- 2.6 应急部署中任务。

这样新聘及转岗人员经过专门对自己岗位职责熟悉，掌握设备操作规程和规章制度就能在船舶防污染活动中开展起自己的本职工作。

3 培训工作。

人员培训是提高航运企业人员素质，实现公司安全管理体系有效运行和符合 ISM 规则的重要保证。因此航运公司应重视培训工作，对所有 SMS 有关人员进行培训以保证他们能熟悉岗位职责，具有完成工作任务所必须的各种技能。这里从船舶入手结合 ISM 规则 6.4 要求来看公司存在的培训问题。我们知道 ISM 规则的宗旨是要求公司船舶营运符合强制性规定，以及建议性指南、规则。为此目的，从事安全和防污染管理，实施和监控的所有 SMS 人员充分理解这些要求是首要条件。在 SMS 内审中，往往会发现公司 SMS 中职能部室和船舶对 ISM 规则 6.4 要求不够重视，只是在安全和防污染活动中遇到问题才会查阅有关国内外强制性规定，而在平时管理活动中缺乏主动性计划安排和学习记录。他们认为这些强制性规定、规则、指南数量多、篇幅大、用的不多、不知该从何处下手去组织学习，有时即使在大会上安排学习，往往效果不是太好。针对这种情况，尤其是在船舶，我们认为存在问题的原因是：

3.1 认识存在误区。没有理解 SMS 中每项安全管理和防污染活动都要符合强制性规定和考虑建议性规则、指南，而正确的行为是建立在充分的理解上的。

3.2 缺乏学习培训的计划性。对于强制性规定、规则和指南等应制定周期循环学习计划，如年度循环学习培训计划等，这样计划安排，养成良好的学习习惯。

3.3 区分学习培训对象。在船舶上往往采取集中大会的形式宣读有关规则、规定以及 SMS 文件。对一些专业性强文件规定学习效果就比较差，效率低；如《避碰规则》学习培训就没必要让轮机员、机工、水手一起听，仅驾驶员集中学习就可以了。所以要有针对性地安排，根据对象和学习内容采取不同的形式，集中或分部门、分小组有效地组织学习培训。

3.4 培训要有效果。学习以及培训要有效果，不能只为完成培训计划而学习培训，这就需要按文件化培训程序开展以下工作：

- 3.4.1 定期评估 SMS 人员的工作能力，经验及应掌握的知识，提出培训需求。
- 3.4.2 研究培训需求，制订培训计划确定培训对象。
- 3.4.3 组织实施培训。
- 3.4.4 记录培训情况和结果，并予以保存。

解决了以上的问题，才能使培训工作行之有效，达到提高 SMS 人员的目的。

25、如何正确理解并做到使船长具备“适当的指挥资格”？

应该清醒地认识到，仅仅凭各种适任证书齐全还不能判断某一位船长就是具备了“适当的指挥资格”，由于航海这一职业的特殊性，使得船长这一职务也相当重要。因为船长的地位和权威在船舶这样的环境中实在是举足轻重，他的任何一个指令失误都有可能造成严重的后果，他在船舶遇险或紧急情况下的心理状态和指挥能力直接影响到船舶和人员的安全。所以船长的“适当的指挥资格”不是生来就有的，也不是一天两天就可以训练出来的，而且因人而异，影响的因素（受教育的水平、航海业务水平、个人心理素质、职业习惯和敬业精神等）实在太多。所以船公司在培养船长时主要注意建立某种机制，按一定的程序和方法对将要担任船长的人进行培养和考核，从其航海业务能力到工作能力，从组织能力到人际关系，都要进行可以量化的评定。至于应变能力实在不容易进行考核和评定，只有从其平时的表现以及在船长以前的各个职务上的工作情况来考核，使得被提拔到船长这一岗位上的人具备一些起码的大家所公认的资格。在此基础上，经过实际担任船长后的一段时间的锻炼，相信被选派的人是会逐步具备“适当的指挥资格”的。

26、如何理解并做到使船员具备“合格、持证并健康”？

答：现在很多公司的船员配备往往都采取了“租赁”的方法，也就是公司不管船员了。船舶所需要的船员，都从船员管理公司聘用。所以“合格、持证并健康”的条件在很大程度上是由船员管理公司负责的，船舶所有人或是经营人只负责在挑选船员时尽到责任。一般可操作的也就是要求被聘用的船员各类证书齐全（适任证书、履约培训证书、健康证等）。应该承认，“持证”并不能保证“合格”，但在船员上船之前，也只能这么操作。船公司在这方面要做的事，可能还是在于船员上船工作以后。要建立某种考核和评价机制，对船员的实际工作能力和实际身体状况进行考评，以确认船员的“合格、持证并健康”。

27、如何理解船长的绝对权力声明（又称越权处置权限）？

1 由于船舶在海上航行的特殊条件，船长对海上乘客、船员、船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有及时及地的权威性；

2 尤其是在非正常情况下，如船舶发生碰撞、机损、搁浅、火灾、爆炸、人身伤亡、污染、海盗等事故状态下，需要船长立即果断应急处置；

3 海上安全和环境保护是船长在任何情况下所必须关注的头等大事，对船长的经济和其他方面的压力在任何时候都不应该影响其做出决定；

4 船长水上海上安全和环境保护方面的决定不应受船东、租船人或其他有关人员指示的影响；

5 在 SMS 建立过程中，既要突出规范岸上管理这个重点，也要把属于船长的权利还给船长。

ISM 规则第 5 条要求公司严格执行 IMO A443 (XI) 决议《关于船长在海上安全与环境保护方面的决定》。因此，在安全管理手册内应明确声明船长的绝对权力，公司应予以保证并支持船长权力的有效履行。

28、如何正确理解“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”？

首先应该明确什么是“凡需在开航前做出的指令”，一般在理解均将其认作是公司及船长对本航次的指示或要求，相当于航次命令之类。我们应该注意到，ISM 规则是在第六章的 6.3 条里提到“凡需在开航前做出的指令均应当标明并以文件形式下达”，而这一条的核心内容是如何保证涉及安全和环境保护工作的新聘和转岗人员的熟悉职责。因此，“凡需在开航前做出的指令”实际上是指职责熟悉内容。在国籍船员的船上，当到港后有船员换班时，新接班的船员急需职责培训，急需在开航前迅速掌握一些必须掌握的知识（因为至少这条船对他而言是新岗位，比如对大副而言，刚接班就要知道本船现在的装货情况、货物积载特点、压载舱情况、淡水存量、系泊设备情况等）。这些在开航前必须掌握的须知，一定要标明并以文件的形式规定。这些须知只是该船员必须掌握的须知的一部分，其他大量的程序和须知还有待他在开航后继续学习和掌握。

29、应如何理解“船上操作方案的制订”的目的要求？关键性操作的含义是什么？

ISM 规则“船上操作方案的制订”的目的是为了防止船舶安全和防污染操作过程中因不规范而导致超过标准界限。船舶上的操作很多，SMS 强调对主要操作过程的控制，重点控制那些对安全和防污染有直接影响并至关重要的关键性操作。由于 ISM 规则引用了“过程控制”和“预防为主”的思想来实现安全管理目的，而不是传统事后处置的消极方法，因此船上操作方案也是具有自我控制自我完善的 SMS 文件之一。由于“**关键性操作**”对船舶安全和防污染实施活动起着极为重要的作用，所以我们要注意对“关键性操作”的理解。按照《ISM 规则应用指南》，船上“**关键性操作**”分为两类：一类是“特殊操作”，另一类是“临界操作”。“**特殊操作**”是指其错误仅在已造成危险情况或事故发生时才会明显看出的操作，如保证水密完整性、维护操作、加油操作、货物集装箱绑扎、系固等包括目的在于防患于未然的预防检查措施。船上“**临界操作**”是指其错误会立即导致人员伤亡、环境污染以及船舶发生事故或险情的操作。如：气象恶劣条件下航行、视线不良条件下航行、在靠陆水域或交通密集水域航行以及突然出现失去操纵能力的操作，危险货物和有毒有害物的装卸、关键机器操作等。

30、如何理解 ISM 规则中的“船舶和设备的维护”？

船舶维护是一个比较久远的话题。确保船舶处于良好的技术状况是船舶安全的重要基础。ISM 规则从安全管理的“硬件”方面提出要求，要求公司对船舶状况维护进行有效地控制以保

持其符合船级社的规范，强制性规则等要求。在 SMS 文件中，公司应对其所管理的各种类型船舶制定船舶及设备维护程序，并对船舶及各种设备制定适当的维护周期，作为船舶有关责任人就要对机器、设备和船体结构的完整性按规定的期限检查，以掌握船舶的技术状况。对于存在的船舶和设备的缺陷和故障，船舶应予以尽快报告，并在规定的时间予以纠正，如果缺陷故障不能由船舶人员处理解决（或者缺乏备件、材料），暂不影响船舶安全和环境保护则应将这些缺陷、故障列入清单，船、岸都留作记录备案，适时予以解决。而船舶及设备的检查、维护、损坏、缺陷和有关纠正措施都必须留有记录，应作为 SMS 有效运行的客观证据。

31、为什么 SMS 需要“公司验证、评审及评估”？

公司 SMS 在运行过程中，需要不断地进行定期内审、管理评审、复查和纠正。采取这些措施目的是为了防止公司 SMS 建立后没有按照规则要求和其它相关安全和保护环境的标准、规则等去检查、评价公司安全管理体系的符合性和有效性，以及能否达到安全和环境保护的目标，查出运行中存在的缺陷，采取相应的措施，不断完善改进公司 SMS。这里要注意“内部安全管理体系审核”与管理评审的区别。内部审核是为了验证公司安全管理和防污染具体某一实施活动过程与公司 SMS 文件或者国际、国内强制性规定相应具体要求的相符合性，进而评价体系活动的有效性。而公司管理评审是由公司最高管理层主持，公司管理层及相关负责人员参加的对公司 SMS 进行的定期评价和管理性复查，以确保 SMS 本身与 ISM 规则相适合，其内容包括内部审核、外部审核的结果，船舶的管理评审、事故、险性、不符合规定情况分析、调查结果、新规定、新规范生效而引起的 SMS 文件的修改执行 SMS 结果等，注重的是安全管理体系本身。复查是视安全管理定期评价出来的结果而定，是在评价 SMS 活动需要采取纠正措施后实施的。

第三章 国际、国内强制性规定及建议性指南

32、什么是国际强制性规定？

所谓“国际强制性规定”是指通过签署、批准、加入等方式予以承认的各种相关国际公约、条约、规则、规定、议定书等，要求各缔约国必须严格遵照执行的，但声明保留的条款除外。

33、什么是国内强制性规定？

所谓“国内强制性规定”是指由有关机关按照“立法法”制定的各种相关法律、法规、规则、规定、条例等。依照中华人民共和国公司法成立的公司及船舶必须严格遵照执行。

34、是建议性规则、标准、指南？

所谓“建议性的规则、标准、指南”是指由国际海事组织、主管机关、船级社和海运行业组织等制定的，建议公司和船舶适用的规则、标准、指南。各公司和船舶可以选择适用。

35、当国内强制性规定与国际强制性规定发生冲突时应如何处理？

当国内强制性规定与国际强制性规定发生冲突时一般选择适用高层法，即适用国际强制性规定，但中华人民共和国声明保留的条款除外。

36、为什么说安全管理体系必须符合强制性规定，并对建议性的规则、标准、指南予以考虑？

建立安全管理体系的依据是 ISM 规则，而 ISM 规则是 SOLAS 公约第九章的内容，是强制性规定。安全管理体系必须符合 ISM 规则，否则就是严重的不符合。

符合强制性规定和对建议性的规则、标准、指南予以考虑，这两项目标是 ISM 规则最根本的要求，如果建立的体系不能达到这个目标，就不能说是符合 ISM 规则，这些目标是判断安全管理体系是否符合 ISM 规则的最主要的具体标准。

由于建议性规则、标准、指南是全世界海运行业长期从事安全管理经验的结晶，因此，公司应尽可能的参照、引用这些规则、标准、指南。

第四章 ISM 规则基本术语及定义

37、合证明——DOC (Document of Compliance)

指由主管机关、主管机关认可的机构或应主管机关请求的另一缔约国政府颁发给符合 ISM 规则要求的公司的证明文件。

38、安全管理证书——SMC (Safety Management Certificate)

指由主管机关、主管机关认可的机构颁发给船舶的证书，证明公司及其船舶管理运营符合已批准的安全管理体系。

39、安全管理体系——SMS (Safety Management System)

指能使公司人员有效实施公司的安全及环境保护方针所建立的结构化，文件化的体系。

40、公司

指船舶所有人，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机构或个人，如管理人或光船承租人。

41、主管机关

指船旗国政府。

42、国际安全管理规则

指国际海事组织大会通过的，并可由该组织予以修正的 A. 741 (18) 决议“国际船舶安全管理和防污染规则”。(ISM 规则)

