

港口国检查与船舶安全管理体系运行的思考

作者:曾宪军 来源:中国水运杂志 日期:2008年06月18日 点击:

ISM规则(简称《国际安全管理规则》)1998年7月1日起适用于客船,包括载客高速艇、500GT及以上油轮、化学品船、气体运输船、散货船和高速货船;2002年7月1日起适用于移动式近海钻井装置和500GT及以上其他货船。根据公约要求上述船舶及其管理公司应分别在上述日期前取得“安全管理证书”(SMC)和“符合证明”(DOC),否则该公司及其船舶将不能继续从事国际海上运输。在进行日常港口国监督检查(以下称“PSC检查”)的同时,增加了对ISM规则符合性方面的检查内容,对适用规则的船舶管理公司及其船舶实施ISM规则的情况进行有效地监控。笔者作为PSC检查员及ISM实习审核员,对PSC检查中涉及船舶安全管理体系运行情况作一探讨。

PSC检查不同于船舶体系审核

PSC检查与船舶安全管理体系(SMS)审核两者虽然都以确保船舶和人命财产安全、防止船舶造成海洋污染为宗旨,但性质又各不相同。

首先,PSC检查与船舶安全管理体系审核实施的主管机关不同。PSC检查是由港口国当局对到港的外国籍船舶依法实施的监督与控制,是港口国主管机关的一项职能和权利;而对船舶SMS的审核是由船旗国主管机关本身、主管机关授权的认可组织机构或应主管机关请求的另一缔约国政府实施的,是船旗国主管机关的一项职能。这是针对两个不同的主管机关而言的。

第二,PSC检查与船舶SMS审核的依据不同。PSC检查主要依据加入的国际公约,IMO 经A.882(21)决议修订的A.787(19)决议“港口国监督程序”以及各区域性PSC组织制定的《ISM规则的港口国监督指南》进行ISM方面的检查,而船舶SMS的审核主要依据IMO A.741(18)决议“国际船舶安全营运和防止污染管理规则”以及IMO A.788(19)决议“主管机关实施《国际安全管理规则》指南”等进行审核。

第三,PSC检查与船舶SMS审核的方式不同。一般情况下PSC检查需事先确定好目标船,然后再根据登轮初始检查的总印象或明显依据决定是否进行更详细的检查,通常检查期限为六个月;船舶SMS的审核不存在选定目标船的问题,所有适用ISM规则的船舶必须进行SMS审核,一般初次审核后,每五年一次的换证审核以及第二与第三周年间的中间审核通过后才能保持SMC证书的有效性。

第四,PSC检查与船舶SMS审核对“缺陷”和“不符合规定的情况”所采取的行动不同。首先,“缺陷”与“不符合规定的情况”定义不同。“缺陷”系指检查中发现的不符合有关公约要求的状况,它侧重于船舶“硬件”方面(如船体、机器、设备、配员或操作安全方面)的不符合;“不符合规定的情况”是指客观证据表明不满足某一具体规定要求的可见情况,而“重大不符合规定的情况”系指对人员或船舶安全构成严重威胁或对环境构成严重危险,并需要立即采取纠正措施的可辨别的背离,包括未能有效和系统地执行《国际安全管理规则》的有关条款,它侧重于船舶“软件”方面(如船员不熟悉ISM规定的职责、体系文件失控、缺乏适当的程序和须知、程序同规则要求不一致)的不符合,是针对船舶运行的安全管理体系而言的。其次,对“缺陷”与“不符合规定的情况”采取的行动不同。在PSC检查中,若发现严重缺陷及严重不符合规定的情况,船舶将可能被滞留;PSC检查官(下称“PSCO”)也可能要求所发现的缺陷在船舶开航前纠正或下一港纠正或一段时间内纠正,也可直接通知船旗国政府、船级社、本地区所有备忘录国家及地区;对体系检查中发现的“重大不符合情况”

可要求船舶开航前纠正，“一般不符合情况”要求船舶在三个月内纠正。而船舶SMS审核中如果发现重大不符合情况，通常意味着船舶审核没有通过，船舶也将无法取得有效的SMC证书；对不符合规定的情况，审核员可要求船舶及其相关人员立即纠正或在一定时间内（一周、一个月、三个月）纠正，必要时可安排跟踪审核。

第五，PSC检查与船舶SMS审核的实施人员不同。PSC检查由港口国当局正式授权的PSCO负责实施，PSCO没有做审核的职能，也没有做审核的义务；而船舶的SMS审核则由船旗国主管机关或其认可的机构指定的审核员进行审核。

PSCO不同于安全管理体系审核员

在国际海事组织大会通过的《港口国监督程序》以及各地区PSC组织通过的“ISM规则符合性的港口国监督指南”中都没有“港口国监督检查官必须是安全管理体系审核员”的规定和要求，从各国的实际情况来看，PSCO也不可能都成为审核员。

