

CCS 技术通告

Technical Information

(2013 年) 技术通告第 74 号总第 108 号

2013 年 12 月 05 日 (共 7 页)

发：各船公司，本社总部有关处室，本社验船师、审核员

关于做好赴欧船舶 PSC 预检的通知

各有关船公司：

为了帮助赴欧船东更好的做好PSC 预检工作，顺利通过检查，我社欧洲中心根据多年来在巴黎备忘录陪同PSC检查官进行PSC检查的经验，对巴黎备忘录PSC检查中的常见缺陷和检查重点进行了梳理汇总，提请各船公司在日常工作中注意执行。

详见本通告附件。

请船公司予以关注并采取必要措施。

本通告在本社网站（www.ccs.org.cn）上发布，并由各分社转发所辖区域内的有关船公司。

特此通告！

中国船级社营运入级处

本通知在实施过程中如有任何疑问，请与总部：*营运入级处* 联系。

电话 /Tel: (010) 58113599 传真 /Fax: (010) 58112807 E-mail 地址：
cdwork@ccs.org.cn

(Rev.1.0 20120110-1/1)

一、 检查概况

目前 Paris Mou 每年检查船舶约 2 万艘次，其中西班牙、意大利、荷兰、英国、德国、法国依次是实施检查前几位的成员国。根据近 10 年来的统计，在 Paris Mou 被检船舶的滞留率在 3.28-7.98% 之间，多年来持续维持在较高水平，且实行 NIR 以来，被拒绝入港船舶的数量在逐年递增。根据 Paris Mou 的统计数据，滞留率较高的地区已从传统的荷兰、德国转移到西班牙、意大利等南欧地区。

二、 PSC 检查关注重点

船舶证书文件的核查

证书资料的审查基本上是检查官登轮后第一件事，能够迅速准确的提供会给检查官留下较好的第一印象。相反，将会导致更加详细检查的实施。在 PAIRS MOU 的缺陷清单上，证书资料方面开出的缺陷在 15% 左右，反映了该区域检查官对此的重视和细致。除了常规的证书文件外，以下文件资料检查官基本上必查，应予特别关注：

- 1) 油类记录簿和垃圾记录簿的记载；（是否满足公约要求）
- 2) 认可的生活污水排放速率计算书；
- 3) 柴油机 NOX 技术文件和参数检查记录；
- 4) 低硫油的加油记录；
- 5) 适用船舶的 ESP 文件（包括检验计划、测厚报告、状况评估报告等）；
- 6) 装载手册、稳性资料、装载仪操作手册及批准资料；
（PSC 检查官甚至会选择一两种工况比对）
- 7) 油船的破舱稳性资料；
- 8) 对于散货船，在登记 CBC 信息的同时还会要求船长提供最近两次的装货清单进行核查；
- 9) 救生艇筏的检修报告；
（应特别注意 5 年度的检修报告，艇架负荷试验和负重脱钩试验及动力刹车试验）
- 10) 应变部署表；（更换船员后的更新）

11) 最新航海通告; (一般不超过一个月, 不太会给出缺陷)

12) ISM 要求的维护保养计划和相关记录;

(常有检查官抱怨记录仅用中文记载, 尽管不会开出缺陷, 但会影响检查官的情绪)

13) 船员值班和休息时间记录簿; (应注意和日志以及其它操作记录的一致)

现场检查关注重点

1、船舶消防

消防缺陷多年来一直是 Paris Mou 检查中缺陷率最高的大项之一, 应予以足够重视。检查官对消防演习的细节也越来越关注, 检查官相当注重对船员实操能力和平时演习效果的检查。经常模拟实际失火的场景要求进行消防演习。注意演习应有正确的次序: 发现火情-报警-关闭处所通风/挡火板-人员集合-下达指令-穿戴消防员装备-探火-根据探火情况实施灭火。

检查官有时还会随机指定一个块头较大的船员根据 IMO 标志找到消防员装备并正确穿戴, 应注意呼吸器的调整。在验证船员熟练程度的同时, 也对装备本身的状况进行了检查。

