![C:\Documents and Settings\Administrator\Application Data\Tencent\Users\362183419\QQ\WinTemp\RichOle\)4L{EPRZ3A]I]$Y][HVG_]I.jpg]()

**滚装运输专业委员会**

**CSA RO-RO TRANSPORT COMMITTEE**

**月 报**

**二〇一七年 七月刊**

 **滚装运输专业委员会办公室 2017年7月27日**

 **联系电话：0755-8661 7464 邮箱: fengsl@foxmail.com**

**目 录**

**【会员动态】**

**中远海运拟在武汉设立长江流域总部**

**【市场信息】**

**2017年中国汽车市场情况简析：**

1. **6月汽车工业产销情况**
2. **6月全国乘用车销售情况**
3. **6月乘用车分国别销售情况**

**【港航信息】**

# 芜湖造船800车滚装船订单正式生效

**【观点】**

**世界海运贸易格局出现趋势性新变化**

# 【政策法规】

**交通运输部关于修改《海上滚装船舶安全监督管理规定》的决定**

**【温馨提示-健康养生】**

**夏天开空调一定按下这个按钮**

**【会员动态】**

**中远海运拟在武汉设立长江流域总部**

7月19日，中国远洋海运集团与武汉市人民政府在武汉会议中心签署战略合作框架协议，拟就阳逻铁水联运中心建设等展开合作。签约前，湖北省委副书记、武汉市委书记陈一新，市长万勇与中远海运集团董事长许立荣、董事总经理万敏等一行进行了座谈。

根据协议，中远海运拟在汉设立长江流域总部，并在建设香炉山铁水联运枢纽场站、布局建设全球服务中心、发展近洋直达集装箱航线、推动江海直达航线、拓展汽车滚装运输等方面与武汉市展开合作。

陈一新代表市委、市政府对许立荣一行来汉表示欢迎，感谢企业多年来为武汉经济社会发展作出的贡献。陈一新说，近年来，包括长江经济带等在内的40多项重大国家战略和改革试点聚焦武汉，国家对武汉寄予厚望，武汉未来发展潜力巨大。他介绍，新一届武汉市委、市政府提出加快建设现代化、国际化、生态化大武汉，其中提出，要将武汉建设成为联通世界、联接“一带一路”、联贯长江经济带的重要枢纽城市，这将为中远海运在汉发展提供诸多机遇，希望中远海运继续积极参与到长江新城等城市重大规划建设中，进一步在武汉拓展发展空间、布局发展力量。市委、市政府将创造最优条件，积极做好服务，全力支持中远海运在汉实现新一轮腾飞。

许立荣表示，中远海运作为目前世界最大的航运企业，高度重视武汉的区位、人才等优势条件。当前，企业正在积极推进武汉长江流域核心枢纽平台建设，旨在以武汉为中心，构建辐射中上游、畅通全流域的综合性物流枢纽。希望通过此次协议的签署，双方形成更高层次、更大范围的合作态势，在服务区域经济发展的同时，为中远海运完善战略布局、实现可持续发展构筑基础。

武汉市领导蔡杰、汪祥旺，武汉新港管委会工委书记张林，市政府秘书长刘志辉，以及中远海运总经理助理、中远海运物流总经理韩骏，集团有关部门和中远海运集运、中远海运港口、中远海运特运等公司负责人参加会谈并出席签约仪式。

**【市场信息】**

**2017年中国汽车产销市场**

1. **6月汽车工业产销情况**

2017年6月，汽车产销环比和同比均呈小幅增长。上半年，汽车产销同比增速比同期有所减缓，其中乘用车产销增速同比下降明显，商用车增速明显高于同期。

6月，汽车生产216.74万辆，环比增长3.86%，同比增长5.42%；销售217.19万辆，环比增长3.62%，同比增长4.54%。其中：乘用车生产184.49万辆，环比增长5.56%，同比增长3.72%；销售183.18万辆，环比增长4.60%，同比增长2.32%。商用车生产32.25万辆，环比下降4.88%，同比增长16.36%；销售34.01万辆，环比下降1.35%，同比增长18.36%。

上半年，汽车产销1352.58万辆和1335.39万辆，同比增长4.64%和3.81%，增速比上年同期减缓1.83个百分点和4.33个百分点。其中乘用车产销1148.27万辆和1125.30万辆，同比增长3.16%和1.61%，增速比上年同期减缓4.16个百分点和7.62个百分点；商用车产销204.30万辆和210.09万辆，同比增长13.80%和17.39%，增速比上年同期提升12.30个百分点和15.52个百分点。

