



中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

国际航行海船法定检验技术规则

2004 年修改通报

人民交通出版社



中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

国际航行海船法定检验技术规则

2004 年修改通报

中华人民共和国海事局
海法规[2004]273 号文公布
自 2004 年 07 月 01 日起实施

北 京

通 告

本修改通报是本局根据国务院和交通部有关中华人民共和国海事局职责的规定，对原中华人民共和国船舶检验局制定实施的《国际航行海船法定检验技术规则（1999）》和中华人民共和国海事局制定的《国际航行海船法定检验技术规则（2003年修改通报）》按照国际海事组织有关公约修正案进行的修改和补充，请各有关单位将本修改通报连同《国际航行海船法定检验技术规则（1999）》及其《2003年修改通报》一并执行。

有关上述《国际航行海船法定检验技术规则（1999）》及其修改通报的解释和等效免除事宜，请与本局联系。

目 录

第 1 篇 检验与发证

第 1 章 一般规定

3 检验依据

第 2 章 检验

2 检验的范围

第 4 篇 船舶安全

第 1 章 说明与要求

2 说明

第 7 章 危险货物的载运

附录 国际船舶安全装运密封装放射性核燃料、钷和强放射性
废料规则 (INF 规则)

第 13 章 信号设备

1 通则

2 号灯与号型

3 闪光灯

4 号旗

5 声响信号器具

第 14 章 有关决议修正案汇总

附录 5 SOLAS 公约 2001 年 6 月修正案 (MSC.117(74)决议)

附录 6 SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案 (MSC.123(75)决议)

附录 7 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的 1974 年
SOLAS 公约附则修正案 (缔约国政府大会会议决议 1)

附录 8 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的《国际
船舶和港口设施保安规则》 (缔约国政府大会会议决议 2)

附录 9 SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 (MSC.134(76)决议)

附则 2 国际高速船安全规则

说明与要求

附 录

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

国际航行海船法定检验技术规则

2004 年修改通报

第 1 篇 检验与发证

第 1 章 一般规定

3 检验依据

(2003 修改通报) 3.3.1(3)最后：

在“1994 年国际高速船安全规则（1994HSC 规则）”之前加“11”。

在“2000 年国际高速船安全规则（2000HSC 规则）”之前加“12”。

第 2 章 检 验

2 检验的范围

2.6(2)中“对于 15 年及以上船龄的船舶，”改为“除散装货船和油船外船龄 15 年及以上的船舶，”。

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

国际航行海船法定检验技术规则

2004 年修改通报

第 4 篇 船舶安全

第 1 章 说明与要求

2 说 明

在 2.1 (3) 后新增 (4)、(5)、(6)、(7)、(8) 如下：

“ (4) 由第 74 届海上安全委员会以 MSC.117(74) 决议通过的 2001 年 6 月修正案，其生效日期为 2003 年 1 月 1 日；

(5) 由第 75 届海上安全委员会以 MSC.123(75) 决议通过的 2002 年 5 月修正案，其生效日期为 2004 年 1 月 1 日；

(6) 由 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的决议 1 对《1974 年 SOLAS 公约》附则修正案，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日；

(7) 由 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的决议 2 《国际船舶和港口设施保安规则》，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日；

(8) 由第 76 届海上安全委员会以 MSC.134(76) 决议通过的 2002 年 12 月修正案，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日。”

2.4 第 1 句末增加下列文字：

“ 2001 年 6 月 6 日第 74 届海上安全委员会又以 MSC.119(74) 决议通过了 1994 年 HSC 规则的修正案，其生效日期为 2003 年 1 月 1 日。”

2.7 和 2.8 句中的“ SMC ”均改为“ MSC ”。

第 7 章 危险货物的载运

在附录 INF 规则未增加 MSC.118 (74) 和 MSC.135 (76) 决议如下：

海安会决议 MSC.118(74)

(2001 年 6 月 6 日通过)

通过对国际船舶安全装运密封装放射性核燃料、 钚和强放射性废料规则 (INF 规则) 的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b) 条关于本委员会职能的规定，

注意到 MSC.88(71) 通过了国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和强放射性废料规则 (以下简称 INF 规则)，该规则是在 1974 年国际海上人命安全公约 (SOLAS) (以下简称本公约) 第 VII 章之下而强制执行的，

进一步注意到国际海上危险品 (IMDG) 规则 (已经通过海安会通函 MSC/Circ.961 形式分发) 的第 30 号修正案，将新的运输进度表 14 及其他合并至该规则中，

认识到有必要修改 INF 规则以使其能纳入上述 IMDG 规则第 30 修正案的内容

还注意到本公约第 VIII(b) 条和第 VII/14.1 条所提及的修改 INF 规则的程序，

在其第 74 届大会上，审议了按本公约第 VIII(b)(i) 条规定所建议并散发的对 INF 规则的修正案，

1 按照本公约第 VIII(b)(iv) 条的规定通过对 INF 规则的修正案，其文本载于本决议的附件中；

2 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb) 条的规定决定，除非在 2002 年 7 月 1 日以前有 1/3 以上本公约的缔约国政府或拥有不少于世界商船船队总吨的 50% 的缔约国政府通报他们反对本修正案，否则该修正案应认为于 2002 年 7 月 1 日被接

受；

3 **提请**缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2)条的规定，该修正案按上述 2 的规定被缔约国政府接受后应于 2003 年 1 月 1 日生效；

4 **要求**秘书长遵照本公约第 VIII(b)(v)条的规定，将本决议案正式文本和含在附件中的修正案文本发送给所有公约缔约国政府；

5 **进一步要求**秘书长将本决议案和附件发送给本组织中非公约缔约国成员。

附 件

国际船舶安全装运密封装放射性核燃料、钚和 强放射性废料规则（INF 规则）的修正案

第 1 章 通 则

1.1 定义

在 1.1.1.3 条中，文字“表 10，11，12 或 13”由“运输进度表 10，11，12，13 或 14”文字替代。

海安会决议 MSC.135(76)

(2002 年 12 月 12 日通过)

通过对国际船舶安全装运密封装放射性核燃料、 钚和强放射性废料规则(INF 规则)的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b)条关于本委员会职能的规定，

注意到 MSC.88(71)通过了国际船舶装运密封装放射性核燃料、钚和强放射性废料规则（以下简称 INF 规则），该规则是在 1974 年国际海上人命安全公约（SOLAS）（以下简称本公约）第 VII 章之下而强制执行的，

还注意到本公约第 VIII(b)条和第 VII/14.1 条所提及的修改 INF 规则的程序，

认识到有必要修改 INF 规则以使得其能纳入海安会决议 MSC.123(75)通过的本公约第 VII 章的修正案的内容，

在其第 76 届大会上，审议了按第 VIII(b)(i)条规定所建议并散发的对 INF 规则的修正案，

1. 按照本公约第 VIII(b)(iv)条的规定通过 INF 规则的修正案，其文本载于本决议的附件中；

2. 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条的规定决定，除非在 2004 年 1 月 1 日以前有 1/3 以上本公约的缔约国政府或拥有不少于世界商船船队总吨的 50% 的缔约国政府通报他们反对本修正案，否则该修正案应认为于 2004 年 1 月 1 日被接受；

3. 提请缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)条的规定，该修正案按上述 2 的规定被缔约国政府接受后应于 2004 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照本公约 VIII(b)(v)条的规定，将本决议案正式文本和含在附件中的修正案文本发送给所有公约缔约国政府；

5. 进一步要求秘书长将本决议案和附件发送给本组织中非公约缔约国政府成员。

附 件

经修正的国际船舶安全装运密封装放射性核燃料、 钚和强放射性废料规则 (INF 规则) 的修正案

第 1 章 通 则

1.1 定义

现有的 1.1.1 的 .3 由下列文字替代:

“ .3 辐射核燃料货物系指按照 IMDG 规则第 7 类作为货物进行运输的密封装放射性核燃料、钚和强放射性废料。”

在 1.1.1.7 中, 参照 “ VII/14.6 ” 以参照 “ VII/1.1 ” 替代。

第 13 章 信号设备

1 通 则

原 1.3.2 用下列文字替代：

“ 1.3.2 开敞甲板用电气信号设备应至少具有 IP55 的外壳防护等级。”

新增 1.4.4 如下：

“ 1.4.4 航行灯控制箱可扩展至对本章规定的其他号灯供电，但其他用电设备不应接入该控制箱内。”

原 1.4.4、1.4.5 和 1.4.6 的编号依次改为“ 1.4.5、1.4.6 和 1.4.7”。

2 号灯与号型

原 2.2.7 用下列文字替代：

“ 2.2.7 地效翼船：

地效翼船应按 2.2 对机动船的要求配备号灯和号型，但如其特性和位置不可能符合 2.1 和 2.3 要求时，则应尽可能近似于这些特性和位置。”

原 2.3.4 用下列文字替代：

“ 2.3.4 高速船：

- (1) 高速船的桅灯高度视船宽而定，可低于 2.3.1(1) 规定的高度，但其 2 盏舷灯和 1 盏桅灯构成的等腰三角形的底角，在端视图上不得小于 27° ；
- (2) 在长度为 50m 或以上的高速船上，2.3.1(1) 规定的前桅灯与后桅灯之间 4.5m 的垂向间距可以修改，但该距离不得小于由下式计算所得之值：

$$y = \frac{(a + 17 \cdot \theta) C}{1000} + 2$$

式中： y ——后桅灯高出前桅灯的高度，m；
 a ——前桅灯在营运状况下高出水面的高度，m；
 θ ——在营运状况下的纵倾，°；
 C ——桅灯的水平距离，m。”

3 闪光灯

3.1.1 最后加入上标“ ”，其脚注如下：

“ 通信用白昼信号灯的性能参见国际海事组织通过的 MSC.95(72)决议《白昼信号灯性能标准》。 ”

表 3.1.1 序号 1 “ 能见距离 ” 栏中 “ 5 n mile ” 的规定删除。

原表 3.2.2 用下表代替：

表 3.2.2

序号	型式	能见距离 (n mile)	船长 L (m)		
			$L \geq 20$	$L < 20$	
				各种作业船	其他船舶
1	手提式	2	1	1	1 个 3 节手电筒
2	桅顶式	5	1	-	-

原 3.2.4 用下列文字替代：

“ 3.2.4 地效翼船应配备 1 盏桅顶式高亮度红色环照闪光灯，以供起飞、降落和近地面飞行时使用。 ”

4 号 旗

原表 4.1.1 最后关于“标志旗”的规定删除。

原表 4.2.1 最后两行对“标志旗”的配备要求删除。

5 声响信号器具

原 5.1.1(1)和(3)分别用下列文字替代：

“ (1) 频率和可听距离应符合下列要求：

笛号的基频应在 70~700Hz 范围内；

笛号的可听距离应按所使用的频率确定：它们可包括基频和/或一种或更多种较高的频率；其频率范围为对长度为 20m 或以上的船舶为 180~700 Hz(±%)，对长度小于 20m 的船舶为 180~2100Hz(±1%)；

并具有表 5.1.1(3)规定的声压级；

(3) 船上所装的号笛，在其最大声强方向上，距离 1m 处，在对长度为 20m 以上的船舶为 180~700 Hz(±%)，对长度小于 20m 的船舶为 180~2100Hz(±1%)的频率范围内至少 1/3 个倍频程频带内，应具有不小于表 5.1.1(3)所列声压级。”

表 5.1.1 (3) 用下表替代：

表 5.1.1(3)

船长 L (m)	在 1m 处 1/3 倍频程频带声压级 (dB, 相对于 $2 \times 10^{-5} \text{N/m}^2$)	可听距离 (n mile)
$L \geq 200$	143	2
$200 > L \geq 75$	138	1.5
$75 > L \geq 20$	130	1
$L < 20$	120	0.5
	115	
	111	

当实测频率在 180~450Hz 范围内时；
 当实测频率在 450~800Hz 范围内时；
 当实测频率在 800~2100Hz 范围内时。

5.1.2(2)中的“长度为 12m 及 12m 以上但小于 20m 的船舶应不小于 200mm”删去。

原 5.2.1 用下列文字替代：

“5.2.1 长度为 12m 或以上的船舶应配备 1 个号笛；长度为 20m 或以上的船舶除号笛以外，还应配备 1 个号钟；长度为 100m 或以上的船舶另应配备 1 面号锣，号锣的音调和声音不可与号钟相混淆。号钟或号锣或两者可用与其各自声音特性相同的其他设备代替，只要任何时候都能以手动鸣放规定的声号。”

新增 5.2.2 如下：

“5.2.2 长度为 12m 或以上，但小于 20m 的船舶不应强制要求配备符合 5.1.2 规定的号钟，如不配备，则应配备能以不超过 2min 的时间间隔鸣放某种有效声号的其他设备。”

原 5.2.2 的编号改为 5.2.3，并用下列文字替代：

“5.2.3 长度小于 12m 的船舶，不要求配备 5.2.1 规定的声响信号器具，如不配备，则应配备能以不超过的 2min 时间间隔鸣放其他某种有效声号的其他设备。”

第 14 章 有关决议修正案汇总

在附录 4 后新增附录 5、附录 6、附录 7、附录 8、附录 9 如下：

- “ 附录 5 SOLAS 公约 2001 年 6 月修正案 (MSC117.(74)决议)
- 附录 6 SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案 (MSC123.(75)决议)
- 附录 7 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的 1974 年 SOLAS 公约附则修正案 (缔约国政府大会会议决议 1)
- 附录 8 SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的《国际船舶和港口设施保安规则》 (缔约国政府大会会议决议 2)
- 附录 9 SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案 (MSC134.(76)决议) ”

附录 5

SOLAS 公约 2001 年 6 月修正案

说明与要求

本附录是第 74 届海上安全委员会以 MSC.117(74)决议通过的 SOLAS 公约 2001 年 6 月修正案，其生效日期为 2003 年 1 月 1 日。

海安会决议 MSC.117 (74)

(2001年6月6日通过)

通过对经修正的 1974 年国际海上 人命安全公约的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b) 条关于本委员会职能的规定。

进一步忆及 1974 年国际海上人命安全公约（以下简称“本公约”）第 VIII(b) 条有关公约附则除第 1 章外的修正程序，

注意到国际海上危险品(IMDG)规则（已通过海安会通函 MSC/Circ.961 形式分发）的第 30 号修正案，将新的运输进度表 14 纳入该规则中

认识到有必要修改 SOLAS 公约第 VII 章的相关要求以使得其能纳入上述 IMDG 规则第 30 号修正案的内容，

在第 74 届会议上，审议了按第 VIII(b)(i)条规定所建议并散发的对公约的修正案，

1 按照本公约第 VIII(b)(iv)条的规定通过公约的修正案，其文本载于本决议的附件中；

2 按照本公约第 VIII(b)(iv)(2)(bb)条的规定决定，除非在 2002 年 7 月 1 日以前有 1/3 以上本公约的缔约国政府或拥有不少于世界商船船队总吨的 50%的缔约国政府通报他们反对本修正案，否则该修正案应认为于 2002 年 7 月 1 日被接受；

3 提请缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2)条的规定，该修正案按上述 2 的规定被缔约国政府接受后应于 2003 年 1 月 1 日生效；

4 要求秘书长遵照本公约第 VIII(b)(v)条的规定，将本决议案正式文本和含在附件中的修正案文本发送给所有公约缔约国政府；

5 进一步要求秘书长将本决议案和附件发送给本组织中非公约缔约国成员。

附 件

经修正的 1974 年国际海上人命安全公约的修正案

第 章 危险货物的装运

D 部分 船舶装运密封装放射性核燃料、 钚和强放射性废料的特殊要求

第 14 条 定 义

在本条第 2 款中，文字“表 10，11，12 或 13”由“运输进度表 10，11，12，13 或 14”文字替代。

附录 6

SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案

说明与要求

本附录是第 75 届海上安全委员会以 MSC.123(75)决议通过的 SOLAS 公约 2002 年 5 月修正案，其生效日期为 2004 年 1 月 1 日。

海安会 MSC.123(75) 决议

(2002 年 5 月 24 日通过)

通过经修正的 1974 国际海上人命安全公约的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b)条关于本委员会的职能，

进一步忆及 1974 国际海上人命安全 (SOLAS) 公约 (以下简称“公约”) 第 (b)条关于适用公约附则 (除第 I 章外) 的修正程序，

在其 75 届会议上，审议了按公约第 (b)(i)条提出并散发的公约修正案，

1 按公约第 (b)(iv)条，通过公约修正案，其文本载于本决议的附件中；

2 按公约第 (b)(vi)(2)(bb)条，决定该修正案将于 2003 年 7 月 1 日视为已被接受，除非在此日期之前，有三分之一以上的公约缔约国政府或其合计商船吨位数不少于世界商船队总吨位 50%的缔约国政府提出反对该修正案；

3 提请 SOLAS 公约各缔约国政府注意，根据公约第 (b)(vii)(2)条，该修正案在按上述 2 被接受以后，将于 2004 年 1 月 1 日生效；

4 要求秘书长按照本公约 第(b)(v)条，将校正无误的本决议及其附件中所载的修正案文本的副本分发给本公约所有缔约国政府；

5 还要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非本公约缔约国政府的本组织成员。

附 件

经修正的《1974 国际海上人命安全公约》修正案

第 IV 章 无线电通信设备

第 1 条 适用范围

- 1 删除 3、4、5、6 和 7。
- 2 现有 8 重新编号为 3。

第 3 条 免 除

- 3 2.2 末尾的“ ; 或 ”由句号替代。
- 4 删除 2.3。

第 4 条 功能要求

- 5 在 1.6 中，“第 V/12 (g) 和 (h) 条”由“第 V/19.2.3.2 条”替代。

第 7 条 无线电设备 通则

- 6 删除 2、3 和 4。
- 7 现有 5 重新编号为 2。

第 12 条 值 班

- 8 删除 4。

第 14 条 性能标准

- 9 在 1 第 2 句中，删去“在符合本条 2 的条件下”的文字。
- 10 删除 2。

第 V 章 航行安全

第 21 条 国际信号规则

11 该条规则的标题由以下标题替代：

“ 国际信号规则和 IAMSAR 手册 ”

12 现有条文编号为 1。

13 新增 2 如下：

“ 2 所有船舶都应配备一本保持更新的国际航空和海上搜救（ IAMSAR ）手册第册。 ”

第 VI 章 货物装运

第 2 条 货物资料

14 在现有 2.3 中，文字“第 VII/2 条”由“第 VII/1.1 中定义的 IMDG 规则”替代。

第 5 条 堆装和系固

15 在现有 1 中，文字“货物和货物单元”由“货物、货物单元和货物运输单元”替代。

16 在现有 2 中，文字“以货物单元装运的货物”由“货物、货物单元和货物运输单元”替代。

17 在现有 4 中，文字“货物单元”（有两处）由“货物、货物单元和货物运输单元”替代。

18 在现有 5 中，文字“集装箱”由“货运集装箱”替代；在“国际集装箱安全公约（CSC）”之前加上“经修正的”。

19 现有 6 由下文替代：

“在整个航程中，除散装固体和液体货物以外的所有货物、货物单元和货物运输单元，应按照主管机关认可的《货物系固手册》进行装载、堆装和系固。对于具有第 II-2/3.14 条定义的滚装装货处所的船舶，应在离开泊位前按照《货物系固手册》完成所有这些货物、货物单元和货物运输单元的系固。《货物系固手册》的编制标准应至少与本组织制定的指南中的标准相当。”

参见经修正的由本组织 A.714 (17) 决议通过的《货物堆装和系固安全操作规则》
参见本组织 MSC.122(75)决议通过的《国际海运危险货物(IMDG)规则》。
参见海安会 MSC/circ.745 号通函《货物系固手册编制指南》。

第 6 条 装运的可接受性

20 在现有 3 中，文字“第 VII/2 条”由“第 VII/1.1 中定义的 IMDG 规则”替代。

第 章 危险货物的装运

21 现有 A 部分由以下新的 A 部分和 A-1 部分替代：

“ A 部分 包装危险货物的装运

第 1 条 定 义

除另外明文规定外，就本章而言：

1 IMDG 规则 系指本组织海上安全委员会 MSC.122 (75) 决议通过的《国际海运危险货物 (IMDG) 规则》，该规则可能由本组织修正，但这类修正案应按照本公约第 VIII 条关于适用于公约附则 (除第 I 章外) 修正程序的规定予以通过、生效和实施。

2 危险货物 系指由 IMDG 规则所包含的物质、材料和物品。

3 包装形式 系指 IMDG 规则中规定的包装形式。

第 2 条 适用范围

1 除另有明文规定外，本部分适用于本公约规则所适用的所有船舶和小于 500 总吨的货船中装运的包装危险货物。

2 本部分的规定不适用于船用物料和设备。

3 除按照本章的规定外，禁止装运包装危险货物。

4 为了补充本部分的规定，各缔约国政府应参考到本组织制定的指南，颁布或促使颁布关于对涉及包装危险货物事故的应急反应和医疗急救的细则。

参见：.1 D 部分对装运 INF 货物的特殊要求；和

.2 第 II-2/19 条对装运危险货物船舶的特殊要求。

参见由本组织出版的《载运危险货物船舶的应急反应程序》(EmS 指南)和《危险货物事故医疗急救指南》(MFAG)。

第 3 条 危险货物装运的要求

包装危险货物的装运应符合 IMDG 规则的有关规定。

第 4 条 单 证

1 在有关海运包装危险货物的所有文件中，货物的名称应使用适当的运输名称（不应单独使用商品名称），并按 IMDG 规则中的分类予以正确说明。

2 由托运人准备的运输单证应包括或附有经签署的证书或申报书，以表明已按需要对交运的货物严格地进行了包装、标记、附加标签或标牌，还应注明货物已处于合适的载运状态。

3 负责货物运输单元中危险货物的包装/装载的人员，应提供经签署的集装箱/车辆装箱证书，其中写明：该单元中的货物已得到严格的包装和系固并符合所有适用的运输要求。该证书可与本条 2 所述的单证合并。

4 如有充分理由怀疑装有危险货物的货物运输单元不符合本条 2 或 3 的要求，或者当没有集装箱/车辆装箱证书时，该货物运输单元不应被接受发运。

5 每艘装运包装危险货物的船舶应具有一份特别清单或舱单，按照 IMDG 规则的分类，列出船上危险货物及其位置。标明所有危险货物的类别并表明其在船上位置的详细的配载图，可用来代替上述特别清单或舱单。船舶驶离前应备有一份这些单证的副本，以供港口国当局指定的人员或组织使用。

第 5 条 货物系固手册

在整个航程中，货物、货物单元和货物运输单元，应按照主管机关认可的《货物系固手册》进行装载、堆放和系固。《货物系固手册》的编制标准应至少与

参见由本组织 MSC.122 (75) 决议通过的《国际海运危险货物 (IMDG) 规则》。
与经修正的由本组织 A.715 (17) 决议通过的《货物堆装和系固安全操作规则》中的定义相同。

本组织制定的指南 相当。

第 6 条 涉及危险货物的事故报告

1 在发生包装的危险货物从船上落入海中灭失或可能灭失的事故时，船长或负责该船的其他人员应立即将此类事故的详细情况尽可能全面地向最近的沿岸国报告，该报告应根据本组织制定的一般原则和指南 作出。

2 当本条 1 中所述的船舶被弃船时，或从该船发出的报告不完整或不能得到时，第 IX/1.2 条中所定义的公司应在最大可能的范围内承担本条对船长规定的义务。

A-1 部分 散装固体危险货物的装运

第 7 条 定 义

散装固体危险货物系指 IMDG 规则中所包含的除液体或气体以外的由粒子、颗粒或较大碎片组成的任何物质，成份通常一致，并直接装入船舶的货物处所而无需任何中间维护形式，包括装入载驳船上的驳船内的此类物质。

第 7-1 条 适用范围

1 除另有明文规定外，本部分适用于本公约规则所适用的所有船舶和小于 500 总吨的货船中装运的散装固体危险货物。

2 除按照本部分的规定外，禁止装运散装固体危险货物。

3 为了补充本部分的规定，各缔约国政府应参考到本组织制定的指南 ，颁布

参见海安会 MSC/circ.745 号通函《货物系固手册编制指南》

参见本组织 A.851 (20) 决议通过的《船舶报告系统和船舶报告要求的一般原则，包括涉及危险货物、有害物质和/或海洋污染物的事故报告指南》。

参见本公约第 II-2/19 条对装运危险货物船舶的特殊要求。

或促使颁布关于散装固体危险货物的安全装运的细则，其应包括对涉及散装固体危险货物事故的应急反应和医疗急救的细则。

第 7-2 条 单 证

1 在有关海运散装固体危险货物的所有文件中，货物的名称应使用适当的运输名称（不应单独使用商品名称）。

2 每艘装运散装固体危险货物的船舶应具有一份特别清单或舱单，列出船上危险货物及其位置。标明所有危险货物的类别并表明其在船上位置的详细的配载图，可用来代替上述特别清单或舱单。船舶驶离前应备有一份这些单证的副本，以供港口国当局指定的人员或组织使用。

参见《涉及危险货物的事故中采用的急救指南（MFAG）》（MSC/CIRC.857）。

参见经修正的由本组织 A.434（XI）决议通过的《固体散装货物安全操作规则》（BC 规则）。

第 7-3 条 堆装和分隔要求

1 散装固体危险货物应按其性质安全和适当地予以装载和堆装。对于互不相容的货物，应将其彼此分开。

2 不应载运易于自热或自燃的散装固体危险货物，除非已采取了适当的预防措施以使发生火灾的可能性减至最小。

3 会产生危险蒸气的散装固体危险货物应堆装在有良好通风的货物处所内。

第 7-4 条 涉及危险货物事故的报告

1 在发生涉及散装固体危险货物从船上落入海中灭失或可能灭失的事故时，船长或该船的其他负责人应立即将此类事故的详细情况尽可能全面地向最近的沿岸国报告，该报告应根据本组织制定的一般原则和指南作出。

2 当本条 1 中所述的船舶被弃船时，或从该船发出的报告不完整或不能得到时，由第 IX/1.2 条中所定义的公司应在最大可能的范围内承担本条对船长规定的义务。”

D 部分 船舶装运密封装放射性核燃料、钚和强放射性废料的特殊要求

第 14 条 定义

22 现有 2 由下文替代：

“2 INF 货物系指按 IMDG 规则中 7 类货物运输的密封装放射性核燃料、钚和强放射性废料。

23 删除 6。

参见本组织 A.851 (20) 决议通过的《船舶报告系统和船长报告要求的一般原则，包括涉及危险货物、有害物质或海洋污染的的事故报告指南》。

附 录

证 书

(略)

客船安全证书设备记录 (格式 P)

24 第 3 节中, 删除第 7 项和第 8 项及其脚注。

货船无线电安全证书设备记录 (格式 R)

25 第 2 节中, 删除第 7 项和第 8 项及其脚注。

26 删除第 4 节。

附 录 7

SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的 1974 年 SOLAS 公约附则修正案

说明与要求

本附录是缔约国政府于 2002 年 12 月通过的会议决议 1 对《1974 年 SOLAS 公约》附则修正案，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日；

会议决议 1

(2002 年 12 月 12 日通过)

通过《1974 年国际海上人命安全公约》附则修正案

会议，

牢记联合国宪章维护国际和平与安全及促进各国友好与合作的宗旨和原则。

深切关注各种形式的恐怖主义行为在世界范围内的逐步升级，危及或夺取无辜者的生命，危害人类基本自由并严重损害了人类尊严。

意识到航运业对于世界贸易和经济的重要性和意义，因此，决心保护世界范围内的供应链免遭因船舶、港口、近海集散站或其他设施受到恐怖主义袭击而造成的破坏。

考虑到针对航运业的非法行为危害人员和财产的安全和治安(Security)，严重影响各项海上服务的经营并逐渐损害世界各国人民对海上航行安全的信心。

考虑到这种行为的发生是一个关系到整个国际社会重大的问题，同时也认识到对有效和经济的世界贸易活动的重要性。

深信迫切需要制定并通过切实可行的措施来开展各国之间的国际合作，以补充国际海事组织（以下称“本组织”）业已通过的措施，以防范和遏制直接针对航运业广义上的非法行为。

忆及联合国安全理事会于 2001 年 9 月 28 日通过的第 1373 (2001) 号决议要求各国采取措施防范和遏制恐怖主义行为，包括呼吁各国充分实施各项反恐怖主义的公约。

已注意到八国集团领导人 2002 年 6 月在阿尔伯达（加拿大）的卡纳纳斯基斯首脑会议上签署的“八国集团运输保安协作行动”（特别是其中的海上保安部分）。

忆及经修正的 1974 年国际海上人命安全公约（以下称“本公约”）的第 VIII(c) 条，关于由缔约国政府大会修正本公约的程序。

注意到本组织的大会于 2001 年 11 月 20 日通过的题为“审议威胁乘客和船员保安及船舶安全的恐怖主义行为防范措施和程序”的 A.924(22) 决议，特别是：

