

国家标准
海洋运输船舶应变部署表
(征求意见稿)
编制说明

标准起草组

2019年6月

目 录

一、 工作简况	1
二、 标准编制原则和确定标准主要内容的依据	3
三、 国外相关法律、法规和标准情况的说明	5
四、 与我国有关现行法律、法规和其他强制性标准的关系	7
五、 重大意见分歧的处理结果和依据	7
六、 强制的理由,预期的社会经济效益	7
七、 贯彻强制性标准的要求、措施建议	8
八、 废止现行有关标准的建议	8
九、 其它应予说明的事项	8

一、工作简况

（一）任务来源

自《国际海上人命安全公约》（SOLAS 公约）履约以来，我国根据公约要求制定《海洋运输船舶应变部署表》GB17566-1998，并于 2010 年进行了修订 GB17566-2010，满足了 SOLAS 公约第三章相关“应变部署表与应变须知”的强制性要求。随着船舶工业发展和保护船员安全需求的提升，救生设备、消防设备和应急反应发生了相应的变化，公约的要求也发生变化，比如：SOLAS 公约 2004 年修正案第三章第 31 条新增 1.8 “2006 年 7 月 1 日或以后建造的散货船应配备自由降落式救生艇”；SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条修改 3.3 新增“2015 年 1 月 1 日以后至少每两个月开展封闭处所进入和救助演习”；SOLAS 公约 2017 年修正案第三章第 30 条演习部分新增“客船破损控制演习”，37 条应变部署表和应急指南部分新增“针对客船的破损应急控制”等。为了满足公约强制性要求和船员实际操作需要，有必要对 GB17566-2010 进行修订。

《海洋运输船舶应变部署表》为 2018 年国家标准制修订项目，由《国家标准化管理委员会关于下达和调整〈汽车禁用物质要求〉等 60 项强制性国家标准制修订计划的通知》（国标委发〔2018〕82 号）下达，计划编号为 20183399-Q-348，起草单位为上海海事局。

本标准的归口单位为交通运输部。

（二）协作单位

主要协作单位为上海海事大学。

上海海事大学是一所以航运、物流、海洋为特色，具有工学、管理学、经济学、法学、文学、理学和艺术学等学科门类的多科性大学。2008 年，上海市人民政府与交通运输部签订协议，共建上海海事大学。我局长期与上海海事大学合作，合作效果良好。本次船舶应变部署表的标准修订由上海海事大学作为协作单位，上海海事大学教师一直从事教学科研任务，专业性强，能够理论联系实际，而且还持有船长或轮机长证书，具有丰富的实践经验。

（三）主要工作过程

根据《关于做好 2018 年交通运输标准（定额）项目开题前期准备工作的通知》（交科院科促发[2018]3 号）第 3 项任务安排，上海海事局承担海洋运输船舶应变部署表标准制修订工作，完成时限为 2019 年 10 月。上海海事局接到此项工作后，立即组织标准起草工作，在短期内成立了以上海海事大学为协作单位的标准起草工作组，由上海海事局吴红兵副局长和交通运输部海事局宁波处长担任负责人，并于 2018 年 5 月 17 日向工作组传达了对标准制修订起草的要求、工作计划说明和任务分工。

标准起草工作组多次开会讨论，统一思想，确定了工作思路和工作方法，对标准的总体框架、范围、主要内容、编写进度做出了规划。标准起草工作组成员按照要求开展工作，认真研究、学习了 SOLAS 公约及其修正案中相关应变部署表和应变须知的内容和要求，按照公约的要求，初步拟定了海洋运输船舶应变部署表修订的框架。

标准起草工作组相继赴中国远洋海运集团有限公司安监本部、上海锦江航运有限公司、上海中谷新良海运有限公司开展调研，走访诺唯真喜悦、海洋量子号、日邮阿格斯、阳明奥克兰等船舶，征询一线管理人员、船长和驾驶员的意见，发放调查问卷，共收回调查问卷 109 份。