43、不符合规定的情况

指客观证据表明不满足某一具体规定要求的可见情况。而这种“不满足某一具体规定要求的可见情况”主要是指偏离 ISM 规则，国际、国内强制性规定，公约标准等以及公司 SMS 文件规定要求。

44、重大不符合规定的情况

指对人身或船舶安全构成严重威胁或对环境构成严重危险，并需要立即采取纠正措施的可辨别的背离，包括未能有效和系统执行“ISM 规则”的有关规定要求。

45、事故

“事故”指造成人员伤亡或环境污染、船舶及其货物受到损害的事件。

46、险情

发生危急情况，但没造成人员伤亡和环境污染以及船舶财物受损的后果。

47、船上特殊操作

指其错误仅在已造成危险情况或事故发生时才会明显看出的操作。

48、船上临界性操作

指其错误会立刻导致危及人员、环境或船舶的事故或情况的操作。

49、客观证据

指以观察、衡量或测试为基础并能被核实的，有关安全或安全管理体系要素存在和实施与否的量或质的信息，记录或事实证明。

50、内部文件

公司和船舶所制定的涉及安全和防污染的有关规定和文件。公司制定的 SMS 相关文件称公司文件，船舶制定的相关文件称船舶文件，公司文件和船舶文件统称内部文件。

51、外来文件

指与公司实施 ISM 规则有关的国际组织、船旗国主管机关、船级社、行业协会、港口国政府等颁布的强制性和建议性的公约、法规、规范、指南和标准。

52、船舶技术文件

指为保证船舶安全航行和安全操作的相关图书、资料、图纸等。

53、周年日

指以相关证书到期日向前推算的每周年的月份和日期。

54、关键性的船上操作分几类？如何区分？

“关键性的船上操作”可分成两类：一类是特殊操作；另一类是临界操作。“特殊操作”指错误仅在已造成危险情况或事故已发生时才会看出的操作，如水密完整性，维护操作（上高、舷外、密闭舱室进入）添加燃油操作，货物系固等。“临界操作”指其错误会立即导致危及人员、环境或船舶事故或情况的操作如交通密集水域航行，气象恶劣条件下航行，危险货物装卸，明火作业，进出港航行等。

55、如何理解 ISM 规则中“公司”的含义？

按照 ISM 规则有关“公司”的定义，“公司”可以是船东，也有可能不是船东而是管理

公司或光船承租人。如果不是船东而是管理公司或光船承租人这样的“公司”，就必须承担船东的船舶营运责任，同时就要承担 ISM 规则规定的所有责任和义务。也就是说对一条营运的船舶来讲，要么负责其管理的“公司”是船东，要么就是管理公司或者是光船承租人，不论是谁，只能由两者之一的“公司”负责管理这条船的安全和防污染管理工作，而不能两者同时负责管理。值得注意的是：如果非船东承担“公司”的责任，负起 ISM 规则规定的所有责任和义务，就必须与船东签订协议，明确双方的责、权、利关系，才能符合 ISM 规则中所指“公司”的定义。

第二篇 实施篇

第一章 安全管理体的建立

1、安全管理体的概念是什么？

安全管理体系（SAFETY-MANAGEMENT SYSTEM，简称 SMS）是指能使公司人员有效实施公司安全和环保方针的结构化和文件化的体系。

安全管理体系以使公司人员有效实施公司的安全和环保方针为总体目的。为此，既需要组织整体受到约束，也需要充分的资源支持，体系必须文件化，结构化，它不是一个简单的文件汇编。

2、建立安全管理体系有哪些优越性？

国际安全管理规则提供的是体系化的科学管理方法，它总结和借鉴了世界许多领域先进的管理经验特别是航运安全管理和质量管理的经验，是对国际航运文化的发展。通过其实施，航运公司将：

- 1 进一步提高员工的安全意识，安全管理技能；
- 2 安全工作做法和安全工作环境将鼓舞员工士气，获得客户的信任；
- 3 将促进整体管理水平提高，从而实现效率提高和成本的下降，获得保险金的优惠和事故赔付金的降低；
- 4 发展和完善企业管理文化；
- 5 将最终促进其信誉与效益的提高。

3、SMS 文件有何特点？

- 1 闭环、动态、自我调整、自我完善；
- 2 涉及安全和防污管理的一切活动；
- 3 将船岸管理中的策划、组织、实施和检查、监控等活动转化为文件要求；
- 4 自我控制——体系本身使体系文件受控。
- 5 此外，还有如下特点：
 - 5.1 系统性：依据 ISM 规则要求，从公司总体出发系统地规范船、岸管理和操作、各层文件间相互衔接、相互协调与促进、形成有机整体。
 - 5.2 确定性：管理程序文件对 5W1H 作了规定、职责明确、排除不确定性。
 - 5.3 法规性：体系文件一旦经总经理批准，就应成为公司管理的法规，所有船岸相关人员都应严肃对待、严格执行。

5.4 可操作性：体系执行的是强制要求的操作和公司长期总结出来安全/防污染的具体规章，文件应结合实际、行之有效。

5.5 协调性：文件上下接口清晰、协调统一，避免了前后文件规定不一，职责不清等矛盾，从而使文件得到有效贯彻和实施。

5.6 适宜性：体系文件规定的详略取决于公司环境、规模、人员素质，人员素质的高低又是 SMS 文件能否有效实施的关键要素。

5.7 制衡性：体系内人员职责、权力做出明确规定，在最高管理层的支持下，指定人员及其 ISM 办公室行使监控职能，体系文件应反映出体系内的制衡功能。

5.8 惟一性：解释是惟一、理解是一致，活动应是符合的。

4、建立 SMS 应确立的指导思想是什么？

建立 SMS 是一个有计划的、系统的工作过程，必须有统一的指导思想；

公司全员参与；领导足够的重视、支持和持续推动；安全第一，保护环境；全面覆盖和符合 ISM 规则；符合强制性规则规定，考虑适用的建议性的规则、标准和指南；与本公司和船舶实际相结合；突出实效与可操作性；建立与实施并进。

5、建立 SMS 为什么要确定与现代管理相配的组织机构？

航运企业的安全管理涉及企业的方方面面，是企业整体管理水平的综合反映，实施 ISM 规则对企业来说是个全新的管理方法，是对航运公司传统管理模式、方法的改革，必然涉及公司内船岸之间、最高管理层与部门之间、部门与船队之间、部门与部门之间和管理人员与管理人员之间的职能、权利和责任的重新分配，甚至涉及到人员和机构的调整。所以，在建立 SMS 之前必须确定与现代管理相配的组织机构。

6、为什么说 ISM 规则的培训是建立 SMS 的基石？

ISM 规则之前言 5 “……显然，无论是岸上还是在船上，不同的管理层次对所列条款需要有不同程度的了解和认识。”因此，在建立 SMS 之前，进行全员培训是必须的，不同的管理层次的人员运用不同的方式方法，重点是培训最高管理层、各部门骨干和船长轮机长，为确保建立满足要求的 SMS，并保证顺利推行和实施将打下坚实的基础。同时结合责任心、敬业精神、企业效率和安全忧患意识及现代管理理念等教育培训，全方位提高员工素质。

7、ISM 规则的实施应如何推进？

公司实施 ISM 规则是个系统工作过程，为确保实施工作进行顺利，在实施之初，应成立 ISM 实施推进领导小组，由总经理或指定人员任小组长，具体负责制定推行计划、组织培训、船岸

安全管理现状的调查评估、体系设计与编写、代表船的确定与船岸试运行、收集反馈信息、自我评审和调整完善、迎接外审直至全面实施等工作。

8、对 ISM 推进的人员有哪些要求？

ISM 专职推进人员的选择和使用，尤其是主管人员的素质是十分重要的。其基本条件是：

- 1 船上工作经历和岸上管理的经验；
- 2 强烈的事业心，责任心和敬业精神；
- 3 求真务实，开拓进取的精神及良好的工作方法；
- 4 较强的工作能力，协调能力，逻辑思维和处理具体事务的能力等；
- 5 具有一定的法律知识和企业质量管理知识。

9、为什么说公司最高管理层和专门工作班子进行 ISM 规则的培训是建立 SMS 最为重要的工作？

只有最高管理层深入理解规则，才会真正把建立安全管理体系的工作放在重要位置，公司最高管理层才会做出应有的正确承诺。只有专门工作班子成员全面理解规则，建立安全管理体系的工作才能得以正确规划和推动。有的公司既不培训最高管理层，也不培训专门工作班子或骨干，由于公司领导和工作人员都不能全面正确理解规则要求，自认为建立安全管理体系就是写文件，结果写出来的安全管理体系文件既不能覆盖规则要求，也缺乏系统性，甚至文件之间充满矛盾，这样的 SMS 文件根本就无法得到有效运行，亦无法通过审核。也有的尽管工作人员提出了正确的工作计划，但由于领导缺乏对规则的正确理解，致使计划得不到批准。

10、在体系设计前为什么要对公司和船舶的安全管理现状进行调查评估？

在设计和编制 SMS 之前，对公司和船舶的安全管理现状进行调查评估是全面了解、分析和评估与保障船舶安全营运有关的管理要素，特别是涉及人为因素的管理，如规章制度、人员组织、使用与培训、船舶维护与保养、应急准备等。对照 ISM 规则的要求，就船岸的现状，有什么，缺什么，需要完善什么，尤其是对强制性规则规定的熟悉、执行情况寻找差距、分析问题地原因。

体系设计必须以现状调查评估为基础，没有全面详细的调查分析，盲目地去编写体系文件，就不可能设计出适合本公司实际情况的安全管理体系。

11、建立 SMS 一般要经过哪些步骤？

建立安全管理体系大体上要经过下述 11 个步骤：

- 1 公司最高管理层和专门工作班子的 ISM 规则培训；

- 2 制定计划;
- 3 公司安全管理现状的评估;
- 4 安全管理体系设计;
- 5 安全管理体系文件编写;
- 6 船岸人员的安全管理体系培训;
- 7 安全管理体系在代表船及岸上运行;
- 8 内部审核;
- 9 定期评价和管理评审 (或称管理复查);
- 10 纠正不符合规定的情况;
- 11 外部审核和各船推行。

13、应如何使体系组织机构得到落实和确定专门工作班子?

公司在现有的管理机构或根据企业的发展调整与现代管理相匹配的组织机构外, 具体遵循:

- 1 根据 SMS 运作的需要来进行组织机构的设计或调整;
- 2 按照公司特点进行重新设计或进行必要的调整;
- 3 注意各部门之间的接口关系, 作到协调通畅。

还应:

- 1 以正式的文件形式在最高管理层中确定任命一名或多名指定人员;
- 2 成立有最高管理者领导的“安全管理委员会”或“安全管理领导小组”, 成员由各有关部门负责人担任, 功能是对重大问题进行决策, 包括组织机构的调整、管理职责的划分与确定、体系文件的编制任务的落实与协调, 体系文件内容的审定等。

- 3 建立实施 ISM 规则的专门机构——ISM 办公室或安全管理办公室。

14、如何确定是否需要外部咨询和指导?

虽然可以通过培训、参观走访、借鉴等形式, 使企业内部人员特别是确定专门工作班子了解掌握 ISM 规则及实施的相关要求, 从而建立起 SMS。但如在下列问题上遇到困难, 为了更顺利、快捷地完成实施 ISM 规则工作, 可考虑聘请主管机关、船级社或有关的专家予以咨询、指导:

- 1 如何正确理解 ISM 规则的要求;
- 2 如何结合企业的实际达到 ISM 规则的要求;
- 3 如何有计划、有步骤地完成整个实施过程;
- 4 如何防止走弯路, 减少人力、财力和物力的浪费;
- 5 如何达到审核的要求;
- 6 如何保持和改进已建立的 SMS。

15、如何建立安全管理体系工作计划?

在公司最高管理层提供了必要资源 (如人力、经费、电脑、复印机等) 后, 建立安全管理体系仍是一项十分复杂和涉及面很广的工作, 没有详细的工作计划是无法按期完成的。

17、安全管理体系文件通常怎样分类?

安全管理体系文件可以有许多分类方法, 最基本的是三种。

第一种是分三类, 即安全管理手册, 安全管理程序和安全管理须知;

第二种是四类, 即安全管理手册, 程序, 须知和记录;

第三种也是分三类, 即安全管理手册, 程序和记录。

18、常见的 SMS 文件构成是怎样的?

