

標 題：

船舶緊急対応計画の統合システム
に関するガイドライン

NKテクニカル インフォメーション

No.: 227

Date: 平成 9年10月 2日

関係船主、船舶管理会社 各位

拝啓、貴社益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、ISMコードには船舶管理会社は、船舶の緊急事態への準備を文書化し、会社及び船上における対応ならびに演習・訓練に関するプログラムを、確立しなければならないと規定されております。このプログラムの確立を支援する目的で、国際海事機関(IMO)により“*Guidelines for a Structure of an Integrated System of Contingency Planning for Shipboard Emergencies* (船舶緊急対応計画の統合システムの構築に関するガイドライン)”が発行されております。

尚ご参考までに、香港政庁は、ISMコードの要件に適合する為にシステムの向上を目指すために、このガイドラインを考慮する様に推奨しております。

添付：

1. 船舶緊急対応計画の統合システムの構築に関するガイドライン(和訳、要旨)
2. Guidelines for a Structure of an Integrated System of Contingency Planning for Shipboard Emergencies
3. Hong Kong Merchant Shipping Notice (No.31/1996)

本件に関し、ご不明な点がございましたら、本会船舶管理システム審査室 (Tel: 03-5226-2034/
Fax: 03-5226-2030) までお問い合わせください。

敬具

ClassNK

財団法人 日本海事協会

東京都千代田区紀尾井町4番7号 〒102

このテクニカルインフォメーションは貴社のお役にたてればと思って情報を提供するものです。必要に応じて貴社のご判断、責任においてご利用下さい。疑問についてはいつでもご相談下さい。

MSC/Circ.760

MEPC/Circ.310

11 July 1996

船舶緊急対応計画の統合システムの構築に関するガイドライン（仮訳）

66回MSC（96年5月28日から6月6日）と38回MEPC（96年7月1日から10日）は、付属書に定める、『船舶緊急対応計画の統合システムの構築に関するガイドライン』を承認した。

船舶緊急対応計画は、SOLAS 74のII章及びIX章、MARPOL 73/78の付属書Iの規定により要求されている。

委員会は、多数の船舶が現存の包括的で有効な緊急対応計画で運航していることを承知している。このサーキュラーの目的は、新しい強制システムを押し付けたり、SOPREPのように試行されている現存システムにとって代えようとするものではない。むしろ、このガイドラインは、緊急対応計画システムを運用していない会社を支援したり、統合システム機構を利用することによって会社のシステムが改善されることを会社が認識することを支援することにある。

このガイドラインは、使いやすく簡単に船員に使用されるという目的をもって、MSC/Circ.763 に含まれている人的要因の原則と一致して制定されている。これは、船舶緊急対応の準備を支援する内容を含んでおり、又、船舶緊急対応計画の統合システムのモジュール構成の準備と使用を意図している。委員会は、調和のとれていない船舶緊急対応計画が増加している現状をみると、統合システムと調和のとれた緊急対応計画の構築が妥当なものであると考える。

メンバーの政府に対し、その海運局と関連業界の団体に、付属書に定められたガイドラインの取入れを配慮するよう要請する。

MSC/Circ.760

MEPC/Circ.310

付属書

船舶緊急対応計画の統合システム
構築に関するガイドライン

目次

1 一般事項	1
2 船舶緊急対応計画の統合システム	2
2.1 目的	2
2.2 構成	2
2.3 システムの概念	2
3 システムのモジュール	3
3.1 一般原則	3
3.2 個々のモジュールの詳細	3
3.2.1 モジュールⅠ : はじめに	3
3.2.2 モジュールⅡ : 規定	4
3.2.3 モジュールⅢ : 計画、準備および訓練	4
3.2.4 モジュールⅣ : 対応行動	5
3.2.5 モジュールⅤ : 報告手順	7
3.2.6 モジュールⅥ : 付属書	8
4 選定された緊急事態に対応する手順の見本	
付属	
1 船舶緊急計画統合システムのシステムへの取り入れ	
2 船舶緊急計画統合システムのモジュール構成	
3 モジュールⅣ : 対応行動 (1)	
4 モジュールⅣ : 対応行動 (2)	

序文

このガイドラインは、IMOのMSCにより作成されたもので、船舶緊急対応計画の統合システムの準備を支援するものである。これは、船舶緊急対応計画の統合システムのモジュール構成を準備し、実施するために用いられることを意図している。

調和のとれていない船舶対応計画の大多数は、統合システムと対応計画の構成の調和を確立することを正当化する証である。

船舶の緊急事態への準備は、SOLAS IX章で参照されるISMコード8章、95年11月SOLAS会議にて採択されたSOLAS III章、24—4規則、および MARPOL 73/78 付属書 I、26規則において要求されている。

SOLASおよび MARPOLの規則を実行するために、船内の手順書及び指示書が要求される。このガイドラインは、会社及び船内の要員が特定された緊急事態への効果的な対応をするため、定まった手順書の構築を示唆するものである。

このガイドラインの主な目的は

- * 統合システムの構成を使用することによって、規則の要件を会社に取り入れることを支援する
- * 関連した船舶緊急事態をシステムに盛り込む
- * 緊急事態に際し、船内の要員により受け入れられるように、又適切に用いられるように、促す調和のとれた対応計画の確立を支援する
- * 統一性のため、政府を支援し、種々のIMOの勧告等により要求されるような船舶対応計画の開発のため、規定を満足する統合システムの構成を容認すること、また、適切な国内法を準備する際にこれらのガイドラインを参照できるようにする。

1 一般

1.1

ISMコードは、船舶の安全と環境保護に関し、会社の管理組織のため考慮されるべき要素を規定することによって、船舶の安全管理と安全運航のための国際基準を制定した。貨物の漏洩と同様に緊急事態は、計画や通常の運航手順書では完全に管理出来ないものであるから、会社は船舶の安全管理に関する一部分として、緊急に対する準備と環境保護を確立しなければならない。この目的のため、全ての会社はISMコードにより安全管理システムを制定し、実行し、維持することを要求されている。

1.2

このSMSのなかに、考えられる船舶の緊急事態を規定し対応することが要求されている。

1.3

発生するかも知れない緊急事態への対応行動の準備が、夫々の場合により考慮された完璧で詳細なものにより構成されているならば、多大な重複が生じるであろう。

1.4

重複を避ける為、船舶対応計画は緊急事態の状況とか船種の相違とかに従って“初期対応”と“二次対応”

を含む主要な対応努力との線引きをしなければならない。

1.5

この様な不要な重複を回避出来る2段階の対応方法は、モジュール手法の基礎をもたらすものである。

1.6

船舶緊急計画の統一性と統合システムが、会社独自のSMSの基本的部分を構成するISMコードの一部として見做されるべきであることを勧告するものである。

1.7

いかにしてその様な船舶緊急計画の統一性と統合システムの構成が異なったモジュールとともに個々のSMSに取り入れるかは、付属書 1 に示されている。

2 船舶緊急対応計画の統合システム

2.1 目的

2.1.1

船舶緊急対応計画の統合システム(以後システムという)は、統一性とモジュール的な構成の為に、種々の緊急事態に修正でき、いくつもの独立した対応計画(以後計画という)の骨格を与えるものである。

2.1.2

モジュール的な構成を使用することは、すばやく見ることができ、又緊急事態のなかで過失とか見落としを軽減出来るような、内容や優先順位の論理的で且つ順序だった方法をもたらす。

2.2 システムの構成

2.2.1

システムの構成は、つぎの6つのタイトルのモジュールからなっている。

Module I	: はじめに
Module II	: 規定
Module III	: 計画、準備および訓練
Module IV	: 対応行動
Module V	: 報告手順
Module VI	: 付属書

これらのモジュールの見本は付属書 2 に示されている。

2.2.2

夫々のモジュールは、手引きを与える為の内容、及び全ての適切で関連した要素と局面が緊急事態の間、様々な行動と決定を通じて取り入れられることを、確立するような簡潔な内容を含んでいるべきである。

2.3 システムの概念

2.3.1

システムは、さまざまな異なった計画を統一のとれたものにし、モジュール的な構成形態をとるように強化するためのツールを与えることを意図している。会社によって確立されるべきさまざまな要求されている殆どの計画は、これらの計画のいくつかの要素(例えば報告)の重複をもたらす。その様な重複は、2.2.1 にあるようにシステムのモジュール的な構成を用いることによって避けられるであろう。

2.3.2

いかなる緊急時にも採られる初期対応は、事故の原因や拡大によるものであろうが、常に従うような直ちにとる行動、すなわち初期対応と呼ばれるものがある(付属書 4 参照)。故に様々な船の貨物や船種にもよるが、計画のなかでの“初期対応”と“二次対応”の区別は、不測の緊急事態に対応する船内の要員を支援し、

また必要な行動が最優先命令となることを保証するのに役立つ。

2.3.3

“二次対応”とは、緊急事態に適応する手順の実行のことである。

3 システムのモジュール

3.1 一般原則

3.1.1

システムの準備に際しまず最初に、個々の独立したシステムのモジュールに挿入出来る内容の種類に関するガイダンスと概要を付属書 3 に示している。

3.1.2

システムは使う者の立場にたって確立されるべきである。これは船内の乗組員に受け入れられることを確たるものにする。

3.1.3

関連する計画やシステムが効果的なものにするために、個々の会社と船舶にあわせ注意深く修正されなければならない。これを行う際、船種の相違、構造、貨物、機器、配乗及び航路等が考慮されなければならない。

3.2 個々のモジュールの詳細

3.2.1 Module 1 : はじめに

3.2.1.1

システムは“はじめに”というタイトルのモジュールを含んでいるべきである。

3.2.1.2

このモジュールの内容は、手引きと主題の概要を含んでいるべきである。

3.2.1.3

下記は“はじめに”というテキストの例である。

“はじめに”

1 システムは、乗組員が船上における緊急事態への効果的な対応の為に準備するために文書化されるものである。

2 システムの主要な目的は、緊急事態が発生したり発生しそうな時に、乗組員に対し採るべき手順に関し手引きを与えることである。計画を制定する際に参加している者にとって一様な恩恵を経験できるであろう。

3 このシステムの目的は、船舶の緊急事態の対応計画を強化し、又、船舶の緊急事態において、船内の要員に受け入れられなかったり適切に用いることを妨げる様な、異なり調和がとれていない不完全な計画の確立を防ぐことにある。故に、システムとその統合計画は、首尾一貫した内容で構成されなければならない。

4 システムの目的は、状況の重大な脅威の拡大を防ぐため、緊急事態の規模や様々な原因に対応出来るように、最も時宜を得た、又適切な対応を確立することにある。更に、本システムは重要な手順を見過ごす事を防ぐ為の構成を可能にするものである。

5 システムと関連した計画は、流動的なものとして認識されるべきである。又、演習した際に見直されるべきであり、経験、着想及びフィードバックなどにより改善されるべきである。

6 乗組員同士の言語や文化の相違により、情報伝達に問題が生じることも念頭におかなければならない。統合計画と同様にシステムは、船舶の船長、職員及び関連した乗組員によって船内で使用される文書である。乗組員の使用言語で作成される必要がある。乗組員の使用言語の変更をもたらすような要員の変更は、新しい言語で計画を作成する必要がある。モジュールはこの影響に対する内容を与えなければならない。

