

关于做好赴澳船舶 PSC 预检的通告

各有关船公司：

长期以来，澳大利亚海事局（英文缩写“AMSA”，下同）以其精湛、务实的专业技术，对抵澳船舶实施较为严厉的 PSC 检查。对达不到标准的船舶实施强制滞留。

众所周知，AMSA 检查官主要来自远洋船长、轮机长、船级社验船师、船东机务主管，并接受了 AMSA 组织的专业培训。这种特殊的工作背景铸就了他们准确、到位的技术检查，赢得了全球海运界的信任和尊敬。

根据 AMSA 公布的数据，每年的船舶滞留率为 4.5%-8.0% 左右。为了帮助赴澳船东更好的做好 PSC 预检工作，顺利通过检查，我们对 AMSA 检查中的常见缺陷和检查重点进行了汇总，提请各船公司在日常工作中注意执行。

1、AMSA 专用《船舶检查记录簿（Ship Inspection Record Book）》与《通用信息表》

AMSA 检查官在实施现场检查时，通常会根据《船舶检查记录簿》中的技术提示进行重点检查。相关内容见附件一。

在船长房间，AMSA 通常会根据附件二的内容《通用信息表（General Information）》，检查船上的主要图纸资料进行。

在最近的 AMSA 现场检查中，为了方便船长的沟通，PSCO 通常会给船长一份附件三要求的资料清单，对清单中的技术资料进行检查。

根据 AMSA 的统计，上述两份表格罗列的缺陷，占据了滞留缺陷的 90%。所以希望所有赴澳船舶应务实地对两份表格中的设备和资料情况进行重点检查。

AMSA 在开始现场设备检查前，经常询问船舶及其设备的适航性，并要求船长在附件二的表格上签字确认。AMSA 希望船方不要隐瞒设备存在的缺陷 (should be honest)。如果船长如实的将自查中发现的缺陷告知 AMSA 检查官，他们不会因为这些缺陷而滞留船舶。如果这些缺陷需要船旗国和船级社确认的项目，应及早与中国船级社澳大利亚办事处取得联系。在 2010 年重庆召开的 AMSA –CMSA-SHIP’S OWNER-CCS 年会上，来自 AMSA 负责 PSC 事务的最高级别官员 Mr. Allan Schwartz 也专门对此进行了强调。希望所有船员诚实对待每一位 PSCO，如果一旦发现船方存在弄虚作假的现象，AMSA 将会立即滞留船舶。

2、主要 PSC 滞留缺陷分析及对策。

根据缺陷分析发现，发生在澳洲地区的 PSC 滞留缺陷主要集中在船员值班、救生、消防、防污染、无线电、ISM。

船员值班 “深能 1 号”在大堡礁发生搁浅后，AMSA 加大了对船员值班的检查力度，除了检查“船员值班休息表”外，他们还对航海日志、轮机日志、装卸货记录进行检查，通过与责任船员进行交谈，确认记录的真实性。较多船舶因为相关记载不满足 ISM 要求而被滞留。

救生设备 与救生设备相关的滞留缺陷占到了 22%。

根据 **AMSA** 的要求（见附件四），**PSCO** 进入救生艇前，船方应明示该救生艇进行了有效的安全固定。通常船员会用 **LINK** 将救生艇艏艙挂钩与艇架顶部进行连接。对于自由降落救生艇通常用 **LINK** 将救生艇与登乘平台附件的链环进行连接。

建议船员重点关注下列救生艇项目：

- Lifeboat secured properly.
- Lifeboat release hooks reset properly and indicators, where fitted, show correct position.
- Lifeboat release operating lever locked and reset properly.
- Lifeboat release interlock arrangements locked and reset properly.
- Lifeboat release indicators clear and in correct position.
- Lifeboat release instructions fitted within boat and crew aware of correct operation.
- Crew aware of routine maintenance requirements and this carried out in accordance with manufacturer's instructions.
- Lifeboat painter release operable.

建议船员重点关注下列与艇机相关的下列项目：

- Lifeboat engine sufficient fuel and de-watered as necessary.
- Lifeboat engine able to be started.
- Lifeboat propulsion able to be run ahead and astern.

- Lifeboat engine starting batteries maintained and in good condition.
- Lifeboat engine operation understood and able to be demonstrated by crew.
- Lifeboat means of steering, main and emergency able to be demonstrated.

