

2016年第一次船东/管理公司安全会议

# PSC专题

中国船级社总部  
2016年2月

# 主要内容

- 一、2015年PSC检查总体情况
- 二、2015年下半年滞留案例介绍
- 三、有关PSC方面的信息
- 四、PSC滞留主要原因分析
- 五、PSC检查准备和注意事项
- 六、PSC工作的建议

# 一、2015年PSC检查总体情况



(检查艘次数据来源：三大MOU网站，滞留艘次为我社收到的滞留信息)

## 1、总体情况：

**TOKYO MOU： 2726艘次CCS级船舶接受PSC检查，滞留15艘次，滞留率为 0.55%。**

**PARIS MOU： 202艘次CCS级船舶接受PSC检查，滞留7艘次，滞留率为 3.47%。**

**USCG： 243艘次CCS级船舶接受PSC检查，滞留2艘次，滞留率为 0.82%。**

综合以上情况，三个主要PSC组织共检查CCS船舶3171艘次，滞留24艘次，滞留率为0.76%。

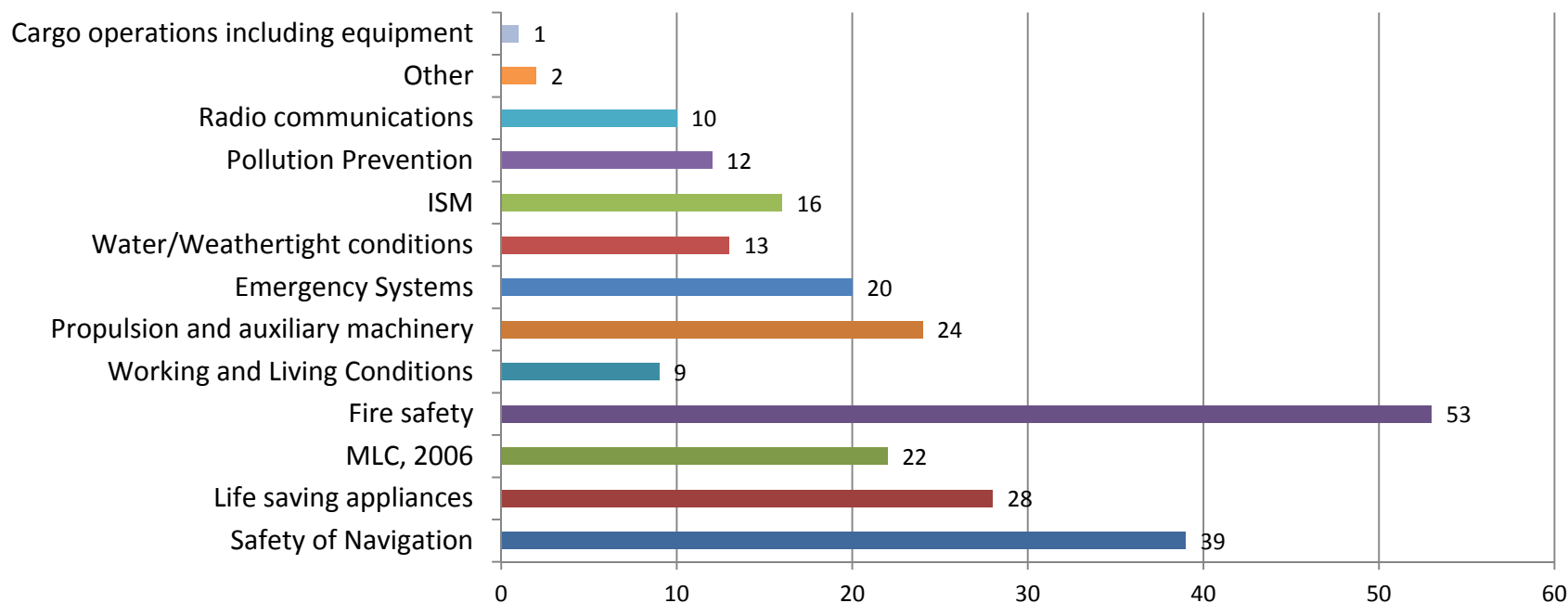
在其它地区有4艘CCS级船舶被滞留，其中俄罗斯2艘、孟加拉和土耳其各1艘。

# 一、2015年PSC检查总体情况



## 2、滞留船舶的所有缺陷统计

收到滞留报告和进行调查处理的**28艘次CCS级船舶**中，共有**249项缺陷**，滞留船舶平均缺陷数**8.89项**，与**2014年滞留船舶平均缺陷数10.13**相比有所下降。



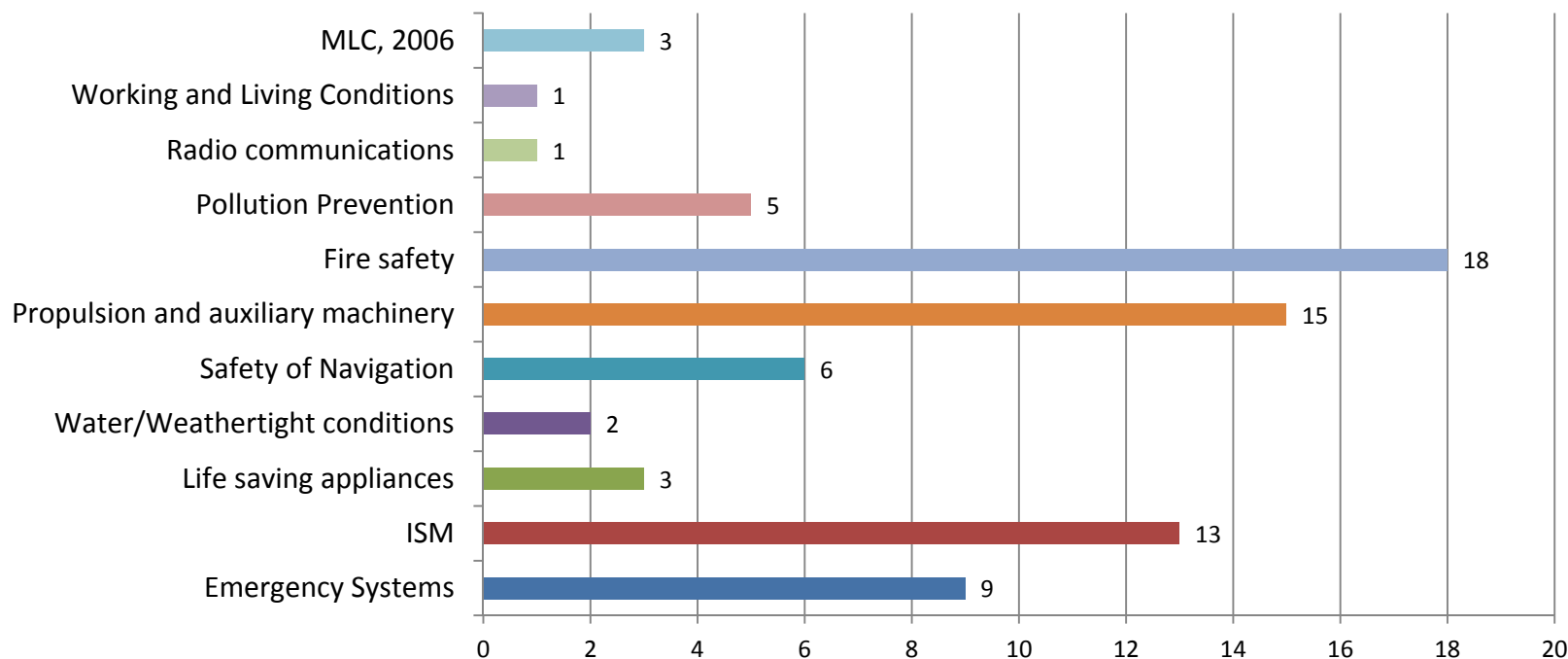
消防安全、航行安全、救生设备、机器设备和**MLC-2006**方面缺陷较多。随着**MLC-2006**生效和**2016年巴黎备忘录集中大检查**，**PSC**检查控制将越来越严格，缺陷也会逐渐增多。