应急消防泵的检查通常会要求两股皮龙出水, 同时对皮龙、消防管状况、应急消防泵的工作情况和出水压力进行检查。检查主消防截止阀, 应急消防泵分配阀是否有锈死不活络的情况。关注防火门的密闭情况, 门框是否有变形, 自闭器是否正常工作。对探火系统进行总体检查和自检, 随后会随机选择探头进行测试。检查 EEBD 及其气瓶压力, 有时也会借此对消防控制图进行数量和存放位置的核查。关注机舱烟囱百叶窗, 通风筒挡火闸的就地或遥控有效关闭。一些老船的百叶窗经常因关闭不严被开具缺陷。

2、救生设备

和消防演习一样, 弃船演习也基本上是 Paris Mou 检查的必试项目。弃船演习要点: 船员熟悉各种应急信号、清点人数、救生衣、救生服的穿着、弃船时应该携带的救生通

讯设备、熟悉放艇操作。

至少也会要求放一个艇，启动一个艇机。对于救生艇筏的检查会花很长时间，需特别关注：

- 1) 艇机转速表状况；
- 2) 登乘甲板的应急照明和舷外照明（需注意张贴放艇须知的位置应在应急照明处，注意检查老旧船舶的登艇照明灯是否活络，并能有效固定在需要位置）；
- 3) 艇底阀的自动关闭装置（浮球）；
- 4) 艇钩端部的腐蚀状况（会要求打开艇内的箱盖，彻底检查）；
- 5) 艇驾驶位置玻璃老化情况；
- 6) 艇机两组电瓶保养情况；
- 7) 救生筏的存放和静水压力释放器的连接（2个救生筏一起叠放要求互不干涉，各自能逐个释放。2个救生筏叠放在一起时，很容易被给出缺陷）；
- 8) 艇架释放装置齿轮箱盖腐蚀状况；
- 9) 检查官经常会对艇属具配备和状况按照公约要求和三副记录逐一核查；
- 10) 救生艇有时会被要求放至水面启动，并前后稍作移动，
- 11) 注意登乘绳梯的状况，以及甲板上地令的锈蚀情况。

艏部附加救生筏。检查其存放地的应急照明和该筏的登乘设施，需特别关注登乘设施不能为有节的绳子，船上应有固定登乘设施的装置。

3、船体结构

相对其它 MOU 而言，PAIRS MOU 对 ESP 文件和其涉及的散货船、油船的船体结构的完整性特别关注：

- 1) 对于散货船普遍比较关注货舱、舱口盖、舱口围的状况，是否有严重锈蚀或变形以影响水密性。舱口围肘板的结构状况，货舱舱盖及舱口围板应无开裂、洞穿、严重腐蚀或变形，关闭装置完整。压紧装置状况良好。开启状态的有效定位止滑装置。
- 2) 关注小舱口盖，通风筒和空气管头盖板的锈蚀情况，对怀疑区域会使用检验锤进一步检查。
- 3) 对甲板室舱壁结构进行检查，特别是上下边缘，和其它结构毗连部位，和泄水槽相连部位的锈蚀情况。

- 4) 关注甲板围油槽根部锈蚀情况，以及贯穿管子的密封情况。
- 5) 关注甲板管系是否有临时性的绑扎处理。检查官对未经认可的临时性措施，如绑扎环氧树脂胶带后刷油漆的处理方式非常反感，经常判得较严重且指向 ISM 缺陷。
- 6) 注重对特殊梯道的检查，如引水梯，罗经甲板的登乘梯，桅杆的登乘梯。

4、机舱内检验及应急设备

Paris Mou 检查官对机舱的清洁程度要求很高，舱底污水多，机器表面有油渍，跑冒滴漏现象普遍，会被认为有火灾和油污风险，程度严重者，可能会导致滞留。

如果机舱内发现较多小缺陷，如泵盘根漏水，阀的手轮丢失，液位计玻璃老化或油污影响读数，仪表失准且未被有效校正，机械设备基座普遍锈蚀等，也会被认为 ISM 未有效运行，检查官会进一步查阅轮机日志，故障事故记录并要求对机器进行试验。此种情况下，被要求的试验往往较多，如辅机除运转，带船上可用负荷、并车外，还会试验一些保护措施，如逆功率、超速等保护措施。