一般是将安全管理体系第一个层次的文件——**安全和环保方针**编入**安全管理手册**，并由该手册对整个安全管理体系作系统的描述。在安全管理手册之下，一般是将安全管理体系的第二层次的文件——**程序**，汇入程序文件册。在程序文件之下，一般是将安全管理体系的第三个层次的文件——**须知**，如安全管理职责、船舶操作、船舶维护、船舶应急等操作文件编入须知文件册，须知文件可以分成安全管理职责文件、船舶操作文件、船舶维护文件、船舶应急计划等几本，其具体的体系文件结构如下：

19、如何拟定文件总清单？

根据 SMS 文件的构成，按手册---程序---须知---相关文件的顺序把将要编制的每个文件拟相关文件是指公司和船舶备有的必须严格执行的有关国际国内强制性规则规定，以及建议性适用的规则、标准、指南等。

20、根据 ISM 规则各要素对应的 SMS 文件有哪些？

ISM 规则序号	SMS 文件内容要求	文件类别
2.1	安全和环境保护方针	安全管理手册
3.2	从事安全和防污工作及负责其管理, 评审人员的责任, 权力和相互关系规定(职责手册)	程序
4	指定人员任命, 职责, 权力证明及通信联系方法	安全管理手册
5.2	公司强调船长权力的声明	安全管理手册
6.1	保证船长具有指挥资格和完全熟悉公司 SMS 的规定	程序
6.2	船员聘用及配备规定	程序
6.3	新聘及调岗人员熟悉职责程序	程序
6.3	保证重要指令在开航前下达的须知	程序
6.4	保证所有人员充分理解有关规定, 规则和指南的规定	程序
6.5	标明并保证提供 SMS 所需支持性培训的程序	程序
6.6	以工作语言向船员提供 SMS 相关信息的程序	程序
6.7	保证船员履行 SMS 规定职责时有效交流的规定	程序
7	制订关键性船上操作方案和须知的程序	程序
7	关键性船上操作方案和须知	须知
8.1 8.3	船上经济情况的标明, 阐述和反映程序	程序及须知
8.2	应急行动的训练和演习计划	须知或程序
9.1 10.2	不符合规定的情况, 事故和险情的报告, 调查和分析程序	程序
9.2 10.2 12.3 12.6	不符合规定情况纠正程序	程序

10.1 10.2 10.4	船舶维护程序和/或须知	程序及须知
10.3 10.4	重要设备和技术系统的标明程序及提高设备和技术系统可靠性的措施	程序及须知
11.1 11.2 11.3	SMS 及其相关文件, 资料的控制程序	程序
11.3	安全管理手册	安全管理手册
12.1 12.3 12.4 12.5	SMS 内部评审程序	程序
12.2 12.3 12.4 12.5	SMS 有效性评价程序	程序
12.2 12.3 12.4 12.5	SMS 有效性复查(管理评审)程序	程序

21、确定安全管理职责的原则和要求是什么？

1 公司应按体系各部门、各岗位来确定安全管理职责，具体应：

1.1 遵循职、责、权、利统一的原则，作到职、责、权、利清楚，使各部门和有关责任人在执行其安全管理职责时理直气壮，不含糊；

1.2 考虑长远发展的需要，职责的确定有利于向更高的管理水平迈进；

1.3 管理活动是由多个部门共同完成时，一定要确定主要负责的责任部门，明确该活动各部门所承担的职责。

2 总之，公司内与船舶安全和防止污染有关或影响船舶安全和防污染的管理者，执行者和审核者，其责任权力和相互关系均应以文件形式明确规定，而这一点与公司规模的大或小是没有关系的，还应注意的，关于责任，权力及相互关系均应以文件形式明确规定，应当全面涉及船岸两个方面的所有有关人员。

3 公司应根据现代企业管理机构的职能按照安全管理体系的需要赋予其应有的职责、确定其适任要求以及相互替代关系，特别赋予安全管理机构应有的、强有力的地位，才能有效地推动安全管理体系的建立和运行。

24、符合强制性规则规定在体系文件中如何体现？

1 全部写入： 2 部分引用：

3 明确引出应遵守的规则规定：

4 将所有应遵守的强制性规则规定，都应纳入体系文件总清单，予以受控，所有需用到强制性规则规定文件人员应保证获得。

25、内部文件和外来文件一般有哪些？

内部文件通常指公司管理体系文件，包括安全管理手册、程序文件、船舶操作方案和须知、各类记录及报告表格等，还包括管理协议、公司指令、船长命令、电报传真，信函等

外来文件和资料包括强制性规则规定，使用的规则、导则和标准，船旗国、港口国的规定，船级社规范规则，海图、航海出版物、航海通告，船舶及设备技术资料、操作说明书等。

26、安全管理体系文件应包括那些功能要求？

ISM 规则 1.4 款是公司在编写 SMS 文件时最起码应达到的要求：

- 1 安全与环境保护方针；
- 2 使安全与环境保护方针和目标得以实现的安全管理手册；
- 3 保障船舶安全营运与环境保护，符合我们国家加入的国际公约和有关国内政府法规的须知和程序；
- 4 明确岸上和船上人员的权限和相互间的通信联络方式；
- 5 按 ISM 规则规定报告事故及不合格的程序；
- 6 应急情况的防备及处理程序；
- 7 内审及管理评审程序。

27、编写 SMS 文件为什么要责任人主笔，而不能由 ISM 办包办？

SMS 文件的编写应由 ISM 办组织牵头，各职能部门派出一名专职负责文件编写人员，组成 SMS 文件编写小组，

28、在编写体系文件时是否可以借鉴别人的文件？

在文件编写时，考虑到 ISM 规则的普遍适用性，可以参照和借鉴现成的体系模式或其他公司的 SMS 文件，汲取对本公司有用或缺的营养。

29、何谓安全管理手册（SMM）？

用于阐述及实施 SMS 的文件可称为“安全管理手册”，安全管理手册（SMM）是阐述公司安全和环保方针的纲领性文件，是安全管理体系的灵魂，是熟悉和实施安全管理体系的指南。

30、安全管理手册通常应包括哪些内容？

安全管理手册一般分章编写，主要包括目录、公司简介、安全和环保方针、公司机构岗位描述和职责规定、指定人员（任命和职责）、船长权责规定机关与船长权力的声明、资源与人员、制订船上操作方案的程序的描述、应急准备、事故险情和不符合规定情况的报告原则、船舶和设备维护规定概要、文件控制程序要点、公司内审、复查和评价和相关文件介绍等内容。安全管理手册阐述上述内容时，应当详细阐述安全和环保方针，公司机构岗位描述和权责规定，指定人员和关于船长权力的声明，其他内容由于还另有具体程序或须知，只要说清要点及相关文件即可，不需详细阐述。

32、公司安全与环境保护方针的描述应达到什么要求？

安全与环境保护方针是安全管理体系的灵魂，安全与环境保护方针应当包括 ISM 规则 1.2 所述的目标，并应说明如何实现这些目标。

安全与环境保护方针的描述一般分为原则、目标和措施三个层次：

原则是对方针的简练高度概括；

目标必须包括 ISM 规则规定的所有目标要求，同时亦可突出公司自身目标的量化内容；

措施部分为如何实现目标提供了保证。

安全与环境保护的方针应是用容易理解的语言表达，要保证公司船岸各级人员都理解，并坚持贯彻执行，做到对不符合方针的现象和行为能抵制和纠正。

最高管理层应通过声明或其他的正式方式发布所制定的方针，并定期评估以确保其适宜性。

33、指定人员能否兼职？

“指定人员”的兼职问题。ISM 规则没有明确表明不允许指定人员兼职，但规定了指定人员的监控职能，如指定人员兼任被监控部门职务，不利于其监控职能的发挥。指定人员位置的确立，标志着一种管理方式的确立即实施责任与监控责任的相对分离。因此，应提倡指定人员不兼职，否则，容易造成指定人员在履行监控职能方面的不符合项。

34、如何理解船长的绝对权力声明（又称越权处置权限）？

1 由于船舶在海上航行的特殊条件，船长对海上乘客，船员，船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有及时及地的权威性；

2 尤其是在非正常情况下，如船舶发生碰撞，机损，搁浅，火灾，爆炸，人身伤亡，污染，事故，海盗等状态下，需要船长立即果断应急处置；

3 海上安全和环境保护是船长在任何情况下所必须关注的头等大事，对船长的经济和其他方面的压力在任何时候都不应该影响其做出决定；

4 船长水上海上和环境保护方面的决定不应受船东、租船人或其他有关人员指示的不适当的影响；

5 在 SMS 建立过程中，既要突出规范岸上管理这个重点，也要把属于船长的权利还给船长。

36、何谓安全管理程序？安全管理程序通常应包括哪些基本内容？

安全管理程序是指为完成某项安全和防污染活动所规定的途径。

安全管理程序一般包括目的、适用范围、职责、实施程序、流程图（应尽量）、涉及的资源和相关文件、以及如何进行控制和记录、附表等。通常应满足 5W1H 的内容要求：WHY——即规定某项活动的目的和范围；WHEN——何时；WHERE——何地；WHO——有谁来；WHAT——应做什么；和 HOW——如何做。

39、安全管理须知一般内容上的要求有哪些？

一般包括该文件的目的和用途、适用范围、职责、具体工作要求、涉及的资源和相关文件、以及如何进行控制和记录、附表（如检查表）等。船上关键性操作须知中的工作应明确规定并分配给适任的人员。

40、船上操作计划应如何确定？

根据 ISM 规则要求：公司应建立制定涉及船舶安全及防污染的船上关键性的操作方案及须知的程序。在这一点上应该理解为，编制船上关键性的操作方案及须知是受控的，所有船上关键性操作都应处于受控状态，这意味着影响关键操作的所有要求，如操作程序，操作方法，船员状态和工作环境都应受控，以保证船舶安全运行和无污染事故发生。为确保船舶操作方案的受控，首先操作须知必须文件化，即制订符合强制性规范和规则特定要求的所有操作；制订 IMO，主管机关，船级社，海运组织建议的船舶安全操作和安全工作环境的所有操作；制订公司管理实践总结确定的影响安全及防污染的操作。其次，船员必须受过适当的培训。这里的“培训”不仅指的使船员资格的培训，更主要的是船员素质的培训，船员工作能力的培训。

42、何谓检查清单？如何编写？

检查清单是船上关键性操作方案和须知中有检查项目要求的一种文件表现形式。如安全应急设备定期检查表、开航前检查表等。

检查清单的编写主要包括如下内容：表名、船舶、报告对象、检查时间、检查项目、检查结果、责任人、审核或监督人、检查要求和填表方法等。

43、何谓流程图？

流程图是指以方框箭头方式表示为完成某项安全和防污染活动所规定的实施步骤。主要用于程序文件中。

44、SMS 中的记录文件是什么？

SMS 之记录文件是指安全和防污染管理的策划、组织、实施和检查、监控、纠正预防等活动信息、结果的载体。是一种重要客观证据。

46、什么是“船舶文件”？

由于船舶种类、设备的不同，除 SMS 通用文件外，还应按该船适用的强制性和建议性规则规定要求，以及设备的操作规程的要求，制定该船特有的船舶操作须知文件或作业指导书。

47、何为受控文件？

受控文件是指可以跟踪追回的并盖有“受控文件”章的文件。

安全管理体系文件以“受控文件”的方式管理，每个受控文件一般标有如下信息：公司名称、文件名、文件编号、批准人、持有人、生效日期、修改记录、版本号等。

49、体系培训的对象大体分类有哪些？

按人员在体系运行中的岗位职责的不同，一般可分为管理级类、操作级类和支持级类的培训。

按人员对体系维护的作用的不同来分，又可分为监控类培训、运行类的培训。

50、体系培训的种类有哪些？

强制性公约、规则的培训；（包括对公约修改后的学习）

体系的培训了解、熟悉和运用；

体系文件修改后的熟悉培训；

建议性公约、规则的培训

52、公司在制定培训计划时应注意些什么问题？

一是公司相关部门在制定培训计划时，不但要考虑本部门的人员情况，更要结合本部门与船舶安全与防污染工作方面的需求来制定计划，即一切都应围绕着为做好船舶安全与防污染工作；二是公司船岸培训的归口管理部门不能大包大揽，一定要充分尊重船舶和相关部门的培训需求、计划。

53、体系人员接受培训的方式有哪些？

从培训的范围来说，可以将培训分成内部培训和外部培训；

以参加培训的主体对象分，可分集体培训和个人培训，集体培训可分为公司岸基组织的培训和船舶组织的培训，个人培训主要以自学为主。

以培训的手段分：又可将培训分为理论上的培训和实践中的培训，如体系的试运行就是对体系人员进行的一种实践性的培训。

为达到培训的目的，船岸方可通过各种有效的手段对人员进行培训，如录像、投影、组织培训班、开办讲座、派员外出参观、学习等等。

54、安全管理体系的培训到底要多久才能结束？

有人问：“安全管理体系的培训到底要多久才能结束”？由于安全管理体系是一个闭环的、自我调整、自我完善、动态的系统，作为公司实施安全管理的行动指南——安全管理体系文件在实施过程中必将会得到不断的修改和完善，因此，要正确地规范公司安全管理的各项活动，就必须进行不断的培训；另外，随着公司员工的岗位不断地变迁和加强人才优势提高员工的安全管理技能等角度来考虑，船岸培训也必须持续有效地进行。所以，要是体系的培训必将随着体系的存在而持续下去，永远没有终结。

