

欧盟港口国控制新法令

—2009/16/EC

解读

中国船级社

二〇一〇年九月

前言

港口国控制作为对船舶和海上人命安全及防止海洋污染的监督、管理措施,其在航运海事中的地位正与日俱增,也越来越发挥着独特的作用。随着近年来各港口国控制区域组织如巴黎备忘录、东京备忘录等不断出台一项项政策法令,推出一轮又一轮集中大检查,港口国控制在力度和广度上都有不断深化和扩散的趋势,其检查职能和机制也越来越受到海事界的广泛重视和研究。

欧盟于 2009 年 5 月 28 日颁布了将于 2011 年 1 月 1 日执行的港口国检查法令(Directive 2009/16/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009 on port state control)。这项法令作为欧盟第三套海事安全措施的一部分,用来代替现有的港口国检查法令(95/21/EC),成为欧盟各成员国(也是巴黎备忘录组织的主要成员)未来进行港口国检查的依据。

作为一个在海事和航运领域有着巨大影响的重要组织,欧盟此次颁布的港口国控制新法令,必将对欧盟乃至全世界的航运市场造成重大影响。为深入分析这种影响,中国船级社成立了“EU 新 PSC 法令和 RO 评价法令标准研究课题组”。通过深入解读法令文本和对 CCS 现有船队进行风险等级评定及分析,课题组总结归纳出新法令实施后将带给航运界的变化及相关的应对措施建议,希望能给予各家船公司及时有效的帮助。

目 录

第一章 法令出台的背景	1
第二章 法令内容解读	2
第三章 NIR 下的检查和通报制度	13
第四章 欧盟新法令下船公司可以采取的应对措施	21
附录：欧盟港口国控制新法令标准研究课题组成员	23

第一章 法令出台的背景



2002 年 11 月 19 日，西班牙海岸发生的“威望”号事故对欧盟水域造成了严重污染，这是继 ERIKA 轮溢油事故后的又一次重大污染事故。事故发生后，EU 重新审议了自己的法律和

政策体系，希望通过审议和修订现有法规，来弥补或改正“威望”号事故所暴露出的其海事安全方面的漏洞和不足，以防止类似的事故再次发生。

2005 年 11 月 23 日，欧盟委员会提出了一套新措施，即第三套海事安全措施（3MSP），包括：修订港口国控制法令、认可组织法令（船级法令）、船舶航行监管法令，制定海上事故调查法令、船东民事责任及经济担保法令、成员国满足船旗国要求法令、海上事故责任及赔偿法令等，各项法令与条例环环相扣、前后呼应，使整套措施形成了严密的安全保护网。

作为第三套海事措施的一部分，2009/16/EC 是欧盟成员国进行 PSC 检查的依据，用来代替现有的港口国检查法令（95/21/EC）。鉴于 Paris MOU 的成员绝大部分为欧盟国家，也可以说是 Paris MOU 地区港口国检查的指导。而 Paris MOU 也的确在 2009 年 5 月 22 日的第 42 次会议上通过了将于 2011 年 1 月 1 日运行的新 PSC 检查体制——New Inspection Regime，简称 NIR，该体制完全符合 2009/16/EC 的内容。

第二章 法令内容解读



1. 法令的主要内容

2009/16/EC 通过采用基于风险的目标评估机制，按照船旗国表现，ISM 管理公司表现，认可组织表现，船舶类型、船龄及船舶在 Paris MOU 区域检查中的表现对船舶进行风险评估，根据评估结果决定对船舶的检查频率。减少低风险等级船舶的检查频率，集中力量对高风险等级船舶进行更深入、更频繁的检查，以达到提高欧盟水域船舶航行安全，保护欧盟水域海洋环境，提高欧盟附近海域航行的船舶质量，彻底减少低标准船舶进入欧盟水域的目的。

法令包括前言，40 个叙述条款，39 个正文条款，及 16 个附件。主要内容有：船舶风险划分、根据不同风险等级确定 PSC 检查的周期和内容、拒绝船舶进港、船舶滞留、协调 PSC 规定和程序/避免船舶规避检查、船上工作和生活条件的投诉、船舶到港通报、PSC 检查费用和公布黑名单。这些内容中的大部分较现行的 Paris MOU 检查制度来说是全新的，大大增加了信息的透明度，增强了船舶到港前的通报制度，强化了禁止低标准船入港的措施，同时也对 PSC 投诉条款作了规定。可以说，这是 Paris MOU 检查制度方面的一次全方位的革新。