7 システムは、ISMコード8章の要件もしくは他のIMOの勧告等における同様な規定を実行する為のツールとして認識されるべきである。

3.2.2 Module II : 規定

3.2.2.1

このモジュールは、個々の会社及び船舶の要員より得られた改善の為の示唆に基づいた、システムの確立の為の内容と説明を盛り込むべきである。

3.2.2.2

船舶の緊急事態防止、準備及び対応行動の基本的な目的は、改善に向かって継続的な努力をしながら、人命、海洋環境及び財産に対する危機を最小限に抑えるような、効率的で有効的なシステムを確立し実施することにある。

3.2.2.3

この目的を達成するため、会社と船内の手順書において、整合性と首尾一貫性の必要性がある。故に、このモジュールは、会社の陸上と船内の対応計画と対応が、整合性と首尾一貫して適切にリンクしているような規定が盛り込まれていなければならない。

3.2.2.4

安全は、経営者を含む陸上及び船上の全ての人々による積極的な開発と、安全に関する手順と実施の適用を通じての、“トップダウン”及び“ボトムアップ”の委託を含む。

3.2.2.5

このシステムを使用する時、事故やニアミス等を考慮しながら緊急事態に関する手順書を評価する際におけるフリーでオープンな情報のやりとりは、船内での事故防止、準備及び対応を改善する目的をもってなされるべきである。このモジュールは、適切なフィードバックと計画の変更の為の手順で、エラーを軽減する戦略を実施する為の内容を盛り込むことによって、この注意を留意すべきである。

3.2.2.6

規定の要約として、このモジュールは少なくとも計画が適合すべき、最も重要な要件について、システムの利用者に知らしめるべきである。この為、下記の主要要素が確実にあり、このモジュールにおいて規定されていなければならない。

- *緊急事態を報告する際に採るべき手順書
- *船舶の緊急事態の特定、文書化及び対応の手順
- *システムとそれに関連した計画の維持の為のプログラムと手順

3.2.3 Module III : 計画、準備および訓練

3.2.3.1

このモジュールは、ある緊急事態において取るべき行動の一般的知識と理解を明らかにする為に、船内の乗組員の緊急訓練と教育を含んでいるべきである。

3.2.3.2

システムと計画は、もしもそれらを使用する者が習熟していないのであれば、殆ど価値のないものである。実際的には、このモジュールⅢには、主要な乗組員が何が彼らの義務と責任であるのか、又彼らがこの計画

に沿って誰に報告するのかを、前もって知っておくような内容を略述しているべきである。

3.2.3.3

緊急事態もしくは海洋の危機状況の満足のゆく成就是、十分な資源を迅速に且つ適正な場所に招集するため、船内の要員、会社及び緊急事態を調整する当局の能力による。

3.2.3.4

計画、準備及び訓練計画の重要な目的は、安全と環境に対する注意をより喚起することにある。

3.2.3.5

訓練と教育は、規則的な間隔で、又特に、新しい任務についての乗組員に対し行うべきである。

3.2.3.6

陸上及び船内で行われた全ての緊急訓練及び演習の記録は、維持され審査に対し提出可能にしておくべきである。演習と訓練は、文書化された手順書の有効性を決定する事、及びシステムの改善を特定する事を促すために評価されなければならない。

3.2.3.7

演習と訓練を確立する際、重大な事故に参画すべき全ての組織を動員した全体演習と、船舶もしくは会社だけに限定した訓練を区別するべきである。

3.2.3.8

フィードバックは、過去の演習や実際の事故から学んだ教訓をベースとして、緊急対応計画と緊急準備を改善することにおいて重要な要素となる。故に、フィードバックは継続的な改善の為の手段をもたらすものである。フィードバックは、船舶と同様に会社が船舶の緊急対応を準備されていることを保証している。(付属書 1 のフローを参照)

3.2.3.9

結論としてこのモジュールは、少なくとも次のことを確立する為の手順書、計画プログラム若しくは行動においての内容を含んでいるべきである。

- *船内の乗組員をシステムと計画の規定に習熟させること
- *新しい任務についての乗組員に対する、システムと計画の訓練と教育を行うこと
- *乗組員に対し、考えられる船舶の緊急事態に対応する準備をさせるために、定期的な演習と訓練を計画すること
- *船内の乗組員と会社の行動を効果的に協調させること、又外部の緊急事態を調整する当局によってなされるべきであろう援助を含め、又留意すること
- *実行できるフィードバックシステムを準備すること

3.2.4 Module IV : 対応行動

このモジュールは、乗組員に対し、船舶が航行中、接岸中、係船中、碇泊中、港内若しくは入渠中においての緊急事態に対し手引きを与えるものである。

3.2.4.1

緊急時において、人命、船舶、海洋環境及び貨物を保護するための最良の行動指針は、慎重に考慮され事前に計画されていることが要求される。この章には、事故が発生した際に人命の保護、安定した状況及び環境破壊を最小限にするような、船舶の手順のための基準を制定する必要がある。

3.2.4.2

この章において、初動体制及び個々の船舶の計画の準備において要員を支援するための内容を含んでいる、既にIMOによって制定されたガイドラインが参照されている。

3.2.4.3

システムに組み入れられるべき種々の計画は、日々の通常業務に用いられるものとは異なった手順を概略している簡易な文書であるべきである。通常の運航手順書で非常に困難な問題は処理されるが、しかし緊急事態には航行中もしくは停泊中に関わらず、通常的能力では及ばないような体制にまで拡大するであろう。

3.2.4.4

船舶及び陸上の双方により計画を維持する為、また緊急時において、それぞれの行動について誰が責任を持つのかと言ったような混乱を軽減する為に、計画にはそれらの行動が船内の要員かそれとも会社の要員によってなされるのかを明確にするべきであろう。

3.2.4.5

このような事項を考慮する為に、このモジュール“対応行動”は、船舶の緊急事態の主な区分けを含んでいなくてはならない。

3.2.4.6

考えられる緊急事態は、計画の中に少なくとも下記の主要グループを含めて特定しなければならない。

- 1 火災
- 2 船舶への損傷
- 3 汚染
- 4 船舶の安全及び旅客、乗組員の保護に脅威をあたえる非合法活動
- 5 人身事故
- 6 貨物に関わる事故
- 7 他の船舶への緊急支援

更なる船舶の緊急事態の識別、文書化及び対応につき、会社へ必要な柔軟性を与える為、より詳細なレベルを特定された主要なグループの一部としてもよい。

3.2.4.7

船舶の緊急事態の大多数は、上記の主要なグループに分類できる。

例えば、“船舶への損傷”グループは、次の様な非常に異なった対応が要求されるような緊急事態に識別するために細分化してもよい。

- * 衝突
- * 座礁
- * 荒天による損傷
- * 船体の損傷、他

詳細な対応行動は、緊急事態の影響や、例えば衝突や座礁で発生するような損傷の拡大を規制する必要な手順を踏めるような形で文書化されるべきである。

3.2.4.8

如何なる場合においても、人命、海洋環境、財産等を保護する行動を最優先するべきである。これは、船種や積んでいる貨物を考慮せずに各船共通である“初期対応”が、“二次対応”手順を形成する際に十分考慮されるべきであるという事を意味している。

3.2.4.9

二次対応行動の計画は、個々の船舶やその貨物に関する内容を含んでいること、又船内の乗組員を支援するアドバイスやデータを与えられること。そのような内容の例は次の通りである。

- 1 下記に関する内容
 - * 船内の乗船者数
 - * 積んでいる貨物(例えば危険貨物等)
- 2 対外的対応を発動する手順
 - * 捜索、救助に関する協力者
 - * 浮力、強度及び安定性の計算
 - * サルベージ、救助曳航の契約
 - * はしけの能力
 - * 外部の清掃源

3 漂流特性

- 4 一般情報
 - * 自国政府、寄港国当局との協力
 - * 公共関連

3.2.4.10

船内の要員が計画に習熟していても、参照し易いということは、有効な計画を編集したりや使用したりすることにおいて重要な要素となる。非常時において、重要な内容にすばやく且つ簡単に到達できるようにすべきである。

付属書 3 と 4 に、緊急時における優先性の順序を詳細に示す“初期対応”とそれに続く“二次対応”を表している。

3.2.4.11

要約すると、このモジュールは、緊急対応計画に何が含まれるべきかをシステムに確立するため、それらの責任を手引きしているものである。例えば、

- * 対応努力の協調
- * 人命、海洋環境、財産を守る手段を含めた考えられる事故のシナリオの全ての対応手順
- * 全ての対応行動を担当する個人(肩書き若しくは名前の特定)
- * 外部の専門家への連絡手段
- * 処理設備の有効性と場所に関する情報
- * 船上での報告及び情報伝達手順

緊急対応計画実施の為に、7段階のフローチャートを 9 ページに示す。

3.2.5 Module V : 報告手順

緊急事態若しくは海洋汚染事故に巻き込まれた船舶は、適切なその船舶に関連する連絡先や、沿岸政府や、港湾に連絡しなければならない。故に、このシステムは、関連部署に初期通報する為の適切で詳細な手順を規定しなければならない。このモジュールは次のことに留意しなければならない。