# 一、2015年PSC检查总体情况



## 3、滞留船舶的所有滞留缺陷统计

收到滞留报告和进行调查处理的**28艘次CCS级船舶**中，**76项**滞留缺陷，滞留船舶平均滞留缺陷数**2.71项**，与**2014年**滞留船舶平均缺陷数**2.13**相比有所上升，主要是少数船舶滞留缺陷多引起。

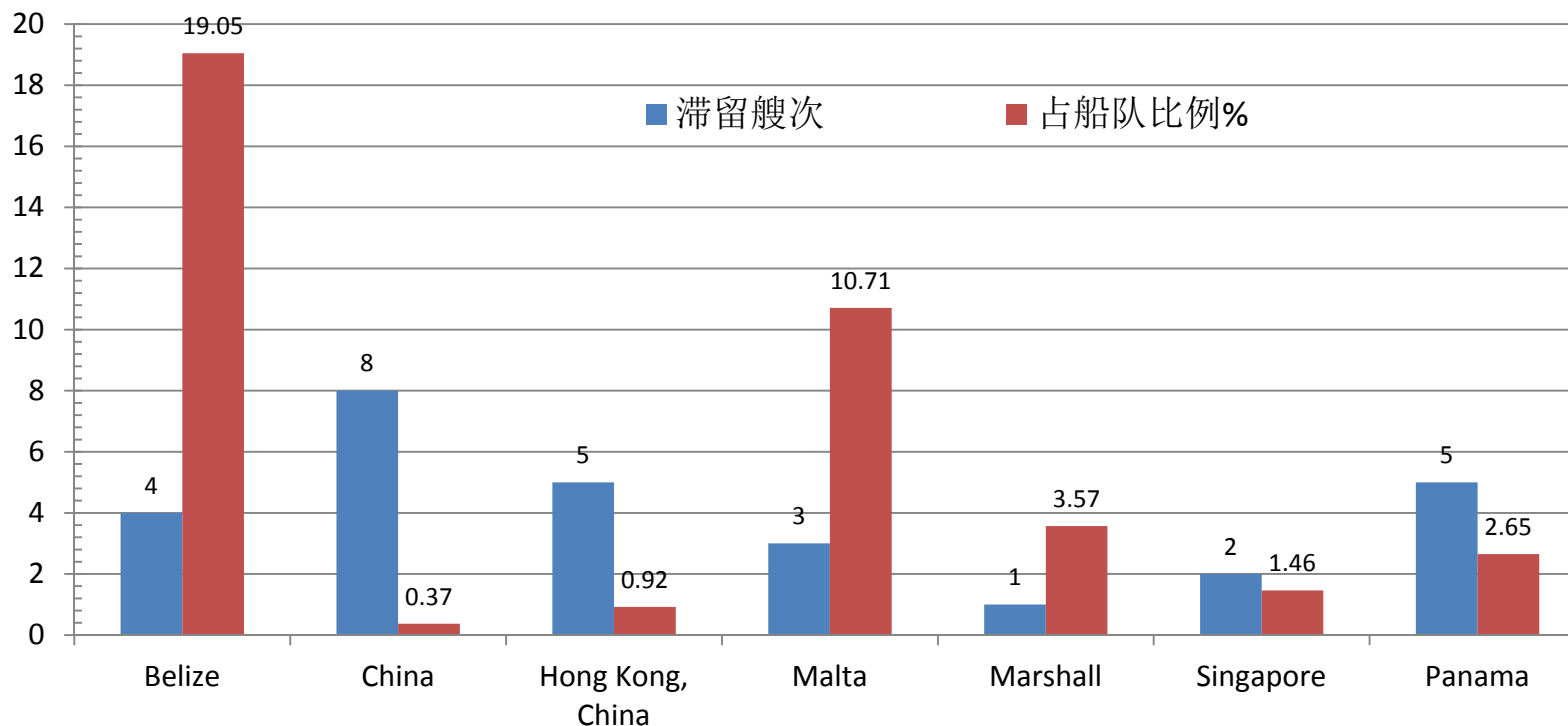


滞留缺陷多消防安全、机器设备、**ISM**、应急系统和航行安全等方面缺陷。消防安全和机器设备滞留缺陷数量与**2014年**相比有明显增加。

# 一、2015年PSC检查总体情况



## 4、滞留船舶船旗分布



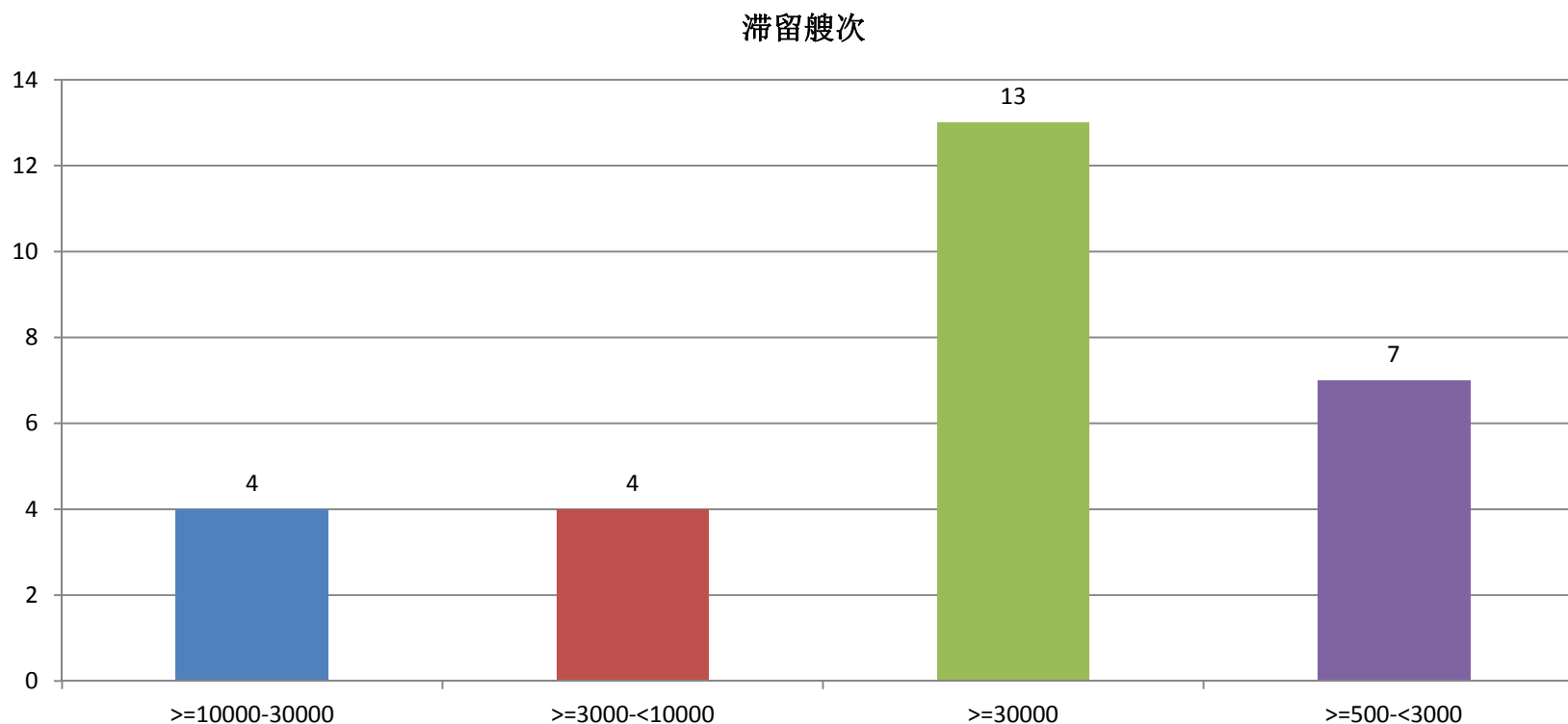