体系培训的持续性——我们在前面已经作了阐明，体系螺旋性的上升的动态性决定了体系培训的持续性。

56、公司如何确保充分合理地计划培训所需的资源？

体系培训需要花费大量的人力、财力，如果对其缺少缜密的计划，势必会造成较大的不必

要的资源浪费。为此，公司应详细地制定培训计划，推敲培训项目的必要性、满足体系要求的全面性，兼顾公司营运生产的实际情况，正确预估培训计划中的各培训项目所需的时间、场地、支持人员、经费等，

57、新聘和转岗人员熟悉职责的方法？

新聘和转岗人员熟悉职责的方法主要有：

上岗前的专门培训，这是对职责与体系相关规定的了解；

在岗培训，由有经验的领导和专业人员在工作中进一步培训，这是对新岗与转岗人员职责的熟悉掌握；

58、什么是试运行？

SMS 试运行就是当文件化的安全管理体系建立以后，为了验证体系的符合性、有效性，培训体系内人员的感性认识，在一定的时间内（一般至少为三个月）在公司相关部门与某一或某些相应的代表船上运行安全管理体系。这种实施方式称为体系试运行。

59、实施体系前的试运行的目的是什么？

安全管理体系建立以后，为了验证体系的符合性、有效性，在体系和人员之间进行磨合，使体系内的人员对 SMS 在实践中得到感性的认识，在实践中得到培训。

61、体系运行初期存在着哪些较为普遍的问题？

对大多数中国的船公司及其中的大多数船岸人员，可以说是一种全新的安全管理模式，在运行初期普遍反映不习惯、不适应。主要存在的问题是：

主观上的不认识不到位。因为在运行初期没有亲身体验和亲眼目睹 SMS 给公司的安全管理带来的好处，总觉得这种吃力不讨好较为繁琐的东西不如我们传统的管理模式那么有效、简便。

做法上不习惯。我们原有的管理模式重在实干，疏于记录。而“记录”在 SMS 中却是不可或缺的一项。在运行初期，按 SMS 要求建立的一系列记录，不是建档不全，就是工作之时或之后忘了记录，要么就是记得不够规范。

体系的程序文件的要求不够熟悉。比如对体系内人员的培训，是怎样的一个过程，什么样的部门、什么样岗位需要进行什么样的培训、培训多长时间、培训达到什么样的程度才算符合体系的要求、培训要完善那些记录等等，再比如对不符合情况的报告处理及纠正，因对其不了解不够通透，在对“不符合”的报告处理及纠正上总是封闭得不尽人意。要么主管部门没有证据性的反馈意见，要么船上没有文字性的处理记录，要么就是不符合的报告不合流程。

62、公司提出初审前必须经过哪些过程？

一是已基本建立起符合 ISM 规则要求的文件化的安全管理体系；

二是该体系在公司相关部门和代表船上已至少有三个月的运行时间；

三是已进行过公司内部的管理评审活动，且运行状况良好。

63、体系运行中哪些地方容易出现“两张皮”的现象和消除方法？

通常情况下，在体系运行过程中“两张皮”现象主要有以下几种表现形式：

1 公司领导层对安全管理的重视情况。

2 公司安全管理的模式上的不一致

3 岸上主管部门自身要求不够。

4 船上船员在安全营运生产中的实际操作与体系规定不一致。比

要想根除以上种种“两张皮”的现象，船公司在体系运行中可以着重从两方面来做：

一方面最高领导层要端正态度。只有领导层切实地以实施 SMS 当作提高公司安全管理水平、树立企业形象、维护职工健康的载体，大力宣传和推广公司的 SMS，身体力行，时刻将安全放在心中，在安全管理工作中带头严格执行公司 SMS 的安全管理方针，规范安全生产中的管理行为。并真正赋予指定人员对体系的监控的必要的权利。另一方面，船公司要加大对体系实施情

况的监控力度。公司指定人员一定的监控权利，指定合适的得力人选。

65、指定人员的职责和权限是什么？

指定人员的职责与权限应至少包括：

- 1 对船舶安全和防污染操作进行监控；
- 2 组织内部安全审核、确保采取纠正措施；
- 3 有权独立地向最高管理者报告 SMS 所发生的缺陷；
- 4 确保船、岸间联系渠道的畅通；
- 5 协调公司各部门的职能，确保提供船舶所需的足够的资源和岸基地的支持；
- 6 负责就 SMS 审核事宜与外部联络

66、指定人员在体系中的重要性？

指定人员的三大重要职责和权力即：直接同最高管理层联系；对各船的安全营运和防止污染方面进行监控；并确保按需要提供足够的资源和岸上支持。因此，指定人员在体系运行中处于举足轻重的位置，指定人员对体系的监控是否到位直接关系到 SMS 是否能全面到位地运行。

67、船公司应如何确保指定人员在体系中发挥应有的作用？

由于指定人员是安全管理体系中的特殊角色和处于的至关重要的位置，结合本司的实际情况，聘用一个或数个精通安全管理体系、深谙船舶专业的、具有相当的企业管理知识和才能的人员担任公司安全管理体系的指定人员之职。

68、指定人员对不符合规定的情况应如何进行监控？

SMS 是否能持续有效地运行，关键在于到位的监控。而对体系的监控其核心就是对体系中的不符合纠正的监控。

对于小的航运公司来说，对船岸间发现的所有不符合，由指定人员进行监控、验证存在一定的可能性，体系的监控之总职必定是由指定人员来负责的，也就是说，所有承担部分监控职能的部门或岗位都必须向指定人员负责。

对体系运行中的不符合项的处理纠正的监控，最重要的是要做到是对不符合项的项的“PDCA” (plan、do、check、action) 闭环，即：监督责任部门或岗位是否制定了纠正措施以及措施是否适当；监督其是否按制定的纠正措施实施了纠正；查验其实施纠正后的效果是否良好；反馈对责任部门或岗位不符合纠正验证结果——告之其纠正到位或不到位之处及建议以及采取适当的激励措施。

69、船长如何监控和复查船舶安全管理体系？

培训、维护操作、不符合报告处理、和相关记录。

培训——培训是否按计划执行？其培训的效果如何？培训的对象是否全部囊括在内；

维护操作——是否按计划、须知去做了？维护、操作后的实际效果怎样？

不符合报告处理——船员是否及时上报不符合、事故、险情等？对发现的不符合是否及时采取纠正措施？其纠正措施是否到位？

相关记录——记录是否及时、详细、符合有规定的记载要求？

70、为什么强调要求公司在安全与防污染方面授予船长绝对的权力？

由于航海具有高风险，作为一船之长要具有丰富全面的航海知识和管理技能。但是由于船舶设备的日益高科技化，一方面船岸联系方法快捷得多了，另一方面船员的业务技能方面也快速提高，客观上船员在每一个专业方面的知识与公司某一职能部门相比而言是少一些，因此，借助于先进的航海通信设备，船长的决断权力正日益被公司的指令所影响。由于公司的不愿放权船长在现场以掌握一手资料做出明智的判断而导致重大事故的事例触目惊心。所以，为了避免公司岸基管理上的这一通病、ISM 规则 5.2 明文要求公司应保证在船上实施的安全管理体系中包含一个强调船长权力的明确声明。

71、船长如何充分运用好 ISM 以及公司 SMS 赋予的责权？

ISM 规则和按规则建立和运行的公司 SMS，赋予了船长在安全和防污染方面绝对的决断权，然而，船长要真正地运用好这一权力，也不是件很容易的事情，它要求船长必须具有：

- 较强的责任感和荣誉感；
- 精通 ISM 规则和公司的 SMS；
- 具有良好的专业技能和行政管理能力；
- 具备果勇决断的工作作风。

73、什么是关键操作？什么是特殊操作？

关键操作是指那些因任何过失都可能立即造成船舶碰撞、船体损伤、水域污染、人员伤亡等严重事故或直接威胁人员生命安全、船舶安全或水域污染的危险局面的所有操作。关键操作应严格按照须知进行，并应密切监督操作是否符合要求，公司应对船上从事关键操作的船员的资格予以规定并进行监督。一般船舶通常涉及的关键操作有(但不限于此)：限制水域或狭窄水道的航行；在能见度不良情况下的航行；在恶劣天气下的航行；危险货物和有毒货物的装卸和存放；海上加油和驳油；液化气体运输船、化学品船和油船的货物操作以及关键性设备的操作。

特殊操作指那些仅在险情已产生或事故已发生时，过失才变得明显的船上操作。特殊操作具有过失显露的滞后性，往往在发生事故或出现险情时，才显示出操作中的不当或错误。因此船上特殊操作的程序和须知应强调预防和检查，旨在事故发生前纠正不安全的做法。一般船舶通常涉及的特殊操作有(但不限于此)：保证水密完整性；航向安全，包括海图和航海出版物的校正；影响设备(如舵机)及其有关的备用设备可靠性的操作；维护保养操作；港内加油及驳油操作；保持稳性、防止过载和过应力；集装箱、货物及其它物品的绑扎；船舶保安，防暴力和海盗行为等。

74、关键性操作如何分配给适任的人员？

ISM 规则第七章要求将与关键性操作有关的工作，以明确规定并分配给予适任的人员。那么，在实际操作过程中，公司分配到适任人员的方法有这么两种：一是以文件的形式直接明确这些关键性操作应该由那些适任的岗位去完成；二是公司只规定总体的要求，具体的适任人员由船舶根据实际人员的情况去分配、调整。

80、油船的关键设备和技术系统还应该包括那些？

- 油船的关键设备和技术系统还应该包括：
- 1 货油泵(含自动保护装置)：主货油泵和扫舱泵；
 - 2 原油洗舱机(固定式和移动式)；
 - 3 惰性气体系统；
 - 4 油位指示系统；
 - 5 油气含量/氧气含量监测仪；
 - 6 PV 阀；
 - 7 货舱通风系统；
 - 8 装货计算机。

84、岸基和船上应急反应的职责？

岸基应急反应的职责主要是拟定应急计划、负责船岸的应急抢险指挥、组织分工、组织岸基援助，提供一世可能的岸基支持，最大限度地减少损失和对环境的危害。

船上应急反应的职责负责船上现场应急指挥，采取一切必要的措施进行抢险处置，并负责向公司报告。

86、岸基在应急反应过程中应当注意的问题有哪些？

岸基在应急反应过程中应当注意：

接到报告后,应按应急计划行动的人员及时到位;携带相应的船舶资料、布置图、稳性资料;启用适用于该类紧急情况并有助于在做出反应时对船舶进行系统询问的检查表;制定应急反应方案,对船舶操作提供必要的技术指导和建议;准备需要进行通知和咨询的各有关单位联系名单和通信细节;联系救援方;备妥船舶人员名单和其最亲家属联络表册;准备好对新闻媒介和公众发布信息公告或接受询问的内容;发生持久性紧急情况时,对公司初始反应行动妥当的后续安排。

87、船岸应急演习与船岸应急反应如何区别?

船岸应急演习是针对公司已认定标明的紧急情况进行的模拟演习训练;而船岸应急反应则为船舶出现了所认定的影响船舶、船上人员和船上货物安全的紧急情况所做出的真实的反应行动。所以在体系文件中应明确规定区别应急演习和应急反应的标识。譬如在应急演习活动的来往文件中以明显可识的“演习”字样等等方法。这样,也有助于内外检查时加以查验。

88、船岸制定应急演习计划就注意的几点问题?

船岸制定应急演习计划时,首先要标明应急反应的项目,即那些情况是应急情况,这种应急情况的标明应根据船种和船况的不同而不同,不是千篇一律的;其次,明确制定计划的依据,该依据至少包括:强制性规定的要求,船舶缺陷,船员应急技能的高低,航线,

89、一般船舶应急演习计划中包括哪些项目内容?

一般船舶应急演习计划中至少包括以下项目:

消防演习;救生演习;溢油演习;结构损坏;主机失灵;舵机失灵;电源损坏;碰撞;搁浅;货物移动;货物散漏或污染;抛货;进水;机舱事故;人员落水及搜救;进入封闭处所;严重受伤;直升飞机操作;恶劣天气损害;暴力袭击或海盗行为。

90、报告不符合规定的情况等的目的何在?