3.2.5.1

下記に関する情報を確立するあらゆる努力をしなければならない。

- * 船舶に関連する連絡先
- * 沿岸政府の連絡先
- * 港湾の連絡先

緊急事態を報告することはシステムの一部であり、また定期的に更新されなければならない。

3.2.5.2

危険にさらされている船舶と、会社のメインの事務所における緊急管理センター、当局(RCC等)との迅速で

信頼性のある24時間体制の通信ラインの確立と維持は、重要である。

3.2.5.3

それらの船上での管理された対応行動や陸上での支援業務は、状況をお互いに通知し合わなければならない。

3.2.5.4

電話、テレックス、ファックス等の番号の詳細は、要員の変更を考慮し定期的に更新されなければならない。情報伝達の優先手段について、明確な手引きをしなければならない。

3.2.5.5

この章で、下記の様な必要な報告手順に関して、十分なガイダンスを与えているIMOや他の国内規則で参照されている。

- .1 いつ報告するのか
- .2 如何にして報告するのか
- .3 誰に報告するのか
- .4 何を報告するのか

3.2.6 *Module VI* : 付属書

3.2.6.1

緊急事態に満足に対応することを要求されている内容に加えて、船内の要員の能力を強化するような他の要件も要求される。

4 選択された緊急事態の手順書のための例

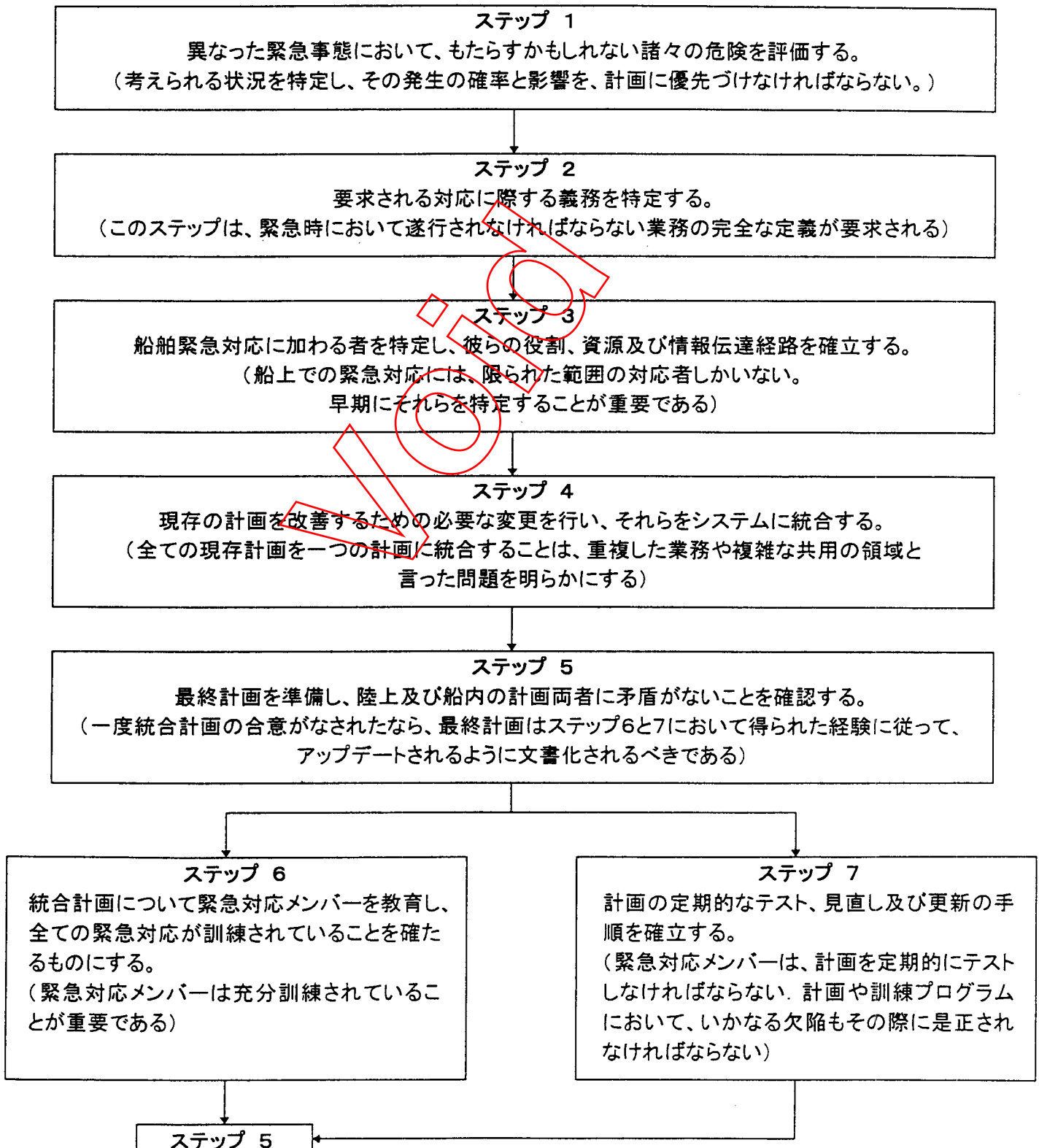
3.2.4 で参照される選択された緊急事態の手順書のための例は、10ページから13ページに示されている。

緊急対応計画実施フローチャート

このフローチャートは、緊急対応計画を実施するための段階的手法の概要である。

従って、このフローチャートは、従うべき手順を特定するのではなく、むしろ達成するためのステップや目的を概略しているものである。

経験に基づいて、計画を実施するための7段階のステップは、有用なまた効果的な統合緊急対応計画を導くように述べている。



モジュール IV

対応行動

火災

船舶への損傷

汚染

非合法活動

人身事故

貨物事故

緊急支援

緊急事態分類：火災

文書番号：

発行日：

ページ 1 / 4

改定日：

1 目的と適用

この手順書は、船舶の火災の場合に取るべき行動、業務、方法について様式を定めたものである。又、この手順書は、ガイドであって、船長の判断を制限するものではない。

2 責任

船長は、火災における緊急対応及び消火装置、あらゆる安全器具の緊急使用に組織的な準備に責任を負うが、資格のある職員にさまざまな義務を委任できる。

3 取るべき処置

→ “初期対応”

3. 1 最初に発見した者による処置

* 至近の火災警報を作動させる

*

* * 会社によって確立する

3. 2 当直航海士による処置

* 一般警報の作動

* 船長への通報

*

* * 会社によって確立する

*

3.3 船長による処置

- * 組織された消防活動
- * 火災消防装置の維持—固定式と可搬式—準備
- *
- *
- *
- *
- *
- *
- *

会社によって確立する

- * 状況の分析、手段の優先性を考慮
- * 消防設備の使用開始、継続（可能な消防装置の作動）
- * 消防設備の監視状況
- * 追加情報の収集

モジュール VI
付属書
* 計画、図面
* 貨物の情報
*
*
*

- * 遭難警報の発信準備、状況報告（用意された基本フォームの使用）
- * 記録保管の準備

モジュール V

報告手順

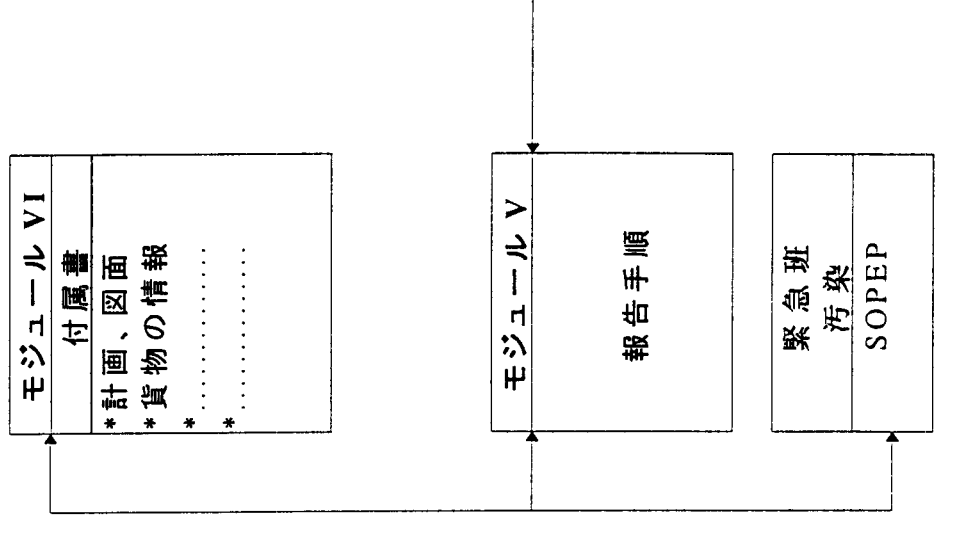
“二次対応”

- * バンカー、バラスタタンの操作準備（必要なら）
- * 外部対応の連絡（必要なら）
- * 退船の必要性のチェック
- * 旅客の下船（必要なら）

3. 4 船長による処置（続き）

- * 船舶と貨物に対する損傷評価（構造的）
- * 船舶の堪航性、浮揚性、安定性、トリム、リスト等
- * 気象予報の監視
- * 火災によって生じる、貨物及び危険に関する対策（海洋汚染物の漏洩、ガス、貨物保全、油漏洩等）
- *
- *
- *
- *

- * 証拠の収集開始
- * 火災場所における監視の維持
- * 通常運航への復帰
- * 使用した消火装置を使用可能にする
- * 最終報告の送信
- 以上



緊急事態分類：火災

文書番号：

発行日：

ページ 4 / 4

改定日：

4 港内での本船火災時の追加手段

- * 港湾、陸上の消防隊への通報
- * 港湾、陸上の消防隊へ火災制御図の手渡し
- * 代理店、船主への通報

モジュール V
報告手順

* 国際連結金具の準備

- * 乗組員、旅客、訪問者等の退船準備の確認
- * 消防隊への危険物についての通報

モジュール VI
付属書

5 不適合の報告

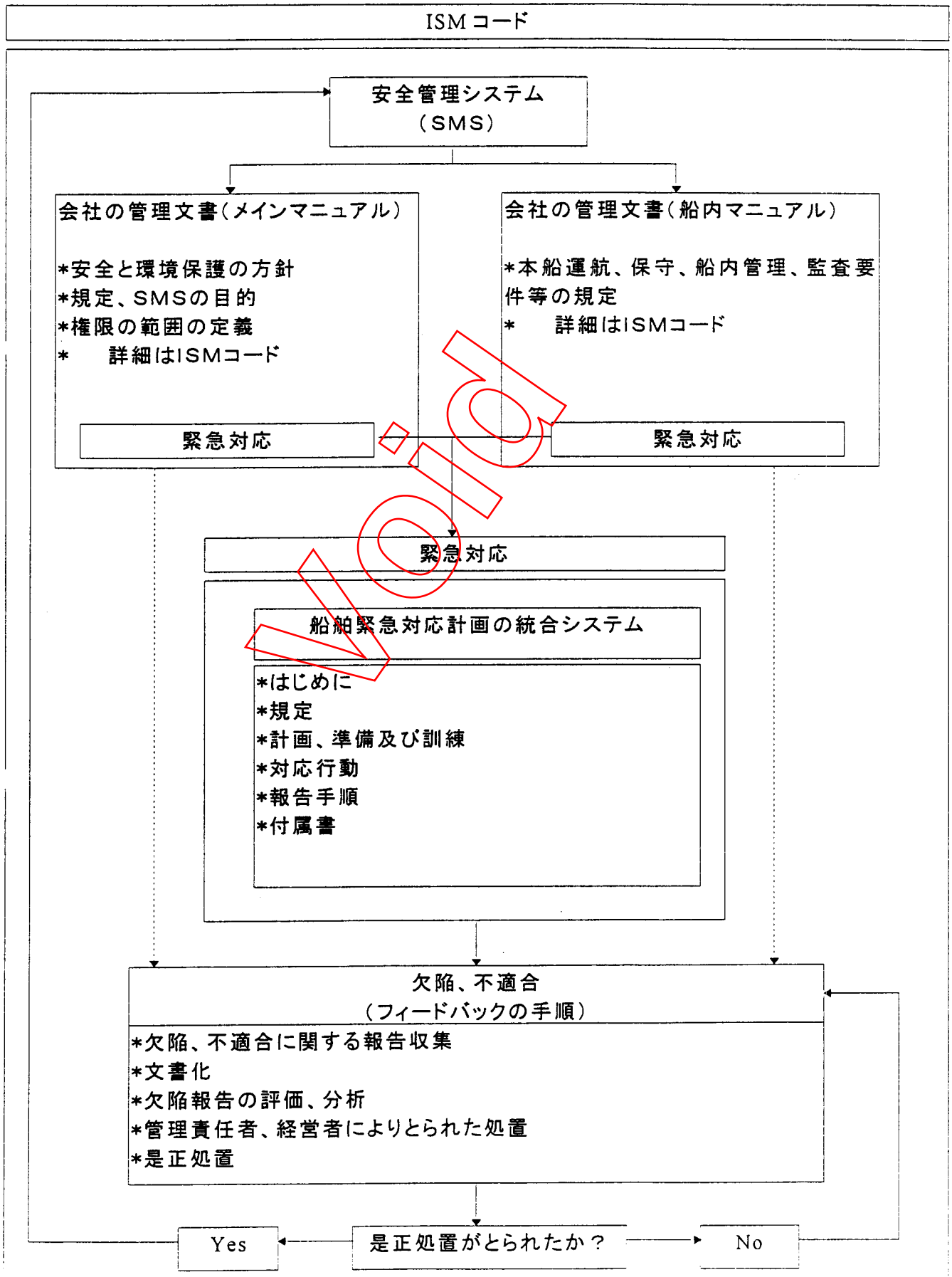
船長、職員及び責任のある乗組員によって、消火手段に関し知り得た全ての不適合／欠陥は、収集され、記録され、会社／管理責任者若しくは他の指名された者に、速やかに送付されなければならない。