从滞留艘次比较，中国、中国香港旗和巴拿马旗船滞留比较多。中国旗船舶滞留数量从2014年的3艘，上升到2015年的8艘；伯利兹旗船舶滞留数量从2014年的1艘，上升到2015年的4艘。

从滞留艘次占船队船舶艘数比例比较，伯利兹、马尔他和马绍尔旗船滞留率也比较高。

# 一、2015年PSC检查总体情况



## 5、滞留船舶吨位统计：



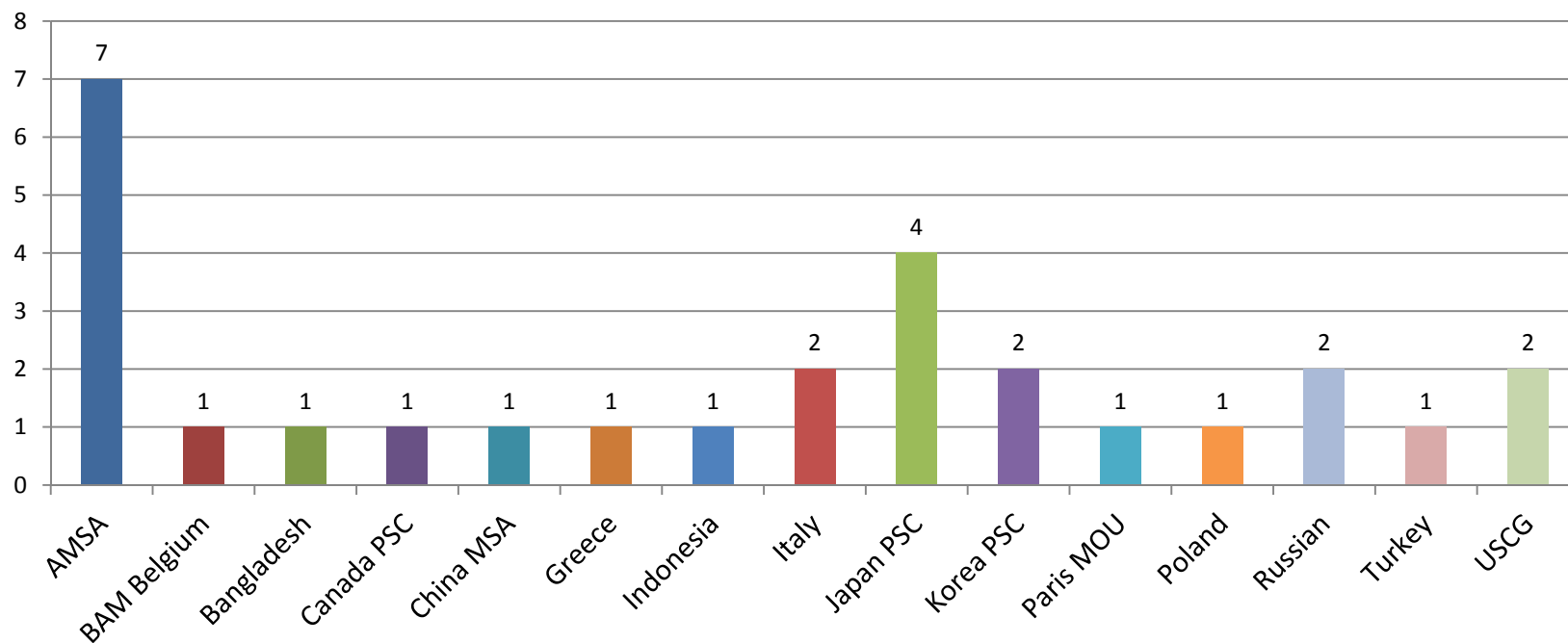
大于**30000**总吨和小于**3000**总吨的滞留船舶占多数，分别占滞留总数的**46.43%**和**25%**，主要是中小型干散货船。