消防设备 与消防设备相关的滞留缺陷占到了 26%。

当发现机舱风机挡火闸不能有效关闭时，或者内部挡板因为变形、洞穿，甚至锈烂时，将会对船舶实施滞留。

建议船员重点关注挡火风闸的下列项目：

- Fan dampers are properly marked as open/close.
- Fan damper locking pins are free to be removed without significant effort.
- Fan damper operating handles are free to move without significant effort.
- Fan damper operation is smooth and operates through the full range of open to close.
- Fan damper maintenance is carried out to ensure fan mechanism and attachment of discs/ louvers to shafts are effective.

发现应急消防泵压力不足、主消防水管隔离阀失效、消防水管及皮龙漏水的情况，将会滞留船舶。建议船方重点关注如下项目：

- Condition of fire hoses and fire main verified and maintained.
- Condition of fire hose nozzles verified routinely as operating correctly.
- Emergency fire pump tested routinely and effective operation confirmed without excessive human intervention or external priming (unless class approved).
- Emergency fire pump priming system (if fitted) verified routinely as operating correctly.
- Fire main isolating valves maintained and confirmed routinely as operating fully and isolating effectively.

防污染设备 与防污染设备相关的滞留缺陷占到了 4%。

油水分离器（OWS）是每一条船舶必须检查的项目，同时会核查油类记录簿的记载情况。油类记录的错误记载将会引起 AMSA 对有 OWS 技术性能的怀疑。对 OWS 的检查主要集中在油份计、自动关停装置和滤芯。OWS 的任何缺陷将直接导致船舶被滞留。建议船方重点关注如下项目：

- All Oil Record Book entries completed according to MARPOL.
- Operation of the OWS able to be demonstrated.
- Operation of the OWS monitor able to be demonstrated.
- Verification that the associated monitor, alarm and stopping device are operational.

由于船员疏于对生活污水处理装置（粪便柜）的日常维护保养和检查，导致船舶被滞留。目前多数船舶的生活污水处理装置在正常运行中，能

从外部看到浮渣和污泥回流管中的回流情况，如果回流不畅通，**AMSA** 将要求船员打开检查，当发现不正常时将对船舶实施滞留。建议船员严格按照说明的要求每天启动空气泵，对回流情况进行检查。最近一段时间以来，通过我社澳办反馈的信息，许多出厂不到一年的船舶被我社现场验船师发现浮渣和污泥回流管中的回流严重不足的现象。

通讯设备和应急发电机 GMDSS 仍然是 **AMSA** 检查的重点。据统计，无线电设备的滞留缺陷已经占到了滞留缺陷总数的 12% 。根据 **AMSA** 对无线设备的关注重点，建议船员关注下列项目：

- Verify operation of MF/HF DSC by test call, including acknowledgment – maintain a record.
- Verify operation of VHF DSC by test call to second unit – maintain record.
- Verify operation of Inmarsat C by link test – maintain record.
- Verify that correct Navarea is selected for reception of MSI – maintain record.
- Verify operation of all equipment on reserve source of power.
- Maintain radio installation and power supply in proper condition.
- Ensure training and familiarization with equipment is given as appropriate.
- Ensure 406MHz EPIRB is stored appropriately, routinely tested and ready for use.

应急发电机的正常工作将直接影响到 **GMDSS** 在紧急情况下的设备有效性，建议船员对应急发电机重点关注下列项目：

- Emergency generator and associated starting batteries maintained.
- Testing of the emergency power system routinely tested.
- Testing requirements of the emergency power system included in safety management system.
- Appropriate crew trained and familiarized with emergency power supplies.
- When running, verify that generator supplies appropriate voltage and frequency.

载重线 甲板开口的水密性和船舶结构强度对船舶安全航行起着重要作用。载重线的缺陷一直是 **AMSA** 关注的重点，也是极其容易发现的缺陷之一。据统计，载重线滞留缺陷占到了 12% 。 较多船舶因为甲板通风筒的关闭装置失效被 **AMSA** 滞留。建议船员重点关注下列项目：

- Tank air pipe closing arrangements routinely inspected and verified for operation.
- Hatch securing arrangements routinely inspected for correct operation.
- Hatch sealing arrangements routinely inspected for correct operation.
- Ships structure routinely inspected for integrity and any deteriorations.