公司 SMS 应当确保不符合规定的情况、事故和险情得到报告、调查和分析的程序,“以便改进安全和防止污染工作”。如果细化这一目的可以说是两个方面:一方面公司在收到不符合报告后在相应的管理层进行审议和评估,制定相应纠正措施并实施纠正。以保证不会再出现类似的情况;另一方面公司根据这些不符合规定的情况、事故和险情的分析,对 SMS 文件进行不断的修正和改进。以确保 SMS 的符合性、有效性。

91、ISM 第九章与第十章中的“不符合规定的情况”有什么异同?

不符合规定的情况是指客观证据表明不满足某一规定要求的可见情况。但是,规则第九章与第十章中的“不符合规定的情况”其侧重点是有所不同的,具体的异同以列表的方式说明:

相同点:客观存在的缺陷、不满足某一具体规定的可见情况。

不同点:

侧重点不同:九章中的主要是指任何偏离 SMS 程序和须知的行为;

十章中的主要是指船体及设备更件上的缺陷、问题解决方法不同:九章中的“不符合”的纠正必须按程序要求制定彻底性的纠正措施,以杜绝类似事故不再发生。这是一种人为管理的改进和完善;十章中的“不符合”的纠正相对而言就比较简单,它仅是一种对缺陷的消除而已,但一旦这种缺陷没有按规定得到及时和到位的纠正,就转变成九章中的“不符合”了。

报告的必要性上有所区别:九章中的“不符合”必须按程序报告到职能部门或人员,以便能全面地掌握和了解体系运行中存在着的文件与活动方面的不符合规定的情况,及时地制定纠正措施。而十章中的“不符合”即船体或设备上的缺陷,只要船员按相关的要求进行了消除,便不应强制要求船舶对这种缺陷的消除也要逐一报告。

93、“不符合规定情况的报告、调查分析和纠正”与“事故险情的报告、调查分析和纠正”两者的各自的着重点在哪里?

“不符合规定情况的报告、调查分析和纠正”旨在将体系运行过程中发现的问题、缺陷通

过规定的程序进行报告、调查分析而后进行纠正,将事故、险情的苗头、隐患消灭在萌芽状态,这是短期的纠正行动,是一种积极的主动的处理问题的方式。重在“事前预防”。

而“事故险情的报告、调查分析和纠正”旨在规范事故险情发生后的处理方式。针对所发生的事故险情,进行详细的了解、分析,找出事故险情发生的根源,制定出相应的纠正措施,从中吸取深刻的经验教训,以避免类似的事事故险情不再重复发生。它是一种长期的纠正行动,是一种被动的处理问题的方式,是要付出一定的代价的。其重在“事后根治”。

94、不符合规定的情况的主要来源?

- 1 船舶和岸基部门的自查;
- 2 体系日常运行中发现的文件或活动不符合;
- 3 公司内审、管理评审(复查);
- 4 公司组织的定期的或不定期的安全检查;
- 5 主管机关的评审;
- 6 开航前或 PSC 检查;
- 7 船级社的检查、检验。
8. 其他的检查、监控

95、船舶上报不符合规定的情况的报告中,如何避免多头分叉的现象?

单船公司或规模较小的船公司在运行 SMS 过程中,指定人员对不符合规定的情况的报告、处理及纠正可全面跟踪到位,疏而不漏;

96、发现什么样的不符合规定的情况(简称“不符合”或“不合格”)应报告给公司?

船长应清楚并履行向公司报告船舶发生的事故、险情和“不符合”的职责。对发现的任何“不符合”应报告公司,如:

- 1 在船舶操作的日常监控、验证和 SMS 评审中标识的“不符合”,包括不安全条件和不安全操作;
- 2 审核中发现的“不符合”;
- 3 PSC 检查发现的“不符合”;
- 4 租船人/保险公司/海运业组织检查发现的问题。

97、发现什么样的事故、险情应报告公司?

船长对船舶发生的任何事故和险情应记录在航海日志中并及时报告公司,如:

- 1 船员和第三方人员的死亡;
- 2 火灾、碰撞、爆炸和搁浅;
- 3 损坏其他船舶或被其他船舶损坏;
- 4 溢油、有害或有毒物质的泄漏;
- 5 被海盗袭击;
- 6 船员暴力等。

98、对检查发现的不符合规定的情况(简称“不符合”或“不合格”),应如何制订纠正措施并提供相应的证据?

对检查发现的“不符合”,如安全检查、年审、中间审核等等,首先应明白“不符合”的表述意思,其涉及的 ISM 条款及公司 SMS 文件的具体规定,然后对产生“不符合”的原因进行分析,根据原因制订相应的整改措施。如果产生“不符合”的原因涉及到公司文件的不合理,则应按规定程序向公司报告,建议公司更改文件;如果产生的“不符合”与文件无关,则应分析人员资格是否胜任,或对文件不熟悉或理解欠佳,相应的是否需对人员进行更换或培训。如果“不符合”牵涉到硬件,则硬件处置的结果亦应包括在证据中。“不符合”纠正关闭后,如需将相应的证据提交给相应的检查人员进行确认的应及时提交以便尽快验证。

99、针对产生不符合规定的情况（简称“不符合”或“不合格”）的原因，可能的纠正措施有哪些？

针对产生“不符合”的原因，可能的纠正措施包括：

- 1 修改现有 SMS 文件；或
- 2 制订新的程序和须知；
- 3 有关人员培训需求的确定；
- 4 在公司内部进行传播交流；
- 5 加强监控。

100、什么是事故？什么是应急情况？事故处理和应急反应的区别在哪里？

所谓“事故”是指造成人员伤亡或造成环境污染、船舶或其上的货物损害的事件。所谓“应急情况”是指船舶发生非正常的情况，需要立即采取紧急措施以避免发生事故和事故的进一步的扩大。

“事故处理”主要是指对每一事件发生的后继处理，包括对事故的报告、分析及纠正。而“应急反应”则是指对每一突发事件发生当时的应急处理，以控制事态的进一步扩大从而使船舶安全脱险。

101、船舶在推行安全管理体系过程中最为突出的问题和对策？

指定人员是安全管理体系高质量运行的关键，而作为一船之长的船长则是船舶推行安全管理体系的核心。如果船长对安全管理体系的熟悉程度不够，体系就无法正常运行。但在船舶的实际工作中，因船长或其他一些高级船员对体系的不熟悉或熟悉不够常常使船舶的管理体系无法正常地推行下去。所以可以这么说，船长和高级船员对体系文件熟悉和精通是当前船舶推行安全管理体系工作中最为突出的问题。

自然而然的，对船长和高级船员的 SMS 熟悉培训便为了最为紧迫的工作。大多数船公司都将对船员的培训工作分解到船舶上了，但由于船舶特殊的工作环境的特殊性，人员的流动不稳定性，船员在船上进行培训的有效性受到影响，为此，要求船公司提供船长和高级船员培训的支持。

102、影响船舶安全管理体系持续有效实施的因素有哪些？

各船公司近几年安全管理体系运行的结果表明：要使安全管理体系保持持续有效的实施，以下因素缺一不可：

- 1 公司领导层的高度重视、积极参与和支持，这是确保安全管理体系得以实施的关键之所在。
- 2 指定人员要对安全管理体系精通、实施监控要得力、奖惩要分明。这是保持安全管理体系持续运行的保障。公司为了确保指定人员的有效监控，应当赋予其必要的权利，
- 3 全员参与是实施安全管理体系的人员基础。

103、公司岸基部门和岗位人员在船舶实施安全管理体系过程中扮演着怎样的角色？

公司安全管理体系中的相关职能部门和岗位人员在实施安全管理体系的过程中，扮演着多重、至关重要的角色：

首先，它应是安全管理体系的忠实有效实施安全管理体系的后勤服务者。ISM3.3 “公司应当负责保证向指定人员提供足够的资源和岸上的支持，以便使其能够履行各自的职责。另外，公司相关部门和岗位人员应该是船舶实施安全管理体系的监督、指导者。

104、运行质量的衡量标准是什么？

船公司实施 SMS 后，其运行质量的好差具体地说就是安全管理体系的有效性和持续性如何，通过实施 SMS，公司的安全管理水平是不是有了长足的提高？员工的整体专业素质是不是明显地提高了？实施 SMS 以后的船舶事故率是不是降低了？实施 SMS 后船舶的滞留率是不是明显地

降低甚至未发生滞留？

105、体系运行的持续性和有效性如何保持？

全体员工自觉地积极地实施 SMS，是 SMS 能得以实施的基本保障。一

106、ISM 规则对船长的责任及权力有哪些要求？

1 执行公司的安全和环境保护方针，并将该方针纳入船上的文件体系并予以贯彻执行；

2 激励船员遵守该方针，向全体船员宣讲和灌输安全及防污染的重要性和实施安全管理体系的益处，鼓励船员积极参与船舶安全管理体系的运行，一切安全和防污染活动都要严格按照安全管理体系文件的要求去做。建立鼓励船员报告安全管理体系缺陷的机制，在全体船员中间树立安全第一的观念，树立安全文化的理念；

3 以简明的方式发布相应的命令和指令，对于船上的各项工作的开展，船长必须监控到位，各种发自船长的命令要简单、明确，以免产生不必要的误解；

4 检查船舶各部门、各人员对安全管理体系文件的具体要求的遵守及执行情况，掌握船舶的各项安全和防污染活动和船舶的日常活动，对船舶的安全和防污染工作进行监控；

5 复查船舶的安全管理体系的运作情况，并按安全管理体系文件的具体要求对船舶的安全管理体系运行情况作评价。

另外，ISM 规则还要求公司在其安全管理体系中包含一个强调船长权力的明确声明（最好由总经理亲自签字确认），以便在安全管理体系中强调并明确船长在处理其所在船舶的有关安全和防污染事务时的绝对权力和责任，确保船长具有在为了保证安全和防止污染事故发生时，根据其专业判断而做出一切必要决定的权力，还有在情况需要时要求公司给予支持的权力。

108、如何保证船上所有操作都在受控状态下？

1 在安全管理体系中，船舶是极为重要而又非常特殊的一环，

2 船上的所有操作应符合船舶安全管理体系的运行目的，全体船员要遵守已制定的所有程序和须知，操作人员的重要工作过程、工作情况等必须严格按安全管理体系文件的具体要求进行记录，所有需要船长或轮机长签名的法定记录都必须记录规范、整洁、齐全；

3 严格按照公司体系文件所规定的内部审核程序进行船舶的内审，审核船上的各项安全与防污染活动是否符合公司安全管理体系文件的要求。

4 船长应按体系文件的规定对船舶的安全管理体系运行情况进行评价，并向公司指定人员报告；

5 应建立船长对全船安全和防污染活动的监控机制，适当的报告和审批制度可以加强这种作用；

6 指定人员的监控作用要充分发挥，使安全管理体系在运行中的缺陷得以迅速发现并得到纠正。

109、船舶的安全记录一般需要多少种？

1 船舶的各种法定记录：如航海日志、轮机日志、车钟记录簿、油类记录簿、垃圾记录簿等；

2 船舶的管理性记录：如按 SOLAS 公约进行的各项演习训练记录、船舶和岸基地之间的来往电函记录、船员的培训学习记录、船员的考核记录、交接班记录、会议记录、不符合规定的情况报告及纠正记录、各种海事声明、事故报告、船舶和设备的维修保养计划和完成情况报告、船舶的物料和备品库存记录、内审和外审的记录等；

3 船舶的操作性记录：如设备的操作记录、货物积载记录、船舶稳性计算记录、船舶的航线设计记录、各种设备的维修保养和检查试验记录、船舶压载水的压入和排放记录、燃润料、淡水加装记录等；

4 船舶的其他记录：如船舶在国外接受 PSC 或在国内接受 FSC 检查的记录、船级社的检验

记录、船舶在船厂进行修理时的修理检验报告和设备、测量记录、设备的证书、设备的形式认可证书、等。

110、为何要对船舶安全管理体系进行内部安全评审？

应该说，船舶的安全管理体系运行的质量优劣决定着全公司安全管理体系运行的成败，而如何评价船舶的安全管理体系运行质量，则需要我们遵照 ISM 规则，以一种程序化，文件化的方式对船舶的安全和防污染活动进行全面的审视，对船舶的安全管理体系运行的现状进行评价，以确定船舶的安全管理体系运行是否有效。这样的活动称为内部安全评审或管理复查，由船长主持进行。复查的依据是 ISM 规则和公司的安全管理体系文件，复查的内容是船舶内审的全部记录和结论以及船舶安全和防污染活动的记录，还包括船舶接受国内外 PSC 检查和 FSC 检查的材料和针对这些检查所暴露的缺陷所进行的纠正记录。根据船舶的这些现象，总结出对船舶体系运行情况的结论。这个结论也就是船长对船舶安全管理体系运行的评价，同时这个结论要按安全管理体系文件的具体要求向公司指定人员书面报告。