# 一、2015年PSC检查总体情况



## 6、滞留国家和地区分布

滞留艘次



澳大利亚和日本滞留艘次依然比较多，航行欧美船舶滞留数量也比2014年有明显增加。

## 二、2015年下半年滞留案例介绍

2015年10月4日-美国诺福克港滞留

- **主要滞留缺陷:**主机3缸油头、3台发电机、锅炉鼓风机、分油机间1号雾化加热器和2号燃油供给泵、应急发电机燃油遥控速闭阀等设备和处所燃油泄漏,给出8项滞留缺陷, PSCO认为对船员和船舶造成危险, 判定船上ISM不符合要求并要求附加审核。
- **原因分析:** 进港时, 因引水员要求倒车10分钟未开出倒车, 引水员报告了港口当局, 靠港后四名USCG检查官登轮进行了10个小时的详细检查, 发现机舱许多机器设备严重漏油, 主要原因是船舶进港更换低硫油操作存在问题。
- **经验教训:** 1、对航行美国船舶存有侥幸心理。经过了解, 该轮一直跑内贸, 不久前特检修船后才跑外贸, 7月到纽约第一港PSC检查没有缺陷, 船员认为半年不会再检查, 应对PSC检查经验不足; 2、船员对跑冒滴漏不够重视, 缺乏对设备良好的维护保养, 没有及时消除漏油缺陷而是用许多小桶接漏油。



## 二、2015年下半年滞留案例介绍

2015年10月23日-韩国仁川港滞留

- **主要滞留缺陷:电罗经故障**，另外存在部分船员证书和健康证过期等缺陷。
- **原因分析:**查航海日志，船上于2015. 9. 27发现电罗经故障，因缺少备件和专业维修人员，电罗经故障没能及时排查。PSCO认为船舶没有按照ISM体系要求报告给主管机关、港口国及船级社而滞留船舶。
- **经验教训:**公司和船员在严重故障不能及时消除情况下，近1个月时间没有按照ISM规则要求，将电罗经故障报告给有关方，安全管理存在不足。滞留后取得船旗国主管机关同意可以回国修理，方解除滞留。



## 二、2015年下半年滞留案例介绍

2015年11月5日-加拿大魁北克港滞留

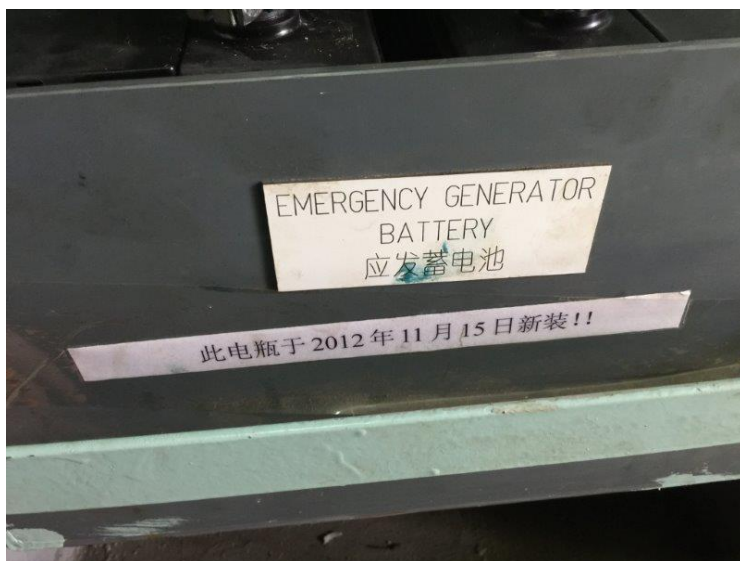
- **主要滞留缺陷:**多只压载舱甲板透气管头被拆下（置换压载水）；低硫油沉淀柜溢流管观察镜处漏油（船上通过此管加低硫油，不符合加油程序）；左舷后导缆孔被拉掉，船长未报告有关方；要求离港前进行附加审核。
- **原因分析:** 船员仅考虑便于操作，忽视船舶安全管理。
- **经验教训:** 船员应定期检修透气管并使处于完好状态；应按照规定程序加油；发现泄漏应及时消除，一些明显损坏应及时报告港口主管当局。



## 二、2015年下半年滞留案例介绍

### 2015年10月16日-美国新奥尔良港

- **滞留缺陷：** 1.应急发电机不能自动启动。2.机舱设备燃油/滑油泄漏严重。
- **原因分析：** 应急发电机启动电瓶过期老化；未做好机舱设备的维护保养。
- **经验教训：** 应急发电机启动电瓶使用近三年，明显老化，应及时检查更换到期或失效的设备；充分做好机械设备的维护保养，不能出现明显的油、水、气的泄漏，及时清理油渍，保持机舱清洁。



应急发电机启动电瓶过期老化



机舱设备燃油/滑油泄漏严重

## 二、2015年下半年滞留案例介绍



2015年12月14日-爱尔兰

### ● 滞留缺陷:

1、消防演习缺乏培训；2、船员不熟悉消防演习；3、对弃船演习不够了解；4、ISM不符合要求；5、部分A级防火门处于开启状态、自闭器被改装成令防火门保持开启位置。

### ● 原因分析:

船员演习培训演练不足；安全管理意识不够。

### ● 经验教训:

1) 公司应加大对船舶安全管理的重视程度，坚决杜绝体系运行流于形式，以避免在实际PSC检验中暴露出船员培训不足、知识不够、操作不全面的问题。

2) 重视月度演习训练，演习应严格按照公约相关要求进行，并不断的在各次演习中发现不足，切实改进，以避免在接受PSC检验时，反复出现同样失误甚至错误。

3) 船员培训、安全管理等应在日常工作中逐渐强化，并形成良好固定模式，以避免为应对检查，出现的态度重视而实际执行不到位的情况。

4) 船员应对PSC检查能力和技巧不足，缺乏有效沟通，应加强船员接受PSC检查方面的宣传和培训。

## 二、2015年下半年滞留案例介绍

### 2015年10月26日-澳大利亚布鲁斯班港滞留

- **滞留缺陷：**多项缺陷（1、电子海图上无雷达定位的证据；偏航距离设置过大，使航线安全检查时出现较多报警；沿岸航线上的安全水深设置不正确；海图未设置最小比例报警；使用了未认可的鼠标。2、INM-C的EGC设置不正确，不能接收该船营运海域的海上安全信息。3、船员在CO<sub>2</sub>间不熟悉 CO<sub>2</sub> 释放系统。4、救助艇 放艇 蓄能罐 的压力 不足等）表明涉及船舶和船员安全管理系统中关键操作程序和须知没有得到有效的执行。
- **原因分析：**船员不熟悉针对澳大利亚周边水域电子海图的设置，未按照要求操作通导设备；未做好应急设备的操作培训和维护保养。
- **经验教训：**船员应得到充分的通导设备的操作培训，并按照规定要求进行操作；充分做好应急设备的安全检查和维护保养及操作培训。