- (a) 认识到需由本组织为修订目的而评审现有国际法律和技术措施，并审议适当的新措施，以防范和遏制针对船舶的恐怖主义，改进船上和岸上的保安，减少船上和港口区域内乘客、船员和工作人员以及船舶和船上货物受到的危险；和
- (b) 要求本组织理事会下属的海上安全委员会、法律委员会和便利委员会在极为优先的基础上进行评审，确定是否需要更新上述决议的序文中提及的各项文件以及在其工作范围内的任何其他有关的 IMO 文件并/或采取其他保安措施，并根据此评审采取适当的行动；

在与 A.924(22)决议范围有关的 IMO 文件中已识别到题为“威胁船舶安全和船上乘客及船员保安的非法行为的防范措施”的 A.584(14)决议、关于“针对船上乘客和船员的非法行为的防范措施”的海安会 443 号通函和关于“旅客渡船保安”的海安会 754 号通函。

忆及 1974 年国际海上人命安全公约缔约国政府 1994 年会议通过的题为“1974 年 SOLAS 公约关于加强海上安全特别措施的第 XI 章的未来修正案”的第 5 号决议，已审议了分送本组织全体成员和本公约所有缔约国政府的本公约附则的修正提案，

1. 按照本公约第 VIII(c)(ii)条，通过本公约附则的修正案，其文本见本决议的附件；

2. 决定按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条，前述修正案在 2004 年 1 月 1 日应认为已被接受，除非在此日期之前，三分之一以上的本公约缔约国政府或商船合计吨数不少于世界商船总吨数 50%的缔约国政府通知反对该修正案；

3. 提请本公约缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2)条，上述修正案在按上述 2 被接受后应于 2004 年 7 月 1 日生效；

4. 要求本组织秘书长遵照本公约第 VIII(b)(v)条，将核证无误的本决议及其附件修正案的副本分发给本公约所有缔约国政府；

5. 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非本公约缔约国政府的所有本组织成员。

附 件

经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》附则修正案

第 V 章 航行安全

第 19 条 船载导航系统和设备的配备要求

1 现有第 2.4.2 款的 .4、.5 和 .6 项由下文取代：

“ .4 除客船和液货船以外的 300 总吨及以上但小于 50,000 总吨的船舶，不迟于 2004 年 7 月 1 日以后的第一次安全设备检验 或 2004 年 12 月 31 日前，以较早者为准；和 ”

2 在现有第 2.4 款的 .7 项末尾新增以下句子：

“ 装有 AIS 的船舶应使 AIS 始终保持运作状态，但国际协定、规则或标准规定要保护航行信息的情况除外。 ”

第一次安全设备检验系指安全设备的第一次年度检验，第一次定期检验或第一次换证检验，以在 2004 年 7 月 1 日以后先到期者为准。此外，对于在建船舶而言，系指初次检验。

第 XI 章 加强海上安全的特别措施

3 现有第 XI 章重新编号为第 XI-1 章。

第 3 条 船舶识别号

4 在本条标题之后插入以下正文：

“ (4 和 5 适用于本条适用的所有船舶。2004 年 7 月 1 日以前建造的船舶，应在不迟于 2004 年 7 月 1 日以后的第一次计划干坞检验之日符合 4 和 5 的要求。) ”

5 删除现有 4 并插入新的内容如下：

“ 4 船舶识别号应永久性标记在以下位置：

- .1 在船尾或船体中部左舷和右舷的最深核定载重线以上，或上层建筑左舷或右舷或上层建筑正面的可见位置，或者，就客船而言，在可从空中看见的水平表面；和
- .2 在第 II-2/3.30 条所定义的机器处所的一个端部横舱壁上，或在一个舱口上，或者，就油船而言，在泵舱内，或者，对于设有第 II-2/3.41 条所定义的滚装处所的船舶，在滚装处所的一个端部横舱壁上容易接近的位置。

5.1 该永久性标记应清晰可见，与船体上的任何其他标记分开，并应涂成有对比性的颜色。

5.2 上述 4.1 所述的永久性标记的高度应不小于 200 mm。上述 4.2 所述的永久性标记的高度应不小于 100 mm。标记的宽度应与高度成比例。

5.3 该永久性标记可制成凸出的字符，或刻入或用中心冲头冲制，或使用可确保该标记不易被擦除的任何其他标识船舶识别号的等效方法制成。

5.4 对于用钢材或金属以外的材料建造的船舶，船舶识别号的标识方法应经主管机关批准。 ”

6 在现有第 4 条之后新增第 5 条如下：

“ 第 5 条 连续概要记录

1 对第 I 章适用的每艘船舶均应签发《连续概要记录》。

2.1 《连续概要记录》旨在就其中所记录的信息在船上提供一份船舶历史记录。

2.2 对于 2004 年 7 月 1 日以前建造的船舶，《连续概要记录》应至少提供该船自 2004 年 7 月 1 日起的历史。

3 《连续概要记录》应由主管机关签发给悬挂其国旗的每艘船舶，并应至少包括以下信息：

- .1 该船的船旗国国名；
- .2 该船在该国注册的日期；
- .3 第 3 条所述船舶识别号；
- .4 船名；
- .5 该船的船籍港；
- .6 注册船东姓名及其注册地址；
- .7 注册的光船承租人姓名及其注册地址(如适用)；
- .8 第 IX/1 条所定义的公司的名称，其注册地址及其开展安全管理活动的地址；
- .9 该船所入级的所有船级社的名称；
- .10 向经营该船的公司签发第 IX/1 条所定义的 ISM 规则规定的《符合证明》(或《临时符合证明》)的主管机关或缔约国政府或认可的
组织名称，如果进行审核并据此发证的机构不是同一机构，还要
有审核机构的名称；
- .11 向该船签发第 IX/1 条所定义的 ISM 规则规定的《安全管理证书》
(或《临时安全管理证书》)的主管机关或缔约国政府或认可的组
织名称，如果进行审核并据此发证的机构不是同一机构，还要有审
核机构的名称；
- .12 向该船签发第 XI-2/1 条所定义的 ISPS 规则 A 部分规定的《国际船
舶保安证书》(或《临时国际船舶保安证书》)的主管机关或缔约国

政府或认可的保安组织名称，如果进行验证并据此发证的机构不是同一机构，还要有验证机构的名称；和

.13 该船终止在该国注册的日期。

4.1 与 3.4 至 3.12 所述记载有关的任何变化均应记录在《连续概要记录》中，以便提供最新的和当前的信息以及变化的历史。

4.2 如果 4.1 所述记载发生任何变化，主管机关应按实际可能尽快，但不迟于自发生变化之日起的三个月，向悬挂其国旗的船舶签发一份经修订和更新的《连续概要记录》或该记录的适当修正文件。

4.3 如果 4.1 所述记载发生任何变化，主管机关应在签发经修订和更新的《连续概要记录》之前，授权并要求第 IX/1 条所定义的公司或船舶的船长对《连续概要记录》进行修改，以反映有关变化。在这种情况下，公司应在《连续概要记录》被修改后，随即通知主管机关。

5.1 《连续概要记录》应使用英文、法文或西班牙文。此外，《连续概要记录》还可提供主管机关的官方语言的译本。

5.2 《连续概要记录》应使用本组织制订的格式，并按本组织制订的指南保管。对《连续概要记录》的任何已有记载不得修改、删除或以任何方式擦除或涂改。

6 船舶无论何时变更船旗或被售予另一船东(或由另一光船承租人接管)，或由另一公司承担营运责任，《连续概要记录》均应留在船上。

7 如果船舶将要变更船旗，公司应将新船旗国的国名告知原主管机关，以便原主管机关将该船在受其管辖期间的《连续概要记录》的副本送交该国。

8 在船舶变更船旗时，如新的船旗国政府为缔约国政府，该船的原缔约船旗国政府应在换旗后尽快将该船受其管辖期间的有关《连续概要记录》副本以及先前由其他国家向该船签发的任何《连续概要记录》送交新的主管机关。

9 在船舶变更船旗时，主管机关应将以前的《连续概要记录》附在该主管机关将要签发给该船的《连续概要记录》之后，以提供本条所指的连续历史记录。

10 《连续概要记录》应保存在船上，并应随时可供检查。”

7 在重新编号的第 XI-1 章之后新增第 XI-2 章如下：

“经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》附则第 XI-2 章

第 -2 章 加强海上保安的特别措施

第 1 条 定义

1 除另有明文规定外，就本章而言：

- .1 散货船系指第 IX/1.6 条所定义的散货船。
- .2 化学品液货船系指第 VII/8.2 条所定义的化学品液货船。
- .3 气体运输船系指第 VII/11.2 条所定义的气体运输船。
- .4 高速船系指第 X/1.2 条所定义的船艇。
- .5 海上移动式钻井平台系指第 IX/1 条所定义的非就位状态的机械推进海上移动式钻井平台。
- .6 油船系指第 II-1/2.12 条所定义的油船。
- .7 公司系指第 IX/1 条所定义的公司。
- .8 船/港界面活动系指当船舶受到涉及船舶与港口之间人员、物品移动或港口服务提供等行为直接和密切影响时所发生的互交活动。
- .9 港口设施系由缔约国政府或由指定当局确定的发生船/港界面活动的场所，如适用，这包括诸如锚地、候泊区和从海上进入航道等区域。
- .10 船到船活动系指涉及物品或人员从一船向另一船转移的任何与港口设施无关的活动。
- .11 指定当局系指在缔约国政府内所确定的负责从港口设施的角度确保本章适用于港口设施保安和船/港界面活动规定得以实施的机构或行政机关。

.12 **国际船舶和港口设施保安 (ISPS) 规则**系指 1974 年《国际海上人命安全公约》缔约国政府会议于 2002 年 12 月 12 日以第 2 号决议通过的《国际船舶保安和港口设施保安规则》，由 A 部分(其规定应视为具有强制性)和 B 部分(其规定应视为建议性)组成。该规则在如下情况可由本组织修正：

.1 该规则 A 部分的修正案按照本公约关于除第 I 章以外的附则修正程序的第 VIII 条通过、生效和实施；和

.2 该规则 B 部分的修正案由海上安全委员会按照其程序规则通过。

.13 **保安事件**系指威胁船舶(包括海上移动式钻井平台和高速船)，或港口设施或任何船/港界面活动或任何船到船活动保安的任何可疑行为或情况。

.14 **保安等级**系指企图或将发生一起保安事件的风险程度限定。

.15 **保安声明**系指船舶与其发生界面活动的港口设施或其他船舶之间所达成各自将实施特定保安措施而签署的书面协定。

.16 **认可的保安组织**系指经授权开展本章或 ISPS 规则 A 部分所要求的评估，或验证，或批准或发证活动，具备适当的保安专业能力并具备适当的船舶和港口操作方面知识的组织。

2 在第 3 至 13 条中所用的“**船舶**”一词，包括海上移动式钻井平台和高速船。

3 本章所用的“**所有船舶**”一词，系指本章所适用的任何船舶。

4 在第 3、4、7、10、11、12 和 13 条中使用的“**缔约国政府**”一词，同时也是指“**指定当局**”。

第 2 条 适用范围

1 本章适用于：

.1 从事国际航行的以下类型船舶：

.1.1 客船，包括高速客船；

.1.2 500 总吨及以上的货船，包括高速货船；和

.1.3 海上移动式钻井平台；和

.2 为此类国际航行船舶服务的港口设施。

2 尽管第 1.2 项的规定，但对于其境内主要用于非国际航行船舶，仅偶尔需要为到港或离港的国际航行船舶服务的港口设施，缔约国政府也应决定本章和 ISPS 规则 A 部分的相关章节对那些港口设施的适用程度。

2.1 缔约国政府应基于按照 ISPS 规则 A 部分进行港口设施保安评估的基础上作出第 2 款所述情况下的决定。

2.2 缔约国政府对第 2 款情况下所作出的任何决定不应放弃本章或 ISPS 规则 A 部分所要达到的保安水平。

3 本章不适用于军舰、海军辅助船、或由缔约国政府拥有或经营的并仅用于政府非商业性服务的其他船舶。

4 本章中的任何内容均不影响国际法赋予各国的权利或义务。

第 3 条 缔约国政府有关保安方面的义务

1 主管机关应为悬挂其国旗的船舶颁布保安等级并确保向其提供保安等级方面的信息。当保安等级发生变化时，保安等级信息应根据情况予以更新。

2 缔约国政府应为其境内的港口设施和拟进入其港口前的船舶或在其港口内的船舶颁布保安等级并确保向其提供保安等级方面的信息。当保安等级发生变化时，应根据情况对保安等级信息予以更新。

第 4 条 对公司和船舶的要求

1 公司应符合本章和 ISPS 规则 A 部分的有关要求，并考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导。

2 船舶应符合本章和 ISPS 规则 A 部分的有关要求，并考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导，对此种符合性应按 ISPS 规则 A 部分的规定予以核验和发证。

3 船舶在进入缔约国境内的港口之前，或在缔约国境内的港口期间，如果缔约国政府颁布的保安等级高于该船主管机关为其设定的保安等级，船舶应符合缔约国规定的保安等级要求。

4 船舶应对向更高的保安等级改变作出响应，不得有不适当的延误。

5 如果船舶不符合本章或 ISPS 规则 A 部分的要求，或不能符合主管机关或另一缔约国政府所规定的保安等级要求和不能适用该船舶，则该船舶应在进行任何船/港界面活动之前，或在进港之前(以时间在先者为准)通知适当的主管当局。

第 5 条 公司的具体责任

公司应确保船长，在任何时候，能在船上可以获得，可使缔约国政府正式授权的官员能确定如下事宜的信息：

- .1 谁负责当前受雇或从事有关该船舶业务方面任何职位的船员或其他人员；
- .2 谁负责决定该船舶的使用；和
- .3 如果船舶在租船合同的条款下被使用，谁是该租船合同的各相关方。

第 6 条 船舶保安警报系统

1 所有船舶应按如下要求配备一套船舶保安警报系统：

- .1 在 2004 年 7 月 1 日或以后建造的船舶；
- .2 在 2004 年 7 月 1 日以前建造的客船，包括高速客船，不迟于 2004 年 7 月 1 日以后的第一次无线电设备检验日；
- .3 在 2004 年 7 月 1 日以前建造的 500 总吨及以上的油船、化学品液货船、气体运输船、散货船和高速货船，不迟于 2004 年 7 月 1 日以后的第一次无线电设备检验日；和
- .4 在 2004 年 7 月 1 日以前建造的 500 总吨及以上的其他货船和海上移动式钻井平台，不迟于 2006 年 7 月 1 日以后的第一次无线电设备检验日。

2 船舶保安警报系统，当启动时，应：

- .1 启动并向主管机关指定的主管当局（在此情况下可包括公司）发送船对岸保安警报，识别船舶身份、其船位并指出该船舶的保安受到威胁或已受到危害；
- .2 不向任何其他船舶发送船舶保安警报；
- .3 不在船上发出任何警报；和
- .4 在警报消除和/或复位之前，持续发送船舶保安警报。

3 船舶保安报警系统应：

- .1 能从驾驶室和至少一个其他位置启动；
- .2 不低于本组织通过的性能标准；

4 船舶保安警报系统启动点的设计应能防止船舶保安警报的误启动。

5 如果按第 IV 章要求而安装的无线电装置符合本条所有要求，则使用该无线电装置可以符合船舶保安警报系统的要求。

6 当一个主管机关收到一艘船舶保安警报的通知时，主管机关应立即通知船舶当前营运位置附近的国家。

7 当一个缔约国政府从一艘非悬挂其国旗的船舶收到船舶保安警报通知时，该缔约国政府应立即通知有关主管机关，并在适当情况下，通知船舶当前营运位置附近的国家。

第 7 条 对船舶的威胁

1 缔约国政府应为在其领海内营运或已向其通报进入其领海意图的船舶设定保安等级并确保提供保安等级信息。

2 缔约国政府应提供一个能使船舶请求咨询或协助并报告其他船舶、活动或通信的任何保安有关事宜的联络点。

3 如果识别了攻击的风险，相关缔约国政府应将以下情况通告相关船舶及其主管机关：

- .1 当前的保安等级；
- .2 按照 ISPS 规则 A 部分的规定，相关船舶应采取任何保安措施以自我防备免遭攻击；和
- .3 沿岸国已决定采取的保安措施，适当时。

第 8 条 船长对船舶安全和保安的处理权

1 船长依照其专业判断而作出或执行为维护船舶安全或保安所必需的决定，应不受公司、承租人或任何他人的制约。这包括拒绝人员(经确认由缔约国政府正式授权的人员除外)或其个人物品上船和拒绝装货，包括集装箱或其他封闭的货运运输装置。

2 如果，依照船长的专业判断，在船舶操作中出现适用于该船舶的安全和保安要求之间产生矛盾，船长应实行哪些维护船舶安全所必需的要求。在这种情况下，船长可以实施临时性保安措施并应立即通知主管机关和，如适当，该船舶所在或拟进入的港口所属的缔约国政府。根据本条采取的任何这种临时性保安措施应尽可能程度与现行的保安等级相适应。在发现这种情况后，主管机关应确保这类矛盾得以解决并使再发生的可能性减到最低。

第 9 条 控制和符合性措施

1 对在港船舶的控制

1.1 就本章而言，本章所适用的每一艘船在另一缔约国政府的港口内时，均应受到该缔约国政府正式授权官员的控制，该官员可以是履行第 1/19 条所规定职能的同一官员。除有明显理由相信船舶不符合本章或 ISPS 规则 A 部分的要求外，此类控制应限于验证船上存在根据 ISPS 规则 A 部分规定所签发的有效《国际船舶保安证书》或有效《临时国际船舶保安证书》(以下简称“证书”)，如该证书系有效，则应予接受。

1.2 当存在此类明显理由，或者不能按要求出示有效证书，缔约国政府正式授权的官员应对船舶采取第 1.3 款规定的任何一项或几项控制措施。所采取的任何此类措施必须是适度的，并应考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导。

1.3 此类控制措施如下：检查船舶、推迟船期、滞留船舶、限制操作(包括限制在港内移动)、或将船舶驱逐出港。此类控制措施可以附加包括其他较轻的行政或纠正措施，或由其他较轻的行政或纠正措施代替。

2 拟进入另一缔约国港口的船舶

1.1 就本章而言，出于避免对船舶采取控制或措施的目的，一个缔约国政府可以要求拟进入其港口的船舶，在进港之前，向该缔约国政府正式授权的官员提供以下信息，以确保符合本章的要求：

- .1 船舶持有有效证书，及证书签发当局名称；
- .2 船舶当前营运所处的保安等级；
- .3 在第 2.3 款规定的时间段内，船舶在以前进行船/港界面活动的任何港口运行的保安等级；
- .4 在第 2.3 款规定的时间段内，船舶在以前进行船/港界面活动的任何港口所采取的任何特别或附加保安措施。
- .5 在第 2.3 款规定的时间段内，船舶在任何船对船活动中予以保持的适当船舶保安程序；或
- .6 其他与实际保安有关信息(但非船舶保安计划的细节)，并考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导。

如果缔约国政府有要求，船舶或公司应可接受该缔约国政府的要求并作出提供上述要求信息的确认。

2.2 拟进入另一缔约国政府的港口的每一艘本章适用的船舶，应该缔约国政府正式授权官员要求，提供第 2.1 款所述信息。船长以可能导致拒绝该船舶进港为条件，可以拒绝提供这样的信息。

2.3 船舶应保存第 2.1 条所涉及的信息的记录，至少其所停靠的前 10 个港口设施的。

2.4 船舶拟进入港口的缔约国政府正式授权的官员在接到第 2.1 款所述信息后，如果有明显理由认为该船舶不符合本章或 ISPS 规则 A 部分的要求，该官员应试图与该船舶及其主管机关以及在该船舶与其主管机关之间建立交流沟通，以纠正不符合的情况。如果这样的交流沟通未导致纠正，或该官员有其他明确理由认为该船舶不符合本章或 ISPS 规则 A 部分的要求，该官员可以针对该船舶采取第 2.5 款所规定的措施。所采取的任何此类措施必须是适度的，并考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导。

2.5 此类措施如下：

- .1 要求纠正不符合的情况；
- .2 要求该船舶驶往该缔约国政府领海或内陆水域中的一个指定位置；
- .3 如果该船在所拟进入港口的缔约国政府的领海内，对该船舶进行检查；或
- .4 拒绝该船舶进港。

缔约国政府在采取任何这样措施之前，应将其意图通知该船舶。船长一旦收到此信息后，可以撤消其进入该港口的意图。在这种情况下，本条不再适用。

3 附加规定

3.1 如果：

- .1 施加了第 1.3 款所述的一项除较轻的行政或纠正措施以外的控制措施；或

.2 施加了第 2.5 款所述的任何措施，缔约国政府正式授权的官员应立即书面通知主管机关，详细说明已施加的控制措施或采取措施及其原因。当任何此类控制措施已予以施加或措施已予以采取时，施加控制措施的缔约国政府也应通知向有关船舶签发证书的认可的保安组织和本组织。

3.2 如果船舶被拒绝进入港口或被驱逐出港，港口国的有关当局应将有关事实通报该船舶已知的随后各停靠港口国的有关当局以及任何其他有关沿岸国，并考虑到将由本组织制订的指南。此类通知的机密性和安全性应予以确保。

3.3 只有在缔约国政府正式授权的官员有明显理由认为船舶对人员、船舶或其他财产的保安或安全构成紧迫威胁，并且没有其他适当方式来消除该威胁的情况下，才可依照第 2.4 款和第 2.5 款，拒绝船舶进入港口或依照 1.1 至 1.3，驱逐船舶出港。

3.4 依照本条要求，只有当导致施加控制措施或步骤的不符合情况得到纠正并使缔约国政府满意时，第 1.3 款所涉及控制措施和第 2.5 款所涉及措施才可以取消，并应考虑到船舶或主管机关所建议的行动(如有)。

3.5 当缔约国政府在根据上述第 1 款行使控制措施或根据第 2 款采取措施时：

- .1 应尽一切可能避免船舶被不当滞留或船期被不当延误。如果船舶被不当滞留或船期被不当延误，船舶有权就其所遭受任何损失或损害取得赔偿；和
- .2 出于紧急或人道主义原因和出于保安目的而需要进入船舶不应被妨碍。

第 10 条 对港口设施的要求

1 港口设施应符合本章和 ISPS 规则 A 部分的相关要求，并考虑到 ISPS 规则 B 部分提供的指导。

2 缔约国政府应确保在其境内适用本条的一个或多个港口设施：

- .1 按照 ISPS 规则 A 部分的规定，实施、评审和批准港口设施保安评估；和
- .2 按照 ISPS 规则 A 部分的规定，制订、评审、批准并实施港口设施保安计划。

3 缔约国政府应指明并传达港口设施保安计划应予以涉及的各保安等级的措施，包括何时要求提交保安声明。

第 11 条 替代保安协议

1 缔约国政府在实施本章和 ISPS 规则 A 部分时，可以与其他缔约国政府就各自境内港口设施之间的短途固定航线的国际航行的替代保安安排缔结双边或多边书面协议。

2 任何此类协议均不得降低协议未覆盖的其他船舶或港口设施的保安水平。

3 此类协议覆盖的船舶不得与协议未覆盖的任何船舶进行船到船活动。

4 对此类协议应予以定期评审，评审时要考虑到所取得的经验以及特定情况发生的变化或对协议所覆盖的船舶、港口设施或航线的保安所受威胁的评估。

第 12 条 等效保安安排

1 主管机关可以允许悬挂其国旗的某一艘特定船舶或一组船舶实施与本章或 ISPS 规则 A 部分所述措施等效的其他保安措施，但此类保安措施至少须与本章或 ISPS 规则 A 部分所述措施同等有效。准许此类保安措施的主管机关应将有关细节送交本组织。

2 缔约国政府，在实施本章和 ISPS 规则 A 部分时，可以允许其境内的某一特定港口设施或一组港口设施(根据第 11 条达成的协议覆盖的港口设施除外)实施等效于本章或 ISPS 规则 A 部分所述措施的保安措施，但此类保安措施至少应与本章或 ISPS 规则 A 部分所述的措施同等有效。准许此类保安措施的缔约国政府应将有关细节送交本组织。

第 13 条 资料的送交

1 缔约国政府应可获得到以下公司和船舶的资料并不迟于 2004 年 7 月 1 日将其送交本组织：

- .1 负责船舶和港口设施保安的国家(各)当局的名称和详细联系方式；
- .2 经批准的港口设施保安计划在其领土内所覆盖的位置；
- .3 被指定全天接收第 6.2.1 条所述的船对岸保安警报并对警报采取行动的机构名称和详细联系方式；

- .4 被指定全天接收第 9.3.1 条所述的来自缔约国政府行使控制和符合性措施的信息并采取行动的机构名称和详细联系方式；和
- .5 被指定全天为船舶提供第 7.2 条所述的咨询或协助以及船舶能够向其报告任何保安事宜的机构名称和详细联系方式；

并对这类资料在以后发生变化时予以更新。本组织应将上述各项资料分送其他缔约国政府，供其官员参考。

2 缔约国政府应不迟于 2004 年 7 月 1 日将其所授权代其行事的任何认可的保安组织名称和详细联系方式以及授予此类组织的具体责任和授权条件送交本组织。并对这类资料在以后发生变化时予以更新。本组织应将上述各项资料分送其他缔约国政府，供其官员参考。

3 缔约国政府应不迟于 2004 年 7 月 1 日将一份反映其境内港口设施已批准的港口设施保安计划以及每一份港口设施保安计划所覆盖位置和相应批准日期的清单送交本组织并在此后发生如下任何变更时，应将有关变更信息进一步送交：

- .1 对已批准的港口设施保安计划所覆盖的位置提出或已经提出变更。在这种情况下，被送交的资料应指明该计划所覆盖位置的变更以及该变更将要提出或实施的日期；
- .2 在原送交本组织的清单中所包含的已批准的港口设施保安计划被撤销或已被撤销。这种情况下，被送交的资料应指明该撤销生效或实施的日期。在这些情况下，应将有关信息尽实际可能早地送交本组织。
- .3 在已批准的港口设施保安计划清单中增加。在这种情况下，被送交的资料应指明该新计划所覆盖的位置和批准日期。

4 缔约国政府应在 2004 年 7 月 1 日之后，每隔五年将一份反映其境内港口设施的所有已批准的港口设施保安计划以及每份已批准的港口设施保安计划所覆盖的位置和相应批准日期(以及任何相关修正的批准日期)的经修订和更新的清单送交本组织，该清单将取代并替换前五年内依照上述第 3 款送交本组织的所有资料。

5 缔约国政府应将关于根据第 11 条达成的协议的资料送交本组织。所送交的资料应包括：

- .1 缔结协议的缔约国政府的名称；

- .2 协议所涉及的港口设施和固定航线；
- .3 协议定期评审的间隔期；
- .4 协议生效的日期；和
- .5 与其他缔约国政府所进行协商的任何信息；

以后，当协议被修正或终止时，应将有关信息尽实际可能早地送交本组织。

6 任何缔约国政府根据第 12 条的规定允许对悬挂其国旗的船舶或其境内的港口设施采取任何等效保安安排，应将其有关细节送交本组织。

7 本组织应按其他缔约国政府的请求，可使其获得第 3 款所述送交的资料。

附录 8

SOLAS 公约缔约国政府会议于 2002 年 12 月通过的 《国际船舶和港口设施保安规则》

说明与要求

本附录是缔约国政府会议于 2002 年 12 月以会议决议 2 通过的《国际船舶和港口设施保安规则》，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日。

会议决议 2

(2002 年 12 月 12 日通过)

通过《国际船舶保安和港口设施保安规则》

会议，

已通过了经修正的《1974 年国际海上人命安全公约》（下文称为“该公约”）关于加强海上安全和保安的特别措施的修正案，

考虑到该公约新的第 XI-2 章提到《国际船舶和港口设施保安（ISPS）规则》并要求船舶、船公司和港口设施符合《国际船舶和港口设施保安（ISPS）规则》A 部分规定的的相关要求，

认为缔约国政府实施该章的要求将极为有助于加强海上安全和保安及保护船上和岸上人员，

已审议了国际海事组织（下文称为“本组织”）海上安全委员会在其第七十五届和第七十六届会议上编制供会议审议和通过的《国际船舶保安和港口设施保安规则》草案，

1. 通过《国际船舶保安和港口设施保安规则》，其文本见本决议的附件；

2. 提请该公约缔约国政府注意，该规则将在该公约新的第 XI-2 章生效后，于 2004 年 7 月 1 日生效；

3. 要求海上安全委员会根据情况继续对该规则进行评审和修正；

4. 要求本组织秘书长将本决议和附件内的该规则文本核证无误的副本送交该公约的所有缔约国政府；

5. 并要求秘书长将本决议及其附件的副本送交本组织所有非该公约缔约国政府的成员。

附 件：

国际船舶和港口设施保安规则

序 言

1. 为了加强海上保安，2002 年 12 月在伦敦召开的海上保安外交大会通过了《1974 年海上人命安全公约》的新规定和本规则^{*}。这些新要求构成了船舶和港口设施可以合作探察并制止威胁海运业保安行为的国际框架。

2. 在 2001 年 9 月 11 日的灾难事件之后，国际海事组织(本组织)于 2001 年 11 月召开的第 22 届大会一致同意，制订关于船舶和港口设施保安的新措施，由 2002 年 12 月召开的《1974 年海上人命安全公约》缔约国政府大会(又称海上保安外交大会)通过。本组织的海上安全委员会(海安会)受到委托，在成员国、政府间国际组织和在本组织享有咨询地位的非政府组织提案的基础上进行外交大会的准备工作。