2. 船舶风险评估

为了对船舶的安全风险进行合理的评估，欧盟对进入其水域的每一条船舶都通过一个风险模型计算其风险等级。这个模型充分考虑了近年来 IMO 的一些研究成果。模型中标识的风险因数分为两类，一类是一般性因数，包括船型和船龄，船旗国、认可组织和 ISM 管理公司的表现；一类是历史因数，包括最近一段时间（目前是三年）船舶在 Paris MOU 地区内被滞留的次数和被检查出的缺陷数量。

具体的评估方式见下表。

			高风险船 (HRS)		低风险船 (LRS)
			标准	分数	标准
船型			油船，化学品船， 液化气船，散货船， 客船	2	所有船型
船龄			> 12 年	1	所有船龄
船旗国表现	黑灰白名单		黑名单中的极高风险国家、高风险国家和中高风险国家	2	白名单国家
			黑名单中的中等风险国家	1	
	是否接受 IMO 自愿审核		-	-	是
认可组织	表现	高	-	-	高
		中	-	-	-
		低	低	1	-
		极低	极低		-
	是否 EU 认可		-	-	是

ISM 管理公司	表现	高	-	-	高
		中	-	-	-
		低	低	2	-
		极低	极低		-
36 个月内历次检查中记录的缺陷数	缺陷数	不适用		-	≤ 5 (36 个月内至少检查一次)
36 个月内被滞留次数	滞留次数	≥ 2 次滞留		1	无滞留

评估将船舶的风险分为三个等级，高风险等级船舶、标准风险等级船舶和低风险等级船舶。当评估各风险因数后得出的总分数大于等于 5 时，船舶即为高风险等级船舶。当船舶满足



低风险等级船舶的所有条件时，船舶即为低风险等级船舶。介于前两者之间的船舶为标准风险等级船舶。

评估表中的各风险因素的取值，船旗国表现、认可组织表现来源于 Paris MOU 公布的名单；缺陷点数计算

时，1 个 ISM 缺陷等于 5 个普通缺陷；滞留次数仅指被 Paris MOU 滞留的次数；ISM 管理公司的表现来源于 Paris MOU 网站公布的判定方法。该方法如下：

指数计算：

◆ 滞留指数：最近 36 个月公司船舶在 Paris MOU 地区被滞留的次数/最近 36 个月公司船舶在 Paris MOU 地区接受 PSC 检查的次数

◆ 缺陷指数：(这些检查中发现的非 ISM 缺陷的总数+5×这些检查中发现的 ISM 缺陷的总数) /最近 36 个月公司船舶在 Paris MOU 地区接受 PSC 检查的次数

计算所需的数据：

◆ 最近 36 个月公司船舶在 Paris MOU 地区接受 PSC 检查的次数；

◆ 最近 36 个月公司船舶在 Paris MOU 地区被滞留的次数；

◆ 这些检查中发现的非 ISM 缺陷的总数；

◆ 这些检查中发现的 ISM 缺陷的总数；

◆ 这些检查导致船舶被拒绝进港的总次数。

指数的判定：

◆ 滞留指数低于 3.27%为 below average ,大于 3.27%且小于 7.27%时为 average , 大于 7.27%时为 above average ; 当被拒绝进港数量大于 0 时 , 滞留指数为 above average。

◆ 缺陷指数低于 1.97 时为 below average , 大于 1.97 且小于 5.97 时为 average , 大于 5.97 时为 above average。

注：上述临界数值将由 PARIS MOU 定期公布
公司表现按下表判定

滞留指数	缺陷指数	公司表现
Above Average	Above Average	非常低
Above Average	Average	低
Above Average	Below Average	低
Average	Above Average	低

Below Average	Above Average	低
Average	Average	中等
Average	Below Average	中等
Below Average	Average	中等
Below Average	Below Average	高

