

国内航行船舶船旗国监督检查分析报告

2018 年

2018 年，我社共收集到船旗国监督检查（以下简称“FSC”）全年滞留船舶 22 艘次，较 2017 减少 23 艘次。具体分析如下：

一、总体概况

2018 年全年共收到 22 艘次涉及船舶滞留的 FSC 检查报告，其中 16 艘船舶被 FSCO 开具 70 缺陷。FSC 缺陷共 300 个，平均单船缺陷 11.1 个，较 2017 年单船平均缺陷减少 1.1 个。滞留缺陷共 88 个，占总缺陷的 29.33%，其中 70 缺陷 25 个，占总缺陷的 8.33%，滞留缺陷和 70 缺陷占比较 2017 年略有上升。

2018 年滞留船舶数量（22 艘）较 2017 年（45 艘）减少 23 艘，说明我社加强检验质量控制成效明显，船舶检验质量稳步提升。其他机构转入船舶的平均单船缺陷数量为 16.4 个，大幅超过我社建造检验船舶缺陷数量和总体平均缺陷数量，说明转入船舶的整体技术状况相对欠缺，加强对转入船舶质量的控制仍然是今后我们工作的重点。为进一步提高我社检验质量，现对 2018 年全年 FSC 检查发现缺陷具体分析如下：

1、检查缺陷种类分析

FSC 检查缺陷分布情况如下：维护保养 47 个、救生设备 44 个、文件资料 39 个、消防设备 33 个、载重线 26 个、电气设备 22 个、操作管理 16 个、轮机设备 15 个、防污染 11 个、航行设备 11 个、防火结构 10 个、信号设备 9 个、脱险通道 9 个、无线电设备 4 个、船体结构 3 个、人员保护 1 个。FSC 缺陷种类分布如下：

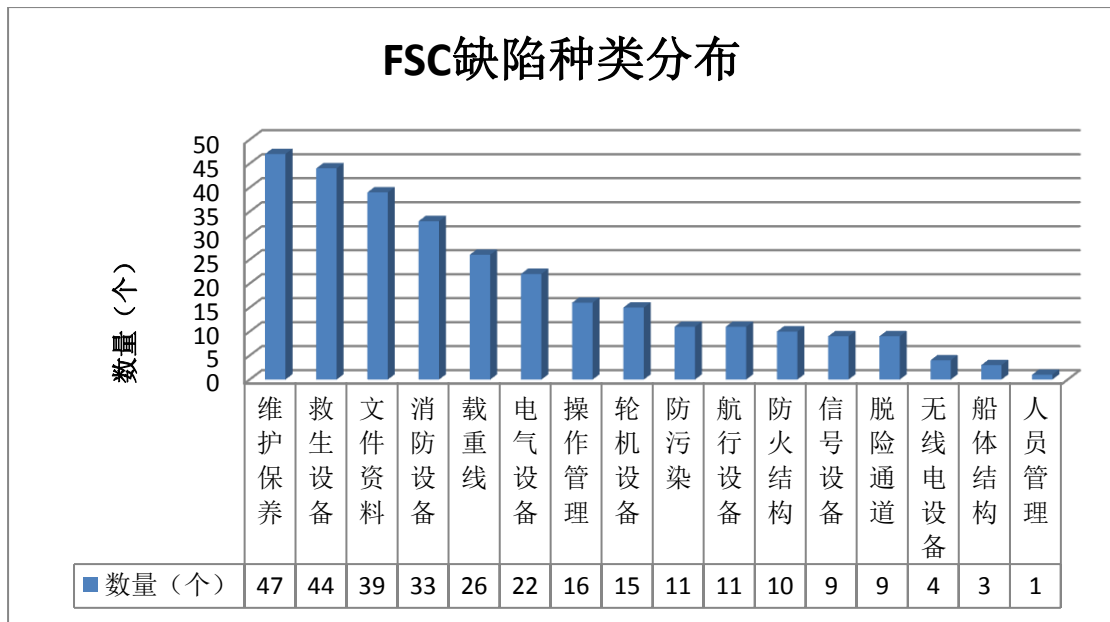


图 1. FSC 缺陷种类分布

维护保养、救生设备、文件资料、消防设备、载重线、电气设备、操作管理、轮机设备、防污染等缺陷较为集中，其中维护保养缺陷数量最多，主要因为部分较大船龄船舶结构和设备锈蚀严重，导致设备失效；文件资料缺陷数量也逐渐上升，说明 FSCO 加强了对文件资料配备的关注，缺陷主要体现在船舶证书记载与实船不一致、海图未配备或配备的非最新版、应变部属表等资料未及时更新等方面。建议船公司加强船舶的维护保养和船上文件资料的配备和管理，避免影响船舶航行安全，减少船舶滞留风险。