电子海图操作不满足要求



INM-C操作不满足要求



放艇 蓄能罐 的压力 不足

有关电子海图方面的缺陷情况，请参见《澳大利亚水域航行船舶安全提示-No. 52》

## 二、2015年下半年滞留案例介绍

### 2015年12月3日-韩国浦项港滞留

- **滞留缺陷：**所有生活区外走廊应急灯不亮。
- **原因分析：**船员对船舶设备不熟悉，直至PSCO离船也未能找到蓄电池供电的试验开关。
- **经验教训：**PSCO在检查时要求试验居住舱室外应急照明，由于此时二管轮兼电机员不在船，新任轮机长（刚刚接班8天）对船舶设备不熟悉，应急灯本身并没有故障，只是除电机员以外的高级船员不知道试验开关在哪。另外，如果船员能够想到试验全船停电，也可以证明试验应急照明。应加强高级船员针对船上的应急设备的试验和操作方面的培训。



蓄电池供电的试验开关



居住舱室外应急照明

## 二、2015年下半年滞留案例介绍

### 2015年8月31日-中国舟山港

- **滞留缺陷：**1) 机舱逃生通道防火门关不严。2) 机舱进管弄水密小舱口盖无就近关闭指示和驾驶室开关报警。3) 救生筏降落装置故障。
- **原因分析：**防火门门槛塌陷，导致防火门压不到防火条透光；救生筏吊手摇手柄锈蚀比较严重，插不到位，导致筏吊电动操作时，手柄一起转动，安全保护失效。属于船舶维护保养不足。
- **经验教训：**防火门缺陷多发，也容易导致滞留，及时解决防火门关闭不严问题，不要将防火门系固在开启位置；救生筏和救助艇的降落装置容易发生腐蚀损坏，需要随时维护保养才能保证正常工作，船舶应加大对其维护保养工作，注意监督年度检测时的服务质量。



防火门门槛塌陷



救生筏降落装置故障

### 三、有关PSC方面的信息



#### 一艘船舶在爱尔兰滞留情况介绍

- 某艘在演习过程中，**PSCO**认为人员集合后，没有经过清点人数（实际上船上采取的是各班组报告人员是否到齐，但未能将此与检查官沟通说明），且有人未经保护直接到尾甲板、生活区取消防皮龙等；两名未经保护的船员持皮龙随探火员进入了生活区；且消防员装备的气瓶压力没有汇报给驾驶台或记录等，重新进行演习，这些上述问题仍然存在。在弃船演习中，**PSC**询问三副弃船演习大概程序，三副在描述登乘救生艇时，描述为将全封闭救生艇降落至主甲板登艇。**PSC**检查官认为三副不熟悉登乘要求。船舶被滞留。
- 在船舶演习中，不仅要关注船员的操作是否满足要求，也要重点关注演习过程的合理性，可操作性，比如集合阶段有人缺失如何处理，进入火场如何选择合理的入口等；弃船演习如果登乘救生艇后，降落设施失效如何处理，船员应急反应能力是否具备等等。一切的最终出发点，都是要保证船员在紧急情况能够做出正确有效的反应，才能真正保证在出现事故时保障人身安全，而非仅仅依照演习程序完成演习。

### 三、有关PSC方面的信息

#### 一艘船舶在爱尔兰滞留情况介绍（续）

- 演习已经越来越受到PSC检查的关注，在演习过程中，因人为因素影响较大，是最能直接反应船舶管理是否到位的有效证明，也是切实关系到人员生命安全的重要一环。建议相关船公司应强调演习的重要性，切实按照公约和公司管理体系完成演习，避免因日常演习不同程度的流于形式，造成在PSC检查中引起船舶滞留，同时应加强船员配合PSC检查能力，提升沟通能力，以避免因沟通不畅导致缺陷判定。
- 在日本中部地区、意大利、英国及爱尔兰等地的PSC检查中特别侧重对于演习的检查，在演习中要模拟相关场景，故意设置一些障碍看船员在演习中是否真的理解相关要求，经常模拟对消防/救生演习、弃船演习的检查，对演习检查的非常认真，通常2个检察官分别对演习指挥和现场分别观看检查，并对缺陷逐一记录和指出。即使在对机电设备的检查也往往结合模拟在全船失电状态下进行设备的使用检查，并且在这种条件下检查所有消防和安全设备。因此船舶需要对演习检查情况特别重视。
- 据了解，近期巴黎备忘录对船员培训、安全管理和演习的检查力度较大，据不完全统计，过去三个月内已经因相关缺陷滞留船舶十余艘次。

### 三、有关PSC方面的信息



#### **AMSA 的PSC检查重点及相关要求:**

- ◆ 救生艇的检查: 主要涉及救生艇艇体检查、释放装置检查、登乘装置检查。多年以来, 救生艇缺陷也一直是**AMSA**关注的重点, 每年总有相当数量的船舶因此而滞留。
- ◆ 应急发电机: 必须进行自动启动和负荷试验, 试验运转时间长, 确保应急发电机可靠, 确保应急发电机间通风处于良好状态。
- ◆ 自发生“深能一号”在澳洲大堡礁触礁事件以来, **AMSA**加强了对船舶海图包括电子海图的配备、船员资格培训、电子海图操作、电子海图升级和航行计划制定和执行情况的检查; 对船员工作和休息时间记录检查也非常严格, 采取对比各种记录方式检查, 防止造假。
- ◆ **AMSA**对通风筒和透气管检查也非常仔细严格, 发现疑问, 缺陷都会导致滞留并都要求解体检查, 就地消除缺陷;
- ◆ 自**2013**年**7**月**1**日起, 船舶在澳大利亚水域被滞留后, **AMSA**将强制要求船舶停止装卸货和动用主机, 直至滞留缺陷消除;
- ◆ 和欧洲一样, 船舶状况差或多次滞留, 也将导致被拒绝进港。。