モジュール II
規定

モジュール V
報告手順
緊急事態の区分: 火災
1 船長は、火災についての緊急事態とそれまでに採った行動について、可能で最も早い電話交信によって、詳細を報告し、全ての関連機関に通報しなければならない。 2 火災の場合、次の通報手順をとること。 2. 1 最寄りの船舶に電話により警報を発する。 2. 2 船舶が港内かその近辺にいるときは、支援要請のため次を参照する * 沿岸国の連絡先 * 港湾に連絡先 2. 3 緊急事態にアドバイスを受けられる全ての関係者に通知する。 (船舶関連連絡先リストを参照)

付属書1

ISMコードにより要求される会社の安全管理システムに、
船舶緊急対応計画の統合システムの組織化



付属書2

船舶緊急対応計画の統合システムのモジュール構成

モジュールⅠ — はじめに

- * 導入テキスト

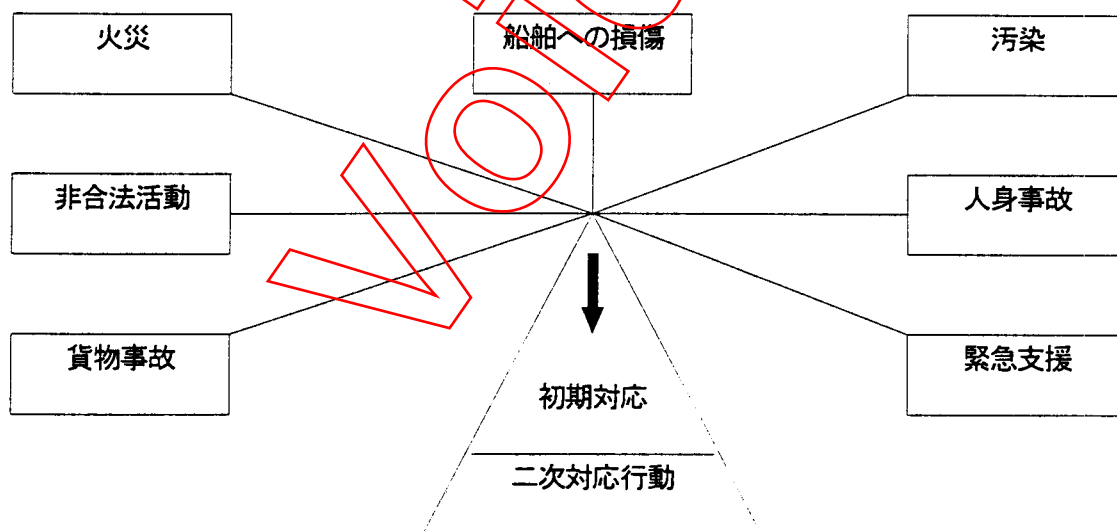
モジュールⅡ — 規定

- * 基本内容
- * システムと関連する計画の保守
- * システムと関連する計画との整合性、フィードバックシステム

モジュールⅢ — 計画、準備及び訓練

- * 緊急対応訓練と教育の規定と内容
- * 船内、陸上のシステムと関連計画の習熟
- * 含まれる全ての組織の責任と連絡網
- * 外部の関連当局に関する内容、定期的演習の規定

モジュールⅣ — 対応行動



モジュールⅤ — 報告手順

- * いつ報告するのか
- * 如何にして報告するのか
- * 誰に報告するのか
- * 何を報告するのか

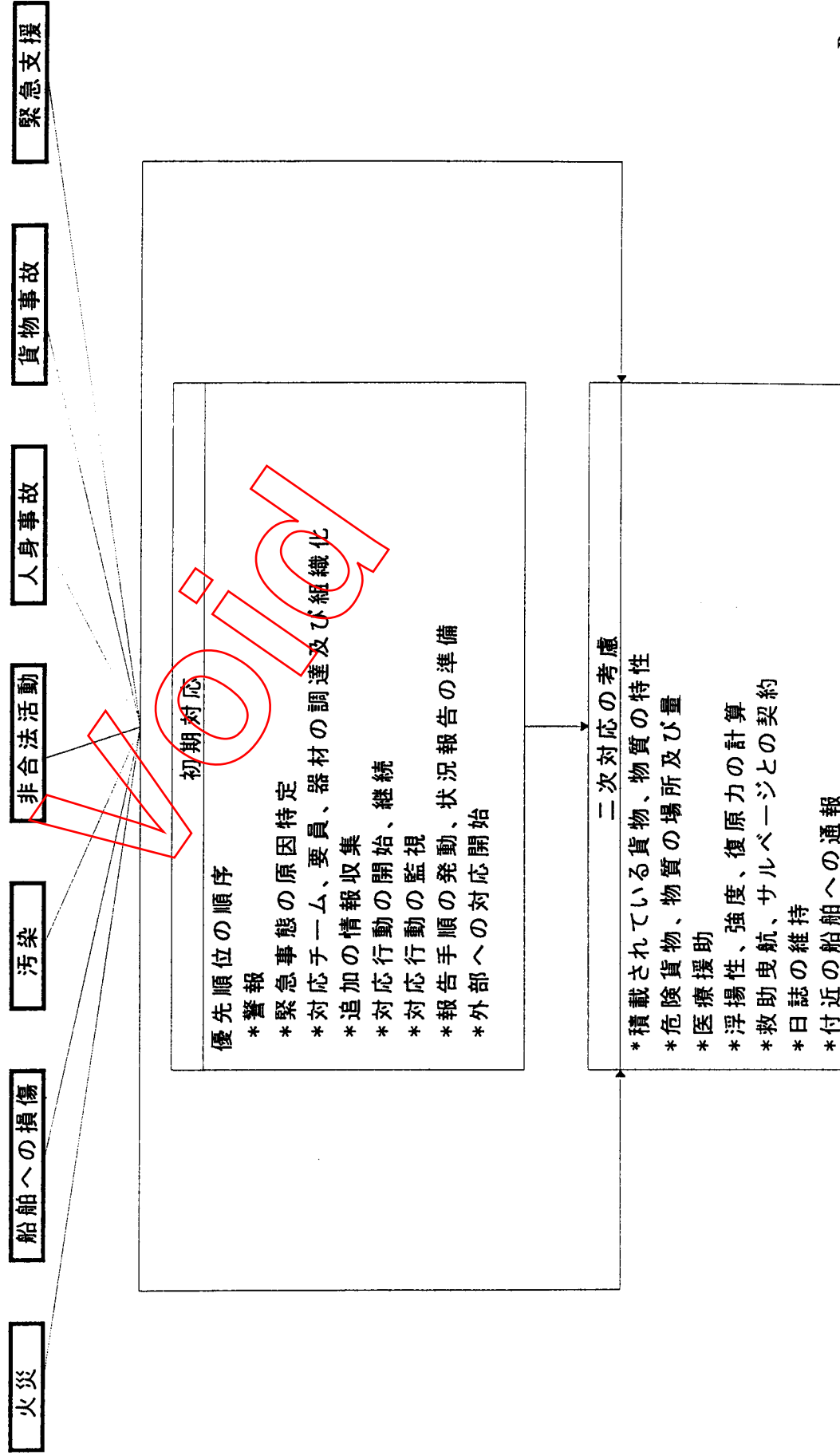
モジュールⅥ — 付属書

- * 船舶の詳細に関する計画と図面
- * ハンカーとバラストに関する内容
- * 追加の文書(連絡先一覧等)
- * 業界のガイドライン
- * 貨物に関する内容、等

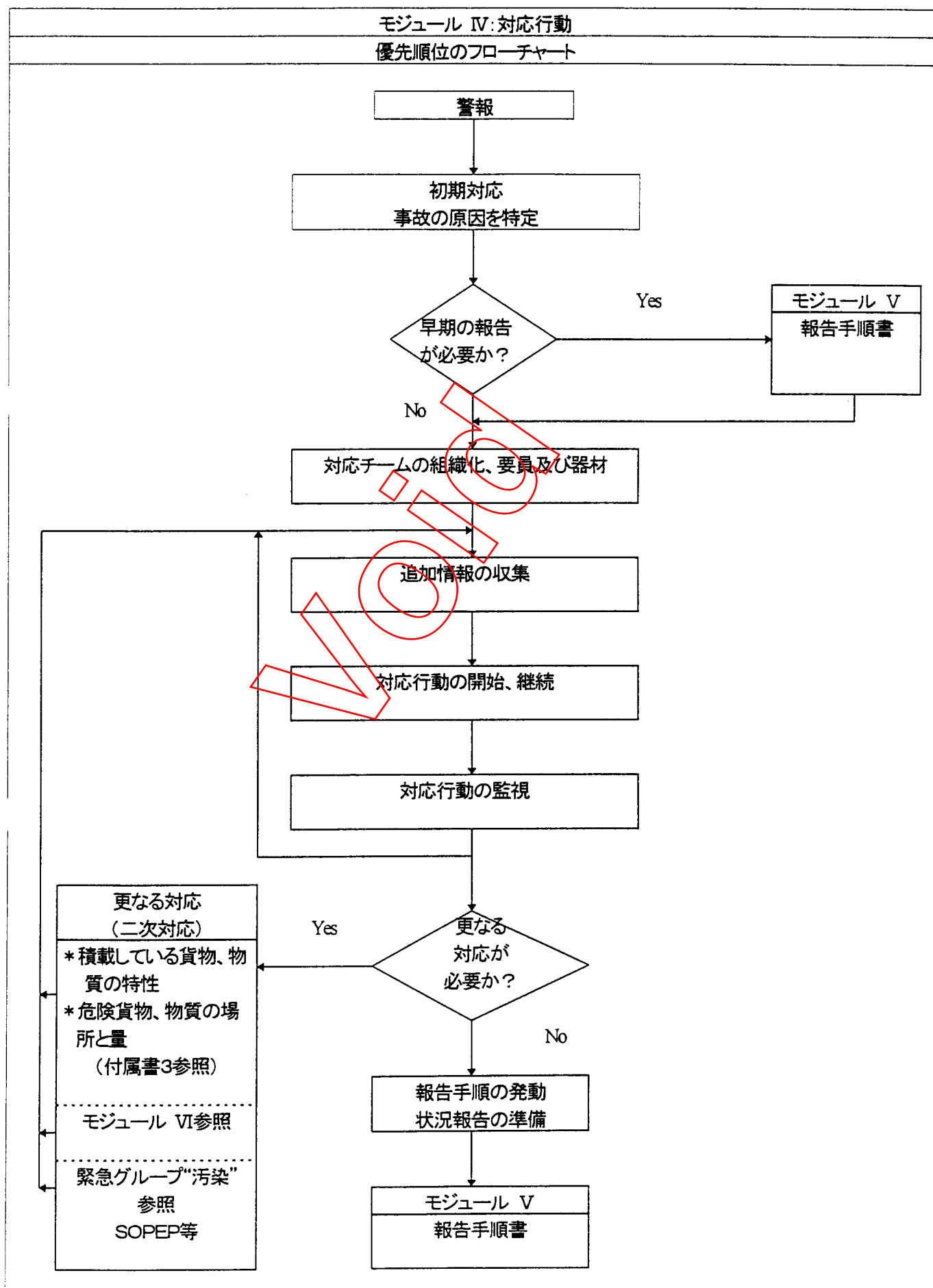
モジュール IV

対応行動

(規定したグループ分けされた緊急事態により)



付属書 4





Ref. T2/4.14

GUIDELINES FOR A STRUCTURE OF AN INTEGRATED SYSTEM OF CONTINGENCY PLANNING FOR SHIPBOARD EMERGENCIES

The Maritime Safety Committee, at its sixty-sixth session (28 May to 6 June 1996) and the Marine Environment Protection Committee at its thirty-eighth session (1 to 10 July 1996), approved Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies, as set out in annex.