2018 年 6 月年底形成海洋运输船舶应变部署表修订征求意见草稿。2018 年 7 月上海海事局通过单一来源采购方式与上海海事大学签订海洋运输船舶应变部署表修订制技术服务合同。

2018 年 7 月 15 日开始向驻沪航运公司、航海院校及上海海事局内部征求意见，接受标准修订的建议和意见 83 条。标准起草工作组根据收集的反馈意见对标准进行了认真修改，并形成海洋运输船舶应变部署表修订草稿。

2018 年 9 月，标准起草组组织项目骨干专程赴福建厦门海事局、山东青岛海事局调研，现场听取海事管理机构对海洋运输船舶应变部署表修订草稿的意见和建议，并修改完善。

上海海事局作为项目管理单位，于 2018 年 11 月 27 日组织专家咨询会，对海

洋运输船舶应变部署表修订研究的方向、内容和完成时限进行了研讨，会上形成一致意见：鉴于公约强制性要求，确定主要修订内容为增加自由降落救生艇释放步骤、封闭处所救助和客船破损控制等，对部分文字叙述、英文描述进行编辑性修改，总体时限不能超过 2019 年 8 月份。

2019 年 1 月至 3 月：

汇总整理征求的意见，修改完善标准，提交标准征求意见稿，征求意见。

(四)主要起草人及其所做的工作等

吴红兵、宁波是本次标准修订工作负责人，提出修订意见，编写《编制说明》；

胡荣华、刘雷达负责本次标准修订的审核和研究工作，修订封闭处所救助、客船破损应急控制部分；

许正兵、崔伯鸣、郭军武、魏立队、赵观洋负责参与本次标准修订各部分技术内容的研究、提出和起草工作，修订消防、救生部分。

姓名	工作单位	职称/职务	专业	担任工作
吴红兵	上海海事局	副局长	交通运输工程	编写《编制说明》
宁波	交通运输部海事局	副处长	海事管理	编写《编制说明》
刘雷达	交通运输部海事局	主任科员	航海技术	修订封闭处所救助、客船破损应急控制部分
胡荣华	上海海事局	副处长	交通运输工程	修订封闭处所救助、客船破损应急控制部分
许正兵	上海海事局	主任科员	航海技术	修订消防、救生部分
崔伯鸣	上海海事局	副主任科员	法学	修订消防、救生部分
郭军武	上海海事大学	副教授	轮机工程	修订消防、救生部分
魏立队	上海海事大学	博士	轮机工程	修订消防、救生部分
赵观洋	上海海事大学	船长	航海技术	修订消防、救生部分

二、标准编制原则和确定标准主要内容的依据

（一）标准编制原则

1. 服务应用原则

海洋运输船舶应变部署表是在紧急情况下保障船舶安全和人员安全的应急计划，是为船舶和人员服务的。船舶应变部署表标准的编制一方面有利于海事主管部门对我国海洋运输船舶及其船员进行良好的管理和指导，另一方面规范船舶应变部署表的内容，有利于船员更好地掌握应急情况下自救技能，保障船舶和船员人身的安全。

2. 协调一致原则

海洋运输船舶应变部署表修订标准的编制，不仅要与国际公约和国际标准接轨，而且还应结合国内航运公司船舶的现状与我国船员整体素质，需要与我国船舶和人员的实际情况保持协调一致。

3. 发展性原则

海洋运输船舶应变部署表修订标准并非一成不变，它将随着航运工业发展与新技术的进步，国际公约、规则以及我国相关国家标准及国际标准的发展不断改进和完善。

4. 引领行业原则

海洋运输船舶应变部署表标准应能够有效地规范和引领船舶消防、救生、封闭处所救助及客船破损控制的动作和步骤，船员通过日常演练和演习，提升应急反应能力，保障船舶和船员人身的安全。