1. **6月全国乘用车销售情况**

2017年6月，乘用车销售情况总体好于上月，当月销量环比和同比均呈小幅增长。上半年，乘用车销量同比略有增长，增速比上年同期明显减缓。

6月，乘用车共销售183.18万辆，环比增长4.60%，同比增长2.32%。从乘用车主要品种销售情况来看，与上月相比，交叉型乘用车销量有所下降，其他三大类乘用车品种继续保持小幅增长；与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）销量唯一增长，其他品种呈不同程度下降。6月，基本型乘用车（轿车）销售88.30万辆，环比增长5.29%，同比下降4.30%；运动型多用途乘用车（SUV）销售74.14万辆，环比增长3.73%，同比增长15.66%；多功能乘用车（MPV）销售16.37万辆，环比增长9.35%，同比下降3.90%；交叉型乘用车销售4.37万辆，环比下降9.26%，同比下降22.34%。

上半年，乘用车共销售1125.30万辆，同比增长1.61%，增速比上年同期减缓7.62个百分点。其中：基本型乘用车（轿车）销售539.91万辆，同比下降3.17%；运动型多用途乘用车（SUV）销售452.67万辆，同比增长16.83%；多功能乘用车（MPV）销售101.05万辆，同比下降15.78%；交叉型乘用车销售31.67万辆，同比下降25.28%。与上年同期相比，乘用车四类车型中只有运动型多用途乘用车（SUV）增长，但增速与上年同期比明显回落，其余车型销量均低于上年同期。

1. **6月乘用车分国别销售情况**

2017年6月，中国品牌乘用车共销售75.63万辆，环比增长3.64%，同比增长5.54%，占乘用车销售总量的41.29%，占有率比上月下降0.38个百分点，自3月起连续四个月环比下降。德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售38.20万辆、36.15万辆、23.50万辆、5.41万辆和2.68万辆，分别占乘用车销售总量的20.85%、19.74%、12.83%、2.95%和1.46%。与上月相比，法系品牌销量下降较快，其他外国品牌均呈小幅增长。

2017年上半年，中国品牌乘用车共销售493.95万辆，同比增长4.33%；占乘用车销售总量的43.90%，占有率比上年同期提升1.14个百分点。德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售227.52万辆、198.92万辆、135.17万辆、43.09万辆和18.84万辆，分别占乘用车销售总量的20.22%、17.68%、12.01%、3.83%和1.67%。与上年同期相比，日系乘用车销量保持较快增长，德系和美系增速略低，韩系和法系降幅依然明显。

（来源：中国汽车工业协会）

**【港航信息】**

**芜湖造船800车滚装船订单正式生效**

近日，芜湖造船厂有限公司与中甫（上海）航运有限公司的一艘800车位长江新标准船型滚装船项目在上海签约并正式生效。中世国际物流有限公司董事总经理、中甫（上海）航运有限公司执行董事陈钢博士与芜湖造船厂有限公司总经理张钊先生分别代表双方在建造合约上签字。中世国际物流有限公司副总经理戴双成先生、中甫（上海）航运有限公司总经理葛晓青先生、芜湖造船厂有限公司经营部部长陈安明先生、重庆长江轮船公司船舶设计研究院院长钟守道先生等出席了签约仪式。

该船型为总长110米，型宽16.8米，型深5.3米，设计吃水2.65米，设计装车量为850辆标准商用车。该船为薄板焊接、双机双桨、中速柴油机(产品库 求购 供应)驱动的汽车滚装船，可全年航行于重庆至上海航线，满足滚装各型轿车的要求，能过三峡大坝升船机，并能在长江有关港口码头顺利滚装装卸，是集高效、低碳、安全等一身的最新型长江航行的标准型滚装船。

长江滚装船建造项目的签约，标志着中甫航运从沿海到长江内陆港口自有运力布局的二次跨越，向实现公司初期规划14艘自有船队的目标迈进了坚实的一步，公司的运力保障能力得到进一步的加强，同时为中甫航运全球滚装运力布局再次打下坚实的台阶。

（来自互联网）

**【观点】**

**世界海运贸易格局出现趋势性新变化**

海运贸易需求推动运输需求，海运贸易兴衰也直接影响着运输业的兴衰。准确把握海运贸易格局，无疑对海运业的健康发展具有深远意义。

近年来，随着经济全球化的发展、知识经济的兴起及现代科学技术的发展，货物朝着轻、小、薄的趋势发展，管道、航空等运输方式也迅速发展，对海运贸易形成分流。

就海运贸易而言，社会对环保要求的提升，制约了化石类能源物资的贸易发展，海运贸易结构相应有所调整。尽管如此，克拉克森统计数据显示，近年来，世界海运贸易量权重基本稳居84%，海运贸易依然是全球经济和贸易的支柱。