Shipboard emergency plans are required under the provisions of chapters III and IX of SOLAS 1974 and Annex I of MARPOL 73/78.

The Committees recognize that many ships operate with existing comprehensive and effective emergency plans. It is not the purpose of this circular to impose a new mandatory system or to supersede existing systems that are tried and tested, such as the Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP). Rather these Guidelines are to assist companies that may not have implemented an emergency planning system or that recognize that their system can be improved by using a structure for an integrated system.

These annexed Guidelines were developed, consistent with the human element principles contained in MSC/ Circ.763, with the objective of being useful and easily applied by seafarers. They contain information to assist in the preparation of shipboard emergency contingencies and are intended for the preparation and the use of a modular structure for an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies. The Committees consider that a proliferation of non-harmonized shipboard emergency plans justifies the development of an integrated system and the harmonization of a structure of emergency plans in such a system.

Member Governments are invited to bring the Guidelines, set out at annex, to the attention of their maritime Administrations and relevant industry organizations.

ANNEX

GUIDELINES FOR A STRUCTURE OF
AN INTEGRATED SYSTEM
OF
CONTINGENCY PLANNING FOR
SHIPBOARD EMERGENCIES

Contents

Preface

- 1 General remarks
- 2 Integrated system of contingency planning for shipboard emergencies
 - 2.1 Scope
 - 2.2 Structure
 - 2.3 Concept of the System
- 3 System modules
 - 3.1 General principles
 - 3.2 Details of the individual modules
 - 3.2.1 Module I : Introduction
 - 3.2.2 Module II : Provisions
 - 3.2.3 Module III : Planning, preparedness and training
 - 3.2.4 Module IV : Response actions
 - 3.2.5 Module V : Reporting procedures
 - 3.2.6 Module VI : Annex(es)
- 4 Example format for a procedure of a selected emergency situation

Appendices

- | | |
|------------|--|
| Appendix 1 | Incorporation of an integrated system of shipboard emergency plans |
| Appendix 2 | The module structure of an integrated system for shipboard emergency plans |
| Appendix 3 | Module IV - Response action (1) |
| Appendix 4 | Module IV - Response action (2) |

PREFACE

These Guidelines, prepared by the Maritime Safety Committee (MSC) of the International Maritime Organization (IMO), contain guidance to assist in the preparation of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies. It is intended to be used for the preparation and the use of a module structure of an integrated system of shipboard emergency plans.

The high number of non-harmonized shipboard contingency plans justifies the development of an integrated system and the harmonization of the structure of contingency plans.

Shipboard emergency preparedness is required under chapter 8 of the ISM Code referred to in chapter IX of the SOLAS Convention, as amended, in chapter III, regulation 24-4 of the SOLAS Convention, as adopted at the SOLAS Conference November 1995, as well as in MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26.

To implement the SOLAS and MARPOL regulations, there must be shipboard procedures and instructions. These Guidelines provide a framework for formulating procedures for the effective response to emergency situations identified by the company and shipboard personnel.

In this context the main objectives of these Guidelines are:

- * to assist companies in translating the requirements of the regulations into action by making use of the structure of the integrated system;
- * to integrate relevant shipboard emergency situations into such a system;
- * to assist in the development of harmonized contingency plans which will enhance their acceptance by shipboard personnel and their proper use in an emergency situation;
- * to encourage Governments, in the interest of uniformity, to accept the structure of the integrated system as being in conformity with the provisions for the development of shipboard contingency plans, as required by various IMO instruments, and to refer to these Guidelines when preparing appropriate national legislation.

1 General remarks

1.1 The ISM Code establishes an international standard for the safe management and operation of ships by defining elements which must be taken into account for the organization of company management in relation to ship safety and pollution prevention. Since emergencies, as well as cargo spillage, cannot be entirely controlled through either design, or normal operational procedures, emergency preparedness and pollution prevention should form part of the company's ship safety management. For this purpose, every company is required by the ISM Code to develop, implement and maintain a Safety Management System (SMS).

1.2 Within this SMS, procedures are required to describe and respond to potential shipboard emergency situations.

1.3 If the preparation of response actions for the many possible varying types of emergency situations which may occur are formulated on the basis of a complete and detailed case by case consideration, a great deal of duplication will result.

1.4 To avoid duplication, shipboard contingency plans must differentiate between "initial actions" and the major response effort involving the "subsequent response", depending on the emergency situation and the type of ship.

1.5 A two-tier course of action provides the basis for a modular approach, which can avoid unnecessary duplication.

1.6 It is recommended that a uniform and integrated system of shipboard emergency plans should be treated as part of the International Safety Management (ISM) Code, forming a fundamental part of the company's individual Safety Management System (SMS).

1.7 An illustration of how such a structure of a uniform and integrated system of shipboard emergency plans with its different modules can be incorporated into an individual SMS is shown in **Appendix 1**.

2 Integrated system of contingency plans for shipboard emergencies

2.1 Scope

2.1.1 The integrated system of shipboard emergency plans (hereinafter referred to as the "System") should provide a framework for the many individual contingency plans (hereinafter referred to as the "Plans"), tailored for a variety of potential emergencies, for a uniform and modular designed structure.

2.1.2 Use of a modular designed structure will provide a quickly visible and logically sequenced source of information and priorities which can reduce error and oversight during emergency situations.

2.2 Structure of the system

2.2.1 The structure of the System comprises the following six modules the titles of which are:

- * Module I : Introduction
- * Module II : Provisions
- * Module III : Planning, preparedness and training
- * Module IV : Response actions
- * Module V : Reporting procedures
- * Module VI : Annex(es).

An example for the arrangement of these modules is shown in **Appendix 2**.

2.2.2 Each module should contain concise information to provide guidance and to ensure all appropriate and relevant factors and aspects, through the various actions and decisions during an emergency response, are taken into account.

2.3 Concept of the system

2.3.1 The System is intended to provide a tool to integrate the many different Plans into a uniform and modular structured frame. The broad spectrum of the many required Plans which may be developed by a company will result in the duplication of some elements (e.g. reporting) of these Plans. Such duplication would be avoided by using the modular structure of the System referred to in 2.2.1.

2.3.2 Although the initial action taken in any emergency will depend upon the nature and extent of the incident, there are some immediate actions which should always be followed - the so called "**initial actions**" (see Appendix 4). Therefore, a distinction within the Plans between the "**initial actions**" and the "**subsequent response**", which depends on variables like the ship's cargo, type of the ship etc., will help to assist shipboard personnel in dealing with unexpected emergencies and ensures that the necessary actions are taken in a priority order.

2.3.3 "**Subsequent response**" is the implementation of the procedures applicable to the emergency.

3 System modules

3.1 General principles

3.1.1 As a starting point for the preparation of the System, **Appendix 3** provides guidance and a quick overview concerning the kind of information which may be inserted into the individual System modules.

3.1.2 Above all, the System should be developed in a user-friendly way. This will enhance its acceptance by shipboard personnel.

3.1.3 For the System as well as the associated Plans to be effective it must be carefully tailored to the individual company and ship. When doing this, differences in ship type, construction, cargo, equipment, manning and route have to be taken into account.

3.2 Details of the individual modules

3.2.1 Module I: Introduction

3.2.1.1 The System should contain a module titled "Introduction".

3.2.1.2 The content of this module should provide guidance and an overview over the subject-matter.

3.2.1.3 The following is an example of an introductory text:

"INTRODUCTION"

- 1 The System is written to prepare shipboard personnel for an effective response to an emergency at sea.

- 2 The prime objective of the System is to provide guidance to shipboard personnel with respect to the steps to be taken when an emergency has occurred or is likely to occur. Of equal benefit is the experience of those involved in developing the Plan.
- 3 The purpose of the System is to integrate contingency plans for shipboard emergency situations and to avoid the development of different, non-harmonized and unstructured Plans which would hamper their acceptance by shipboard personnel and their proper use in an emergency situation. Therefore, the System and its integrated Plans should be structured and formatted in their layout and content in a consistent manner.
- 4 The aim of the System is to ensure the most timely and adequate response, to meet the size and varied nature of emergencies to remove any threat of serious escalation of the situation. Additionally the System provides a structure to prevent critical steps from being overlooked.
- 5 The System and the associated Plans should be seen as dynamic, and should be reviewed when exercised and improved through the sharing of experience, ideas and feedback.
- 6 It should be kept in mind that there could be problems in communication due to differing language or culture of the shipboard personnel. The System, as well as the integrated Plans, are to be documents used on board by the master, officers and relevant crew members of the ship. It is necessary that they are available in the working language of the crew. Any change in these personnel, which brings about an attendant change in the crew's working language, requires Plans to be issued in the new language. The module should provide information to this effect.
- 7 The System is to be seen as a tool to implement the requirements of chapter 8 of the International Safety Management (ISM) Code or similar regulations in other IMO instruments* in a practical manner.

3.2.2 Module II: Provisions

3.2.2.1 This module should contain information and explanations for the development of the system based on the suggestions for improvement gained from the individual company and shipboard personnel.

3.2.2.2 The primary objective of shipboard emergency prevention, preparedness and response activities should be to develop and implement an efficient and effective system which will minimize the risks to human life, the marine environment and property, with a continuous effort towards improvement.

3.2.2.3 To achieve this objective, there is a need for the co-ordination of, and consistency in, safety procedures between the company and their ships. Therefore, the module should contain a provision that company shorebased and shipboard contingency planning and response are consistent and appropriately linked.

*Reference is made to SOLAS 74, Chapter III, regulation 24-4 and MARPOL 73/78, Annex I, regulation 26.

3.2.2.4 Safety involves "top-down" and "bottom-up" commitment through the active development and application of safety procedures and practices by all people both ashore and afloat, including management.

3.2.2.5 Free and open communication when evaluating emergency procedures, taking into consideration accidents and near misses when using this System should be pursued, with the objective of improving accident prevention, preparedness and response aboard ships. The module should take care of this recommendation by providing information for the implementation of an error reduction strategy with appropriate feedback and procedures for modification of Plans.

3.2.2.6 Summarizing the provisions, the module should inform the System user about the most important requirements with which, at a minimum, the Plans should comply. In this respect the following main elements are valid and should be addressed in the module:

- * procedures to be followed when reporting an emergency;
- * procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations;
- * programmes/activities for the maintenance of the System and associated Plans.

3.2.3 Module III: Planning, preparedness and training

3.2.3.1 This module should provide for emergency training and education of shipboard personnel to develop general awareness and understanding of actions to be taken in the event of an emergency.

