交通运输部海事局文件

海船舶〔2017〕369 号

交通运输部海事局关于印发《船舶安全监督选船标准（试行）》的通知

各省、自治区、直辖市地方海事局，新疆生产建设兵团海事局，长江海事局，江苏海事局，各直属海事局：

为规范船舶安全监督工作，根据《中华人民共和国船舶安全监督规则》,我局组织制定了《船舶安全监督选船标准(试行)》，请遵照执行，并将有关事项通知如下：

一、外国籍船舶港口国监督按照东京备忘录组织公布的选船标准实施。

二、船舶安全监督选船标准适用于对中国籍船舶的安全监督。选船标准明确了目标船舶的检查时间窗口，海事管理机构应按照时间窗口实施检查。

三、海事管理机构使用船舶动态管理系统（新版 2.0）选船模块开展选船和检查信息录入，船舶动态管理系统通过接收船舶进出港报告信息、辖区 AIS 信息自动获取在港船舶信息。

四、海事管理机构要做好培训和宣传工作，对船舶安全检查员和相关海事执法人员进行培训，熟练掌握选船标准的主要内容及相关程序规定；对目标船舶实施检查时，向船方宣传解释选船标准的要求，特别是检查时间窗口的要求。

五、对仅在本省地方海事管理机构管辖水域航行的船舶，可由省级地方海事管理机构根据本选船标准结合辖区实际自行制定辖区选船标准并组织实施。

六、各省级海事管理机构要做好选船标准实施的评估工作，及时总结发现问题并报部海事局。

交通运输部海事局

2017 年 7 月 17 日

船舶安全监督选船标准（试行）

一、目的

规范船舶安全监督执法工作，提高海事执法目标船舶选择的科学性和针对性，按照船舶风险等级，实施差异化检查频次，减少对低风险船舶的检查频次，增加对高风险船舶的检查频次。

二、适用范围

本标准适用于中国籍船舶安全监督目标船选择工作。

三、选船机制

1　船舶风险属性

1.1　依据类别和历史参数，将所有船舶分为三类：**高风险船舶、中等风险船舶和低风险船舶。**

1.2　高风险船舶是指满足对应标准，权重值之和大于或等于 8 的船舶。

1.3　低风险船舶是指满足所有的对应参数标准，并且在过去 36 个月中至少接受过一次检查的船舶。

1.4　中等风险船舶是指除高风险和低风险之外的船舶。

表 1 船舶风险属性

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">参数</td><td colspan="4">属性</td></tr>
<tr><td colspan="2">高风险船舶
(权重值之和≥8)</td><td rowspan="2">中等风险船舶</td><td rowspan="2">低风险船舶</td></tr>
<tr><td>标准</td><td>权值</td></tr>
<tr><td colspan="2">船型</td><td>化学品船
油轮
液化气船
散货船
客船</td><td>2</td><td rowspan="7">既不属于高风险船舶也不属于低风险船舶的船舶</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">船龄</td><td>船龄≥ 12 年</td><td>1</td><td>-</td></tr>
<tr><td colspan="2">航运公司绩效 1)</td><td>低
极低</td><td>2</td><td>高</td></tr>
<tr><td>缺陷</td><td>过去 36 个月内历次检查记录的缺陷数目</td><td>记录缺陷数超过过去 36 个月缺陷平均数(四舍五入取整)的检查次数</td><td>过去 36 个月中,记录缺陷数超过缺陷平均数(四舍五入取整)的次数即为本项分值</td><td>历次检查缺陷数均等于或小于过去 36 个月缺陷平均数(四舍五入取整,且 36 个月内至少接受过一次检查)</td></tr>
<tr><td>36 个月内的滞留情况</td><td>过去 36 个月内的滞留次数</td><td>大于或等于 2 次滞留</td><td>1</td><td>无滞留</td></tr>
<tr><td colspan="2">船舶是否属于重点跟</td><td>是</td><td>8</td><td>否</td></tr>
</table>

踪船舶					
船舶行政处罚情况	过去 36 个月的行政处罚情况(以行政处罚处理的结案日期为准)	记录的行政处罚数量	每一项对船舶的行政处罚次数即为本项分值		无违章
船舶发生事故情况	过去 36 个月的船舶事故责任分担情况(以事故处理的结案日期为准)	船舶承担主要责任及以上责任的次数	每一次承担主要责任及以上责任的次数即为本项分值		无事故发生记录