2、滞留缺陷种类分析

滞留缺陷分布情况如下：维护保养 12 个（其中载重线 4 个、救生设备 3 个）、救生设备 10 个、消防设备 10 个、防火结构 8 个、载重线 8 个、防污染 8 个、轮机设备 5 个、文件资料 5 个、电气设备 4 个、航行设备 3 个、操作管理 3 个、无线电设备 2 个、信号设备 2 个、船体结构 1 个。滞留缺陷分布情况如下：

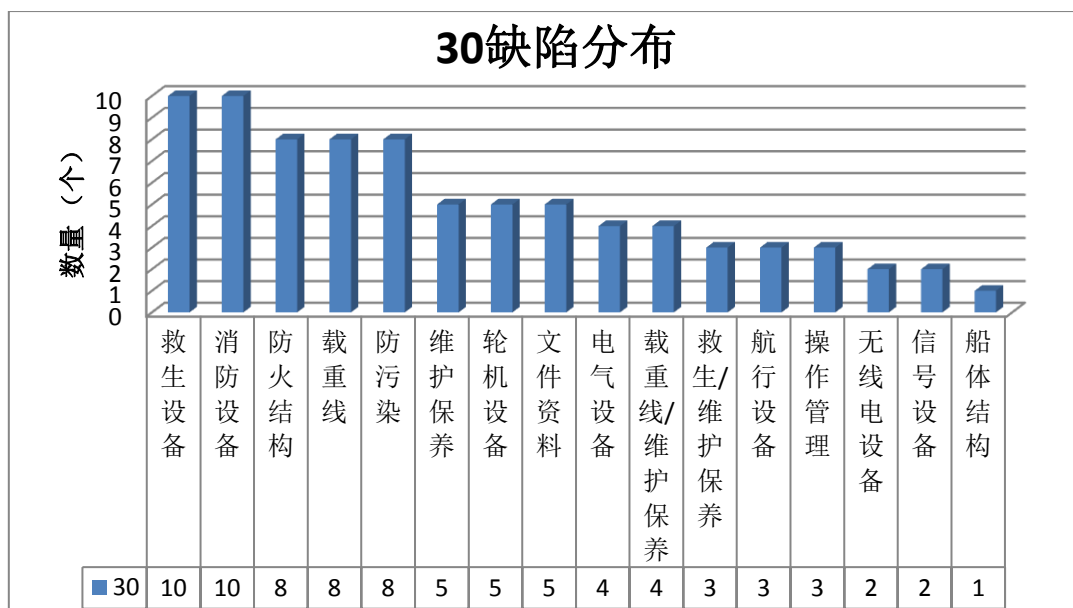


图 2. 30 缺陷分布

救生设备、消防设备、防火结构、载重线、轮机设备等缺陷仍然是导致船舶被滞留的主要原因，但维护保养缺陷逐渐增多，其中因风雨密关闭装置、救生艇及艇架的锈蚀、锈穿导致的滞留缺陷较多。建议船公司加强对本年度导致船舶被滞留缺陷的关注，在船舶日常管理和营运中对照检查，加强设施设备的维护保养，避免船舶被类似缺陷滞留，影响船舶正常营运。

3、70 缺陷分析

本年度 FSCO 共对我社检验船舶开出 70 缺陷 25 项，部分缺陷经调查核实与我社检验无关，但通过对此类缺陷的分析研究，在检验中关注落实，能有效避免此类缺陷的产生。70 缺陷具体分布如下：