3.2.3.2 The System and the Plans will be of little value if personnel who are to use them are not made familiar with them. In this context module III should outline, in a practical way, information which allows each key member of the shipboard personnel to know in advance what their duties and responsibilities are and to whom they are to report under the Plans.

3.2.3.3 Successful management of an emergency or marine crisis situation depends on the ability of the shipboard personnel, the company, and external emergency co-ordinating authorities to muster sufficient resources quickly, in the right positions.

3.2.3.4 An important goal of planning, preparedness and training programmes should be to increase the awareness of safety and environmental issues.

3.2.3.5 Training and education should be at regular intervals and, in particular, be provided to shipboard personnel transferred to new assignments.

3.2.3.6 Records of all emergency drills and exercises conducted ashore and on board should be maintained and be available for verification. The drills and exercises should be evaluated as an aid to determine the effectiveness of documented procedures and identify system improvements.

3.2.3.7 When developing plans for drills and exercises, distinction should be made between full scale drills involving all the parties that may be involved in a major incident, and exercises limited to the ship and/or the company.

3.2.3.8 Feedback is an essential element in refining emergency response plans and emergency preparedness, based on the lessons learned from previous exercises or real emergencies, therefore, feedback provides an avenue for continuous improvement. Feedback should ensure that the company, as well as the ship, is prepared to respond to shipboard emergencies (see summarizing flow diagram in **Appendix 1**).

3.2.3.9 In conclusion the module should, as a minimum, provide information on the procedures/programmes or activities developed:

- * to familiarize shipboard personnel with the provisions of the System and Plans;
- * to train and educate on the System and Plans for shipboard personnel transferred to new assignments;
- * to schedule regular drills and exercises to prepare shipboard personnel to counter potential shipboard emergency situations;
- * to co-ordinate the shipboard personnel and the company's actions effectively and to include and take note of the aid which could be provided by external emergency co-ordinating authorities;
- * to prepare a workable feedback system.

3.2.4 **Module IV: Response actions**

This module should provide guidance for shipboard personnel relating to an emergency when the ship is underway, berthed, moored, at anchor, in port or dry dock.

3.2.4.1 In an emergency, the best course of action to protect the personnel, ship, the marine environment and cargo requires careful consideration and prior planning. In this context there is a need to develop standards for shipboard procedures to protect personnel, stabilize conditions, and minimize environmental damage when an incident occurs.

3.2.4.2 In this context reference is made to the guidelines already developed by the Organization which contain information to provide a starting point and to assist personnel in the preparation of the Plans for individual ships.

3.2.4.3 The variety of Plans to be incorporated in the System should be simple documents which outline procedures different from those used for daily routine operations. With normal operational procedures very difficult problems can be handled, but an emergency situation, whether on the ship at sea or in a port, can extend the organization beyond normal capabilities.

*Reference is made to "Guidelines for the development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans" (see resolution MEPC.54(32)). Reference is also made to "Guidelines for the development of Shipboard Marine Pollution Emergency Plans" under consideration by the Organization (see BCH 24/WP.8);

3.2.4.4 In order to keep the Plans held by both ship and shore identical, and to reduce possible confusion in an emergency as to who is responsible for which action the Plans should make clear whether the action should be taken by shipboard personnel or shoreside personnel.

3.2.4.5 Taking these particulars into consideration, the module "Response actions" should comprise main groupings of emergency shipboard situations.

3.2.4.6 Potential emergency situations should be identified in the Plans, including but not limited to, the following main groups of emergencies:

- .1 **Fire**
- .2 **Damage to the ship**
- .3 **Pollution**
- .4 **Unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew**
- .5 **Personnel accidents**
- .6 **Cargo related accidents**
- .7 **Emergency assistance to other ships.**

In order to give the company the necessary flexibility for identifying, describing and responding to further shipboard emergency situations, a more detailed level should be part of the defined main groups.

3.2.4.7 The majority of shipboard emergencies can be classified within the above-mentioned main groups.

For example, the main group "Damage to ship" can be subdivided to identify further shipboard emergencies, which may require very different responses, such as:

- * **collision**
- * **grounding/stranding**
- * **heavy weather damage**
- * **hull/structural failure, etc.**

The detailed response actions should be written in a way to set in motion the necessary steps to limit the consequence of the emergency and the escalation of damage following, for example, collision or grounding.

3.2.4.8 In all cases priority should be given to actions which, in turn, protect life, the marine environment and property. This means, that **"initial actions"** which are common for all ships, regardless of their type and cargoes carried, should be fully taken into account when formulating **"subsequent response"** procedures.

3.2.4.9 The planning of subsequent response actions should include information relating to the individual ship and its cargo, and provide advice and data to assist the shipboard personnel. The following examples of such information is listed as follows:

- .1 Information on:
 - * the number of persons aboard;
 - * the cargo carried (e.g. dangerous goods, etc.);
- .2 Steps to initiate external response:
 - * search and rescue co-ordination;
 - * buoyancy, strength and stability calculations;
 - * engagement of salvors/rescue towage;
 - * lightering capacity;
 - * external clean-up resources;
- .3 Ship drift characteristics
- .4 General information:
 - * co-operation with national and port authorities;
 - * public relations.

3.2.4.10 Although shipboard personnel should be familiar with the Plan, ease of reference is an important element in compiling and using an effective plan. Allowance must be made for quick and easy access to essential information under stressful conditions.

Appendices 3 and 4 show a detailed picture of the sequence of priorities **"initial actions"** in an emergency situation and their link with the **"subsequent response"**.

3.2.4.11 In summarizing, the module should guide those responsible for developing the system on what should be included in emergency plans, namely:

- the co-ordination of the response efforts;

- response procedures for the entire spectrum of possible accident scenarios, including methods that protect life, the marine environment and property;
- the person or persons (identified by title or name) as being in charge of all response activities;
- the communication lines used for ready contact of external response experts;
- information concerning the availability and location of response equipment;
- reporting and communication procedures on board ship.

A seven-step approach flow chart for emergency Plan(s) implementation is presented on page 13.

3.2.5 Module V: Reporting procedures

The ship involved in an emergency situation, or in a marine pollution incident, will have to communicate with the appropriate ship interest contacts and coastal State or port contacts. Therefore, the System must specify in appropriate detail the procedures for making the initial report to the parties concerned. This module should take care of the following:

3.2.5.1 Every effort should be made to assure that information regarding:

- ship interest contacts;
- coastal State contacts;
- port contacts,

for reporting emergencies are part of the System and are regularly updated.

3.2.5.2 The establishment and maintenance of rapid and reliable 24 hours communication lines between the ship in danger and the emergency control centre(s), at company's main office and national authorities (RCC, points of contact), is important.

3.2.5.3 Those managing response operations on board and services assisting ashore should keep each other mutually informed of the situation.

3.2.5.4 Details such as telephone, telex and telefax numbers must be routinely updated to take account of personnel changes. Clear guidance should also be provided regarding the preferred means of communication.

3.2.5.5 In this context, reference is made to the Organization's guidelines* and other national specific plans which give sufficient guidance on the following reporting activities necessary:

- .1 when to report;
- .2 how to report;
- .3 whom to contact;
- .4 what to report.

3.2.6 Module VI: Annex(es)

3.2.6.1 In addition to the information required to respond successfully to an emergency situation, other requirements that will enhance the ability of shipboard personnel to locate and follow-up operative part 5 of the plan may be required.

4 Example format for a procedure of a selected emergency situation

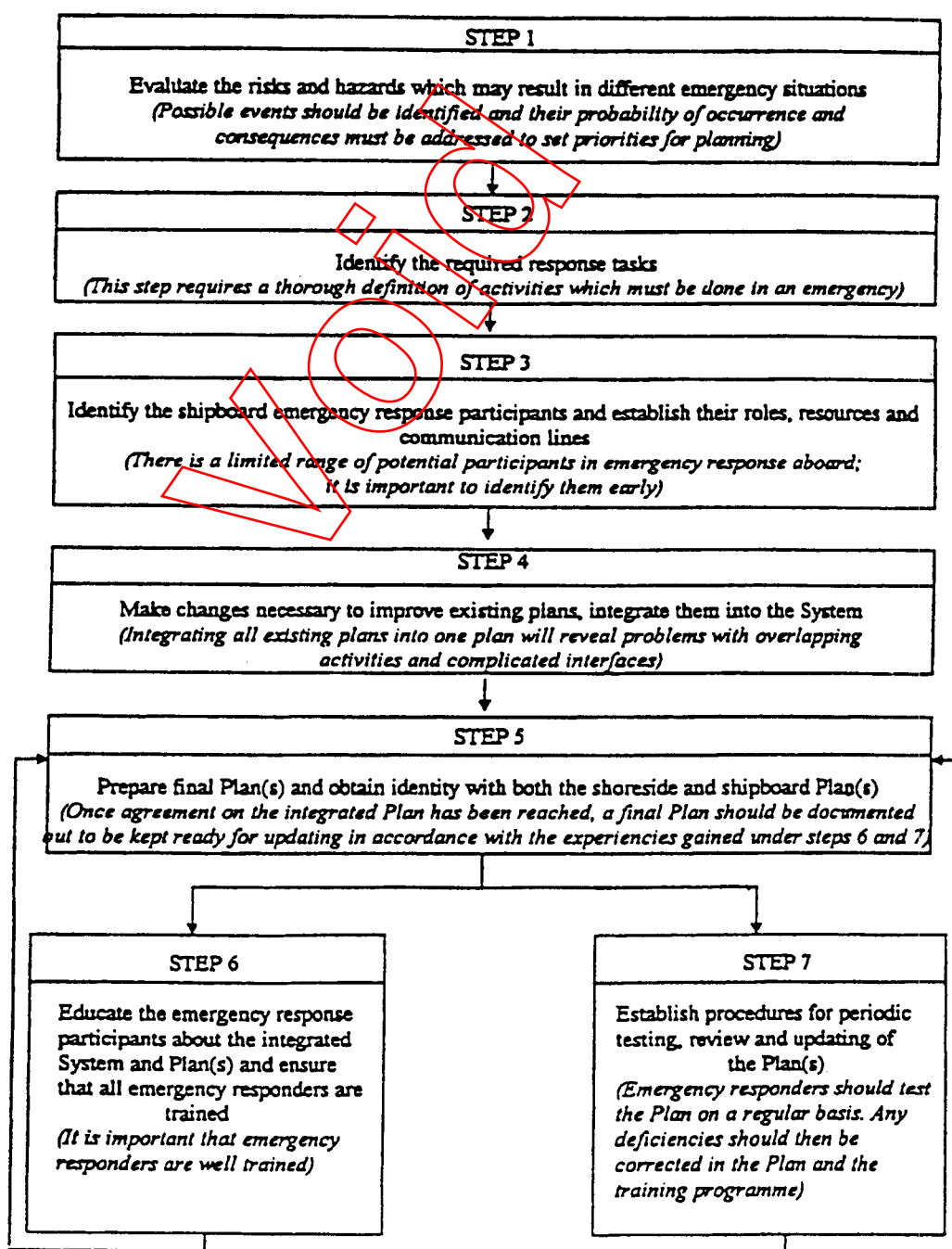
An example format for a procedure of a selected emergency situation referred to in paragraph 3.2.4 is shown on pages 14 to 18.

*Reference is also made to "Guidelines for the development of Shipboard Oil Pollution Emergency Plans" (see resolution MEPC.54(32)). Reference is also made to "General principles for ship reporting system and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants" (see resolution A.648(16)).