3. 在 2001 年 11 月还召开了海安会第一次特别会议。为了加速适当保安措施的制订和通过，特别会议成立了一个海安会海上保安会间工作组。海安会海上保安会间工作组第一次会议于 2002 年 2 月召开，其讨论结果报告给了海安会第 75 届会议审议。会上成立的一个特设工作组又进一步起草了建议草案。海安会第 75 届会议审议了特设工作组的报告，建议应于 2002 年 9 月再召集一次海安会会间工作组会议。2002 年 12 月在紧靠外交大会之前召开的海安会第 76 届会议审议了于 2002 年 9 月召开的海安会会间工作组会议的结果和与海安会同期召开的海安会工作组的进一步工作，同意了将被提交给外交大会审议的建议文本的最后一稿。

4. 外交大会(2002 年 12 月 9 至 13 日)还通过了对《1974 年海上人命安全公约》(74 年安全公约)现有条款的修正案，加速自动识别系统安装要求的实施，并通过了 74 年安全公约第 XI-1 章的新条款，涉及船舶识别号的标记和《连续概要纪录》的携带。外交大会还通过了若干大会决议，包括关于本规则的实施和修订、技

^{*} 本规则的全称为《船舶和港口设施保安国际规则》。经修正的 74 年安全公约第 XI-2/1 条将本规则简称为《国际船舶和港口设施保安(ISPS)规则》。本规则还可简称为 ISPS 规则。

术合作以及与国际劳工组织和世界海关组织合作的决议。会议认识到，在这两个组织的工作完成之后，可能需要对某些有关海上保安的新规定进行重新审议和修正。

5. 74 年安全公约第 XI-2 章的规定和本规则适用于船舶和港口设施。同意将 74 年安全公约的范围扩展到包括港口设施的基础是 74 年安全公约具备确保必要的保安措施快速生效并发挥作用的最迅捷方式。但是会议还同意，关于港口设施的规定应只涉及船/港界面。关于港口区域保安的更广泛的问题将是国际海事组织和国际劳工组织之间进一步共同工作的主题。会议还就这些规定的范围不应扩展至对袭击的实际反应或此种袭击之后的任何必要处理活动达成共识。

6. 在起草规定时，已注意确保与经修正的《1978 年海员培训、发证和值班标准公约》、《国际安全管理 (ISM) 规则》以及检验和发证协调系统的规定之间的相容性。

7. 这些规定表明国际海运业对海运领域保安问题的态度有了重大改变。会议注意到，这些规定可能会给某些缔约国政府带来繁重的额外负担。因此会议充分认识到通过技术合作来协助缔约国政府实施这些规定的重要性。

8. 有关规定的实施将需要在涉及和使用船舶和港口设施的所有人员之间有持续的有效合作和谅解，包括船上人员、港口人员、乘客、货物方、船舶和港口管理者，以及承担保安职责的国家和地方当局。必须对现有做法和程序重新审查，如果它们不能提供充分的保安水平，则必须加以改变。为了加强海上保安，航运业和港口业以及国家和地方当局必须承担额外的职责。

9. 在实施 74 年安全公约第 XI-2 章和本规则 A 部分的海上保安规定时，应考虑到本规则 B 部分所提供的指导。但是，大家认识到，对这些指导的适用程度可能会视港口设施的性质和船舶及其航线和/或货物的性质而变化。

10. 对本规则的解释或适用不得有悖于国际文件所规定的对基本权利和自由的正当尊重，尤其是包括《国际劳工组织基本原则和工作权利宣言》在内的有关海运工人和难民的国际文件以及关于海运和港口工人的国际标准。

11. 意识到经修订的《1965 年便利海上运输国际公约》规定，当船舶抵达港口时，如果船舶抵达港口的程序已经办完，且公共当局在公共健康、公共安全或公共秩序方面无理由拒绝准许上岸，公共当局应允许外籍船员上岸，缔约国政府在

批准船舶和港口设施保安计划时应对在船上生活和工作的船舶人员需要登岸假并需
要去岸上海员福利设施(包括医疗设施)的实际情况给予充分的认识。

A 部 分

关于经修订的《1974 年国际海上人命安全公约》

第 XI-2 章规定的强制性要求

1 总则

1.1 引言

《国际船舶和港口设施保安规则》的本部分包含了经修订的《1974 年国际海上人命安全公约》第 XI-2 章所述的强制性规定。

1.2 目标

本规则的目标是：

- .1 建立一个缔约国政府、政府部门、地方行政机关和航运业以及港口业进行合作的国际框架，以探察保安威胁并针对影响到用于国际贸易的船舶或港口设施的保安事件采取防范措施；
- .2 确立缔约国政府、政府部门、地方行政机关和航运业以及港口业各自在国内和国际层面上关于确保海上保安的作用和责任；
- .3 确保及时和有效地收集和交流与保安有关的信息；
- .4 提供一套用于保安评估的方法，以具备对保安等级的变化作出反应的计划和程序；和
- .5 确保对具备充分和恰当的海上保安措施抱有信心。

1.3 功能要求

为达到其目标，本规则体现了一些功能要求。这些要求包括但不限于以下各项：

- .1 搜集并评估与保安威胁有关的信息，并与有关缔约国政府交流该信息；
- .2 要求保持船舶和港口设施的通信协议；
- .3 防止擅自进入船舶、港口设施及其限制区域；

- .4 防止擅自将武器、燃烧装置或爆炸物带入船舶或港口设施；
- .5 提供对保安威胁或保安事件作出反应的报警方式；
- .6 要求在保安评估的基础上制订船舶和港口设施保安计划；和
- .7 要求进行培训、演练和演习，以确保熟悉保安计划和程序。

2 定义

2.1 除非另有明文规定，就本部分而言：

- .1 **公约**系指经修订的《1974 年国际海上人命安全公约》。
- .2 **第...条**系指公约的第...条。
- .3 **第...章**系指公约的第...章。
- .4 **《船舶保安计划》**系指为确保在船上采取旨在保护船上人员、货物、货物运输单元、船舶物料或船舶免受保安事件威胁的措施而制订的计划。
- .5 **《港口设施保安计划》**系指为确保采取旨在保护港口设施和港口设施内的船舶、人员、货物、货物运输单元和船上物料免受保安事件威胁的措施而制订的计划。
- .6 **船舶保安员**系指由公司指定的承担船舶保安责任的船上人员，此人对船长负责，其责任包括实施和维护《船舶保安计划》以及与公司保安员和港口设施保安员进行联络。
- .7 **公司保安员**系指由公司所指定的人员，负责确保船舶保安评估得以开展、《船舶保安计划》得以制订、提交批准、而后得以实施和维持，并与港口设施保安员和船舶保安员进行联络。
- .8 **港口设施保安员**系指被指定负责制订、实施、修订和维持《港口设施保安计划》以及与船舶保安员和公司保安员进行联络的人员。
- .9 **保安等级 1**系指应始终保持的适当最低保护性保安措施的等级。
- .10 **保安等级 2**系指由于保安事件危险性升高而应在一段时间内保持适当的附加保护性保安措施的等级。

.11 **保安等级 3** 系指当保安事件可能或即将发生(尽管可能尚无法确定具体目标)时应在一有限时间内保持进一步的特殊保护性保安措施的等级。

2.2 本规则所用的“**船舶**”一词包括第 XI-2/1 条所定义的移动式海上钻井平台和高速船。

2.3 在第 14 至 18 节中,在任何涉及港口设施的情况下使用的“**缔约国政府**”一词,包括提及“**指定当局**”。

2.4 本部分未予另行定义的术语,其涵义与第 I 章和第 XI-2 章所赋予的涵义相同。

3 适用范围

3.1 本规则适用于:

- .1 以下各类从事国际航行的船舶:
 - .1 客船,包括高速客船;
 - .2 500 总吨及以上的货船,包括高速货船;和
 - .3 移动式海上钻井平台;和
- .2 为此类国际航行船舶服务的港口设施。

3.2 尽管有 3.1.2 节的规定,缔约国政府仍应决定规则本部分在何种程度上适用于其领土内虽主要用于非国际航行船舶,但在需要时偶尔也为到港或离港的国际航行船舶提供服务的港口设施。

3.2.1 缔约国政府应在按规则本部分开展的港口设施保安评估的基础上作出第 3.2 节的决定。

3.2.2 缔约国政府根据第 3.2 节所作的任何决定不应降低第 XI-2 章或规则本部分所拟达到的保安水平。

3.3 本规则不适用于军舰、海军辅助船或由缔约国政府拥有或经营并且只用于政府非商业服务的其他船舶。

3.4 本部分的第 5 至 13 节和第 19 节适用于第 XI-2/4 条所规定的船舶和公司。

3.5 本部分的第 5 节和第 14 至 18 节适用于第 XI-2/10 条所规定的港口设施。

3.6 本章中的任何内容均不影响国际法赋予各国的权利和义务。

4 缔约国政府的责任

4.1 依照第 XI-2/3 和 XI-2/7 条的规定，缔约国政府应规定保安等级并为防止发生保安事件提供指导。较高的保安等级表明发生保安事件的可能性较大。在规定适当的保安等级时应考虑的因素包括：

- .1 威胁信息的可信程度；
- .2 威胁信息得以佐证的程度；
- .3 威胁信息的具体或紧迫程度；和
- .4 该保安事件的潜在后果。

4.2 缔约国政府在规定保安等级 3 时，应发出必要的适当指令，并应向可能受到影响的船舶和港口设施提供与保安有关的信息。

4.3 缔约国政府可以将第 XI-2 章和规则本部分为其规定的某些与保安有关的职责授权给经认可的保安组织，但以下职责除外：

- .1 规定适用的保安等级；
- .2 批准港口设施保安评估和已批准评估的后续修订；
- .3 确定须指定港口设施保安员的港口设施；
- .4 批准《港口设施保安计划》和已批准计划的后续修订；
- .5 根据第 XI-2/9 条采取监督和符合措施；以及
- .6 规定关于《保安声明》的要求。

4.4 缔约国政府应在其认为合适的限度内，测试其所批准的(或对于船舶而言，代表其批准的)船舶或港口设施保安计划或它们的修订内容的有效性。

5 保安声明

5.1 缔约国政府应通过评估船/港界面活动或船到船活动对人员、财产或环境造成的危险，确定何时要求《保安声明》。

5.2 船舶在以下情况下可要求填写《保安声明》：

- .1 该船运营所处的保安等级高于其所从事界面活动的港口设施或另一船舶的保安等级；
- .2 在缔约国政府之间有涉及某些国际航线或这些航线上的具体船舶的关于《保安声明》的协议；
- .3 曾经有过涉及该船或涉及该港口设施的保安威胁或保安事件，如果相关；
- .4 该船位于一个不要求具有和实施经批准的《港口设施保安计划》的港口；或
- .5 该船与另一艘不要求具有和实施经批准的《船舶保安计划》的船舶进行船到船活动。

5.3 如果收到根据本节提出的填写《保安声明》的请求，有关港口设施或船舶应予以回复。

5.4 《保安声明》应由以下各方来填写：

- .1 船长或船舶保安员，代表船舶；以及在适当时，
- .2 港口设施保安员，或如果缔约国政府另行决定，由负责岸上保安的任何其他机构，代表港口设施。

5.5 《保安声明》应处理港口设施和船舶之间(或船舶与船舶之间)可同意的保安要求，并应说明各自的责任。

5.6 缔约国政府应根据第 XI-2/9.2.3 条的规定，确定其领土内港口设施保存《保安声明》的最低期限。

5.7 主管机关应根据第 XI-2/9.2.3 条的规定，确定悬挂其国旗的船舶保存《保安声明》的最低期限。

6 公司的责任

6.1 公司应确保《船舶保安计划》中包含强调船长权威的明确陈述。公司应在《船舶保安计划》中明确，船长在就船舶保安作出决定方面，以及在必要时请求公司或任何缔约国政府提供协助方面具有最高的权威和责任。

6.2 公司应确保向公司保安员、船长和船舶保安员提供必要的支持以使其按照第 XI-2 章规则本部分履行其职责和责任。

7 船舶保安

7.1 船舶须按缔约国政府规定的保安等级采取下述行动。

7.2 当处于保安等级 1 时，应通过适当的措施并考虑到本规则 B 部分的指导，在所有船上开展以下活动，以便针对保安事件确定并采取防范措施：

- .1 确保履行船舶的所有保安职责；
- .2 对进入船舶予以控制；
- .3 控制人员及其物品上船；
- .4 监控限制区域，确保只有经过授权的人才能进入；
- .5 监控甲板区域和船舶周围区域；
- .6 监督货物和船舶备品装卸；和
- .7 确保随时可进行保安通信。

7.3 当处于保安等级 2 时，应考虑到本规则 B 部分的指导，对第 7.2 节所列的每项活动实施《船舶保安计划》中规定的附加保护性措施。

7.4 当处于保安等级 3 时，应考虑到本规则 B 部分的指导，对第 7.2 节所列的每项活动实施《船舶保安计划》中规定的进一步特殊保护性措施。

7.5 如果主管机关规定了保安等级 2 或 3，船舶应确认已收到关于改变保安等级的指令。

7.6 在进港前或在缔约国境内的港口期间，当缔约国规定了保安等级 2 和 3 时，船舶应确认已收到指令并应向港口设施保安员确认已开始实施《船舶保安计划》所列明的适当措施和程序以及在保安等级 3 时规定了保安等级 3 的缔约国政府发出的指令所列明的适当措施和程序。船舶应报告在实施中遇到的任何困难。在此情况下，港口设施保安员和船舶保安员应进行联络并协调适当的行动。

7.7 如果船舶按主管机关要求所设定的或已处于的保安等级高于其拟进入或所在港口被规定的保安等级，船舶应立即将此情况通知港口设施所在缔约国政府的主管当局和港口设施保安员。

7.7.1 在此情况下，如果必要，船舶保安员应与港口设施保安员进行联络并协调适当的行动。

7.8 要求悬挂其国旗的船舶在另一缔约国港口设定保安等级 2 或 3 的主管机关，应立即通知该缔约国政府。

7.9 在缔约国政府规定了保安等级并确保向在其领海的或已通知进入其领海意图的船舶提供了保安等级的信息时，该船舶应被告知保持警戒，并立即向其主管机关和附近任何沿岸国报告其所注意到的可能影响该区域海上保安的任何信息。

7.9.1 在向此类船舶建议适用的保安等级时，缔约国政府还应参照规则 B 部分的指导，向这些船舶建议应采取的任何保安措施，并告诉这些船舶该缔约国政府为针对该威胁提供保护所采取的措施(如果有的话)。

8 船舶保安评估

8.1 船舶保安评估是《船舶保安计划》制订和更新过程的重要和必要组成部分。

8.2 公司保安员应确保船舶保安评估是由具备评价船舶保安的适当技能的人员按照本节的规定并考虑到本规则 B 部分的指导来开展的。

8.3 在第 9.2.1 节规定的前提下，经认可的保安组织可以为某一具体船舶开展船舶保安评估。

8.4 船舶保安评估应包括现场保安检验和至少以下要素：

- .1 确定现有保安措施、程序和操作；
- .2 确定并评价应予重点保护的船上关键操作；
- .3 确定船上关键操作可能受到的威胁及其发生的可能性，以确定并按优先顺序排定保安措施；和
- .4 找出基础设施、方针和程序中的弱点，包括人为因素。

8.5 船舶保安评估应由公司形成文件、加以审查、接受并保存。

9 船舶保安计划

9.1 每艘船均应随船携带经主管机关批准的《船舶保安计划》。该计划应就规则本部分所定义三个保安等级作出规定。

9.1.1 在第 9.2.1 节规定的前提下，经认可的保安组织可为某一具体船舶编制《船舶保安计划》。

9.2 主管机关可将《船舶保安计划》的审查和批准工作或对以前已批准计划的修正的审查和批准工作委托给经认可的保安组织。

9.2.1 在此情况下，从事审查和批准特定船舶的《船舶保安计划》或其修订内容的经认可保安组织，应不曾参与过被审船舶的保安评估的准备或《船舶保安计划》的编写或修订。

9.3 提交审批的《船舶保安计划》或对以前经过批准的《船舶保安计划》的修订内容应附有编制该计划或修订内容所依据的保安评估。

9.4 此种计划的制订应考虑到本规则 B 部分的指导，并应以该船的一种或几种工作语言写成。如所用语言不是英文、法文或西班牙文，还应包括其中一种文字的译文。该计划至少应涉及以下内容：

- .1 防止将企图用于攻击人员、船舶或港口的武器、危险物质和装置擅自携带上船的措施；
- .2 对限制区域的确定以及防止擅自进入限制区域的措施；
- .3 防止擅自上船的措施；
- .4 对保安威胁或保安状况的破坏作出反应的程序，包括维持船舶或船/港界面的关键操作的规定；
- .5 对缔约国政府在保安等级 3 时可能发出的指令作出反应的程序；
- .6 在保安威胁或保安状况受到破坏时的撤离程序；
- .7 船上负有保安责任的人员和船上其他参与保安事务人员的职责；
- .8 保安活动审核程序；
- .9 与计划有关的培训、演练和演习程序；
- .10 与港口设施保安活动进行配合的程序；
- .11 定期审查和更新该计划的程序；
- .12 报告保安事件的程序；

- .13 指明船舶保安员；
- .14 指明公司保安员，包括 24 小时联系细节；
- .15 确保检查、测试、校准和保养船上装备的任何保安设备(如有)的程序；
- .16 测试或校准船上装备的任何保安设备(如有)的频度；
- .17 指明船舶保安警报系统启动点的安装位置；¹以及
- .18 船舶保安警报系统的使用，包括试验、启动、关闭、复位和减少误报警的程序、说明和指导。¹

9.4.1 对计划中规定的保安活动进行内部审核或评估计划实施情况的人员应独立于所审核的活动，除非由于公司或船舶的大小和性质方面的原因，这样做不可行。

9.5 主管机关应决定，对已批准的《船舶保安计划》或已批准计划中所述的任何保安设备的哪些改变，在主管机关批准对计划的相关修正前不得实施。任何此类变动均应至少与第 XI-2 章和规则本部分规定的措施同样有效。

9.5.1 根据第 9.5 节经主管机关特别批准的对《船舶保安计划》或保安设备作出改变的性质，应以明确说明该批准的方式做出书面记录。此批准应与《国际船舶保安证书》(或《临时国际船舶保安证书》)一起保留在船上。如果这些改变是临时性的，一旦原批准措施或设备被恢复，船上不需再保留该记录。

9.6 该计划可以用电子格式保存。在此情况下，应通过程序对其加以保护，以防止其被擅自删除、破坏或修改。

9.7 应对计划予以保护，防止擅自接触或泄露。

9.8 除了在第 9.8.1 节中规定的情况外，《船舶保安计划》不受按第 XI-2/9 条规定采取监督和符合措施的缔约国政府正式授权官员的检查。

9.8.1 如果缔约国正式授权的官员有明确理由相信船舶不符合第 XI-2 章或规则本部分的要求，且核实或改正不符合情况的唯一办法是审查《船舶保安计划》

¹ 为了避免不利于在船上装设船舶保安警报设备的目标，主管机关可允许将此信息保存在船长、船舶保安员和公司所决定的其他高级船上人员知道的船上其他位置。

的相关要求，允许在特殊情况下查看计划中与不符合情况有关的具体章节，但必须征得有关船舶的缔约国政府或船长同意。且无论如何，计划中与规则本部分第 9.4 节第 .2、.4、.5、.7、.15、.17 和 .18 项有关的规定被视为保密信息，不能受到检查，除非有关缔约国政府另行同意。

10 记 录

10.1 《船舶保安计划》涉及的以下活动的记录应按主管机关规定的最低期限保存在船上，并注意第 XI-2/9.2.3 条的规定：

- .1 培训、演练和演习；
- .2 保安威胁和保安事件；
- .3 保安状况受到破坏；
- .4 保安等级改变；
- .5 与船舶保安状况直接相关的通信，例如对船舶或对船舶所在或曾经在的港口设施的具体威胁；
- .6 保安活动的内部审核和审查；
- .7 对船舶保安评估的定期审查；
- .8 对《船舶保安计划》的定期审查；
- .9 保安计划任何修订内容的实施；以及
- .10 保安设备(如有)的保养、校准和测试，包括对船舶保安警报系统的测试；

10.2 应采用船上的一种或几种工作语言来保持记录。如果所用语言不是英语、法语或西班牙语，应包括这三种语言之一的译文。

10.3 记录可以用电子格式保存。在此情况下，应通过程序对其加以保护，以防止其被擅自删除、破坏或修改。

10.4 应对记录予以保护，防止擅自接触或泄露。

11 公司保安员

11.1 公司应指定一名公司保安员。被指定为公司保安员的人可作为一艘或数艘船的公司保安员，视公司所经营的船舶数量或类型而定，但须明确指定此人所负责的船舶。公司视其所经营的船舶数量或类型，可指定数人作为公司保安员，但须明确指定每人所负责的船舶。

11.2 除规则本部分规定的其他内容外，公司保安员的职责和责任还应包括但不限于以下内容：

- .1 利用适当的保安评估和其他相关信息，就船舶可能遇到威胁的水平提出建议；
- .2 确保船舶保安评估得以开展；
- .3 确保《船舶保安计划》得以制订、提交批准以及随后得以实施和维护；
- .4 确保对《船舶保安计划》进行适当修改，以纠正缺陷并符合各船的保安要求；
- .5 安排对保安活动进行内部审核和审查；
- .6 安排由主管机关或经认可的保安组织对船舶进行初次和后续的核验；
- .7 确保迅速解决和处理在内部审核、定期审查、保安检查和符合核验期间确定的缺陷和不符合项；
- .8 加强保安意识和警惕性；
- .9 确保负责船舶保安的人员受到适当的培训；
- .10 确保船舶保安员和有关港口设施保安员之间的有效沟通与合作；
- .11 确保保安要求和安全要求的一致性；
- .12 若采用了姊妹船或船队的保安计划，确保每条船的计划均准确反映该船具体信息；和
- .13 确保为某一特定船舶或某一组船舶而批准的任何替代或等效安排得以实施和保持。

12 船舶保安员

12.1 在每艘船上均应指定一名船舶保安员。

12.2 除本规则本部分规定的其他内容外，船舶保安员的职责和责任还应包括但不限于以下内容：

- .1 承担船舶的定期保安检查，确保适当的保安措施得以保持；
- .2 保持和监督《船舶保安计划》(包括对该计划的任何修订)的实施；
- .3 与船上其他人员并与有关港口设施保安员协调货物和船舶备品装卸中的保安事项；
- .4 对《船舶保安计划》提出修改建议；
- .5 向公司保安员报告内部审核、定期审查、保安检查和符合核验期间所确定的缺陷和不符合项，并采取任何纠正行动；
- .6 加强船上保安意识和警惕性；
- .7 确保为船上人员提供充分的培训；
- .8 报告所有保安事件；
- .9 与公司保安员和有关港口设施保安员协调实施《船舶保安计划》；以及
- .10 确保正确操作、测试、校准和保养保安设备(如有)。

13 船舶保安培训、演练和演习

13.1 应考虑到本规则 B 部分提供的指导，使公司保安员和适当的岸上人员具备知识并接受培训。

13.2 应考虑到本规则 B 部分提供的指导，使船舶保安员具备知识并接受培训。

13.3 船上承担具体保安职责和责任的人员应理解《船舶保安计划》中为其规定的船舶保安责任，并应考虑到本规则 B 部分提供的指导，具备充分的知识和能力履行其所承担的职责。

13.4 为保证《船舶保安计划》的有效实施，应考虑到船舶类型、船上人员的变动、所挂靠的港口设施和其他相关情况，按适当的间隔期开展演练，并考虑到本规则 B 部分提供的指导。

13.5 公司保安员应确保通过参加按适当间隔开展的演习，有效协调和实施《船舶保安计划》，并考虑到本规则 B 部分提供的指导。

14 港口设施保安

14.1 港口设施须遵从其所在领土的缔约国政府规定的保安等级。在港口设施执行保安措施和程序时，应最大限度地减少对乘客、船舶、船上人员和来访者、货物和服务的干扰或延误。

14.2 当处于保安等级 1 时，应通过适当的措施并考虑到本规则 B 部分提供的指导，在所有港口设施内开展以下活动，以确定并采取针对保安事件的防范措施：

- .1 确保履行港口设施的所有保安职责；
- .2 对进入港口设施加以控制；
- .3 监控港口设施，包括锚泊和靠泊区域；
- .4 监控限制区域，确保只有经过授权的人员才能进入；
- .5 监督货物装卸；
- .6 监督船舶备品装卸；
- .7 确保随时可进行保安通信。

14.3 当处于保安等级 2 时，应考虑到本规则 B 部分提供的指导，对第 14.2 段所列的每项活动实施《港口设施保安计划》中规定的附加保护性措施。

14.4 当处于保安等级 3 时，应考虑到本规则 B 部分提供的指导，对第 14.2 段所列的每项活动实施《港口设施保安计划》中规定的进一步特殊保护性措施。

14.4.1 此外，当处于保安等级 3 时，还要求港口设施对其所在领土缔约国政府规定的任何保安指令作出反应并予以实施。

14.5 当港口设施保安员被告知船舶在符合第 XI-2 章或本部分的要求方面或在实施《船舶保安计划》所列的适当措施和程序方面遇到困难时，以及在处于保安等级 3 的情况下，遵从其所在领土的缔约国政府发出的保安指令有困难时，港口设施保安员和船舶保安员应进行联络并协调适当的行动。

14.6 当港口设施保安员被告知船舶所处的保安等级高于港口设施的保安等级时，应将此事报告主管当局，如有必要，应与船舶保安员取得联系并协调适当的行动。

15 港口设施保安评估

15.1 港口设施保安评估是《港口设施保安计划》制订和更新过程的重要和必要组成部分。

15.2 港口设施保安评估应由港口设施所在领土的缔约国政府开展。缔约国政府可以授权经认可的保安组织来对位于其领土内的某一具体港口开展港口设施保安评估。

15.2.1 如果港口设施保安评估由经认可的保安组织来进行，该保安评估应由该港口设施所在领土的缔约国就符合本节要求的情况予以审查和批准。

15.3 开展评估的人员应具备根据本节对港口设施的保安进行评估的适当技能，并考虑到本规则 B 部分提供的指导。

15.4 对港口设施保安评估应予定期审查和更新，并考虑到所受威胁的变化和/或港口设施的细小变化。每当港口设施发生重大变化时，均应予审查和更新。

15.5 港口设施保安评估应至少包括以下要素：

- .1 确定和评估应重点保护的重要财产和基础设施；
- .2 确定财产和基础设施可能受到的威胁及其发生的可能性，以确定并按优先顺序排定保安措施；
- .3 确定、选择并按优先顺序排定应对措施和程序改变及其对减少脆弱性的有效程度；
- .4 确定基础设施、方针和程序中的弱点，包括人为因素。

15.6 如果一些港口设施的经营者、位置、运营、设备和设计相类似，缔约国政府可允许一份港口设施保安评估覆盖一个以上此类港口设施。允许这种替代安排的任何缔约国政府应向本组织通报安排的详情。

15.7 港口设施保安评估完成后，应编写一份报告，其内容包括对评估开展情况的简介、对评估中发现的每一薄弱环节的说明和对可用于处理每一薄弱环节的应对措施的说明。对报告应予以保护，防止擅自接触或泄露。

16 港口设施保安计划

16.1 应在港口设施保安评估的基础上，为每个港口设施制订适合于船/港界面的《港口设施保安计划》并予以维护。该计划应针对规则本部分所定义的三个保安等级作出规定。

16.1.1 在第 16.2 节规定的前提下，经认可的保安组织可以为某一具体港口设施制订《港口设施保安计划》。

16.2 《港口设施保安计划》应经港口设施所在领土的缔约国政府批准。

16.3 该计划的制订应考虑到本规则 B 部分提供的指导，并应以该港口设施的工作语言写成。该计划应至少涉及以下内容：

- .1 防止将企图用于攻击人员、船舶或港口的武器或任何其他危险物质和装置擅自带入港口设施或擅自带上船的措施；
- .2 防止擅自进入港口设施、停泊于该设施的船舶和该设施内的限制区域的措施；
- .3 对保安威胁或保安状况破坏作出反应的程序，包括维持港口设施或船/港界面的关键操作的规定；
- .4 对港口设施所在领土的缔约国政府在保安等级 3 时可能发出的任何指令作出反应的程序；
- .5 在保安状况受到威胁或破坏的情况下撤离人员的程序；
- .6 负有保安责任的港口设施人员和设施内参与保安事务的其他人员的职责；
- .7 与船舶保安活动进行配合的程序；
- .8 定期审查和更新计划的程序；
- .9 报告保安事件的程序；
- .10 指明港口设施保安员，包括 24 小时联系细节；

