



中华人民共和国交通行业标准

JT/T 368—1997

船舶管理

The ship management

1998—02—25发布

1998—07—01实施

中华人民共和国交通部 发布

目 次

前言

| | |
|--|----|
| 1 范围 | 1 |
| 2 引用标准 | 1 |
| 3 总则 | 1 |
| 4 基础管理 | 2 |
| 5 运输生产质量管理 | 4 |
| 6 安全管理 | 11 |
| 7 技术、设备管理 | 24 |
| 8 可控成本管理 | 32 |
| 9 防污染和卫生管理 | 35 |
| 10 船员管理 | 38 |
| 11 财务和伙食管理 | 43 |
| 12 精神文明建设 | 44 |
| 附录 A(标准的附录) 本标准所引用或依据的国际公约、规则和国内法律、法规、规章名称 | 48 |
| 附录 B(标准的附录) 船舶主要证书名称 | 50 |
| 附录 C(提示的附录) 船舶主要图书资料名称 | 52 |
| 附录 D(提示的附录) 船舶主要规章制度名称 | 54 |

前 言

为促进我国船舶管理工作的科学化、规范化、国际化,逐步提高我国船舶管理的总体水平,以不断适应社会主义市场经济发展的需要,在深入学习“华铜海”轮、认真总结“华铜海”轮和其他船舶及各船公司在船舶管理方面具有普遍意义的先进经验的基础上,通过一段时间的理论研究与具体实践,制定了本标准。

本标准的编制以邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导,以物质文明建设和精神文明建设一齐抓、两手都要硬为原则,坚持实践是检验真理的唯一标准,体现“华铜海”轮“以人为本,依法治船”的管理思想,以达到船舶安全运营、提高经济效益、增强我国船舶在国际市场的竞争力的目的。

本标准规定的有关规则符合《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国海上交通安全法》和其他有关法律法规的规定,也符合《1974年国际海上人命安全公约及其修正案(SOLAS 1974)》、《73/78国际防止船舶造成污染公约及其修正案(MARPOL73/78)》、《1978年海员培训、发证和值班标准国际公约(STCW 1978)》和其他有关国际公约、规则的规定。本标准的编写规则符合 GB/T 1.1—1993 的规定。

本标准对船舶基础工作、生产质量、安全、技术设备、可控成本、防污染和卫生、船员、财务与伙食、精神文明等船舶管理的职责、内容和要求作出了规定,基本符合 GB/T 19000 系列标准对程序文件的要求。

本标准的附录 A、附录 B 都是标准的附录。

本标准的附录 C、附录 D 都是提示的附录。

本标准由交通部体改法规司提出、归口并解释。

本标准起草单位:中国远洋运输集团。

本标准主要起草人:吴树雄、徐允平、殷敏力、邵廷栋、张锦才、丁振华。

本标准参加起草人:李长秋、王义民、齐 宏、张勘瑜、黄金成、徐明辉、王鲁涛、李长祁、黄文清、钱建忠、赵桂芝。

中华人民共和国交通行业标准

船舶管理

JT/T 368—1997

The ship management

1 范围

本标准规定了船舶管理的基本原则、要求和方法。

本标准适用于海洋运输船舶的管理,其他船舶参照执行。

2 引用标准

下列标准所包含的条文,通过在本标准中引用而构成为本标准的条文。本标准出版时,所示版本均为有效。所有标准都会被修订,使用本标准的各方应探讨使用下列最新版本的可能性。

| | |
|-------------------------------|---|
| GB/T 1.1—1993 | 标准化工作导则 第一单元:标准起草与表述规则 第一部分:标准编写的基本规定 |
| GB 3552—83 | 船舶污染物排放标准 |
| GB 6551—93 | 船舶安全开航技术要求 通讯与导航 |
| GB/T 11412.1—89 | 海上运输船舶安全开航技术要求 总则 |
| GB/T 11412.2—89 | 海上运输船舶安全开航技术要求 甲板部 |
| GB/T 11412.3—89 | 海上运输船舶安全开航技术要求 轮机部 |
| GB 16557—1996 | 海船救生安全标志 |
| GB/T 16588.1~ 16588.7—1996 | 船舶维修保养体系 |
| GB/T 19000—1994 | 质量管理和质量保证(idt ISO 9000:1994) |
| JT/T 95—94 | 海船航海图书资料配备要求 |

本标准引用的国内法律、法规、规章和国际公约、规则均已列入附录 A(标准的附录)。

3 总则

3.1 本标准对营运船舶管理方面的各个要素及内容作了统一规定,为各船公司和船舶根据其实际制定与标准配套的实施办法创造了条件,从而促进船舶整体管理水平的提高,使船舶管理逐步达到科学、规范及与国际接轨的目的。

3.2 本标准包括船舶的物质文明和精神文明两个文明建设的内容,始终贯彻并具体体现“以人为本,依法治船”的船舶管理思想。

3.3 本标准符合 GB/T 19000 idt ISO 9000 族标准的有关规定。

3.4 本标准以船舶现场管理为主体,包括以下主要内容:

- a) 基础管理;
- b) 运输生产质量管理;

- c)安全管理;
- d)技术、设备管理;
- e)可控成本管理;
- f)防污染和卫生管理;
- g)船员管理;
- h)财务和伙食管理;
- i)精神文明建设。

4 基础管理

4.1 组织机构与职责

船长、政委为船舶领导人。

船长行使并承担有关国际公约、规则和国家法律法规及船公司所规定的权力和义务。船长对管理船舶负有主要责任并具体对船舶的运输生产质量和安全、防污染等工作负责。

政委协助船长管理船舶并具体对船舶精神文明建设与党、工、团等工作负责。

船舶一般设立甲板、轮机、事务或客运(适用客船)三个部门,大副、轮机长、事务员或客运主任(适用客船)分别为三个部门的负责人,其中,轮机长是全船机械设备(含电气设备)的技术总负责人,对船长负责。

船舶应根据中国共产党党章的要求建立党的基层组织(党支部、党小组)、根据中华人民共和国工会法的要求建立工会组织,有条件的船舶应在党组织的领导下建立中国共产主义青年团组织,并应按规定开展活动。

船舶还应根据船公司的要求与本船的实际需要设立其他必要的机构与组织(非常设机构与组织),以确保船舶各项管理工作的顺利进行。

4.2 配员

船舶应根据有关国际公约、规则和国家有关法律法规的规定及船公司的特殊要求配备船员。所配备的船员应合格、健康、经过培训并取得相应的资格证书。

对老旧船舶应根据实际需要适当多配备船员,以加强船舶的管理工作,尤其是加强船舶的维修保养工作,确保船舶的安全营运。

船舶因各种情况发生缺员,应严格按照规定予以补足,特别是《船舶最低安全配员证书》规定应配备的船员缺员应予以补足。如因特殊情况暂时无法补足,应由船舶或船公司向有关当局(所靠港口当局、船籍港当局等,下同)说明情况,取得有关当局的认可,避免船舶被扣、被罚,影响船舶的正常营运。

4.3 证书

从事国际货物/旅客运输的船舶应该根据有关国际公约、国内法律法规及船检规范的要求,持有附录B(标准的附录)所列的相应证书。从事国内货物/旅客运输的船舶应该持有国家主管机关要求的各项证书。

船长应保持各项证书的有效性,并根据类型编写证书目录,注明发证日期、年度签证日期,下年度签证日期及有效日期,对各种证书副本、各种检验报告分类存放以备查。

4.4 规章制度

4.4.1 概述

规章制度是船舶管理的重要内容之一,是船舶管理的基础。

船舶应根据有关国际公约、规则和国家有关法律、法规及船公司的要求,结合船舶结构、设备的实际状况和运输生产的特点制定一系列规章制度(长期或临时)并适时进行修订,以确保船舶各项管理工作有法可依、有章可循。

船长、政委与各部门负责人应制定学习计划,定期组织船员学习船舶规章制度,检查落实情况并作

JT/T 368—1997

记录,督促全体船员严格遵照执行。

4.4.2 规章制度的主要内容

为维护船舶的正常生产和生活秩序,船舶应制定并遵守以下主要基本规章制度:

a) 作息制度

船舶应根据船公司的有关规定并结合本船的航区、航线与生产、生活实际情况,制定适合本船的作息制度。船舶作息制度应包括船员起床、就寝时间,早、中、晚三餐就餐时间和每日工作时间(含工间休息时间)。另对船员的政治、业务学习,船舶党、团组织与工会活动和其他有关活动(如安全活动)也应在作息制度中提出具体要求。

b) 船员调动交接制度

船舶应根据有关国际公约、规则的要求和船公司的有关规定并结合本船实际情况制定船员调动交接制度,以确保接班船员熟悉船舶与所任岗位的情况并顺利履行其岗位工作职责。船员调动交接一般应做到:

1) 接班船员到船后,应立即向部门负责人报到并按其指示抓紧接班,不得借口拒绝或拖延接班。

2) 交班船员应按部门负责人的要求认真做好交班准备,抓紧完成正在进行中的工作(或完成其中一个段落),集中并整理好各种应交物品,以便交接工作得以顺利进行。

3) 船员交接时间一般为一至三天(特殊情况或接班船员熟悉船舶与所任岗位情况的可少于一天)。交接时,交方应耐心细致,对设备问题和遗留工作必须向接方交待清楚;接方应虚心勤问,掌握主管设备和工作的现状及存在问题,按时接班。交接双方如有争议应报告部门负责人或船舶领导处理。

4) 交班船员中凡涉及事故处理、各种海、机、货损报告以及保险索赔等手续的当事者和有关负责人等均应亲自办理完毕,不得移交给接班船员代办,但应向接班船员详细说明情况。

5) 船员具体交接工作一般分为实物交接和情况介绍两类。

实物交接应按有关清册、记录内容清点,其中,一般物品如发生少量短缺应在交接记录中注明,重要物品如发生短缺或者虽为一般物品但短缺数量较多时,应报告部门负责人或船长处理,必要时应由船长报告船公司处理。

交班船员应向接班船员介绍本船、本岗位的情况,除结合实物交接进行介绍外,还应重点介绍以下内容:

—本船、本部门和本专业的概貌、特点、总的技术状况和存在的主要问题。

—本船与本部门的规章制度和生产、工作计划及执行情况,特别是涉及本岗位的部分。

—本岗位的职责(含应变部署中的职责)及与其他部门、人员的协作关系。

—交班船员应向接班船员实地交待救生衣、应携带或操作的设备、器材的位置、用途、性能和使用方法、注意事项等。

—船长、政委和各部门负责人交班还应将所属船员的技术业务能力、思想表现、工作作风和其他特点等向接班方作详细介绍。

6) 交、接双方交接工作基本完成后应:

—共同向部门负责人汇报交接情况。

—高级船员须办理调动交接记录,双方签署后,由部门负责人加签监交。

—船长、轮机长、大副、电台负责人交接后还应分别在航海日志、轮机日志、电台日志上共同签署。

—持有适任证书的高级船员,不论调离或到任,应由船长、轮机长、电台负责人分别在有关日志记载并签署。

—一经部门负责人认可或监交签署后,交接才算完毕,在此之前的工作由交班船员负责,之后,由接班船员负责。

7) 船员交接完毕后,交班船员应在三天内离船,不得妨碍接班船员的工作或影响其生活秩

序。

8)如船上有同职实习人员并为正职代管或分管部分工作的情况,当实习人员离职时应将工作交返正职船员,正职船员交接时应包括交接实习人员代管或分管的工作。

9)如接班船员到船交班船员已离去而无法对口交接时,应由部门负责人或由其指定人员代为交接并应记录,记录应由部门负责人签发。

10)部门负责人的工作交接按以上要求由船舶领导负责监交,船舶领导的工作交接由船公司采用合适方式进行监督。

c)船员请、销假制度

船舶应根据船公司的规定,结合本船实际,制定船员请、销假制度。船员请、销假应遵循以下原则:

1)船员原则上实行综合计算工时工作制,采用在船连续工作(每天工作8小时)、离船集中休息(休假)方式,确保船员的休息(休假)权利。

2)船员平均每年在船工作期限应为8个月,一般连续在船工作应不少于6个月,对确因工作需要或船员有特殊情况的,船舶可报请公司批准,适当延长或缩短船员连续在船工作时间。对于船员与船公司签有上船工作协议的,其每次连续在船工作时间可按协议执行,协议应符合有关国际公约、规则和《中华人民共和国劳动法》的规定。

3)船员连续在船工作6个月以上,因工作需要不能按时休假时,可申请短休,经船舶领导同意并报请船公司批准后实施。船员短休应列入船员休假范围。油轮、集装箱班轮在正常营运期间,船员不得申请短休。

4)船员在船工作期间一般不得请事假。但如有特殊情况确需请事假,应由本人提出申请,经船舶领导同意并报请船公司批准后实施,船员事假所需的往返路费由本人自理。

5)船员短休、事假期间的工作,应由船舶领导和部门负责人妥善安排或由船公司派人临时顶替。船员短休、事假结束应及时返船并向直接负责人报告予以销假,未及时返船或销假者,应按旷工论处。

除上述规章制度外,船舶应制定的其他规章制度可参考附录D(提示的附录)。

4.5 基础台账

基础台账是船舶管理活动的原始资料,具有十分重要的作用。

船舶应根据有关国际公约、规则和国家的法律法规及船公司的要求并结合船舶的实际需要建立、健全基础台账,并应严格按照规定登记与记录。

5 运输生产质量管理

5.1 概述

5.1.1 船舶应认真贯彻国家有关运输生产质量管理的方针、政策,严格执行交通部《水路货物运输规则》和《水路货物运输管理规则》等有关规定和船公司的规章制度。

5.1.1.1 船舶应积极贯彻实施GB/T 19000 idt ISO 9000系列标准,动员全体船员积极参与运输生产质量管理,并将质量管理贯穿于整个船舶运输生产过程^①。船舶应成立运输生产质量管理小组,认真学习国内外先进的运输生产质量管理经验,研究、解决船舶运输生产过程中存在的各种问题,制定适合本船的运输生产质量管理方法和措施,明确每个过程的责任者,严格控制或排除影响运输生产各个过程中的不利因素。

5.1.1.2 船舶应将运输生产质量管理与安全、维修保养、服务等工作有机地结合起来。船舶还应加强与

① 船舶运输生产过程是指所承运的货物从受载准备、配载积载、途中保管、卸载交接等整个过程。其中,油船的货物运输是指从受载前的准备、配载装油、保管加温、卸油交接、注排压载水、洗舱排气等整个过程。客船、客滚船的旅客运输是指从上客前的准备、旅客登轮、运输途中的服务管理、旅客登岸等整个过程。

JT/T 368—1997

港口及有关单位之间的协作配合,不断提高运输生产质量管理水平。

5.1.2 在货物/旅客运输过程中,船舶应严格执行船公司制定的“船舶调度规程”和调度命令,保持良好的生产秩序,认真搞好文明生产。客船、客滚船应通过对旅客的优质服务树立起对外窗口的良好形象。

5.2 受载准备

5.2.1 证书与文件资料

a) 从事货物/旅客运输的船舶应按 4.3 的要求持有相关证书。

b) 从事国际危险货物运输的船舶应持有有效的危险品适装证书,还应配备英版或中版《国际海运危险货物规则》以及国际海事组织编制的《船舶装运危险货物应急措施》等装运危险货物技术资料。从事国内危险货物运输的船舶也可以配备《国际海运危险货物规则》,但至少应配备交通部《水路危险货物运输规则》。

c) 船舶应该配备经船级社认可的船舶装载手册(使用计算机配载的船舶还应配备经船级社认可的配载软件)、船舶稳性计算书、系固手册等技术手册和附录 A(标准的附录)、附录 C(提示的附录)所列的有关货运安全技术文件与图书资料。

d) 船舶还应该配备以下技术资料:

1) 重大件货物装运的技术要求与注意事项。

2) 特殊大宗货物如棉、麻、煤、冷藏货物、粮谷、精选矿粉、散装液体货物等货运技术资料,包括此类货物的特性、成分、装卸注意事项,消防安全措施与途中保管要点等。

3) 忌装货物技术资料。

e) 从事国际(或国内)的货油运输的船舶应配置相应的法规与安全指南,所配资料见附录 A(标准的附录)和附录 C(提示的附录)。

5.2.2 船舶技术状况

a) 船长应经常或定期布置有关人员认真检查下列设备(但不仅限于这些设备)是否处于良好状态,以对本船的适航适货、航区范围、适装危险品、冷藏货物等技术状况有充分的了解。

1) 船体结构、船舶主、副机、舵机、锚机、锅炉及其附属设备。

2) 船舶货舱水系统,通风系统和喷淋冷却系统。

3) 船舶货(油)舱、客船载客处所、排放水及污水系统。

4) 船舶消防救生系统和烟火报警系统。

5) 船舶压载水系统。

6) 船舶装卸设备和货物绑扎索具。

7) 油船的隋性气体系统和洗舱系统。

b) 船舶发现结构及设备上有明显缺陷时,诸如舱盖水密不良、电气电缆绝缘差、通风不良、舱底燃油舱过热等不适宜装某些危险货物时,应积极采取措施进行修复或改装,如达不到适装条件,应及时报船公司,以便船公司在安排航次任务时适当考虑。

5.2.3 受载命令

a) 船舶接到受载命令后,应严格执行并认真审查货单,了解货物的运输条款、货物流向、特性、包装规格、重量、尺码等情况,根据航线、货物的具体情况,按船舶装载手册进行合理配载。

油船还应了解货油品种、成分、闪点、密度、粘度、装船和卸船油温,以便及早配载。

客船、客滚船应该了解旅客的人数、旅客年龄结构、旅客的国籍情况、是否有团体以及特殊旅客等,以便作出相应的途中安排。

b) 船舶装载危险货物,应该严格遵守《国际海运危险货物规则》、交通部《水路危险货物运输规则》并执行交通部《船舶装载危险货物监督管理规则》、《关于装运危险货物船舶的技术条件的规定(试行)》以及有关危险货物安全运输的法规和规章。

c) 船舶装载危险货物,还应认真审核危险货物运输所必需的《船舶装载危险货物的准单》、《装载危险

货物清单》、集装箱船舶的《集装箱装运危险货物装箱证明书》等单证是否齐全。

5.2.4 装载前准备

- a) 船舶应在受载前组织船员检查船舶是否达到适货要求。
 - 1) 货舱(旅客行李舱)应清洁、干燥、无味、无漏或检验合格取得验舱证书。
 - 2) 通风设备、管系、泵处于完好状态。
 - 3) 人孔盖、舱盖保持水密、污水沟(井)保持畅通。
 - 4) 装冷藏货前保证制冷设备良好,温度达到要求,取得检验证书,集装箱船舶冷藏集装箱电源及控制系统情况正常。
 - 5) 油船的货油舱阀门、管系(包括输油软管)、透气管、呼吸阀以及各种仪表等技术状态正常。
 - 6) 客船、客滚船的客舱、旅客设施是否符合所规定的有关要求。
- b) 船舶装货前应召开装货准备会议,向有关人员明确航次任务特点,交待注意事项,按需要安排好看舱理货。对于装卸危险货物、重大件等特殊货物要制定具体措施,做到保质保量完成运输任务。
- c) 船长应通过代理详细了解当地港口或泊位有关防火防爆、安全与消防的规定,并及时向船员传达。
- d) 如有必要,船舶应与代理、装卸、理货及货主等协商,研究作业中的重点问题,明确任务,落实措施。
- e) 油船应根据有关油船装载、过驳的安全指南[见附录 C(提示的附录)]、《油船安全生产管理规则》和船公司有关实施细则,制定应急、消防、防污及急救措施,并组织船员予以落实。
- f) 客船、客滚船应组织船员检查落实旅客登船安全措施。

5.3 受载

5.3.1 合理配载

- a) 船舶接到受载命令后,应以确保船舶安全和充分利用运输能力、保证运输生产质量为前提,进行合理配载。
 - 1) 认真计算稳性、吃水差、纵向和局部强度,并应满足稳性规范的要求。
 - 2) 港序不错配,货物不漏配、轻重不倒配,注意选港货配载位置。
 - 3) 严格按货物总装技术要求配载。
 - 4) 危险货物要严格按照《国际海运危险货物规则》和《水路危险货物运输规则》要求配载,如需申请监装,应取得监装证书。
- b) 油船应根据货油的主要成分、理化性质制定合理的积载方案。
 - 1) 根据航区、季节及油种情况,各货油舱应留有合理的空档,防止货油遇热膨胀后而发生溢油事故。
 - 2) 同时装运两种以上货油时,装(或卸)过程中应考虑船舶强度、吃水差、管线和泵的使用问题。
- c) 客船、客滚船应根据本身的特点,并与港区或客运站协商,制定旅客登船计划,确保旅客登船安全。
- d) 船舶配载图、装油作业计划、旅客登船计划均应注明有关注意事项,并交船长审核、签认。