Emergency Plan(s) Implementation Flow Chart

This flow chart outlines the step-wise approach to carrying out the emergency plan(s) implementation. This flow chart therefore outlines steps or objectives to be achieved rather than specific procedures to be followed.

Based on experience a seven-step approach to implementing the Plan(s) can be set out which leads to a useful and effective integrated emergency response plan.



Response Actions

Response Actions					
Fire	Damage to the ship	Pollution	Unlawful acts threatening and crew	Personnel accidents	Cargo related accidents
Emergency Assistance to other ships					

Emergency Group: Fire	Page 1 of 4
Doc. No.:	Revision Date:
1. Purpose and Scope The following procedure define modes of actions/activities and measures to be taken in case of a Fire aboard the vessel. This procedure is a guide but under no circumstances restricts the Master's discretion. 2. Responsibilities The Master is responsible for the organizational prerequisites for a Fire emergency handling and for the availability and the immediate use of the fire-fighting systems and safety equipment available but should delegate the various tasks to suitable qualified officers. 3. Measures to be taken → "Initial Actions" 3.1 Measures by the person which observe the Fire first • Activate nearest fire alarm • } to be developed by the company • } 3.2 Measures by the navigational officer of the watch • Activate General Alarm • Call Master • } • } • } • } • } to be developed by the company • }	

MODULE IV: Response Actions

Emergency Group: Fire	
Doc.No.:	Page 2 of 4
Issue Date:	Revision Date:

Void

3.3 Measures by the Master

- Introduce organized fire-fighting activities
- Keep fire-fighting system(s) - fixed and mobile - ready
-)
-)
-)
-)
-)
-)
-)
-)
-)
-)

to be developed by the company

→ • Make analysis of situation; consider priority of measures→

• Start/continue fire-fighting measures (activate fire-fighting system(s) available)

• Monitor progress of fire-fighting measures

• Collect additional information ←.....

MODULE VI
Annex(es)
• Plans, diagrams • Cargo information • •

MODULE V
Reporting Procedures

• Prepare for transmission of distress call /situation report (use prepared standardized format) —————→

• Prepare for record keeping —————→

→ „Follow-up Actions“

- Prepare for bunker/ballast tank operations (if necessary)
- Call for external response (if necessary)
- Check necessity of abandoning vessel
- Disembark passengers (if necessary)

MODULE IV: Response Actions

Emergency Group: Fire Doc.No.: Issue Date:	Page 3 of 4 Revision Date:	VOID 3.4 Measures by the Master (continuation) • Assess (structural) damage to vessel and/or cargo • Check vessel's seaworthiness, buoyancy, stability, trim, list etc. • Observe weather forecasts • Check measures against cargo associated or other hazards caused by fire (spillage of „marine pollutants“, released gases, cargo securing, oil spillages etc) • Start taking of evidence • Keep fire watch at fire location • Restore normal ship routine/operation • Make used fire-fighting equipment operational • Transmit final report END MODULE VI Annex(es) • Plans, diagrams • Cargo information • • MODULE V Reporting Procedures Emergency Group Pollution • e.g. SOPEP
--	--	---

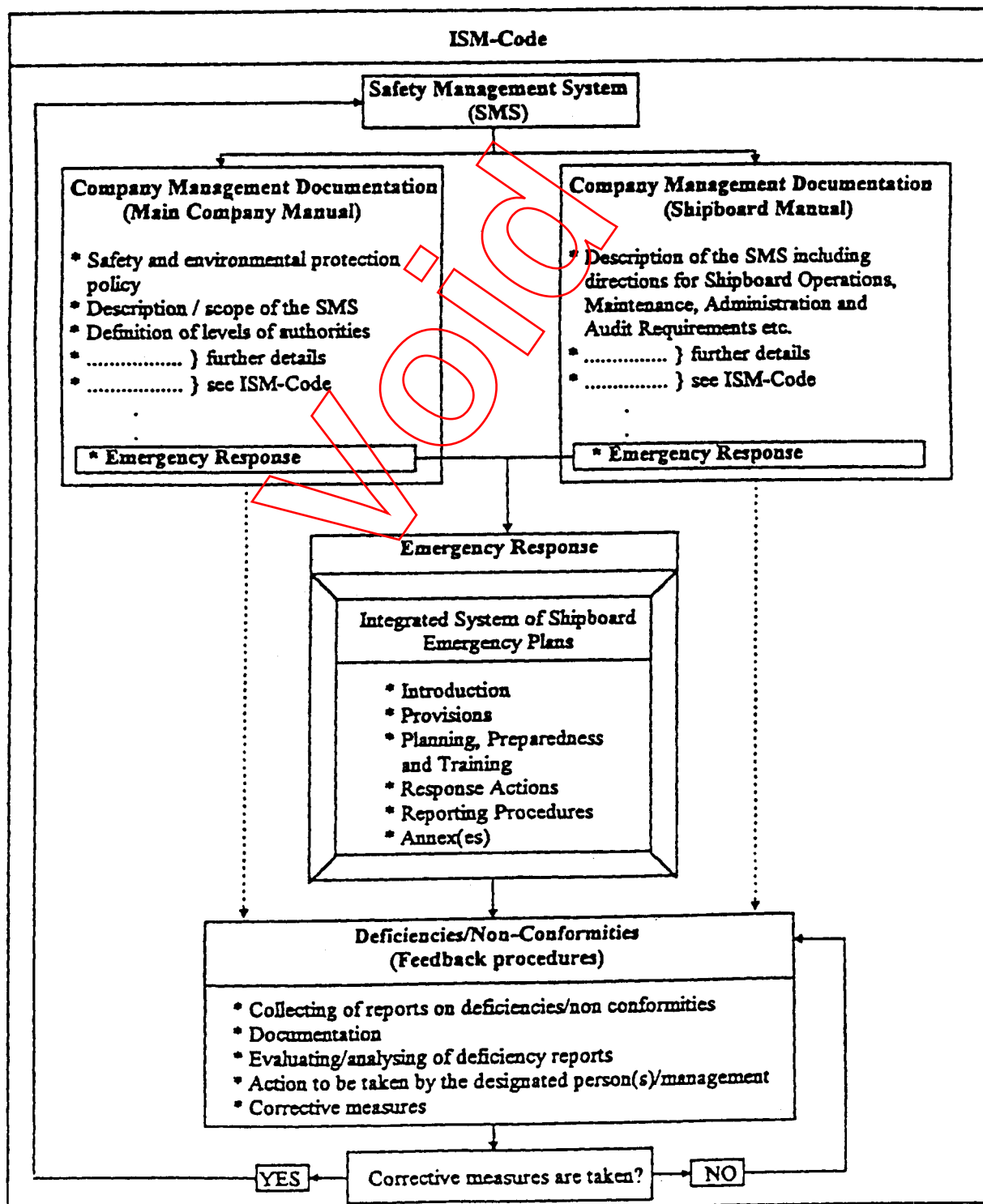
MODULE IV: Response Actions

Emergency Group: Fire Doc.No.: Issue Date:	Page 4 of 4 Revision Date:							
VOID								
4. Additional Measures when Fire aboard in Port • Inform harbour/shoreside fire brigade _____ • Hand over fire control plans to harbour/ shoreside fire brigade _____ • Inform agency/owner _____ • Keep international shore connection ready _____ • Check completeness of crew/passengers/guests etc. _____ • Inform fire brigade about hazardous/dangerous goods _____	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="padding: 5px;">MODULE V</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">Reporting Procedures</td></tr> </table> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="padding: 5px;">MODULE VI</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">Annex(es)</td></tr> </table>	MODULE V	Reporting Procedures	MODULE VI	Annex(es)	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="padding: 5px;">MODULE II</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">Provisions</td></tr> </table>	MODULE II	Provisions
MODULE V								
Reporting Procedures								
MODULE VI								
Annex(es)								
MODULE II								
Provisions								
5. Non-Conformity Report All non-conformities/deficiencies becoming aware by the Master, officers and responsible crewmembers in connection with fire-fighting measures should be collected, recorded and sent to the company/designated person(s) or other nominated person(s) as soon as possible. _____								

MODULE V	
Reporting Procedures	
Emergency Group: Fire	
1.	The Master is obliged to report details and to inform all interested parties about the Fire emergency and the actions taken so far by means of the fastest telecommunication channels available.
2	In case of a Fire the following reporting procedures are recommended:
2.1	Alert by radio communication ships in the vicinity;
2.2	If the ship stays in or is near port refer to * coastal State contact list * port contact list for assistance;
2.3	Notify all relevant ship interest contacts who are to be advised in an emergency (reference is made to Ship Interest Contact List)

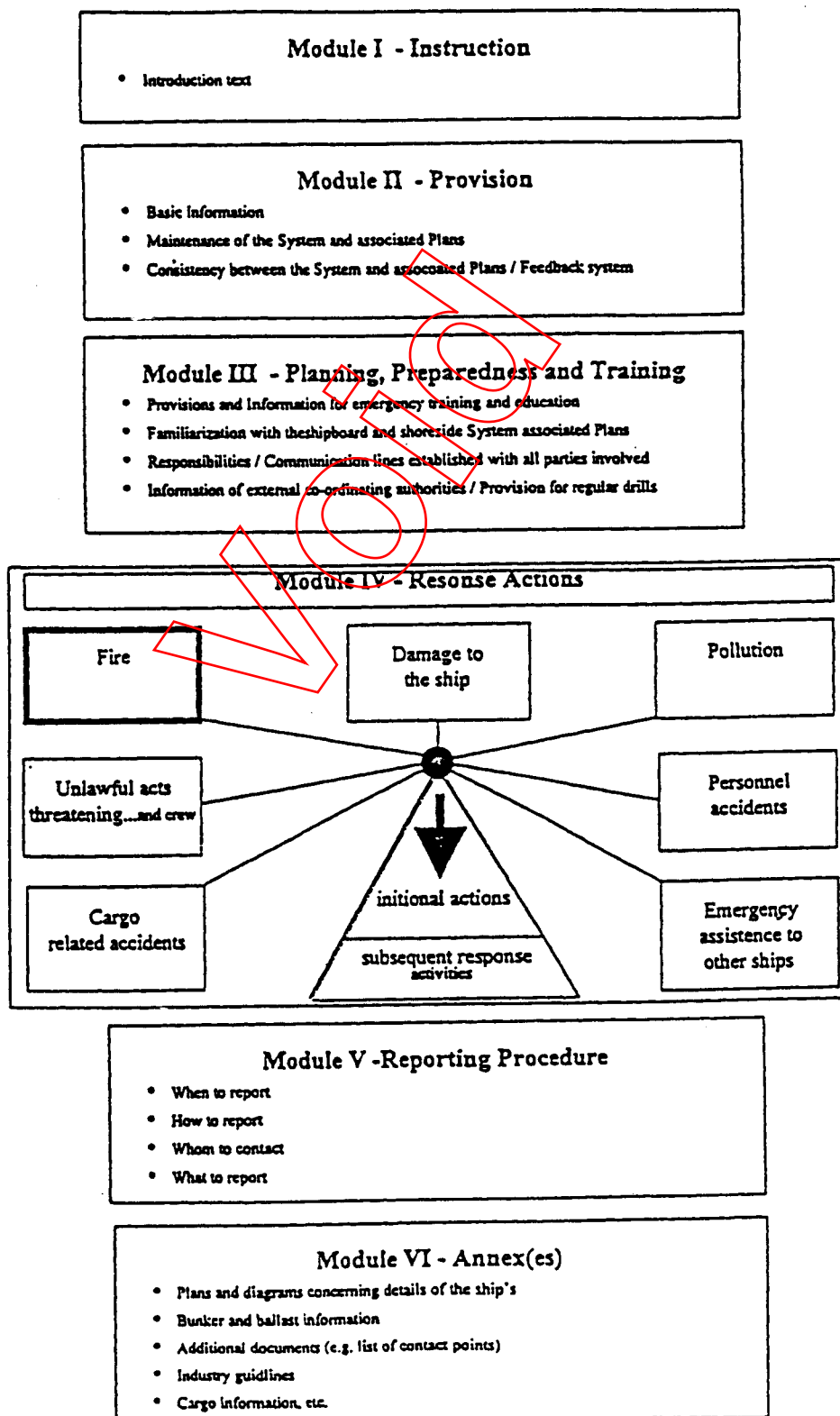
APPENDIX 1

INCORPORATION OF AN INTEGRATED SYSTEM OF SHIPBOARD EMERGENCY PLANS IN THE COMPANY'S INDIVIDUAL SAFETY MANAGEMENT SYSTEM (SMS) AS REQUIRED BY THE ISM CODE