3. 检查周期

当船舶风险等级评估结束后，Paris MOU 的检查官将按照得出的风险等级对船舶进行不同频率的定期检查。

◆ 高风险等级船舶：每六个月一次，可以从第五个月开始安排检查；

◆ 标准风险等级船舶：每十二个月一次，可以从第十个月开始安排检查；

◆ 低风险等级船舶：每三十六个月一次，可以从第二十四个月开始安排检查。

此外，下列情况下可能安排附加检查：

1. 必须进行附加检查的情况：

船舶在上次检查后曾因安全原因被暂停或注销过船级；

船舶被另一成员国通报；

船舶未被登记在数据库中；

船舶：

a. 在进港途中碰撞或搁浅；

b. 被指控排放污染物或危害物质；

c. 没有遵照航行安全规定。

2. 由成员国自行决定是否进行附加检查的情况：

船舶进入波罗的海时未采用 IMO 推荐航线；

曾为船舶签发证书的认可组织在上次检查后被取消了

认可；

船舶被引水员或港方报告有危害行为；

船舶违反了 2000/59/EC 中关于船舶垃圾及货物包装物排放的免除规定；

船舶被货主、船员或其他相关方投诉；

船舶在三个月前被滞留；

船舶有遗留缺陷；

船上的货物可能存在的问题，尤其是危险品和有毒物质；

船舶的操作方式对人员、财产和环境造成了威胁；

有消息来源证明船舶的实际风险超过了其被评定的风险等级。

4. 检查窗口

必须接受检查的船舶（即 I 级优先船舶）：

◆ 对在过去六个月里未接受过检查的高风险等级船舶将进行扩大检查；

◆ 对在过去十二个月里未接受过检查的任何船龄超过 12 年且具有标准风险等级的油船、化学品船、液化气船、散货船和客船将进行扩大检查；

◆ 对在过去十二个月里未接受过检查的任何船龄超过 12 年且具有标准风险等级的除油船、化学品船、液化气船、散货船和客船以外的船舶将进行初次检查或更详细检查；

由成员国自行决定是否检查的船舶（即 II 级优先船舶）：

◆ 对任何过去五个月里未接受过检查的高风险等级船舶将进行扩大检查；

◆ 对在过去十个月里未接受过检查的任何船龄超过 12 年且具有标准风险等级的油船、化学品船、液化气船、散货船和客船将进行扩大检查；

◆ 对在过去二十四个月里未接受过检查的任何船龄超过 12

年且具有低风险等级的油船、化学品船、液化气船、散货船和客船进行扩大检查；

◆ 对在过去十个月里未接受过检查的任何船龄超过 12 年且具有标准风险等级的除油船、化学品船、液化气船、散货船和客船以外的船舶将进行初次检查或更详细检查；

◆ 对在过去二十四个月里未接受过检查的任何船龄超过 12 年且具有低风险等级的除油船、化学品船、液化气船、散货船和客船以外的船舶将进行初次检查或更详细检查。



5. 检查种类

法令规定的检查种类有三种：初次检查、更详细检查和扩大检查，分别对应不同的船舶和时机。

扩大检查可适用于下列船舶：

- ◆ 高风险等级船舶；
- ◆ 船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船；
- ◆ 对被拒绝进港船舶进行的后续检查。

其余的船舶适用初次检查，或在初次检查后有明确证据表明船舶的状况、设备和船员有明显不符合公约要求时，对船舶进行包括实操在内的进一步的检查。

各种检查的内容在将第三章详细说明。

6. 拒绝船舶进港

法令规定欧盟成员国有权拒绝下列船舶进入其港口和锚地：

- ◆ 黑名单船旗国的在最近 36 个月内被滞留或禁止操作超

过两次的船舶；

◆ 灰名单船旗国的在最近 24 个月内被滞留或禁止操作超过两次的船舶。

船舶被拒绝进港将导致如下后果：

◆ 第一次拒绝进港令的时间为三个月，船舶必须在三个月后接受扩大检查和其他相应程序满意后才能解除拒绝进港令；

◆ 如船舶被第二次拒绝进港，其禁入时间为十二个月，船舶必须在十二个月后接受扩大检查和其他相应程序满意后才能解除拒绝进港令；

◆ 其后，任何一次滞留都将导致第三次被拒绝进港，其禁入时间为二十四个月。二十四个月之后，船舶只有满足全部下列条件才能被允许重新进入：

- ✧ 船旗国在白名单上；
- ✧ 其法定和船级证书由 EU 认可的认可组织签发；
- ✧ 船舶隶属于一家表现为高的船公司；
- ✧ 船舶接受扩大检查和其他相应程序满意后。