5.3.2 受载现场

- a) 为给受载创造有利条件,船舶应该做到:
 - 1) 受载所需的设备、属具处于良好技术状态,并取得检验合格证书。
 - 2) 准备完好的照明设备。
 - 3) 甲板通道、舱梯保持整洁,凸出物等应有明显的警戒标志,系好安全网,过驳作业时系牢绳梯。
 - 4) 根据所靠泊港口或泊位的安全规定,落实各项安全措施,防止受载过程中发生意外。

JT/T 368—1997

5)客船、客滚船的旅客登船设施安全可靠。

b)油船应根据所靠泊港口或泊位的规定,与港方共同对安全措施落实情况进行检查,并签字确认。检查应至少包含下列内容:

- 1)当地防火防爆、安全与消防的要求。
- 2)船岸间联系方式,明确船岸各自的火警信号,火警发生时应立即采取的主要措施(包括紧急离泊方案)。
- 3)船岸间接地电缆的具体要求和操作方法。
- 4)压载水、污水水、舱底油脚和垃圾的处理。
- 5)装油的起始压力和最高压力,输油管剩油回收方法。
- 6)船岸间装卸作业语言信号。
- 7)溢油防范措施。

c)船舶应根据货物种类要求充分备妥垫垫、衬、隔、盖、支撑和绑扎物料,并针对所承运的危险货物特性,按规定要求备妥防毒面具、呼吸器、消防器具、急救药物、防护用品及监测仪器,并组织船员学习使用方法。

5.4 受载过程中的质量管理

5.4.1 值班看舱

a)船舶应该制定值班看舱和交接制度。

b)船舶受载时,值班驾驶员应做到:

1)认真审阅配载图及注意事项,掌握各舱的配载计划,了解已装货物的积载情况和各舱装货进度。

2)按配载图要求装载货物,随时核对货物装载是否符合配载计划,如发现问题需变更计划,应经大副或船长同意。

3)经常进行现场巡回检查,了解各舱装货进度,监督检查堆装及操作情况,对残损或包装不良的货物要及时做好现场记录或签证工作,情况严重时可拒装并应报告大副或船长。

4)每天定时察看水尺,散装货、大宗货装船前后应察看六面水尺,核对装货数量。

c)值班看舱人员应在值班驾驶员的领导下,认真做到:

1)督促工人按照配载图和值班驾驶员的要求装载货物,督促工人做好垫舱、隔衬、苫盖及绑扎工作。

2)监督工人定关、定量、定型地操作,必要时应抽关验数,发现货物包装不良或异常情况,及时报告值班驾驶员。

3)督促理货员正确理数、检残、分清原残、工残,做好现场记录,并及时向值班驾驶员报告。

d)水手长应每天检查并备好照明设备,遇有损坏,应通知有关人员及时修复,以保证夜间作业有足够的照明。水手长还应经常巡视甲板,检查装卸机械属具,督促工人按规定正确使用,制止违章及超负荷作业,发现故障或异常情况及时通知有关人员修复。

5.4.2 特殊货物装载

a)船舶装载一级危险品,大副或船长应在现场监督指导,大副应全面负责装货计划的实施,值班驾驶员和值班看舱人员应在现场落实各项安全措施,坚守岗位,监督装船。

b)装载特殊大宗货物如棉、麻、煤、冷藏货物、粮谷、液体货物、生铁、金属块锭等,应该根据 5.2.1 规定配备的技术资料,制定出货物装载、平舱、途中保管、卸货时安全措施,并组织监督执行。

c)装载重大件货物,大副或船长应现场监督指导,并应对下列事项引起充分的注意:

1)重大件货物的重量、尺度和重心位置,船吊起吊时引起的稳性变化。

2)装卸工具的检查及使用注意事项。

3)装卸重大件引起的船体倾斜。

- 4) 装载位置的甲板强度。
- 5) 重大件货物的受力和绑扎计算。
- d) 船舶装载贵重物品应由大副亲自清点、接收、封存。装运邮件,大副可指定专人理数验收。
- e) 油船装油应根据《油船安全生产管理规则》以及附录 C(提示的附录)所列的相应图书资料中的有关要求,制定货油装卸安全注意事项,应包括下列内容:
 - 1) 装卸油命令的下达,包括装油开始、中止及结束。
 - 2) 各阶段装卸油速度,换舱操作及平舱操作。
 - 3) 接拆输油管和静电地线。
 - 4) 管系、阀系的操作。
 - 5) 装油期间各有关方的相互联系。
 - 6) 值班驾驶员、值班看舱人员的职责。
 - 7) 装载货油时其他注意事项。

5.4.3 客船、客滚船上客

船舶应与港方或客运站加强联系,明确上客时间,在上客前对旅客登船设备安全情况作全面检查并予记录。上客时,除做好旅客登船安全工作外,还应严格查验乘客携带的易燃易爆物品,杜绝一切危险品上船,确保旅客和船舶安全。

5.4.4 其他事项

- a) 凡遇暴风、暴雨、冰雹等突发情况时,应组织力量及时采取措施,尽量避免货物受损。在不可抗力的情况下,应将上述情况记入航海日志并备妥海事声明,递交公证机关签证。
- b) 船舶装载危险货物时,遇有闪电、雷击、雨雪天或附近发生火警时,值班驾驶员应立即组织船员关舱,停止作业。
- c) 油船装货油时遇雷电当空、烟囱冒火星或附近发生火警时,应立即停止作业,停泵、关阀、封舱并关闭量油孔。
- d) 船舶装货期间加油、加水、开甲板水、调整油水或燃油加热时,要严格执行岗位责任制和“驾驶室与机舱联系制度”,防止跑、冒、滴、漏、加热过高造成货损或污染水域。
- e) 船舶靠泊无理货交接制度或交接制度混乱的港口,应加强看舱检数工作。发现货物短装,应据理及时通过代理向发货人交涉,交涉无效时,船长应发表短装货物的书面声明,并电告船公司。

5.5 卸载结束时的质量管理

5.5.1 现场汇总

- a) 卸载完毕,值班驾驶员和值班看舱人员应及时将现场记录汇总大副处,大副应认真仔细核对现场记录,并据实在装货单及大副收据上批注。应核对下列内容:
 - 1) 货物所载位置是否与实际积载图相符合。
 - 2) 所装货物的统计。
 - 3) 危险货物所需的各类单证是否齐全,品种、数量与实际装载是否相符,集装箱危险品货箱外观情况及标志。
 - 4) 危险货物所装位置,装载是否符合要求。
 - 5) 贵重货物、重大件货物等特殊货物的装载情况。
 - 6) 冷藏货物的装载情况是否符合要求,冷藏集装箱装船时温度情况及制冷是否正常。
 - 7) 卸载过程中的其他情况。
- b) 油船装油完毕,大副应对装船货油进行计量,如发现发货人数字与船上计量数字之差超过规定的百分比(一般为货油的 0.1%),船长应发表声明并电告船公司。
- c) 客船、客滚船应及时统计登船旅客总数,并与客运站或港方核对。

5.5.2 绑扎加固

JT/T 368—1997

- a) 船舶装货完毕后,应及时组织人员检查货物的绑扎、加固、苫盖等情况,特别是危险品货物、贵重货物、重大件货物的情况。
- b) 重大件货物要根据“系固手册”的要求进行加固和绑扎,并应考虑加绑角度、绑扎索具的着力点、是否焊接必要的绑扎系缆环扣等。
- c) 集装箱船舶应对装载的集装箱绑扎情况作全面检查,必要时应重新加固。
- d) 散货船舶应严格按《关于海运生铁、金属块锭、盘元、煤炭、散盐、矿石、矿砂、矿粉等散装货物装舱标准和船舶、港口责任划分的规定》和《海运精选矿粉及含水矿产品安全管理暂行规定》的要求对所装货物进行平舱。
- e) 油船装油结束并确认岸管内残油已放入油舱后,拆除岸管,验舱并测量油舱空档。验舱结束,关闭所有舱测量孔、透气孔及透气桅阀。装妥管线进出口盲板。

5.6 航行途中质量管理

5.6.1 航线制定

船舶应根据所装货物的主要特性,海区水文及气象的具体条件和情况,以安全经济为原则,精心设计航线,跨洋航线的船舶,船长应根据货载情况、洋区气象、船公司要求或建议,决定是否使用气象导航。

5.6.2 巡视检查

a) 船舶应根据航线的气候条件及可能遇到气象情况,制定途中货物保管措施。

1) 密切注意海区气象变化,定时测量舱内的温湿度,进行合理通风。客船、客滚船应经常检查旅客行李堆放情况是否正常。

2) 坚持交接班巡视制度,特别对甲板货、甲板危险品货物、重大件应勤检查,注意苫盖、绑扎、加固等,发现问题及时处理。

3) 定时检查各舱货物情况,察看烟火报警器和测量油、水舱及污水沟(井)。

4) 装运冷藏货物应定时巡视检查制冷设备运转情况及测量舱温,集装箱船舶应定时检查并记录冷藏集装箱箱温。

5) 装载危险货物的船舶,大副及水手长应定时(特点是进入大风区前后)组织有关船员穿戴防护用品,携带仪器对性质不稳定的危险货物进行测定,并检查有关移动、自热、泄漏及其他可能引起危险变化的情况。

6) 油船应根据航行途中货油防火防爆、防污染的特点,制定相应的切合实际的巡视制度。

b) 船舶根据气象分析进入大风浪区航行前,应组织船员对各舱货物、甲板货物及集装箱的绑扎情况进行全面检查、加固,做好防风和抗浪准备,并将检查情况记入航海日志。

c) 船舶若遇恶劣天气或8级以上风浪袭击时,应在确保人员安全的前提下,组织2人以上小组下舱检查,对舱内、甲板货物和集装箱进行必要的加固绑扎或其他措施,风浪过去后,立即组织人员进行复查,检查货物是否因大风浪中船舶摇晃造成损失,对松动的绑扎及时加固,并将具体情况记入航海日志。船长应备妥海事声明,抵港后取得有关当局的签证。

5.6.3 防损要求

a) 船舶应以5.2.1所列的技术资料为指导,根据不同的货物特性,结合海况、天气等因素,制定货物在运输途中的保管措施,确保优质完成货运任务。

b) 船舶在途中不论何种原因造成货物损失,如潮湿、霉烂、生虫、污染、燃烧等应组织船员全力抢救,防止损失扩大。

5.7 卸载及其质量管理

5.7.1 卸载前准备

a) 船舶应根据5.2.4和5.3.2的相关要求做好卸载前的各项准备工作。

b) 船舶在卸载前应召开专题会议,向有关人员布置卸载任务,交待注意事项,制定卸载方案,按需要组织安排好看舱人员,对于重大件货物、危险品货物要专门制定卸货注意事项和安全措施。

c)船舶应向代理、理货、装卸单位提供卸货单证,提出卸货要求。对于危险货物,应详细交待积载位置、特性、卸货注意事项及要求等。

d)船舶在卸货前应组织人员察看货舱的货载情况,特别是在开舱起卸放射性物品或能逸放出易燃易爆、有毒气体等危险货物,开舱前应考虑进行充分的通风,在开启舱盖时,应有防止摩擦产生火花的措施,必要时应经有关部门检验合格才能开舱作业。

e)油轮卸油前,大副须会同公证人或收货人代表,测量各货油舱实际油温和空档、高度(或货油深度)、底水,计算出货油数量与提单数字对比相符合后开卸,如相差超过规定百分比时,应查明原因,报告船长。一时查找不出原因,船长要出具相应声明并做好记录。

f)油轮卸油前应根据 5.3.2 相关要求,加强船岸联系,做好卸油安全准备工作;根据 5.4.2 相关要求,制定卸油安全注意事项。

g)客船应在下客前应布置检查旅客登岸设施是否安全可靠,交待旅客登岸过程中安全注意事项,制定旅客行李的卸船方案。

h)船舶卸货计划、油船卸油作业计划、旅客登岸计划及有关注意事项应交船长审核。

5.7.2 卸载安全

a)船舶应正确掌握卸货与稳性的关系和卸货的一般原则,合理安排卸货,并根据船舶性能,在卸货时及时调整压舱水,保持船舶平衡,注意纵向强度,保持船舶有良好的稳性。

b)船舶卸一级危险品及其他特殊货物时,大副或船长应在现场监督指导,卸贵重物品应由大副亲自清点、交付,当场签妥交接收据,卸邮件时,大副可指定专人理数交货。

c)船舶卸重大件货物,应先计算起吊时引起的船舶稳性变化,横倾角和边舱应压注的压舱水量,制定相应安全措施。卸货时,大副或船长应在现场监督指导。

5.7.3 值班看舱

a)船舶卸载时,值班驾驶员值班看舱人员应做到:

1)督促工人按卸货计划卸货。遇有残损应分清责任,做好现场看舱记录,残损较严重的,应立即报告大副或船长。

2)督促工人严格按照有关操作规程进行卸货作业。特别是卸危险货物时,严禁撞击、摩擦、滑跌、坠落、翻滚、挖井、拖关等不安全作业。

3)检查理货工作,做好详细记录,防止错卸、漏卸、混卸。

b)水手长应根据 5.4.1 相关要求,做好卸货期间甲板现场安全工作。

c)凡属卸货工人造成的货物损坏,船舶应会同理货、装卸单位及时做好现场记录或签证工作,并据情在卸货交接单上批注,有些港口如无交接单时,应向代理或装卸单位发表书面声明,说明货物残损的原因。

d)如属船舶责任造成的货损,船舶应会同代理、理货、货主检验,确定残损程度,必要时,可申请货检。

由于不可抗力,船舶潜在缺陷或船员在管理船舶方面的疏忽或过失造成的货损,应及时提交海事声明或海事报告,并申请货检,确定残损程度。

e)油轮卸油时,值班驾驶员应执行 5.4.2 相关规定,并根据大副指示,保持适当的吃水差和横倾,确保货油卸净,但注意防止未卸的满舱油溢出。卸油结束前,要全面检查油舱,防止漏卸。

f)国内沿海运输的货物交接按现行有关规定执行。

5.7.4 卸载完毕

a)卸载完毕,值班驾驶员、值班看舱人员要及时将现场记录汇总大副处,大副应仔细核对现场记录,据情在卸货单证上做有效的批注。

b)有些港口卸货无交接手续或延伸扩大承运人责任,船舶在卸货完毕后应采取有效措施,请有关方签认。如交涉无效时,可向港方或有关单位发表书面声明。

JT/T 368—1997

c) 船舶在航次任务完成后,应整理好有关货运单证,并根据船公司有关规定,填妥货运报表,报送船公司。

d) 船舶发生运输质量事故,要查明原因,按“三不放过”(事故原因分析不清不放过,事故责任者和群众没有受到教育不放过,没有提出防范措施不放过)的原则认真处理,并按规定及时上报船公司。

6 安全管理

6.1 概述

6.1.1 基本原则

a) 船舶应坚持“安全第一,预防为主”的安全管理方针,始终把安全作为一项十分重要的工作来抓,对安全工作应定期进行研究,经常督促检查,反复抓好落实。布置运输生产工作应同时布置安全工作,当安全与船期发生矛盾时,应将安全摆在首位。船舶应结合运输生产实际,重点做好对各类事故的预防工作,在不断总结经验的基础上,吸取以往事故的教训,针对船舶可能出现的安全问题及时采取预防措施。

b) 船舶应坚持“以人为本”的安全管理原则,加强安全宣传教育和培训,增强船员的安全意识和自我保护意识及工作责任心,提高技术业务水平和应急应变能力,充分发挥人的因素在安全工作中的作用。

c) 船长、政委和部门负责人,在安全管理中应以对国家财产和人民生命高度负责的精神,严字当头、以身作则,敢于管理、狠抓落实。

d) 国际营运船舶应贯彻实施《国际船舶安全营运和防污染管理规则》(简称安全管理规则或 ISM 规则),保持船公司安全管理体系在船舶的正常运行,船长应复查安全管理体系并向船公司报告其不足之处。

6.1.2 目标管理

a) 船舶应结合岗位安全职责推行安全目标管理,将年度与阶段性(季度或航次)安全目标及相应的保障措施按部门分工和人员的岗位安全职责层层展开,落实到岗、到人,达到各司其职、各负其责,保证目标的实现。

b) 船舶应定期对岗位安全职责的落实情况进行检查评估,其结果应与表彰奖励和批评处罚相挂钩。

6.1.3 安全教育

a) 船舶应建立安全教育制度。根据本船人员、设备状况、航次任务、季节特点及安全工作中存在的问题,定期或不定期地进行安全教育,开展安全活动,不断增强船员的安全意识和自我保护意识及遵章守规的自觉性,提高安全操作技能,形成“人人关心安全、时时处处注意安全”的良好局面,使“安全在我心中,安全在我手上”成为每位船员的实际行动。教育内容至少应包括:

- 1) 对新船员的“三级安全教育”。
- 2) 有关安全管理信息的传达学习。
- 3) 船舶安全规章制度与操作规程学习。
- 4) 遵章守规教育。
- 5) 日常防火防爆及人身安全教育。
- 6) 事故案例学习。
- 7) 消防、救生知识及其他紧急情况下的应急应变知识教育、训练与演习。

b) 船舶应按规定开展安全生产宣传活动和“反三违”(反对违章指挥、违章操作和违反劳动纪律)活动。

c) 船舶安全活动至少每月一次,主要内容是总结讲评、查找问题、落实措施。船长应及时签阅各部门的活动记录。

6.1.4 安全制度

a)船舶应具备齐全的具有科学性和可操作性的安全规章制度和安全操作规程,并按要求张挂于合适部位。

b)船舶应使每位船员熟知与本人职责相关的安全规章制度和安全操作规程内容,并严格遵守、按章操作。

c)船舶应及时对本船制定的安全规章制度和安全操作规程进行必要的修订,以保持其完整和适用。

6.1.5 安全检查

a)船舶应坚持经常性和周期性的以查思想、查制度、查设备、查纪律为主要内容的安全检查,及时发现问题,采取措施,消除隐患。

b)船舶安全检查应采取交接班前、后自查、班内巡回检查、到离港检查、作业现场检查、安全活动检查等方式进行。

班内巡回检查和作业现场检查,应以对防火防爆、设备运转和人身安全行为及人身安全设施的检查为重点。

c)船舶对船旗国安全主管部门、港口国或船公司安全检查中指出的问题,应按期纠正。

船舶应将船旗国安全主管部门或港口国的安全检查结果及时报船公司。

6.1.6 事故处理

a)船舶发生事故,应:

1)按规定向船公司及有关当局报告。

2)在船公司及有关方面的支持下,果断地采取有效措施,防止事故扩大,尽力减少人员伤亡和财产损失。

3)做好有关文件、资料的准备工作,主要有:事故报告、有关日志记录以及其他各类旁证材料。

4)配合有关方面做好事故的调查处理工作。

b)船舶发生事故应按“三不放过”的原则,认真分析,吸取教训,举一反三,改进工作。

对未造成事故的险情或隐患,也应报告、分析与处理;对其他船舶发生的事故、险情及隐患,应引以为戒。

6.2 航行安全

6.2.1 驾驶台管理

6.2.1.1 一般要求

a)驾驶台应保持正常的值班秩序和整洁的工作环境,无关人员不得入内。

b)当值人员应严肃认真,不得闲谈嬉闹,高声喧哗和做与值班无关的事情。

c)文件、通告、图表、资料放置整齐、有序,取用方便。

d)航行中,操舵室的门窗在任何时候都不应全部关闭;夜航时,严禁有碍于瞭望和航行的灯光外露。

e)船舶应根据以上要求和船公司的规定,结合本船实际制定“驾驶台规则”并应张挂在驾驶台合适部位。

f)船舶航海图书和资料的配备与张挂,应符合 JT/T 95 和 GB 11412.2 的规定。

船舶应建立“航海图书资料清册”并由专人对图书资料进行登记、保管、改正和领退,并保持其齐全、有效与使用方便。

g)船舶驾驶台航行、信号和通讯设备的配备和技术要求应符合有关国际公约、规则和 GB 11412.2 的规定。

船舶对上述仪器设备应进行登记造册,工作交接时应按册清点。

上述仪器设备的技术操作规程或说明应张贴于附近合适位置。

对上述仪器设备船舶应进行检查养护与校测,并将结果记入相应的“养护记录簿”和“误差校测记录簿”。

JT/T 368—1997

h) 船舶应结合本船实际,制订“驾驶台与机舱联系制度”,并张贴于驾驶台和机舱内合适的部位。

“驾驶台与机舱联系制度”应明确规定船舶在航行、靠、离泊、锚泊及装卸作业等情况下驾驶台与机舱相应的工作、相互间联系与配合的方法及要求。

6.2.1.2 航行值班与操作的基本要求

a) 驾驶人员在当值期间应做到:

1) 集中精力,严格值守,没有船长允许或其他驾驶员替代,在任何情况下都不得离开驾驶台。

2) 严格遵守《1972年国际海上避碰规则》,保持正规瞭望,使用安全航速,谨慎驾驶,正确避让,保证航行安全。

3) 按时采取各种方法测定船位,并细心观察核对,认真分析其可靠性。特别在近岸、狭水道、危险区航行时,尤应加密定位次数。

船舶定位应不妨碍瞭望和避让,进海图室作业应尽量限于较短的时间,并当面交代值班水手注意瞭望。

4) 切实执行船长布置的航路、航向、罗经差、风流压差及各种航行指示,正确地测定、核对陀螺、磁罗经误差并做好记录,在非意外情况下,未经船长允许,不得改变航向和主机转速。

5) 船长虽在驾驶台,但未声明自己指挥前,不得认为已被船长接替而放弃职责,当船长指挥时,仍不可疏忽瞭望和放松其他一切有关的工作,船长在恢复驾驶员操纵时,应声明并交代清楚。

6) 船舶驾驶员应掌握每天气象报告,注意风力、风向、气压的变化,当能见度不良或危害性气象来临时,应严格遵守6.2.4的有关规定。

7) 夜间航行,值班人员应严格执行船长“夜航命令簿”中的指示。

8) 值班驾驶员发现下列情况之一时,应及时叫^①船长:

— 视线不良或正在恶化时。

— 周围船只密集或附近有碍航物时。

— 保持计划航线有困难时。

— 在预计时间内未发现应该出现的物标与水深,或意外发现不该出现的物标或水深时。

— 出现任何紧急情况或有疑虑时。

— 船长明确指示时。

9) 船长在驾驶员叫唤时应及时上驾驶台指导或亲自指挥。

10) 接班驾驶员应提前到驾驶台阅签航海日志、航行警告和船长夜航命令簿,并按如下内容认真交接班,如正在转向或避让,应待确认无碍后再行交接。

— 陀螺、磁罗经航向及其误差和风流压差。

— 海图上的船位。

— 主机转速(或螺距角)、航速。

— 周围船舶动态及已采取或准备采取的避让措施。

— 已见或即将航经的礁、滩、沉船等。

— 已见或即将在望的岸形、物标等。

— 天气变化、风流情况及遇恶劣天气时已采取或准备采取的措施。

— 航行灯、舵及航海仪器的工作情况。

— 货舱通风、甲板货及防火安全检查情况。

① “叫”或“叫唤”船长系海船驾驶人员的习惯用语,意为告诉船长有关情况并要求船长到操作现场指导、监督或指挥。

—当值的和下一班的瞭头^①水手姓名。

—进出港准备工作情况。

—船长的指示及应提醒下一班注意的事项。

11) 海图作业应认真、仔细、准确,符合《海图作业试行规则》的要求,使用改正至最新的海图,接近海岸、岛、礁、港口或通过海峡时,应用大比例尺海图。

b) 舵的使用应做到:

1) 使用自动舵,应是在安全可行的情况下;

2) 在船舶密集水域、能见度不良或有其他航行危险的情况下,不得使用自动舵。

3) 使用自动舵时,应经常检查其工作情况,防止由于陀螺罗经及跟踪系统的失灵而偏离航向。

4) 在使用自动舵的情况下,每班至少进行一次手操舵试验,水手应熟练掌握转换操作动作。

5) 必要时,应随时下令改手操舵,并经常检查水手操舵的准确性。

6) 手操舵失灵应立即改用应急舵。

6.2.1.3 航海日志记载与保管

a) 航海日志是反映船舶运输生产的原始记录和重要法定文件之一,船舶应按有关规定和船公司的要求对航海日志进行准确、完整地记载。

b) 启用新的航海日志应检查漆封,核对页数,并同轮机日志启用页数保持一致,记载时应按页序记录,不得撕页或添页。

c) 航海日志应专人保管,弃船时船长应将日志及有关海图带下。

6.2.2 机舱管理

a) 船舶应有完整的机舱安全管理规章和齐全的安全操作规程,做到工作有程序、操作按规程、记录规范化,标志醒目,环境整洁。

b) 严格执行航行及停泊值班制度与值班操作规定,坚守岗位、安全操作、保持机械动力设备的正常运转,同时须及时准确地操纵主机,满足驾驶台用车要求。

c) 按规定妥善保管和正确填写“轮机日志”和“车钟记录簿”。

d) 严格遵守防污染安全操作规定,按规定详细填写“油类记录簿”。

e) 值班做到勤看、勤听、勤摸,并按规定进行巡回检查和认真交接班。

f) 严格按驾驶台与机舱联系制度要求,做好驾、机协调配合工作。

g) 发生紧急情况,应迅速按应急应变部署的分工和操作要求进行工作。

h) 轮机长和电机员在进出港、移泊、过运河和遇有恶劣天气、机舱报警及值班轮机员工作有疑问时,应亲自下机舱指挥操作。

i) 无人值班机舱的船舶,应制订或补充相应的值班操作制度。当船长、轮机长认为有必要时,可恢复有人值班,并执行相应的值班联系制度。

6.2.3 开航准备

a) 船舶应根据航次命令,适时召开航前会,布置安全航行和航前准备工作。

b) 船舶应按 GB 11412.1、GB 11412.2、GB 11412.3 的要求和驾驶台与机舱联系制度,做好航前各项检查和开航准备工作。

c) 船长、政委和部门负责人应对各部门各岗位的航前准备工作进行督促和检查。

d) 船舶应按规定配备离港所需的单证。

6.2.4 海上航行时的主要安全措施与操作要点

^① “瞭头”系航海人员的习惯用语,“瞭头”人员是指在船舶进行瞭望、观察的人员,其作用是通过视、听等方式了解船舶前方及周围的情况,并及时向驾驶台值班人员报告,以保证船舶的航行和作业安全。

6.2.4.1 雾航

a) 船舶在雾季来临和即将进入多雾水域前应:

1) 适时组织驾驶、轮机人员学习《海上雾中航航行规则》和《1972年国际海上避碰规则》及船公司雾航安全文件,并严格遵守,正确执行。

2) 及时抄收天气预报、气象传真、航海警告、雾航警告,并结合航区潮流情况,通航密度和本船性能,研究雾航安全措施并加强与船公司联系,报告情况、听取指示。

3) 对航行仪器、雾号、航行灯号、水密情况和排水系统进行检查。

4) 机舱应做好服从和满足驾驶室备车、用车的有关准备工作。

5) 抓紧测定船位,加强海面观察,并通过正规瞭望和认真观察,善于从灯光、水线和目标的变化中判断视线变化程度和本船是否正在进入雾区。

b) 进入雾区航行后,船舶应做到:

1) 当能见度不良(3n mile~5n mile)时,立即进入雾航戒备状态,做好雾航准备:报告船长、通知机舱、开启雷达、按规定施放雾号、改自动舵为手操舵。

2) 当能见度严重不良(小于3n mile)时,应立即叫船长、通知机舱备车、调雷达于最佳工作状态、开启航行灯。

3) 船长得知能见度严重不良时,应立即到驾驶室亲自指挥操纵,并坚持值守,同时使用适合当时环境条件和本船特点的安全航速。在条件的许可下,该航速应能确保来船在2n mile以外安全通过或面临紧迫危险前的一半距离将船停住,轮机长在备车航行时,应下机舱亲自指挥并满足船长备车和用车要求。

4) 利用视觉、听觉等一切手段加强瞭望,同时守听VHF与开启同步录音装置并发布本船雾航警告。必要时,加派瞭头人员、备妥双锚、值班驾驶员在船长上驾驶室后,仍要认真瞭望,勤测船位,协助船长谨慎驾驶。

5) 在视线恶劣、渔船密集、避让困难、航道复杂、定位困难,安全航行无把握且条件又许可时,船长应择地抛锚或滞航,切忌盲目航行。

c) 避碰行动要点:

1) 雾中航行驶时,船长应亲自对危险来船进行雷达连续观测和标绘,判断来船动向和最近会遇距离。船长应考虑到本船雷达的特性和局限性,不应根据不充分的雷达的观测资料作出碰撞危险的推断,盲目操纵船舶。

2) 两船雾中相遇并有碰撞危险时,无直航船、让路船之分,均应及早采取避碰行动。

3) 在与他船不能避免紧迫局面时,应将航速减低至仅能维持航向的最小速度,必要时应将船完全停住。这期间应谨慎驾驶,直至脱离碰撞危险为止,切忌盲目转向。

4) 在避让来船且条件许可时,应早让、大幅度让,保证最近会船距离大于2n mile。采取避让行动后,应继续观察避让效果,直至来船安全通过。

5) 一般仅凭雷达测到他船时,应判定是否正在形成紧迫局面或存在碰撞危险,如判定正在形成紧迫局面或存在碰撞危险,应及早采取避让行动。但用转向避让时,应尽可能避免:

一除对被追越船外,对正横前的船舶采取向左转向。

一对正横后的船舶采取朝着他转向。

6) 应及早沟通与危险来船联系,协调避让行动。

6.2.4.2 防抗台

a) 一般要求

1) 船舶防台工作应坚决贯彻“以防为主、防抗结合、适时早避、留有余地”的原则,严格执行《船舶防台技术操作规则》。

2) 台风季节应及时进行防台安全教育,航行于热带气旋多发海域的船舶,须备妥有关海图和

足够的油、水、伙食、物料。

3) 按规定抄收气象报告、及早跟踪台风动向、做好各项准备工作并制定防、抗方案。

4) 及时了解港口防台规定及有关情况,加强与代理、港方联系、落实防、抗方案,港内停泊检修的船舶,应及时恢复动力,凡锚泊或系泊于可能遭受台风正面袭击的港口的船舶,宜尽早出海抗台。

5) 注意做好防抗台过程中的人身安全工作并加强与船公司联系,按规定及时报告情况、听取指示。

6) 航行中受热带气旋威胁且气象资料不足并难以判断其移动方向时,船长可临时申请气象导航。

7) 有关防抗台措施和现场观察资料及有关情况应及时记入航海日志。防抗台结束后,船舶应及时组织人员检查船舶状况,总结经验教训。

b) 通讯要求

1) 凡在台风季节航行在北纬 $10^{\circ}\sim 45^{\circ}$ 、东经 $100^{\circ}\sim 150^{\circ}$ 范围内的船舶,须每天向船公司发正午船位报。

2) 处于已编号的热带气旋中心 600n mile 范围(或接近此范围)内航行的船舶,无论航行、锚泊或系泊,均须向船公司报告 24 小时动态预报和防抗台意图。

3) 24 小时内将受大风影响的船舶不论是航行、锚泊或系泊,须立即将防抗台方案报船公司。

4) 受 7 级或 7 级以上风力影响的船舶,不论是航行、锚泊或系泊,须每隔 6 小时向船公司报告一次船位、航向、航速、海况、气象和锚(系)泊情况及抗台措施实施情况。

c) 锚泊防抗台时,船舶应:

1) 选择遮蔽性和水深、水流、底质及安全距离合适的锚地和泊位抛锚防抗台。

2) 宜采用抛“一点锚”抗台。

3) 应尽量减少受风面积,尤其应减少艏部受风面积。

4) 划出回旋范围,并使用有效方法经常核实锚位,防止走锚。

5) 当风力增至 8 级时,全船进入航行值班,备好主机,派瞭头值锚更,驾驶室应根据锚链受力情况,采取相应技术操作,减少锚链受力。

6) 注意周围船舶位置变化,防止他船走锚碰撞本船。

d) 系泊防抗台时,船舶应:

1) 与港方商定系带方案及遇紧急情况时的协同方案。

2) 加足系缆并保持受力均匀,对易磨部位应加衬垫防磨。

3) 船舶舷梯与码头之间应搭有足够长度与强度的跳板,并设置相应的安全绳、网。

4) 系浮防抗台应系防台浮筒,单头系浮应用主锚链系带,并注意保持系缆与锚链受力均匀,采取相应技术操作来缓冲锚链受力,首尾系浮最好带涨水头。

5) 当风力增至 8 级时,进入航行值班,管好系缆,主机备车,直到危险解除为止。

e) 海上防抗台时,船舶应:

1) 当气象报告有台风或热带低压出现时,除按规定向船公司报告外,应开会分析情况,研究对策,全体动员。

2) 掌握可靠船位,分析台风路径,力求避免进入台风中心 250n mile 半径范围(尤其前半圆)或 8 级大风范围,并按规定向船公司报告情况、听取指示。

3) 根据台风活动规律和台风状况及附近海域避台条件,分别采取抛锚、滞航、改向或迂回缓速等方法,适时早避,伺机而动,切勿冒险抢越台风头。

4) 大风浪中船长应亲自操纵指挥。当船舶已进入 8 级大风范围内航行时,应沉着果断,避免卷入台风中心,尤其是在北半球,当船处于台风危险半圆时,应采取右舷首迎风脱离,而处于可航半圆时,则应采取右舷顺风脱离,在脱离过程中,还须考虑所在海区的地理因素,以防不测。

JT/T 368—1997

5)大风浪中,应适时调整航向、航速,减轻大浪冲击,还应注意不使横摇周期与海浪周期一致,大风浪中转向应十分慎重,处于近岸航行时,应连续测定船位,计算风压差及绘出实际航迹,并须特别注意下风处的危险物。

6.2.4.3 大风浪中航行

a)船舶须认真收听气象报告,注意天气变化,在大风浪到来之前应及早采取如下措施:

- 1)检查水密情况,关紧舷窗、口盖、水密门,关闭通风筒,盖好锚链孔。
- 2)检查甲板排水口(孔),清洁污水沟(井)。
- 3)检查加固货物及甲板应该加固的物件,注满或抽空水舱、油舱。
- 4)检查通讯、消防、救生、堵漏设备,使其处于正常状态,并落实好防滑、防跌措施。

b)船舶在大风浪中航行,应根据本船结构特性和货载、吃水情况及周围波浪特点,采取合适的操纵方法。

1)顶浪航行:船身较短,船前伸且艏楼较高的船舶顶浪航行较为有利,但当发生纵摇加剧且有打首现象时,可偏顶风航行。为使船体受力均匀,可使左右首轮流受浪,并尽量保持在原航线上。

2)降低航速:顶浪航行时,采取降低航速是减小波浪冲击的重要措施,大型船舶遇大浪时也应减速,以防船体被浪击损。

3)顺浪航行:当船长对船舶的耐波性不够了解时,最好偏顶浪航行,但如见偏顶不利,应即改向为顺浪航行,尤其是大型船,因船体长大,如环境许可,采取顺浪航行更为安全,当船速稍大于波速且船长与波长相近时,可能发生中垂或中拱,应及时降低船速。顺浪航行时,船速不宜太快,并避免使用大舵角。

4)掉头转向:大风浪中如应掉头转向时应特别慎重,须根据波浪周期规律,充分估计在较为平静的时机进行,转向时要充分发挥车、舵的作用,使较平静的波浪接近船身时恰好是正横方向。

5)滞航:依靠车和舵的作用,使船舶基本上处于既不进又不退状态,留在原地顶住风浪,待大风浪过后再继续航行。

c)船舶在大风浪中航行,应注意主机减速、降低负荷、减少扭矩,防止主机打空车,并注意各油柜放残水及下部排渣。

6.2.4.4 冰区航行

a)船舶遇严寒天气,应采取一切有效防冻措施和相应的人身安全措施,保护设备的正常运转和人身安全,这些措施主要包括:甲板管系的包扎、放尽残水废气,缓速启动设备、加热、暖机、保温、防滑等。

b)船舶进入冰区航行前应:

- 1)注意收听冰况报告和警告,对冰山动态须密切注意,及早避离。
- 2)收进计程仪。
- 3)开航前,充实堵漏器材,备足粮食、淡水、燃料。

c)船舶进入冰区航行时应:

1)注意冰对船速、船体、舵扇、螺旋桨及船舶操纵性能的影响,提前避让来船,狭水道航行更应谨慎驾驶,尽量避免倒车,并注意增加艏吃水。

2)采取必要的预防措施,防止海底阀被冰堵塞。

3)加强瞭望,及时避开漂流大冰块,无法避让时,应降低船速,缓和冲击力。

4)选择冰隙或冰薄处行驶,避免驶近迭堆的厚冰层,如无法避免,应以艏与冰缘成直角接近。

5)如船前部被冰挟住时,可采取使用车舵、调整油水使船身左右摇动或艏部升、降而松动挟冰的方法脱挟,在挟冰松动后倒车退出时,应用正舵,并先以极慢速倒车,待船艏冰块松动并被推开后,再快速倒车。

6)必要时,申请破冰船领航。

7)尽量不在冰区下锚,如必须,则应择冰薄处,链长以不超过水深的两倍为宜,冰区锚泊须常

备主机并值航班。

6.2.4.5 狭水道航行

- a) 船舶应严格遵守《1972年国际海上避碰规则》第九条的规定及各地区的特殊规定。
- b) 船长应先熟悉航道情况,并亲自指挥,把船位控制在计划航线上,如遇意外情况或船位偏离安全界线,应果断采取转向、减速或抛锚等措施。
- c) 船舶应备车航行,并加强瞭望,必要时备妥双锚、派人瞭头。
- d) 使用安全航速,以保证不同他船或周围物标发生碰撞,并使其航行波不致危及他船。

6.2.4.6 分道通航

- a) 船舶应严格遵守《1972年国际海上避碰规则》第十条的规定及各地区制定的规定。
- b) 船舶在驶近分隔航道前须认真查阅英版《航海通告年度摘编》和海协发行的定线航行制汇编中的有关分道通航制资料,并查阅海图、航路指南,熟悉并正确理解有关规定。
- c) 掌握准确的船位是保证正确执行分道通航的关键,在未进入前应测定船位并在进入后随时掌握正确的船位和计算风流压差。
- d) 按规定守听 VHF 电话。

6.2.4.7 通过运河注意事项

- a) 查阅有关运河资料、海图,熟悉并遵守运河规则。
- b) 根据通讯要求,提前电告代理预抵时间及有关要求事项。
- c) 根据运河当局的要求,提前提供船舶资料、尺度,如要求提供所装危险货物,应列明种类和数量。
- d) 应尽量减少在运河加油、水、进行修理和一切非必要的停泊。
- e) 根据运河规则要求,做好船舶系带准备,备妥有关航行操纵设备。
- f) 抵运河前备妥船舶起吊设备,按规定装妥运河灯或做好租用运河灯的准备。
- g) 运河两端出口处应注意追越船并尽早警告避让,等候区锚泊船多应谨慎操纵。
- h) 备妥信号旗,检查船舶信号设备,保持主机、副机、舵机、车速表、舵角指示器、通信导航设备等正常工作。
- i) 各部门应密切配合,操舵水手应经过训练,认真沉着地操舵。

6.2.5 进出港口

6.2.5.1 到港准备

- a) 抵港前,船长应查阅有关资料,了解所去港口及引航锚地情况,仔细审阅海图并及时召开抵港会,部署到港准备及到港工作。
- b) 各部门应根据船舶抵港会要求,分别召开部门会进行布置、落实。
- c) 船舶应对系泊、吊货、应急、通讯等设备及主、副机、舵机进行全面检查和必要的试验与保养。
- d) 按船长指示,做好下列工作:
 - 1) 备妥双锚,并作好安全操作准备。
 - 2) 及时备好车、舵,并对助航仪器及设备进行检查。
 - 3) 接、送引航员的有关工作。
 - 4) 按国际惯例及时悬挂国旗、所到国国旗和其他旗号,并按规定及时开关号灯。

6.2.5.2 引航

- a) 即将驶入非强制引航水域及港口的船舶,在主客观自引条件都不具备时,应果断申请引航。
- b) 接近引航站注意事项:
 - 1) 备车航行、备妥双锚、加强瞭望。
 - 2) 按规定显示信号或悬挂相应号旗,备妥摩斯信号灯,必要时可进行识别联系。
 - 3) 视线不良时,不可盲目开车寻找,可用 VHF 告知本船的即时船位并将船控制住,叫引航船寻找本船,本船应进行必要的配合。