**海运贸易量总体变化趋势**

随着经济的发展，国家和地区对基础原材料、能源和消费品的需求增加，世界海运贸易量也随之呈持续增长态势，与世界经济呈高度相关关系。

但是，受政策趋向、经济结构变化等因素影响，世界海运贸易量增速较世界经济发展波动频率和波动幅度明显更大（见图）。



1987—2016年，世界海运贸易量平均增速3.85%。期间，亚洲金融风暴和美国次贷危机，使世界海运贸易量于1998年和2009年出现两次负增长拐点，世界海运贸易随着世界经济大幅震荡。

次贷危机发生以后，随着各国央行不断释放充沛的流动性，资产价格空前膨胀，实体经济发展迟滞，也使海运贸易平均增速进一步收窄，并于近年滞后于经济增长节奏。

2010—2016年，全球工业生产增长值由8%降至0.2%，并在2012年出现负增长。同时，世界海运贸易量增速由9.4%跌至2015年的1.8%，较当年的经济增速减少1.4个百分点。2016年，由于中国“去产能”后国内煤炭量降价升、上半年国际铁矿石价格大幅下降及中国地方炼厂生产活跃等原因，中国进口煤炭、铁矿石和原油大幅上涨，带动2016年世界海运贸易量反弹至2.9%，但增速依然处于3%以下的低速增长区间。

如果用克拉克森的世界海运贸易/GDP乘数则可以更直观地体现贸易与经济发展的关系：2010—2015年，世界海运贸易乘数由1.73降至0.58的低点，2016年反弹至0.93。

近年来，由于各国内生动力不足，欧美等发达国家经济复苏迟缓、发展中国家经济结构调整，经济增长放缓，世界海运贸易量进入低速增长通道。

但是，下述四大因素将促进海运贸易保持长期健康的发展趋势。一是，中国“一带一路”倡议的实施将带动亚非欧沿线国家的经济增长；二是，各国“脱虚向实”的经济政策逐步见效，将有效拉动世界经济良性循环；三是，印度的逐步崛起和世界人口长期持续增长的红利，将长期促进消费需求；四是，电子商务全球化愿景的预期，将开发中小企业跨境贸易潜力。

**海运贸易货类结构变化趋势**

近30年来，随着居民生活水平的提高和环保意识的提升，海运贸易货类结构悄然发生着变化：根据克拉克森报告，1987—2016年，干散货、原油及成品油、集装箱、LNG等各大板块货类贸易量均保持持续增长，部分货种表现出权重变化较大、近年增幅放缓等趋势。

干散货在大宗散货带动下，经历了2000—2007年和2010—2014年两波高峰，贸易量持续增长，权重上升1.8个百分点至43.4%。其中，铁矿石贸易量和权重屡创新高；煤炭贸易量持续走高后于2015年出现负增长拐点，其权重由2013年的高点开始缓慢回落；粮食保持贸易量持续增长，权重呈现由高到低又持续回升的“U型”走势，近年发展势头良好；小宗散货贸易量持续增长，但权重一路下滑，目前并无止跌迹象。

原油贸易量保持持续增长，权重总体下滑近9个百分点。但近两年，受油价大幅下跌影响，贸易量增速放大，权重有所反弹，但势头较弱；成品油贸易量平稳增长，权重稳定。

集装箱贸易量表现相对活跃，平均增长率高达9.4%，近年回落至4%左右，权重由5%升至15.5%。

LNG贸易快速成长，平均增速达6.4%，近年增速有逆势向上趋势，权重则由1.2%升至2.4%。

目前，高成本和高价格制约清洁能源健康发展、美国将改变对化石能源发展设限的做法等因素都将在近年内大概率地暂时稳定煤炭、石油等化石能源的需求。

同时，在较长时间内，印度等正在崛起的发展中国家和世界人口持续增长的刚性需求，将继续支撑铁矿石、粮食等大宗散货贸易量。由于其它货类增长较快，预计大宗散货权重将滞涨或缓慢回落。

随着生活水平的提高，人们对价格的敏感度降低，将更趋向于关注质量和效率，贸易的基础理念也由比较优势逐渐向竞争优势转变。由于集装箱运输固有的安全、便捷特点，近年来，适箱货源快速增长。中国“一带一路”倡议，加上未来中小企业电子商务贸易模式的逐渐成熟，预计全球集装箱贸易量和权重还有一定的上升空间。