首先，PSCO与SMS审核员的职责及其授权不同。PSCO主要依据有关国际公约的规定，经授权代表港口国对抵港的外国籍船舶进行检查；SMS审核员则《ISM规则》的要求，代表船旗国政府对其本国国籍船舶及其公司进行审核。

其次，PSCO与SMS审核员的资格和培训要求不同。PSCO应具备港口国检查员资格，能用英语同主要船员进行交谈，掌握与PSC有关的适用公约条款的必要知识，实施操作性检查的PSCO还应具备船长或轮机长的海上资历或与之相当的资历；而SMS审核员要求具有主管机关或经认可机构认可学历或资历，理解并掌握ISM规则及其强制性规定的要求，具备从事审核的足够资格和技能，并经考核持有有效的审核员证书。

PSC检查中涉及ISM规则符合性的问题与对策

随着全球范围内PSC检查的不断深入和ISM规则的有效实施，一些地区的港口国监督组织相继制定并通过了“ISM规则符合性的港口国监督指南”，从而将ISM规则符合性检查纳入到日常的PSC检查中，在进行日常港口国检查的同时，增加了对ISM规则符合性方面的检查内容。现就 PSC检查中涉及ISM规则的检查谈几点个人的看法：

一是将日常PSC检查与ISM规则符合性检查有机结合起来。由于实施港口国监督的目的在于抑制低于标准船的营运，促使船旗国政府履约。过去，港口国监督往往把检查的重点放在船舶技术标准（如船体结构、水密性、安全设备）和证书的有效性上。目前，ISM规则实施近十年来，在 P-MOU、T-MOU 国家已多次开展ISM规则符合性的PSC专项检查中，逐渐将ISM规则的符合性纳入PSC日常检查中，不再仅局限于对DOC、SMC证书有效性的检查，开始注重船舶SMS运行情况的检查。鉴于日常PSC检查与ISM符合性检查有着密切关系，笔者建议对常规PSC检查中发现的缺陷，要从SMS运行中查找出现缺陷的原因以确认船上运行的SMS的符合性、有效性；同时指明程序或须知中的不足，采取适当的行动以防止这种情况的再次发生。在PSC检查过程中以日常PSC检查为主，ISM符合性检查为辅，针对发现的缺陷再从SMS中查找根源，对SMS的符合性、有效性进行验证，从而将两者有机结合起来。

二是提高PSCO对ISM规则的熟悉程度。由于PSCO本身不一定是ISM审核员，要求所有的PSCO完全熟悉ISM规则还需要一个过程，所以目前有的PSCO不熟悉ISM规则或对规则部分条款不太理解，以至于在进行港口国检查过程中出现一些误解和偏差的情况，采取了错误或不恰当的行动，造成船舶不适当的滞留或延误，从而损害了船东的合法权益。为此，笔者建议在PSCO资格和培训要求中加大ISM规则熟悉程度方面的要求，以适应日常工作的需要；有条件的情况下，PSCO进行ISM规则专门的培训，以致取得ISM审核员资格，这对PSC检查工作甚为有利。

三是对检查出的“缺陷”采取何种措施。在PSC检查过程中，PSCO需要针对PSC检查的结果决定采取何种行动，由于缺陷与船舶安全管理活动有关，所以针对日常PSC检查发现的缺陷，多数能在SMS中找到不符合规定的情况。同样一个事实，因其检查的角度不同而导致处理结果亦不相同。比如消防总管锈穿，影响消防水的压力。从PSC检查来看，属于0725项消防设备方面的缺陷，采取的行动可能是30

(滞留)；而从ISM规则检查看，则可能属于2550项违反了船舶和设备维护规定的不符合规定的情况，采取的行动是18（在三个月内纠正）。对上述情况，建议视具体情况而定：一般情况下采用“就重不就轻”原则，选择相对重要的处理意见，尽量避免两种行动都采取；但是如果检查中发现仍有大量其他维护保养方面的缺陷，那么，可以认为船舶SMS体系没有进行有效运行，可以采取滞留船舶，并通知SMC发证机关对船舶SMS体系进行重新审核评估。此时，PSCO的专业判断能力显得尤为重要。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)[上一篇：船舶签证制度应予完善](#)[下一篇：《船员条例》与相邻文件中船员责任主体的法律冲突](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

英国法中不合理绕航及其对船东责任的影响	04-16
行政许可受理程序探讨	04-16
规制船舶排放压载水的单边立法及启示	03-02
浅论海事行政程序法制化	03-02
目的港无人提货的民事责任	11-19
对海商法中货物留置权的若干理解	11-19
《船员条例》与相邻文件中船员责任主体的法	07-31
船舶签证制度应予完善	04-07
应尽快完善游艇海事管理立法	04-07
海上保险告知义务中英法律之异同	04-07

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