1) 公司绩效计算方法详见第 3 部分。

2) 安全诚信船舶检查周期按照有关规定执行。

2 选船标准

2.1 根据船舶风险属性，选船标准确定检查范围、频率和优先顺序。

2.2 船舶风险属性决定了实施检查的时间间隔。

2.3 对于绝对优先级可在检查间隔时间段内实施额外检查。

2.4 船旗国监督检查的优先等级

2.4.1 依据下列时间窗口决定是否对船舶实施船旗国监督检查：

表 2 船舶安全检查时间窗口

船舶风险属性	**船舶安全检查时间窗口（自上次检查日期起计）**
低风险船	9-18 月
中等风险船	5-8 月
高风险船	2-4 月

2.4.2　船旗国监督检查的选船标准按优先顺序分别为必检船、应检船和可检船：

船旗国监督必检船(FP0）：属于绝对优先的船舶，必须要实施船旗国监督检查；

船旗国监督应检船(FP1)：规定的时间窗口期已过（超出检查窗口的船舶）和无船旗国监督检查记录船舶，或船舶属于在专项检查规定时间范围内的适用对象，应该要实施船旗国监督检查；

船旗国监督可检船(FP2)：在规定的时间窗口期内（处于时间窗口的船舶），可以实施实施船旗国监督检查。

2.4.3　以下情形为绝对优先：

2.4.3.1 实名举报需反馈信息的；

2.4.3.2 重点跟踪船舶；

2.4.3.3 交通运输部海事局指定检查的船舶。

2.5 船舶现场监督检查的优先等级

2.5.1　依据**作业类别和规定的检查间隔时间**决定是否对船舶实

施现场监督检查。

2.5.2　船舶现场监督检查的选船标准按优先顺序分别为必检船、应检船和可检船：

船舶现场监督检查必检船(SP0）：属于绝对优先的船舶，必须要实施船舶现场监督检查。协查船舶以及交通运输部海事局指定需要 100%检查的船舶列为绝对优先船舶。

船舶现场监督检查应检船(SP1)：船舶现场监督检查规定的时间窗口期已过（出检查窗口的船舶）和无船舶现场监督检查记录船舶，或根据船舶防污染作业类别需要实施船舶现场监督检查的船舶，或属于在专项检查规定时间范围内的适用对象，应该要实施船舶现场监督检查；

船舶现场监督检查可检船(SP2)：在规定的时间窗口期内（处于进入时间窗口的船舶），或根据船舶防污染作业类别可以实施船舶现场监督检查的船舶，可以实施船舶现场监督检查。

2.5.3　船舶现场监督检查选船标准的设定原则

针对船舶配员和证书的现场监督检查、液货船作业检查、残油油污水接收检查、船舶供受油作业检查、围油栏布设作业检查、船舶压载水排放检查、船舶油漆作业检查、应急力量待命情况抽查、水上加油站现场作业检查、船载危险货物积载隔离检查等船舶现场监督检查项目，船舶现场监督检查选船标准的设定原则为：

2.5.3.1　对于同一艘船舶的同一个检查项目，在前次检查过后的**3 天内**（含）一律标记为船舶现场监督可检船（SP2），以避免

短期内的重复检查；

2.5.3.2　除 2.5.3.1 规定外，如船舶现场监督检查项目按检查时间间隔或单项检查率未达设定值，则针对该船的该项船舶现场监督检查的优先等级设定为船舶现场监督检查应检船(SP1)；当船舶现场监督检查项目按检查时间间隔或单项检查率已达设定值时，则针对该船的该项船舶现场监督检查的优先等级设定为船舶现场监督可检船（SP2）；

2.5.3.3　除非船舶一直在同一海事管理机构内(以分支海事管理机构为准）从事生产经营活动，否则 2.5.3.2 规定不适用于连续两次由同一海事管理机构内（以分支海事管理机构为准）实施的检查，即当船舶流动时，即便针对该船的该项船舶现场监督检查的优先等级在船舶现场监督可检船（SP2）的情况下，系统在下一个海事管理机构默认为船舶现场监督检查应检船(SP1)状态。