JT/T 368--1997

c)船舶应正确放置符合规定的引航员软梯、引航舷梯、安全设施及救生、照明器具。

d)在引航员引领期间,船长管理、驾驶船舶的责任不应引航员引领而解除,船长应认真监督引航员的工作并及时纠正其错误的操作。必要时,可以终止其工作或要求更换引航员。

6.2.5.3 进出港

a)船长应在驾驶台,轮机长、电机员应在机舱亲自指挥或操作;船长在有引航员引航时,按 6.2.5.2 的规定执行。

b)港内航行注意事项:

- 1)使用港章规定的航速,不偏离航道,按章追越。
- 2)尽可能避免在弯曲和复杂处会船。
- 3)及时采取明确而有充分余地的避让措施,防止避让中因走偏航道而发生意外。
- 4)运用各种手段进行瞭望,必要时得加派瞭头。
- 5)坚持 VHF 守听,及时与有关船舶协调避让行动,同时加强与港方联系并听从其指导。
- 6)严禁排放污水,抛掷垃圾。

6.3 锚泊与系泊安全

6.3.1 锚泊安全要点

6.3.1.1 选择良好的锚地,根据锚地条件与环境,安全操纵,合理抛锚与松链,特别在强风、急流及深水抛锚,尤应谨慎操作。锚泊期间船舶应严格执行值班与安全操作制度。具体应:

a)根据锚地条件、气象、环境及有无装卸作业,确定是值航行班还是系泊班。

b)留船人员应能满足日常生产、安全及应急的需要,对驾驶、机电和报务人员及其他有关人员的离船尤应严格控制。

c)船长应在“夜航命令簿”中写明值班注意事项与要求,检查、督促并指挥值班人员进行安全操作,防止溜链、绞缠、走锚、搁浅、碰撞和丢锚断链事故的发生。

6.3.1.2 锚泊值班注意事项

a)经常核对船位和检查锚链是否正常。

b)注意周围锚泊船、起锚船、来泊船及过往船只的动态,严密注视和判断对本船安全的影响程度,并采取相应安全操作措施,避免和减少危险与损失,这些措施包括以各种信(声)号警告,报告船长,通知机舱备车、松链,加抛锚等。

c)发生碰撞时,应将时间、对方动态、本船措施及受损等情况详细记录,并画出示意图。

d)急流区锚泊或遇大风浪天气,应勤测锚位,定时巡视甲板,检查锚链及制链器。

e)能见度不良时,按《1972年国际海上避碰规则》有关规定,鸣笛、开甲板照明灯、派水手至艏艉敲钟、鸣锣。

f)按规升降旗帜、锚球,开关锚灯和甲板照明以及各种信号、号灯。

g)锚泊作业时,注意停靠作业船的系缆、碰垫和绳梯及其他安全措施情况,并根据船长指示及时松放锚链。

h)认真地执行交接班制度。

i)锚泊防抗台按 6.2.4.2 规定执行。

6.3.2 系泊安全要点

6.3.2.1 船舶在港期间应加强管理,严格执行值班与安全操作制度。具体应:

a)留足能满足日常生产、安全及应急所需人员,并严格执行管理规章,维护在港期间正常的生产、生活与工作秩序,确保装卸、修理及其他工作的正常进行。

b)严守值班制度,按时上下班,认真交接班,班内应坚守岗位,严守职责,认真巡查、及时记录。

c)严格执行安全操作规定,坚持穿戴劳防用品,正确使用劳防器材,按规定设置防护绳、网和悬挂警示标牌,在进行系泊带缆、开关舱、起落吊、装卸看舱、添加油水、航修动火、维修保养等工作时,都应严格

遵守安全规定,谨慎操作。

d)加强与代理、港口及有关方面的联系,重大修理须得到有关方面认可。

e)及时了解当地水文气象及港口有关情况与规定,并做好相应的工作。

6.3.2.2 系泊值班注意事项

a)根据港口潮汐、风流情况及装卸进度,及时检查和调整系缆受力、舷梯高低和尾跳角度,单头锚链系浮时应及时检查锚链受力情况,采取相应技术操作,缓冲锚链受力。

b)有大风、急流、暴风雨及台风袭击时,应根据空载吃风、重载吃流的规律,及早加强系缆,当船舶安全受威胁时,应全船动员、紧急备车。

c)有船来系靠时,应有人守候并采取相应安全操作措施,如被碰撞,应立即报告船长并做好记录。

d)船长及值班人员应熟悉一旦发生断缆等危急情况时的应急措施,并事先做好准备,这些措施包括:加缆、松缆,在条件许可时,抛锚、备车、舵、侧推器,发出警告,请拖轮协助或请引航员上船等。

e)按规定抄收气象报告及气象传真。

f)按时正确升降旗、开关灯,悬挂号旗、号灯、号型。

g)遵守防污染规定,严禁抛掷垃圾和排污。

h)值班人员在交接班时,应将班内各项工作的进展、设备运转、气象、系缆情况和防火注意事项及领导布置的工作等情况交接清楚。

i)系泊防抗台按 6.2.4.2 规定执行。

6.4 船舶消防

6.4.1 一般要求

6.4.1.1 船舶消防工作应严格遵守国家关于消防工作的法规和《运输船舶消防管理规定》,贯彻“预防为主,防消结合”的方针。

船舶消防工作还应符合《油船安全生产管理规则》中的有关规定。

6.4.1.2 船舶应结合实际制定防火制度,规范船员日常防火安全行为。

6.4.1.3 消防工作应列为船舶安全岗位责任制重要内容,实行消防工作分工负责制,根据“谁主管、谁负责”的原则,船长和部门负责人分别负责全船和各部门的防火安全,船员负责个人住舱及分管部位的防火安全。

6.4.2 火灾预防

6.4.2.1 船舶应结合实际每月至少坚持一次消防培训与授课,每次内容至少应包括:

a)本船消防设施、设备、器材的特性及使用方法。

b)火的种类及相应扑灭方法。

c)消防应变部署及对机舱、货舱和其他舱室实施灭火的具体要求。

d)消防法规。

e)消防中的人身安全保护。

6.4.2.2 无论航行或停泊,船舶均应实施昼夜不停的值班防火巡查制度,值班人员应按巡回防火检查图认真查,做好记录。

船舶应有结合本船实际的防火自查表(或提纲),并定期(一般每月一次)与不定期地按自查表要求组织检查,自查表内容至少应包括:

a)烟火探测及总报警系统情况。

b)固定灭火系统及消防器材情况。

c)紧急通道出口。

d)防火控制图及防火巡回检查图的绘制与张挂。

e)易燃易爆物管理。

f)电器设备管理。

JT/T 368—1997

- g) 禁烟(火)警告标志。
- h) 机舱安全操作制度执行情况。
- i) 明火作业制度执行情况。
- j) 其他需要检查的内容。

对检查中发现的问题与火险隐患应按 6.1.6 的要求认真整改。

6.4.3 消防设备

6.4.3.1 船舶消防设备的配置及技术要求应符合有关国际公约、规则和 GB 11412.2 与 GB 11412.3 的有关规定。

6.4.3.2 船舶应督促主管人员按规定做好消防设备、器材的管理养护工作,使之符合安全使用要求,对演习期间使用过的设备,在演习结束后应立即恢复原来状态。

6.4.3.3 船舶应制订本船消防设备的安全操作规程并严格遵守,驾驶人员和轮机人员都应熟知本船大型灭火系统和机舱灭火设备的操作使用。

6.4.4 消防演习

6.4.4.1 船舶应在开航前编排填写“船舶应变部署表”和“船员应变任务卡”,“船舶应变部署表”应张贴在驾驶台、每层走廊、机舱、餐厅等合适部位,“船员应变任务卡”应置于船员房间内的合适位置。

6.4.4.2 船舶每月至少应进行一次消防演习,当船员更换比例达 25%及以上时,应在人员基本到职或开航后的 24 小时内进行一次演习。

6.4.4.3 消防演习应按下列要求进行:

a) 演习警报(信号)发出后,全体船员应按应变部署要求,携带相应器材于 2 分钟内到位,机舱应于警报发出后 5min 内启动消防泵。

b) 演习应尽可能按实际紧急情况,其内容应包括:

- 1) 至集合地点报到,按应变部署表的规定做好准备。
- 2) 启动消防泵,通过使用两个规定的水柱,证明整个系统的工作情况。
- 3) 检查消防员装备和其他人员的救助设备。
- 4) 检查有关通讯设备。
- 5) 检查水密门、防火门和挡火闸的操作。
- 6) 对弃船设备进行检查。

c) 演习后应及时进行现场讲评,对演习中发现的故障和缺陷应予以排除和纠正,并按规定将演习情况记入航海日志。

6.4.5 火灾扑救

6.4.5.1 任何人发现火情,应立即报警并迅速进行扑救。

6.4.5.2 船舶发生火灾,在迅速组织自救的同时还应及时向船公司和有关方面报告,听取指示,争取外援助。

6.4.5.3 扑救中应注意掌握救人重于救火的原则,客船发生火灾,应首先疏散旅客,保证其生命安全。

6.4.5.4 船舶灭火工作应做到早发现、早扑灭。在火情不明时,不得盲目打开起火处所的门、窗及盖。当火势有蔓延的可能时,应果断采取隔离控制措施。

6.4.5.5 在使用水灭火的方法时,应注意保持船舶适当的稳性,谨防倾覆。

6.4.5.6 在使用二氧化碳窒息灭火方法时,至少应封舱 24 小时,不可随意开舱。

6.4.5.7 应随时掌握扑救形势,备妥艇、筏,以便在扑救无望时,安全撤离。

6.5 船舶救生

6.5.1 救生培训与授课

船舶每月需进行一次救生培训与授课,内容应包括:

- a) 船舶全部救生设备与属具的位置特点及使用方法。

- b) 气胀式救生筏的操作使用。
- c) 低温保护与救护及其他急救措施。
- d) 恶劣气候及海况中使用救生设备所需知识。

6.5.2 救生设备

6.5.2.1 船舶救生设备的配置、技术要求和安全标志,应符合有关国际公约、规则和 GB11412.2、GB11412.3 及 GB16557 的有关规定。

6.5.2.2 船舶应督促主管人员按要求做好救生设备和器材的管理、检查与保养,使之符合安全使用要求。

6.5.2.3 船舶应制订本船救生艇、筏的安全操作说明,张贴救生衣穿着示意图。

6.5.3 救生演习

6.5.3.1 按 6.4.4.1 的相关规定执行。

6.5.3.2 船舶每月至少应进行一次救生演习,当船员更换比例达 25% 及以上时,应在人员基本到职或开航后的 24 小时内进行一次演习。

客船还应根据《SOLAS 1974》第 18 条的要求举行旅客集合演习。

6.5.3.3 救生演习应按下列要求进行:

a) 每次演习应包括:

1) 使用通用紧急报警信号,召集船员(旅客)到集合地点,确保船员(旅客)知道应变部署表中规定的弃船命令。

2) 至集合地点报到,并准备执行应变部署表中规定的任务。

3) 检查旅客和船员穿着是否合适。

4) 检查是否正确地穿好救生衣。

5) 至少降下一艘救生艇。

6) 启动并操作救生艇发动机。

7) 操作降放救生筏使用的吊柱。

b) 警报发出后,全体船员应按应变部署表要求,迅速携带救生器材与物品到位,5min 内做好登艇与放艇准备,10min(客船 30min)内救生艇和吊艇架释放的救生筏安全下水。

c) 每艘救生艇 3 个月内至少一次乘载指定操作船员降落下水并在水面操纵。

d) 演习后应及时现场讲解,对演习中发现的故障与缺陷应及时排除和纠正。

e) 按规定将演习情况记入航海日记。

6.6 船舶紧急情况处置

6.6.1 应急指挥

船舶出现紧急情况,船长为应急总指挥,负责采取一切有效措施抢险处置;政委为副总指挥,协助船长组织指挥;大副为现场(机舱抢险除外)指挥,同时也是总指挥的接替人;轮机长为机舱抢险的现场指挥,并负责保障船舶动力。

6.6.2 应急程序

船舶出现紧急情况,除按 6.1.6 的规定进行处置外,还应注意:

a) 迅速报告、听取指示,取得支持。

b) 按应急方案及船公司指示全力组织抢险,必要时可请求救助。

c) 尽可能保持通讯联络的畅通。

d) 抢险结束后,应及时总结经验教训,修订应急方案并有针对性地加强训练与演习。

6.6.3 应急要点

6.6.3.1 船舶应分别针对机舱、货舱、船员住舱和其他舱室与部位发生火情,订出具体的扑救援案。

船舶发生火灾(爆炸),应按 6.4.5 规定的扑救援原则和本船制订的扑救援案及“船舶应变部署表”中

JT/T 368—1997

的分工,全力组织扑救。

6.6.3.2 船舶发生碰撞应:

- a) 迅速查明碰撞部位,损坏情况,是否进水,有无伤亡,确定要否救助。
- b) 根据不同情况分别采取抢救伤员,排水堵漏,清除油污,抢修机器及其他技术操作措施尽力保人保船,减少损失。
- c) 他船情况危急,本船又无严重危险时,应设法抢救对方船员。
- d) 情况紧急,可请求第三方救助。
- e) 当决定弃船时,应按船舶应急部署表中关于弃船的应变部署行动,并安全有序地登艇或登上外援工具。

6.6.3.3 船舶触礁搁浅应:

- a) 船长应立即派员测量前、后、左、右水深,了解搁浅情况,测量船体有无倾斜和双层底,污水沟是否进水。
- b) 轮机长立即组织检查机器及车叶、艉轴、推力轴承等有无异常,同时根据需要备妥主副机。
- c) 如进水,应先排水堵漏,同时根据情况作出是否立即动车脱浅的判断。
- d) 发生油污按“船用油溢油应变部署表”中的分工行动。
- e) 做好搁浅情况记录,并按《国际信号规则》和《1972年国际海上避碰规则》的规定显示号灯、号型。
- f) 积极采取起浮措施,视情先用本船动力自行脱浅或采取卸载或移货的方法进行脱浅。
- g) 自脱无效时,请示船公司联系代理,申请外力协助脱浅。
- h) 如应抛弃部分货物才能使船舶和人员免受严重威胁时应:
 - 1) 报告船公司、听取指示,如情况危急来不及请示时可先抛。
 - 2) 抛货原则:先低值货后高值货,先甲板货后舱内货。
 - 3) 记录所抛货物提单号、货种、数量,以便共同海损理算。
 - 4) 将抛货情况报告船公司并通过代理,及时宣布共同海损,通知有关货主或代理人。

6.6.3.4 船舶发生人落水情况应:

- a) 发现人落水,应立即发出警报,航行中应立即停车并向人落水一舷操满舵,摆开艉,防止车叶触及落水者,同时鸣放人落水报警信号,定出落水概位,抛下带有自亮灯浮的救生圈。
- b) 船长上驾驶台指挥,轮机长下机舱协助用车。
- c) 当确定落水者已过艉,应立即倒车、停车或掉头驶向落水者附近施救。
- d) 按“船舶应变部署表”中有关人落水时的分工部署进行救助并做好医疗抢救的准备。

6.6.3.5 船舶进入战区应:

- a) 及时收听战况报告及相关的航行警告。
- b) 设计安全航线,尽快驶离战区,必要时成立应急抢险小组,严阵以待。
- c) 加强瞭望、谨慎驾驶、认真收听 VHF。
- d) 加强与船公司联系,尽量避免与交战各方发生冲突。
- e) 遇军舰、飞机采取不利于本船行动时,应及时变向、变速,以减少被击中的机率。

6.6.3.6 船舶失去操纵能力时应:

- a) 立即采取滞航、拖锚等措施,如处于狭水道或港内航行,则可要求港口派拖轮协助船舶至安全水域抛锚。
- b) 加强瞭望,防止紧迫局面发生。
- c) 按《国际信号规则》和《1972年国际海上避碰规则》的要求,显示号灯、号型并应使用 VHF 发布通告,提醒来往船注意。
- d) 按船公司指示,进一步采取抢修等措施。

6.6.3.7 船舶发生机器故障、电力中断时应:

- a) 轮机长应向船长报告故障情况,并迅速组织抢修。
- b) 电力中断时应立即启动应急电源,确保舵机、消防设备、助航仪器和电台等重要设备的供电。
- c) 按 6.6.3.6 的要求执行。
- d) 自修困难或无效时,应报请船公司设法安排拖航或厂修。

6.6.3.8 船舶发生货物移动时应:

- a) 适当改变航向,避免诸摆,减少横摇。
- b) 条件许可时,抛锚进行绑扎加固并调整油、水。
- c) 根据气象合理调整航线或就近寻找有遮蔽的平静海区并请示船公司安排到就近进港加固。

6.6.3.9 船舶发生货物泄漏时应:

- a) 船载有毒、腐蚀、放射性等货物发生泄漏时,应按《国际海上危险货物运输规则》中“应急措施表”的规定处置。
- b) 如发生人身伤害,按国际危规“医疗急救措施”进行急救。
- c) 无法处置时应请示船公司安排外援。

6.6.3.10 船舶发生治安事故时应:

- a) 发生劫船、斗殴、海盗入侵等情况时,船长、政委应迅速动员、组织船员占据有利位置并及时发出紧急求救信号。
- b) 海盗入侵,可使用水龙和其他器械与其周旋,设法驱赶下船。
- c) 发生劫船、斗殴,应努力控制局面,设法擒获。

6.6.4 应急训练与演习

6.6.4.1 船舶对可能发生的紧急情况应按应急方案和船舶应变部署表之要求,定期进行训练与演习并做好记录。

6.6.4.2 船舶应急演习应满足《SOLAS 1974》的要求。

6.6.5 海上求救

6.6.5.1 船舶发生紧急情况,本身确无力脱险的,可要求救助,其一般程序为:

- a) 报请船公司同意后按指示求救,情况紧急,可先呼救后报告。
- b) 在港内或邻近水域,可用 VHF 或电报联系代理或港口当局。
- c) 在海上可电告船公司或驻外机构。
- d) 情况紧急时船长可指示电台发呼救信号。

6.6.5.2 在时间与条件许可情况下,船长应就签订救助契约问题请示船公司,按公司指示签约,先签后救;情况紧急来不及请示时,可先救后签,事后报告。

6.6.5.3 船长应根据船舶具体的危险程度,确定合适的救助要求,并签订相应的契约或协议,如“无效果,无报酬”契约、按雇佣条件的契约或拖带协议及看守、打撈、卸货等协议。

6.6.5.4 救助船(或其他救助工具)来到后应:

- a) 问清是本船代理委托的救助公司所派还是救助公司主动来救。
- b) 出现多家救助时,船长应尽可能了解各救助公司的情况,考虑其救助能力,选择其中的一家或数家。
- c) 船长应于救助前与救助方商定救助方案、联系信号并检查救助属具。

6.6.5.5 船舶应认真做好救助记录。

7 技术、设备管理

7.1 船舶科技

7.1.1 船舶应贯彻执行国家有关科技工作的方针、政策和规定,并结合船舶实际,围绕先进技术应用、节约能源和设备的科学管理等内容开展科技工作,不断总结经验,解决运输生产中的实际问题,提高船

JT/T 368—1997

舶管理水平。

7.1.2 技术应用与设备改造

船舶应对运输生产实践中发现各类技术、设备问题进行认真研究和分析,对技术落后、设备缺陷等造成的问题,应积极采用先进技术、进行技术改造予以解决,不断提高船舶及设备的技术性能和经济效益。

7.1.3 节约能源

船舶应积极做好节约能源工作,并应在以下方面采取有效措施,以降低能耗,提高船舶的经济效益:

- a)在确保船期的前提下采用经济航速。
- b)在确保安全的前提下设计最短航线。
- c)确保动力装置和其他热工机械设备的经济性;
 - 1)应用高新技术改善动力装置和其他热工机械设备的经济性能。
 - 2)根据动力装置和其他热工机械设备的运行条件,合理确定各运行参数并予以有效控制,确保其工况处于良好状态。
 - 3)根据动力装置和其他热工机械设备的特性,合理使用燃料及各种燃料添加剂。
- d)保证动力装置和其他热工机械设备、燃料舱柜及管路密封,防止燃料滴漏。
- e)注意燃料的回收利用;
 - 1)设置有关回收管路和承接装置,回收各种滴漏的燃料并加工利用。
 - 2)合理控制燃、滑油分油机的排污量及排污时间。
 - 3)污油舱、柜的油应争取回收并加工利用。
- f)节约用电。
- g)选用新型油漆及防生长附着物设备等,防止船体海生物附着,减少船体阻力。