- .11 保证该计划内所含信息的安全性的措施；和
- .12 在港口设施内确保有效保护货物和货物装卸设备的措施；
- .13 审核《港口设施保安计划》的程序；
- .14 当位于该港口设施船舶的船上保安警报系统被启动后作出反应的程序；
- .15 便利船上人员登岸或船员更换以及包括海员福利和劳工组织的代表在内的来访者上船的程序。

16.3.1 对计划中规定的保安活动开展内部审核或对计划的实施进行评估的人员，应独立于所审核的活动，除非出于港口设施的大小和性质方面的原因这样做不可行。

16.4 《港口设施保安计划》可与港口保安计划或任何其他港口应急计划相结合，或成为其一部分。

16.5 港口设施所在领土的缔约国政府应决定，对《港口设施保安计划》的哪些改变在其批准对计划的相关修正前不得实施。

16.6 该计划可以用电子格式保存。在此情况下，应通过程序加以保护，防止其被擅自删除、破坏或修改。

16.7 应防止擅自接触或泄露该计划。

16.8 如果某些港口设施的经营者、位置、运营、设备和设计相类似，缔约国政府可允许一份《港口设施保安计划》覆盖一个以上此类港口设施。允许这种替代安排的任何缔约国政府应向本组织通报安排的详情。

17 港口设施保安员

17.1 应为每个港口设施指定一名港口设施保安员。可指定一人为一个或数个港口设施的港口设施保安员。

17.2 除规则本部分规定的其他内容外，港口设施保安员的职责和责任还应包括但不限于以下内容：

- .1 结合相关的港口设施保安评估对港口设施进行初次全面保安检验；
- .2 确保制订和维护《港口设施保安计划》；

- .3 实施和执行《港口设施保安计划》；
- .4 对港口设施进行定期保安检查，确保适当保安措施的连续性；
- .5 就《港口设施保安计划》的修改酌情提出建议并进行修改，以纠正缺陷并结合港口设施的有关改变对该计划进行更新；
- .6 增强港口设施人员的保安意识和警惕性；
- .7 确保负责港口设施保安的人员获得充分的培训；
- .8 向有关当局报告危及港口设施保安的事件并保持记录；
- .9 与相关公司和船舶保安员协调实施《港口设施保安计划》；
- .10 在适当时与提供保安服务的机构协调；
- .11 确保负责港口设施保安的人员符合标准；
- .12 确保正确操作、测试、校准和保养保安设备(如有)；以及
- .13 在接到请求时，协助船舶保安员确认要求登船人员的身份。

17.3 应为港口设施保安员提供必要的支持，以便履行第 XI-2 章和规则本部分要求其承担的职责和责任。

18 港口设施保安培训、演练和演习

18.1 应考虑到本规则 B 部分提供的指导，使港口设施保安员和适当的港口设施保安人员具备知识并接受培训。

18.2 承担具体保安职责的港口设施人员应理解《港口设施保安计划》中为其规定的港口设施保安职责和责任，并应考虑到本规则 B 部分提供的指导，具备充分的知识和能力履行其所承担的职责。

18.3 为保证《港口设施保安计划》的有效实施，应考虑到港口设施运营的类型、港口设施人员的变动、该港口设施所服务的船舶类型和其他相关情况，按适当的间隔期开展演练，并考虑到本规则 B 部分提供的指导。

18.4 港口设施保安员应确保通过参加按适当间隔开展的演习，有效协调和实施《港口设施保安计划》，并考虑到本规则 B 部分提供的指导。

19 船舶核验和发证

19.1 核验

19.1.1 本规则所适用的每艘船舶均应接受下文规定的核验：

- .1 在船舶投入营运之前或在第一次签发第 19.2 节要求的证书之前进行的初次核验。该核验应包括对第 XI-2 章、规则本部分和经批准的《船舶保安计划》的相关要求所涉及的保安系统和任何相关保安设备的全面核验。该核验应确保船舶的保安系统和任何相关保安设备完全符合第 XI-2 章和规则本部分的适用要求，处于令人满意的状况并适合船舶预定的营运；
- .2 按主管机关规定的间隔进行的换新核验。但除适用第 19.3 节的情况外，间隔期不超过五年。此核验应确保船舶的保安系统和任何相关保安设备完全符合第 XI-2 章、规则本部分和经批准的《船舶保安计划》的适用要求，处于令人满意的状况并适合船舶预定的营运；
- .3 至少一次中期核验。如仅进行一次中期核验，应在第 1/2(n)条所定义证书的第二和第三周年日期之间进行。该中间核验应包括检查船舶保安系统和任何相关保安设备，以确保其处于适合船舶预定营运的令人满意的状况。此中间核验应在证书上签注；
- .4 主管机关决定的任何附加核验。

19.1.2 船舶的核验应由主管机关的官员来进行。但主管机关可以将核验委托给第 XI-2/1 条所述的经认可的保安组织。

19.1.3 有关主管机关在任何情况下均应充分保证核验的完整性和有效性，并应承担全部责任做出必要的安排来履行此义务。

19.1.4 在核验之后，船舶保安系统和任何相关保安设备应保持符合第 XI-2/4.2 和 XI-2/6 条、规则本部分和经批准的《船舶保安计划》的规定。在按第 19.1.1 节完成任何核验之后，非经主管机关批准不得对保安系统和任何相关保安设备或经批准的《船舶保安计划》作任何变动。

19.2 证书的签发或签注

19.2.1 在按第 19.1 节的规定进行初次或换新核验后，应签发《国际船舶保安证书》。

19.2.2 该证书应由主管机关或经认可的保安组织代表主管机关签发或签注。

19.2.3 应主管机关的请求，另一缔约国政府可使船舶接受核验，如确信符合第 19.1.1 节的规定，应根据本规则向船舶签发或授权签发《国际船舶保安证书》，并在合适情况下根据本规则签注或授权签注船舶的该证书。

19.2.3.1 证书的一份副本和核验报告的一份副本应尽快送交提出请求的主管机关。

19.2.3.2 如此签发的证书应载明是应主管机关的请求而签发的，应与根据第 19.2.2 节签发的证书具有同等效力和得到同样的承认。

19.2.4 《国际船舶保安证书》所用格式应与本规则附录中的范本相符。如所用文字不是英文、法文或西班牙文，则文本应包含其中一种文字的译文。

19.3 证书的有效期限

19.3.1 《国际船舶保安证书》应按主管机关规定的期限签发，该期限不得超过五年。

19.3.2 如果换新核验在现有证书到期日之前三个月内完成，则新证书自换新核验完成之日起有效，有效期自现有证书到期日起不超过五年；

19.3.2.1 如果换新核验在现有证书到期日之后完成，则新证书自换新检验完成之日起有效，有效期自现有证书到期日起不超过五年；

19.3.2.2 如换新核验在现有证书到期日之前的三个月前完成，则新证书自换新核验完成之日起有效，有效期自换新核验完成之日起不超过五年。

19.3.3 如果所签发证书的有效期限少于五年，主管机关可将证书的有效期从到期日延长至第 19.3.1 节规定的最长期限，条件是进行了第 19.1.1 节所述的签发五年期证书的相应核验。

19.3.4 如换新核验已完成，而新证书在现有证书到期日之前不能签发或不能放到船上，主管机关或代表该主管机关的经认可的保安组织可签注现有证书，签注后的证书在从到期之日起不超过五个月的期限内应视为有效。

19.3.5 如果证书到期时船舶不在应进行核验的港口，主管机关可延长该证书的有效期，但此项展期仅以能使船舶完成其驶抵进行核验的港口的航次为限，并且仅在正当和合理的情况下才能如此办理。对任何证书的展期均不得超过三个月，且经展期的船舶在抵达应进行核验的港口后，不得以具有此项展期为由而在未获得新证书前驶离该港口。换新核验完成后，新证书的有效期应自现有证书展期前的到期日起不超过五年。

19.3.6 未按本节上述规定展期的签发给从事短程航行船舶的证书，可由主管机关给予自证书上载明的到期日起最多一个月的宽限期。换新核验完成后，新证书的有效期自现有证书展期前的到期日起不超过五年。

19.3.7 如中期核验在第 19.1.1 节规定的期限之前完成，则

- .1 应通过签注对证书上的到期日予以修正，修正后的到期日应自中期核验完成之日起不超过三年；
- .2 如果进行了一次或多次附加核验，从而不超过第 19.1.1 节规定的核验最长间隔期，到期日可保持不变。

19.3.8 按第 19.2 节签发的证书，在以下任一情况下应不再有效：

- .1 如果有关核验未在第 19.1.1 节规定的期限内完成；
- .2 如果在第 19.1.1.3 和 19.3.7.1 节适用的情况下，证书未按其规定予以签注；
- .3 如果某公司承担了其以前未经营过的某一船舶的经营责任；
- .4 船舶转挂另一国船旗。

19.3.9 如果：

- .1 船舶转挂另一缔约国船旗，船舶原船旗的缔约国政府应尽快将换旗前该船舶所携带的《国际船舶保安证书》的副本和所有与之相关的信息以及能够得到的核验报告的副本转给接受该船的主管机关，或
- .2 某公司承担了其以前未经营过的某一船舶的经营责任，为便于第 19.4.2 节所述的核验，前一公司应尽快将与《国际船舶保安证书》有关的任何信息的副本转给接受该船的公司。

19.4 临时证书

19.4.1 只有当签发证书的主管机关对船舶符合第 19.1 节要求的情况充分满意时才能签发第 19.2 节所述的证书。但是，在 2004 年 7 月 1 日以后，如有以下述情况：

- .1 在交船时或在投入运营或重新投入运营之前，船舶没有证书；
- .2 某船舶从一缔约国政府换旗到另一缔约国政府；
- .3 某船舶从一非缔约国政府换旗到一缔约国政府；
- .4 如果某公司承担了其以前未经营过的某一船舶的经营责任；

在签发第 19.2 节所述的证书之前，主管机关可使《临时国际船舶保安证书》得以签发，其格式与规则本部分附录所列范本相符。

19.4.2 只有当主管机关或代表主管机关的经认可的保安组织核实了以下情况后，才能签发《临时国际船舶保安证书》：

- .1 规则本部分要求的船舶保安评估业已完成，
- .2 船上有满足第 XI-2 章和规则本部分的《船舶保安计划》的副本，已提交审查和批准，并且正在船上实施；
- .3 船上有满足第 XI-2/6 条要求的船上保安警报系统，如果要求的话，
- .4 公司保安员：
 - .1 已确保：
 - .1 对《船舶保安计划》符合规则本部分的情况进行审查，
 - .2 计划已提交批准，以及
 - .3 计划正在船上实施，以及
 - .2 已作出必要的安排，包括演练、演习和内部审核的安排，公司保安员通过这些安排相信船舶将在 6 个月内按第 19.1.1.1 节成功地完成所要求的核验；
- .5 已作出根据第 19.1.1.1 节开展所要求核验的安排；
- .6 船长、船舶保安员和承担具体保安职责的其他船舶人员熟悉规则本部分为其规定的职责和责任；熟悉已放在船上的《船舶保安计划》的有关规定；并且用船舶人员的工作语言或其能够读懂的语言提供了此类信息；以及

.7 船舶保安员满足规则本部分的要求。

19.4.3 《临时国际船舶保安证书》可由主管机关或经主管机关授权的认可保安组织代表主管机关签发。

19.4.4 《临时国际船舶保安证书》的有效期应为 6 个月，或直到签发了第 19.2 节要求的证书，以早者为准。对该证书不得展期。

19.4.5 如果主管机关或经认可的保安组织断定，船舶或公司请求连续签发《临时国际船舶保安证书》的目的之一是为了在超出第 19.4.4 节规定的最初临时证书期间以外躲避对第 XI-2 章和规则本部分的充分履行，缔约国政府不应让船舶获得此种证书。

19.4.6 就第 XI-2/9 条而言，缔约国政府可以在接受《临时国际船舶保安证书》为有效证书之前，确保第 19.4.2.4 至 19.4.2.6 节的要求已得到满足。

A 部分的附录

附录 1

国际船舶保安证书格式

(略)

附录 2

临时国际船舶保安证书格式

(略)

B 部分
关于经修订的《1974 国际海上人命安全公约》附则
第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的指导

1 引言

综述

1.1 本规则的序言指出，第 XI-2 章和本规则 A 部分建立了一个新的加强海上保安措施的国际框架，通过该框架，船舶和港口设施可以合作探察并阻止威胁海上运输领域保安的行为。

1.2 本引言精练地概括了为取得并保持符合第 XI-2 章和本规则 A 部分规定所需要制定和实施的措施和安排的预期过程，并确定了将给予指导的要素。这些指导收录在第 2 至 19 段中。本引言还确立了一些基本思路，在研究和应用关于船舶和港口设施的指导时应加以考虑。

1.3 即使读者只关心船舶，也还是大力推荐其将本规则作为一个整体来阅读，特别是与港口设施有关的部分。对于那些兴趣主要在港口的读者也是一样，他们也应阅读与船舶有关的内容。

1.4 下列各节中的导则主要涉及当船舶位于港口设施时对船舶的保护。然而，在某些情况下，船舶可能对港口设施造成威胁，例如，当船舶位于港口设施时，该船舶可能被用作发出攻击的基地。在针对出自船舶的威胁考虑适当的应对措施时，从事港口设施保安评估或准备《港口设施保安计划》的人员应考虑对下面各节中提供的指导作适当调整。

1.5 请读者注意，对规则本部分任何内容的理解或解释都不得与第 XI-2 章或本规则 A 部分的规定相矛盾，若由于可能的疏忽而在规则本部分出现不一致的情况，应总是以上述规定作准。规则本部分提供的指导应总是按符合第 XI-2 章和本规则 A 部分所确立的目的、目标和原则的方式来理解、解释和应用。

缔约国政府的责任

1.6 第 XI-2 章和本规则 A 部分为缔约国政府规定了各种责任，其中包括以下方面的内容：

- 规定适当的保安等级；
- 批准《船舶保安计划》和以前所批准计划的有关修订内容；
- 核验船舶符合第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的情况，并向船舶签发《国际船舶保安证书》；
- 确定其领土内哪些港口设施需要指定港口设施保安员，该保安员将负责《港口设施保安计划》的准备；
- 确保港口设施保安评估和对以前所批准的评估的任何后续修订得以完成并得到批准；
- 批准《港口设施保安计划》和对以前所批准计划的任何后续修订；
- 采取控制和符合措施；
- 测试已批准的计划；以及
- 向国际海事组织及航运业和港口业通报信息。

1.7 就港口设施而言，缔约国政府可以在政府内指定或设立指定当局，履行第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的保安职责。并可允许经认可的保安组织开展与港口设施有关的某些工作，但接受和批准这些工作的最终决定应由缔约国政府或主管机关来作出。主管机关也可以将与船舶有关的某些保安职责授权给经认可的保安组织来承担。以下职责或活动不得授权给经认可的保安组织：

- 规定适当的保安等级；
- 确定其领土内哪些港口设施需要指定港口设施保安员和准备《港口设施保安计划》；
- 批准港口设施保安评估和对以前批准的评估的任何后续修订；
- 批准《港口设施保安计划》和对已批准计划的任何后续修订；
- 采取监督和符合措施；以及
- 确定关于《保安声明》的要求。

规定保安等级

1.8 规定在某一特定时间内的保安等级是缔约国政府的责任，该等级适用于船舶和港口设施。本规则 A 部分共定义了 3 个国际通用的保安等级，即：

保安等级 1，普通状态；船舶和港口设施通常在此等级上运营；

保安等级 2，加强状态；此等级适用于保安事件风险加大的情况；以及

保安等级 3，特殊状态；此等级适用于有发生保安事件的可能或出现迫在眉睫的保安威胁的一段时间。

公司和船舶

1.9 运营适用第 XI-2 章和本规则 A 部分的船舶的所有公司都应为公司指定一名公司保安员，并为其每一艘船舶指定一名船舶保安员。这些保安员的职责和培训要求以及演练和演习的要求已在本规则 A 部分中规定。

1.10 简而言之，就适用本规则 A 部分的每艘船舶而言，被指定负责该船的公司保安员的职责包括：确保妥善进行船舶保安评估，确保为船舶制订《船舶保安计划》并提交主管机关或其代表予以批准，并确保该计划被放到船上。

1.11 《船舶保安计划》应明确为了确保船舶一直在保安等级 1 上营运而自身应采取的操作性和物理保安措施。该计划还应说明船舶在接到指令时，为升级到保安等级 2 而自身能够采取的附加或加强保安措施。此外，该计划还应说明船舶可进行的可能准备工作，以使其能够迅速响应在保安等级 3 时对保安事件或威胁进行反应的机构可能向船舶发出的指令。

1.12 第 XI-2 章和本规则 A 部分适用的所有船舶均需配备经主管机关或其认可机构批准的《船舶保安计划》，并根据该计划来操作。公司保安员和船舶保安员应监督计划的持续相关性和有效性，包括开展独立的内部审核。对已批准计划中任何要素的修改，如果主管机关决定需要加以批准，在将其纳入到已批准的计划并由船舶实施之前必须提交审查和批准。

1.13 船上须携带证明其符合第 XI-2 章和本规则 A 部分要求的《国际船舶保安证书》。本规则 A 部分包括了关于建立在初次、换新和中期核验基础上对船舶符合上述要求进行核验和发证规定。

1.14 当船舶位于一缔约国政府的港口或正驶往该缔约国港口时，缔约国政府根据第 XI-2/9 条的规定，有权对该船采取各种监督和符合措施。船舶将接受港口国监督的检查，但除非在特殊情况下，该检查通常不扩展到对《船舶保安计划》本身的核查。如果缔约国政府有明确理由相信船舶的保安或曾为其服务的港口设施的保安受到了破坏，可以对船舶采取附加控制措施。

1.15 船上要携带说明由谁负责船舶人员的雇用以及由谁负责该船舶的使用等方面的信息。在缔约国政府要求时出示。

港口设施

1.16 各缔约国政府必须确保其境内服务于从事国际航行船舶的港口设施完成港口设施保安评估。缔约国政府、指定当局或经认可的保安组织可以开展此项评估。所完成的港口设施保安评估须经有关缔约国政府或指定当局批准。该批准不得授权。对港口设施保安评估应予以定期审查。

1.17 港口设施保安评估在根本上是对港口设施营运的各方面进行的风险分析，以确定其哪些部分更容易和(或)更可能成为攻击目标。保安风险是攻击的威胁与目标的脆弱性和攻击后果的函数。

评估必须包括以下组成部分：

必须确定对港口设备和基础设施的预期威胁；

对潜在的脆弱性的确定；和

对事件所导致后果的计算。

在完成了分析后，将能够对风险水平作出全面评估。港口设施保安评估将帮助确定哪些港口设施需要指定港口设施保安员和制订《港口设施保安计划》。

1.18 需要符合第 XI-2 章和本规则 A 部分要求的港口设施必须指定港口设施保安员。本规则 A 部分规定了港口设施保安员的职责、责任和培训要求以及演练和演习的要求。

1.19 《港口设施保安计划》应说明为确保港口一直在保安等级 1 营运而应采取的操作性和物理保安措施。该计划还应说明在接到指令时，港口设施为升级到保安等级 2 所能采取的附加或加强保安措施。另外，计划中还应说明港口设施可以

进行的可能准备工作，以使其能够迅速响应在保安等级 3 时对保安事件或威胁进行反应的机构可能发出的指令。

1.20 需要符合第 XI-2 章和本规则 A 部分要求的港口设施必须具有经有关缔约国政府或指定当局批准的《港口设施保安计划》，并根据其运营。港口设施保安员应执行经批准的计划的规定，并监控计划的持续有效性和相关性，包括对计划的执行情况组织独立的内部审核。对于已批准计划中任何要素的修订，如果缔约国政府或指定当局决定需要加以批准，在将其纳入到经批准的计划并在港口设施实施之前必须提交审查和批准。有关缔约国政府或指定当局可以测试该计划的有效性。对涉及某港口设施或作为制订保安计划依据的港口设施保安评估应予以定期审查。所有这些活动均可能带来对已批准计划的修订。对已批准计划中的任何要素的修正均需提交有关缔约国政府或指定当局批准。

1.21 使用港口设施的船舶可能会受到港口国监督的检查并被采取第 XI-2/9 条所列的附加控制措施。有关当局可以要求船舶在进入港口之前提供有关船舶及其货物、乘客和船舶人员的信息。在某些情况下可能会拒绝船舶驶入港口。

信息和通信

1.22 第 XI-2 章和本规则 A 部分要求缔约国政府向国际海事组织提供某些信息；并要求提供信息以便使缔约国政府之间、船公司/船舶保安员和船舶所靠港口设施的港口设施保安员之间保持有效的通信联系。

2 定义

2.1 对第 XI-2 章或本规则 A 部分所列定义没有提供指导。

2.2 就规则本部分而言：

- .1 “节”系指本规则 A 部分的一节，表述方式为：“第 A/<节的编号>节”；
 - .2 “段”系指规则本部分的一段，表述方式为：“第<段的编号>段”；
- 和

- .3 在第 14 至 18 段所用的“缔约国政府”一词，系指“港口设施所在领土之缔约国政府”，并包括了提及“指定当局”。

3 适用范围

综述

3.1 在实施第 XI-2 章和本规则 A 部分的要求时，应考虑规则本部分提供的指导。

3.2 但是，应认识到本指导对船舶的适用程度将取决于船舶的类型、其货物和(或)乘客、其航线性质以及船舶所挂靠港口设施的特点。

3.3 与此类似，对于港口设施而言，本指导的适用程度将取决于港口设施、使用港口设施船舶的类型、船舶的货物和(或)乘客的类型以及到港船舶的航线性质。

3.4 第 XI-2 章和本规则 A 部分的规定无意应用于主要为军事目的而设计和使用的港口设施。

4 缔约国政府的责任

评估和计划的保密工作

4.1 缔约国政府应保证具备适当的措施，避免擅自泄露或查看与船舶保安评估、《船舶保安计划》、港口设施保安评估和《港口设施保安计划》以及个别评估或计划有关的保安敏感性资料。

指定当局

4.2 缔约国政府可以在政府内部确定一个指定当局来履行第 XI-2 章或本规则 A 部分规定的港口设施保安职责。

经认可的保安组织

4.3 缔约国政府可以授权经认可的保安组织来承担某些与保安有关的工作，包括：

- .1 代表主管机关批准《船舶保安计划》或其修正内容；
- .2 代表主管机关对船舶符合第 XI-2 章和本规则 A 部分要求的情况进行核验和发证；以及
- .3 开展缔约国政府所要求的港口设施保安评估。

4.4 经认可的保安组织还可以就包括船舶保安评估、《船舶保安计划》、港口设施保安评估和《港口设施保安计划》在内的保安事宜向公司或港口设施提出建议并提供帮助，其中可包括完成船舶保安评估或计划或完成港口设施保安评估或计划。如果某经认可的保安组织就某船舶保安评估或计划进行了上述工作，不得授权该组织批准该《船舶保安计划》。

4.5 在授权经认可的保安组织时，缔约国政府应该考虑到该机构的适任性。经认可的保安组织应能够表明：

- .1 具备保安方面的专业技能；
- .2 具有船舶和港口操作的适当知识，如果提供船舶方面的服务，应包括船舶设计和建造方面的知识，如果提供港口设施方面的服务，应包括港口设计和建设方面的知识；
- .3 具有评估船舶和港口设施在营运(包括船港界面)期间可能出现的保安风险以及如何减小这种风险的能力；
- .4 具备保持和提高其人员专业技能的能力；
- .5 具备监控其人员持续可靠性的能力；
- .6 具备维持适当措施避免擅自泄露或查看保安敏感性资料的能力；
- .7 了解第 XI-2 章和本规则 A 部分的要求、有关的国内和国际法规和保安要求；
- .8 了解当前的保安威胁及其特征；
- .9 具备辨认和探察武器、危险物质和装置的知识；
- .10 具备在非歧视的基础上辨认可能威胁保安者的性格特点和行为模式的知识；

.11 了解可用来逃避保安措施的技术；以及

.12 具备保安和监视设备与系统及其操作局限性方面的知识。

在向经认可的保安组织授权具体职责时，缔约国政府，包括主管机关，应确保该组织具备承担该任务的必要适任能力。

4.6 第 1/6 条所定义的并满足第 XI-1/1 条要求的经认可组织，如果具备第 4.5 段中列出的保安方面的适当专业技能，可以被指定为经认可的保安组织。

4.7 只要具备第 4.5 段中列出的保安方面的适当专业技能，港口、港口当局或港口设施经营者可以被指定为经认可的保安组织。

规定保安等级

4.8 在规定保安等级时，缔约国政府应考虑到总体的和具体的威胁信息。缔约国政府应为船舶和港口设施规定以下 3 个等级之一：

保安等级 1，普通状态；船舶和港口设施在此等级正常工作；

保安等级 2，加强状态；此等级适用于保安事件风险加大的情况；以及

保安等级 3，特殊状态；此等级适用于有发生保安事件的可能或出现迫在眉睫的保安威胁的一段时间。

4.9 规定保安等级 3 应是一种特殊措施，只有在具备可能发生保安事件或保安事件迫在眉睫的可靠信息时才适用。只有在确定的保安威胁或实际保安事件发生期间才规定保安等级 3。保安等级可以从保安等级 1 经保安等级 2 升至保安等级 3，也可能直接从保安等级 1 升至保安等级 3。

4.10 在任何时候船长都对船舶的安全负有最终责任。即便在保安等级 3 时，如果有理由相信执行任何有关指令会危及船舶的安全，船长可以要求澄清或要求修改对保安事件或保安威胁作出反应的机构所发出的指令。

4.11 公司保安员或船舶保安员应尽早与船舶将挂靠的港口设施的港口设施保安员取得联系以确定在该港口设施内适用于船舶的保安等级。在与船舶建立联系后，港口设施保安员应将有关港口设施保安等级的任何后续变化通知船舶，并应向船舶提供任何有关的保安信息。

4.12 虽然可能会出现具体船舶营运所处的保安等级高于其所挂靠港口设施的保安等级的情况，但是无论如何不允许出现船舶的保安等级低于所挂靠港口设施保安等级的情况。如果船舶的保安等级高于其意欲使用的港口设施的保安等级，公司保安员或船舶保安员应立即通知港口设施保安员。该港口设施保安员应与公司保安员或船舶保安员协商对有关情况作出评估并与船舶就适当的保安措施达成一致，包括填写或签署一份《保安声明》。

4.13 缔约国政府应考虑如何迅速发布保安等级改变的信息。主管机关可使用航行警告信息或航海通告的方式将保安等级的改变通知给船舶、公司保安员和船舶保安员。或者，他们也可以考虑使用其他的等效通信方式或更快捷、覆盖范围更广的通信方式。缔约国政府应确立向港口设施保安员通知保安等级改变的方式。缔约国政府应编纂并保持一份联络名单，列出那些需要通知保安等级改变的部门的联络细节。虽然不必将保安等级作为特别敏感事项对待，但其所隐含的威胁信息可能是极其敏感的。缔约国政府应特别谨慎地注意向船舶保安员、公司保安员和港口设施保安员传送的信息的类型和细节及其传送方式。

联络点和有关《港口设施保安计划》的信息

4.14 如果某港口设施具有《港口设施保安计划》，应将该情况通知本组织，并且该信息还应提供给公司和船舶保安员。不必公开《港口设施保安计划》的进一步细节，只需说明具备该计划。缔约国政府应考虑建立中央或地方联络点，或其他提供关于具备《港口设施保安计划》的地点的最新信息和相关港口设施保安员的联络细节的方式。此联络点的存在应予公开。他们还可以提供关于其所指定的代表缔约国政府的经认可保安组织的信息，以及授予此种经认可保安组织的具体职责和授权条件的细节。

4.15 如果某港口没有《港口设施保安计划》（因此也就没有港口设施保安员），中央或地方联络点应能够确定一名适当的岸上合格人员，在船舶挂靠期间，如有需要，该人可以安排好适当的保安措施。

4.16 缔约国政府还应提供船舶保安员、公司保安员和港口设施保安员能够向其报告保安问题的政府官员的联络细节。这些政府官员在采取适当行动前必须对这

些报告进行评估。所报告的此类问题可能会影响到另一缔约国政府管辖范围内的保安措施。在这种情况下，缔约国政府应考虑与其他缔约国政府的对应部门联系，讨论补救措施是否合适。为此，政府官员的联络细节应提交给国际海事组织。

4.17 在其他缔约国提出请求时，缔约国政府还应向它们提供第 4.14 段所述的信息。

身份证件

4.18 鼓励缔约国政府向有权登船或进入港口设施履行其正式职责的政府官员颁发适当的身份证件，并建立可以核查该类证件真伪的程序。

固定和浮动平台以及就位的移动式钻井装置

4.19 缔约国政府应考虑为固定和浮动平台以及就位的移动式钻井装置建立适当的保安措施，允许其与要求符合第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的船舶间发生相互活动¹。

不要求符合本规则 A 部分的船舶

4.20 缔约国政府应考虑建立适当的保安措施来加强本不适用第 XI-2 章和本规则 A 部分的船舶的保安，以确保此类船舶所应用的保安措施能使其与适用本规则 A 部分的船之间发生相互活动。

对船舶的威胁和其他海上保安事件

4.21 缔约国政府应向悬挂其船旗的船舶提供关于在海上减少保安风险的适当措施方面的一般性指导。在下述情况下，它们应针对依照保安等级 1 至 3 所采取的措施提出具体建议：

