

CCS 技术通告

Technical Information

(2012 年) 技术通告第 32 号总第 32 号
2012 年 11 月 29 日(共 1+13 页)

发：各船公司，本社总部有关处室，本社验船师、审核员

关于做好赴日韩船舶港口国检查(PSC)预检的通告

各有关船公司：

日韩两国与我国经贸往来频繁，近年来，赴日韩船舶被检查艘次不断增加。两国港口国检查官经验丰富、业务水平高、客观严谨，对到港船舶实施较为全面和严厉的PSC检查，对于不满足公约要求的船舶实施强制滞留。

本通告根据近几年日韩PSC检查官在各港口登轮检查发现的常见缺陷和CCS验船师协助处理PSC检查事务的经验编写而成，针对两国的共性与特性进行分析，以便相关船公司、船员了解日韩PSC检查官的一些检查特点，请在日常工作中注意执行。

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) 58112809 传真/Fax: (010) 58112807 E-mail 地址: cd@ccs.org.cn

关于做好赴日韩船舶港口国检查(PSC)预检的通告

各有关船公司：

日韩两国与我国经贸往来频繁，近年来，赴日韩船舶被检查艘次不断增加。两国港口国检查官经验丰富、业务水平高、客观严谨，对到港船舶实施较为全面和严厉的 PSC 检查，对于不满足公约要求的船舶实施强制滞留。

本通告根据近几年日韩 PSC 检查官在各港口登轮检查发现的常见缺陷和 CCS 验船师协助处理 PSC 检查事务的经验编写而成，针对两国的共性与特性进行分析，以便相关船公司、船员了解日韩 PSC 检查官的一些检查特点，请在日常工作中注意执行。

一、常见 PSC 检查缺陷和重点关注：

1、 船舶消防常见缺陷

- 1) 机舱逃生通道内的 A-60 防火分隔严重破损；
- 2) 机舱与舵机舱出入口的舱壁无 A-60 防火分隔；
- 3) 机舱内的 A-60 防火门锈蚀严重；
- 4) A-60 防火门门槛严重变形，导致关闭不严；
- 5) A 级分隔防火门关闭不严（门或门框变形）；
- 6) A 级分隔防火门有破洞；

- 7) A 级分隔防火门背后装有搭扣;
- 8) 防火门自闭器失效;
- 9) 烟雾探测器不能正常工作;
- 10) 消防皮龙破损;
- 11) 消防控制屏上的防火报警指示等故障;
- 12) 应急消防泵水压不足;
- 13) 防火控制图未标识局部水基灭火系统;
- 14) 远距离控制挡火闸拉闸钢丝锈断, 挡火闸不能关闭;
- 15) 机舱通风筒挡火闸不能有效关闭;
- 16) EEBD 气瓶气压不足;
- 17) 焚烧炉上方的局部水基喷淋头位置安装不正确;
- 18) CO₂ 间排风扇不工作;
- 19) 泵舱气体取样系统故障;
- 20) 船上未有消防安全操作手册

重点关注: 船舶的消防缺陷在韩国的 PSC 检查中缺陷率最高, 所以船上要加强此方面的检查。注意防火分隔的完整性, 尤其是贯通件的封闭; 主、应急消防泵压力要满足要求和启动正常, 射出满足公约要求的水柱; 消防管路畅通, 无渗漏; 消防水带流水畅通, 无破损; 通风筒挡火闸开关灵活, 关闭正常, 如设有遥控关闭装置和就地关闭装置的, 都要求能有效关闭; 烟火探测设备和报警系统正常; 防火门及自闭器状况良好; 消防员装备完好, 呼吸器能正常使