2016年11月4日《巴黎气候变化协定》生效，该协定将为2020年后全球应对气候变化行动做出安排，绿色、低碳发展已经成为全球能源发展的共识。因此，长期来看,清洁能源将是全球共同的发展方向，LNG贸易具有很大的发展潜力。

**海运贸易地理分布变化趋势**

实体经济恢复尚待时日，新兴经济体和发展中国家快速崛起，海运贸易重心总体持续向新兴和发展中经济体转移：根据克拉克森报告，2008—2016年，在中国和印度的强劲需求引领下，亚洲在大宗干散货的地位凸显；中东、南半球和区域集装箱贸易快速成长。

2016年，中国进口铁矿石、煤炭、和原油分别升至10亿吨、2.01亿吨和3.53亿吨，铁矿石和原油均位居全球第一、煤炭位居全球第二，其中铁矿石进口量占全球七成多；印度进口煤炭和原油快速升至2.03亿吨和2.15亿吨，分别位居全球第一和第二；日本进口铁矿石降至1.3亿吨，位居全球第二；欧洲铁矿石、煤炭和原油的进口量下降15%，权重减少8个百分点至17%；北美由于原油进口量锐减一半以上，导致铁矿石、煤炭和原油进口量下降45%，其权重也减少7个百分点至6%。

受欧美经济低迷、中国经济放缓、以及船舶大型化影响，2008—2016年，北美、欧洲、远东之间的3条集装箱干线贸易量平均增速2.07%，低于3.73%平均水平，权重降至29.3%。非干线贸易量增速加快，权重升至29.8%。区域航线快速成长，权重升至40.9%。中东地区和南半球的集装箱进出口贸易增速明显加快。

随着新兴和发展中国家对环境的高度重视，加上美国LNG出口增长预期，预计全球可再生能源和清洁能源在电力、汽车等行业的比重将快速成长。

2016年9月3日，全国人大常委会批准中国加入《巴黎气候变化协定》，可以预见，2020年后，中国在煤炭、原油等资源性化石能源的进口量将逐步萎缩，印度将进一步引领大宗散货市场。同时，经济的发展和适箱货源概念的延伸，电商全球化时代到来的预期，以及中国“一带一路”建设启动，预计世界集装箱贸易重心将向“一带一路”沿线国家转移。

时代在变、贸易格局在变、海运贸易模式也在变。随着互联网的深入，跨境、跨地区、跨行业的“互联网+全程物流”贸易模式将成为未来中小客户海运贸易的主旋律。

只有转变思路、深入研究、因时而谋、顺势而为，才能促进海运业与时俱进、健康发展。

**【政策法规】**

**交通运输部关于修改《海上滚装船舶安全监督管理规定》的决定**

**（交通运输部令2017年第18号）**

《交通运输部关于修改〈海上滚装船舶安全监督管理规定〉的决定》已于2017年5月17日经第8次部务会议通过，现予公布。

部长 李小鹏

2017年5月23日

　　交通运输部决定对《海上滚装船舶安全监督管理规定》（交通部令2002年第1号）作如下修改：

　　一、将第二十六条第二款修改为：“滚装船舶按本条前款规定完成检查并确认符合有关安全要求时，由船长签署《船长开航前声明》(见附件二)，《船长开航前声明》与《滚装船舶车辆安全装载记录》应当在船上至少保存2年。”

　　二、删去第四十七条第二款、第三款。新增一款作为第二款：“海事管理机构应当在滚装船舶开航前进行现场监督检查，短途固定航线的滚装船舶每天至少进行一次现场监督检查。”

　　三、将第四十八条修改为：“滚装船舶有下列情形之一的，海事管理机构应当责令立即纠正或者开航前纠正，并按照相关法律、行政法规和规章的规定予以处罚：

　　（一）不符合安全适航条件；

　　（二）船员不符合本规定第三章的有关要求；

　　（三）滚装货船载客不符合要求的；

　　（四）没有按照安全管理体系进行有效运转；

　　（五）未按《中华人民共和国海船船员值班规则》实施值班。”