任何没有在二十四个月内做到上述要求的船舶将被永久拒绝进港；

◆ 其后如再发生滞留将被永久拒绝进港。

7. 船上工作和生活条件的投诉

法令明确规定了对船员在船上工作和生活条件投诉的处理方式：

◆ 所有的投诉都将导致一个初次评估，依此来决定投诉是否合理；

◆ 成员政府应保证所有相关方的意见都得以表达；

◆ 成员政府应对船东或租家保密投诉的来源，检查官应确保和船员谈话时的机密性；

◆ 当投诉内容属实且检查官员采取了相应措施时，成员

政府应向船旗国和 ILO 提交相关报告。

8. 检查和滞留的后续措施

对检查中发现的缺陷和滞留船舶将采取的措施。

◆ 对于初次检查后发现的要求在下一港前纠正的缺陷，下一港的港口国政府可以决定不登轮验证；

◆ 船舶被滞留后如果在当地无法完成修理，成员政府可在确认无风险的情况下同意船舶到最近的船厂修理；

◆ 如果是由于不满足海大 A.744(18)（加强检验程序）决议的要求而导致的滞留（无论是由于文件还是船舶结构缺陷），成员国政府均可要求船舶在开航前往船厂修理前进行必要的测厚；

◆ 如果去修理的被滞留船舶未能完成要求的纠正或未能通过后续的检查，成员政府将采取措施拒绝该船进入欧盟水域。

9. 其它措施

此外还有一些其他措施来增强整个港口国检查体系的有效性和全面性。如协调 PSC 规定和程序制度，协调各成员国之间的合作，在航线上不同国家港口之间的衔接，强调引水员和港方的报告，船舶到港通知制度，PSC 检查费用和公布黑名单等办法。



10. 法令的实施

为确保新法令得到正确的实施，巴黎备忘录组织于 2009 年 5 月 18 日至 22 日在冰岛德雷克雅未克举行的第 42 次会议上通过了，将在 2011 年 1 月 1 日正式运行的 NIR（New

Inspection Regime) 检查机制，以代替现行的 PSC 检查系统。同时，NIR 将使用新的信息系统“THETIS”，代替现行的“SIReNaC”系统。该机制具有以下特点：

- ◇ 确保涵盖所有靠港和停泊的船舶
- ◇ 遵循 IMO 和 ILO 公约的规定
- ◇ 为船舶建立风险预测值
- ◇ 明确阐释检查间隔
- ◇ 减少低风险等级 (Low Risk Ship-LRS) 船舶的检查频次
- ◇ 增加高风险等级 (High Risk Ship-HRS) 船舶的检查频次
- ◇ 风险预测中包含公司的表现
- ◇ 拒绝进入扩展为适用所有船型
- ◇ 公平分配所有的检查事务
- ◇ 对深海引水员扩充引水员报告要求
- ◇ 携带有害和危险货物的船舶列为目标船
- ◇ 预防方便港
- ◇ 保持现行体制的质量和效率
- ◇ 有效地利用资源
- ◇ 依据风险建立检查范围

11. 法令实施后将带来的影响

课题组通过分析 2009/16/EC 法令，研判其将对相关方面带来如下主要影响：

◆ 采用船舶风险等级评定的方式，对船舶进行精确化管理，将关注重点瞄准高风险等级船舶，对低风险等级船舶给予检查频率上的优惠，将促使各方努力提高赴该地区港口的船舶的质量；