用和 EEBD 等气瓶压力满足要求等。防火控制图应保存完好，并且与实际防火结构布置和设备配备相一致。

2、救生设备常见缺陷

- 1) 救生艇艇机不能正常起动（要求两组蓄电池能单独启动艇机）；
- 2) 救生艇转速表损坏；
- 3) 登乘甲板处应急灯不亮；
- 4) 救助艇不能回收；
- 5) 救生艇艇底外的冷却水管裂开漏水；
- 6) 救生艇艇机故障，不能换向；
- 7) 救生艇架释放装置齿轮箱盖锈穿；
- 8) 救生艇驾驶位置玻璃老化，艇外看不清；
- 9) 起居处所外的公共广播声响弱；
- 10) 放艇须知未在救生艇释放处张贴；
- 11) 救生艇艇机启动电瓶缺乏保养。

重点关注：要加强救生设备的日常维护和保养，救生艇内释放装置完好，处于安全锁闭状态；救生艇/救助艇艇架和降落装置在降落和回收过程中运行正常，限位器工作正常，绞车回收过程正常，钢丝绳满足公约要求，脱钩操作灵活；救生（助）艇艇机启动正常，快速救助艇加速正常；附属设备完好，艇底阀完好有效，艇外标志完整；艇机启动电瓶充电设备、蓄电池工作正常；救生阀和释放器外观良好，绑扎、连接、存放正确，标识清晰；救生艇筏释放操作说明正确，张贴

位置正确；救生/救助艇及其附属设备使用说明书应配套适用；救生圈反光带有效，不同附件的救生圈存放位置正确。

3、航行安全常见缺陷

- 1) ARPA 雷达未与计程仪相连接；
- 2) 抵达港的最新海图未供上船；
- 3) 双向无线电话（VHF）不能正常工作；
- 4) 号笛按钮不能正常使用；
- 5) VDR 故障，船员不熟悉 VDR 数据存储操作
- 6) S-VDR 电池失效；
- 7) MF/HF 中高频应急电源故障；
- 8) 测深仪故障；
- 9) 驾驶室应急配电板接地系统故障；
- 10) GMDSS 设备未进行定期测试；

重点关注：确保使用最新版海图，以及使用最新版海图编制航行计划；确保航行设备有效使用，有效可视；确保通导设备有效使用，自检记录完整，相关的电源、电池（数量、有效期等）符合公约要求；确保信号灯安装（种类、位置、水平距离、高度）正确，照射范围符合各对应的要求，不被遮挡；确保音响信号能有效使用。

4、载重线常见缺陷

- 1) 主甲板空气管头锈死；
- 2) 主甲板栏杆横挡缺失；
- 3) 载重线标志不清晰；

- 4) 通风筒帽锈穿，操作不活络；
- 5) 通风筒未设有有效支撑；
- 6) 风雨密门不能有效关闭；
- 7) 艏楼甲板上的小舱口盖螺栓丢失；
- 8) 锚链舱出入口和弃链器盖不水密；
- 9) 机舱内海水进水管法兰渗漏；

重点关注：载重线标志正确；露天甲板上的通风筒、空气管有效关闭；货舱舱口盖有效关闭，能锁紧，舱口盖橡胶条完好；风雨密门和水密要求的门关闭有效，状况良好；小舱盖应能满足水密要求，舱口锁紧夹扣完整；锚链舱弃链器盖应水密等。

5、船舶文件常见缺陷

- 1) 油分计认可证书未在船上保存；
- 2) 认可的生活污水排放速率计算书未保存在船上；
- 3) 柴油机 **NOX** 技术文件和参数检查记录未保存在船上；
- 4) 引航手册未及时更新；
- 5) 船上未有消防安全操作手册；
- 6) **SOPEP** 联系表未及时更新；
- 7) 船上应变部署表未及时更新；
- 8) 认可的 **VOC**(挥发性有机化合物)管理计划未保存在船上；
- 9) 认可的结构通道手册未保存在船上；
- 10) 船旗国签署的船员证书未在船上；
- 11) 硫排放区域清单和记录未在船上保存；

12) 船上的 IAMSAR 手册第 III 卷未及时更新;

13) 船上的 IMO 标贴脱落或破损;