7.1.4 船舶应加强设备的科学管理工作,并结合船舶实际积极推广实施 GB/T16588.1~16588.7。

7.2 设备管理

7.2.1 船体

7.2.1.1 船舶应根据中国船级社(CCS)或船舶所属船级社的规范要求,做好船体各部位的日常维护工作。

7.2.1.2 船体肋骨、船体板和甲板应经常除锈补漆,防止锈蚀;船体钢板及上层建筑钢板应经常清洁、除锈补漆,保持干净、无锈斑。

7.2.1.3 为确保船体主结构的强度符合要求,应定期检查以下内容:

- a)船体焊缝和板材骨架有否腐蚀及其腐蚀程度。
- b)船体外板、甲板、骨架和舱口角隅等处有否裂缝。
- c)船舶装载(压载)对船体主结构的影响,校核稳性时须计算弯矩和剪切力,不得超过本船许用值。如发现问题船舶应及时采取有效措施予以解决,必要时应报告船公司,由船公司负责解决。

7.2.1.4 船舶舱柜系船体的组成部分,其日常维护要求如下:

- a)淡水舱:应定期清洁、刷洗,必要时补漆,以保证水质合乎使用要求。
- b)压载水舱:应定期或按船检要求进行清洗、挖泥、除锈、补漆,防止吸排口堵塞。
- c)货舱和污水井:货舱应经常进行清洁、检查、除锈补漆,使其在清洁与强度方面符合运输生产的要求。污水井应注意及时通清,保证吸入口的畅通。
- d)锚链舱:应定期检查、除泥、除锈补漆,防止锈蚀。
- e)舱柜透气管(口):应定期检查、除锈补漆,保证止回阀工作可靠。

7.2.2 机械设备

7.2.2.1 主机(柴油机、燃气轮机、蒸汽轮机)的管理应做到:

- a)所有部件应按说明书或 GB/T16588.1~16588.7 的要求进行定期的维修保养,保证主机随时处

于良好的工作状态。

b) 主机应具备在 110% 额定功率下连续运转 1 小时的能力, 主机的倒车功率应不小于 70% 额定功率(老、超龄船例外)。

c) 主机外表应保持整洁, 四周不可有任何闲杂物品。

d) 所有密封装置应保持完好的密封性能, 不应有漏油、漏汽等现象。

e) 自动控制系统或手动控制系统应安全可靠, 如有缺陷应及时采取措施予以排除。

7.2.2.2 发电机组的管理应做到:

a) 柴油机(燃气轮机、蒸汽轮机)的管理应按 7.2.2.1 的要求执行。

b) 发电机外表应保持清洁、干燥, 不应有油渍。

c) 发电机(包括轴带发电机)转子、定子及线圈应保持清洁、干燥, 绝缘符合说明书要求。

d) 发电机整流环或电刷应经常清除炭灰, 保持清洁; 滑环应保持平滑, 不应有凹痕。

e) 发电机通风口应经常除尘, 保持清洁。

f) 发电机两端支撑轴承应定期进行清洁、拆检维护(对轴承油温表也应进行检测, 以保证其准确性), 以确保轴承运转正常。

g) 轴带发电机逆变器应按规定或说明书要求进行定期维护。

7.2.2.3 辅助机械主要是指各种类型的泵、空压机、造水机、冷藏压缩机、空调压缩机、管系、阀门及各种压力瓶(柜)等, 其管理要求如下:

a) 泵的管理应做到:

1) 外表清洁整齐。

2) 轴封不能泄漏(为了冷却用的滴漏除外)。

3) 泵叶轮与壳的间隙均按说明书的要求进行维修保养, 保持各泵的高效率。

4) 运转平稳, 不应有较大的运动声响(往复泵除外)。

b) 空压机的管理应做到:

1) 主空气压缩机和应急空压机应符合船级社的要求, 保证主、副柴油机的正常起动、换向(在规定时间内)。

2) 外部清洁、无油污、无漏油、水、气的现象。

3) 定期进行维修保养, 定期更换润滑油, 定期检查、试验安全阀及各压力开关, 保证其工作安全可靠。

4) 保证所属管路阀门严密、无锈蚀。

5) 定时泄放气中凝水及清洗空气滤器。

c) 造水机的管理应做到:

1) 造水设备无锈蚀、外表清洁。

2) 保证装置的气密, 真空度达 95% 以上。

3) 冷却器、蒸发器管路畅通, 所属泵无漏水、气现象, 保证较高的造水工作效率。

d) 冷藏压缩机和空调系统的管理应做到:

1) 保证设备外部清洁, 无泄漏现象, 管路及蒸发器气密, 膨胀阀灵活自如。

2) 冷却器保持管路畅通, 传热效率高。

3) 压缩机卸载阀灵活, 分油器及阀工作正常。

4) 定期检验检测设备, 保证读数准确。

5) 定期检修自动控制设备, 保证灵敏、准确。

e) 各种压力瓶(柜)的管理应做到:

1) 主、副空气瓶安全阀、压力表应定期校验, 保证完好、准确。各进出口阀应定期进行检查、清洗、除锈、涂油, 保持严密、无泄漏。

JT/T 368—1997

2) 饮水、淡水压力柜应定期泄放、清洗, 压力开关应保持精确性。

3) 海水压力柜应经常放泄、冲洗泥沙, 必要时应打开孔门清洁, 内部除锈油漆, 对压力开关应定期校验。

f) 管系及阀门的管理应做到:

1) 各种管系及阀门均应有明确的标识, 以示其功能及走向, 该标识符合国家有关标准的要求。

2) 管系联接法兰处无泄漏。

3) 蒸汽管系应有绝热材料包敷。

4) 甲板管系应在适当位置装有残水泄放器, 必要时应包敷隔热材料, 甲板明管应有防护罩并应设警示标志。

5) 接装油管法兰处应设置有一定容积的承接盘或固定围板子以保护。

6) 管系上的各种阀门应有标识, 指明其系统及功用。

7.2.2.4 舵机的管理应做到:

a) 定期进行维修保养, 主要性能应符合船级社的要求, 确保其工作可靠、噪声小、运转平稳。

b) 各舵机操纵系统应安全可靠, 系统之间的转换应迅速、准确。

c) 电液舵机应无泄漏现象, 外观应保持清洁、整齐。

d) 舵角指示器及随动装置应灵敏准确。

7.2.2.5 辅助锅炉的管理应做到:

a) 工作压力应符合说明书或船级社的要求。

b) 各种形式的烟、水管应保证畅通。

c) 安全阀应定期进行校验, 保证其工作可靠、开闭灵活。

d) 压力表应定期进行校准, 水位计应保持通畅。

e) 各种附属阀门应能关闭严密, 阀杆密封填料完成, 无泄漏。

f) 所属水泵(给水泵、循环水泵)应无泄漏, 保证正常供水。

g) 锅炉备用油泵、水泵应完好, 随时可以替换使用。

h) 燃烧系统应定期进行清洗、拆检和调整, 保证燃料的充分燃烧, 降低能耗, 提高系统的技术经济性能。

i) 定时化验炉水并予处理, 保证水质, 提高热效率。

j) 自动化设备应定期检查、保养, 保证其工作安全可靠。

7.2.2.6 轻重油系统(油舱、柜、分油机、滤器)的管理应按如下要求进行:

a) 轻重燃油舱的管理应做到:

1) 加热蒸汽管保持完好、无泄漏。

2) 透气管无锈蚀、止回阀密闭良好。

3) 装燃油前应驳空。保证国内、外燃油、不同油种燃油、不同牌号及性能指标相差较大的燃油不混装, 以保证燃油的稳定性。

b) 沉淀柜、日用柜的管理应做到:

1) 加热蒸汽管系应无泄漏。

2) 进出口阀或腰节阀应严密。

3) 在使用中应经常放残渣或水。

4) 沉淀柜、日用柜应进行循环分离。

5) 透气管、溢油管应保持畅通, 无锈蚀。透气管止回阀应密闭良好。

c) 分油机的管理应做到:

1) 定期进行清洗和检修, 保持良好的分离效果。

- 2) 注意调整排渣时间,减少浪费。
- 3) 保证自动控制系统工作正常可靠。
- 4) 保持机体外部、管路及承接盘无油垢。

d) 滤器的管理应做到:

- 1) 根据实际情况经常进行清洗,保证油路畅通。
- 2) 对自动滤器应定期解体清洗,保证回转机构运转正常。

7.2.2.7 甲板机械的管理

- a) 甲板各种机械应加强保养,及时除锈补漆。
- b) 各运转部件应经常加油润滑(传动齿轮应涂牛油),各轴封应完好无泄漏。
- c) 锚机及绞缆机底座螺丝应检查紧固,并涂油漆或牛油,以防锈蚀。
- d) 刹车带应完好,保证能紧急刹车。
- e) 各控制器箱应保证密封。各电气触点接触良好,无火花。
- f) 设有帆布罩的设备,在不用时应罩好。
- g) 各设备电缆管穿过甲板部位应保证水密。
- h) 锚与锚链应定期检查和测量并做好记录,发现有裂纹、变形、磨损、松动时应及时检修。
- i) 吊货索具应定期检查和做好记录,发现问题及时处理,做好除锈保养和涂油、润滑等工作。

7.2.2.8 电气设备主要包括发电机组、主配电板、电力拖动、侧推装置、照明、变压系统、通讯与信号设备等,电气设备的管理应按如下要求进行:

- a) 发电机组的管理按 7.2.2.2 规定执行。
- b) 主配电板的管理应做到:

- 1) 保持清洁、整齐、绝缘良好。
- 2) 配电板内部设备应定期进行清洁、检查和保养(在停电状态下),保持干燥和所有连接螺丝处于紧固状态。

3) 按船检规范要求定期模拟试验空气断路器、过载、逆电流保护等功能并保证上述功能正常。

- 4) 所有仪表应根据情况及说明书要求定期进行测试、调整,保证准确无误。

5) 自动化装置(并联运行、自动起停切换、自动保护、计算机自动控制等)应加强检查,保证运转正常。

c) 电力拖动的管理应做到:

- 1) 电动机应经常维护保养,测量绝缘,必要时进行烘潮干燥。
- 2) 保持电动机外部清洁,无油迹。
- 3) 轴承应经常注牛油并定期更换。
- 4) 接线盒应保证水密。

d) 侧推装置的管理应做到:

- 1) 注意经常测量主电机绝缘。
- 2) 运转时应打开通风口通风,平时应注意开抽风机排除潮气。
- 3) 升压变压器应注意清洁、检查。进入变压器间前应切断电源。
- 4) 侧推传动机械部分应注意保持其油柜油位正常,如发现油位异常,应查找原因,设法解决。
- 5) 自动控制箱应注意内部清洁,并定期按要求做各种模拟试验。
- 6) 应注意检查安全联锁装置的可靠性。

e) 照明、变压系统的管理应做到:

- 1) 经常测量绝缘,发现问题应及时查清原因并排除。
- 2) 照明灯具使用时应有灯罩。

JT/T 368—1997

- 3) 室外及有潮气之处应使用水密性灯罩。
- 4) 走廊及工作处所照明应明亮、安全。
- 5) 注意电线的老化,如发现绝缘不良应尽快换新。
- 6) 装载危险品的货舱应具有防爆灯和防爆电器开关。

f) 船内通讯应做到:

- 1) 船内电话应保证畅通,即使在断电之后也仍能使用,有故障应立即排除。
- 2) 手摇声力电话应保证随时畅通。
- 3) 传声话筒的哨子应随时插在管口,不得丢失。

g) 升降设备(电梯、伙食升降机)的管理应符合船级社的要求并做到:

- 1) 保持传动电动机绝缘良好、工作正常,刹车带间隙合乎要求,刹车牢固。
- 2) 升降钢丝及平衡块应经常检查,保证安全。
- 3) 门及运转联锁机构应安全、正常。
- 4) 应急门及手动开门手柄,应处于取用方便的位置。

7.2.2.9 自动化设备的管理应按如下要求进行:

a) 控制系统各元器件(包括电气元件和气动元件)的管理应做到:

- 1) 应安全可靠,绝缘良好。
- 2) 空气联接管路和接头不应有气泄漏,滤器应经常清洗,保持气路畅通。
- 3) 电线各接点应牢固,经常检查螺钉紧固情况,保持接线盒内部干燥清洁。
- 4) 控制系统各电气触点应经常检查清洁,保持接触良好。

b) 安全系统应保证各元件工作安全可靠,定期按工作参数进行模拟测试。

c) 报警系统应保持各元件的灵敏及安全可靠,经常校验。

7.2.3 通讯导航设备

通讯导航设备的管理应符合《国际无线电规则》、《SOLAS 1974》及交通部《水上无线电管理规则》的要求,以维护水上无线电通讯秩序、保障水上无线电通讯畅通,确保船舶的运输安全。

7.2.3.1 通讯导航设备的使用应做到:

- a) 使用人员应严格按说明书的操作步骤正确使用,并将使用步骤程序抄录张贴在设备附近处。
- b) 各种通讯设备应建立“使用情况记录簿”,并认真填写记录。
- c) 在使用中如发现故障,使用人员应将故障发生时间、地点、故障现象、注意的问题、记录于记录簿中。
- d) 各种技术资料,管理资料应列册保管。
- e) 在开航前主管人员应按 GB 6551 的要求对各种通导设备进行检查、试验并将结果报告船长。

7.2.3.2 通讯导航设备的维护应按如下要求进行。

a) 日常维护应做到:

- 1) 保持通导设备内外的清洁及环境整齐,注意干燥,避免锈蚀。
- 2) 保持旋钮、按键、开关完整牢固、指位正确、灵活正常。扬声器、耳机、电键、话筒、插头、插接件、插座、继电器、接触器等接线牢固,工作正常。
- 3) 所有备用设备均应随时处于良好状态,任何时候应可使用。
- 4) 各种设备的试验检查周期,应按有关国际公约、规则和船公司的规定执行,并记入电台日志或有关登记簿中。

b) 船舶应对通讯导航设备进行定期维护并做到:

- 1) 各种设备按说明书要求制定出维修大纲和维修程序,按计划定期维修。
- 2) 每半月应对应急电瓶检查一次,保持电解液高出极板 1cm~1.5cm,酸性电瓶电解液相对密度为 1.23~1.28(常温下),碱性电瓶电压不低于 26V。

- 3)每半年应利用仪表板的测试仪表,测量有关数据,检查机器性能并予以记录。
- 4)每季度用兆欧表检查收发信机天线对地绝缘电阻,一般天气不小于 $10M\Omega$,高湿天气不小于 $1M\Omega$ 。
- 5)每季度或长航次应对收发信机、航海雷达、无线电测向仪等天线进行清洁维护,并检查各导线设备接地是否良好。
- 6)每年应校验一次无线电测向仪的自差,当船舶上层建筑有变化时,应重新测定并编制自差曲线图表。

c)维护、修理注意事项

- 1)对各种设备进行机内清洁时,应谨慎小心,防止损坏。
- 2)电台天线有碍船舶作业时,应将天线调正或降落,注意绝缘子不要损坏,天线升起时应将两端拧紧,保持垂度合适。
- 3)在启动雷达前,使用人员应检查天线周围有无作业人员和障碍物,以防人员伤亡或机损。
- 4)船舶靠泊国内外港口,检修发信机时,不得在遇险频率、公用频道和当地岸台专用频道上调谐发射机,严禁发射报警遇险信号。试验遇险报警信号时,发射机需接上假负载,降低发射功率,并在非遇险频率上试验。
- 5)当船舶地球站天线内发生故障需修理时,检修人员在进入天线罩之前,应先切断有关电源,如需带电操作,应在终端机键盘贴上告示,工作完毕后,应关闭天线入口门。
- 6)更换熔断器或进行机内清洁或检查之前,均应首先切断电源,并将容量较大、耐压较高的电容放电。熔断器不得随意加大容量。
- 7)进行带高压电检修或高空作业时,应戴好安全带并应有两人同时在场。
- 8)装卸燃爆物品时,若进行设备检修,检查、试验,则应严格按有关规定进行。
- 9)设备检修完毕,应查点有无工具、零件和其它杂物落入机内,确认无问题后,再开机。

7.2.4 应急设备

应急设备应符合船检规范的要求。

7.2.4.1 应急发电机的管理应做到:

- a)应在主电网失电状态下能自动启动并保持良好的技术性能。在寒冷状态下手动及纸煤启动均应满足一次成功的要求。
- b)油箱应满足应急情况下连续运转36小时以上的供电要求,并使用-10号以上的轻柴油。
- c)经常测量其绝缘,并经常进行电刷或滑环的保养。

7.2.4.2 应急配电板的管理应做到:

- a)应急发电机间及配电板应保持干燥,绝缘应经常检查并符合规定要求。
- b)配电板上的各电气部件,应经常进行检查、清洁,保持各器件工作安全可靠。
- c)各联接螺钉应经常检查,保持紧固。
- d)各自动化元件应保持灵敏和安全可靠。
- e)应急起动电瓶应每周进行检查及充放电,保证随时可用。
- f)配电板上各测量仪表应按说明书规定进行校验,保证其测量值的准确性。

7.2.4.3 船舶应定期试验应急舵并应做到:

- a)有关人员应熟悉紧急转换人力舵的方法。
- b)转换用的销子、孔及传动杆件,丝杆等应涂有牛油,转换及操作应轻便,并配有转换说明。
- c)制定一套紧急使用时与驾驶台联系的程序,并制定演练措施。

7.2.4.4 应急海底阀的管理应做到:

- a)有专人负责。
- b)阀盘应涂成红色。

JT/T 368—1997

- c) 阀杆应涂好牛油。
- d) 明确标出开、关闭的转向。
- e) 阀密封良好, 阀壳避免锈蚀。

7.2.4.5 应急救火泵的管理应做到:

- a) 有专人负责。
- b) 应按规定进行定期运转试验, 水压应达到船检规范的要求。
- c) 吸入管及止回阀应保证其严密性。
- d) 抽真空设备应完好, 吸气快。

7.2.4.6 救生艇的管理应做到:

- a) 保证机动艇启动电瓶随时充电, 并能随时启动。手摇发动机应保证启动轻快。
- b) 经常维护保养艇机及传动轴, 保证各运转部件灵活, 润滑良好。
- c) 救生艇保持充足的燃料。

7.2.4.7 船用卫星紧急无线电示位标(以下简称“紧急示位标”)管理应做到:

- a) 紧急示位标属船舶救生无线电报警设备, 无关人员禁止触动。
- b) 为防止紧急示位标被偷盗和随意使用, 船舶靠泊时, 紧急示位标应由船舶无线电员放置电台保管(KANNAD-406PH 系关闭电源); 待开航后仍放回原处(如设备放置有困难, 由二副协助)。
- c) 紧急示位标按规定试验完毕或开航后放回原处时, 应检查开关的位置是否正确, 设备是否正常。
- d) 一旦发现设备不正常, 应立即关闭电源, 并电告船公司。
- e) 当船舶处于危急状况, 严重威胁船舶及人员生命安全时, 在船长的命令下, 方可启动紧急示位标。
- f) 紧急示位标在应急状态下的操作使用由二副负责。
- g) 紧急示位标每三个月之内应由船舶无线电员进行试验, 并在电台日志内记录试验情况。
- h) 各地港监或验船师登轮检查时, 二副或无线电员应在场, 并予以必要的协助。

7.2.5 机舱日常维护管理

机舱应保持整洁, 做到:

- a) 机舱内专用物品、备件及物料间应清洁整齐, 移动物品应固定。各角落不可乱堆放无用物件。
- b) 机舱内应无油流, 承接盘要清洗干净。
- c) 舱底不应有积油, 对锈蚀的角落应及时敲铲补漆。
- d) 机舱地板应固定牢固, 没有任何油渍。
- e) 地板上的阀盘孔应有盖, 伸出地板的阀杆阀盘, 应有明显的标志。
- f) 机舱要有明亮的照明设备, 灯罩应齐全。
- g) 机舱管路系统应按船检规范要求进行标识(颜色、方向等)。
- h) 机舱应张贴安全标识, 各层楼梯口地板应涂有警示标志。
- i) 集控室应保持安静、清洁、整齐, 无关物品禁止堆放。
- j) 无关人员禁止进入机舱, 如工作需要应征得轮机长同意。

7.2.6 船舶日常维修保养

7.2.6.1 船舶应按以下要求编制日常维修保养计划:

- a) 每年年底应根据本船实际, 依据 GB/T 16588.1~16588.7 的要求或 PMS^① 的要求编制下一年的日常维修保养计划。
- b) 日常维修保养计划应按年度、季度、月份进行编排。
- c) 日常维修保养计划应由主管人员草拟, 经部门负责人初审汇总, 船长审核并报船公司批准。

① PMS 是由中国船级社针对船舶机械设备制定的一种定期(计划)维修保养制度, 其英文名称是: Planned maintenance scheme for machinery. PMS 是其简称。

7.2.6.2 船舶应依据日常维修保养计划及设备运行的实际状况,做好船舶的日常维修保养工作,确保船舶各项设备的技术状况处于良好状态。

7.2.7 船舶修理

7.2.7.1 船舶应根据船公司和船检规范的要求,结合船舶设备运行的实际情况提出航修、岁修与特检修理项目计划或建议,由船公司审核决定。

船舶修理计划的编制应遵照以下基本原则:

- a) 船龄不足 10 年的船舶,修理后应保持原性能。船龄 10 年以上的船舶应根据实际状况来确定其修理后应达到的技术性能(不低于船检规范的要求)。
- b) 修船间隔期按不同的航行范围及船检规定执行。
- c) 在确保船舶修理质量的基础上尽可能缩短修期,节约修费。
- d) 修船要树立“安全第一”的思想,保证船舶修理期间的安全。

7.2.7.2 船舶的年度修理和特检修理由船公司负责统筹安排;船舶的航修一般由船公司根据船舶的建议和修理项目及要,在船舶停港期间予以安排。

7.2.7.3 船舶在修船期间的工作要求如下:

- a) 船舶应积极配合厂方,保证修理工作的顺利进行,并认真做好修船期间的人身安全和防火工作。
- b) 船舶各主管人员应认真做好对其主管设备修理工程的监修和验收工作。
- c) 修船过程中如发现新的设备修理问题,可视情况适当追加修理工程,报船公司审核批准后具体实施。

7.2.8 老旧船舶设备管理注意事项:

- a) 应严格执行《老旧船管理规定》。
- b) 应根据船舶实际情况,缩短机电设备的维修周期,并应保证各项设备的技术状况达到船检规范的要求。
- c) 应加强应急设备维修保养,保持其具有良好的技术性能并符合船检规范的基本要求。
- d) 应加强船体的维修保养,并应保证其强度符合《SOLAS 1974》及船级社的有关要求。
- e) 装卸时应注意配载,保持船体各部位均匀受力,必要时应根据船体强度情况适当降低载货量。

7.3 标准化与计量

7.3.1 船舶应贯彻执行《中华人民共和国标准化法》,积极开展标准化工作,实施有关国际、国内标准。

7.3.2 船舶应贯彻执行《中华人民共和国计量法》,正确使用国家法定计量单位,按规定定期检定并校正计量器具,保证船舶各类计量器具的准确性。

8 可控成本管理

8.1 备件的管理

8.1.1 备件管理的一般要求

- a) 船舶机电设备所应配备的备件数量,应由各船公司决定。
- b) 凡船检规范所规定的应保证配备齐。
- c) 备件的更换,应根据检查、测量结果,报经轮机长批准后方可进行。
- d) 重大备件及影响安全的备件更换应事先请示船公司决定。
- e) 备件的报废应报经船公司批准并安排离船。

8.1.2 备件的申领

- a) 船舶应按船公司的规定申领、订购备件。
- b) 申领、订购备件应写明:
 - 1) 制造的国家、厂家、机型、出厂号。
 - 2) 备件名称、备件号、图号、规格及有关技术参数。

JT/T 368—1997

- 3) 申请量、船存量。
- 4) 申请理由及需要时间。
- 5) 申请日期、轮机长、船长签名并盖船章后报船公司。

- c) 每年底应编制下一年度的申请计划报船公司。
- d) 船舶修船前、后均应申请备件一次。
- e) 救生艇、救生筏、舷梯、锚及锚链设备由甲板部负责申请。
- f) 如在国外需自购备件, 应经船公司或其驻外机构批准并向船公司指定的供应商购置。
- g) 如国产备件能替代进口备件者, 应优先给予考虑。

8.1.3 备件的保管

- a) 备件到船应先认真核对, 如发现型号、规格不符或质量不佳应退还供货方。
- b) 备件应由专人负责保管。
- c) 各种备件, 尤其是大的、重的、精密的应妥善存放保管, 做好垫、绑扎等工作。
- d) 各种备件的识别符号应清楚了。
- e) 如换下的备件仍可利用, 应注明换下修理原因、时间、加工尺寸、目前规格等。

8.1.4 备件登记、清点

- a) 船舶应建立备件登记册, 登记应有如下内容:
 - 1) 设备名称、型号、制造厂与出厂号。
 - 2) 备件名称、规格、编号。
 - 3) 存船数量、消耗数量、增补数量。
- b) 备件登记册应一式两份, 一份主管人员存, 一份轮机长存。
- c) 备件船存数量应每半年清点统计并上报船公司。

8.2 物料的管理

8.2.1 物料管理的一般要求

- a) 船舶物料管理应加强基础工作, 建立物料账册, 重点物品及技术性物品要建立档案。
- b) 物料管理要科学化、规范化、现代化及制度化, 使用计算机管理。
- c) 物料管理可采用:
 - 1) 计划费用和实际消耗定额、储备定额相结合的方法。
 - 2) 实行年度单船计划费用指标包干管理的办法。
- d) 船舶应根据船公司的规定申领物料。

8.2.2 物料订购原则

- a) 在不影响工作的前提下, 尽量节约。
- b) 在国内有同类产品时, 应先国内后国外。
- c) 提倡修旧利废及再生使用。
- d) 注意防止购买假冒伪劣商品, 减少不必要的浪费或重复花钱。

8.2.3 油漆管理要求

- a) 船舶应根据船公司的规定制定合理的油漆使用计划。
- b) 加强对油漆的检查, 及时向船公司反馈油漆质量情况。
- c) 船舶应建立油漆申领记录本并按以下要求填写:
 - 1) 油漆名称、制造厂家、供应商。
 - 2) 油漆品种、规格、数量。
 - 3) 申领量及消耗量。
 - 4) 所用部位与面积。
- d) 建立必要的油漆保养制度并做到:

- 1) 敲铲除锈要及时。
- 2) 除锈后即刻补防锈漆及面漆。
- 3) 一般不要经常统油,要以敲铲、补漆为主,以节约为原则,必要时按规定统油。

8.2.4 垫舱物料的管理

- a) 船舶所需垫舱物料(包括木料、帆布、隔货网、编织布、塑料薄膜等)应向船公司申请,由船公司安排上料、退料。
- b) 船舶所需垫舱物料的申请数量应仔细核算并须经船长签认。
- c) 垫舱物料要注意重复使用,以利节约。

8.2.5 集装箱绑扎工具的管理

- a) 绑扎工具指:底锁、中锁、桥锁、绑扎杆及花兰螺栓。
- b) 各种绑扎工具应建立消耗登记簿。
- c) 加强维修保养,提倡修旧利废。

8.2.6 气瓶的管理

- a) 气瓶包括冷剂瓶、氧气瓶、乙炔瓶。
- b) 船舶应按船公司规定保持一定的气瓶数量(满瓶及空瓶),超出数量应退回公司。
- c) 对气瓶应爱护,不允许敲打、碰撞。尤其是接口、阀处要旋好安全帽。
- d) 气瓶应由船公司负责处理,船舶应对船存气瓶造册登记,其项目为:
 - 1) 气瓶名称、瓶号。
 - 2) 申领数量、船存数。
 - 3) 瓶重、试压日期及压力值。

8.2.7 废旧物资的回收

- a) 船舶的废旧物资应按船公司的要求予以处理。
- b) 废旧物资包括垫舱料、损坏不可利用的设备与备件、废钢丝、废油料等。
- c) 船长、轮机长要认真把关,退料须仔细确认,填写退料单,留船一份,收料单位和船公司各一份。

8.3 修船控制

8.3.1 船舶应积极采取措施,节约修期,具体应做到:

- a) 认真做好修船前的各项准备工作,如技术图纸、资料、专用工具及应换备件等。
- b) 积极配合厂方做好提前“查看工程”工作。
- c) 加强监修工作,防止返工。

8.3.2 船舶应严格把关,节约修费,具体应做到:

- a) 修理账开列明确,不开列“查找”、“拆检”等不明确的工程项目。
- b) 严格控制修理工程项目,能自修的项目不安排厂修。
- c) 修理工程项目完工后,对有关账单进行认真审核,防止虚账。

8.4 港口费和燃料料

8.4.1 节约港口费的一般要求

- a) 港口费是船舶运输生产过程中占成本较大的一项支出,节约港口费中可控部分对船舶的经济效益有直接影响,船舶应通过各种途径获得港口、运河的港口费资料及费率变动情况,了解港口、运河收取港口费的一般规定、特别规定和习惯做法,研究制定船舶节约可控港口费的措施。
- b) 船舶应根据航次任务、班期情况及所靠港口的港口费收取规定,合理安排抵港及离泊时间,以减少不必要的引航、拖轮、系带缆附加加班费。
- c) 船舶应在抵港前加强与当地代理的联系,了解装卸工人的工班情况,根据抵港靠泊时间和装卸货物的实际要求,合理安排装卸工班,最大限度地减少工人待时费。
- d) 船长、大副在签署拖带、引航、系解缆、平舱翻舱、绑扎、交通车船、清洁垃圾、供应淡水、使用装卸

JT/T 368—1997

工班、理货人数、装卸使用机械、设备、数量与开关舱次数等账单时，应仔细审核，确认正确无误后方可签发。

8.4.2 节约燃料的一般要求

- a) 船舶应根据航线、班期与主机工况等实际情况，尽可能采用安全经济航速。
- b) 船舶应根据航线、所挂靠（经过）港口燃料的品质、价格及本船的燃料舱、柜的具体情况，合理选择加油港口。
- c) 船舶在加装燃料时应事先拟定加装方案并严格把关，发现短缺应及时向供方交涉，采取有效措施予以补足。
- d) 船舶应根据船公司的规定合理使用燃料，加强机械设备的维修保养防止燃料的跑、冒、滴、漏。

9 防污染和卫生管理

9.1 防污染管理

9.1.1 为了保护人类的水域环境，防止船舶对水域或港口造成污染，船舶应遵守《MARPOL 73/78》、《中华人民共和国海洋环境保护法》、《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》及船舶所达港口国的有关法规。

9.1.2 船舶应建立防污染管理小组，由船长负责。防污染管理小组应做到：

- a) 组织船员认真学习、贯彻国际国内防污染法规及船公司有关规定。
- b) 严格执行国内外港口防污规章，具体布置、监督各部门做好防污染工作。
- c) 当发生污染事故时，组织全体人员控制、抢救，尽力减少损失并及时向有关当局和船公司报告。
- d) 调查、了解事故的经过、原因及污染程度。
- e) 审查事故报告并报送有关当局及船公司。

9.1.3 船舶应持有附录 B(标准的附录)所列的有关防污染方面的证书，并应配备附录 C(提示的附录)所列的有关图书资料，以保证船舶符合有关国际公约、规则中对防污染的要求。

9.1.4 防油污

9.1.4.1 机器处所应按以下要求做好防油污工作：

- a) 应做好机舱防污染设备的日常维修保养并应正确使用。防污染设备的使用须由轮机长下达指令并由主管人员严格按操作规程进行操作。
- b) 机舱污水及船舶压载水的排放及其标准，应符合《MARPOL 73/78》、GB3552 和各有关港口的规定。
- c) 船舶所属排污设备应正常，要经常进行维修保养，当超出 15ppm 时应自动回流并报警。
- d) 船舶在航行中排放污水或压载水，要事先通知驾驶室得到批准后方可实施，并应按规定记入“油类记录簿”。
- e) 加强机器设备的维修保养、收紧管路及各道门、油底壳、阀门盼更等，防止油污、水漏入舱底。
- f) 各种机器处所的承油盘的废油及机器所换下的废油应集中进入油污柜内。
- g) 机舱所使用的各种洗涤剂，严禁倒入舱底，应排入污水柜，以防止油水分离器监控装置失灵。

9.1.4.2 加装燃料应注意做好以下防油污工作：

- a) 船长应告知轮机长有关当地港口加装燃料的各项规定及要求。
- b) 在加装前应 与供方商定有关加装速度、通讯联络、防止意外发生。
- c) 原则上应白天加油，但在夜间加装时，应增加人员。
- d) 油船或化学品船，在装卸货油时，不加装燃料，应在装货油前或后，在锚地进行。
- e) 如码头潮差大，应注意缆绳的收放工作。
- f) 加油场所要悬挂“船用移油操作程序”、“禁烟警告牌”，在驾驶室应悬挂信号旗(显示信号灯)。加

油现场应备妥灭火设备、漏油承接设备、通讯设备。

g) 受油舱一般应保持 10% 总容积的空档, 最后受油舱应保证留有 20% 总容积的空档。

h) 船舶均应有“船上油污应急计划”并使全体人员熟悉。一旦意外发生, 应按该计划和所在港口的规定执行。

9.1.4.3 进行压载水操作时应做好以下防油污工作:

a) 船舶压载水操作应做到:

- 1) 所压入的水是清洁的, 所使用的泵及管系应清洁。
- 2) 港口、锚地排放压载水, 应符合港口当局的规定。
- 3) 压载水作业时要加强甲板与机舱的联系。
- 4) 排放压载水过程中要注意观察排出水的状况。
- 5) 油船排放专用压载水前应确认水没有被污染, 否则须查明原因, 进行分离处理后才可排放。

放。

b) 油船清洁压载水的操作应做到:

- 1) 对用于清洁压载水的泵和管系进行适当清洗, 冲洗的污水水应排入污水舱。
- 2) 清洁压载水作业应在离港后或进港前按规定进行。
- 3) 排放清洁压载水时应对水质进行检查, 并通过排污监控装置进行监控。

c) 油船货油舱压载水操作应做到:

- 1) 原油舱注水前, 应对舱内原油清洗, 洗净后才注水。
- 2) 作业使用的泵及管系应清洁。
- 3) 作业应远离港区并在航行中。
- 4) 排放前通过油/水界面探测器确认, 油水已彻底分离。
- 5) 货油舱内压载水含油量与舱容之比不得超过 0.00085。
- 6) 排放货油舱压载水应按《MARPOL 73/78》附则第九条规定严格执行。
- 7) 作业情况应按规定如实记入“油类记录簿”, 每记完一页船长应审核签字。

9.1.5 防垃圾污染

a) 垃圾存放应做到:

- 1) 使用专用的可密封的垃圾袋及垃圾筒。
- 2) 生活垃圾、塑料垃圾及货物垃圾应分别放置, 机舱的油污垃圾应有专用带盖铁筒存放。

b) 生活垃圾、废油污垃圾可在航行中用焚烧炉处理, 烧后灰存留退港。

c) 对于无法自行处理的垃圾, 抵港后船长应申请港口有关当局进行回收。

d) 垃圾处理情况应按规定记入“垃圾记录簿”, 每记完一页船长应审核签字。

9.1.6 防生活污水污染

a) 有生化处理装置的船舶, 任何时候均应通过处理装置向舷外排放。

b) 无生化处理装置的船舶, 在港内使污水排入蓄污柜内。

c) 蓄污柜内的污水, 如经过消毒和粉碎, 可以在距最近陆地 4n mile 外水域排放。如未经过消毒和粉碎, 应在距陆地 12n mile 以外, 船速不小于 7kn, 按正常泵速排放, 不可顷刻排光。

9.2 卫生管理

9.2.1 环境卫生

a) 生活区卫生要求:

- 1) 船舶公共场所应做到无杂物、垃圾, 无油污积尘, 室内物品摆放整齐有序。
- 2) 船员浴室、厕所应及时冲洗, 保持下水管道通畅, 盆池无垢, 室内无异味。
- 3) 各层地面应每日清扫, 保持清洁, 墙面定期擦洗, 做到光亮无污。
- 4) 餐厅应每日清洁一次, 其中餐桌应每餐后擦洗一次, 做到桌、椅、地板无油渍污垢, 餐桌上

JT/T 368—1997

的佐料瓶、餐具等放置整洁。

5) 食品于干货、冷藏库、冷冻库应定期清洁, 库内食品应分类并放置整齐、防止虫害并应标明入库日期, 一般应掌握先入库先食用的原则。

b) 船员个人卫生要求:

1) 船员应保持个人卧室的空气新鲜与流通, 卧具保持整洁, 室内物品放置整齐有序, 其中工作服、工作鞋、工具、器具应放在规定地方, 非个人物品和安全用具不得放入卧室。

2) 船员应自觉维护公共卫生, 不得随地吐痰, 不得乱扔废品杂物和烟蒂, 不得穿着带粉尘的工作服、工作鞋进入餐厅及其他公共活动场所。

3) 船员应注意饮食卫生, 做到勤洗手、不食用变质食品, 防止食物中毒和传染疾病。

c) 船舶生活垃圾与废物的处理按 9.1.5 执行。

9.2.2 卫生防疫

a) 船舶应开展灭鼠、蟑螂、蚊、蝇等除害工作, 并应符合以下要求:

1) 每月监测鼠情、定期投放除害药物与器械, 保持船舶处于无鼠害与基本无其他虫害的状态。

2) 船舶应有足够数量的有效防鼠装置, 船舶在靠泊码头期间, 缆绳孔应放置挡鼠板。

3) 船舶应经常清除垃圾和脏乱死角, 消除蚊、蝇孳生地; 一旦发现蚊、蝇应及时采取措施予以杀灭。

b) 船舶航行或靠泊疫区时的防疫要求:

1) 船员非工作必须, 不得下地。

2) 非必须不得在疫区加淡水 and 购买蔬菜、水果及其他食品。

3) 应根据疫区流行病种的传播途径采取相应的预防措施。

c) 传染性疾病的防治要求:

1) 船舶应经常开展传染病防治的宣传与教育, 增强船员的防病抗病意识。

2) 船舶应高度重视传染性疾病的防治工作, 应做到三早: 早发现、早治疗、早消毒隔离, 切断传播途径。

3) 传染病人所接触的物品应及时消毒, 排出的粪便等污物应消毒处理后才可按规定排放。

4) 加强饮用水和其他生活用水的管理, 采取有效措施防止水源污染。

5) 消除病媒昆虫, 防止病菌传染。

6) 对有可能被传染者应采取及时服用预防药物或进行紧急接种等有效措施, 防止进一步传染。

9.2.3 医疗管理

a) 船舶一般应设立医疗站(须配有适量药品), 并配备医生或指定一名合适的船员(指经过一定医疗知识学习、培训并取得相应证书的船员)作为船上医务人员从事船舶的医疗管理工作。

b) 船舶医疗站应建立有关规章制度和医疗操作规程, 对医疗站、船员医疗及药品等进行有效管理, 对船员患病给予有效治疗。

c) 船舶对药品应予登记, 对麻醉、剧毒药品应严格保管, 使用应严格控制, 使用情况应予记录并须经船长签字确认。

d) 船舶应配备氧气袋、担架、急救药箱、高压消毒锅、血压计等常用医疗设备和常用医疗书籍。

e) 船员在船患病或负伤, 一般在船治疗。如病情或伤情严重, 船上医务人员无法确诊和治疗时可提出建议, 在国外港口经船长同意, 在国内港口经部门负责人同意, 可到代理安排或船公司指定的当地医院治疗。

f) 船员在船因伤病需要休息的, 由船上医务人员提出意见, 经部门负责人同意后, 可予以安排, 需要做号饭的由医务人员通知业务部安排制做。

g) 船员在船患重病或负重伤, 船舶应采取有效救护措施, 并及时报告船公司, 在危及生命的情况下, 应将详情和具体急救要求火速报告船公司, 同时迅速驶往最近的有医疗条件的港口或船公司指定的港口就医。

10 船员管理

10.1 一般要求

船员管理是船舶管理的重要组成部分, 船长、政委和船舶各部门负责人应以身作则、同心协力、严格执行有关规章制度, 做好本船船员的管理工作, 以确保船舶的安全营运和正常的生产、生活秩序。