- .1 当船舶在海上时，适用船舶的保安等级发生了变化，例如由于船舶营运所在的地理区域或出于船舶本身的原因使保安等级发生变化；以及
- .2 船舶在海上发生了保安事件或出现了涉及该船舶的保安威胁。

缔约国政府应为此目的确立最佳的办法和程序。如果出现迫在眉睫的攻击，船舶应试图与船旗国负责对保安事件作出反应的机构建立直接通信联系。

¹ 参阅海上保安外交大会以决议 7 通过的《建立适当措施以加强安全公约第 XI-2 章未包括的船舶、港口设施、就位的移动式海上钻井装置以及固定和浮动平台的保安》。

4.22 缔约国政府还应建立为所有下述船舶提供保安建议的联络点：

- .1 悬挂其船旗的船舶；或
- .2 在其领海航行或已向其通报进入领海意图的船舶。

4.23 缔约国政府应向在其领海航行或已通报了进入其领海意图的船舶提供建议，其中包括：

- .1 建议改变或推迟其预定的通过航行；
- .2 建议按特定航线航行或驶往一个具体地点；
- .3 告知能够派送到船上的任何人员或设备；
- .4 建议协调通过、抵港和离港，允许由巡逻艇或飞机护航(固定翼飞机或直升飞机)。

缔约国政府应提醒在其领海航行或已通报了进入其领海意图的船舶注意其所公布的任何临时限制区域。

4.24 缔约国应建议在其领海航行或已通报了进入其领海意图的船舶，为了保护船舶和保护附近的其他船舶，迅速实施缔约国可能已建议的任何保安措施。

4.25 缔约国出于第 4.22 段的目的而准备的计划应包括缔约国政府(包括主管机关)内一个全天候工作的适当联络点的信息。这些计划还应包括关于主管机关认为在何种情况下应从沿岸国寻求援助、以及港口设施保安员与船舶保安员之间联络程序方面的信息。

替代保安协议

4.26 缔约国政府在考虑如何实施第 XI-2 章和本规则 A 部分时，可与一个或几个缔约国政府缔结一项或多项协议。协议的范围只限于协议各方领土内港口设施之间固定航线上的短程国际航行。在缔结协议时以及协议缔结以后，缔约国政府应与其他对协议的效果有兴趣的缔约国和主管机关进行磋商。悬挂非协议方国家船旗的船舶只有在其主管机关同意并要求该船应符合协议的有关规定时才允许在协议所涉及的固定航线上运营。在任何情况下，协议均不得使协议未涉及的其他船舶或港口设施的保安水平受到妥协。特别是此种协议所涉及的所有船舶不允许与协议未涉及的船舶进行船到船活动。协议所涉及的船舶所从事的任何操作性界面活动均需包

括在协议内。此种协议的实施必须受到持续的监控，并在需要时加以修订，无论如何应每 5 年审查一次。

港口设施的等效安排

4.27 对于某些从事有限或专门操作但有一定交通量的具体港口设施，可能更适合通过采取与第 XI-2 章和本规则 A 部分的规定等效的保安措施来符合要求。特别是对于那些工厂附设的码头、或使用频率低的码头区。

配员水平

4.28 在确定船舶最低安全配员时，主管机关应考虑到²第 V/14 条³只涉及了船舶的安全航行问题。主管机关还应考虑到实施《船舶保安计划》所带来的任何额外的工作负荷并确保船舶的充分有效配员。为达到这一目的，主管机关应在考虑到为船舶人员指派的所有职责的前提下，核实船舶能够履行国家法律颁布的实施休息时间和解决疲劳问题其他措施。

监督和符合措施⁴

综述

4.29 第 XI-2/9 条规定了在 XI-2 章中适用于船舶的监督和符合措施。该条被分成了三个部分：对已经在港内船舶的监督、对意欲进入另一缔约国港口的船舶的监督、和两种情况都适用的附加规定。

4.30 关于对在港船舶监督的第 XI-2/9.1 条采用了一个对船舶实施监督的系统。当船舶位于外国港口时，该缔约国正式授权的官员（正式授权官员）有权登船核查所要求的证书是否符合规定。如果有明确理由相信船舶不符合要求，可能会对船舶采取监督措施，例如进行附加的检查或滞留。这种做法反应了当前的监督系

² 参见海上保安外交大会以决议 3 通过的《国际海事组织关于加强海上保安的进一步工作》，该决议包括提请本组织重新审议关于安全配员原则的第 A.890(21)号大会决议。该决议可能还会导致对第 V/14 条的修正。

³ 指本规则通过时已生效的内容。

⁴ 参见海上保安外交大会以决议 3 通过的《国际海事组织关于加强海上保安的进一步工作》，该决议包括提请本组织重新审议第 A.787(19)和 A.882(21)号大会决议。

统⁵。第 XI-2/9.1 条建立在上述系统之上，当正式授权官员有明确理由相信船舶不符合第 XI-2 章和本规则 A 部分的要求时，还允许采取附加的措施(包括将船舶驱逐出港)。第 XI-2/9.3 条为倡导公平合理地实施这些附加措施规定了保证条款。

4.31 第 XI-2/9.2 条对意欲进入另一缔约国港口的船舶采取监督措施以确保符合要求，在 XI-2 章中引入了一个完全不同的监督概念，只适用于保安问题。根据此条可在船舶进港前采取措施，以更好地保证保安。类似于第 XI-2/9.1 条，此种附加监督系统也以有明确理由相信船舶不符合第 XI-2 章或本规则 A 部分的概念为基础，并在第 XI-2/9.2.2 条和第 XI-2/9.2.5 条以及第 XI-2/9.3 条中包括了重要的保证条款。

4.32 船舶不符合要求的明确理由系指关于船舶不符合第 XI-2 章或本规则 A 部分的要求的证据或可靠信息，同时考虑到规则本部分给出的指导。此种证据或可靠信息可以来自于正式授权官员的职业判断或在核查船上根据本规则 A 部分签发的《国际船舶保安证书》或《临时国际船舶保安证书》(证书)时的发现或来自于其他来源。即使船上的证书有效，正式授权官员根据其职业判断仍可能有明确理由相信船舶不符合要求。

4.33 关于第 XI-2/9.1 条和第 XI-2/9.2 条中的可能明确理由的实例可包括(如果相关)：

- .1 在审查证书时取得的关于证书无效或已过期的证据；
- .2 关于第 XI-2 章和本规则 A 部分要求的保安设备、文件或安排存在严重缺陷的证据或可靠信息；
- .3 收到了报告或申诉，根据正式授权官员的职业判断，报告和申诉包含了明确指出船舶不符合第 XI-2 章和本规则 A 部分的要求的可靠信息；

⁵ 参见 74 年安全公约第 I/19 条和 IX/6.2 条；经 1988 年议定书修正的 66 年载重线公约第 21 条；经修正的 73/78 防污公约第 5 条和第 6 条、附则 I 第 8A 条、附则 II 第 15 条；78 年培训公约第 X 条；以及国际海事组织第 A.787(19)和 A.882(21)号大会决议。

- .4 正式授权官员通过职业判断所取得的关于船长或船舶人员不熟悉关键的船上保安程序或不能开展与船舶保安有关的演练或未履行该程序或演练的证据或发现；
- .5 正式授权官员通过职业判断取得的关于船舶人员中的关键成员不能与任何其他船舶人员中负有船上保安责任的关键成员建立正常通信的证据或发现；
- .6 关于船舶在某一港口设施或从另一船舶接纳人员上船、装载了物料或货物，而该港口设施或其他船舶违反了第 XI-2 章或本规则 A 部分，且该船舶没有填写《保安声明》，也没有采取适当的、特别的或附加的措施或没有维持适当的船上保安程序的证据或可靠信息；
- .7 关于船舶在某一港口设施或从另一渠道(例如另一船舶或直升飞机转送)接纳人员上船、装载了物料或货物，而该港口设施或其他渠道不要求符合第 XI-2 章或本规则 A 部分，且该船舶没有采取适当的、特别的或附加的措施或没有维持适当的船上保安程序的证据或可靠信息；以及
- .8 如果船舶持有第 A/19.4 节所述的后来连续签发的《临时国际船舶保安证书》，并且根据正式授权官员的职业判断，如果船舶或公司申请此种证书的目的之一是为了在超出第 A/19.4.4 节所述的最初临时证书期间之外躲避完全符合第 XI-2 章或本规则 A 部分的要求。

4.34 第 XI-2/9 条的国际法含义特别重要，在实施该条时应切记第 XI-2/2.4 条，因为存在着所采取的措施不在第 XI-2 章的范围之内，或应考虑到受影响船舶在第 XI-2 章以外的权利这两种潜在情况。所以，第 XI-2/9 条不影响缔约国政府在船舶虽符合第 XI-2 章和本规则 A 部分的要求，但仍认为其构成保安风险的情况下，采取以国际法为基础或符合国际法的措施，确保人员、船舶、港口设施或其他财产的安全和保安。

4.35 如果缔约国政府对船舶采取监督措施，应立即与主管机关建立联系并提供足够的信息，以便主管机关能够与缔约国政府进行充分联络。

对在港船舶的控制

4.36 如果不符合情况为导致船舶被滞留而又无法在受检查的港口予以纠正的设备项目缺陷或文件无效，缔约国政府可以允许船舶驶往另一港口，条件是要满足港口国与主管机关或船长之间达成的协议。

意欲进入另一缔约国政府港口的船舶

4.37 第 XI-2/9.2.1 条列举了缔约国政府作为允许进港的条件而要求船舶提供的信息。所列信息项目之一是确认船舶在其最近 10 次挂靠港口设施期间所采取的任何特别或附加的措施。范例可包括：

- .1 在挂靠一个非缔约国境内的港口设施期间所采取措施的记录，特别是那些通常都由位于缔约国境内的港口设施提供的措施。
- .2 与港口设施或与其他船舶签署的任何《保安声明》。

4.38 所列的可能作为允许进港的条件而要求的另一项信息是确认船舶在最近 10 次挂靠港口设施期间进行的船对船活动时维持了适当的保安程序。通常将不要包括引航员、海关人员、移民局人员或保安官员登离船的记录，也不包括船舶在港口设施中的燃油操作、驳运操作、装载物料和卸载垃圾的记录，因为这些活动通常在《港口设施保安计划》的负责范围之内。可能提交信息的实例包括：

- .1 在与悬挂非缔约国船旗的船舶进行船到船活动时所采取措施的记录，特别是那些通常都由悬挂缔约国船旗的船舶提供的措施；
- .2 在与悬挂缔约国船旗但不要求符合第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的船舶进行船到船活动时所采取措施的记录，例如根据其他规定为该船签发的任何保安证书的复印件；以及
- .3 如果船上有从海上搭救的人员或捞起的货物，关于此种人员或货物的所有已知信息，包括其身份(如果知道的话)以及为确立其保安状况代表船舶进行的任何核查的结果。第 XI-2 章或本规则 A 部分的初衷并非延误或阻止将海上遇难人员送至安全地点。第 XI-2 章或本规则 A 部分的唯一出发点是向国家提供足够的适当信息以维护其保安的完整性。

4.39 为帮助确保人员、港口设施、船舶和其他财产的安全和保安，可能作为允许进港条件而要求的其他与船舶保安有关的实用信息的范例包括：

- .1 《连续概要记录》中包含的信息；
- .2 进行报告时的船位；
- .3 船舶预期抵达港口时间；
- .4 船员名单；
- .5 船上货物的整体描述；
- .6 乘客名单；
- .7 第 XI-2/5 条要求携带的信息。

4.40 第 XI-2/9.2.5 条允许船舶的船长，在被告知沿岸国或港口国将根据第 XI-2/9.2 条采取监督措施后，撤消其船舶进港的意图。如果船长撤消该意图，将不再适用第 XI-2/9 条，所采取的任何其他步骤必须以国际法为依据并符合国际法。

附加规定

4.41 在所有情况下，如果拒绝船舶进港或驱逐船舶出港，应将所有已知的情況通知有关国家的当局。通知应包括以下已知内容：

- .1 船名、船旗、船舶识别号、呼号、船型和货物；
- .2 拒拒绝进入或驱逐出港口或港区的原因；
- .3 任何不符合保安要求的性质(如适用)；
- .4 试图纠正任何不符合情况的详情，包括对船舶该航行所规定的条件(如适用)；
- .5 以前挂靠的港口和宣称将要挂靠的下一港口；
- .6 离港时间和预计到达这些港口的时间；
- .7 发给船舶的指令，例如沿途报告；
- .8 可获得的船舶目前营运所处保安等级的信息；
- .9 关于港口国与主管机关的任何通信的信息；
- .10 作出报告的港口国内联络点，以便取得进一步信息；

- .11 船员名单；以及
- .12 任何其他有关信息。

4.42 需联系的相关国家包括船舶预期驶往下一港口航行沿途的国家，特别是在船舶意欲进入该沿岸国领海的情况下。其他有关国家还可能包括以前挂靠的港口，从而可以获得更进一步的信息，解决与以前挂靠港口有关的保安问题。

4.43 在实施监督和符合措施时，正式授权官员应确保所采取的任何措施或步骤轻重适当。此种措施或步骤应合理而且其严厉程度和持续时间应为纠正或缓解不符合情况所需的最低限度。

4.44 第 XI-2/9.3.3.1 条中的“延误”一词也指在根据本条采取行动时，船舶被不当拒绝进港或不当驱逐出港的情况。

非缔约方船舶和小于公约尺寸的船舶

4.45 对于悬挂非本公约缔约国和非 1988 年安全公约议定书⁶缔约国船旗的船舶，缔约国政府应不给此类船舶以更优惠待遇。所以，第 XI-2/9 条的要求和规则本部分的指导应适用于这些船舶。

4.46 小于公约尺寸的船舶将服从于本国维护保安的措施。采取此类措施应充分考虑到第 XI-2 章的要求和规则本部分提供的指导。

5 保安声明

综述

5.1 如果港口设施缔约国政府认为必要或船舶认为必要，应填写《保安声明》。

5.1.1 对《保安声明》的需要可在港口设施保安评估的结果中表明。要求《保安声明》的原因和条件应在《港口设施保安计划》中规定。

5.1.2 对《保安声明》的需要可由主管机关为悬挂其船旗的船舶规定，或在船舶保安评估的结果中表明，并应在《船舶保安计划》中予以规定。

⁶ 《1974 年海上人命安全公约》1988 年议定书。

5.2 很可能在较高保安级别时，当船舶的保安等级高于其所进行交互活动的港口设施或另一船舶的保安等级时，或在由于该具体船舶，包括其货物或乘客的原因或由于港口环境的原因或上述因素的组合使船港界面活动或船到船活动对人员、财产或环境构成较高风险时，将要求《保安声明》。

5.2.1 在船舶或主管机关代表悬挂其船旗的船舶要求填写《保安声明》时，港口设施保安员或船舶保安员应对该请求作出回应，并与其讨论适当的保安措施。

5.3 港口设施保安员也可以在已批准的港口设施保安评估所确定的需引起特别注意的船港界面开始前要求《保安声明》。这种实例可包括乘客登离船舶、危险货物或有害物质的过驳或装卸。港口设施保安评估还可确定在人口密集地区或经济上重要的作业位置或其附近的设施将要求有《保安声明》。

5.4 《保安声明》的主要目的是确保在船舶与港口设施或其他船舶之间就各方根据各自经批准的保安计划的规定所分别采取的保安措施达成协议。

5.4.1 已同意的《保安声明》应由港口设施与船舶、或船舶与另一船舶(如适用)共同签署并注明日期，以表明其符合第 XI-2 章和本规则 A 部分，并应包括其期限、有关保安等级和联络点。

5.4.2 保安等级的改变可能要求填写新的《保安声明》或对其加以修正。

5.5 《保安声明》应使用英语、法语或西班牙语写成或用港口设施和船舶、或船舶与另一船舶双方(如适用)都熟悉的语言写成。

5.6 《保安声明》的样本见规则本部分的附录 1。

6 公司的责任

6.1 第 XI-2/5 条要求公司向船舶的船长提供信息，以满足本条规定对公司的要求。这些信息应包括以下项目：

- .1 负责指派船舶人员的部门，例如船舶管理公司、配员机构、承包商、特许经营者(如零售商店、娱乐场等)；
- .2 负责决定船舶使用的部门，包括期租租船人或光租租船人或任何其他具备此种能力的实体；和

.3 如果船舶按租船合同的条款使用，租船(期租或程租)合同各方的联系细节。

6.2 根据第 XI-2/5 条，公司有义务在情况发生改变时，对这些信息作出更新，并使其保持最新状态。

6.3 这些信息应使用英文、法文或西班牙文写成。

6.4 对于 2004 年 7 月 1 日以前建造的船舶，这些信息应反映该日期的实际情况。

6.5 对于 2004 年 7 月 1 日或以后建造的船舶和在 2004 年 7 月 1 日未服役的 2004 年 7 月 1 日以前建造的船舶，应从船舶实际投入运营的日期开始提供此信息，此信息应反映该日期的实际情况。

6.6 如果某船在 2004 年 7 月 1 日以后退出服役，应从船舶重新投入运营的日期开始提供此信息，此信息应反映该日期的实际情况。

6.7 如果与实际情况没有关系，以前提供的信息不必保留在船上。

6.8 如果船舶营运责任由另一公司承担，与曾营运该船舶的公司有关的信息不要求保留在船上。

此外，其他相关指导见第 8、9 和 13 段。

7 船舶保安

相关指导见第 8、9 和 13 段。

8 船舶保安评估

保安评估

8.1 公司保安员负责确保为公司船队中其所负责的每一艘须符合第 XI-2 章和本规则 A 部分规定的船舶开展船舶保安评估。尽管公司保安员并不必亲自履行与其职责范围相关的所有工作，但他们应对确保其得以妥善实施负有最终责任。

8.2 在开展船舶保安评估之前，公司保安员应确保充分利用已有的关于船舶将要靠泊或上下乘客的港口的威胁评估和港口设施及其保护措施的信息。公司保安

员应研究以前关于类似保安需要的报告。在可行时，公司保安员应与船上和港口设施的适当人员会面，讨论评估的目的和方法。公司保安员应遵从缔约国政府所提供的具体指导。

8.3 船舶保安评估应涉及船上或船内的以下因素：

- .1 物理保安；
- .2 结构完整性；
- .3 人员保护系统；
- .4 程序性方针；
- .5 无线电和电信系统，包括计算机系统和网络；
- .6 其他如果被破坏或被用于非法窥测，会对船上或港口内的人员、财产、或操作构成危险。

8.4 参与船舶保安评估的人员应能够在以下方面取得专家的帮助：

- .1 关于现行保安风险及其特征的知识；
- .2 辨认和探察武器、危险物质和装置；
- .3 在非歧视的基础上，辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .4 用来逃避保安措施的技术；
- .5 用于造成保安事件的方法；
- .6 爆炸物对船舶结构和设备的影响；
- .7 船舶保安；
- .8 船港界面业务实践；
- .9 应急计划、紧急防备和反应；
- .10 物理保安；
- .11 无线电和电信系统，包括计算机系统和网络；
- .12 海洋工程；
- .13 船舶和港口操作。

8.5 船舶保安员应取得并记录开展评估所需的信息，包括：

- .1 船舶总布置图；

- .2 应限制进入区域的位置，如驾驶台和第 11-2 章所定义的 A 类机器处所和其他控制站等；
- .3 船舶各实际和潜在的进入点的位置和功能；
- .4 可能会影响船舶的脆弱性或保安的潮汐变化；
- .5 货物处所和积载布置；
- .6 船舶物料和关键维修设备的存放位置；
- .7 非随身携带行李的存放位置；
- .8 维持关键服务的紧急和备用设备；
- .9 船舶人员的数目、任何现有保安职责和公司现有的任何培训要求实践；
- .10 用于保护乘客和船舶人员的现有保安和安全设备；
- .11 为确保船舶有序和安全紧急疏散而需保持的撤离和疏散路线以及集合站；
- .12 与提供船舶/水上保安服务的私人保安公司签订的现有协议；
- .13 现行有效的保安措施和程序，包括检查以及控制程序、身份查验系统、警戒和监视设备、人员身份证件和通信、警报、照明，进出控制和其他适当系统。

8.6 船舶保安评估应检查包括露天甲板在内的每一确定的入口，评估其被企图破坏船舶保安者利用的可能性。这里包括具有合法进入身份者以及那些企图非法进入者可用的入口。

8.7 船舶保安评估应考虑到在常规和紧急情况下现有保安措施、指南、程序和操作的持续相关性，并应确定保安指导，其中包括：

- .1 限制区域；
- .2 火灾或其他紧急情况的应急程序；
- .3 对船舶人员、乘客、来访者、商贩、机修工和码头工人等的监督等级；
- .4 保安巡逻的频次和有效性；
- .5 控制进出的系统，包括身份查验系统；

- .6 保安通信系统和程序；
 - .7 保安门、屏障和照明；以及
 - .8 保安和警戒设备与系统(如有)。
- 8.8 船舶保安评估应考虑需要重点保护的人员、活动、服务和操作，包括：
- .1 船舶人员；
 - .2 乘客、来访者、商贩、机修工、港口设施人员等；
 - .3 保持安全航行和应急反应的能力；
 - .4 货物、特别是危险货物或有害物质；
 - .5 船舶物料；
 - .6 船舶保安通信设备和系统(如有)；以及
 - .7 船舶保安警戒设备和系统(如有)。
- 8.9 船舶保安评估应考虑所有可能的威胁，其中可包括以下类型的保安事件：
- .1 对船舶或港口设施的损坏或破坏，例如通过爆炸装置、纵火、破坏或恶意行为；
 - .2 劫持或夺取船舶或船舶人员；
 - .3 损坏货物、船舶关键设备或系统或船舶物料；
 - .4 未经允许进入或使用，包括存在偷渡者；
 - .5 走私武器或设备，包括大规模杀伤性武器；
 - .6 使用船舶运输企图制造保安事件的人和/或其设备；以及
 - .7 利用船舶本身作为制造损坏或破坏的武器或方式；
 - .8 从海上攻击停靠或锚泊的船舶；以及
 - .9 在海上攻击船舶。
- 8.10 船舶保安评估应考虑到所有可能的脆弱性，其中可能包括：
- .1 安全和保安措施之间的矛盾；
 - .2 船上职责和保安任务的矛盾；
 - .3 值班职责、船舶人员的数目，特别是其对船员疲劳、警觉性和工作的影响；

- .4 任何所发现的保安培训不足；以及
- .5 包括通信系统在内的保安设备和系统。

8.11 公司保安员和船舶保安员应经常关注保安措施可能对需长时间停留在船上的船舶人员的影响。在制订保安措施时，应特别注意到船舶人员的方便、舒适和个人隐私及其长时间保持有效性的能力。

8.12 在完成船舶保安评估后，应准备一份报告，内容包括：概括评估是如何进行的、对评估期间发现的每项脆弱性的描述、以及对可用来解决各项脆弱性的应对措施的描述。对报告应加以保护，防止擅自接触或泄露。

8.13 如果船舶保安评估不是由公司开展的，船舶保安评估报告应由公司保安员审查和接受。

现场保安检验

8.14 现场保安检验是船舶保安评估的组成部分。现场保安检验应检查和评估船上的现有保护措施、程序和操作，从而：

- .1 确保船舶所有保安职责得以履行；
- .2 监控限制区域以确保只经过授权的人员才能进入；
- .3 对进入船舶进行控制，包括任何身份查验系统；
- .4 监控甲板区域和船舶周围区域；
- .5 控制人员及其行李上船(随身携带行李和非随身携带行李以及船舶人员的个人物品)
- .6 监控货物装卸和船舶物料交付；以及
- .7 确保船舶保安通信、信息和设备随时可用。

9. 船舶保安计划

总则

9.1 公司保安员有责任确保《船舶保安计划》得以制订并提交批准。每份《船舶保安计划》的内容视其所涉及的具体船舶有所不同。船舶保安评估应已确定

船舶的特点和潜在威胁以及脆弱性。在制订《船舶保安计划》时需要详细处理这些特点。主管机关可为《船舶保安计划》的制订及内容提供建议。

9.2 所有的《船舶保安计划》应：

- .1 详细列出船舶的保安组织结构；
- .2 详细列出船舶与公司、港口设施、其他船舶和具有保安职责的有关当局的关系；
- .3 详细列出能够在船舶内部以及在船舶与包括港口设施在内的其他方面之间保持有效连续通信的通信系统；
- .4 详细列出将长期保持的保安等级 1 的基本保安措施，包括操作性措施和物理措施；
- .5 详细列出能使船舶迅速提升至保安等级 2，以及在必要时升至保安等级 3 时的附加保安措施；
- .6 规定对《船舶保安计划》的经常性审查或审核，以及对其修订以反映所取得的经验和环境的变化；以及
- .7 向缔约国政府的适当联络点进行报告的程序。

9.3 一个有效《船舶保安计划》的制订应依赖于对船舶保安的所有相关问题进行全面的评估，这些问题中特别应包括每艘船舶的物理和操作性特点，包括其航线特征。

9.4 所有《船舶保安计划》均应经过主管机关或其授权的机构批准。如果主管机关利用经认可的保安组织来审查或批准《船舶保安计划》，该认可保安组织不应与制订或协助制订该计划的任何其他认可保安组织相关联。

9.5 公司保安员和船舶保安员必须制订程序：

- .1 评估《船舶保安计划》的持续有效性；以及
- .2 在计划批准之后对计划作后续的修订。

9.6 在进行是否符合 XI-2 章和本规则 A 部分要求的初次核验时，《船舶保安计划》中包括的保安措施应得以落实。否则不得进行向船舶签发《国际船舶保安证书》的工作。如果此后由于各种原因保安设备或系统发生故障，或保安措施被停止，则应采取临时性的等效保安措施，同时通知主管机关并经主管机关批准。

船舶保安职责的组织和履行

9.7 除第 9.2 段中提供的指导外，《船舶保安计划》还应确定以下与所有保安等级有关的事项：

- .1 所有承担保安任务的船上人员的职责和责任；
- .2 在所有时间保持连续通信所必须的程序或保障措施；
- .3 用于评估保安程序以及任何保安和警戒设备和系统的持续有效性的程序，包括确定设备或系统失效或故障及对其作出反应的程序；
- .4 保护书面或电子格式的保安敏感信息的程序和做法；
- .5 保安和警戒设备及系统(如有)的类型和维护要求；
- .6 确保及时提交和评估关于可能违反保安情况或出现保安问题的报告的程序；
- .7 建立、保持和更新船上所载运的任何危险货物或有害物质及其位置的清单的程序。

9.8 本节的以下部分具体说明在各保安等级中可采取的保安措施，涉及：

- .1 船舶人员、乘客、来访者等进入船舶；
- .2 船上的限制区域；
- .3 货物装卸；
- .4 船舶物料交付；
- .5 非随身行李的装卸；以及
- .6 监控船舶保安。

进入船舶

9.9 《船舶保安计划》应为船舶保安评估中确定的所有进入船舶的方式建立保安措施，其中包括所有的：

- .1 登船梯；
- .2 登船舷门；
- .3 船首吊门；
- .4 进口门、舷侧舱孔、舷窗和舷门；

.5 系泊缆绳和锚链；以及

.6 克林吊和升降装置；

9.10 对于以上各项，《船舶保安计划》中应指明针对各保安等级应采取的限制或禁止措施的适当位置。《船舶保安计划》应为各保安等级确定将采用的限制或禁止措施的类型以及实施方式。

9.11 《船舶保安计划》应为各保安等级规定允许进入船舶和在船上停留而不受查问的身份查验方式，其中可包括制订一个适当的通行证系统，对船舶人员和来访者分别给以永久通行证和临时通行证。任何此种船舶身份查验系统，在实际可行时，应与港口设施所用的系统相协调。乘客应能够通过登船卡、船票等证明其身份，但是除非在受到监控的情况下，乘客不得进入限制区域。《船舶保安计划》应做出规定，确保身份查验系统得以定期更新，并对不守程序者采取惩戒措施。

9.12 对于在要求时不愿或不能证明其身份和/或确认其来访目的人员，应拒绝其登船，并应视情向船舶保安员、公司保安员和港口设施保安员以及国家和地方负责保安的当局报告该企图登船的情况。

9.13 《船舶保安计划》应规定采取任何控制进入船舶措施的频次，特别是当这些措施为随机或偶尔应用时。

保安等级 1

9.14 在保安等级 1，《船舶保安计划》应规定保安措施对进入船舶加以控制，可采取以下措施：

- .1 检查所有试图登船人员的身份并确认其登船的理由，例如通过检查登船指令、客票、登船卡、派工单等作指令许可等；
- .2 通过与港口设施联系，船舶应保证确立指定的保安区域对人员、行李(包括随身行李)、个人物品、车辆及其内容进行检查和搜查；
- .3 通过与港口设施联系，船舶应确保准备装到车辆运输船、滚装船和其他客船上的车辆，在装船之前根据《船舶保安计划》规定的频次进行检查；
- .4 将已经检查过的人员及其行李与未经检查的人员及其行李隔离；
- .5 将上船人员与下船的人员隔离；