### 三、有关PSC方面的信息



#### **USCG检查重点:**

-船舶保安：重点是梯口控制、限制区域控制和防止偷渡等，任何**ISPS**缺陷都将导致滞留；

-防止污染：重点是油类控制、压载水管理、垃圾管理和机舱清洁，如油水分离器接旁通管，未实施维护保养，船员不会操作等，任何缺陷都将导致滞留；**USCG**声称下一步对油污污染和**ISM**规则方面缺陷采取更加严厉的检查程序；

-应急演练：重点是消防演习，要求逼真，符合真实场景；

-船舶结构及机器设备维护保养：明显油水泄漏，机舱油污多，发生主机等机器故障，引水员会报告**USCG**上船检查，导致滞留；

-**ISM**：主要技术缺陷都会同时给出**SMS**缺陷，并滞留船舶；

## 三、有关PSC方面的信息



### USCG检查重点:

美国海岸警备队安全预警SA13-15

进入和运行在排放控制区（**ECAs**）的船舶使用低硫油（**ULS**）应满足**MARPOL**公约的要求:

1. **ULS**对于主机转速的影响应与引水员充分交流，必要时修改**PILOT CARD**（引水员卡）；
2. 换油操作应在交通密集区和**ECAs**区域外实施；
3. 确保安全操作和保养全面满足排放要求；
4. 咨询主辅机、锅炉等制造商关于更换燃油的指南，必要的系统改装和附加安全措施；
5. 咨询燃油商选择正确的燃油；

### 三、有关PSC方面的信息



#### **USCG检查重点:**

6. 确保所有传感器、控制机构和报警正常有效运行;
7. 确保系统管系、密封、垫圈、法兰、配件等正常维护保养;
8. 提供详细的系统布置图;
9. 视情复查和更新换油程序, 特别是发生问题后;
10. 建立燃油系统检查保养程序;
11. 对主机使用低硫油的工况和转速需要进行试验;
12. 作为船长-引水交换信息的一部分, 讨论船舶操作特性的变化, 包括**ULS**对主机转速的影响;
13. 确定是否需要修改引水员卡;

### 三、有关PSC方面的信息



#### USCG检查重点:

14. 对船员进行初始、定期的培训，确保安全、有效、无泄漏的燃油转换；

15. 公司应对使用**ULS**后对燃油系统部件的泄漏、加剧的磨损、润滑的恶化、包括对维护、操作程序的变更进行研究。

- 以上建议适用于在全球各**ECAs**区域的燃油转化，包括近期中国确定的三个**ECAs**区域。
- 燃油使用要求参见中国船级社相关技术指南。
- 请有关船公司注意低硫油导致的船舶重要机械设备跑冒滴漏，不仅威胁安全，也可能导致船舶被滞留。

### 三、有关PSC方面的信息



#### 欧洲PSC检查重点:

- 防污染：应确保油水分离器工作良好，无腐蚀、泄漏，定期进行内部和管系清洁，定期进行测试，油水记录簿和油水分离器自动记录应保持一致；垃圾分类妥善保管；按照要求转换低硫油并正确记录。
- 劳工公约：确保生活设施状况良好，生活区和机舱保持清洁，船员工作和生活安全有保障。
- 确保机器设备工作状况良好，任何设备的油、水、气泄漏都可能导致滞留，充分做好船舶设备维护保养。
- 通导设备也是检查重点，设备故障应及时排除；若无法解决应及时上报公司。
- 消防设备：应确保通风筒、防火门、透气口（管）、火灾探测系统等状况良好。

## 四、PSC滞留主要原因分析



### 存在侥幸心理:

认为船舶常年固定航线，与PSCO比较熟，船舶不会滞留，对船舶存在问题拖延处理，导致船舶滞留；

认为新船，安全检查不足，不能及时发现缺陷，导致船舶滞留；

认为在一些国家和地区，有钱就可以摆平，放松检查，导致滞留；

认为一些小问题影响不大，不及时处理，导致滞留；如设备漏油水问题、舱底水含油多、门窗关闭不严等；

认为国家关系好，不会滞留，导致船舶安全管理松懈，被PSC滞留等情况。

## 四、PSC滞留主要原因分析



### 岸基支持不足：

- ◆ 厂修和航修不彻底，特别是结构、风雨密设施（大小舱口盖、通风筒和透气管等）检查修理不彻底，导致严重缺陷；
- ◆ 船上反馈问题，不能及时安排解决，导致船舶滞留；
- ◆ 对不能及时解决的问题，公司未报告相关方，未申请船级社检验，导致船舶滞留；
- ◆ 部分船舶常年不回国，公司缺乏有效的登轮监控，存在的严重管理问题没能及时发现和消除；
- ◆ 高级船员培训不到位、证书和资料等过期；
- ◆ 对船舶供应不足，尤其是航海资料供应不及时，导致滞留等。

## 四、PSC滞留主要原因分析

### 供方公司服务不足:

- ◆ 个别供方公司和检修/检测服务人员安全质量意识不足，不严格执行检测要求，存在服务不到位、偷工减料、弄虚作假等情况，导致船舶缺陷和滞留；
- ◆ 供方服务人员责任心不强，不能及时发现和处理缺陷，检修后设备未准确复位或安装错误，对船舶长期存在问题置之不理等，导致滞留；
- ◆ 船公司和船员对供方监控不到位，要求不严。造成检查不够仔细、修理不够彻底，导致船舶滞留；
- ◆ 审核供方公司提供的检修证书和报告不够仔细，因证书和报告错误，导致船舶滞留。

## 四、PSC滞留主要原因分析

### 船舶自身问题：

- ◆ 对应急设备和关键设备试验检查不够认真仔细（如救生艇脱钩装置在试验后未正确复位），抵离港检查走过场，应急设备不能立即使用，船体和设备维护保养不彻底；
- ◆ 船长和船员不熟悉**ISM**要求或不能适当依据船舶程序的要求执行船舶设备的维护保养工作；
- ◆ 对**ILO**公约要求的项目不重视，船上卫生状况很差，船员生活设施存在大量缺陷；
- ◆ 救生和消防演习不熟练和不真实，缺乏相关培训和实际训练；
- ◆ 部分船员安全意识淡薄，存在一些不符合要求的习惯行为，如：油柜速闭阀用螺栓顶起、防火门经常绑在开启位置，随意丢弃工作和生活垃圾等；
- ◆ 不按程序上报缺陷，向**PSC**检查官隐瞒缺陷，日常工作中不及时解决发现问题，导致**SMS**严重缺陷并被滞留；
- ◆ 保安意识不足，梯口和限制区域控制检查不够严格等。