◆ Paris MOU 地区港口国政府加强了对船公司整体表现的关注，某一条船的表现将影响到整个公司船队，将促使 ISM

管理公司致力于提高公司旗下所有赴该地区港口的船舶的质量，而非对部分低标准船舶放任不管；

◆ 加强了对 ISM 缺陷的关注，在计算公司表现中一个 ISM 缺陷等于 5 个其他缺陷，将促使各方更加关注船上安全管理体系的实施，而非仅注重船舶硬件的表现；

◆ 加大了对黑名单船旗国船舶的惩罚力度，给予接受 IMO 自愿审核国家优惠，将促使黑名单国家加大努力脱“黑”，也将促进 IMO 自愿审核为更多地船旗国接受；

◆ 更加重视船舶的历史表现和船舶状况的连续性，加强了船舶日常工作表现的重要性，将促使各方采取持续性的行动保障船舶质量，同时也会促使船东在购买船舶时更加倾向于高质量的船舶；

◆ Paris MOU 地区港口国政府简化了拒绝船舶进港程序，并扩大其适用范围，增加了对低标准船的惩罚手段和力度，将导致部分低标准船舶无法进入该区域的航运市场，促进各方增加对船舶安全的重视和投入。

第三章 NIR 下的检查和通报制度

即将于 2011 年 1 月 1 日开始实施的 Paris MOU 港口国检查新机制（NIR）根据 2009/16/EC 法令规定了三种检查方式：初



次检查、更详细检查和扩大检查。

初次检查最少应包括检查船上的证书和文件（列于法令的附录 IV）是否符合各项法律法规的要求，确认上次检查遗留下的缺陷已经纠正，对船舶的整体情况（船上的

卫生、机舱和生活区）感到满意。

当经过初次检查后有明确证据表明船舶的状况、设备和船员有明显不符合公约要求时，将对船舶进行包括实操在内的进一步的检查。

扩大检查是上述三种检查中范围最大，内容最多的一种，也可以说是最容易产生滞留的检查。本章将详细说明扩大检查的适用范围、实施方式和检查内容，以供相关各方参考。



1. 适用范围及检查周期

- ✧ 高风险等级船舶；
- ✧ 船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船；
- ✧ 高风险等级船舶和船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船由于意外因素而进行的检查；
- ✧ 对被拒绝进港船舶进行的后续检查。

对高风险等级船舶，每隔六个月进行一次检查，窗口时间为上次检查的五个月之后；对于标准风险等级的船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船，每隔十二个月进行一次检查，窗口时间为上次检查的十个月之后；对于低风险等级的船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船，每隔三十六个月进行一次检查，窗口时间为上次检查的二十四个月之后。

2. 实施方式

对于高风险等级船舶和船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船，如果距离上次在欧盟的 PSC 检查已经进入窗口期或超出规定的间隔期，当其准备进入 Paris MOU 水域的港口或锚地时，船东或管理公司需要提前通知港口国当局或其指定的机构，这被称为强制通报制度。

上述船舶在预计进入 Paris MOU 水域的港口或锚地 72 小时之前，或如果预计航程不超过 72 小时则在开航前，船东或管理公司需要向目的港的港口国当局或其指定的机构通报下述信息：

- (a). 船舶的标示（包括：船名、船旗、呼号、IMO No.或MMSI 号码）；
- (b). 目的港；
- (c). 预计的抵港时间；
- (d). 预计的离港时间；

- (e). 计划在港时间；
- (f). 对油轮，要附加报告：
 - i) 结构形式：单壳油轮、带隔离压载舱的单壳油轮，或双壳油轮；
 - ii) 货舱及压载舱的状况：满舱、空舱，或惰化状态；
 - iii) 货物的种类和数量。
- (g). 计划在目的港或锚地的操作：装货、卸货，或其他；
- (h). 计划在目的港进行的法定检验及维护保养和修理项目；
- (i). 上次在 Paris MOU 地区进行的扩大检查的日期。

当港口国当局收到上述信息后，将直接或通过代理同船东或管理公司联系，告知是否将到船上进行扩大检查，及船上可能需要做的准备工作。如果港口国检查官上船检查，船东或管理公司应保证在船舶的靠泊计划中有足够的时间供检查，且在检查完成前船舶不能离港。如果港口国检查官决定不进行扩大检查，则将在强制报告的回复中说明，此时船东或管理公司仍需在船舶到达下一个欧盟港口前继续按照强制通报制度的要求进行提前告知目的港的港口国主管当局。

如果适用船舶的船东或管理公司没有按照要求提前告知，则港口国主管当局可能将其列为必须接受扩大检查的船舶，并可能导致船期的延误。此外，船舶也有可能因为违反了强制通报制度而被处以罚金。