- .6 确定应采取保安措施防止人员擅自进入的身份查验点；
- .7 用锁或其他方式关牢乘客和访问者能进入区域附近的无人照管处所的入口；以及
- .8 向所有船舶人员作出保安指示，说明可能的威胁和报告可疑人员或物品或行为的程序以及保持警惕的必要性。

9.15 在保安等级 1，所有试图登船的人员均可能受到搜查。《船舶保安计划》中应明确规定此种搜查(包括随机搜查)的频次，并应经主管机关专门批准。此种搜查最好由港口设施与船舶密切合作，在船舶附近进行。除非有明确的保安理由，不应要求船舶人员搜查其同事或同事的个人物品。在进行任何此种搜查时，应充分考虑到被搜查人的人权，并维持其基本尊严。

保安等级 2

9.16 在保安等级 2，《船舶保安计划》应规定针对更高的保安事件风险采取的保安措施，确保更高的警惕和更严格的控制。其中可包括：

- .1 指派额外的人员在夜深人静时巡逻甲板区域以阻止擅自登船；
- .2 限制船舶的登船口，确定需要关闭的入口和将其充分关牢的方式；
- .3 阻止从海侧接近船舶，例如与港口设施联络，提供小艇巡逻；
- .4 与港口设施密切合作，在船舶的岸侧规定限制区域；
- .5 增加对登船人员和个人物品及装入船舶的车辆搜索频次和力度；
- .6 陪同船上的来访者；
- .7 向所有船舶人员作出附加的具体保安指示，说明任何已确定的威胁，再次强调报告可疑人员、物品或行为的程序，强调提高警惕的必要；以及
- .8 对船舶进行全面或局部搜查。

保安等级 3

9.17 在保安等级 3，船舶应服从那些对保安事件或其威胁作出反应的机构的指令。《船舶保安计划》应详细说明在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 限制进入船舶，只留一个受控制的登船点；

- .2 只允许对保安事件或其威胁进行反应的人员进入；
- .3 向船上的人员发出指示；
- .4 停止上下船；
- .5 停止装卸货物，交付物料等；
- .6 从船舶撤离；
- .7 移动船舶；以及
- .8 为全面或局部搜查船舶作出准备。

船上的限制区域

9.18 《船舶保安计划》应指明在船上将建立的限制区域，规定其范围、限制时间、为控制进入这些区域将采取的保安措施以及为控制这些区域内部的活动将采取的措施。限制区域的目的是为了：

- .1 阻止擅自进入；
- .2 保护乘客、船舶人员和港口设施或其他机构经授权登船的人员；
- .3 保护船上的敏感保安区域；以及
- .4 保护货物和船舶物料以防破坏。

9.19 《船舶保安计划》应确保具备清楚的确定方针和实践控制进入所有限制区域。

9.20 《船舶保安计划》应规定所有限制区域应清楚标出，指示进入这些区域是受限制的，擅自在这些区域出现违反保安要求。

9.21 限制区域可包括：

- .1 驾驶台和第 11-2 章中定义的 A 类机器处所及其他控制站；
- .2 装有保安和警戒设备及系统及其控制和照明系统控制的处所；
- .3 通风和空调系统和其他类似处所；
- .4 通往淡水柜、泵和总管的处所；
- .5 装有危险货物或有害物质的处所；
- .6 装有货泵及其控制的处所；
- .7 货物处所和装有船舶物料的处所；

- .8 船员舱室；和
- .9 由公司保安员通过船舶保安评估所确定的为维持船舶保安必须限制进入的其他处所。

保安等级 1

9.22 在保安等级 1，《船舶保安计划》应确定对限制区域所采取的保安措施，其中可包括：

- .1 锁住或关牢进入点；
- .2 利用警戒设备监视这些区域；
- .3 利用守卫或巡逻；以及
- .4 使用自动闯入探测设备，在出现擅自进入时向船舶人员报警。

保安等级 2

9.23 在保安等级 2，应增加监视和控制进入限制区域的频次和力度，以确保只有经授权人员才能进入。《船舶保安计划》应规定可采取的附加保安措施，其中可包括：

- .1 在进入点附近设立限制区域；
- .2 连续监视警戒设备；以及
- .3 指派额外人员守卫和巡逻限制区域。

保安等级 3

9.24 在保安等级 3，船舶应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《船舶保安计划》应详细列出船舶在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 在船上发生保安事件附近、或认为对保安构成威胁地点确定新增限制区域，并封锁通道；以及
- .2 作为对船舶进行搜索的一部分，对限制区域进行搜索。

货物装卸

9.25 与货物装卸有关的保安措施应：

- .1 防止破坏，以及

.2 防止非预定装载的货物被装载、储存在船上。

9.26 保安措施(有些保安措施的采取可能需要与港口设施进行联络)应包括船舶进入点的清单控制程序。装船后,应能确定出货物是经认可装船的货物。此外,应制订保安措施确保货物在装上船后不受到破坏。

保安等级 1

9.27 在保安等级 1,《船舶保安计划》应确定货物装卸时要采取的保安措施,其中可包括:

- .1 在货物装卸作业之前和期间对货物、货物运输单元和货物存放区进行常规检查;
- .2 进行检查,以确保所装船货物与货物单证相符;
- .3 与港口设施联络,确保在装船前对所有拟装到车辆运输船、滚装船和客船的车辆根据《船舶保安计划》要求的频次进行检查;以及
- .4 检查封条或其他防止破坏的方式。

9.28 可以通过以下方式对货物进行检查:

- .1 目视和物理检查;以及
- .2 使用扫描/探测设备、机械装置或警犬。

9.29 如果有定期或重复的货物流动,公司保安员或船舶保安员可同港口设施协商,与托运人或其他负责货物方协议安排异地检查、封箱、排期和提供单证等。该安排应通知并取得港口设施保安员的同意。

保安等级 2

9.30 在保安等级 2,《船舶保安计划》应确定在货物装卸期间的附加保安措施,其中可包括:

- .1 详细检查货物、货物运输单元和货物存放区;
- .2 进行强化检查,以确保只装载预定货物;
- .3 对将要装上车辆运输船、滚装船和客船的车辆进行更严格的搜查;以及
- .4 增加检查封条或其他防止破坏措施的频次和细节。

9.31 可以通过下列方法对货物作详细检查:

- .1 增加目视和物理检查的频次和细节；
- .2 增加使用扫描/探测设备、机械装置或警犬的频次；以及
- .3 根据已达成的协议或程序，与托运人或其他负责方协调加强保安措施。

保安等级 3

9.32 在保安等级 3，船舶应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《船舶保安计划》应详细列出船舶在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 停止货物装卸；以及
- .2 核对船上装载的危险货物和有害物质(如装有的话)的清单及它们的位置。

船舶物料交付

9.33 与船舶物料交付有关的保安措施应：

- .1 确保检查船舶物料和包装的完整性；
- .2 防止船舶物料未经检查而被接受；
- .3 防止破坏；以及
- .4 防止接受未预订的船舶物料。

9.34 对于经常使用港口设施的船舶，可以建立包括船舶、供应商和港口设施在内的关于通知和交付时间及其单证的程序。应始终有某种确认方式，确认准备交付的物料附有船舶曾预订该物料的证明。

保安等级 1

9.35 在保安等级 1，《船舶保安计划》应规定交付船舶物料期间应采取的保安措施，其中可包括：

- .1 在装船前进行检查，以确认其与预订内容相符；以及
- .2 确保立即对物料的储存采取保安措施。

保安等级 2

9.36 在保安等级 2，《船舶保安计划》应通过在接受物料上船之前进行核对并加强检查，规定在交付船舶物料期间将采取的附加保安措施。

保安等级 3

9.37 在保安等级 3，船舶应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《船舶保安计划》应详细列出船舶在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 对船舶物料予以更详细的检查；
- .2 准备限制或停止船舶物料操作；以及
- .3 拒绝接受船舶物料上船。

非随身行李的装卸

9.38 《船舶保安计划》应规定对非随身行李(即在检查或搜查点乘客和船舶人员未随身携带的任何行李，包括个人物品)应采取的保安措施，确保在接受上船前对非随身行李予以标明并予以适当的扫描，包括搜查。并不期望船舶和港口设施都对此种行李进行扫描，在两者都配备了适当设备的情况下，扫描的责任应归于港口设施。与港口设施密切合作非常重要，应采取措施确保非随身行李在扫描后装卸时的保安。

保安等级 1

9.39 在保安等级 1，《船舶保安计划》应规定在装卸非随身行李时将采取的保安措施，以确保部分乃至 100%的随身行李受到扫描或搜查，其中可包括使用 X—射线透视。

保安等级 2

9.40 在保安等级 2，《船舶保安计划》应规定在装卸非随身行李时将采取的附加保安措施，包括对所有行李进行 100%的 X—射线透视。

保安等级 3

9.41 在保安等级 3，船舶应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《船舶保安计划》应详细列出船舶在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 对此类行李进行更充分的扫描，例如用 X—射线从至少 2 个角度对其透视；
- .2 准备限制或停止非随身行李的装卸；以及
- .3 拒绝接受非随身行李上船。

监控船舶保安

9.42 船舶应具备监控船舶、船上的限制区域和船舶周围区域的能力。此种监控能力可能包括采用：

- .1 照明；
- .2 值班人员、保安人员和甲板值班，包括巡逻；以及
- .3 自动闯入探测装置和监控设备。

9.43 如使用自动闯入探测装置，该装置应能在不断有人职守或监控的位置启动声响和/或视觉警报。

9.44 《船舶保安计划》应规定各保安等级所需的程序和设备以及确保监控设备能够持续运行的方式，包括对气候条件或电力故障的可能影响的考虑。

保安等级 1

9.45 在保安等级 1，《船舶保安计划》应规定将采取的保安措施，可能包括照明、值班人员、保安人员或使用保安和警戒设备等，以使船舶保安人员观察到船舶的总体情况，特别是屏障和限制区域。

9.46 当进行船/港界面活动或位于港口设施或锚地时，在夜间或在能见度低的情况下，应对船舶甲板和船舶的进出口予以必要的照明。在航行期间，如果必要，船舶应使用所具备的符合安全航行的最大限度照明，并考虑到发生效力的《国际海上避碰规则》的规定。在确定适当的照明水平和位置时，应考虑到以下方面：

- .1 船舶人员应能够发现到船舶外部岸侧和海侧的活动；
- .2 应覆盖船上和船舶周围的区域；
- .3 覆盖区域应便于在进入点进行人员身份查验；以及
- .4 还可以通过与港口设施协商确定覆盖区域。

保安等级 2

9.47 在保安等级 2，《船舶保安计划》应规定将采取的附加保安措施，以加强监控和警戒能力，其中可包括：

- .1 加强保安巡逻的频次和范围；
- .2 增加照明的覆盖范围和强度或增加对保安和警戒设备的使用；
- .3 指派额外的人员进行保安值班；以及
- .4 确保与水上艇筏巡逻、岸上人员和车辆巡逻(如果提供了的话)间的协作。

9.48 为了对保安事件威胁加大的情况予以防范，可能需要额外的照明。如果有必要，可与港口设施协调提供额外的岸侧照明。

保安等级 3

9.49 在保安等级 3，船舶应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《船舶保安计划》应详细列出船舶在与反应机构和港口设施密切合作中可由船舶采取的保安措施，其中可包括：

- .1 打开所有照亮船上或船舶附近的照明；
- .2 打开所有能够记录船上活动或船舶附近活动的船上警戒设备；
- .3 最大限度地延长此类警戒设备的连续使用时间；
- .4 准备对船体进行水下检查；以及
- .5 启动措施，包括使船舶螺旋桨低速旋转(如果可行)，阻止从水下接近船体。

保安等级不同

9.50 《船舶保安计划》应详细规定在船舶保安等级高于港口设施保安等级时船舶将采取的程序和保安措施。

本规则未涉及的活动

9.51 《船舶保安计划》应详细规定在以下情况下船舶将采取的程序和保安措施：

- .1 该船位于一个在非缔约国政府的港口⁷；

⁷ 参见海上保安外交大会分别以决议 3 和决议 7 通过的《国际海事组织关于加强海上保安的进一步工作》和《制订适当措施，加强 74 年安全公约第 XI-2 章未包括的船舶、港口设施、就位的移动式海上钻井装置和固定及浮动平台的保安》。

- .2 该船与一艘不适用本规则的船舶进行界面活动；
- .3 该船与固定或浮动平台或就位的移动式海上钻井装置进行界面活动。
以及
- .4 该船与不要求符合第 XI-2 章和本规则 A 部分的港口或港口设施进行界面活动。

保安声明

9.52 《船舶保安计划》应详细规定如何处理港口设施提出的有关签署《保安声明》的要求以及在何种情况下船舶自身要求签署《保安声明》。

审核和审查

9.53 《船舶保安计划》应规定公司保安员和船舶保安员准备如何审核《船舶保安计划》的持续有效性以及审查、更新或修正《船舶保安计划》应遵守的程序。

10 记录

综述

10.1 应能够向缔约国正式授权的官员提供记录以核查《船舶保安计划》的规定正在得以实施。

10.2 可用任何格式保存记录，但必须加以保护，防止擅自接触和泄露。

11 公司保安员

有关指导见第 8、9 和 13 段。

12 船舶保安员

有关指导见第 8、9 和 13 段

13 船舶保安培训、演练和演习

培训

13.1 公司保安员和公司的有关岸上人员以及船舶保安员应视情具备以下一些或所有方面的知识并接受培训：

- .1 保安行政管理；
- .2 相关国际公约、规则和建议书；
- .3 相关政府法规和规定；
- .4 其他保安组织的责任和职能；
- .5 船舶保安评估方法；
- .6 船舶保安检验和检查方法；
- .7 船舶和港口作业和条件；
- .8 船舶和港口设施保安措施；
- .9 紧急防备和反应及应急计划；
- .10 关于保安教育和培训，包括保安措施和程序的指导技巧；
- .11 处理保安敏感信息及保安通信；
- .12 了解当前的保安威胁及其特征；
- .13 辨认和探查武器、危险物质和装置；
- .14 在非歧视的基础上，辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .15 用来逃避保安措施的技术；
- .16 保安设备和系统以及操作限制；
- .17 进行审核、检查、控制和监控的方法；
- .18 搜身和非侵犯性检查方法；
- .19 保安演练和演习，包括与港口设施联合进行演练和演习；以及
- .20 对保安演练和演习进行评估。

13.2 此外，船舶保安员应视情在以下一些或所有方面具备充足的知识并接受培训：

- .1 船舶的布置；

- .2 《船舶保安计划》和有关程序(包括以情景为基础的关于如何进行反应的培训)；
- .3 人群管理和控制技巧；
- .4 保安设备和系统的操作；以及
- .5 保安设备和系统的测试、校准和海上维护。

13.3 负有具体保安职责的船舶人员应具备履行其所承担职责方面的充分知识和能力，视情包括：

- .1 了解当前的保安威胁及其特征；
- .2 辨认和探查武器、危险物质和装置；
- .3 辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .4 用于逃避保安措施的技术；
- .5 人群管理和控制技巧；
- .6 保安通信；
- .7 了解紧急程序和应急计划；
- .8 保安设备和系统的操作；
- .9 保安设备和系统的测试、校准和海上维护；
- .10 检查、控制和监控技术；以及
- .11 对人员、个人物品、行李、货物、和船舶物料进行物理搜查的方法。

13.4 船上所有其他人员应充分了解并熟悉《船舶保安计划》的有关规定，包括：

- .1 各保安等级的含义和相关要求；
- .2 关于紧急程序和应急计划的知识；
- .3 辨认和探察武器、危险物质和装置；
- .4 在非歧视的基础上，辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .5 用来逃避保安措施的技术；

演练和演习

13.5 演练和演习的目的是确保船上人员熟练履行其在各保安等级所承担的保安职责，发现需加以解决的任何与保安有关的缺陷。

13.6 为确保有效实施《船舶保安计划》的规定，应至少每 3 个月进行一次演练。此外，如果在任一时间有 25%的船舶人员被换成了在前 3 个月内未曾参加过该船的任何演练的人员，应在变动后 1 周内进行演练。这些演练应测试计划中的个别因素，例如第 8.9 段中所列的那些保安威胁。

13.7 可能有公司保安员、港口设施保安员、缔约国有关机构以及船舶保安员(如有)参加的各类演习应至少每日历年进行一次，两次演习间隔不得超过 18 个月。这些演习应测试通信、协调、资源的可用性和反应。这些演习可为：

- .1 全方位或实况演习；
- .2 桌面模拟或讨论会；或
- .3 与其他演习(如搜救演习或应急响应演习)合并。

13.8 主管机关对参加另一缔约国政府演习的公司应予以认可。

14 港口设施保安

有关指导见第 15、16 和 18 段。

15 港口设施保安评估

综述

15.1 港口设施保安评估可由经认可的保安组织来完成。然而，只应由有关缔约国政府对已完成的港口设施保安评估予以批准。

15.2 如果缔约国政府利用经认可的保安组织审查或核实《港口设施保安计划》的符合情况，该认可保安组织不应与准备或协助准备该评估的任何其他认可保安组织相关联。

15.3 港口设施保安评估应涉及港口设施内的下列因素：

- .1 物理保安；
- .2 结构完整性；

- .3 人员保护系统；
- .4 程序方针；
- .5 无线电和电信系统，包括计算机系统和网络；
- .6 有关运输基础设施；
- .7 公用设施；
- .8 其他如被损害或被用于非法窥测，会对人员、财产或港口设施内的操作构成危险的区域。

15.4 参与港口设施保安评估的人员应能够在下列有关方面得到专家的协助：

- .1 关于当前保安风险及其特征的知识；
- .2 辨认和探察武器、危险物质和装置；
- .3 在非歧视的基础上，辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .4 用来逃避保安措施的技术；
- .5 用来造成保安事件的方法；
- .6 爆炸物对结构和港口设施服务的影响；
- .7 港口设施保安；
- .8 港口商务实践；
- .9 应急计划、紧急防备和反应；
- .10 物理保安措施，例如围栏；
- .11 无线电和电信系统，包括计算机系统和网络；
- .12 交通和土木工程；以及
- .13 船舶和港口操作。

需重点保护的财产和基础设施的确定和评估

15.5 对重要财产和基础设施的确定和评估是个过程，通过这一过程可以确定结构和设备对于港口设施功能发挥的相对重要性。这一确定和评估过程非常重要，因为它提供了一个基础，在此基础上可将缓解策略的重点放在需重点防止保安事件发生的财产和结构上。此过程应考虑到潜在的人员伤亡、港口的经济重要性、标志性价值以及港内是否有政府设施。

15.6 对财产和基础设施的确定和评估将被用来排定其受保护的相对重要性次序。首要问题是避免人员伤亡。对在没有该项财产的情况下港口设施、结构和设备是否能够发挥功能，以及能够迅速恢复正常功能的程度进行考虑也很重要。

15.7 应考虑作为重点保护对象的财产和基础设施可包括：

- .1 通道、入口、引航道、锚地、船舶操纵和靠泊区域；
- .2 货物设施、码头、堆场和货物装卸设备；
- .3 系统，例如配电系统、无线电和电信系统以及计算机系统和网络；
- .4 港口船舶交通管理系统和导航设施；
- .5 电厂、货物运输管路和供水系统；
- .6 桥梁、铁路、公路；
- .7 港口服务船，包括引航艇、拖轮、交通船；
- .8 保安和警戒设备和系统；以及
- .9 港口设施附近的水域；

15.8 明晰确定财产和基础设施对于评估港口设施保安要求、确定保护措施的首选次序、以及作出能更好保护港口设施的资源分配的决定是非常关键的。此过程可能包括，在涉及到那些可在港口设施内造成破坏、或被用于对港口设施造成破坏的目的、或被用于非法窥测港口设施、或被用于分散注意力的港口附近建筑时，与有关当局进行磋商。

确定对财产和基础设施的可能威胁及其发生的可能性，以确定保安措施及其优先次序

15.9 为了评估某特定财产或位置对于保安事件的脆弱性并确定保安要求及其优先次序，应确定可能威胁财产和基础设施保安的可能行为及其进行破坏的方法，以便进行规划和分配资源。对每种可能行为及其方法的确定和评估应建立在多种因素的基础上，包括由政府机构作出威胁评估。通过对威胁的确定和评估，开展评估的人员不必根据最坏情形来指导规划和资源分配。

15.10 港口设施保安评估应包括与有关的国家保安机构协商进行评估，以决定：

- .1 港口设施内任何可能会使港口设施成为攻击目标的具体方面，包括使用该设施的船舶交通量；
- .2 对港口设施的攻击或在港口设施发动的攻击在造成人员损失、损坏财产、破坏经济，包括破坏运输系统方面的可能后果；
- .3 有可能发动此种攻击者的能力和意图；以及
- .4 攻击的可能类型，提出对风险水平的总体评估，用于制订保安措施。

15.11 港口设施安全评估应考虑所有的保安威胁，其中可能包括以下类型的保安事件：

- .1 对港口设施或船舶的损坏或破坏，例如通过爆炸装置、纵火、毁坏或恶意行为；
- .2 劫持或夺取船舶或船上人员；
- .3 损坏货物、船舶关键设备或系统或船舶物料；
- .4 未经允许进入或使用，包括存在偷渡者；
- .5 走私武器或设备，包括大规模杀伤性武器；
- .6 使用船舶运输企图制造保安事件的人和/或其设备；以及
- .7 利用船舶本身作为制造损坏或破坏的武器或方式；
- .8 阻塞港口入口、船闸、引航道等；以及
- .9 核攻击、生物攻击和化学攻击。

15.12 此过程可能包括，在涉及那些可在港口设施内造成破坏、或被用于对港口设施造成破坏的目的、或被用于非法窥测港口设施、或被用于分散注意力的港口附近建筑时，与有关当局进行磋商。

应对措施和程序变化的确定、选择及优先次序排定及其在减小脆弱性方面的有效性

15.13 应对措施的确和优先排序是为了确保使用最有效的保安措施降低港口设施或船舶港口界面在可能威胁中的脆弱性。

15.14 保安措施的选择应以是否能降低受到攻击的可能性等因素为基础。并应使用下列信息对其进行评估：

- .1 保安检验、检查和审核；
- .2 与港口设施所有人和经营人以及视情与相邻建筑的所有人/经营人协商；
- .3 关于保安事件的历史信息；以及
- .4 港口设施内的操作。

脆弱性的确定

15.15 对物理结构、人员保护系统、过程或可能导致保安事件的其他方面脆弱性的确定可用于选择消除或降低这些脆弱性的方案。例如，通过分析可以发现港口设施的保安系统或未加保护的基础设施(如供水系统、桥梁等)的脆弱性，这些脆弱性可通过物理措施如永久性的屏障，警报和警戒设备等来加以解决。

15.16 脆弱性的确定应考虑到以下方面：

- .1 从海侧或岸侧进入港口设施和停靠在设施内的船舶；
- .2 码头、设施和相关结构的结构完整性；
- .3 现有保安措施和程序，包括身份查验系统；
- .4 与港口服务和公用设施有关的保安措施和程序；
- .5 保护无线电和通信设备、港口服务和公用设施，包括计算机系统和网络的措施；
- .6 在攻击中可能被利用的附近区域；
- .7 与提供海侧/岸侧保安服务的私人保安公司签订的协议；
- .8 安全和保安措施及程序之间的任何政策矛盾；
- .9 港口设施和保安职责间的任何矛盾；
- .10 执行力量和人力的任何限制；
- .11 在培训和演练中确定的任何缺陷；以及
- .12 在日常作业中、发生事件或警报后、报告保安事件时、采取监督措施和进行审核时发现的任何缺陷。

16 港口设施保安计划

综述

16.1 制订《港口设施保安计划》是港口设施保安员的职责。虽然港口设施保安员无需亲自承担所有与其岗位相关的职责，但具体保安员对确保妥善履行这些职责负有最终责任。

16.2 每个《港口设施保安计划》应根据其所覆盖的港口设施的具体情况不同而不同。港口设施保安评估应已经确定港口设施及其潜在风险的具体特征，并已表明是否需要指定港口设施保安员和制订《港口设施保安计划》。《港口设施保安计划》的制订要求将这些具体特征和其他地方或国家保安方面的考虑都纳入到《港口设施保安计划》中，建立适当的保安措施从而最大限度地减少破坏保安情况的发生和潜在风险的后果。缔约国政府可以对《港口设施保安计划》的制订及其内容提出建议。

16.3 所有《港口设施保安计划》应：

- .1 详述港口设施的保安组织；
- .2 该组织与其他有关当局的关系和必要的通信系统，以使该组织及其与其他方面(包括在港船舶)的联系能有效地持续运行；
- .3 详述将要落实的保安等级 1 基本措施，包括操作性和物理性措施；
- .4 详述能使港口设施的保安等级迅速提升至保安等级 2，以及在必要时升至保安等级 3 的附加保安措施；
- .5 规定对《港口设施保安计划》的经常性审查或审核，以及对其修正以反映所取得的经验和环境的变化；以及
- .6 向缔约国政府的适当联络点报告的程序。

16.4 一个有效《港口设施保安计划》的制订应依赖于对港口设施保安的所有相关问题进行全面的评估，特别是应对具体港口的物理和操作性特点给以全面考虑。

16.5 缔约国政府应批准其管辖下港口设施的《港口设施保安计划》。缔约国政府应制订评估《港口设施保安计划》连续有效性的程序，并可要求在其最初批准前或批准后对《港口设施保安计划》进行修订。《港口设施保安计划》应作出规

定，对保安事件和威胁、审查、审核、培训、演练和演习的记录予以保存，作为符合要求的证明。

16.6 《港口设施保安计划》中的保安措施应在其得到批准后一段合理的时间
内落实，且《港口设施保安计划》中应规定这些措施的落实期限。如果在安排措施
方面很有可能出现延迟，应与负责批准该《港口设施保安计划》的缔约国政府进行
讨论，并就提供等效保安水平的令人满意的临时替代措施取得同意，以覆盖任何过
渡期。

16.7 在船上或船舶附近或在港口设施使用武器可能会产生特别和严重的安全
风险，特别是在涉及到某些危险或有害物质时，应给以非常谨慎的考虑。如果缔约
国政府决定有必要在这些区域动用武装人员，缔约国政府应确保这些人员得到正式
授权并在其武器使用方面受到培训，使其了解在这些区域存在着特殊的安全风险。
如果缔约国政府授权使用武器，应发出关于使用武器的专门安全指南。《港口设施
保安计划》应包含关于此问题的具体指导，特别是在载运危险品或有害物质的船上
使用。

港口设施保安职责的组织和履行

16.8 除第 16.3 段中的指导外，《港口设施保安计划》还应确定下列与各保
安等级有关的事项：

- .1 港口设施保安组织的作用和结构；
- .2 所有担负保安职责的港口设施人员的职责、责任和训练要求，以及用
于评估每个人的工作有效性的措施；
- .3 港口设施保安组织与其他负责保安的国家或地方当局的联系；
- .4 在港口设施保安人员和在港船舶之间以及在适当时与负责保安的国家
和地方当局保持连续有效通信所配备的通信系统；
- .5 在所有时间里保证连续通信的必要程序或保障措施；
- .6 保护书面或电子格式的保安敏感信息的程序和做法；
- .7 用于评估保安措施、程序和设备连续有效性的程序，包括对设备失灵
或故障进行识别和反应的程序；

- .8 关于可能违反保安规定情况或保安问题报告的提交和评估程序；
- .9 关于货物装卸的程序；
- .10 关于交付船舶物料的程序；
- .11 保持、更新和记录危险品和有害物质及其在港口设施内存放地点的程序；
- .12 报警和获得水上巡逻和专业搜查组服务的方式，包括搜查炸弹和水下搜查。
- .13 在被要求时协助船舶保安员确认试图登船人员身份的程序；以及
- .14 便利船舶人员下船休登岸假或人员更替，以及包括海员福利和劳工组织代表在内的来访者上船的措施。

16.9 本节以下部分具体涉及了在各保安等级可采取的保安措施，包括：

- .1 进入港口设施；
- .2 港口设施内的限制区域；
- .3 货物装卸；
- .4 船舶物料交付；
- .5 非随身行李装卸；
- .6 监控港口设施保安。

进入港口设施

16.10 《港口设施保安计划》应建立涉及港口设施安全评估所确定的所有进入港口方式的保安措施；

16.11 对于各种进入方式，《港口设施保安计划》中应指明针对各保安等级应采取的限制或禁止措施的适当位置。《港口设施保安计划》应为各保安等级确定将采用的限制或禁止措施的类型以及实施方式。

16.12 《港口设施保安计划》应为各保安等级规定允许进入港口设施和港口设施内停留而不受查问的身份查验方式，其中可包括制订一个适当的通行证系统，对港口设施人员和来访者分别发给永久通行证和临时通行证。在实际可行时，任何此种港口设施身份查验系统应与经常使用该设施的船舶所应用的系统相协调。

乘客应能够通过登船卡、船票等证明其身份，但是除非在受到监控的情况下，乘客不得进入限制区域。《港口设施保安计划》应做出规定，确保身份查验系统得以定期更新，并对不守程序者采取惩戒措施。