111、船舶审核（外审）的步骤有哪些？

船舶要取得 SMC 证书（安全管理证书），必须经过审核（初次审核），这项审核工作一般由船级社（或船旗国政府授权的机构）进行。

1 被审船舶必须满足以下条件方能进行初次审核：

1.1 船舶必须持有公司有效的符合该船种的 DOC 证书（符合证明）副本（包括年度签注）；

1.2 若是代管船舶还应持有代管协议；

1.3 由公司向主管部门提出正式书面申请；

1.4 安全管理体系的所有文件均已配备在船，安全管理体系已在船舶运行三个月以上并已进行过内审，内审所发现的不符合规定的情况均已得到纠正，纠正结果已得到验证；

1.5 船舶的各种法定和船级证书齐全有效；

1.6 所有船员的适任证书、履约证书及健康证书齐全有效；

1.7 船舶必须处于正常适航状态，不在船坞或船厂进行修理之中，船舶也不处于搁置状态。

2.9.4 公司已经为该船提供了包括 ISM 规则的所有要素，例如公司所有应该配船的 SMS 文件均已上船，并且是用船员能理解的工作语言制成；

2.9.5 船舶已有一系列具体的实施 SMS 的计划，包括船长及所有船员的学习培训安排和 SMS 运行的详细日程表；

112、如何保证上船工作的船员熟悉其职责？

这项工作非常重要，因为安全管理体系是一个结构化、文件化的管理体系，其内容包括组织结构、岗位职责、工作程序、活动过程和人员资源等。可见，体系内的人员熟悉各自的职责是一个安全管理体系能否正常运行的基础。可以这么说，不理解安全管理体系，不熟悉自己的职责，根本不可能做好自己职责内的各项工作，如果自己职责内的工作都做不好，又如何能使安全管理体系正常运行。至于如何保证上船工作的船员熟悉其职责，根据各公司各种不同的情况可以有很多不同的方法。比如有条件的公司可以在船员上船前举办集中熟悉职责培训，让他们能在较短的时间内熟悉各自的职责，了解自己的位置。但这样很多公司往往会感到经济负担太重，而且操作起来也相对比较困难。也有的公司抓重点，就是集中船长、轮机长、大副等进行培训，首先让几个关键人物把自己的安全管理体系职责学习好，掌握好，而把其他船员的职责培训任务交给船长、轮机长、大副去完成，赋予他们培训的职责，由他们在船上进行其他船员的培训。总之，各个公司完全可以采用适合自己公司具体情况的方式来完成，熟悉培训的形式、方法不拘，达到效果就行。而且随着时间的推移和船员素质的不断提高，花在船员的职责熟悉培训方面的精力应该是越来越小，而培训的效果是越来越好。

113、为什么说安全管理体系的保持需要全体船员的参与？

由于船舶的特殊性，可以说船上的一切管理活动都与安全和防污染有关，而且每个船员都有其自己的安全职责。从船长、轮机长到水手、机工，大家都在船舶的安全管理体系之内，所以船舶的安全管理体系的保持很自然的也就需要全体船员的参与。这可以从三个方面来理解：

1 全员参与维护安全管理体系是贯彻实施 ISM 规则的需要，这一点在 ISM 规则的前言中已有明确的描述，船舶作为安全管理体系的一个重要组成部分，全体船员都有义不容辞的责任。

2 安全管理体系是系统化、结构化的体系，与安全和防污染工作有关的所有人员都是安全管理体系的维护者，全体船员对各项具体工作的态度、能力、责任感以及各自的努力程度对安全管理的作用是十分重要的。

3 我们要有效地维护安全管理体系的最终目的是保证船舶安全、避免人员伤亡、保护环境、减少财产损失。它关系到每个船员的切身利益，也是全体船员共同关心的事，所以维护安全管理体系需要全体船员的参与。

115、保持安全管理体系与外审的关系如何？

实施 ISM 规则，建立并保持安全管理体系是使船公司及船舶安全管理水平不断得以提高的有效手段，同时这也是必须强制实施的手段，而审核发证是 ISM 规则中的重要组成部分。通过审核可以发现公司或船舶的 SMS 在实施过程中的缺陷和不足，促使公司和船舶的 SMS 及其活动不断完善，并且不断满足国际国内的新的要求，所以审核是安全管理体系运行中不可或缺的极重要的组成部分。审核分为内审核与外审，内审由公司自己组织进行，外审由授权机关组织进行（中国的船公司一般都由中国海事局派员进行审核，船舶一般由船级社派员进行审核）。从这里就可以看出内审与外审的明显不同，外审组的审核员由各地的审核员组成，他们的眼光与公司自己的审核员的眼光不同，他们看问题的角度与公司内部的人不尽相同，同时立场也不一样。而且，由于审核员中的大多数都参加过多次和多家公司的各类审核，他们对 ISM 规则及安全管理体系的理解和体会也比较深，对各公司安全管理体系运行的情况也有所了解，所以外审组对公司或船舶的安全管理体系的审核力度相对于内审而言是比较大的。对于一个处于正常运转中的安全管理体系而言，能够得到外审组的严格审核是求之不得的。简单说就是通过安全管理体系自己的管理机制来不断纠正体系运行中的各种缺陷和不符合规定的情况，对内审和外审发现的问题制定预防纠正措施并进行纠正。这样的结果必然使得整个安全管理体系进入良性循环，由较低的水平逐步向更高水平过渡。同时，在审核发证机构的强力推进下，公司和船舶的安全管理意识能够不断得到加强，全体员工的安全管理技能、安全管理意识和各方面的素质会逐步提高。高效的管理会带来高额的回报，这个回报就是船舶安全营运的环境不断改善和公司在航运市场上竞争力和经济效益的提高。

117、内审的目的是什么？

内审是 ISM 规则的要素之一，是安全管理体系的重要活动内容之一，其主要目的是通过对具体活动的审核来判断公司和船舶的安全管理的活动的符合性和有效性，并对各个活动过程是否符合安全管理体系文件的具体要求进行判断。内审所形成的一系列记录和有关证据，将成为公司对整个安全管理体系进行评价时的重要依据。

123、如果公司的安全管理体系文件缺少某一具体的操作规程，是否定为重大不符合？

这要具体问题做具体分析，从覆盖性来讲，若安全管理体系文件缺少某一重要程序（ISM 规则里要求的程序），可以判断为重大不符合。而缺少一个操作规程（须知），即使是某一关键性的规程，只要在发现此问题之前没有因此（因缺少规程而造成操作失误）而造成实际损失或事故、险情，就可以定为一般不符合，但要求其立即纠正。如在发现文件的这个问题之前，已经因此而引发了事故或造成了险情，但安全管理体系文件仍然没做修改，这样的情况应该判定为重大不符合。

126、如何做到使船员具备“合格、持证并健康”？

现在很多公司的船员配备往往都采取了“租赁”的办法，也就是船公司实际上不管船员了，船公司和船员之间的关系也由一种长期的服务关系逐渐向临时的“雇佣”与“被雇佣”关系转换。船舶所需要的船员，都从船员管理公司聘用。所以“合格、持证并健康”的条件在很大程度上是由船员管理公司负责的，船员的适任培训以及履约培训都由船员管理公司进行，船舶所有人或是经营人只负责在挑选、录用船员时尽最大可能的责任。船公司在这方面要做的事，可能还是在当被聘用的船员上船工作以前，建立一种培训和面试的制度，以使所聘用的人员具备一些起码的条件。在聘用的船员上船之后，也要建立某种考核和评价机制，对船员的实际工作水平和工作能力以及实际身体状况进行考评，以便确认船员的“合格、持证并健康”。

128、公司的体系文件在每次修改后，船舶得到文件总是滞后于公司岸基地，这当中的时间间隔如何处理？

这类问题在各个船公司都比较普遍，由于航运企业和远洋船舶的特殊情况，船舶几乎没有可能和公司岸基地的各部门同时得到新的安全管理体系文件。一旦公司的安全管理体系文件进行修改或者换版，往往公司各部门拿到了新文件而船队还在运行实际上已经失效的文件。解决这类问题还是要从实际出发，因为问题是明摆着的，滞后是不可避免的，我们只能按照公司的具体情况，采取一切可能的方法来尽量缩小这一时间间隔。有时也可以采取将重要的修改内容（或是文件修改后的核心部分并加以说明）先用电报等形式发上船，以利于船舶的正常使用，而正式的文件再择机送船。以后随着船舶的通信设备以及全球通信技术发达之后，这个问题可以得到满意的解答，那就是安全管理体系文件可以采用电子邮件的方式迅速送达。

134、如何检查船舶和设备的维护保养计划的执行情况？

检查船舶和设备的维护保养计划的具体执行情况，是实施这一计划的不可少的一环，至于如何进行，则要根据你所检查的对象的具体情况而决定。现在多数公司采用的是授权船长代行检查之责，由船长对全船的维护保养工作负责，进行全面的监控。而公司在有条件登船检查时，再进行比较详细的核查，一查维护保养工作，二查船长职责的履行。以上这些，都需要船公司在安全管理体系文件中建立必要的程序，提出检查以及检查记录的具体要求，要求有关人员和船长必须做到。

135、维护保养记录有何重要性？

这类记录相当于某种档案，一种重要的技术档案。由于在船舶工作的人员流动性比较大，船员所做的一切维护保养工作都需要留下详细而有效的记录，以作为后续船员在制定维护保养计划时所采用的依据之一；也可以作为后续船员熟悉船舶和机械设备状况的依据之一；同时也作为船舶进厂时决定船舶具体修理项目时的依据之一；还可以作为决定船舶服役期长短的依据之一。可以想象，如果没有这些记录，对于管理而言，无异于盲人骑瞎马，根本做不到有的放矢，更谈不上有效的管理。船舶和设备的维护保养是船舶重要的日常工作一部分，也是保证船舶安全航行的基本要素之一，维护保养工作所留下的记录，是我们进行正常工作的宝贵财富。我们所有的船员都应意识到这一点，平时做好记录，管好记录，真正珍惜记录。

137、对船舶不符合规定情况的纠正效果如何验证？

由于船舶的特殊性，其完成纠正工作的情况往往不能有效地由岸基地的相关人员进行验证。解决这个问题的方法还是要靠船公司结合自己管理的现状，采取公司和船舶都能接受的办法，将不符合规定的情况纠正好，验证好。也可以采取与检查船舶和设备的维护保养工作相类似的手段，由岸基地人员和船长共同承担这个责任，做好这项工作。

140、公司如何发挥 SMS 的效能？

任何管理体系不论如何完美，只有通过人的执行才能产生效益。SMS 应具有的三个特性——信，亲，行。信，员工坚信遵循 SMS 能避免或减少事故损害，是对体系有效性的认同，是信心的反映。亲，人对体系无心理隔阂，是情感和利益的反应，“信”和“亲”需要“行”的验

证和支撑。行，意指体系将名易行且行之有效，是对体系实际效果的认同，是个体价值的反应，即遵照体系通过个体和群体的努力保证了安全，社会，公司和个人均由此获得了利益，个体的社会价值因此而体现。可见，“信，亲，行”的结合能增加体系对人的吸引力。如果公司的 SMS 文件体系繁杂且记录要求过多，令员工疲于应付，则虽然表面上满足了 ISM 规则的符合性和有效性，却疏忽了 SMS 的真正目的是用来规范人的行为——协助实现安全目标的。过多的记录及其管理工作量会消耗大量的时间和精力，甚至影响安全操作而令人厌弃 SMS，进而伪造记录敷衍审核，使 SMS 无安全效能可言。

SMS 的有效程度取决于公司管理和船员响应。首先，船员处在安全与防污染的第一线，对体系的响应程度直接左右着安全效果；其次，除技术要求外，船员还要熟悉 SMS 和船况，而且公司用于招募，培训和差遣的费用较大；最后，船员流动性大，成分复杂。公司内每个管理者都应作：“假如我是船员——假如我是总经理”的双向思考，除了 SMS 的竞争，监控，奖惩等机制外，应运用管理学，行为科学和教育学等理论和方法，激发船员忠诚于职业和船东的内驱力，提高船员的素质，使之积极而有效的响应体系。

141、SMS 内审与传统的船舶检查有何不同？

船舶 SMS 内审是对船舶安全和防污染操作管理进行全面，系统和独立的检查（抽查），也是对船舶 SMS 运行整体有效性的一种检查（抽查）；而传统意义上对船舶的检查则是对船舶在某一方面或几个方面具体操作活动的单项检查。