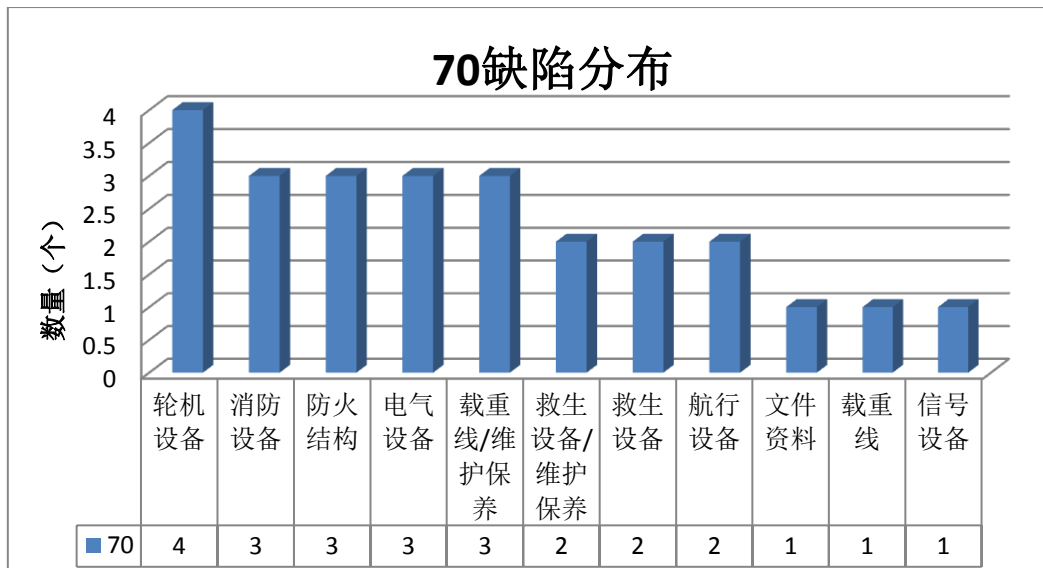


图 3. 70 缺陷分布

4、30 缺陷和 70 缺陷介绍

全年 FSCO 对我社检验船舶开出的所有 30 缺陷和 70 缺陷整理汇总情况详见附件 2，供现场检验参考。

二、检验提示

1、2018 年滞留船舶数量较 2017 年明显减少，说明我社在加强检验质量控制方面已初见成效，但随着 FSC 检查的力度和广度逐渐增加，我社国内航行船舶检验管理仍面临较大压力。

2、其他机构转入船舶的平均单船缺陷数量为 16.4 个，大幅超过我社建造检验船舶缺陷数量和总体平均缺陷数量，说明转入船舶的整体技术状况相对欠缺，加强对转入船舶质量的控制仍然是今后我们工作的重点。

3、国内船公司管理和船员综合素质水平与国际航行船舶有很大的差距，同时国内航线短，停靠港频繁，一定程度上会影响船舶的维护保养。建议验船师检验中应重点关注船舶的维修保养状况，必要时可适当扩大检查范围，发现问题，请船员和船公司及时解决。

4、全年因消防设备、救生设备、防污染和载重线方面滞留缺陷较

多。在检验和审核时，应重点关注以上方面的检查，并参照批准的《防火控制图》加强对防火结构的核查。

5、验船师应改变原有思想观念，避免侥幸的心里，加强检验责任意识学习和教育，严格、认真对待国内航行船舶检验工作，对发现的缺陷或安全隐患应该严格要求立即整改并及时跟踪落实，切实提高安全质量风险意识，加大对日常管理不到位、缺乏维护保养的老旧船和地方转入船舶的现场检验监控力度，提高对老旧船舶修理程度、修理状况的控制水平，加强对第三方机构服务质量的监督和复查，要确保现场检验时间充足，严格执行各项检验要求，确保检验到位。

6、积极主动与船公司交流沟通，向船东强调不满足法规、规范要求的滞留风险，引导和督促船公司切实加强船舶日常管理和维护保养，必要时开具安全管理缺陷。

7、继续加强与辖区内海事局和 FSC 机构的联系和沟通，密切关注 FSC 检查新动向，及时获取 CCS 船舶的检查/滞留信息并积极开展相关工作，努力减少 CCS 船舶缺陷数量和滞留艘次，尽最大努力避免 CCS 责任滞留。

附件 1：客户提示

附件 2：FSC 重要缺陷汇总

国内营运管理处

2018 年 12 月 25 日

附件 1

客户提示

2018 年，我社共收到各分社上报的 FSC 滞留船舶 22 艘次，较 2017 年减少 23 艘次。滞留船舶缺陷项目主要集中在救生设备、维护保养、文件资料、载重线、消防设备、电气设备等六个方面。我社通过对 FSC 检查报告的整理与分析，建议各位客户在船舶经营管理中对以下几个方面予以特别关注：

1、2018 年度在维护保养方面的滞留缺陷明显上升。一方面说明 FSC 检查对船舶的维护保养更加重视，另一方面也说明国内航行船舶的整体维护保养状况有待提升。建议船公司加强船舶的日常管理与维护保养，确保船舶处于良好的技术状况下安全营运。