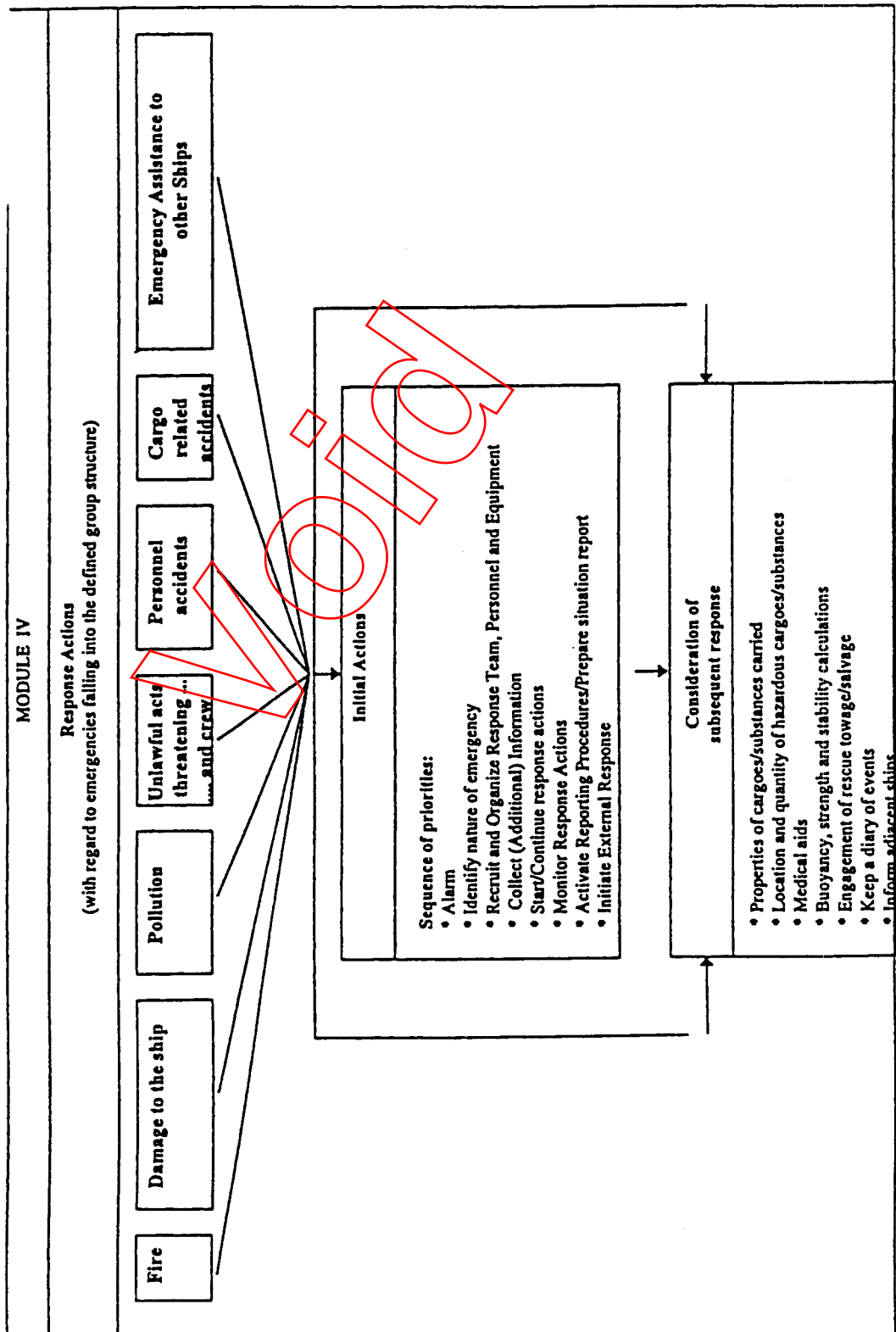


APPENDIX 2

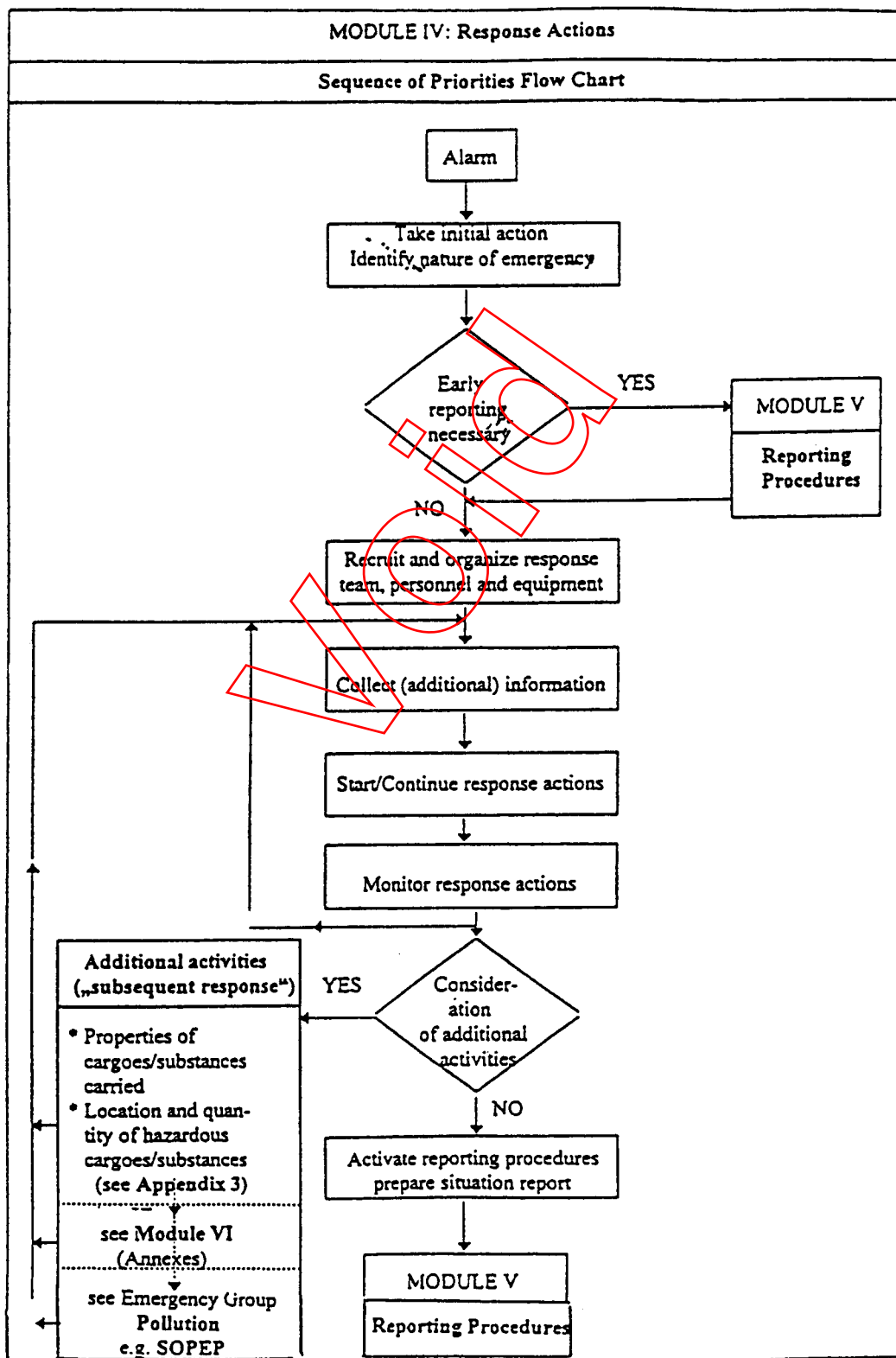
THE MODULE STRUCTURE OF AN INTEGRATED SYSTEM FOR SHIPBOARD EMERGENCY PLANS

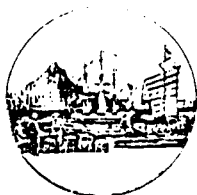


APPENDIX 3



APPENDIX 4





香港商船通告

HONG KONG MERCHANT SHIPPING NOTICE

GUIDELINES FOR A STRUCTURE OF AN INTEGRATED SYSTEM OF CONTINGENCY PLANNING FOR SHIPBOARD EMERGENCIES

Since shipboard emergencies, as well as liquid cargo spillage, cannot be entirely controlled through either design or normal operational procedures, emergency preparedness and pollution prevention plans and procedures should be developed to reduce and contain the effects of these emergencies. These documented procedures and plans should be developed and integrated into the company's and ship's safety management system. This approach in developing, implementing and maintaining a Safety Management System (SMS) is in-line with the requirements of the International Safety Management Code (ISM Code).

2. There are three provisions in SOLAS 74 and MARPOL 73/78 Conventions requiring the documentation of shipboard emergencies in the form of list, procedure or plan.

- (a) Chap. III, Reg. 53 of SOLAS 74 - muster list and emergency instructions;
- (b) Chap. IX, Reg. 8 of SOLAS 74 - emergency preparedness; and
- (c) Ann. I, Reg. 26 of MARPOL 73/78 - shipboard oil pollution emergency plan.

3. If these documents are to be developed on their own accord, there may be a danger to the proliferation of non-harmonized documents. It is recognized in IMO that the use of a modular structure for an integrated system of emergency planning would produce more comprehensible, consistent and logical documents for the use of crew and shore-side management alike.

4. The Maritime Safety Committee circular MSC/Circ.760 - Guidelines for a Structure of an Integrated System of Contingency Planning for Shipboard Emergencies, are guidelines for the development of such integrated system. The MSC circular is annexed to this Merchant Shipping Notice for reference. The Guidelines describe the concepts, principles and steps that may be taken to integrate the development of these shipboard emergency plans and procedures.

5. Owners, ship managements and masters who may not have implemented an emergency planning system or that they are on the verge of improving or revising their existing safety management plans and systems to meet the ISM Code requirements are invited to take note of these Guidelines.

Marine Department
Multi-lateral Policy Division
11 December 1996