9、安全管理体系审核的实质是什么？

安全管理体系审核的实质是对安全管理体系文件及其活动的符合性的审查和判断，和对其有效性的评价。

11、安全管理体系审核的目的是什么？

确定安全管理体系要素是否符合规定要求；确定现行的安全管理体系实现规定目标的有效性；作为强制手段来促进 ISM 规则有效实施；为被审核方提供改进其安全管理体系的机会。

17、安全管理体系审核最基本的方法是什么？

抽样的方法是目前最常用和最基本的审核方法。对于任何安全管理体系而言，要在几天内将所有文件、每项活动及所有过程进行全面审核是不可能的，通常审核员只对安全管理体系的要素及与这些要素有关的部门、人员、活动和文件等有选择地进行抽查。

21、如果申请审核的公司是船舶管理公司，应满足哪些条件？

除应具备初次审核公司的条件外，还应具有与所管理船舶船种、技术程度和船舶航区相适应的管理机构和人员；有应付船上可能出现的紧急情况的经验和能力；已建立与所管理船舶保持随时联系的值班制度；已与船舶所有人签订符合要求的管理协议。

23、对于申请初次审核的船舶管理公司，主管机关对其管理协议有何要求？

管理协议应当满足：当船舶安全和防止污染与生产、经营、效益发生矛盾时，应坚持安全第一和保护环境的原则；船舶管理公司同意承担 ISM 规则规定的所有责任和义务；在不妨碍船长独立行使法定义务和权力的前提下，船舶管理公司对处理涉及船舶安全和防止污染的事务有最终决定权。

如何落实？

29、在安全管理体系审核过程中，申请审核的公司有哪些责任？

应与审核组积极配合，提供交通与办公方面的便利，做好迎接审核的准备工作，安排好陪审人员等。

55、哪些情况可能导致主管机关实施附加审核？

航运公司发生以下几种情况时，可能导致附加审核：

- 1 航运公司所管理的船舶发生重大事故；

- 2 航运公司所管理的船舶连续发生事故;
- 3 航运公司所管理的船舶在主管机关当局的检查中(包括 FSC 和 PSC)连续被滞留;
- 4 航运公司发生其他可能影响其安全管理体系运行有效性的重大事件;
- 5 接利害关系人举报航运公司安全管理体系存在重大问题。

71、我国对于国际航线航运公司安全管理体系内岸上管理人员是否有海上资历的要求? 具体有哪些?

根据我国主管机关颁布的《航运公司安全管理体系审核的若干准则》第一部分的有关要求,对于安全管理体系内岸上管理人员必须有相应的适任条件。公司主要海务管理人员必须具有 A 类一等远洋船长资历,主要机务管理人员必须具有 A 类一等轮机长资历,海务、机务监督员必须有二副、二管轮以上专业经历。

103、如何理解船长的越权处置权限? 在审核中如何验证?

船长的越权处置权限指由于船舶在海上航行的特殊条件,船长对海上乘客、船员、船舶和海上环境的最高利益所做出的专业决定应具有即时即地的权威性,公司应做出承诺予以保证和鼓励。船长的越权处置责任与权限适用于所有情况,尤其是在非正常情况下,如船舶发生碰撞、机损、搁浅、火灾、爆炸、人身伤亡、污染、事故、海盗等状况下的应急处置责任和权限。

在船舶审核中首先查阅公司 SMS 文件是否包含船长的越权处置权限声明,确认是否满足 IMO A. 443(XI) 决议《关于船长在海上安全与环境保护方面的决定》中所规定的船长责任和权限;然后通过和船长交谈,了解其对该声明的理解程度;对公司的支持的满意程度;有何行使权限的实例和体会,如船长认为不适当的人员要求更换,拒绝装载他认为对船舶或其他船员有害的任何货物等。

104、在船舶审核中如何验证公司保证船长的资格和对船长的支持?

公司所任命的船长必须是受过所要求级别的培训,持有国际认可的相应证书,具有对所指派给他的船舶类型的指挥能力的人。

1 公司评定船长“有适当的指挥资格”应在上船前完成。可由下列条件达到,即具有符合法定规范及规则的资格证书,作为同型船船长的以前经历,从其他公司获得的信息,鉴定报告;

2 公司应采取措施保证船长完全熟悉公司的 SMS 的要求,可以采用的方法,如:在操作须知中描述这些要求,在工作职责中描述清楚,参加岸上管理层的正式会议,参加 SMS 研讨或培训;

3 公司应确保支持船长在安全和环保方面的需要,如:保持所要求的船上定员和船上人员的经历,对已查明的 SMS 的缺陷做出处理,提供必要的程序和须知。

130、公司安全管理体系所做的组织机构、文件改版等重大修改如何报告?

安全管理体系所做的组织机构、文件改版等重大修改应随时报所在地海事机构和审核发证机构备案。

131、公司发生事故是否应向主管机关报告?

公司发生事故,根据事故处理条例,应向船籍港海事机关报告。

144、临时 DOC 证书有效期最长多长时间?

有效期为 6—12 个月,最长不超过 1 年。

145、临时 SMC 证书有效期是多少,可否展期?

临时 SMC 证书有效期为 6 个月特殊情况下可对其展期 6 个月。

1、什么是《国内安全管理规则》？

《国内安全管理规则》全称为《中华人民共和国船舶营运和防止污染管理规则》（在本篇中又简称为 CSM 规则）。是由我国主管机关制定的，适用于国内营运船舶的安全和防污染管理的强制性规则。该规则已于 2001 年 7 月发布，首批船舶（客船、危险品船、化学品船、油船）必须在 2003 年 7 月 1 日前取得 SMC 证书后，才可投入营运。

2、如何认识《国内安全管理规则》？

《国内安全管理规则》是《国际安全管理规则》在中国实施 5 年并取得巨大成效的基础上形成的国内标准；是中国航运界经过多年的探索后等效采用了《国际安全管理规则》。

《国际安全管理规则》提供的是体系化的科学管理方法，它总结和借鉴了世界许多领域先进的管理经验，特别是航运安全管理和质量管理的经验，是对《国际安全管理规则》的发展，是对安全技术规范的补充，是指导航运企业建立安全管理体的强制性标准，但它并不要求采取千篇一律的模式。

3、《国内安全管理规则》产生的背景？

为保证海上安全，人们一直做着不懈的努力。从《国际海上人命安全公约》产生以来，国际上制定了一系列公约、规范、规则，在船舶技术和船员资格等方面作出了具体的要求，对船舶安全起到了巨大的促进作用。

分析以往船舶发生的事故表明，由于人为失误或疏忽造成的事故占总事故的 80%以上，而其中的 50%左右又与公司岸上的管理有关。深刻的教训使人们认识到，为了保证船舶安全，仅仅从技术上规范要求是不够的，必须对人的行为建立有利的制约机制，合理计划、组织船舶运输过程中的各种活动，并对活动过程进行控制，从根本上改善安全工作。1933 年 IMO 制定的《国际安全管理规则》为实施船舶安全管理提供了一个国际标准。第一次把船舶安全管理工作从船上扩展到航运企业的岸上组织机构，为搞好船舶安全工作提供了指导。它标志着船舶安全管理走向规范化、系统化和程序化的高度。

1994 年，为贯彻落实国务院所确定的“企业负责，行业管理，国家监察，群众监督，劳动者遵章守纪”安全生产体制原则，交通部在全国水运系统开始推行水运企业安全管理新机制。新机制的基本原理参照了 ISM 规则。但由于新机制的可操作性和系统性不如 ISM 规则，也不属于强制性规定，因而没能在内河航运企业得到推广。

1996 年，ISM 规则在远洋运输企业强制推行并获得巨大的成功，引起了船舶主管机关的高度关注。交通部海事局委托天津海事局进行 ISM 规则国内化的研究，并基本上等效采用了 ISM 规则。

4 实施《国内安全管理规则》的重要性？

- 1、实施《国内安全管理规则》是提高我国国内水上安全管理水平的需要
- 2、实施《国内安全管理规则》是发展我国国内水运事业的需要
- 3、《ISM 规则》实施所取得的显著成效为《国内安全管理规则》的实施打下了基础

5、实施《国内安全管理规则》的必要性？

根据交通部《关于继续开展“水上运输安全管理年”活动的通知》（交海发[2001]37）以及部海事局《关于印发海事系统开展“水上运输安全管理年”活动实施意见的通知》（海安全字[2001]115 号）的要求：按照 ISM 规则的审核发证制度，全面开展国内航线的客滚船和液化气船公司的审核发证，并逐步扩展到其它船种；对各航运公司领导层进行安全管理知识培训；2001 年 7 月交通部《关于发布〈中华人民共和国船舶安全营运和防止污染管理规则〉的通知》（交海发[2001]383 号）要求：在 2002 年 12 月 31 日前完成对第一批国内航行船舶即跨省航行载客定额 50 人及以上的客滚船、旅游船和高速客船，150 总吨及以上气体运输船（液化气船）和散装化学品船的安全管理体系的审核发证工作。因此，实施《国内安全管理规则》是主管机关为从根本上改善水上安全形势所采取的一个重大举措，也是为搞好水上交通安全的一个强制要求。

6、实施《国内安全管理规则》的指导思想？

以提高公司安全管理水平为根本出发点，努力提高管理水平和人员素质，减少由于人为因素所引起的船舶安全和防污染事故。按《国内安全管理规则》要求，公司应当通过建立并在船上和岸上实施经主管机关审核认可的安全生产管理体系，能使公司人员有效实施公司安全和防止污染方针的结构化和文件化的管理制度。

8、如何按照《国内安全管理规则》建立、保持 SMS？

《国内安全管理规则》适用于国内航线船舶及其公司。只有按照该规则建立的安全生产管理体系，才能声称符合 CSM 规则。如何建立和保持 SMS 可参考《ISM 规则问答》第二篇。同时还应考虑如下事项：

- 1 CSM 规则和与船舶安全管理相关的法律、法规是船舶安全管理的最基本的要求，必须在编写 SMS 文件时得到充分的体现。
- 2 SMS 文件必须是可操作的，对文件的理解必须具备唯一性。
- 3 安全管理是航运企业管理的主要内容之一，安全和环境保护目标服从公司的总目标。因此，必须妥善处理好 SMS 文件与公司其它管理（体系）文件的接口，能融为一体的文件应尽量整合。如“岗位职责手册”可以规定公司所有人员的岗位职责及要求；人员和资源的管理文件可以单独成册而被所有管理体系引用等等。利用建立安全生产管理体系的契机统一公司的某些管理行为，以提高管理绩效。如文件管理、记录管理、信息管理等。
- 4 在设计、编写和改进 SMS 文件时，尽可能考虑应用现代化的管理思想、管理方法、管理手段和管理人才。

9、如何选用相关外部文件？

- 1 外部文件包括法律、规则（准则）、条例、规定、标准、细则、指南和通知等。
- 2 法律、规则（准则）、规范等具有的强制性，在建立体系时必须被选用。细则、制度、指南和通知等往往是强制性法律、法规的补充、细化和解释，企业可参照执行。标准通常是专业较强的技术标准，通常情况下，企业应高于标准才能满足顾客的要求。已列出了安全管理相关外总文件清单，供船公司建立 SMS 时选用。

12、《国内安全管理规则》实施和检查的要求是什么？

- 1 片区海事局（主管机关）是所管辖地区船公司实施《国内安全管理规则》的监督、检查、审核和发证部门。
- 2 主管机关/保险公司对船舶的安全检查必然会增加对体系运行的检查项目。
- 3 对已发生的不符合（不合格）、事故和险情的整改的全过程检查或审核是关键，也是衡量安全管理水平的重要检查或审核项目。因此，《国内安全管理规则》第九章要求公司建立程序文件，规定公司对已发生的不符合、事故和险情必须报告、调查分析原因、制定纠正措施（建议纠正措施明确责任人和纠正期限）、验证措施是否得到执行以及执行的效果是否达到预期的目的、是否还须采取进一步的行动等等。
- 4 我们还应该注意到，随着海事局的成立和中国加入 WTO，主管机关监管和服务的能力将与时俱进，并与国际接轨。因此，公司不应该有任何侥幸，而应该踏踏实实地满足法律法规的要求。只有提高了安全管理水平，才能赢得客户的信任，才能同国际船公司竞争航运市场。

5 实施《国内安全管理规则》关系到国内船公司的生存和发展，如何提高 SMS 的运行质量，如下建议供参考：

- 5.1 制定考核规定或建立考核管理体系，将体系运行质量与各岗位挂钩，特别是与岸基地人员挂钩。
- 5.2 注意体系的日常改进，保证主要管理活动形成闭环。如日常监控、信息的处理与使用、船舶评审、人员安排、应急演练、不符合、事故和险情的报告与处理、内审和管理评审等等。
- 5.3 从领导做起，维护 SMS 文件的权威性。SMS 文件是公司安全管理的唯一依据，任何