　　四、将条文中所有的“交通部”统一修改为“交通运输部”，“交通主管部门”统一修改为“交通运输主管部门”。

　　本决定自2017年5月23日起施行。

　　《海上滚装船舶安全监督管理规定》根据本决定作相应修正，重新发布。

海上滚装船舶安全监督管理规定

　　（2002年5月30日交通部发布 根据2017年5月23日交通运输部《关于修改〈海上滚装船舶安全监督管理规定〉的决定》修正）

第一章　总则

　　第一条　为了加强海上滚装船舶安全监督管理，保障海上人命和财产安全，根据有关法律和行政法规，制定本规定。

　　第二条　本规定适用于中华人民共和国管辖海域内滚装船舶(以下简称“滚装船舶”)的安全监督管理活动。

　　第三条　本规定下列用语的含义是：

　　(一)“滚装船舶”，是指具有滚装装货处所或者装车处所的船舶，包括滚装客船和滚装货船。

　　(二)“滚装客船”，是指具有乘客定额证书且核定乘客定额(包括车辆驾驶员)12人以上的滚装船舶。

　　(三)“滚装货船”，是指滚装客船以外的、且核定乘客定额(包括车辆驾驶员)11人以下的其他滚装船舶。

　　(四)“装货处所”，是指滚装船舶内可供滚装方式装载货物的处所，以及通往该处所的围壁通道。

　　(五)“装车处所”，是指滚装船舶的有隔离舱壁的甲板以上或者甲板以下用作装载机动车、非机动车并可以让车辆进出的围蔽处所。

　　第四条各级海事管理机构依据有关法律、行政法规和本规定具体负责滚装船舶安全监督管理工作。

第二章　滚装船舶运输经营人

　　第五条　从事滚装船舶运输的经营人(以下简称“滚装船舶经营人”)及其他从业人员，应当根据国家有关规定，取得相应的从业资质。

　　第六条　滚装客船经营人应当加强对滚装船舶的安全管理，根据国家有关规定建立和不断完善安全管理体系，并经海事管理机构审核认可，取得安全管理体系符合证明。

　　第七条　滚装船舶经营人应当综合考虑滚装船舶的技术状况、航区自然环境、航行时间和航线特点等因素，提出滚装船舶安全开航限制条件，申请国家海事管理机构认可的船舶检验机构核准，并报船籍港、船舶服务航线的始发港和目的港海事管理机构备案。

　　滚装船舶经营人应当严格执行滚装船舶安全开航限制条件，合理调度和使用滚装船舶。

　　第八条　滚装船舶经营人应当综合考虑滚装船舶车辆舱的承载能力、系固能力，确定承运车辆的最大重量和尺度，以及可以承运的车载货物品种，并报国家海事管理机构认可的船舶检验机构核定。

　　第九条　滚装船舶经营人应当制定滚装船舶系固手册，明确滚装船舶系固的具体方案和要求，并报滚装船舶经营人所在地、船籍港所在地的海事管理机构和港口主管部门备案。

　　第十条　滚装船舶经营人应当制定滚装船舶艏部、艉部及侧面水密门安全操作程序，并指定专人负责滚装船舶艏部、艉部及侧面水密门的开启和关闭。

　　第十一条　滚装船舶经营人应当在经营滚装船舶的公共场所用明显标志标明消防、救生演示图，滚装船舶应急通道及有关应急措施，并为滚装船舶配备适量的消防、救生手册，供司机、旅客阅览。