（二）标准主要内容

1. 标准名称

本标准名称为“海洋运输船舶应变部署表”，本项目标准规定了海洋运输船舶应变部署表和应变部署卡的基本要求、货船和客船在弃船救生、消防灭

火、封闭处所进入和救助、客船破损时，船上所有人员的分工部署、职责和技术动作，以及应变部署表和应变部署卡在船上的配备和填写要求。

2. 标准的范围

本项目标准适用于航行于海上的从事商业运输为目的，500 总吨及以上的货船、载客 12 人及以上的客船。其他船舶，如工程船、科学考察船、海洋测量船、渔船以及 500 总吨以下货船和载客 12 人以下的船舶等，可参照使用。

3. 规范性引用文件

本标准引用文件均采用国际强制性标准和建议。对于海洋运输船舶应变部署表标准的阐述，引用了下列文件：

[1] IMO. IMO Resolution MSC. 170 (79): ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED , (Adopted on 9 December 2004);

[2] IMO. IMO Resolution MSC. 338 (91) : AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED, (Adopted on 30 November 2012) ;

[3] IMO. IMO Resolution MSC. 350 (92) : AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED, (Adopted on 21 June 2013);

[4] IMO. IMO Resolution MSC. 421 (98) : AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED, (Adopted on 15 June 2017)。

4. 术语和定义

术语和定义是标准中涉及的基本概念，是理解和应用本标准必不可少的关键约定。航海领域通用的、已经规范化的专业术语和定义，不在本标准中重复定义。

5. 标准内容确定

本标准基于 SOLAS 公约关于应变部署表、应变须知、应急演练和训练标准，立足国内船员应急反应能力，结合船舶工业应用与发展，以满足公约强制性规定为目标，强调应急反应的可操作性，面向国际化，注重实用，重视应变部署所需的个性化、规范化、与统一性。

本标准列出消防、救生、封闭处所进入和救助、破损控制的法定要求、动作要领、个人职责和应急反应流程，以文字和图表阐述了应急情况下船员的自救要领，根据客船和货船的载运特点，分别制定货船应变部署表和客船应变部署表。

6. 标准主要修订内容及依据

本标准对应于《1974 年国际海上人命安全公约》及其 2017 之前修正案，与《1974 年国际海上人命安全公约》及其修正案一致性程度为非等效。

本标准代替 GB17566-2010《海洋运输船舶应变部署表》，本次为第二次修订。本标准与 GB17566-2010 相比，除编辑性修改外主要技术变化如下：

(1) SOLAS 公约 2004 年修正案第三章第 31 条 1.8 款规定：2006 年 7 月 1 日或以后建造的散货船配备一艘或多艘能在船尾自由降落下水的救生艇，其总容量应能容纳船上人员总数。2010 版中没有自由降落救生艇动作和任务，本次修订依据 SOLAS 公约第三章第 16 条救生艇筏的降落与回收装置的要求增加编写了货船自由降落式救生艇动作与任务（见 4.3.2.3）；

(2) SOLAS 公约 2017 年修正案第三章第 37 条 3.9 款规定：2020 年 1 月 1 日以后的客船应变部署表应写明进水紧急情况下的破损控制不同船员的指派任务。2010 版没有客船破损控制动作和任务，本次修订依据 SOLAS 公约第 II-1 章第 19 条破损控制资料要求增加编写了客船破损控制动作和任务（见 5.3.2.5）；

(3) SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条 3.3 款规定：2015 年 1 月 1 日起，负有封闭处所进入或救助的船员至少每两个月开展一次封闭处所进入与救助的演习。2010 版没有封闭处所进入与救助动作和任务，本次修订依据 SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条 3.6 款封闭处所进入与救助要求增加编写了封闭处所进入和救助的动作和任务，（见 4.5 和 5.5）；

(4) SOLAS 公约 2004 年修正案第三章第 31 条 1.8 款规定：2006 年 7 月 1

日或以后建造的散货船配备每舷 1 只或多只符合规则要求的气胀式或刚性救生筏,其总容量应能容纳船上人员总数。至少在船舶一舷的救生筏应使用降落设备。2010 版没有相应使用降落设备救生筏的动作和任务,本次修订依据 SOLAS 公约第三章第 16 条救生艇筏的降落与回收装置的要求,增加编写了吊放式救生筏的动作和任务(见 4.3.2.6);