2、本年度滞留船舶缺陷在救生设备、文件资料、载重线、消防设备、电气设备等方面较为集中，其中救生设备和文件资料两方面的缺陷较 2017 年度仍居高不下，而防火结构、救生设备、消防设备的缺陷则是导致船舶滞留的缺陷主要原因。建议船公司对照本年度滞留船舶缺陷自查自纠，针对滞留缺陷项（30/70 项），做到举一反三，避免船舶出现类似缺陷而影响船舶正常营运。

3、建议船公司做好 FSC 迎检工作，与 FSC 检察官进行充分而有效的沟通，必要时，及时联系我社验船师予以协助。如果船舶发生滞留，应第一时间通知我社，以便及时与主管机关就相关技术问题进行沟通，避免因解读差异等主观因素导致船舶不必要的滞留。

4、建议船公司切实有效的运行安全管理体系，加强文件资料的管理，加大日常维护保养的投入，加强船员的培训，加大岸基支持和监管力度，提高船员安全意识与责任心，减少船舶缺陷数量，降低船

舶滞留风险，确保船舶安全航行。

附件 2

FSC 重要缺陷汇总

序号	FSC 重要缺陷	处理意见
1	舱壁：3#货舱与 8#右压载舱之间舱壁破损，致使压载水漏入货舱。	30
2	船尾甲板线以下，船体外板有一处 20CM*15CM 洞穿。	30
3	机舱燃油速闭阀失效。	30
4	船员通道及旅客通道 7 盏附加应急照明失效。	30
5	航行灯控制面板和实际不符。	30
6	自动雾笛控制器损坏。	30
7	生活污水未经处置直接排海。	30
8	主甲板三根油舱空气管关闭装置失效。	30
9	船上应急消防泵不能启动。	30
10	无预定航程（温岭至宁波）所需要的海图 13640、13651。	30
11	左、右舷救生艇无法启动。	30
12	本航次从揭阳开往台州大麦屿连续航行时间超过 36 小时，缺配三管轮，值班水手，值班机工各一名。	30
13	与机舱间直接相通的烟囱围壁开口百叶窗未设置关闭装置。	30
14	生活区各层甲板手动报警按钮测试后无报警。	30
15	油水分离器 15ppm 舱底水报警装置故障。	30
16	中高频设备不能使用备用电源工作。	30
17	机舱双层底以上燃油储存柜没有安装摇控速闭装置。	70
18	二氧化碳间部分通往机舱的钢瓶插销未拔。	30
19	起居处所四层梯道均不能满足 A0 级防火分隔。	30
20	机舱重油柜速闭阀检查时失效。	30
21	机舱脱险通道环围内的钢梯安装致使热量通过未隔热固定点传入环围。	30
22	油水分离器排油电磁阀故障。	30
23	机舱应急逃生通道防火遮蔽不完整。	30
24	CO2 系统无泄露管路。	30
25	货舱舱盖夹扣全部损坏或缺失。	30
26	货舱二氧化碳管路货舱区域全部锈烂，致使固定二氧化碳系统失效。	30
27	驾驶室驾控台下部甲板未做防火处理，不满足 A15 防火分隔要求（下层为船员生活居室）。	30
28	机舱左通风筒不能有效关闭。	30
29	主机高压油管无双层套管且无防溅挡板。	30
30	油水分离器排油电磁阀不工作。	30
31	机舱油污严重。	30