## 四、PSC滞留主要原因分析

### 船舶自身问题：

马耳他主管当局在**2015**年年底的技术通告**SLS.27**中指出，导致船舶滞留的主要因素之一是船长或船东未按公约要求履行报告义务。建议船东、指定人员和船长在发现影响船舶安全的缺陷时应确保：

- ◆ 通过邮件书面尽快向主管机关报告以便确定可能需要采取的措施；
- ◆ 船长和船员报告所有的缺陷和设备不符合，并按照**SMS**程序要求实施适当的纠正；
- ◆ 船长应持有最新的港口国主管当局的联系方式清单，最新版为**2014**年**12月31日MSC-MEPC.6/Circ.13**；
- ◆ 需要时立即联系通知船级社安排验船师或审核员登轮。

## 五、PSC检查准备和注意事项

- ◆ 随时准备接受**PSC**检查，尤其是对普通干货船和散货船，更要有充分的思想准备；
- ◆ 针对**PSC**检查的严峻形势，做好船舶安全管理和维护保养工作；
- ◆ 充分做好抵港前检查，特别是应急设备和风雨密设备的检查；
- ◆ 保持船舶清洁卫生和船员良好的精神面貌；
- ◆ 在**PSC**检查时，要求有经验和外语水平好的高级船员全程陪同，随时解释**PSCO**的疑问和记录查出的问题，保持与公司和船长的联系；
- ◆ 应完全清楚**PSC**报告中的内容和控制措施及检查官的要求；
- ◆ 对**PSCO**提出的缺陷立即组织船员整改或立即制定纠正措施和方案，争取在**PSCO**离船时得到确认。

## 五、PSC检查准备和注意事项



- ◆ **PSC**检查前或**PSC**检查时，船舶代理最好提前报告**PSC**检查信息，随同**PSC**检查人员上船，及时沟通和协调**PSC**检查中可能遇到的问题；
- ◆ 在船舶接受**PSC**检查时，公司有人值班，船上与公司保持联系，随时请示**PSC**检查中提出的问题；
- ◆ 船舶被滞留或提出严重缺陷时，应立即报告船级社并申请检验或签发**SMC**的机构安，排**ISM**附加审核，减少时间和经济损失；
- ◆ 若认为滞留不合理时，应向船级社或船旗国政府主管机关报告并提出协助与**PSC**沟通或交涉的要求；
- ◆ 必要时，尽早联系所属船级社申请进行**PSC**预检或申请对**PSCO**提出的缺陷验证或整改确认，以减少**PSC**滞留的可能。

## 五、PSC检查准备和注意事项



- ◆ 选择负责的船舶代理，能提供良好的保护，也能减少**PSC**滞留。
- ◆ 选择好的外部检测公司为船舶提供技术服务，严密监控服务质量；
- ◆ 充分利用专业公司人员登轮检测服务机会，对船员进行操作和理论培训，如无线电、消防和救生设备检测等。
- ◆ 要诚实，不隐瞒船舶缺陷，及时向有关方报告缺陷情况并申请检验及延期解决。
- ◆ 增强对船员主人翁意识、责任意识和风险意识的培训和教育；
- ◆ 激励船员发现并解决问题，争取快速和充分的岸基支持。
- ◆ 要保障船员的工作和生活环境、设施和待遇，让船员体面和安全的工作，得到相应的报酬。

## 六、PSC工作的建议

1. 航运形势仍处于比较低迷的状况，一旦船舶被滞留将更是雪上加霜。为此，建议各公司向安全管理和维护保养工作要效益，提高船员的责任心和风险意识，提高船员的工作积极性，加大维护保养和安全检查力度，保持好船舶技术状况，减少**PSC**缺陷和滞留带来的不必要的损失。
2. **2015年PSC**检查涉及消防安全、机器设备、航行安全、风/雨密和**ISM**等方面的滞留缺陷较多，部分船舶因机器设备和管路漏油被提出多项滞留缺陷，甚至提出**ISM**方面滞留缺陷。各公司及船员应重视这些方面的检查试验，切实做好船舶和设备的维护保养工作。
3. 在对三大港口国**PSC**检查涉及**ISM**滞留船舶（包括所有非**CCS**船）的**ISM**滞留缺陷进行归类分析时发现，人员和资源的滞留缺陷数量在所有缺陷类型中位列第一，其次是船舶操作以及船舶和设备的维护保养方面的缺陷。可以看出，目前船员对船舶的操作能力以及船员的素质在港口国检查中扮演越来越重要的角色。在当前船舶硬件质量本身比过去有很大的提高的情况下，对船员的能力考核已成为**PSC**关注的重点。公司日常登轮检查或内审时也应将重点关注船员的操作能力以及船员素质方面，在这部分的审核检查时间比例应适当提高。