(5) SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条 3.3 款规定:2015 年 1 月 1 日起,负有封闭处所进入或救助的船员至少每两个月开展一次封闭处所进入与救助的演习。2010 版船员用应变部署卡中没有封闭处所进入与救助的任务,本次修订依据 SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条 3.6 款封闭处所进入与救助要求在船员用应变部署卡中增加编写了封闭处所进入和救助的任务(见 6.1.1);

(6) SOLAS 公约 2012 年 11 月修正案第 II-2 章第 10 条 10.4 款规定:对于 2014 年 7 月 1 日或以后建造的船舶,船上每一消防队应携带至少两个双向便携式无线电话机用于消防员的通信。这些双向便携式无线电话机应为防爆型或本质安全型。2014 年 7 月 1 日以前建造的船舶应不迟于 2018 年 7 月 1 日以后的第一次检验符合本要求。2010 版消防部署中没有消防员携带防爆型双向无线电话的部署,本次修订增加了携带防爆型双向无线电话的内容(见 4.4.1)。

三、国外相关法律、法规和标准情况的说明

海洋运输船舶应变部署表在国际公约中没有规定固定的格式和表现形式,仅规定了应急情况下船员做出应变反应的要求。具体公约条款摘录如下:

(一) SOLAS 公约第三章第 37 条 应变部署表与应变须知

1. 应变部署表应详细说明通用应急报警信号和公共广播系统,以及该报警发出时船员和乘客应采取的行动。应变部署表还应写明弃船命令将如何发出。

2. 每艘客船应具有寻找并救出困在客舱内乘客的适当的程序。

3. 应变部署表应写明分派给不同船员的任务,包括:

(1) 船上水密门、防火门、阀、泄水孔、舷窗、天窗、装货舷门和其他类

似开口的关闭；

- (2) 救生艇筏和其他救生设备的属具配备；
- (3) 救生艇筏的准备工作和降落；
- (4) 其他救生设备的一般准备工作；
- (5) 集合乘客；
- (6) 通信设备的使用；
- (7) 指派处理火灾的消防队的人员配备；和
- (8) 关于使用灭火设备及装置的专门任务。

4. 应变部署表应规定指定的驾驶员负责确保维护保养救生和消防设备，使其处于完好状态，并立即可用。

5. 应变部署表应规定关键人员失去能力后的替代人员，要考虑到不同的紧急情况可能要求采取不同的行动。

6. 应变部署表应说明在紧急情况下，指派给船员的与乘客有关的各项任务。这些任务应包括：

- (1) 向乘客告警；
- (2) 查看乘客是否穿妥衣服，以及是否正确地穿好救生衣；
- (3) 召集乘客于各集合站；
- (4) 维持通道及梯道上的秩序，并大体上控制乘客的动向；和
- (5) 确保把毛毯送到救生艇筏上。

7. 应变部署表应在船舶出航前制定。在应变部署表制定后，如果船员有所变动而必需更改应变部署表，船长应修订该表，或制定新表。

8. 客船上使用的应变部署表的格式应经认可。

(二) SOLAS 公约 2004 年修正案第三章第 31 条 救生艇筏与救助艇

1.8 2006年7月1日或以后建造的散货船应符合本条1.2的要求。即：

(1) 一艘或多艘能在船尾自由降落下水的救生艇，其总容量应能容纳船上人员总数；和

(2) 另有船舶每舷1只或多只符合气胀式或刚性救生筏，其总容量应能容纳船上人员总数。至少在船舶一舷的救生筏应使用降落设备。

(三) SOLAS 公约 2012 年 11 月修正案第 II-2 章第 10 条 灭火

10.4 消防员通信

对于2014年7月1日或以后建造的船舶，船上每一消防队应携带至少两个双向便携式无线电话机用于消防员的通信。这些双向便携式无线电话机应为防爆型或本质安全型。2014年7月1日以前建造的船舶应不迟于2018年7月1日以后的第一次检验符合本要求。