　　第十二条　滚装船舶经营人应当制定航行、停泊和作业巡检制度，明确巡检范围、巡检程序、安全隐患报告程序和处理应急情况措施以及巡检人员的岗位责任。

　　第十三条　滚装船舶经营人应当定期组织滚装船舶进行应急演习。其中滚装客船每月不得少于2次，滚装货船每月不得少于1次。

　　第十四条　滚装船舶经营人应当根据国家有关规定，配备足够的并持有有效适任证书或者证件的船员，不得使用不合格的船员。

　　第十五条　滚装船舶经营人应当加强对船员的技术培训和安全教育，不得指使、强令船员违规作业。

　　第十六条　滚装船舶经营人应当确保船长在滚装船舶安全与防污染方面有独立决策的权力。

第三章　滚装船舶、船员

　　第十七条　滚装客船应当持有安全管理证书和本规定第六条规定的安全管理体系符合证明副本，并配备航行数据记录仪。

　　滚装船舶应当按照《船舶与海上设施法定检验技术规则》、《船舶消防管理和检验技术要求》等有关技术标准，配备足够的消防设备和救生设备。

　　第十八条　滚装船舶应当经常检查、维护和保养船舶疏排水系统、电路系统、应急系统、救生系统和消防系统等，确保其处于良好的技术状态。

　　第十九条　滚装船舶应当对装车处所进行有效通风和通风控制，并根据具体情况对特种处所规定每小时换气次数。

　　第二十条　滚装船舶的装车处所应当用明显标志标明车辆装载位置，并对车辆装载位置进行编号。

　　滚装船舶应当严格控制货载分布，保持装载平衡。

　　第二十一条　滚装船舶不得承运不具备安全运输条件的车辆。

　　滚装船舶积载车辆应当符合船舶检验机构核定的车辆舱的承载能力、装载尺度，并按滚装船舶系固手册系固车辆。

　　滚装船舶进行水路滚装运输，吃水不得超过核定的载重线。

　　第二十二条　滚装船舶装载车辆，应当指定专人对车辆装载的安全状况进行检查，填写《滚装船舶车辆安全装载记录》(见附件一)，并随船保留，以备查验。

　　第二十三条　滚装船舶不得承运下列货物：

　　(一)不符合国家有关规定的货物；

　　(二)不符合滚装船舶经营人制定的车辆积载和系固手册的货物。

　　第二十四条　滚装船舶载运危险货物或者装载危险货物的车辆，应当按照有关规定向海事管理机构等部门申报。

　　禁止滚装客船载运任何危险货物。

　　第二十五条　滚装客船应当在明显位置标明乘客定额和客舱处所。

　　严禁滚装客船超额出售客票。

　　禁止在滚装船舶的船员起居处、车辆舱、安全通道及其他非客舱处所载运旅客。

　　第二十六条　滚装船舶开航前，应当按照《海上运输船舶安全开航技术要求》和滚装船舶艏部、艉部及侧面水密门安全操作程序，对所装载的旅客、货物、车辆情况及滚装船舶的安全设备、艏部、艉部、侧面水密门等情况进行全面检查，并如实记录。

　　滚装船舶按本条前款规定完成检查并确认符合有关安全要求时，由船长签署《船长开航前声明》(见附件二)，《船长开航前声明》与《滚装船舶车辆安全装载记录》应当在船上至少保存2年。

　　第二十七条　滚装船舶开航后，应当立即向司机、旅客说明消防、救生手册所处位置和滚装船舶应急通道及有关应急措施。

　　滚装船舶在航行中应当加强巡检。如发现安全隐患，应当及时采取有效措施予以消除；不能及时消除的，应当向滚装船舶经营人报告。必要时，还应当向海事管理机构报告。

　　第二十八条　遇有不符合滚装船舶安全开航限制条件的大风、大浪等恶劣天气和海况，滚装船舶不得开航。

　　滚装船舶在航行中遭遇大风浪等恶劣气候和海况时，应当谨慎操纵和作业，加强巡查，加固货物、车辆，防止货物、车辆位移或者碰撞，并及时向滚装船舶经营人和海事管理机构报告有关情况。

　　第二十九条　滚装客船的船员应当按照《中华人民共和国客船、滚装客船船员特殊培训、考试和发证办法》及其他有关规定，经过相应的专门培训，并经海事管理机构考试合格，取得相应的适任证书或者证件的签注后，方可上船任职。滚装客船的高级船员还应当符合下列相应条件：

　　(一)滚装客船的船长、大副，具备在相应等级的滚装船舶实际担任船长、大副不少于12个月，或者在相应等级的海船实际担任船长、大副不少于24个月；

　　(二)滚装客船的轮机长、轮机员和其他驾驶员，具备在相应等级的海船实际担任相应职务不少于12个月。

　　第三十条　滚装船舶的船员，应当熟悉滚装船舶安全管理体系，掌握相关的安全操作程序。

　　滚装船舶的船员，应当熟悉滚装船舶的救生和消防设备配备情况和使用方法，熟悉滚装船舶应急反应程序和应急措施。

　　滚装船舶的船员值班，应当严格遵守《中华人民共和国海船船员值班规则》。

第四章　滚装船舶检验

　　第三十一条　建造或者改建滚装船舶，应当遵守国家有关规定，并向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请建造检验。

　　第三十二条　购买外国籍滚装船舶或者以光船租赁条件租赁外国籍滚装船舶改为中国籍滚装船舶从事滚装运输，应当符合国家有关规定和交通运输部关于老旧船舶的管理规定，并向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请初次检验。

　　第三十三条　滚装船舶投入使用后，应当按照国家有关规定向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请定期检验。

　　第三十四条　滚装船舶达到国家规定的特别定期检验的船龄，继续从事滚装运输的，应当向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请特别定期检验。

　　第三十五条　滚装船舶有下列情形之一的，应当及时申请临时检验：

　　(一)发生水上交通事故，影响适航性能的；

　　(二)改变船舶检验证书所限定的用途或航区的；

　　(三)原有船舶检验证书失效的；

　　(四)涉及船舶安全的修理或者改装；

　　(五)法律、行政法规和交通运输部规章规定的其他情形。

　　海事管理机构发现滚装船舶技术状况可能影响海上交通安全，应当责成滚装船舶所有人或者经营人向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请临时检验。