船员肩负着发展我国水上运输事业、促进我国地区间及与世界各国和地区的经济贸易关系的光荣任务。作为一名船员应努力做到:

a) 热爱祖国, 热爱人民, 立场坚定, 爱憎分明。拥护中国共产党的领导, 拥护社会主义制度。不做有损人格、人格和违背祖国及人民利益的事。

b) 热爱船舶, 热爱本职工作, 发扬团结紧张、务实有效的工作作风。

c) 努力学习马列主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义的理论, 刻苦钻研专业技术业务, 解放思想, 勇于开拓, 不断提高思想政治觉悟和专业技术业务水平。

d) 遵纪守法, 遵章守规。严守我国的法律法规; 严守船舶所到国、所到地区的有关法律法规; 严守党和国家的秘密及所在企业的商业秘密。

e) 敬业、勤业, 忠于职守; 服从调配, 服从领导, 听从指挥。

f) 树立安全第一思想, 增强自我保护意识。严守各项航行安全法规制度和船舶安全技术操作规程, 积极参加船舶组织的各项安全活动和救生、消防等演习; 在船舶遇险或发生事故时, 应临危不惧、积极抢险、排除故障, 确保船舶和人员安全。

g) 树立“货主至上、旅客为先”的思想, 严守有关货、客运管理规定, 安全优质地完成运输任务。

h) 讲政治、讲正气、讲学习, 提高政治鉴别力。自觉抵制资产阶级腐朽思想的侵蚀, 勇于反对各种形式的腐败行为。发扬艰苦朴素的优良传统, 厉行节约、杜绝浪费, 严守有关双增双节规定; 降低船舶营运成本, 提高经济效益。

i) 注重文明礼仪, 注意仪表仪容; 严守有关外事交往规定; 尊重船舶所到国、所到地区人民的风俗习惯。

j) 积极参与管理, 增强参政议政意识; 支持改革, 保持稳定, 同心同德, 团结协作, 为船舶的安全营运而奋斗。

10.2 培训

10.2.1 培训种类及目的

船员培训主要分为在船培训和岸上培训两大类, 船舶应根据实际需要开展船员的在船业务培训, 当在船培训无法满足实际需求时应送岸培训, 以取得有关资格证书, 从而达到船员适任的目的。

10.2.2 在船培训

船员初次上船或调任新职, 船舶应对其进行必要的上岗业务培训并应安排一段时间的见习或实习。对上述船员的见习或实习, 船长、政委及各部门负责人应妥善安排并应指定专人给予具体指导, 使他们尽快掌握所任职务的实际操作和管理技能。

对新任职的船长、轮机长, 初次在大吨位船舶、特种船舶工作的船长, 以及初次在自动化船舶工作的轮机长, 一般应在具有一定任职资历的在职船长、轮机长的具体指导下进行一段时间的实习, 使他们在理论、实际两方面得到有效指导。

船舶应有计划地开展船员的在船培训, 培训内容包括岗位职责、专业技能、安全管理、外语能力等, 使在职船员不断提高业务素质, 以更好地胜任所任职务的工作。

船员在船培训应予记录; 记录应至少包含以下内容:

JT/T 368—1997

- 被培训船员姓名、职务、所持证书及在船工作资历。
- 培训内容、时间与培训指导人员姓名、职务及资历。
- 培训考核方式、被培训船员的考核成绩。
- 培训指导人员对被培训船员的评价及船长审查意见。

10.2.3 送岸培训

船舶应根据本船船员的技术业务状况与职务晋升的需要,提出船员送岸培训建议(由船长审查确定),船公司一般应尊重船舶意见,尽可能予以统筹安排,以保证船员队伍的稳定与发展,不断适应新的要求(以符合《STCW 1978》为基本原则)。

10.3 考核

10.3.1 考核种类与目的

船员考核分为日常考核与晋职考核两类。日常考核的主要目的是审查船员是否胜任所任职务的工作及其胜任本职工作的程度;晋职考核的主要目的是审查能很好胜任本职工作的船员是否能承担高一等级职务的工作及其可靠程度。日常考核是船员考核的基础,晋职考核则是船员考核的重点。

10.3.2 日常考核

日常考核适用于所有船员,一般应每三个月进行一次,船员每次下船体假前,船舶应对其在船工作等情况进行一次全面考核,考核内容至少包括工作实绩与能力、思想品质、组织纪律等内容。船员考核由船长、政委或各部门负责人负责(船长、政委的日常考核应由船公司负责)。

船员下船体假所作的全面考核应予记录,记录至少应包含以下内容:

- 被考核船员姓名、职务、所持证书及在船工作资历;
- 考核内容、考核期与考核负责人员姓名、职务及资历;
- 考核方式与评价;
- 船长、政委审查意见。

10.3.3 晋职考核

晋职考核适用于经日常考核确认能很好胜任本职工作、其他方面表现也较好且有发展潜力的船员。晋职考核是专项考核,一般不定期进行,凡符合上述晋职考核条件的船员,船舶应及时予以考核,提出晋职建议,除日常考核内容外,晋职考核还应重点考核船员的技术业务水平与组织管理能力、并对其晋职的可靠程度应予重点评价和提供有关依据;船公司一般应尊重船舶的意见并进行进一步的考核,以确认船员是否具备晋职条件。

晋职考核一般应以高级船员为重点,具体工作由船长、政委与各部门负责人负责;船舶对本船船员的晋职考核应出具书面意见,并至少包含以下内容:

- 被考核船员姓名、现任职务、拟晋升职务、现所持证书及在船工作资历;
- 考核内容、考核负责人员姓名、职务及资历;
- 考核方式与评价及依据材料;
- 船长、政委审查意见。

10.4 任职

10.4.1 一般要求

选拔、任用船员应坚持“德才兼备”原则,确保船员,尤其是高级船员具有良好的思想品德和技术业务素质。

船舶应根据本船船员的实际状况及培训、考核情况提出本船船员的任职建议,船公司在具体选拔、任用船员时一般应尊重船舶意见。

10.4.2 任职条件

船员上船任职应持有相应的资格证书和其他有关证书,以表明其在技术业务、船舶基本知识和专项知识及身体等方面具备了所任职务的基本条件。

船员上船任职除以上基本条件外,还应具备熟悉所上船舶及岗位的具体情况的条件,如船员对所上船舶的情况不熟悉,船舶应指定专人帮助其熟悉情况并进行一定的指导,当确认其已完全熟悉情况后才能认定其具备了正式任职的条件。

10.4.3 任职程序

船员上船任原职,船舶应根据船公司出具的书面通知按规定程序与要求安排船员进行工作交接,交接完毕即可正式任职。

船员上船任新职(一般先安排一段时间的实习,实习结束考核合格才可派船),船舶应根据船公司出具的书面通知,对新任职船员进行任新职前的培训、教育,并应指定专人(通常为部门负责人或有经验的该职务交班船员)给予指导,当确认其已熟悉所任职务的情况后方可进行工作交接并正式任职。

高级船员经考核确认不能胜任原职务的,船舶应提出降职或免职建议,船公司一般应予采纳,在情况紧急且条件允许的情况下,船长有权决定暂停其职务,并可派其他合适的高级船员替代,但替代人员应符合 10.4.2 的要求。

普通船员经考核或因身体等原因确认不能胜任原职务或工种工作的,船舶应提出改任职务或工种的建议,船公司一般应予采纳,同时船长有权临时决定其在船职务或工种的变更,但如其改任新职或新的工种,应符合 10.4.2 的要求。

10.5 船员纪律

10.5.1 船员纪律的种类与目的

船员纪律主要有组织纪律、劳动纪律、涉外纪律和登岸规定等几类,其主要目的是规范船员的行为,体现“以人为本”的管理原则,从而确保船舶管理的有效实施。

10.5.2 组织纪律

- a) 应严格遵守国家的法律、法规。
- b) 应严格执行船舶的作息制度、请销假制度、交接班制度和其它有关各项规章制度。
- c) 应服从调动,按要求及时上船工作、严禁延误船期或漏船。
- d) 应积极参加船舶组织的政治、业务学习和各种会议、不得无故缺席、迟到和早退。
- e) 应做到团结友爱,互相协作;不得拉帮结派,挑拨是非,寻衅闹事,打架斗殴。
- f) 应爱护公共财物,不得随便拆动生活区和房间内的固定设施。
- g) 应自觉维护船舶工作、生产和生活秩序,不准酗酒和在航行中饮用烈性酒,航行值班人员在当值前 4 小时不准饮用带酒精的饮料,严禁吸食、注射、携带及贩运毒品,严禁打麻将和进行任何形式的赌博活动。

h) 家属和亲友不得登油船和装运危险品的船舶,并不得在锚泊时登轮和随船航行;家属和亲友探望船员,一般应在岸上住宿。

10.5.3 劳动纪律

- a) 应认真履行职责,服从工作分配,保质保量地完成所承担的任务,对分配的工作或工作中的问题可提出不同意见或改进建议,但不得消极怠工和顶撞、谩骂、威胁船舶领导或部门负责人。
- b) 应坚持 8 小时工作制,做到不迟到、不早退、不旷工。
- c) 应严格执行各项操作规程、安全注意事项、防火防爆守则和防污染规则,不得违章作业。
- d) 应严格遵守船舶航行、停泊值班制度和其它有关规定,确保船舶安全。
- e) 值班时应尽职尽责,坚守岗位,并按规着装,佩带标志;不得做与值班无关的事情,当班人员向接班人员交代工作应清楚、明了;未经船舶或部门负责人同意不得调换值班时间。

10.5.4 涉外纪律

- a) 应严格遵守所到国家和地区的法律、法规以及当地和港口的有关规定,尊重当地的风俗习惯。
- b) 在涉外活动中,应严守党和国家及船公司秘密。
- c) 不得私自与任何境外外国机构、组织、人员联系,船员如需在国外探望亲友,应经船公司批准,由

JT/T 368—1997

船舶领导酌情安排。

d) 境外人员登轮参观访问,应由船舶领导组织有关人员接待。未经船舶领导允许,不得私自接待。

e) 境外商船邀请船员上船参观、看电影、电视、录像等,船舶领导应根据情况决定是否应邀,如果应邀,应有组织有准备地前往。如发现反动、淫秽等内容,应拒绝参观和观看并表明态度。

f) 不得向境外机构及人员索要借用电影片和录像来船放映;不得在任何港口(航区)收看反动、淫秽电视。

g) 不得进入妓女院、夜总会、酒吧间、按摩院、舞厅、太阳浴场、影院、弹子房以及淫秽书店等场所;不得嫖娼和让妓女登船。

h) 不得购买、拣拾、索要、接收、藏匿和传看淫秽、反动的书刊、画报、照片和录像带,不得收听反动、淫秽的广播。

i) 登岸购物应到正当的贸易场所、不得走家串户;不得拣拾、偷拿任何物品和以物易物;不得在国外出售、倒卖烟酒及其他物品。

j) 不得接受贿赂和变相收贿;不得向境外人员索要或暗示馈赠礼品;正常业务往来中所得的礼品、钱物,应由船舶领导按有关规定处理。

k) 不得偷带国家禁止进出口或限制进出口或依法应缴纳关税的物品出入境的走私行为和申报不实、逃避监管、倒卖个人进出口物品出入境的违反海关监管规定的行为;携带和在国外使用人民币及外币应严格遵守我国海关的有关规定和所到国或地区的有关规定,不得进行非法货币兑换。

10.5.5 登岸规定

a) 船员在国外港口登岸,除接受国外机构和友好团体邀请组织集体活动外,船舶领导应根据船期和所在港口的情况,在确保船舶生产和安全的前提下,安排船员分批下地活动。要组织三人以上同行,指定组长,负责带队,登岸后保持集体活动。船舶领导可视情规定回船时间,但原则上应在日落之前回船。

船员在港区内散步,一般也应两人以上同行。

b) 船员除在本船停靠码头附近活动外,凡离船出港区应向本部门负责人或船舶领导请假,回船后及时销假,船舶领导、部分负责人登岸时,还应向有关人员交待好工作,并说明去向或留下地址。船长和大副、轮机长和大管轮、水手长和木匠不得同时离船。船员最迟应在开航前2小时返回船舶。

c) 船舶系浮筒和在码头停靠期间留船人数不得少于1/3;在封闭式锚地锚泊时留船人数不得少于1/2;在开敞式锚地锚泊时,留船人数不得少于2/3;油船、客船、装有危险品及特资船在码头停靠期间留船人数不得少于1/2。

d) 船舶领导批准船员在国内任一港口离船登岸的时间(从离船至回到船上)由各船公司具体规定。船舶领导可根据需要临时决定不准离船或增加留船人数或缩短离船登岸时间。

10.6 奖惩

船舶应对船员实行奖励惩罚制度,做到奖罚分明,以充分调动和发挥船员积极性、创造性,自觉维护和遵守船舶的各项纪律和制度,不断提高船员劳动生产率和船舶的经济效益。

船舶对船员的奖惩,应把思想政治工作同经济手段结合起来。对表现突出的船员应坚持精神鼓励和物质奖励相结合、以精神鼓励为主的原则。对违反纪律的船员,应坚持以思想教育为主、惩罚为辅的原则。在对船员具体实施奖励和惩处时,船舶应遵照船公司的规定执行,如必要也可按规定程序制定本船的奖惩实施细则。

10.7 船员证件管理

10.7.1 船员证件种类与作用

a) 海员证

中华人民共和国海员证是远洋船员出入中国国境和在境外通行使用的有效身份证件,由中华人民共和国港务监督局及其授权的地区港务监督签发。船员离退休或调离船舶时,应收回,予以登记和注销。

b) 护照

中华人民共和国因公普通护照是远洋船员在超出海员证使用范围时出入中国国境和在境外通行使用的有效身份证件,由中华人民共和国外交部签发。船员离退休或调离船公司,应收回,予以登记和注销。

c) 船员服务簿

船员服务簿是记录船员本人服务资历、参加有关专业训练和体格检查情况的证件,是船员申请考试,办理职务升级签证和换领海船船员适任证书的证明文件之一。船员服务簿由船公司所在地的港务监督核发,船员应在每24个月至36个月的期限内,按规定到指定的港务监督办理一次签证。

d) 海船船员适任证书、船员岗位证书

海船船员适任证书是大部分高级船员应持有的表明其能够胜任所任职务技术业务工作的证件,由船公司所在地的港务监督根据国家有关船员考试、发证规则签发,有效期为5年。港务监督对海船船员适任证书持证人的专业能力每5年进行一次评估,经评估后实施再生效换证,再生效换证应在适任证书有效截止日期前12个月内进行。

船员岗位证书是其他不需持有海船船员适任证书的船员应持有的表明其能够胜任所任职务(岗位)技术业务工作的证件,由船公司按规定核发。

e) 海船船员专业训练合格证

海船船员专业训练合格证是参加国家规定的海员单项专业训练并经考试合格后由船公司所在地的港务监督签发,长期有效。

f) 船员健康证书

船员健康证书是船员经过身体检查,卫生部门确认符合在航船员体检标准后核发的证件,每次检查有效期为一年。

g) 运输工具服务人员出入境携带物品登记证

运输工具服务人员出入境物品登记证是海关对船员出入境携带物品实行监管的凭证,由船公司所在地海关核发。船员上船报到时,应持证到海关办理有关手续。当船舶从国外返抵国内港口时,船员应按有关规定,在登记证上如实填写有关内容,向第一入境地海关申报。

h) 预防接种证书(黄皮书)

预防接种证书是卫生检疫部门按有关规定对船员进行预防接种后发给的证书。

10.7.2 一般要求

a) 应妥善保管,谨防遗失;如有遗失,应立即报告船公司,由船公司按规定程序向证件主管部门申请补发,原证件由发证部门注销。

b) 不得任意涂改、转借或移作它用。

c) 除运输工具服务人员出入境携带物品登记证外,其余证件在船员上船后应由船舶统一保管,船员离船后原则上应由船公司统一保管。

d) 船员所在船舶或船公司应在船员上述有关证件的有效期内,按有关规定分期分批办理换证手续。船长和船员本人应注意核对证件的有效期,以防在国外证件逾期失效。新办证或换领新证后,持证人应注意检查证件有否差错,如有差错,应及时报告船舶领导及船公司。船舶医务人员要认真检查在船船员的健康证书和预防接种证书,适时通知船员进行体检或预防接种。

f) 船员应按船公司的要求及时准备并寄送办理各种证件所需要的一定数量的本人近期照片和底片,船员船公司也应及时将上述要求通知船员本人,以适时进行换证或签证,确保船员证件始终处于有效状态。

10.8 其他

10.8.1 遣返

船舶在国外航行或停泊期间,船员负伤或患病,经船医或当地医院确诊,短时间内难以治愈,不适合在船继续工作,又不能随船回国者,经船公司批准,可遣返回国。伤病船员生活不能自理的,船舶领导可

JT/T 368—1997

根据船公司指示派人护送回国。

除船公司专电指令船员回国外,船舶领导决定遣返船员回国,应事先请示船公司批准。特殊情况来不及请示的,可报告我国驻外使领馆或船公司驻外航运代表批准,但事后应向船公司报告。

船员因严重违法违纪或其他非正常原因被遣返的,所需费用一般由本人自理。

船舶遣返船员应做到:

a) 船员离船回国,其所担任的工作应有人顶替。凡船公司已明确不另派人补充时,船舶领导要做好调整和安排。

b) 船员离船回国,应带齐必备的证件,船长应出具有关证明,说明回国原因,并加盖船舶公章。

c) 伤病患者应携带医生诊断证明或医疗诊断报告。

d) 船长应委托船舶代理、船公司驻外航运代表或我国驻外使领馆,将船员回国日期、所乘航班(车次)及特殊要求提前报告船员管理部门及到达国内第一港(站)的接待单位。

10.8.2 工伤、死亡

a) 船员因工伤,船长应立即按有关规定向船公司报告,报告内容包括:事故发生时间、地点、原因、伤残部位及医院诊断证明。

b) 船员在国外因病、工伤等原因死亡时,船长应立即报告船公司、我国驻当地使领馆和驻当地航运代表,同时作好以下工作:

1) 对因工伤死亡的船员,船舶应有详细的事故报告、现场情况记录和照片、抢救活动的经过、当地医院证明等书面文件。

2) 对因病死亡的船员,船舶应保存好病史记录、死亡证明书等。

3) 对死因不明的船员,船舶应保存好现场情况记录、照片,必要的位置图形、有关证人的证词、当地法医的证明等。

4) 有条件时,船长应要求国外医院等机构用英文出具有关证明。

5) 对于死亡船员的个人物品船舶应及时清点并登记造册。

6) 船员在国外死亡,遗体应就地火化(按当地规定土葬者除外),一般不安排国内亲属前往参加追悼活动。

7) 在国外处理船员死亡事故(事件),船舶应遵照船公司与我国驻当地使领馆和航运代表的具体指示进行。

8) 在国外办理船员丧事时,船舶应对死者遗容及追悼活动进行拍摄。

9) 死亡船员的骨灰、遗像、遗物、船医报告和追悼活动的照片、船上与岸上联系情况的记录报告及其他有关文件均应由船舶交船公司(必要时可派船员坐飞机送回国内)。

11 财务和伙食管理

11.1 财务管理

11.1.1 作用与范围

船舶财务管理是船舶管理的重要环节,其主要作用是贯彻执行国家有关财务管理的法律法规和船公司的财务规章制度,正确有效地处理船舶财务事项,保证船舶其他各项管理工作的正常进行。

船舶财务管理的范围:

a) 计发船员各类在船津贴(伙食津贴除外)、奖金与劳务费。

b) 编制船员伙食津贴的收支计划并定期进行结算。

c) 船舶招待费、杂费与船员差旅费和其他费用的管理。

d) 人民币与外币的现金管理。

11.1.2 一般要求

a) 船舶财务管理工作应在船长的领导下由事务员具体负责,未配事务员的船舶应由船公司指定一

名合适的在船舶员具体负责。负责财务管理工作的事务员或指定船员应经过专门的财务管理知识培训并经考试合格,持有财务管理岗位证书。

b) 船舶财务管理应严格执行国家的财经政策与法律法规;严格执行船公司的财务管理规章制度;坚决维护各项财务制度的严肃性。

c) 船舶应正确计算与发放船员的各类津贴、奖金与劳务费;船舶可根据船公司的规定制定有关津贴、奖金和劳务费发放办法。

d) 船舶应合理使用船员伙食津贴,对伙食津贴应定期进行收支预算与结算,一般应保证伙食津贴有一定的结余,以便在发生特殊情况时进行调剂,避免超支。

e) 船舶应根据船公司的规定合理使用招待费、杂费,不得超支。

f) 船舶应根据船公司的规定审核、报销船员差旅费和其他费用,不得弄虚作假。

g) 船舶应建立现金管理制度,建立现金账册并应按规定予以认真登记;财务管理人员应定期将现金使用与现金登记情况进行核对,发现错误应及时纠正并应报告船长,必要时应按规定程序报告船公司处理。