当船舶顺利通过扩大检查后，直至下一个检验窗口前，无须按照强制通报制度的要求提前通知目的港。

此外，在 2009/16/EC 法令附录 I 的 II.2.2A 条规定的情况下，高风险等级船舶和船龄大于 12 年的客船、油船、化学品船、液化气船和散货船即使未进入检查窗口期，也将被要求进行检查；而在该附录的 II.2.2B 条规定的情况下，将由成员国自行决定是否进行检查。

3. 检查内容

根据欧盟于 2010 年 5 月 20 日通过 Regulation 428/2010 法令，扩大检查的检查项目清单如下：

(一). 所有船型均适用的项目

(1) 结构状况

船体和甲板的情况。

(2) 水密/风雨密状况

水密/风雨密门；
通风筒、空气管
和天窗；
舱口围和舱口盖。



(3) 应急系统

模拟失电/启动应急发电机；
应急照明；
舱底泵试验；
水密设备/水密门的关闭试验；
舵机（包括应急舵）实验。

(4) 无线电设备

储备能源测试；
海上安全信息接收装置测试；
GMDSS 和便携式 VHF 测试。

(5) 消防设备

消防演习，包括消防员装备的穿着和灭火设施的使用；
应急消防泵测试（使用两根水龙）；
通风和档火风闸的应急遥控切断；
燃油泵的应急遥控切断；

速闭阀的遥控切断；
防火门；
固定灭火系统及相关的警报。

(6) 警报系统

火警测试。

(7) 生活和工作条件

系泊设备的状况，包括机器底座的状况。

(8) 救生设备

救生艇筏和救助艇的降落布置（如有明显证据表明救生艇筏处于不适用的状态，则必须将艇筏落水）。

(9) 防污染设备

油水分离器试验。

(二)．散货船/矿砂船的特殊项目（附加于所有船型项目之后）

(1) 文件

验证下述文件在船，并由船旗国或认可组织完成并签署：

ESP 报告，包括：

- ✧ 结构检验报告；
- ✧ 测厚报告；
- ✧ 状况评估报告。

检查载运的货品是否符合危险品符合证明的要求；

装载手册和装载仪已被批准。

(2) 结构状况

横舱壁和舱口围的状况；

压载舱的状况。如果检查官通过现场观察和 ESP 记录发现有明确的依据，则必须通过人孔或其它途径进入至少一个货舱区域的压载舱进行检查。

(三). 气体运输船、化学品船的特殊项目（附加于所有船型项目之后）

(1) 文件

检查装运的货品是否载于适装证书上。

(2) 货物操作

货舱温度、压力及液位的监控和安全设备；

测氧测爆仪及其校准记录,其装运货品要求的探测仪及其连接的取样管；

甲板花洒的测试。

(3) 防火设备

测试其装运货品所要求的甲板固定灭火系统。

(4) 生活和工作条件

其适装证书货品清单上的货品要求的配有呼吸和眼睛保护设备的逃生房间。

(四). 普通货船、集装箱船、冷藏船、加工船、重大件运输船、海洋平台辅助船、特种用途船、移动式钻井平台、海上浮式结构物、FPSO，等其它船舶的特殊项目（附加于所有船型项目之后）

(1) 水密/风雨密状况

舱口盖状况；

进入货舱的通道。

(2) 货物操作

装载设备；

绑扎设备。

(五). 油船/油矿船(当证书标明为油船时)的特殊项目(附加于所有船型项目之后)