其它形式的安全活动只能作为执行 SMS 文件的载体，其目的只能是为了更好地培训和执行 SMS 文件。

13、个体运输船舶如何实施《国内安全管理规则》？

个体运输船舶必须实施《国内安全管理规则》。由于其规模、管理、技术和设施等因素，不太可能单独建立 SMS。因此，建议个体运输船舶按照《国内安全管理规则》的要求与具有符合《国内船舶管理业规定》的船舶管理公司（包括具有经营船舶管理资格的航运公司）签订船舶管理协议。

第二章 船舶管理公司

14、船舶管理业的定义是什么？

船舶管理业指船舶管理经营人根据约定，为船舶所有人或船舶承租人、船舶经营人提供的下列船舶管理服务：

- 1 船舶机务服务；
- 2 船舶海务服务；
- 3 船舶检修、保养；
- 4 船员配给、管理；
- 5 船舶买卖、租赁、营运及资产管理；
- 6 其他船舶管理服务。

15、航运公司与船舶管理公司的相互关系？

在市场模式下，根据所签合同，船舶管理公司对船东负责。船舶管理公司有三种类型，即全包管理型、半包管理型和技术咨询服务型。全包管理型就是船东将船舶管理的全部内容统包给船舶管理公司，船舶管理公司根据船舶管理合同，对船舶进行全方位的管理，以保证船舶适航适货，保证船舶安全和防止污染，保证船舶符合法律法规要求而不被港口国滞留。船舶管理公司按合同有效地管理好船舶将会获得丰厚的报酬，但稍有疏忽，不能满足合同要求，或发生安全事故、污染事故，或被港口国滞留，将会导致重大损失，甚至亏本；半包管理型就是将船舶管理的部分内容包给船舶管理公司，而将一部分船东认为重要的内容，如影响船舶设备使用寿命的部分内容自己管理，这种情况下船舶管理公司的管理内容可大可小，完全取决于所订合同的规定，由于合同条款再完善，在具体执行过程中仍会产生矛盾，双方职责界限也难以分清，最终受害的还是船东，这种类型对船东不利；技术咨询服务型就是船东在船舶管理方面遇到困难时向船舶管理公司进行咨询，获取有关知识和建议，克服困难，从而付给船舶管理公司一定的报酬，通常情况下船舶管理公司所提出的建议比较中肯，但不免有时也会出现脱离实际的情况，因此这种类型只是在船东缺乏船舶管理经验时才采用。

16、为什么国家提倡成立船舶管理公司？

- 1 我国航运公司的现状有以下一些特点：
 - 1.1 航运公司通常拥有船舶、管理船舶和经营船舶；
 - 1.2 数量众多，规模不一，规模大的少而小的多，还有许多单船公司；
 - 1.3 管理水平通常比较低，规模小的或者单船公司更低；
 - 1.4 有相当数量规模小的公司或者单船公司还承揽危险品甚至化学危险品运输；
 - 1.5 水路运输市场秩序需进一步维护，存在着不规范竞争，管理水平低充满安全隐患的公司，反而运输成本低而具有竞争力。
 - 2 船舶管理公司具有以下优势：
 - 2.1 有高素质的专业化的管理人才；
 - 2.2 有成熟而完善的安全管理体系；
 - 2.3 具有丰富的船舶管理经验；
 - 2.4 容易形成规模效益；
- 总之，成立船舶管理公司有利于提高航船舶管理水平，减少水路运存在的安全隐患，

保障水路运输安全，维护船舶管理业市场秩序，促进水路运输业的健康发展。

17、成立船舶管理公司应具备哪些条件？

1 成立船舶管理公司应具备下列基本条件：

- 1.1 有符合国家规定的注册资本；
- 1.2 有符合本规定的管理人员；
- 1.3 有与经营业务相适应的设备和设施；
- 1.4 有符合国家规定的船舶安全管理和防止污染管理体系；
- 1.5 法律、行政法规和交通部规章规定的其他条件；

2 经营国内沿海船舶管理业还应具备下列条件：

2.1 经营管理人员应取得航运或航海、船舶、船机及其他相关专业大学专科以上学历，或中级以上相关专业技术职称、交通部认可的从业资格证书；

2.2 海务、机务管理人员中应至少有一人持有与所管理船舶种类和航区相适应的丙类船长、轮机长以上职务的适任证书；

2.3 其他海务、机务管理人员中应持有与所管理船舶种类和航区相适应的丙类二副、二管轮以上职务的适任证书；

3 经营内河船舶管理业还应具备下列条件：

3.1 经营管理人员应取得航运或航海、船舶、船机及其他相关专业中等专业以上学历，或初级以上相关专业技术职称、交通部认可的从业资格证书；

3.2 海务、机务管理人员中应至少有一人持有与所管理船舶种类和航区相适应的二等船船长、轮机长以上职务的适任证书；

3.3 其他海务、机务管理人员中应持有与所管理船舶种类和航区相适应的二等船二副、二管轮以上职务的适任证书。

20、船舶管理协议必须包括哪些内容？

船舶管理协议必须包括以下内容：

1 当船舶安全和防污染与生产、经营、效益发生矛盾时，应当坚持安全第一和保护环境的原则；

2 船舶管理公司同意承担《ISM 规则》或《CSM 规则》所规定的所有责任和义务；

3 在不妨碍船长履行其职责并独立行使其权力的前提下，船舶管理公司对处理涉及船舶安全和防污染的事务具有最终决定权。

22、船舶管理公司实施 ISM 规则认证时应注意什么？

1 应事先准备好整理好下列证书、文件或复印件：

- 1.1 《水路运输服务许可证》；
- 1.2 管理人员的身份证件、学历证明或专业技术证书、以及资格证书；
- 1.3 代管船舶协议或代管船舶合同；
- 1.4 其他法律法规所需的证书、文件等复印件。

2 对于全包型的船舶管理公司如果船员是由船舶管理公司配备，应该没有什么问题，如同船东自己实施 ISM 规则认证一样；但如果船员是由船东配备，要特别注意船员在全面执行船舶管理公司的指令方面，是否会受到船东的干扰或影响；此时要特别注意收集下列证据：

2.1 船舶管理公司向船舶发出的有关安全和防污染方面的指令是否得到有效执行的证据，如开航前指令、新聘转岗船员熟悉职责及考核以及可能与船舶经营冲突的其他安全和防污染方面指令的执行证据等；

2.2 船舶管理公司对船员进行考核发现不适岗时船东是否及时另外配备合格的船员上船；

2.3 在安全和防污染方面船长能否无所顾虑地全面而有效地履行职责，即根据船舶管理公司的安全管理体系做出不符合船东利益的决定时，是否会受到船东给予的不公正的待遇；

3 对于半包管理型的和技术咨询型的船舶管理公司，难以全面履行安全和防污染管理规则的要求，因而很难通过认证。

推行 ISM 规则通常采取哪些步骤？

推行 ISM 规则一般采取下列步骤：

- (1) 宣布领导承诺按照 ISM 规则建立安全管理体系；
- (2) 激励全体人员支持专门推进小组；
- (3) 配备充分的资源；
- (4) 在整个过程中坚持对员工的培训，改变他们的管理思路。从传统管理转到符合 ISM 规则要求；
- (5) 查验现有管理体系与 ISM 规则要求的不同，并改进；
- (6) 组织员工在他们自己经验基础上编写体系文件；
- (7) 严格实施起草和批准的文件，意指怎么说就怎么做，怎么做就怎么记；
- (8) 在实施中持续改进；
- (9) 定期组织内审；
- (10) 用典型船推动全局

船长在推行 ISM 规则中应该怎样做？

船长要以身作则，认真学习 ISM 规则，深刻理解公司和船舶安全管理体系文件，并组织船员学习和执行。

在执行 ISM 规则中，对船员有哪些要求？

在保障海上安全和防止海洋污染方面船员起着极为重要的作用。公司的方针、措施和操作规程都要由船员的具体行动来实现。ISM 规则是一项新的国际标准，是各国经验的总结，多数要求原来已在执行，只是更为系统化，有的则与更为严格。船员要认真学习、深刻理解安全管理体系的要求，认清各自的职责，持久并有效地实施。

什么是安全管理体系？

安全管理体系是 ISM 规则要求建立的。它是一个结构化和文件化的体系，使公司人员能有效地执行公司的安全管理方针。结构化是指它是一个系统化、有步骤地实施的体系。文件化是指形成文件，要做的每件事必需写下来或做好记录。它由组织机构、职责、职权、程序和资源所组成。

什么是船舶安全管理体系？

船舶安全管理体系是使船员有效实施公司安全管理方针和目标的规范化和文件化的体系。它也是由船上组织机构、责任、程序等组成。

船舶安全管理体系与公司安全管理体系是什么关系？

船舶安全管理体系是公司安全管理体系的组成部分，但又是一个相对独立和完整的体系。

船舶安全管理体系有哪些主要文件？

船舶安全管理体系文件可以由船舶安全管理手册、船舶安全管理专业手册或程序、船舶安全操作须知及船舶安全管理记录组成，也可以根据船舶现有管理实际，形成综合性的手册。

谁是指定人员？其职责是什么？

国际安全管理规则要求公司任命指定人员以保持船岸联系。他的职责为：

- (1) 向总经理报告安全管理体系的不足；
- (2) 组织安全评审，并确保纠正措施有效实施；
- (3) 监督公司和船舶涉及安全和防止污染的一切活动；
- (4) 保证向船舶提供足够的资源和岸上支持。

什么是船舶审核？

政府主客机关或它认可的机构，如船级社，按照 ISM 规则定期来船舶进行审核，以判断安全管理体系是否符合规则要求和安全管理体系是否有效实施，并适合于达到安全和防止污染目标。这就是船舶审核。

船舶审核有哪些种类？

船舶审核分为：初次审核、中间审核、换证审核和附加审核。

- (1) 初次审核 对于新建立安全管理体系的船舶进行初次审核，审核合格发给安全管理证书。
- (2) 中间审核 安全管理证书有效期为 5 年。在证书签发后第二个周年日和第三个周年日之间进行中间审核。审核合格，在安全管理证书上签注。
- (3) 抵达证审核 在安全管理证书有效期满前 6 个月进行抵达证审核。审核内容、范围和方法同初次审核。
- (4) 附加审核 在初次审核、中间审核或换证审核时发现严重不符合规定的情况，要进行附加审核。审核合格才能签发或签注安全管理证书。

什么是港口国监督？

每个国家都有主权对在其领土管辖区域内作业的外国船舶进行监督。此外，国际海事组织和国际劳工组织在制定的一些国际海事公约中亦规定，各国对到访其港口的的外国船舶进行监督检查。这就是港口国监督。

港口国监督检查的目的是什么？

港口国监督检查是为了保证外国船舶是适航的，不会造成污染危险，提供健康和安全工作环境和符合有关国际公约。

哪个部门执行港口监督检查？

一般都是由各国的海事主管机关来执行港口国监督检查。在中国是中华人民共和国海事局；在美国是美国海岸警备队；在澳大利亚是澳大利亚海事安全当局。

港口国监督检查依据哪些文件？

港口国监督检查依据下列文件：

- (1) 《1966 年国际载重线公约》；
- (2) 《1974 年国际海上人命安全公约》；
- (3) 《1973 年/1978 年国际防止船舶造成污染公约》；
- (4) 《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》；
- (5) 《1972 年国际海上避碰规则公约》；
- (6) 《1969 年国际船舶吨位丈量公约》；
- (7) 国际劳工组织 1976 年 147 号《商船最低标准公约》。

"明显理由"指的是什么？

明显理由是指：因此可以认为船舶实际上不符合有关公约的要求，从而需要进行更详细的检查，以判定船舶是否适航。

明显理由可以是：

- (1) 其他海事当局有报告或通知；
- (2) 船长、船员或对船舶安全营运、船上工作和生活条件或防止污染有合法利害关系的人提出报告或投诉，除非有关当局认为报告或投诉显然没有事实根据；

- (3) 有严重缺陷的迹象。

哪些方面的缺陷是经常发现的？

在检查中经常发现缺陷的方面是：

- (1) 消防（通风装置、防火挡板、控制措施、消防泵、固定灭火装置、灭火设备）；
- (2) 救生（救生艇、救生圈、降艇装置、救生艇属具清单）；
- (3) 总体安全（船体结构、电气设备、应急照明、液压关闭装置、水密门）；
- (4) 主辅机（机舱清洁状况、主机、辅机）；
- (5) 载重线（通风筒、空气管、围板、门、舱口、栏杆、干标志）；
- (6) 航海（航海出版物、海图、声光信号）；
- (7) 防污染（油水分离装置、油类记录簿、15PPM 报警装置）；
- (8) 安全操作（手册、须知、弃船演习、火灾控制图、应变部署表）。