(四) SOLAS 公约 2013 年修正案第三章第 19 条 应急训练与演习

3.3 负有封闭处所进入或救助的船员至少每两个月开展一次封闭处所进入与救助的演习。

3.4 款为弃船演习要求，3.5 款为消防演习要求，3.6 款为封闭处所进入与救助的具体动作要求。

(五) SOLAS 公约 2017 年修正案第三章第 37 条 应变部署表与应变须知

3. 应变部署表应写明不同船员的指派任务，包括：

(9) 进水紧急情况下的破损控制（仅针对客船）。

四、与现行法律、法规和强制性国家标准的关系

为了保证标准的有效性、实用性、科学性，满足国际公约和规则的法定要求，本标准严格按照 SOLAS 公约及其修正案的要求，参照了《国际消防规则》（FSS 规则）和《国际救生规则》（LSA 规则）对船舶消防、救生设备的要求，同时满

足了《国内航行海船法定检验技术规则》、《国际航行海船法定检验技术规则》及其修改通报的要求。

本标准对应于《1974 年国际海上人命安全公约》及其 2017 之前修正案，与《1974 年国际海上人命安全公约》及其修正案一致性程度为非等效。

本标准代替 GB17566-2010《海洋运输船舶应变部署表》，本次为第二次修订。

五、重大意见分歧的处理经过和依据

无。

六、强制的理由，预期的社会经济效果

（一）强制的理由

我国作为 SOLAS 公约缔约国政府和世界海事组织（IMO）的 A 类理事国，承担义务颁布一切必要的法律、法令、命令和规则并采取一切必要的其他措施，使本 SOLAS 公约及其附则充分和完全生效，以便从人命安全的观点出发，保证船舶适合其预定的用途，以增进海上人命安全。

SOLAS 公约第三章第 37 条明确要求应变部署表应详细说明船上通用应急报警信号和公共广播系统，以及该报警发出时船员和乘客应采取的行动，写明弃船命令将如何发出，分派给不同船员的任务，指定的驾驶员负责确保维护保养救生和消防设备，使其处于完好状态，并立即可用。

本标准基于 SOLAS 公约关于应变部署表、应变须知、应急演练编写，具有强制性。

（二）预期的社会经济效果

海洋运输船舶应变部署表是在紧急情况下保障船舶安全和人员安全的应急计划，是为船舶和人员服务的。船舶应变部署表标准的编制一方面有利于海事主管部门对我国海洋运输船舶及其船员进行良好的管理和指导，另一方面规范船舶

应变部署表的内容，有利于船员更好地掌握应急情况下自救技能，保障船舶和船员人身的安全。

本项目预期通过本次修订海洋运输船舶应变部署表和船员应变部署卡，明确船员在应急状况下的职责分工和行动步骤，指导船员通过日常训练，能够迅速、准确对船舶险情的做出反应，提升船舶和船员的自救能力。

七、贯彻标准的要求和措施建议

本次船舶应变部署表修订的标准经过专家评审通过以后，向国内航运公司进行宣贯，并且征求实施意见。最后发布本次船舶应变部署表修订标准。

本次船舶应变部署表修订的内容考虑了航运企业的一线船舶船员的实际需求，符合船员实际的需求，具有可操作性。可以将本次修订的船舶应变部署表具体应用到船舶，让船员遵照本次修订的船舶应变部署表进行安全演习，通过演习发现问题完善原有方案，并加强船员对本次船舶应变部署表的理解，从而确保日常工作的稳定与安全。无论是演习还是实际操作，都力求每位船员都发挥最大作用，确保船舶应变计划的实行，合理安排各船员职责，包括组织，施以援助，确保每项任务有条不紊进行。

八、废止现行有关标准的建议

本标准发布实施后，废止现行标准（GB 17566—2010）。

九、其它应予说明的事项

无。