重点关注: 船上的一些证明文件也非常重要, 同时也体现了船公司和船舶的管理水平。虽缺少某份文件不会引起滞留, 但有时因消除此缺陷会影响船期, 希望船公司在文件管理方面引起足够重视。

6、船舶防污染常见缺陷

1) 油水分离器不能正常工作;

2) 油分计浓度显示 15PPM 时不报警, 油分计故障;

3) 船员不熟悉油水分离器操作;

4) SOPEP 联系表未及时更新;

5) 油类记录簿记录不准确;

重点关注: 油水分离设备是每一条船的必检项目, 同时还会核查油类记录簿的记录。PSC 的检查都会进行油水分离器效用试验, 主要集中在油份计 15PPM 报警, 三通阀动作自动关停装置和滤芯等, 油水分离设备的缺陷将直接导致滞留。油水分离器的滤芯应使用说明书上指定的经船级社认可的滤芯; 公约要求的记录完整真实; 确保适用的柴油机氮氧化物排放技术文件和参数检查记录在船上保管完好和一致; 确保有关舱柜结构与船级社颁发的证书和检验记录一致; 防污底证书或证明文件符合相对应要求。

7、船舶主副机设备常见缺陷

1) 主机废气管绝缘包扎破损;

2) 空气压缩机管系泄漏;

- 3) 油柜液位计法兰泄露；
- 4) 速闭阀控制装置空气瓶气压不足；
- 5) 仪表盘表面玻璃老化或油污导致读书看不清；
- 6) 机舱内的仪表失灵；
- 7) 机舱内的泵盘根处泄露；
- 8) 机舱内逃生通道内的应急灯不亮；
- 9) 辅机的燃油回路管安装不准确；
- 10) 燃油粘度计控制故障；
- 11) 机器运动部件未进行安全保护；

重点关注：机舱关键设备应工作正常，各种仪表工作正常；机器设备无明显油、水和烟气泄露；高温设备表面热绝缘完整；机械运动部件有保护装置；机舱舱底和花铁板上无过量油污；柴油机高压油管套管组件以及燃油泄露报警装置完整、工作正常。

8、船舶结构和稳性常见缺陷

- 1) 上层建筑或甲板室门槛下舱壁锈穿；
- 2) 小舱口盖锈蚀严重而洞穿；
- 3) 舷墙和栏杆有开裂或变形严重；
- 4) 舵机间未有防滑通道；
- 5) 舵机间舵机未有栏杆保护；
- 6) 艏楼甲板冲洗管锈损；

重点关注：露天甲板、上层建筑端壁和甲板室围壁可见部位应无严重腐蚀和变形、开裂、洞穿；小舱口、风雨密门等关闭设施状况良好，

无洞穿和严重变形；货舱舱盖及舱口围板无严重腐蚀和变形、开裂、洞穿；通风筒和空气管应无严重腐蚀或洞穿，标识正确、清晰，开关状态正常；锚链管和锚链舱向上至露天甲板应为水密，弃链器盖应水密；对由于碰撞事故导致的严重变形、开裂、破洞已做永久性修复或者合理的临时性修复。

9、ISM /ISPS 规则常见缺陷

- 1) IMO 标志在机舱内不是永久标志；
- 2) 自上次内审后未在 12 个月内进行 ISM 内审；
- 3) 公司的内审计划未通知船上；
- 4) 硬件缺陷多，船上设备维护保养差；
- 5) 离港前 12 小时内操舵试验未记录；
- 6) 弃船演习未按公约要求进行；
- 7) 应急照明未定期检查和测试；
- 8) 船员不熟悉应急发电机操作；
- 9) 船员不熟悉 VDR 数据存储操作；
- 10) 结构通道设备未按要求进行检查；
- 11) 船舶登轮梯口无人值班；
- 12) 梯口值班对登轮人员未进行有效检查；
- 13) 限制区域的门未关闭；
- 14) 限制区域未标识和控制；
- 15) 登轮人员的身份证未核查；
- 16) 未给登轮人员发放登船卡；