16.13 对于在要求时不愿或不能证明其身份和/或确认其来访目的人员，应拒绝其进入港口设施，并应视情向港口设施保安员和负责保安的国家或地方当局报告该企图进入港口设施的情况。

16.14 《港口设施保安计划》应确定需要对人员、个人物品和车辆进行搜索的位置。对此种位置应设置遮盖物，从而不管天气情况如何，都可以根据《港口设施保安计划》规定的频次连续工作。搜查完毕后，人员、行李和车辆应直接进入受限制的舱室、登乘站或车辆装载区。

16.15 《港口设施保安计划》还应规定地点，将已接受检查和尚未接受检查的人员及其物品隔离开，如果可能，还应将上船和下船的乘客、船舶人员及其物品隔离开，以确保未经检查的人员不能和被检查过的人员接触；

16.16 《港口设施保安计划》应规定采取任何对进入港口设施进行控制的频次，特别是当这些措施为随机或偶尔应用时。

保安等级 1

16.17 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应建立控制点实施下列保安措施：

- .1 根据缔约国政府批准的标准，在限制区域周围使用围栏或其他屏障；
- .2 核查试图进入港口设施的所有与船舶有关的人员的身份，包括乘客、船舶人员和来访者，通过检查其上船指令、客票、登船卡和工作指令等确认其登船理由；
- .3 检查试图进入港口设施的与船舶有关的人员所使用的车辆；
- .4 核实港口设施人员、港口设施内的雇员的身份及其车辆；
- .5 对于那些非港口设施雇员或不在港口设施内工作的人员，如果不能确定其身份，则限制其进入；
- .6 检查人员、个人物品、车辆和车上物品；
- .7 确定应永久关闭和加固的不常使用的进入点；

16.18 在保安等级 1，所有试图进入港口设施的人员均可能受到搜查。《港口设施保安计划》中应明确规定此种搜查(包括随机搜查)的频次，并应经缔约国政府专门批准。除非有明确的保安理由，不应要求船舶人员搜查其同事或同事的个人物品。在进行任何此种搜查时，应充分考虑到被搜查人的人权，并维持其基本尊严。

保安等级 2

16.19 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应确定将采取的附加保安措施，其中可包括：

- .1 指派额外的人员守卫进入点并对周围屏障加以巡逻；
- .2 限制通往港口设施的进入点数目，确定需要关闭的入口和将其充分关牢的方式；
- .3 提供阻止通过其他入口的方式，例如，可以设置保安屏障；
- .4 增加对人员、个人物品和车辆的检查频次；
- .5 不允许那些不能提供正当理由的人员进入港口设施。以及
- .6 使用巡逻艇加强水上保安；

保安等级 3

16.20 在保安等级 3，港口设施应服从那些对保安事件或其威胁作出反应的机构的指令。《港口设施保安计划》应详细说明在与反应机构和港口设施内船舶密切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括：

- .1 停止进入全部或部分港口设施；
- .2 只允许对保安事件或其威胁进行反应的人员进入；
- .3 在全部或部分港口设施内禁止行人和车辆往来；
- .4 加强港口设施内的保安巡逻，如适合；
- .5 停止全部或部分港口设施内的港口作业；
- .6 指挥全部或部分港口设施内的车辆往来；以及
- .7 从全部或部分港口设施撤离。

港口设施内的限制区域

16.21 《港口设施保安计划》应确定将在港口设施内设立的限制区域，明确其范围、限制时间和为控制进入这些区域和控制区域内的活动将采取的保安措施。这里还应包括，在适当的情境下，确保在设立临时性的限制区域之前和之后对其加以保安清理的措施。设立限制区域的目的是：

- .1 保护乘客、船舶人员、港口设施人员和来访者，包括那些与船舶有关的来访者；
- .2 保护港口设施；
- .3 保护使用和服务于港口设施的船舶；
- .4 保护港口设施内的保安敏感位置和区域；
- .5 保护保安和警戒设备和系统；以及
- .6 保护货物和船舶物料免受破坏。

16.22 《港口设施保安计划》应确保所有限制区域有明确建立的保安措施，以控制：

- .1 人员的进入；
- .2 车辆的进入、停泊和装卸；
- .3 货物和船舶物料的移动和储存，以及
- .4 非随身行李和个人物品。

16.23 《港口设施保安计划》应规定对所有限制区域应清楚地予以标出，指示进入此区域是受限制的，擅自在该区域内出现违反保安规定。

16.24 如果安装了自动闯入探测装置，应向能够对警报作出反应的控制中心报警。

16.25 限制区域可以包括：

- .1 紧靠船舶的海岸和水域；
- .2 上下船区域、乘客和船舶人员停留和行进区域，包括搜查站；
- .3 货物和船舶物料的装卸及存储区域；
- .4 保安敏感信息，包括货物单证的存放位置；
- .5 危险品和有害物质存放区域；

- .6 船舶交通管理系统控制室，导航设备和港口控制建筑，包括保安和警戒控制室；
- .7 保安和监控设备的存放和装设区域；
- .8 重要的电力、无线电和电信、水和其他公用设施；以及
- .9 港口设施内应限制船舶、车辆和人员进入的其他位置。

16.26 经有关当局同意，保安措施还可以扩大到限制未经允许进入能观察到港口设施的建筑。

保安等级 1

16.27 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应规定将被应用于限制区域的保安措施，其中可包括：

- .1 在限制区域周围设置临时或永久的屏障，其标准应得到缔约国政府的接受；
- .2 入口在使用时能由保安守卫来控制，在不使用时能有效锁闭或隔断；
- .3 提供必须出示的用以证明持证人有权进入限制区域的通行证；
- .4 对准予进入限制区域的车辆予以明确标识；
- .5 提供守卫和巡逻；
- .6 提供自动闯入探测装置，或警戒设备或系统以探察擅自进入限制区域或在限制区域内的行动；
- .7 控制正在使用港口设施的船舶附近的船舶移动。

保安等级 2

16.28 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应规定增加对进入限制区域进行监视和控制频次和力度。《港口设施保安计划》应规定附加保安措施，其中可包括：

- .1 加强限制区域周围的屏障和围栏的有效性，包括采用巡逻或自动闯入探测设备；
- .2 减少限制区域的入口数量，对仍开放的入口加强控制；
- .3 限制在停泊船舶附近停车；
- .4 进一步限制进入限制区域，以及在限制区域内的移动和存储；

- .5 使用连续监控和记录警戒系统；
- .6 增加巡逻的数目和频次，包括在限制区域周围或内部的水上巡逻；
- .7 在邻接限制区域处设立限制区并限制进入该区域；
- .8 限制其他未经允许的艇筏进入使用港口设施的船舶附近的水域。

保安等级 3

16.29 在保安等级 3，港口设施应服从那些对保安事件或其威胁作出反应的机构的指令。《港口设施保安计划》应详细说明在与反应机构和港口设施内船舶密切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括：

- .1 在港口设施内靠近保安事件发生地附近或在确信的保安威胁位置设立附加的限制区域，并禁止入内；以及
- .2 作为搜查全部或部分港口设施的一部分，准备对限制区域进行搜查。

货物装卸

16.30 与货物装卸有关的保安措施应：

- .1 防止破坏；以及
- .2 防止非预期运输的货物被港口设施接受或在港口设施内存放。

16.31 保安措施应包括在港口设施进入点的清单控制程序。在港口设施内的货物应能够被辨认出已经过检查并被接受装船或在限制区域临时储存等待装船。还可以限制没有确切装船日期的货物进入港口设施。

保安等级 1

16.32 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应确定货物装卸时要采取的保安措施，其中可包括：

- .1 在货物装卸作业之前和期间对货物、货物运输单元和货物存放区进行常规检查；
- .2 进行检查，以确保进入港口设施的货物符合交付清单或类似的货物单证；
- .3 搜查车辆；以及

- .4 检查封条或其他用于防止在进入港口设施和港口设施内存放期间被破坏的方法。

16.33 可以通过下列一些或所有方式对货物进行检查：

- .1 目视和物理检查；以及
- .2 使用扫描/探测设备、机械装置或警犬。

16.34 如果有定期或重复的货物流动，公司保安员或船舶保安员可同港口设施协商，与托运人或其他负责货物方协议安排异地检查、封箱、排期和提供单证等。该安排应通知并取得港口设施保安员的同意。

保安等级 2

16.35 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应规定在货物装卸期间的附加保安措施，以加强控制。其中可包括：

- .1 详细检查港口设施内的货物、货物运输单元和货物存放区；
- .2 视情进行强化检查，以确保只有单证上的货物才能进入港口设施、临时储存及随后装船；
- .3 加强对车辆的搜查；以及
- .4 增加检查封条或其他防止破坏措施的频次和细节。

16.36 可以通过下列一些或所有方法对货物作详细检查：

- .1 增加对港口设施内货物、货物运输单元和货物存放区检查(目视和物理检查)的频次和细节；
- .2 增加使用扫描/探测设备、机械装置或警犬的频次；以及
- .3 在已达成的协议或程序之外，与托运人或其他负责方协调加强保安措施。

保安等级 3

16.37 在保安等级 3，港口设施应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《港口设施保安计划》应详细列出在与反应机构和港口设施内船舶密切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括：

- .1 限制或停止所有或部分港口设施内或具体船舶的货物移动或作业；以及

- .2 核对港口设施内的危险品和有害物质的清单及其位置。

船舶物料交付

16.38 与船舶物料交付有关的保安措施应：

- .1 确保检查船舶物料和包装的完整性；
- .2 防止船舶物料未经检查而被接受；
- .3 防止破坏；
- .4 防止船舶物料未经预订而被接受。
- .5 确保对交付车辆进行搜查；以及
- .6 确保在港口设施内护卫交付车辆。

16.39 对于经常使用港口设施的船舶，可以建立包括船舶、供应商和港口设施在内的关于通知和交付时间及其单证的程序。应始终有某种确认方式，确认准备交付的物料附有船舶曾预订该物料的证明。

保安等级 1

16.40 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应规定将采取的保安措施以控制船舶物料交付，其中包括：

- .1 检查船舶物料；
- .2 提前通知物料的内容、司机的细节和车辆登记号；以及
- .3 检查交付物料的车辆。

16.41 可以通过下列一些或所有方法检查船舶物料：

- .1 目视和物理检查；
- .2 使用扫描/探测设备、机械设备或警犬。

保安等级 2

16.42 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应规定将采取的附加保安措施以加强对船舶物料交付的控制，其中可包括：

- .1 详细检查船舶物料；
- .2 详细搜查交付车辆；
- .3 与船舶人员协调在进入港口设施前按交付清单核对物料；以及

.4 在港口设施内护卫交付物料的车辆。

16.43 可以通过下列一些或所有方法对船舶物料作详细检查：

.1 增加对交付的车辆检查的频次和细节；

.2 增加使用扫描/探测设备、机械设备或警犬的频次；以及

.3 限制或禁止在一定时间内不会离开港口设施的物料进入港口设施。

保安等级 3

16.44 在保安等级 3，港口设施应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《港口设施保安计划》应详细列出在与反应机构和港口设施内船舶密切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括准备在全部或部分港口设施内限制或停止船舶物料交付。

非随身行李的装卸

16.45 《港口设施保安计划》应规定对非随身行李(即在检查或搜查点乘客和船舶人员未随身携带的任何行李，包括个人物品)应采取的保安措施，确保在进入港口设施之前以及根据储存安排，在从港口设施移送到船上之前，对其予以标明并受到适当的扫描，包括搜查。并不期望港口设施和船舶都对此种行李进行扫描，在两者都配备了适当设备的情况下，扫描的责任应归港口设施。与船舶密切合作非常重要，应采取措施确保非随身行李在扫描后装卸时的保安。

保安等级 1

16.46 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应规定在装卸非随身行李时将采取的保安措施，以确保部分乃至 100%的随身行李受到扫描或搜查，其中可包括使用 X—射线透视。

保安等级 2

16.47 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应规定在装卸非随身行李时将采取的附加保安措施，包括对所有行李进行 100%的 X—射线透视。

保安等级 3

16.48 在保安等级 3，港口设施应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《港口设施保安计划》应详细列出在与反应机构和港口设施内船舶密

切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括：

- .1 对此类行李进行更充分的扫描，例如用 X—射线从至少 2 个不同角度透视；
- .2 准备限制或停止非随身行李的装卸；以及
- .3 拒绝接受非随身行李进入港口设施。

监控港口设施保安

16.49 港口设施保安组织应能在任何时候(包括夜间和能见度有限期间)都能监控港口设施及其附近的陆上和水上通道、港口设施内的限制区域、港口设施内的船舶和船舶周围区域。此种监控可包括使用：

- .1 照明；
- .2 保安守卫，包括步行、车辆和水上巡逻；以及
- .3 自动闯入探测装置和监控设备。

16.50 如使用自动闯入探测装置，该装置应能在不断有人职守或监控的位置启动声响和/或视觉警报。

16.51 《港口设施保安计划》应规定各保安等级所需的程序和设备以及确保监控设备能够持续运行的方式，包括对气候条件或电力中断的可能影响的考虑。

保安等级 1

16.52 在保安等级 1，《港口设施保安计划》应规定将采取的保安措施，可能包括照明、保安守卫或使用保安或警戒设备等，以使港口设施保安人员能够：

- .1 观察到整个港口设施区域，包括岸上和水上入口；
- .2 观察到进入点、屏障和限制区域；以及
- .3 使港口设施保安人员能监控使用港口设施的船舶附近的区域和活动，包括增加船舶自身提供的照明。

保安等级 2

16.53 在保安等级 2，《港口设施保安计划》应规定将采取的附加保安措施，以加强监控和警戒能力，其中可包括：

- .1 增加照明和监控设备的覆盖范围，包括提供额外的照明和警戒覆盖范围；
- .2 增加步行、车辆或水上巡逻的频次；以及
- .3 指派额外的保安人员监控和巡逻。

保安等级 3

16.54 在保安等级 3，港口设施应服从对保安事件或其威胁进行反应的机构发出的指令。《港口设施保安计划》应详细列出在与反应机构和港口设施内船舶密切合作中可由港口设施采取的保安措施，其中可包括：

- .1 打开所有照亮港口设施或港口设施附近的照明；
- .2 打开所有能够记录港口设施内活动或港口设施附近活动的警戒设备；
- .3 最大限度地延长此类警戒设备的连续记录时间；

保安等级不同

16.55 《港口设施保安计划》应详细规定如果港口设施的保安等级低于船舶的保安等级，港口设施可采取的程序和保安措施。

本规则未涉及的活动

16.56 《港口设施保安计划》应详细规定港口设施在以下情况将应用的程序和保安措施：

- .1 与曾靠泊过非缔约国政府港口的船舶发生界面活动；
- .2 与本规则不适用的船舶发生界面活动；以及
- .3 与固定或浮动平台或就位的移动式海上钻井装置发生界面活动。

保安声明

16.57 《港口设施保安计划》应规定在接到缔约国政府指示时港口设施保安员要求《保安声明》应遵守的程序，或在船舶要求《保安声明》时应遵守的程序。

审核、审查和修订

16.58 《港口设施保安计划》应规定港口设施保安员准备如何审核《港口设施保安计划》的持续有效性以及审查、更新或修订《港口设施保安计划》应遵守的程序。

16.59 《港口设施保安计划》应根据港口设施保安员的决定加以审查。此外还应在出现以下情况时进行审查：

- .1 如果涉及该港口设施的港口设施保安评估被修改；
- .2 如果对《港口设施保安计划》的独立审核或缔约国政府对港口设施保安组织的测试发现该组织有缺点，或对已经批准的《港口设施保安计划》的要素的持续相关性提出质疑；
- .3 在发生了涉及该港口设施的保安事件或其威胁之后；以及
- .4 在港口设施的所有人或经营控制权发生变化后。

16.60 在对计划审查后，港口设施保安员可以对已经批准的计划提出适当的修订建议。对《港口设施保安计划》的以下修订应提交给曾批准原计划的缔约国政府，由其审议并批准：

- .1 所建议的改变可能从根本上改变维持港口设施保安所采取的做法；以及
- .2 拆除、改变或替换以前被认为在维持港口设施保安方面非常关键的永久性屏障、保安和警戒设备及系统等。

此种批准可由缔约国政府或代表缔约国政府作出，对建议的改变可进行修改或不改。在批准《港口设施保安计划》时，缔约国政府应说明哪些程序性或物理性改变需要提交其审批。

港口保安计划的批准

16.61 《港口设施保安计划》必须经有关缔约国政府批准，缔约国政府应建立适当程序对以下事项作出规定：

- .1 向其提交《港口设施保安计划》；
- .2 审查《港口设施保安计划》；
- .3 批准《港口设施保安计划》，无论有无修改；

- .4 对批准后提交的修订内容的审查；
- .5 对已批准的《港口设施保安计划》的持续相关性的检查或审核程序。

在各阶段均应采取措施确保《港口设施保安计划》的秘密性。

港口设施符合声明

16.62 港口设施所在领土的缔约国政府可签发一份适当的《港口设施符合声明》来指明：

- .1 该港口设施；
- .2 该港口设施符合第 XI-2 章和本规则 A 部分的规定；
- .3 《港口设施符合声明》的有效期，该有效期应由缔约国政府规定，但不应超过 5 年；以及
- .4 缔约国政府规定的后续核验安排以及对何时得以完成的确认。

16.63 《港口设施符合声明》应使用规则本部分附录中所列的格式。如果所用语言不是西班牙文、法文或英文，如缔约国政府认为合适，还可包括其中一种语言的译文。

17 港口设施保安员

综述

17.1 在一些特殊情况下，如果船舶保安员对那些出于官方理由而试图登船的人员证件的有效性发生疑问，港口设施保安员应予协助。

17.2 港口设施保安员不应负责对那些试图登船人员身份的日常确认。

此外，第 15、16 和 18 节也提供了相关指导。

18 港口设施保安培训、演练和演习

培训

18.1 港口设施保安员应视情具备以下一些或所有方面的知识并接受培训：

- .1 保安行政管理；
- .2 相关国际公约、规则和建议书；

- .3 相关政府法规和规定；
- .4 其他保安组织的责任和职能；
- .5 港口设施保安评估方法；
- .6 船舶和港口设施保安检验和检查方法；
- .7 船舶和港口作业和条件；
- .8 船舶和港口设施保安措施；
- .9 紧急防备和反应及应急计划；
- .10 关于保安教育和培训，包括保安措施和程序的指导技巧；
- .11 处理保安敏感信息及保安通信；
- .12 了解当前的保安威胁及其特征；
- .13 辨认和探查武器、危险物质和装置；
- .14 在非歧视的基础上，辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .15 用来逃避保安措施的技术；
- .16 保安设备和系统以及操作限制；
- .17 进行审核、检查、控制和监控的方法；
- .18 搜身和非侵犯性检查方法；
- .19 保安演练和演习，包括与船舶联合进行演练和演习；以及
- .20 对保安演练和演习进行评估。

18.2 负有具体保安职责的港口设施人员应视情具备以下一些或所有方面的知识并接受培训：

- .1 了解当前的保安威胁及其特征；
- .2 辨认和探察武器、危险物质和装置；
- .3 辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .4 用来逃避保安措施的技术；
- .5 人群管理和控制技巧；
- .6 保安通信；
- .7 保安设备和系统的操作；
- .8 保安设备和系统的测试、校准和维护；

- .9 检查、控制和监控技术；以及
- .10 对人员、个人物品、行李、货物、和船舶物料进行物理搜查的方法。

18.3 所有其他港口设施人员应了解并熟悉《港口设施保安计划》的有关规定，视情包括以下一些或所有方面：

- .1 各保安等级的含义和相关要求；
- .2 辨认和探察武器、危险物质和装置；
- .3 辨认可能威胁保安者的特点和行为模式；
- .4 用来逃避保安措施的技术；

演练和演习

18.4 演练和演习的目的是确保港口设施人员熟练履行其在各保安等级所承担的保安职责，发现需加以解决的任何与保安有关的缺陷。

18.5 为确保有效实施《港口设施保安计划》的规定，应至少每 3 个月进行一次演练，除非具体环境另行需要。这些演练应测试计划中的个别因素，例如第 15.11 段中所列的那些保安威胁。

18.6 可能有港口设施保安员、缔约国的有关机构、公司保安员、船舶保安员(如有)参加的各类演习应至少每日历年进行一次，两次演习间隔不得超过 18 个月。在考虑到对船舶保安和工作的影响的前提下，应要求公司保安员和船舶保安员参加联合演习。这些演习应测试通信、协调、资源的可用性和反应。这些演习可以是：

- .1 全方位或实况演习；
- .2 桌面模拟或讨论会；或
- .3 与其他演习(如应急响应或港口国当局的其他演习)合并。

19 船舶核验和发证

无额外指导。

B 部分的附录

附录 1

《保安声明》的格式⁸

(略)

附录 2

《港口设施符合声明》的格式

(略)

⁸ 本《保安声明》格式是由船舶和港口设施之间使用的。如果《保安声明》用于两艘船舶之间，需对本格式作适当修改。

附录 9

SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案

说明与要求

本附录是第 76 届海上安全委员会以 MSC.134(76)决议通过的 SOLAS 公约 2002 年 12 月修正案，其生效日期为 2004 年 7 月 1 日。

海安会决议 MSC.134(76)

(2002 年 12 月 12 日通过)

通过经修正的 1974 年国际海上人命安全公约修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b)条关于本委员会职能的规定，

进一步忆及 1974 年国际海上人命安全公约(SOLAS)(以下简称本公约)第 VIII(b)条关于本公约附则(第 I 章除外)规定的修正程序,在其第 76 届大会上,审议了按第 VIII(b)(i)条规定所建议并散发的对本公约的修正案，

1. 按照本公约第 VIII(b)(iv)条的规定通过本公约的修正案,其文本载于本决议的附件中；

2. 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb)条的规定决定,除非在 2004 年 1 月 1 日以前有 1/3 以上本公约的缔约国政府或拥有不少于世界商船船队总吨的 50% 的缔约国政府通报他们反对本修正案,否则该修正案应认为于 2004 年 1 月 1 日被接受；

3. 提请 SOLAS 缔约国政府注意,按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)条的规定,该修正案按上述 2 的规定被缔约国政府接受后应于 2004 年 7 月 1 日生效；

4. 要求秘书长按照本公约 VIII(b)(v)条的规定,将本决议案正式文本和含在附件中的修正案文本发送给所有公约缔约国政府；

5. 进一步要求秘书长将本决议案和附件发送给本组织中非公约缔约国政府成员。

附 件

经修正的 1974 年国际海上人命安全公约修正案

第 -1 章

构造 — 结构,分舱与稳性,机电设备

A-1 部分 船舶结构

1 在现有 3-5 之后新增 3-6 如下:

**“ 第 3-6 条 进入油船和散货船货物区域处所
的通道和该区域处所内的通道**

1 适用范围

1.1 除 1.2 所述之外,本条款适用于 2005 年 1 月 1 日或以后建造的 500 总吨及以上的油船,和第 IX/1 条定义的 20000 总吨及以上的散货船。

1.2 在 1994 年 10 月 1 日或以后、但在 2005 年 1 月 1 日以前建造的 500 总吨及以上的油船,应符合 MSC.27(61)决议通过对 II-1/12-2 条的规定。

2 进入货舱和其他处所的通道

2.1 在船舶整个寿命期间内,在货舱区域的每一处所应设置固定通道,以供主管机关、第 IX/1 条所定义的船公司、以及船上人员和其他有关人员对船舶结构进行全面检查、近观检查和厚度测量。通道应符合第 5 条的要求和海安会通过的 MSC.133 (76)决议“检验通道技术要求”,该要求可由本组织修订,只要该修正案的通过、生效和实施符合本公约第 VIII 条有关适用于除第 I 章外的附则修正程序的规定。

2.2 当正常装卸货物的操作容易损坏该固定通道,或在该处设置固定通道不切实际,作为替代,主管机关可允许设置在技术要求中规定的移动式或便携式通道,只

要固定、安装、悬吊和支撑便携式通道的装置构成船舶结构的固定部分。所有便携式设备应易于船上人员安装或使用。

2.3 所有通道的构造和材料及其与船舶结构连接的附件均应经主管机关同意。在按照第 1/10 条要求进行检验前或检验时,应对通道进行检验。

3 货舱、液货舱、压载舱和其他处所的安全通道

3.1 为确保全面的检查,应直接从开敞甲板安全进入 货舱、隔离空舱、压载水舱、液货舱和货物区域的其他处所。可从泵舱、深隔离空舱、管隧、货舱、双壳处所或不装油或危险货物的类似处所安全进入 双层底处所。

3.2 长度为 35 m 或以上的液货舱或液货舱的分舱,应至少设置 2 个出入舱口和梯子,并根据实际情况尽可能远离。长度小于 35 m 的液货舱应至少设置 1 个出入舱口和梯子。当 1 个液货舱被 1 道或多道制荡舱壁或类似的隔堵所分开,如没有易于从舱的一端到另一端的通道,则至少应设置 2 个出入舱口和梯子。

3.3 每个货舱应至少设置 2 个尽可能远离的出入通道。通常出入通道应对角线布置,即 1 个出入通道布置在左舷靠近货舱前端舱壁处,另 1 个出入通道布置在右舷靠近货舱后端舱壁处。

4 船舶结构通道手册

4.1 船上用于全面检查、近观检查和测厚用的通道,应列在船舶结构通道手册中并经主管机关批准。船上应保留一本最新版本的船舶结构通道手册。船舶结构通道手册应反映货舱区域每一处所的下述情况:

- .1 图示进入处所的出入通道,注有技术说明和尺寸;
- .2 图示设置在每一舱室内能进行全面检查的通道,注有技术说明和尺寸。图中应标示该通道可检查该处所内的每一区域;
- .3 图示设置在舱室内进行近观检查的通道,注有技术说明和尺寸。无论采用固定还是便携式通道,图中均应标示危险结构区域的位置,且应标示该通道可检查该处所内的每一区域;

参考本组织 A.864(20)决议通过的“进入船上围蔽处所的建议案”。

- .4 检查和维护所有出入通道和附属设备的结构强度的说明中，应考虑舱室内腐蚀气体的影响；
- .5 当用筏进行近观检查和测厚时，应有安全须知；
- .6 任何便携式通道安全安装和使用方法的说明；
- .7 所有便携式通道的一份清单；和
- .8 船上通道定期检查和维修记录。

4.2 在本条中“危险结构区域”系指通过计算确定需要进行监控的局部区域，或同类船舶或姐妹船在营运史上易于发生会损害船舶结构完整性的裂缝、屈曲、变形或腐蚀的区域。

5 一般技术规定

5.1 通过水平开口、舱口或人孔的通道的尺寸应足以保证穿戴自储式呼吸装置和保护设备的人员上下梯子不受阻碍，而且净孔尺寸应便于将负伤人员从舱底提升上来。最小的净孔尺寸应不小于 600 mm × 600 mm。如通过货舱口进入货舱，梯子的顶部应尽可能靠近舱口围板；如舱口围板的高度超过 900 mm，则在梯子同一位置的舱口围板外侧应设置踏步。

5.2 如通过制荡舱壁、肋板、纵桁和强肋骨上的垂向开口和人孔到达该处所长度或宽度范围，这些开孔的最小尺寸应不小于 600 mm × 800 mm，除非设有格栅或踏板，否则这些开孔应位于从船底板量起不超过 600 mm 的高度处。

5.3 对于载重量小于 5000 t 的油船，在特殊情况下，主管机关可允许设置尺寸小于上述 5.1 和 5.2 要求的开口，如主管机关对这些开口的通行和转移伤员的能力感到满意。”

B 部分 分舱与稳性

第 12-2 条 – 进入油船货物区域处所的通道

- 2 删除现有的 12-2 条。

C 部分 机器设备

第 31 条 – 机器的控制

3 在现有 2 款之后新增 .10 如下:

“ .10 自动控制系统应设计为能确保及时给予负责航行值班驾驶员下达推进系统即将发生或紧急的减速或停车的临界报警以评估紧急情况下的航行条件。尤其是该系统在提供负责航行值班驾驶员手动干预机会的同时，应能控制、监视、报告和警告，并采取减速或停车的安全措施，短时间内由于手动干预而导致轮机和/或推进设备完全失灵，例如超速的情况除外。”

第 -2 章 构造 – 防火,探火和灭火

第 3 条 定义

4 在 20 中,“第 VII/2 条”以“第 VII/1.1 条中定义的 IMDG 规则”替代。

第 19 条 危险货物运输

5 在表 19.3 中,列 7 和 8(有关 3 类货物的闪点),编号“3.1”“3.2”和“3.3”以编号“3”替代。

6 在表 19.3 中,列 13(有关 5.2 类)第 15 行(有关 3.10.1)和第 16 行(有关 3.10.2)中“X”以“X¹⁶”替代,并新增如下注解 16:

“¹⁶ 按经修正的 IMDG 规则的规定,禁止在甲板以下或在封闭的滚装处所堆放 5.2 类的危险货物。”

第 章

救生设备与装置

第 26 条 – 滚装客船的附加要求

7 在 1 的末尾新增以下 .4:

“ .4 在 2004 年 7 月 1 日之前建造的客滚船, 应在不迟于该日或该日之后的第 1 次检验时符合 2.5 的要求。 ”