(1) 文件

验证下述文件在船，并由船旗国或认可组织完成并签署：

ESP 报告，包括：

◇ 结构检验报告；

◇ 测厚报告；

◇ 状况评估报告。

甲板泡沫系统的泡沫证书。

(2) 结构状况

压载舱的状况。如果检查官通过现场观察和 ESP 记录发现有明确的依据,则必须通过人孔或其它途径进入至少一个货舱区域的压载舱进行检查。



(3) 消防设备

甲板泡沫系统；

惰性气体的压力及含氧量的控制。

(六) 高速客船、客船和滚装客船的特殊项目（附加于所有船型项目之后）

(1) 文件

检查如下文件证据：

拥堵管理培训；

乘客熟悉培训；

为在乘客处所直接向乘客提供安全帮助的人进行的安全培训，特别是为老年人和残障人士提供应急服务的培训；

危机管理和人类行为培训。

(2) 水密/风雨密状况

首门和尾门（如有时）；

水密舱壁上门的就地和遥控操作测试。

(3) 应急系统

船员熟悉破损控制图。

(4) 货物操作

绑扎设备（如有时）。

(5) 消防设备

就地和遥控关闭档火风闸的测试。

(6) 警报

测试公共广播系统；

测试火警探火和报警系统。

(7) 救生设备

弃船演习（包括将一艘救生艇和一艘救助艇落水）。

(六)．滚装货船（附加于所有船型项目之后）

(1) 水密/风雨密状况

首门和尾门。

(2) 货物操作

绑扎设备。

上述列举的项目并不意味着检查官的检查范围仅限于此，检查可能因为明显的证据而继续扩大。且由于 Regulation 428/2010 法令是欧盟条例，不允许成员国在执行时有任何的差异，故检查的内容将在法令开始实施后在欧盟成员国中得到严格的执行。

第四章 欧盟新法令下船公司 可以采取的应对措施

1. 船舶在欧盟新法令下的表现分析

为评价 2009/16/EC 法令推出的船舶风险等级评估制度对中国国旗船舶及 CCS 级船舶的影响，课题组从 CCS 现有船队的两千多艘船舶中选择了近几年曾在 Paris MOU 港口接受过检查的船舶对其按照法令规定的程序进行风险等级评定及相应分析。

通过评定和分析，得出以下结论：

- 1) 高风险等级是船舶被滞留的关键因素；
 - ◆ 船公司表现为“低”或“非常低”是成为高风险等级船舶的重要因素；
 - ◆ 船旗国表现差是成为高风险等级船舶的重要因素。
- 2) 表现为“低”或“非常低”的船公司是船舶被滞留的关键因素。
 - ◆ 检查中发现的缺陷过多是船公司表现不佳的重要因素；
 - ◆ 滞留率过高是船公司表现不佳的重要因素。

2. 船公司可以采取的应对措施

根据对法令文本的解读和对船舶进行的风险等级评定及相应分析。课题组建议船公司可以采取下列措施以应对法令生效后带来的影响：

- (1) 通过下列措施降低船舶的风险等级：
 - ◆ 选择白名单船旗国（特别是接受了 IMO 自愿审核的国家）；
 - ◆ 选择欧盟认可，且表现良好的船级社；
 - ◆ 避免被滞留；

- ◆ 避免被拒绝入港；
- ◆ 减少 PSC 检查中发现的缺陷数，特别避免发现 ISM 缺陷。
- ◆ 与船旗国交流，建议其接受 IMO 自愿审核；
- (2) 通过下列措施提高船公司表现：
 - ◆ 安排状况好的船舶去 Paris MOU 地区，提高公司表现；
 - ◆ 尽量少安排有过滞留记录或船况较差的船舶去 Paris MOU 地区；
 - ◆ 对进入检查窗口的船舶，尤其是适用扩大检查的船舶，申请船级社“预检”；
- (3) 通过 CCS 建立的风险等级评定程序定期分析公司船队在 Paris MOU 的检查表现，计算船舶的风险等级和公司表现，采取相应的改进措施；
- (4) 根据船舶的风险等级和上次检查日期估算船舶预计接受 Paris MOU 的 PSC 检查的日期和种类，合理安排航线及停靠港口，提前做好自检、预检等准备工作；必要时采用航修、设备缺陷纠正计划及临时检验等方式降低船舶被滞留的风险。

欧盟港口国控制新法令 标准研究课题组成员

本次课题由中国船级社上海分社，广州分社、天津分社、
青岛分社共同承担，课题组成员为：

课题组成员

莫鉴辉（课题组组长）

孟令毅 陈林龙 郝延林 王崇仁

杨 政 王立新 韩春生 陈子利

郭建军

课题起草组成员

傅齐超 朱 坚 谢大明 裘学峰

陈 航 顾伟华 丁浩辉 胡 峰

王 俊