32	左舷艇筏登乘梯未配备。	30
33	主消防管主甲板位置和生活区位置多处锈蚀洞穿。	30
34	货舱通风筒全部锈烂。	30
35	船舶救生艇舵机故障。	30
36	救生艇无法释放。	30
37	救生艇无舷边观察释放装置。	30
38	救生艇登乘梯无法使用。	30
39	船尾机舱通风筒卡死无法关闭。	30
40	《海上船舶防止油污证书》附件中 2.3 (1) 和 2.3 (3) 项目与实际不符。	30
41	发电机组中 NO. 3 发动机燃油供油管路的隔离装置不能够从因 NO. 3 发动机失火而靠近的位置操作。	30
42	油水分离器三通电磁阀不工作，油污水直接排舷外。	30
43	油水分离器水泵漏水严重。	30
44	机舱应急逃生通道底部和侧壁防火包扎破损严重。	30
45	货舱舱盖间连接处不风雨密，漏水严重（两货舱均有大量积水）。	30
46	主消防管船首部位和生活区部位锈穿，船中部位一处膨胀节破损，漏水严重。	30
47	左舷登程梯损坏，边绳多处断裂。	30
48	驾驶室驾控台底部甲板未做防火处理，不满足 A0 防火分隔要求。	30
49	该船机舱天窗附近开孔并加装透气 PVC 管道延伸到罗经甲板上用于机舱通风（船方证实 2017 年 6 月安装）。	30
50	船舶没有按照公司体系要求的书面方式将关键性设备维护保养中发现的问题反馈公司（船方已于 2018 年 7 月 15 日发现导热油管问题）。	30
51	船尾左舷 30 人救生筏检验单位资质不符合要求导致救生筏设备不满足要求。	30
52	右舷救生筏登乘梯断开（根部）。	30
53	应急发电机组未安装。	30
54	船舶右舷卸油管路中导热油管破裂，导热油管无相应认可图纸（卸油管路中）。	30
55	5#货舱左侧固定 CO2 进口管锈断。	30
56	救生艇筏登乘装置：左艇筏登乘绳梯老化断裂。	30
57	海图：无连云港海图。	30
58	船上 MF/HF 接收故障。	30
59	固定灭火系统：货舱多只二氧化碳喷口中有不明液体流出，系统失效。	30
60	舱盖：货舱盖夹口装置锁紧底座半数以上损坏或缺失。	30
61	CO2 间多个 CO2 气瓶安全销未移除，且一个气瓶瓶头阀被绑扎，导致 CO2 灭火系统不能保持立即可用状态。	30

62	生活污水处理装置空气泵故障被拆除，导致生活污水处理装置无法正常工作（船舶未配置集污柜）。	30
63	生活污水处理装置通海阀当船舶在湛江港锚泊期间未保持常闭状态，导致生活污水直接排放入海。	30
64	油水分离器 15ppm 报警故障，且主要船员无法运转油水分离器。	30
65	救生艇尾部右侧艇体有修补痕迹，内部有开裂。	17/70
66	油渣舱的排放管路设有通过油渣泵排放到舱底水舱的舱底水管路。	17/70
67	机舱 3 台辅机供油管路隔离阀设在柴油机边且不能遥控关闭，不能保证发动机失火时靠近操作。	17/70
68	艉轴滑油高置油柜未设置低位报警装置。	17/70
69	消防水带、水枪非船用产品。	17/70
70	抽油烟机管道开口无关闭装置。	17/70
71	船舶探火系统故障。	30/70
72	机舱间未设置舵机供电故障报警装置。	30/70
73	结构防火：驾驶室驾驶台底部仅为一层钢板，不满足 A15 防火分隔要求。	30/70
74	未设 GMDSS 备用电源配电板和自动充电装置。	30/70
75	两只雷达应答器外壳破损。	30/70
76	气胀救生筏存放外壳局部破损龟裂。	30/70
77	主机、辅机高压燃油管未设适当的围蔽。	30/70
78	救生艇艇体局部破损经不当修补，修补物容易剥落后艇内漏出水来，且艇体两面有大范围褶皱，艇体攀扶扶手断裂，艇艉龙骨架锈蚀严重，吊艇钩下座锈蚀严重。	30/70
79	吊艇架局部锈穿、浮动滑车锈蚀严重且有不当修理，电动机外壳破损、风扇缺失，导向滑轮基座锈蚀严重。	30/70
80	消防员装备防护服破损、呼吸器气瓶未做过水压试验。	30/70
81	机舱消防水管法兰使用橡胶垫、且有短接塑料管。	30/70
82	机舱一通风筒局部锈穿。	30/70
83	艙楼、船艉处甲板以及机舱脱险通道的小舱盖及其围板锈蚀严重。	30/70
84	生活区多扇风雨密门锈蚀严重，且为非船用产品，部分还使用木质门替代。	30/70
85	应急电源（应急蓄电池组）间与机舱公用甲板界面未铺设防火材料，不满足规则的防火分隔要求。	30/70
86	EPIRB 年度测试过期。	30/70
87	船舶艉灯型式不符合要求。	30/70
88	该轮每舷配备了两个气胀救生筏，存放于两甲板之间，存放方式为上下垂直叠放，其中位于下面的救生筏被存放架阻挡，不能满足自	直接来函

	由浮出水面的要求，位于上面的救生筏与上层甲板也较近，亦存在无法自由浮出水面的隐患。	
89	该轮货舱舱口围板高度与船上提供的船舶图纸（审批号 HN11N041）显示的数值差异较大，图纸显示高度数值为 70cm，但该船左右舷的艏舂艙位置实测为 115-119cm 范围。	直接来函
90	该轮驾驶室与报务间的门和舱壁被破坏，与防火控制图不符，且不满足法规要求。	直接来函