2.5.3.4　船舶现场监督检查的绝对优先设定与 2.4.3 一致；

2.6　选船标准的优先顺序原则

2.6.1　在同一类别的选船标准之间，按照优先等级确定选船优先顺序；

2.6.2　在不同类别的选船标准之间，船旗国监督检查优先于船舶现场监督检查；

2.6.3　同等情况下，按船舶风险属性来确定优先顺序，高风险优先、中等风险次之，最后是低风险；

2.6.4　当对某船实施船旗国监督检查时，需覆盖系统所显示的

船舶现场监督检查项目（包括 SP2 项目），以减少或避免频繁登轮检查现象。

2.6.5　选船标准优先顺序排序图（表 3）

	SP0	SP1	SP2	X
FP0	15	14	13	12
FP1	11	8	7	6
FP2	10	5	3	2
X	9	4	1	0

2.7　每条船舶的风险属性、优先类别、顺序和选船级别将在信息系统中显示。

3　公司绩效

3.1　公司（承担 ISM 的安全和防污染责任的船舶管理公司，无安全管理符合证明的非体系公司则是指所有人）绩效是依据其旗下船队中所有船舶的滞留情况、缺陷的历史记录、公司是否为体系内管理公司、船舶接受处罚和发生事故情况等五项综合累加计算而得，依据分值排序，依次分为四级：极低、低、中和高。计算结果以 36 个月为周期每日滚动更新。检查次数不设下限，若公司所有船舶在 36 个月内均未接受检查，则为中等绩效。其中船舶接受处罚和发生事故情况均以结案日期为初始计算日期。

3.2　本项计算的累加由五个要素组成：缺陷指数、滞留指数、公司的体系情况、行政处罚情况和发生事故情况。

3.3 缺陷指数

3.3.1 每个 ISM 相关缺陷计为 5 个分值。其他类型的缺陷，每个计为 1 个分值。

3.3.2 缺陷指数是该公司所管理的船队中所有船舶在前 36 个月内所有被检查船舶的缺陷分值与该计算时段内该船舶管理公司所管理的船队中所有船舶接受检查总次数的比值。

3.3.3 上述比值与交通运输部海事局公布的前 3 个日历年度内所有被检船舶的平均缺陷分值进行比较，以确定缺陷指数是否达到、高于或低于平均值，如下表：

表 4 公司绩效缺陷指数

缺陷指数	**每次检查的缺陷分值**	**公司绩效分值**
高于平均	缺陷指数高于上一年度公布的均值至少 1 个分值	4
平均	与上一年度公布的均值相差在正负 **1** 个分值以内	2
低于平均	缺陷指数低于上一年度公布的均值至少 1 个分值	0

3.4 滞留指数

3.4.1 滞留指数是该公司所管理的船队所有船舶在前36个月的所有被检查船舶的滞留次数与该计算时段内该船舶管理公司所管理的船队所有船舶接受检查总次数的比值。

3.4.2 上述比值与交通运输部海事局公布的前 3 个日历年度内所有检查船舶的平均滞留率进行比较，以确定缺陷指数是否达到、高于或低于平均滞留率，如下表：

表 5 公司绩效滞留指数

滞留指数	滞留率	公司绩效分值
高于平均	大于上一年度公布的平均滞留率 1%	4
平均	在上一年度公布的平均滞留率±1%幅度范围内	2
低于平均	小于上一年度公布的平均滞留率 1%	0

3.4.3 对于中国籍国际航运公司，所管理船舶在前 36 个月在国外发生滞留的，按每滞留 1 艘次给予 1 分的分值进行本项滞留指数的额外累加。

3.5 非体系公司的情况

3.5.1 对于未持有公司安全符合证明的非体系公司赋予 2 分的分值。

3.6 公司所有船舶接受行政处罚情况

3.6.1 公司所有船舶在前 36 个月内（以结案日期为准）接受的行政处罚单项累加总数大于等于公司所管理船舶总数 30%的，赋予 1 分的分值；本项大于等于 40%的赋予 2 分的分值。

3.7 公司所有船舶发生海上交通事故情况

3.7.1 公司所有船舶在前 36 个月内（以结案日期为准）发生水上交通事故达到大事故及以上级别的，或者发生水上污染事故达到重大事故及以上级别的，按每件 2 分的分值实施累加。

3.7.2　公司所有船舶在12月内累计发生两次及以上交通事故或污染事故达到大事故及以上级别的，所有船舶均列入 SP0 级，属于必检船舶。

3.8　公司绩效与以上分值累加后的对应关系

3.8.1　　根据上述五项累加结果，确定公司绩效等级的对应关系如下：

表 8 公司绩效累加后对应关系

五项要素累加后总分值	公司绩效
6 分以上	极低
4-6（含）	低
2-4（含）	中
0-2（含）	高

4　其他

4.1　无检查记录船舶一律标记为“中等风险且所有优先等级预设为一”。

4.2　没有显示的船舶一律标记为“高风险且所有优先等级预设为二”。

抄送：长江航务管理局。

交通运输部海事局　　2017 年 7 月 19 日印发