　　第三十六条　滚装船舶使用的有关海上交通安全的重要设备、部件和材料，应当向国家海事管理机构认可的船舶检验机构申请检验。

　　第三十七条　船舶检验机构实施滚装船舶有关检验时，应当注重对下列事项予以测定或者核定：

　　(一)滚装船舶船艏、船艉和侧面水密门的性能；

　　(二)滚装船舶车辆舱的承载能力，包括最大重量和尺度；

　　(三)滚装船舶装车处所、客舱等重要部位的消防系统和电路系统；

　　(四)滚装船舶系索、地铃、天铃及其他系固附属设备的最大系固负荷；

　　(五)滚装船舶车辆和货物系固手册；

　　(六)滚装船舶安全开航限制条件；

　　(七)滚装船舶救生系统和应急系统；

　　(八)法律、行政法规和交通运输部规章规定的其他应当重点检验的事项。

　　第三十八条　滚装船舶经检验合格后，由船舶检验机构签发相应的船舶检验证书。

　　未按规定申请检验或者经检验不合格的滚装船舶，不得继续从事滚装运输。

　　第三十九条　禁止使用已经报废的滚装船舶从事滚装旅客、货物运输。

第五章　车辆、货物和乘客

　　第四十条　车辆搭乘滚装船舶，应当出示车辆行驶证和驾驶证，并填写滚装船舶车辆安全装载记录，如实申报车辆及其装载货物的名称、性质、重量和体积等情况。

　　第四十一条　搭乘滚装船舶的车辆，应当处于良好技术状态。

　　制动、转向系统不良或者有其他影响安全行驶故障的车辆不得搭乘滚装船舶。

　　第四十二条　搭乘滚装船舶的车辆，应当对所载货物绑扎牢固，适合水路滚装运输。

　　第四十三条　搭乘滚装船舶的车辆，应当按指定的区域、类型和抵达港口先后次序排队停放，等候装船。

　　第四十四条　车辆驶上或者驶离船舶时，应当听从港口管理人员、滚装船舶船员的指挥，采用安全速度按顺序行驶。

　　车辆进入船舱指定的车位后，司机应当关闭发动机，使车辆处于制动状态。

　　第四十五条　客车搭乘滚装客船，应当让乘客先下车后，方可驶上滚装客船。

　　滚装客船到达目的港，应当让乘客先下滚装客船，待客车驶离滚装客船后，乘客方可上车。

　　第四十六条　滚装船舶在航行中，司机和旅客不得留在车内，也不得在装货处所和装车处所走动、停留。

第六章　监督检查

　　第四十七条　海事管理机构应当依法履行职责，加强对滚装船舶安全的日常监督检查和定期监督检查。

　　海事管理机构应当在滚装船舶开航前进行现场监督检查，短途固定航线的滚装船舶每天至少进行一次现场监督检查。

　　第四十八条　滚装船舶有下列情形之一的，海事管理机构应当责令立即纠正或者开航前纠正，并按照相关法律、行政法规和规章的规定予以处罚：

　　(一)不符合安全适航条件；

　　(二)船员不符合本规定第三章的有关要求；

　　(三)滚装货船载客不符合要求的；

　　(四)没有按照安全管理体系进行有效运转；

　　(五)未按《中华人民共和国海船船员值班规则》实施值班；

　　第四十九条　海事管理机构对滚装船舶安全情况实施定期监督检查，至少每3个月进行一次。

　　第五十条　海事管理机构对滚装船舶实施定期监督检查，应当进入滚装船舶和经营场所，重点检查以下内容：

　　(一)滚装船舶重要安全设备的技术状态；

　　(二)滚装船舶配员情况；

　　(三)滚装船舶装载情况；

　　(四)滚装船舶经营人及其船舶安全管理体系运转情况；

　　(五)滚装船舶安全应急措施；

　　(六)滚装船舶船长、船员的应急应变能力。

　　第五十一条　海事管理机构发现滚装船舶有安全隐患，应当责令滚装船舶经营人立即消除或者限期消除；不立即消除或者逾期不消除的，应当依法采取责令临时停航、改航、禁止离港等强制性措施。