17) 登轮记录中未有对行李的检查记录；

重点关注：熟练掌握各项演习内容和要点，严格按照规定完成各种演习和训练，演习训练的记录真实完整；高级船员能使用英语和检查官做简单的交流；依照规定文字书写各项记录；确保船舶进入和限制进入区域的严格控制；确保船舶进入和限制进入区域的严格控制。韩国 PSC 检查官，对船舶的 ISM/ISPS 内审也比较关注，检查方式也比较独特，会认真检查船上与内审有关的资料，包括内审计划、签到表、审核报告及外来人员登离船记录等。对于 PSC 检查官登轮，也必须视为船上外人员按 ISPS 保安规则要求，进行登轮检查登记手续，包括随身携带包裹的检查。

10、其它缺陷及需要注意的问题

- 1) 舱内油污水较多；
- 2) 未经主管机关批准，厨房使用 LPG 煤气灶；
- 3) 电瓶间的个人防护设备缺少；
- 4) 气体探测仪未定期校验；
- 5) 绞缆机锁销丢失；
- 6) 船上缆绳破烂；
- 7) 生活区垃圾筒为易燃材料；
- 8) 装运二手汽车无危险品适装证书；
- 9) 船员英语沟通困难；

重点关注：船容船貌非常重要，有时生活区零乱、机舱油污水较多，给检查官的第一印象不好，往往会加大检查。另检查官反映，有些中

小船舶的船员英语交流困难。由于沟通的原因，检查官的疑问得不到很好的解释而导致开列缺陷。

二、应对 PSC 检查的注意事项：

对于迎接 PSC 检查，船上应保持良好的船容船貌，船员穿着整齐并注意安全劳护装备的穿戴，船长老轨要善于跟检查官的沟通，理解清楚问题后再予回答。如果认为可能解释不清楚，或者确实存在问题，应及时联系公司主管和船级社。

赴日船舶需注意的是，当检查官发现船员有关演习不熟练的情况，一定会要求立即纠正，或者离港前纠正。在这种情况下，检查官通常会要求船公司通过代理，邀请日本当地的专业培训老师登轮指导演习训练，请各船公司注意此事并予以充分合作。每年日本的港口国控制机构会举办两到三次有关 TOKYO MOU 培训班，或者系统内的研讨会。在这样的活动期间，以及会后的一段时间内（通常是一到两个月），在日本港口的 PSC 检查会急剧增多，每次登轮的人数也会增加，检查会更加细致。

目前，韩国港口国控制的基本方针是选择缺陷多，事故危险性高的船舶集中检查。对亚太地区港口国控制船舶安全指数 TARGET FACTOR 80 以上的船舶，实施每三个月一次的检查；TARGET FACTOR 80 以上的船舶且年来韩国十次以上的船舶将进行加强检查，除对船舶设施等硬件检查外，还加强对船员的应急处置能力和 ISM&ISPS 等方面的检查；对于滞留的船舶，原则上应全部修理完成

后才允许离港。对中韩航线的客滚船班轮，韩国方面实施三个月一次大检查，检查的重点往往集中在救生和消防方面，对弃船和消防演习很重视，经常在检查时要求进行弃船演习等。另 PSC 检查官也提出客滚船船员在船时间太长，未能保证合理的休假制度。船上一些设备的修理更换，未更换原厂备件，可靠性和耐用性变差，导致经常损坏。

在检查中若发现缺陷需要船旗国和船级社确认的项目，请及时与中国船级社相关分社或总部联系。例如 PSC 检查官常开出 17/70 的代码，就是该缺陷需要离港前解决，并通知船级社上船确认。对于有些法定项目缺陷不能本港消除的，需要请示船旗国政府，获得授权后方可签发条件证书到下一港进行修理。

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，希望上述内容能引起船公司和船员的重视。