11.2 伙食管理

11.2.1 伙食管理的主要目的是合理使用船员伙食津贴并充分发挥其作用,保证船员的身体健康。

11.2.2 一般要求

a) 船员伙食津贴应由船舶集体使用,不得分发给船员个人使用。

b) 伙食管理应实行船长、政委领导下的民主管理制度;船舶应设立伙食管理委员会,参与并负责检查和监督本船的伙食管理工作。

c) 船舶应根据航区、航线、船员人数、伙食津贴标准、营养需求标准等因素定期编制伙食计划,编制伙食计划应精打细算,留有余地,不得超支。

d) 船舶伙食计划应由船长、政委签字确认后实施,具体伙食采购应按船公司规定执行,一般应做到经济实惠、品种齐全、数量适宜并符合大部分船员的生活习惯。

e) 船舶应定期盘点库存食品(应有伙食管理委员会成员参加)并编制伙食结帐表向全体船员公布;船舶一般应每3个月或每往返航次(适用于往返航次时间超过3个月的船舶)向船公司报一次伙食账,船舶报送伙食账应有船长签字确认。

f) 船舶应保证伙食烹饪能符合大部分船员的生活习惯,并应符合国家规定的食物定量与营养标准;伙食烹饪人员应根据船舶的实际情况定期编制食谱并应经常征求其他船员的意见,以不断改善伙食质量。

g) 伙食烹饪人员应注意烹饪卫生,保持食品库、饮器具、餐具的整洁卫生,采购的食物应符合食品卫生标准与卫生检疫规定,发现变质食物应及时处理,不得食用,以防止传染病的发生与传播。

12 精神文明建设

12.1 精神文明建设管理体制和运行机制

12.1.1 根据“充分发挥党组织的政治核心作用,坚持和完善厂长(经理)负责制,全心全意依靠工人阶级”的原则,船舶应从加强党支部建设入手,逐步建立与船舶生产经营相适应、目标明确、责权分明、关系协调、渠道畅通的精神文明建设管理体制和运行机制,形成船舶党支部统一领导、党政共同负责、党政工团齐抓共管、船员广泛参与的精神文明建设的生动局面。

12.1.2 船舶党支部应切实加强精神文明建设的领导。其主要职责是:

a) 主持制定精神文明建设的规划、措施和有关制度,并组织实施。

b) 参与船舶决策,保证监督党和国家的方针、政策及船公司精神在船舶贯彻执行。

c) 抓好船舶领导班子和干部队伍建设。

d) 支持船长行使行政职权,动员船员完成生产经营等各项任务。

- e) 发挥党支部的战斗堡垒作用和党员的先锋模范作用,发动党员做群众工作。
- f) 掌握船员思想动态,进行思想政治教育,开展思想政治工作。
- g) 支持船员开展民主管理和民主监督。
- h) 领导工会、团支部协同抓好精神文明建设。

12.1.3 船长在船舶精神文明建设中的主要职责是:

- a) 参与精神文明建设重要问题的决策。
- b) 在领导生产经营和管理工作的过程中,重视并带头抓好精神文明建设。
- c) 与船舶党支部共同抓好领导班子和干部队伍的思想政治作风建设。
- e) 检查督促船舶业务部门抓好精神文明建设。
- f) 支持船员参与民主管理和民主监督,保障船员的民主权利。
- g) 为精神文明建设提供必要的物质条件。

12.1.4 船舶工会、团支部应发挥各自的优势,肩负起精神文明建设的责任。

- a) 工会应协助船舶领导抓好船员的理想建设,组织船员参加民主管理和民主监督,维护船员的合法权益,调动、保护、发挥好船员的积极性,积极开展建设“船员之家”活动,增强船舶的凝聚力。
- b) 团支部应根据青年船员的特点开展工作,团结和带领青年在船舶的各项工作中发挥突击队作用。

12.1.5 船舶精神文明建设应充分体现船舶特点和群众性,善于找到与船员要求相一致的切入点,得到船员认同和支持,吸引船员广泛参与,大力开展群众性的精神文明建设活动。

12.1.6 船舶精神文明建设应有必要的投入,船公司应为船舶提供一定的文化设施,以不断加强船舶文化建设,丰富船员的文化娱乐生活,营造积极向上的文化氛围。

12.2 船舶领导班子建设

12.2.1 坚持学习制度,党支部中心组学习每月应保持两次以上,学习要理论联系实际,提高认识,统一思想,学以致用,指导船舶各项工作。

12.2.2 执行党的路线、方针、政策,遵守国家的法律法规及船公司制定的规章制度,服从大局,令行禁止,认真完成船公司下达的任务。

12.2.3 建立明确的议事规程和严格的责任制度,班子成员分工明确、责权清晰、敢抓善管、严格要求、合作默契、团结协调。

12.2.4 坚持领导干部以身作则,班子成员应勤政廉洁,公道正派,严于律己,率先垂范,要求船员做到的自己首先做到,以模范的行动影响人、带动人。

12.2.5 妥善处理好船舶奖金分配等涉及到船员利益的问题,以保证调动船员的积极性和船舶各项工作的顺利开展。

12.2.6 坚持物质文明和精神文明“两手抓、两手都要硬”的方针,做到船舶安全生产,船员遵纪守法,使两个文明建设同步发展。

12.3 思想政治工作

12.3.1 船舶思想政治工作应遵循的指导方针:

- a) 坚持以马列主义、毛泽东思想和邓小平同志建设有中国特色社会主义理论为根本指针,保持思想政治工作正确的方向。
- b) 坚持实事求是,理论联系实际,把船员关心的热点和船舶工作的难点问题,作为思想政治工作的突破口,讲道理、说真话,力戒空洞无物的说教,进行有的放矢的工作,增强说服力和吸引力。
- c) 坚持以船舶生产为中心,把思想政治工作贯穿到生产经营的全过程和安全生产的各个环节,强化服务意识,增强服务本领,保证船舶安全生产和经济效益的不断提高。
- d) 坚持以提高船员素质、提高船舶文明程度为思想政治工作的根本任务,把工作的着力点放在教育人、培养人上,努力造就一支世界一流的有理想、有道德、有文化、有纪律的“四有”船员队伍。

e) 坚持重在建设,以立为本,加强思想政治工作的制度建设,设置相应的组织,建立必要的台账,做到有目标、有规划、有措施、有要求、有考核,使思想政治工作真正落到实处。

12.3.2 船舶思想政治教育的基本内容:

a) 社会主义教育。要加强党的基本理论和基本路线的学习教育,用邓小平建设有中国特色社会主义理论武装船员,引导大家正确认识社会主义的本质,坚定走社会主义道路的信念,树立建设有中国特色社会主义的共同理想。

b) 爱国主义教育。要认真贯彻《爱国主义教育实施纲要》,突出中国近代史、现代史和基本国情的教育,增强干部、职工的历史责任感,树立正确的世界观、人生观、价值观,自觉爱国家、爱船舶、爱岗位,把振兴中华的热情转化为搞好生产、勤奋工作的动力,更好地报效祖国。

c) 形势任务教育。要围绕党和国家以及企业的中心工作,配合重大改革政策和措施的出台,适时进行形势任务宣传教育,增强船员的全局观念和大局意识,明确自己的任务和努力方向。

d) 职业道德教育。要结合行业特点和船舶实际开展职业道德教育,培养职业感情,强化职业责任,规范职业行为,使船员自觉热爱本职,忠于职守,掌握技术,精通业务,奉献岗位,献身职业。

e) 安全生产教育。要组织船员认真学习安全知识和规章制度,不断加强安全重要性的教育,强化安全意识和责任心,牢固树立“安全第一”的思想,不断提高落实各项安全措施和操作规程的自觉性。

f) 遵纪守法教育。要有计划地开展法纪教育,增强船员的法纪观念和法纪意识,自觉学法、懂法、遵纪守法。

g) 思想政治教育内容广泛,船舶应根据实际情况统筹兼顾、合理安排、相对稳定、力求实效。

12.3.3 船舶思想政治工作的主要任务是:协调关系、理顺情绪、化解矛盾、消除疑虑、宣传典型、转化后进,最大限度地调动船员的主人翁积极性,保证船舶生产经营健康发展。

12.3.4 船舶政治教育的时间安排:全船思想政治教育应每两周保持一次;党员大会应每季度安排一次;党支部委员会应每月召开一次;党小组会应每月召开一次;党课教育应每季度进行一次;支委民主生活会应每半年召开一次;民主评议党员应每年进行一次,时间要相对集中。另外,对工会小组会、团支部会都应给予时间的保证,至少每月各一次。

船舶安排政治教育,既要考虑生产经营,又要保证学习时间,一般可安排在晚上进行,并坚持集中教育和随机教育相结合,见缝插针、因势引导地开展政治教育和思想工作。

12.3.5 船舶思想政治工作应在继承的基础上创新,努力改进方式方法。

应做到尊重人、理解人、关心人、把灌输引导与自我教育结合起来,使思想政治工作做到更加贴近船员、贴近实际、贴近生活,情理交融,亲切可信,为船员所接受。

应以活动为载体,增强思想政治工作的吸引力;树立先进典型,发挥思想政治工作的导向作用;加强船舶文化建设,拓宽思想政治工作的渠道;注重制度建设,把思想引导与行为规范结合起来。

船舶政委是船舶思想政治工作的主要责任人,政委在抓好船舶政治教育和思想工作的同时,应注重抓好自身的建设,不断提高自己的政治素质、文化素质和能力素质;应充分认识思想政治工作既靠真理的力量,也靠人格的力量,坚持以身作则,身教重于言教,用自己表率作用教育人、带动人、凝聚人。

12.4 纪检监察工作

12.4.1 船舶纪检监察工作由政委负责,其主要工作是:进行遵纪守法教育;了解船员在遵纪守法方面的情况;对船员违法乱纪行为进行处理。

12.4.2 船舶纪检监察工作应坚持:“预防教育为主、教育惩处并举”和“惩前毖后,治病救人”的方针,加强党风、行风和法纪教育,提高党员、干部和船员反腐倡廉、廉洁自律、遵纪守法的自觉性。

12.4.3 船舶应以反走私、反毒品、反倒卖、反嫖赌为重点,落实防范措施,避免和遏制各类违法违纪案件的发生。

12.4.4 船舶领导班子应带头廉洁自律,制定并执行“党支部党风廉政建设责任制”、“船舶领导班子成员廉洁自律措施”、“礼品登记制度”、“回扣接受和处理管理办法”、“招待费使用情况报告制度”等制度,

充分发挥表率作用,用党风带船风,促进船舶风气的不断好转。

12.4.5 船舶应每季度进行一次遵纪守法和干部廉洁自律的检查分析,研究制定性的措施,做好台账记录,并写出书面报告,报送船公司纪检部门。

12.5 治安保卫工作

12.5.1 船舶治安保卫工作应遵循“预防为主,确保安全”的方针,防范国内外敌对势力和刑事犯罪犯子的破坏活动,预防灾害事故,保障船舶、货物、船员、旅客的生命财产的安全。

12.5.2 船舶应根据《出国(境)船舶安全保卫工作规定》,建立安全保卫工作责任制,并与生产责任制、经济责任制紧密结合,形成船舶、部门、船员三级责任制,明确职责、责任到人,全面落实船舶治安保卫工作的各项安全防范措施,维护船舶治安秩序。

12.5.3 船舶应依据《治安保卫委员会工作细则》和《出国(境)船舶安全保卫工作规定》,建立治安保卫委员会,一般由三至五人组成,政委担任治保会主任。

12.5.4 船舶治安保卫委员会应根据《出国(境)船舶安全保卫工作规定》,明确任务,落实措施,积极做好船舶的治安保卫工作。

12.5.5 船舶治安保卫委员会每月至少应召开一次会议,紧急情况下可随时召开;每季度应进行一次工作总结,并书面报告船公司;船舶发生重大问题,应及时向船公司报告。

本标准所引用或依据的国际公约、规则和
国内法律、法规、规章名称

A1 国际公约、规则

- 1974 年国际海上人命安全公约及其修正案(SOLAS 1974)
- 73/78 国际防止船舶造成污染公约及其修正案(MARPOL 73/78)
- 1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约(STCW 1978)
- 1966 年国际船舶载重线公约(INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES 1966)
- 1969 年国际船舶吨位丈量公约(INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIP 1969)
- 1969 年国际油污损害民事责任公约(INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969)
- 1972 年国际海上避碰规则(COLREG 1972)
- 国际信号规则(INTERNATIONAL CODE OF SIGNALS)
- 国际无线电规则(INTERNATIONAL RADIO REGULATIONS)
- 国际海运危险货物规则(IMDG CODE)
- 国际散装化学品规则(INTERNATIONAL CHEMICAL BULK CODE)
- 国际散装危险化学品船舶构造和设备规则(IBC CODE 适用散装危险化学品船)
- 国际散装液化气体船舶构造和设备规则(IGC CODE 适用散装液化气体船)
- 国际船舶安全营运和防污染管理规则(ISM 规则)

A2 国内法律法规和规章

- 中华人民共和国标准化法(全国人大 1988 年 12 月 29 日通过)
- 中华人民共和国计量法(全国人大 1985 年 9 月 6 日通过)
- 中华人民共和国劳动法(全国人大 1994 年 7 月 5 日通过)
- 中华人民共和国海上交通安全法(全国人大 1983 年 9 月 2 日通过)
- 中华人民共和国海洋环境保护法(全国人大 1982 年 8 月 23 日通过)
- 中华人民共和国海商法(全国人大 1992 年 11 月 7 日通过)
- 中华人民共和国内河交通安全管理条例(国务院 1986 年 12 月 16 日发布)
- 中华人民共和国海上交通事故调查处理条例(交通部 1990 年 3 月 3 日发布)
- 中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例(国务院 1983 年 12 月 29 日发布)
- 中华人民共和国内河避碰规则(交通部 1991 年 4 月 28 日发布)
- 中华人民共和国海船船员考试发证规则(交通部 1987 年 2 月 14 日发布)
- 中华人民共和国散装液体货船船员特殊培训、发证办法(国家港监局 1991 年 5 月 8 日发布)
- 中华人民共和国海上航行警告和航行通告管理规定(交通部 1993 年 1 月 11 日发布)
- 海上雾中航行规则(交通部 1957 年 6 月 11 日发布)
- 船舶防台技术操作规则(交通部 1957 年发布)
- 海图作业试行规则(交通部 1965 年 7 月 1 日发布)
- 油船安全生产管理规则(交通部 1983 年 4 月 12 日发布)

- 船舶装载危险货物监督管理规则(交通部 1981 年 10 月 29 日发布)
- 水上无线电通信规则(交通部 1993 年 3 月 8 日发布)
- 水运无线电通信管理规则(交通部 1993 年 3 月 8 日发布)
- 船舶交通事故统计规则(交通部 1990 年 8 月 1 日发布)
- 水路货物运输规则(交通部 1995 年 9 月 1 日发布)
- 水路货物运输管理规则(交通部 1995 年 9 月 1 日发布)
- 危险货物运输规则(交通部 1972 年 1 月 1 日发布)
- 船舶遇险紧急通信处置细则(交通部 1987 年 8 月 27 日发布)
- 全球海上遇险和安全系统船舶无线电人员考试发证办法(交通部 1993 年 7 月 1 日发布)
- 运输船舶消防管理规定(交通部 1995 年 5 月 1 日发布)
- 防止舱、室作业环境中缺氧窒息事故的暂行规定(交通部 1986 年 1 月 29 日发布)
- 海运精选矿粉及含水矿产品安全管理暂行规定(交通部 1988 年发布)
- 关于海运生铁、金属块锭、盘元、煤炭、散盐、矿石、矿砂、矿粉等散装货物装舱标准和船舶、港口责任划分的规定(交通部 1987 年 4 月 22 日发布)
- 关于装运危险货物船舶的技术条件的规定(试行)[中国船舶检验局船检字 1800 号(83 年)]
- 老旧船管理规定(交通部 1993 年 2 月 25 日发布)
- 治安保卫委员会工作细则(公安部 1978 年 1 月发布)
- 出国(境)船舶安全保卫工作规定(交通部 1994 年 3 月 19 日发布)

船舶主要证书名称

B1 船舶基本证书

- 国籍证书(又称登记证书)
- 吨位证书
- 1966 年国际载重线证书
- 最低安全配员证书
- 除鼠或免于除鼠证书
- 国际防止油污染证书
- 船体入级证书
- 轮机入级证书
- 安全管理证书(SMC)
- 符合证明(DOC)副本
- 免除证书(根据 SOLAS 1974 I/12 的规定)

B2 客船专用证书

- 乘客定额证书
- 客船安全证书
- 国际防止生活污水污染证书
- 特种客船空间证书

B3 货船(含油船、液化气船)专用证书

- 货船构造安全证书
- 货船设备安全证书
- 货船无线电报(话)安全证书
- 油污损害民事责任保险或其它财务保证证书(适用油船)
- 国际散装运输危险化学品适装证书(适用运载散装液体危险化学品货物船)
- 国际散装运输液化气体适装证书(适用运载散装液体危险化学品货物船)
- 国际防止散装运输有毒液体物质污染证书(适用运输散装有毒液体船舶)
- 符合装运危险货物特别要求的证书
- 苏伊士运河吨位证书
- 巴拿马运河吨位证书
- 冷藏入级证书

B4 其他

- 稳性计算书
- 系固手册
- 油类记录簿
- 垃圾记录簿
- 船舶签证簿

- 船舶安全检查记录簿
- 起货机设备检验簿
- 惰性气体安全操作手册(适用油船)
- 二氧化碳管系吹通试验报告
- 二氧化碳称重记录
- 卫生证书
- 救生筏检验证书
- 航行灯证书
- 运河灯证书
- 气笛证书
- 船舶保险单和船东互保单

船舶主要图书资料名称

C1 航海资料

- 海图资料,包括船舶所经航区、航道、港口的各类海图,如总图、大洋图、航行图、沿海航行图、港口图、航路设计图、等磁差曲线图、大圆海图、台卡图、罗兰海图、奥米加图、空白图等。
- 海图及其他水道图书总目录
- 航海图书目录
- 航海通告
- 航海通告年度摘要
- 航路指南
- 进港指南
- 世界大洋航路
- 天体高度方位表
- 天文历
- 潮汐表
- 灯表和雾号表
- 航标表
- 里程表
- 无线电信号表
- 太阳方位表
- 航海表
- 海运地图册
- 中国沿海港口资料
- 中国沿海灯标示意图
- 船舶操纵特性图
- 救生筏示意图

C2 有关手册

- 海员手册
- 商船搜救手册
- 训练手册
- 标准航海用语
- 消防手册

C3 油船专用资料

- 国际油船和油码头安全指南
- 国际油轮过驳指南
- 油轮海上清污指南
- 驾驶台程序指南
- 隋气系统(IMO 出版)

- 原油洗舱系统(IMO 出版)
- 防止经货油泵舱海底阀溢油(OCI 出版)
- 直升机/船舶操作指南(ICS 出版)
- 美国海岸警备队油轮规则
- 船舶控制毒品和酒精准则(OCIMF 推荐)
- 大型船舶码头和海上泊位系泊准则与介绍(OCIMF 出版)
- 船舶救助指南
- 大型油轮抛锚系统和程序
- 油轮接口标准和连接设备
- 船舶装运危险货物应急措施

船舶主要规章制度名称

- 作息制度
- 请、销假制度
- 调动交接制度
- 值班制度
- 装卸货看舱(理货)制度
- 瞭头制度
- 巡回检查制度
- 离港三查制度
- 培训、学习制度
- 廉政建设制度
- 文明礼貌守则
- 旅客服务规范(适用客船)
- 旅客餐厅服务规范(适用客船)
- 会议制度
- 驾驶台与机舱联系制度
- 防火安全制度
- 劳动安全制度
- 卫生管理制度
- 伙食管理制度
- 驾驶台规则
- 机炉舱规则
- 易燃易爆物品管理规定
- 备件、物料管理规定
- 档案、技术资料管理规定
- 防抗台安全措施
- 雾航安全措施
- 特殊区域航行安全措施
- 防冻、防寒安全措施
- 防偷、防盗、防劫船安全措施
- 防毒、防偷渡、防走私措施
- 各种机器设备安全操作规程
- 系泊带缆须知
- 起落吊杆须知
- 开关舱盖须知
- 海上拖带作业须知
- 三大运河航行须知
- 危险品管理须知
- 明火作业须知
- 机舱常规作业须知

- 燃料管理须知
 - 使用岸电须知
 - 应急操作须知
-