## 六、PSC工作的建议



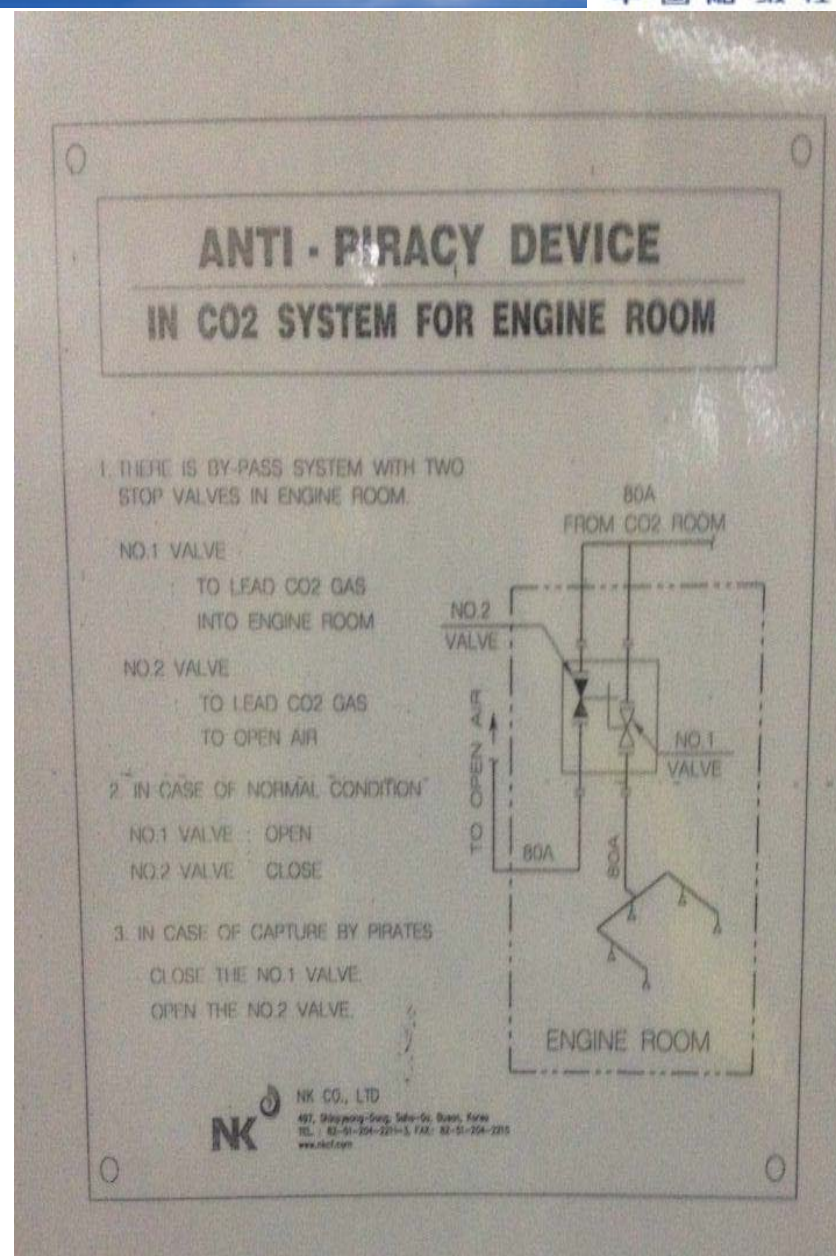
4. 航行澳大利亚、日本和欧美船舶滞留比较多。**AMSA**历来以检查严格著称，滞留缺陷重点表现在救生设备、通风筒、舱口盖和**MLC-2006**等方面；日本**PSC**因救生和消防演习方面的缺陷滞留船舶仍然较多；欧美**PSC**对机器设备要求非常严格，任何设备和管路的油气水泄漏都会导致滞留，近来对各类演习也非常重视，经常因演习不满足要求而滞留船舶。因此，建议各公司应特别重视**PSC**检查控制重点，做好安全管理和维护保养工作。
5. 目前全球各个**PSC**组织对**MLC-2006**公约符合性的检查不断深入，已有不少船舶因为实施**MLC**公约不力被提出缺陷甚至滞留。因此各公司应继续积极做好**MLC**履约工作，继续做好对船员休息值班的管理和培训工作，确保在船舶工作和生活环境及设施、船员福利待遇和权利等方面持续满足要求，积极应对**2016年9-11月**巴黎备忘录对船舶执行**MLC-2006**公约的集中大检查工作，防止船舶因**MLC-2006**缺陷被滞留。

## 六、PSC工作的建议

6. 各公司应鼓励船员发现缺陷并积极整改。**2015**年部分船舶因为某一设备损坏未及时修理，也未将损坏情况报告船旗国政府主管机关、船级社或**PSC**机构，也未得到船旗国政府主管机关或船级社豁免或同意延期解决，导致船舶滞留，并提出**ISM**方面的滞留缺陷。因此，若船舶设备损坏，因条件所限不能立即解决，建议公司及时将情况报告船旗国政府主管机关、船级社或**PSC**机构，争取得到船旗国政府主管机关或船级社豁免或同意延期。**PSC**检查期间，也不应隐瞒船舶存在问题，解释问题正在按照**SMS**程序文件要求上报处理过程中，争取得到**PSC**检查官的谅解。
7. 大多数船舶配备了电子海图，部分船舶因船员不熟悉操作、系统未及时更新升级或未按照要求操作等问题被**PSC**滞留，特别是澳大利亚**PSC**对电子海图和航行计划检查特别严格仔细。因此相关船舶特别是航行澳大利亚船舶，应熟悉相关水域或港口的特殊要求，提前做好海图和航海资料（包括电子图纸资料）的更新升级，重视驾驶员的电子海图操作培训，持续满足有关要求。有关常见电子海图方面的缺陷情况，请参见我社澳大利亚办事处**2016**年**1**月**19**日编发的《澳大利亚水域航行船舶安全提示-**No.52**》。

## 六、PSC工作的建议

8. **AMSA**检查发现有些船舶为了防止海盗登轮后释放**CO<sub>2</sub>**可能对撤离到机舱或安全舱的船员造成威胁，船员在机舱的**CO<sub>2</sub>**释放管路上增加了旁通到大气的管路并加装两只截止阀。船舶进行此种改装不违背公约要求，但是需要船检机构对**CO<sub>2</sub>**释放系统图纸进行确认。同时船舶必须制定严格的操作须知张贴在机舱控制箱附近，并指定专人负责转换操作。确保平时**CO<sub>2</sub>**通向机舱的**No1**阀门打开，旁通到大气的**No2**阀门处于关闭状态，只有在海盗登轮，船员撤离到机舱（或位于机舱的安全舱）时才能打开**CO<sub>2</sub>**通向大气的旁通**No**阀门（关闭**No1**阀）。作为船舶保安措施的一部分此项布置和操作也应纳入船舶保安计划（**SSP**）。平时消防演习也应检查**CO<sub>2</sub>**释放装置及系统。



## 六、PSC工作的建议



9. **2015**年不少船舶因**ISM**缺陷被滞留，多表现在演习（特别是消防、弃船、封闭处所）不满足要求、船员培训和熟悉职责（特别是应急设备操作、通导设备操作、电子海图操作和航行计划编制等）不足和设备维护保养不足等方面。各公司应加大船岸培训力度，确保船员熟悉各自职责和分管工作，确保演习、应急操作和关键操作满足要求；确保船舶维护保养，保持船舶结构和设备处于良好状况。
10. 注意船级社和船旗国关于船舶**PSC**检查滞留后信息通报、检验/审核/检查要求，熟悉**CCS**通函《本社和有关船旗国关于船舶被**PSC**检查后的有关检验/审核/检查要求》，按照通函要求安排和完成**PSC**检查滞留后的工作，减少船期损失，满足本社和船旗国要求。



# 欢迎交流

中国船级社总部

地址 Add: 北京市东直门南大街9号船检大厦

CCS Mansion, 9 Dongzhimen Nan Da Jie, Beijing, China

电话 Tel: (010) 58112035/58113599

EMAIL: PSC@CCS.ORG.CN