8 在 2 的末尾新增以下 .5:

“ .5 客滚船上携带的救生筏应安装雷达应答器, 其比率为每 4 个救生筏有一个应答器。应答器应安装在救生筏的内侧, 以便当救生筏展开时, 其天线能高出海平面 1 m, 但对于两面可用的救生筏, 则应答器应布置为幸存者易于进入并扶正。每一应答器应布置为当救生筏展开时能手动将其扶正。救生筏的容器应清楚地标明装有应答器。 ”

参见本组织以 A.802(19)号决议通过的《供搜救作业使用的救生筏雷达应答器的性能标准》。

第 章

散货船的附加安全措施

9 在现有的第 11 条之后新增以下第 12 条和第 13 条：

“第 12 条 货舱,压载舱和干燥处所水位探测器

(本条适用于无论何时建造的散货船)

1 散货船应安装水位探测器：

- .1 在每个货舱内,当水位达到高出任何货舱内底 0.5 m 时应发出一个视觉和听觉报警,而在水位高度达到不小于货舱深度 15%但不超过 2 米时也应发出一个视觉和听觉报警。对于 9.2 适用的散货船,只需要安装发出后一个报警的探测器。水位探测器应安装在货舱的后端。对于用作水压载的货舱,可安装一个报警越控装置。视觉报警器应能将每个货舱探测到的两种不同的水位明显区分开：
- .2 位于第 11-1/11 条所要求的防撞舱壁前的任何压载舱中,当舱中的液面达到不超过舱容的 10%时应发出一个视觉和听觉报警。当使用该舱时,可安装报警越控装置以启动；和
- .3 在除锚链舱以外的任何干燥处所或空舱,其延伸至最前端货舱前面的任何部分,在水位高出甲板 0.1 m 时应发出一个视觉和听觉报警。在容量不超过船舶最大排水量的 0.1%的封闭处所内,不必安装此类报警器。

2 第 1 段中规定的视觉和听觉报警器应安装在驾驶室。

3 2004 年 7 月 1 日前建造的散货船,应在不迟于 2004 年 7 月 1 日后船舶进行第 1 次年度检验、中间检验或换新检验时符合本条要求。

第 13 条 泵系的有效性

(本条适用于无论何时建造的散货船)

1 在散货船上，防撞舱壁前的压载舱和干燥处所的舳部向最前端货舱前面延伸的任何部分，其排注水的装置，应能从一个易于到达的封闭处所内进行操作，其位置能从驾驶室或推进机械控制装置处进入而无需经过露天干舷甲板或上层建筑甲板。如服务于此类液舱或舱底的管道穿过防撞舱壁，也可接受通过遥控启动阀门操作的装置作为第 11-1/11.4 条规定的阀门控制器的替代措施，只要此类阀门控制器的位置符合本条的规定。

2 2004 年 7 月 1 日前建造的散货船，应在不迟于 2004 年 7 月 1 日后船舶进行第 1 次年度检验、中间检验或换新检验时，但无论如何不得迟于 2007 年 7 月 1 日符合本条要求。”

附则 2 国际高速船安全规则

说明与要求

在第 1 句末增加下列文字：

“ 2001 年 6 月 6 日第 74 届海上安全委员会又以 MSC.119 (74) 决议通过了 1994 年 HSC 规则的修正案，其生效日期为 2003 年 1 月 1 日。”

新增附录如下：

“ 附 录

国际高速船安全规则 (MSC.36(63) 决议) 的修正案 (MSC.119(74)决议)

说明与要求

本附录是第 74 届海上安全委员会以 MSC.119(74)决议通过的对国际高速船安全规则 (MSC.36(63) 决议) 的修正案，其生效日期为 2003 年 1 月 1 日。

这里所述的国际高速船安全规则 (MSC.36(63) 决议) 是指 1994 年版的《国际高速船安全规则》。

海安会决议 MSC.119(74)

(2001 年 6 月 6 日通过)

通过对国际高速船安全规则 (MSC.36(63) 决议) 的修正案

海上安全委员会，

忆及国际海事组织公约第 28(b) 条关于本委员会职能的规定，

进一步忆及 MSC.36(63) 决议据此海上安全委员会通过了国际高速船安全规则 (以下简称 1994HSC 规则)，其在 1974 年国际海上人命安全公约 (以下简称本公约) 的第 X 章要求下强制执行的，

注意到 MSC.97(73) 决议据此海上安全委员会通过了 2000 年国际高速船安全规则 (2000HSC 规则)，包含了对高速船航行设备的最新规定，期望使 1994 HSC 规则的有关航行设备规定符合 2000 HSC 规则中的相应规定，

在其第 74 届大会上，审议了按第 VIII(b)(i) 条规定所建议并散发的对 1994 HSC 规则的修正案，

1 按照本公约第 VIII(b)(iv) 条的规定通过 1994 HSC 规则的修正案，其文本载于本决议的附件中；

2 按照本公约第 VIII(b)(vi)(2)(bb) 条的规定决定，除非在 2002 年 7 月 1 日以前有 1/3 以上本公约的缔约国政府或拥有不少于世界商船船队总吨的 50% 的缔约国政府通报他们反对本修正案，否则该修正案应认为于 2002 年 7 月 1 日被接受；

3 提请缔约国政府注意，按照本公约第 VIII(b)(vii)(2) 条的规定，该修正案按上述 2 的规定被缔约国政府接受后应于 2003 年 1 月 1 日生效；

4 要求秘书长，按照本公约第 VIII(b)(v) 条的规定，将本决议案正式文本和含在附件中的修正案文本发送给所有公约缔约国政府；

5 进一步要求秘书长将本决议案和附件发送给本组织中非公约缔约国成员。

附 件

通过对国际高速船安全规则（1994HSC 规则） （决议案 MSC.36(63)）的修正案

第 1 章 总 则

1 第 1.3.3.1 条的现有文本由如下替代：

“由缔约国政府拥有或控制以及仅用在政府非商业服务的军舰、海军辅助舰船或其他船舶；”

2 如下新的一句添加在现有的第 1.3.3.5 条之后：

“但是，应鼓励由缔约国政府拥有或控制以及仅用在政府非商业服务的军舰、海军辅助舰船或其他船舶尽可能以合理并实际地符合本规则的方式行动。”

第 13 章 航行设备

3 第 13 章的标题由以下替代：

“船载航行系统和设备以及航行数据记录仪”

4 现有第 13.1 条的文本由如下替代：

13.1 通则

13.1.1 本章包含了与船舶安全功能不同的而与船舶航行相关的设备。如下条

根据本公约第 X/3.1.1 条，本公约第 V 章的规定也适用高速船，但第 V/18、V/19 和 V/20 条的要求除外。

款规定了正常安全航行的最低要求，除非向主管机关证明有其他方法可达到同等的安全水准者，则可另行考虑。

13.1.2 设备及其安装应经主管机关认可。

13.1.3 主管机关应决定本章的哪些规定不适用小于 150 总吨的高速船。

5 以下新条款添加在现有的第 13.12 条的后面：

“ 13.13 航行数据记录仪（VDR）

13.13.1 为了协助海难调查，高速客船应配备 1 台航行数据记录仪（VDR）如下：

- .1 高速客滚船，不迟于 2003 年 1 月 1 日以后的第 1 次检验；和
- .2 除高速客滚船以外的高速客船，不迟于 2004 年 1 月 1 日。

13.13.2 除高速客滚船以外，当证明对高速客船现有设备加入 1 台 VDR 是不合理的和不实际时，主管机关可以免除对高速客船配备 VDR 的要求。

13.13.3 包括所有传感器在内的航行数据记录仪系统应进行年度性能测试，该测试应由认可的测试或服务机构来进行，以验证记录数据的精度、周期和复位。另外，测试和检查应能决定安放到位的所有保护外壳和设备的适用性。

13.14 海图和海上出版物

13.14.1 高速船应提供海图和海上出版物以能标绘和显示船舶所要下一个航次的航线并标绘和监测整个航程的船位。电子海图显示和信息系统（ECDIS）可以接受作为满足本条海图配备要求。

13.14.2 若电子设备部分或全部满足本功能要求的话，应提供备份以满足 13.14.1 的功能要求。

13.15 自动标识系统（AIS）

13.15.1 高速船应配备有如下自动标识系统：

- .1 对于高速客船，不迟于 2003 年 7 月 1 日；

参照本组织通过的决议案 A.861(20) “关于航次数据记录仪（VDR）的性能标准的建议。”适当张数的海图可以作为对 ECDIS 的备份。其他对 ECDIS 的备份可以接受的（见经修正的决议案 A.817(19)之附录 6）。

.2 对于 3000 总吨和以上的高速货船，不迟于 2006 年 7 月 1 日；和

.3 小于 3000 总吨的高速货船，不迟于 2007 年 7 月 1 日。

13.15.2 自动识别系统应：

.1 自动向适当配备的岸台提供其他船舶和飞机信息，包括船舶识别、型号、船位、航向、船速、航行数据和其他与安全有关的信息。

.2 自动接收来自类似配置船舶的信息；

.3 监控和跟踪船舶；和

.4 与岸基设备交换数据。

13.15.3 13.15.2 的要求不适用受国际协议、规则或标准保护的航海信息。

13.15.4 自动识别系统应按照组织编制的指南进行操作。

6 现有的第 13.13 条更改为第 13.16 条。

参照船舶自动标识系统操作指南（该指南将在本要求生效前编制）。

附录 1

高速船安全证书的格式

高速船安全证书的设备记录

符合国际高速船安全规则的设备记录

7 如下新的第 5 条添加在现有的第 4.3 条后面：

“ 5 航行系统和设备的详细记录

<ul style="list-style-type: none">1.1 磁罗经1.2 电罗经2 测速和测距装置3 测深装置4.1 9GHz 雷达4.2 第二部雷达 (3GHz/9 GHz)4.3 自动雷达标绘装置 (ARPA) / 自动跟踪设备 (ATA)5 全球导航卫星系统/区域导航系统/其他定位方式接收机6.1 旋回角速率指示仪6.2 舵角指示仪/舵推方向指示仪7.1 海图/电子海图显示和信息系统 (ECDIS)7.2 ECDIS 的备份7.3 海图出版物7.4 海图出版物的备份8 探照灯9 白昼通信信号灯10 夜视设备11 显示推进系统模式的设备12 自动操舵设备 (自动操舵仪)13 自动识别系统 (AIS)14 航次数据记录仪 (VDR)	
---	--

删划不适用者。

若为其他方式，需具体说明。”

中华人民共和国海事局

船舶与海上设施法定检验规则

国际航行海船法定检验技术规则

2004 年修改通报

第 5 篇 防止船舶造成污染的结构与设备

第1章 MARPOL73/78 附则 - 防止油类污染规则

本章增加附件 3：MEPC.99(48)决议 状况评估计划的修正案

附件 3

MEP.99(48)决议

(2002 年 10 月 11 日通过)

状况评估计划的修正案

海上环境保护委员会，

忆及国际海事组织公约第 38 (a) 条关于防止和控制海洋污染的国际公约授予海上环境保护委员会 (委员会) 的职能，

注意到 1973 年国际防止船舶造成污染公约 (以下称 1973 年公约) 第 16 条和 1973 年国际防止船舶造成污染公约 1978 年议定书 (以下称 1978 年议定书) 第 VI 条共同规定 1978 年议定书的修正程序，并授予本组织相关机构审议和通过经 1978 年议定书修订的 1973 年公约 (MARPOL 73/78) 修正案的职能，

还注意到 MARPOL 73/78 附则 I 第 13G (7) 条指出 MEPC.94(46)决议通过的状况评估计划可予以修正，只要这些修正案予以通过，并按适用于附则的附录的修正程序有关的 1973 年公约第 16 条条款予以生效，

在第 48 届会议上审议了 MEPC.94(46)决议通过的状况评估计划的建议修正案，

1 按 1973 年公约第 16 (2) (d) 条规定，通过状况评估计划的修正案，其文本附于本决议附件中；

2 按 1973 年公约第 16 (2) (f)(iii) 条规定，决定除非在 2003 年 9 月 1 日前不少于 1/3 的缔约方或拥有不少于世界商船队总吨位 50% 的缔约方通知本组织他们反对该修正案，否则该修正案应被认为于 2003 年 9 月 1 日前已被接受；

3 请 MARPOL 73/78 缔约方注意，按 1973 年公约第 16 (2) (g)(ii) 条规定，该修正案按上述 2 规定被接受后应于 2004 年 3 月 1 日生效；

4 要求秘书长按 1973 年公约第 16 (2) (e) 条规定，将核对无误的本决议及其附件中修正案的副本分发给所有 73/78 防污公约的缔约方；

5 进一步要求秘书长将本决议及其附件的副本分发给非 MARPOL 73/78 缔约方的本组织成员；

6 请海上安全委员会注意状况评估计划的修正案。

附件

状况评估计划修正案

1 在现有 6.2.2.13 后新增：

“6.2.3 应使用附录 3 中的状况评估计划（CAS）检验计划范本制定检验计划。”

2 在现有 6.3.2 后增加下列内容：

“6.4 CAS 检验

6.4.1 CAS 检验条件、进入结构的设施和方法、CAS 检验用设备和 CAS 检验期间的通信布置应满足附录 4 中安全执行 CAS 检验的强制性要求”。

3 表 7.2.2 中，“在其余每个货油边舱内的全部环状框架的至少 30%”后的注释由“（见注 1 和注 3）”替代。

4 表 7.2.2 中，“在每个中央货油舱内的甲板和船底横框架（包括相邻结构构件）的至少 30%”后增加“（见注 3）”。

5 在表 7.2.2 的下面，在现有注 2 后增加下列新注：

“3 30%应向上取最为接近的整数。”

6 在现有附录 2 后增加下列新附录：

附录 3 : CAS 检验计划范本

基本资料和参数

船名：
IMO 编号：
船旗国：
船籍港：
总吨位：
载重量（吨）：
垂线间长（m）：
船宽（m）：
船深（m）：
夏季载重线吃水（m）：
建造商：
船号：
经认可的组织 (RO)：
RO 国籍：
附加标志：
交船日期：
船舶类别（1 类或 2 类）：
符合第 13F 条的日期：
公司：
测厚公司：

1 前言

1.1 范围

1.1.1 本 CAS 检验计划涉及 MEPC.94(46)决议通过的并经 MEPC.99(48)决议修正的 CAS 所要求的该船货油舱区域、压载水舱，包括首尾尖舱在内的全面检验、近观检验、测厚和压力试验的最小范围。

1.1.2 CAS 检验的任何部分的实际内容应经验船师认可。

1.2 文件

检验期间用于制订 CAS 检验计划的全部文件应按 CAS 的第 6.3.1 条要求，放在

船上供 CAS 检查时使用。

2 货油舱布置

本计划的这一节应（以图纸或文字形式）提供 CAS 检验适用范围内的货油舱布置资料。

3 货油舱及其使用资料、涂层范围和腐蚀防护系统一览表

本计划的这一节应指出与检验计划调查表提供的船舶货油舱使用、涂层范围和腐蚀防护系统资料有关的任何变化（并更新资料）。

4 检验的条件（例如有关洗舱、除气、通风、照明等资料）

本计划的这一节应指出与检验计划调查表提供的检验条件资料有关的任何变化（并更新资料）。

5 接近结构的设施和方法

本计划的这一节应指出与检验计划调查表提供的接近结构的设施和方法资料有关的任何变化（并更新资料）。

安全执行 CAS 检验导则的强制性要求载于本计划附录 3。

6 检验用设备清单(由公司提供并由经认可的组织按需要补充)

本计划的这一节应确定将为进行 CAS 检验和所要求的测厚提供的设备并列清单。

7 检验要求

7.1 全面检验

CAS 要求

CAS 的第 7.2.1 条（和第 5.2 条）要求，货油舱、泵舱、隔离舱、管隧、货油舱区域内的空舱以及所有压载水舱的船体结构应进行全面检验。

计划

本计划的这一节应确定该船应进行全面检验的处所并列清单。

7.2 近观检验

CAS 要求

CAS 第 7.2.2 条（和表 7.2.2）表明了应进行近观检验的船体结构。这些结构是：

近观检验要求
在所有压载水舱内的全部环状框架（见注 1）
在一个货油边舱内的全部环状框架（见注 1）
在其余每个货油边舱内的全部环状框架的至少 30%（见注 1 和注 3）
在所有货油舱和压载水舱内的全部横向舱壁（见注 2）
在每个中央货油舱内的甲板和船底横框架（包括相邻结构构件）的至少 30%（见注 3）
验船师认为必要的其他完整横向环状框架或甲板和船底横框架（包括相邻结构构件）

- 注：1、完整横向环状框架，包括相邻的结构构件；
 2、完整横向舱壁，包括桁材和扶强材系统及相邻构件；
 3、30%应向上取最为接近的整数。

此外，CAS 第 7.2.3 和 7.2.4 条对近观检验的程度和范围有更多指导。

计划

本计划的这一节应按照 CAS 第 7.2.2 条（和表 7.2.2），确定该船应进行近观检验的船体结构并列清单，尤其应：

- .1 确定应对全部完整横向环状框架进行近观检验的货油边舱，并指明涉及到的环状框架的数量；
- .2 确定应对至少 30%完整横向环状框架进行近观检验的其余货油边舱，并指明每个货油边舱内涉及到的环状框架数量；
- .3 确定应对至少 30%甲板和船底横框架（包括相邻结构构件）进行近观检验的各中央货油舱，并指明每个中央货油舱内涉及到的甲板和船底横框架（包括相邻结构构件）数量。

8 确定进行试验的液货舱

CAS 要求

CAS 第 6.2.2.9 条说明，货油舱试验应根据经修订的 A.744(18)决议附件 B 的附则 3 进行。

计划

本计划的这一节应确定本船应作试验的液货舱并列清单。

9 确定测厚的区域和剖面

CAS 要求

CAS 第 7.3.3 条 (和表 7.3.3) 规定了 CAS 检验的最低测厚要求。这些要求如下：

测厚要求
1. 货油舱区域内：
.1 每块甲板板
.2 三个横剖面
.3 每块船底板
2. 上表 (近观检验) 所示接受近观检验的结构构件测量, 供总体评估并作腐蚀形式记录用
3. 可疑区域
4. 货油舱区域以外选定的轻重载水线之间的舷侧外板
5. 货油舱区域内所有的轻重载水线之间的舷侧外板
6. 首尾尖舱的内部结构
7. 货油舱区域以外所有的开敞主甲板板和所有开敞的第一层上层建筑甲板板

导则注解：

- 1 现场验船师如认为必要, 可扩大测厚的范围 (见 CAS 第 7.3.5 条)；
- 2 如预计会有或从甲板板厚测量中发现材料大量缩减, 应选择几个横剖面进行测厚 (见 CAS 第 7.3.8 条)；
- 3 如发现显著腐蚀, 测厚范围应相应地增加 (见 CAS 第 7.3.4 条)。

此外, CAS 第 7.3.4 至 7.3.8 条对测厚范围和该范围的扩大有更多指导。

计划

本计划的这一节应按照 CAS 第 7.3.3 条 (和表 7.3.3), 确定测厚的区域和剖面并列清单。

10 船体材料 (由经认可的组织规定)

本计划的这一节应使用类似下表的格式, 确定 CAS 范围内的船体结构所用材料, 以提供简明的参考。

位置	板	纵骨和扶强材	纵向桁材/纵桁	横向桁材/强肋骨/纵桁/肋板
甲板				
船底				
内底				
舷侧外板				
纵向舱壁				
横向舱壁				
首尖舱				

尾尖舱				
-----	--	--	--	--

导则注解：

- 1 如无其他说明，材料等级为软钢（MS）；
- 2 材料等级 HTS 指高强度钢；SS 指不锈钢；CS 指包层钢；
- 3 如进行修理，应按图纸验证材料、等级、类型和范围。

11 船体结构最小厚度（由经认可的组织规定）

本计划的这一节应规定该船在 CAS 范围内的船体结构最小厚度 CAS 检验计划应附有磨损裕度表。（如有这种资料，可指明(a)项，或最好指明(b)项）：

- (a) 按照船舶的船体结构图，根据所附磨损裕度表和原始厚度确定；
- (b) 用以下表格列出

区域或位置	原始厚度(mm)	最小厚度(mm)	显著腐蚀厚度(mm)
甲板			
板			
纵骨			
纵向桁材			
船底			
板			
纵骨			
纵向桁材			
舷侧			
板			
纵骨			
纵向桁材			
纵向舱壁			
板			
纵骨			
纵向桁材			
内底			
板			
纵骨			
纵向桁材			
横向舱壁			
板			
扶强材			
横向强肋骨，肋板和纵桁			
板			
法兰			
扶强材			

撑材			
法兰			
腹板			

* 消耗折扣表应附于 CAS 检验计划之后。

12 测厚 (TM) 公司

本计划的这一节应指出与检验计划调查表提供的测厚 (TM) 公司资料有关的任何变化(如有时)。

13 与船舶有关的破损经历

本计划的这一节应使用下面的表格，提供至少过去三年内，货油舱和压载水舱区域以及货油舱区域的空舱处的船体破损细节。对这些破损应进行 CAS 检验。

本船按位置分类的船体破损
(由公司提供并由经认可的组织按需要补充)

货油舱编号或区域	可能的原因 (如已知)	破损说明	位置	修理	修理日期

姐妹船舶或类似船舶与设计有关的船体破损 (如有)
(由公司提供并由经认可的组织按需要补充)

货油舱编号或区域	可能的原因 (如已知)	破损说明	位置	修理	修理日期

14 前几次检验中识别的显著腐蚀区域 (由经认可的组织提供)

本计划的这一节应确定前几次检验中发现的显著腐蚀区域并列清单。

15 临界结构区域和可疑区域（由公司提供并由经认可的组织按需要补充）

如有资料，本计划的这一节应确定临界结构区域和可疑区域并列清单。

16 其他相关意见和资料（由公司提供并由经认可的组织按需要补充）

本计划的这一节应为 CAS 检验提供其他任何有关的意见和资料。

附录

附录 1 - 图纸清单

CAS 第 6.2.2.2 条要求提供货油舱和压载水舱的主要结构图纸（构件尺寸图），包括有关使用高强度钢（HTS）的资料。

本计划的此附录应确定主要结构图纸并列清单。这些图纸附于本计划，是本计划的组成部分。

附录 2 - 检验计划调查表

公司提交的检验计划调查表应附于本计划。

附录 3 - 安全执行 CAS 检验的强制性要求

本计划应附上载于 MEPC.99(48)决议附件 4 内的"安全执行 CAS 检验的强制性要求"。

附录 4 - CAS 时间表

本计划应附上 CAS 时间表 CAS 时间表附在 MEPC/Circ.390 通函附件 3 内。

由.....代表公司编写

日期：.....

.....

（授权代表的姓名和签名）

由认可的组织检查符合 CAS 第 6.2.2 条

日期.....

.....

(授权代表的姓名和签名)

附录 4

安全执行 CAS 检验的强制性要求

1 总则

1.1 本强制性要求系为安全执行 CAS 检验而制订。虽然本强制性要求明确提到 CAS 检验和现场验船师，但还应结合 CAS 要求的测厚工作使用本强制性要求。

2 检验的条件

2.1 公司应为安全执行 CAS 检验提供必要的设施。

2.2 如现场验船师认为安全措施和所要求的接近设施不充分，则不应进行相关处所的 CAS 检验。

2.3 为使现场验船师能执行 CAS 检验，公司和经认可的组织应就合适和安全的接近设施达成一致。

2.4 检验计划调查表提供接近设施的细节。

2.5 液货舱和处所应能安全进入参见《国际油船和码头安全指南》(ISGOTT) 第 10 章 - “进入和在封闭处所内工作”。液货舱和处所应予除气和通风。在进入液货舱、空舱或封闭处所之前，应证实液货舱内的空气不含有危险气体并有足够的氧气。

2.6 液货舱和处所应清洁，无水、锈垢、污物、残油、腐蚀屑皮、沉淀物等，足以显露显著腐蚀、变形、破裂、破损或其他结构损耗以及涂层状况。这尤其适用于测厚区域。

2.7 应提供充分照明，以显露显著腐蚀、变形、破裂、破损或其他结构损耗以及涂层状况。

2.8 对于软涂层，应为现场验船师验证涂层的有效性并评估内部结构状况采取安全接近措施，包括定点除去涂层。如无法采取安全接近措施，则应除去软涂层。

2.9 现场验船师应由公司至少指派一名具有液货舱和封闭处所检验经验的负责人全程陪同。另外，应有一个至少由两名有经验的人员组成的后备小组守在进行检验的液货舱或处所的开口处。后备小组应连续观察液货舱或处所中的工作并准备

好救生和撤离设备以供随时使用。

3 用于接近结构的设施

3.1 应为全面检验提供设施，使现场验船师能以安全和可行的方式检查结构。

3.2 经现场验船师认可，应为近观检验提供以下一种或多种接近设施：

永久性脚手架和穿过结构的通道；

临时性脚手架和穿过结构的通道；

升降机和活动平台；

筏或艇；

其他等效设备。

3.3 只有经现场验船师同意，才可用筏或艇检验液货舱或处所。现场验船师应考虑所提供的安全布置，包括天气预报和船舶在适当海况下的反应。

3.4 如要用筏或艇进行近观检验，应遵守以下条件：

.1 应仅使用结实的充气筏或艇，即使一个气室破裂也仍具有良好的剩余浮力和稳性；

.2 艇或筏应拴在登靠梯上，应另有一人守在梯下看好筏或艇；

.3 应为所有参与人员提供合适的救生衣；

.4 液货舱中的水面应平静（在所有可预见条件下，液货舱中的预计水位升高应不超过 0.25m），并且水位应是静止的或在下降。在艇或筏使用时，水位绝对不得升高；

.5 液货舱或处所必须仅装有清洁的压载水，即使水上面有一层很薄的浮油也不可接受；

.6 为使检验小组不致与直接通向液货舱舱口的脱险通道隔开，水位在任何时候都不可距离甲板以下最下层腹板面板 1m 以内。只有在正予检查的强肋骨间格内设有通向甲板的人孔并且该人孔打开的情况下，才应考虑注水至甲板横向构件以上，从而始终为检验小组留有一条脱险通道；

.7 如果液货舱（或处所）通过共同的通风系统或惰性气体系统相互

连接，使用艇或筏的液货舱应予隔离，以防止气体从其他液货舱（或处所）进入。

3.5 除上述条件以外，如腹板深度为 1.5m 或以下，可单独用筏或艇检查甲板以下的液货舱或处所。

3.6 如腹板深度为 1.5m 以上，仅可在以下情况下单独使用筏或艇：

- .1 甲板以下结构的涂层处于良好状况，无损耗迹象；
- .2 如每一间格均设有永久性的接近设备供安全进出。这种接近设备应是直通式的，从甲板通过垂直梯子直接到达，在甲板以下约 2 m 处应设有一个小平台。

如以上两种条件都不具备，即应提供脚手架供甲板以下区域检验使用。

4 检验用设备

4.1 测厚通常应使用超声波检验设备进行。应按要求向现场验船师证明设备的精度。

4.2 如现场验船师认为需要，可要求使用以下一种或数种破裂探测方法：

- 射线照相设备；
- 超声波设备；
- 磁粉探伤设备；
- 染色渗透液；
- 其他等效方式。

4.3 在 CAS 检验期间，应备有爆炸计、测氧计、呼吸器、救生索、配有绳索和钩扣的系留带、号哨以及使用说明和指南。应提供一份清单。

4.4 安全和有效执行 CAS 检验，应提供合适和安全的照明。

4.5 在 CAS 检验期间，应备有和使用合适的保护服装（例如安全帽、手套、安全工作鞋等）。

5 会议和通信安排【HT】

5.1 在 CAS 检验之前和检验期间，做好适当的准备工作以及现场验船师和公司代表在船上密切合作是安全和有效执行 CAS 检验的关键。CAS 检验期间，应在船上按期召开安全会议。

5.2 在开始 CAS 检验之前，现场验船师、出席的公司代表、测厚公司操作员（如适用）和船长应召开一次检验会议，确定检验计划所预定的全部安排都已到位，以确保安全有效地执行所要进行的检验。

5.3 下面的清单列出了会议应涉及的项目：

- .1 船舶的时间表（航次、进坞和出坞操纵、靠港时期、货物装卸和压载操作等）；
- .2 测厚设备和安排（接近、清舱/除垢、照明、通风、人员安全）；
- .3 测厚的范围；
- .4 认可衡准（参见最小厚度表）；
- .5 近观检验和测厚的范围，结合涂层状况和可疑区域/显著腐蚀区域；
- .6 测厚的进行；
- .7 在一般情况下和在发现异常腐蚀/凹痕情况下记录有代表性的读数；
- .8 测绘显著腐蚀区域；
- .9 现场验船师，测厚操作员和公司代表就检查结果进行通信。

5.4 应在正予检查的液货舱或处所内的检验小组，甲板上的主管高级船员，或许还有驾驶台之间布置一个通信系统。如使用筏或艇，该系统还应包括负责操纵压载水泵的人员。在 CAS 检验的整个期间应维持该通信布置。