舵机和应急舵也是 Paris Mou 经常检查的项目，在确保舵机性能，船员能熟练操作应急舵基础上，也应注意舵机房的通讯设施，分罗经，应急操舵说明等，以及舵机无渗漏，舵机房没有可燃物料，且其它必需的物料被可靠固定。

西班牙、意大利等国的检查官经常采用 black-out 的方式（其实也是 Paris Mou 导则的推荐方式）来检验应急发电机的自动启动，以及全船的应急照明，尤其关注机舱脱险通道和救生艇筏集合点的应急照明。

5、防污染设备

油水分离器是每船必检的设备。效用试验，15ppm 报警以及自动停止装置的缺陷基本上均会导致滞留。德国、荷兰的检查官还比较关注管路的布置是否满足公约及其修正案的要求，实船是否和图纸一致，是否有未经允许的私下改装，有怀疑时会要求拆检验证是否有未经允许的违规排放。（再循环管路）

作为欧盟法令的要求，荷兰、德国对船舶使用燃油的标准控制比较严格，除查验加油单，换油的程序和记录外，有怀疑时，会从辅机日用柜取样化验。

6、 航行安全/无线电设备

- 1) 对海图检查很仔细，不但对船舶是否使用最新海图、是否及时修改进行检查，还会仔细检查海图中航线的实际标绘情况，同时在抽查海图时还会检查航路指南等要求在航次中的落实情况；
- 2) 关注 VDR 接口，Radar/AIS 的数据导入，以及船员使用 VDR 的熟练情况；
- 3) 关注 GMDSS 主电源和应急电源的切换，检查自检记录是否完整，会要求船员实操，如用 VHF 呼叫岸台。
- 4) 直接会在罗经甲板打开罗经进行检查，关注罗经表面的气泡和罗经的应急照明情况，查核罗经自差校正情况；
- 5) 测深仪的打印装置；
- 6) 关注信号灯基座的锈蚀情况。

7、 船员生活工作条件

Paris Mou 一直依据适用的 ILO (174&180), STCW 以及 ISM code 对船员的生活工作条件进行检查，而且检查力度相对较高，在 Paris Mou 公布的缺陷发现数上，近几年该类缺陷以 10.27%的缺陷率名列第三。主要检查内容和常被开出缺陷的项目包括：

- 1) 船员居住处所的卫生和设备，卫生间的上下水；
- 2) 厨房检查油烟机附近的油烟状况，通风管上的挡火闸会实际测试；
- 3) 蔬菜的配备和状况，是否上架存放（中国船员船上通常会被发现蔬菜有腐烂迹象，蔬菜数量少）；
- 4) 冷库/储藏室温度检查；
- 5) 冷库的呼叫报警系统；
- 6) 检查医务室，核查船上急救药品；
- 7) ILO 180 要求的船员值班休息记录表。

随着劳工公约 MLC2006 的生效，Paris Mou 针对这方面的检查肯定会加强。

船舶的第一印象对检查官非常重要，因为 Paris Mou 实行渐进式检查体系，对大多数船舶，只在有明显证据 (clear grounds) 的前提下，才会扩大检查范围。

因此船舶没有普遍锈蚀，甲板及生活区整洁有序，机舱区域尽可能没有污油水，将会使船舶顺利通过检查。Paris Mou 检查特点归纳如下：

- 1) 语言沟通的能力，包括与检查官、业务相关方以及船员之间的沟通交流在检查官看来都非常重要；
- 2) 文件资料和消防安全是该区域检查缺陷率较高的大项，应特别予以重视；
- 3) 关注船员的业务和实操能力，以及平时演习培训的有效性；
- 4) 在劳动保护和与人相关的要素上，比较重视并有较高要求。
- 5) 关注 ESP (散货船、油船) 船舶的结构完整性。

以上所述希望能给各船公司带来帮助，但并不表明关注并完成了上述内容的工作，就可以确保圆满通过港口国监督检查。良好的船舶状况、优秀的船舶管理需要船公司及船员们的共同努力来塑造。我们 CCS 也竭尽为船东和管理公司提供优质的服务和及时的帮助。为赢得良好的 PSC 检查记录而共同努力。