　　海事管理机构发现滚装船舶船长、船员的任职资格和安全操作技能不符合国家有关规定，应当责令滚装船舶经营人调换船长、船员。

　　第五十二条　县级以上人民政府交通运输主管部门对滚装船舶旅客售票情况和车辆办理情况等进行检查，不符合国家有关规定的，应当责令其改正。

　　第五十三条　海事管理机构和县级以上人民政府交通运输主管部门依法对滚装船舶监督检查和安全管理，任何单位和个人不得拒绝、阻挠或者隐瞒有关情况。

第七章　罚则

　　第五十四条　违反本规定有关海上交通安全管理的规定，由海事管理机构按照有关法律、行政法规和交通运输部规章给予行政处罚。

　　第五十五条　违反本规定，超额出售客票的，由交通运输主管部门处以30000元以下的罚款。

　　第五十六条　违反本规定，车辆搭乘滚装船舶不按规定办理有关手续，或者采取欺骗方式使不适于滚装船舶装载的车辆、货物搭乘滚装船舶，或者不听从港口管理人员指挥的，由交通运输主管部门处以30000元以下的罚款。

　　第五十七条　海事管理机构、交通运输主管部门的工作人员滥用职权、徇私舞弊、玩忽职守等严重失职的，由所在单位或者上级机关给予行政处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。

第八章　附则

　　第五十八条　本规定自2002年7月1日起施行。

（来自交通运输部）

**【温馨提示-健康养生】**

**夏天开空调一定按下这个按钮**

用了空调这么久，你注意到遥控器上的〖除湿〗两个字了吗？

〖除湿〗和〖制冷〗相比，同样都能降温，但这个就是今天“大招”的关键所在——

只要把空调模式从〖制冷〗调成〖除湿〗，不仅能让房子如冰箱般凉爽，还可以少花很多钱，对人体的伤害也能降到最低。

知道一个事实：湿度越大，感觉越热

说到这里，你首先需要了解两个词，〖气象温度〗和〖体感温度〗。

〖气象温度〗就是我们常说的气温，也就是天气预报里播报的温度。天气预报中的温度也不算高啊，怎么还是感觉这么热？这可不是因为天气预报不准，而是因为〖体感温度〗 。

〖体感温度〗 是我们人主观感受到的温度，因人而异。而影响它的最重要因素之一，就是相对湿度，湿度越大，体感温度和实际温度差异越大。看下面这张图，你就立刻秒懂了。

天气热时，人体汗腺在不断制造汗液，而干燥的空气能很快将这些汗液吸收，使我们感到凉爽，但是在湿度大的空气环境中，由于空气中早已充满水分，无力再吸收水分。

于是汗水只得积聚在皮肤上，使人体温度不断上升。在空气中湿度偏高的环境条件下，要想使人们感受舒服些，降低室内的湿度比降低室内的温度更加有效。

除湿PK制冷，用电量相差太大了！

在空调的使用过程中，其实除湿和制冷都能达到降低室内温度的效果，但二者的用电量就相差太大了。

〖除湿〗模式时，室内吹风机将保持低速运行，压缩机也间断运作，如此不断地循环，使室温保持在设定的温度附近。

〖制冷〗模式工作时，空调压缩机和吹风机会持续运作，直到室内温度达到低温后才会停机，所以更为耗电。

[除湿]模式对身体更好！

当然，夏天开空调推荐除湿模式，不仅说省电，重要的是，〖除湿〗模式，比〖制冷〗模式还有一个好处，就是对身体好！

制冷：以降低空气温度为目的，同时去除水蒸汽。

制冷的温度和风速可以调高或者调低。空调按照人工选择的温度和风速以制冷模式运行，实现降低空气温度的目的（同时排出冷凝水）。很多人为让房间快速降温，一般会将温度调得很低，这样吹出的冷风就很强劲，长期在这样的环境下，容易引起感冒、头晕、关节疼痛、肠胃易受凉等身体不适的情况。

除湿：以去除水蒸汽为目的，同时降低空气温度。

除湿的温度和风速是不可以调高或者调低。空调会按照自动设置的低温度和低风速以除湿模式运行，实现去除空气中水蒸汽的目的（同时吹出冷空气）。这样吹出的冷风比较柔和，对人体的伤害会降到最低。

此外，使用空调除湿功能时，房间空气被室内机的风机吸入并通过蒸发器时，空气中的水分被冷凝成水排掉。空气相对湿度由除湿前的70%以上（桑拿天的难受感觉）降到50%左右，让人觉得干爽舒适。

一般情况下，人体在湿度为50%~70%的空气环境中最为舒适，高于70%的湿度，人体舒适度就会下降，除湿正是利用调节湿度让人体感受到舒适达到降温的目的。

专家表示，室内外温差最好在5℃-6℃之间。若差距过大，则会给人的身体带来偌大负担。因此“除湿”模式相对于“制冷”模式健康许多。

（来自互联网）