ISM 缺陷 根据 **ISM** 规则的要求，船公司已经为其管理的船舶建立了一套完成的的安全管理体系文件，并要求船员在日常工作中予以执行。但

际情况是，由于船员没有务实的执行 **ISM** 规则，船舶存在着严重的“两张皮”现象。船舶一旦被开除了 **ISM** 滞留缺陷，按照 **AMSA** 的要求，该轮将被强制申请船级社进行 **ISM** 附加审核。

与 **ISM** 相关的缺陷主要集中在：设备缺少维护保养；船舶没有对发现的问题制定纠正措施或纠正措施失效；应急反应失效（例如，救生、消防、通讯等不能立即可用）。建议船方关注如下重点：

- Maintenance systems are effective.
- Lifesaving, fire fighting and communication systems are ready for use.
- Training in emergency arrangements are effective.
- Defects are identified, reported and acted upon in a timely manner.
- Crews are aware of their roles and responsibilities.

3、AMSA 现场检查关注重点

根据《船舶检查记录簿（Ship Inspection Record Book）》的提示，**AMSA** 在现场检查中通常关注下列项目：

a) 船长

1、船长应确保良好的船容船貌，船员穿戴整齐，不穿拖鞋。船员房间要整齐、干净。卫生水管路畅通、冷热水供应齐全。船长对全船的驾控能力将直接影响到检查官对该轮的整体印象。

2、船长应按照附件三的清单要求，准备好相关资料，在 **AMSA** 检查官需要时，能够迅速提供。

3、所有船员应熟悉其分管的设备。

b) 驾驶台及蓄电池房间

4、检查蓄电池房间的照明和通风，蓄电池液体的比重。GMDSS 电台在蓄电池供电状态下进行发射试验，检查电瓶的供电情况。船上应每周使用主、备用电源对 MF/HF 进行 DSC 测试，并在无线电日志中详细记载试验情况。（建议由二副、电机员负责）

5、用 SART 与本船雷达进行互动测试。磁罗经与电罗经的照明和读数核对，符合当地磁差要求。罗经差应按照 STCW 公约要求每班记录。（建议由二副负责）

6、按照海图目录，应保持海图最新有效。船方需要配备所经航线的澳洲水域的所有大比例尺海图，否则可能导致滞留。按照 AMSA 的要求，船方需要每 10-15 分钟在海图上进行转向点标识。（建议由二副负责）

7、船上应准确记录船员值班和休息时间，并确保满足 STCW 公约要求。船员工作/休息时间记录，要与航海日志、轮机日志、货物记录簿等记载一致。特别关注靠离码头、船舶加装燃油、港内装卸货期间的工作记录，和紧急情况、特殊情况下的工作时间。（建议由轮机长、大副负责）

8、烟火探测报警装置及其供电工作正常；货舱进水探测报警装置正常；艏楼水手长室内、防撞舱壁前干仓内的遥控关闭阀应有效。（建议由大副、三副负责）

c) 生活区各层甲板

9、SOLAS 训练手册应包含本船设备的详细资料，提请三副按照实船的配备情况，将手册中不适用的部分划掉。并对船上所有救生消防设备的检查报告进行整理，做到迅速提供。（建议由三副负责）

10、检查救生艇承载释放装置，各部件状态及其位置是否正确，根据说明书的要求，复位要到位。释放控制线的橡皮护套应完好无损，并有效固定。并确保控制系统正确动作。艇机的启动电瓶状况应确保正常，并能使用两组电瓶分别迅速启动。（建议由三副、三管轮负责）

11、机舱风机遥控、就地关闭装置有效。（建议由大管轮、电机员）

12、采用自动方式，启动应急发电机并能实现自动合闸供电。（设有临时应急电源的船舶除外，但应提早将缺陷情况告知 AMSA）（建议由电机员、二管轮负责）

d) 主甲板

13、通风筒关闭装置应有效。确认空气管的浮球是否在位，状态是否完好。如果上部有密封橡胶，胶条也应在位。油舱的防火网是否完好。（建议船员利用海上时间，对通风筒进行拆检，以做到心中有数）（建议由大副负责）

14、货舱舱盖及舱口围板无开裂、洞穿、严重腐蚀或变形，关闭装置完整。货舱舱盖密闭情况，压紧装置是否活络和锈蚀，舱盖与止动铁块之间应无空隙（一般不超过 2mm）。（建议由大副负责）

15、锚机、起货机和缆机等无明显滑油/液压油漏泄，底座无严重腐蚀或开裂。（建议由大副、三管轮负责）

e) 机舱和舵机舱

16、机舱卫生状况良好并保持干净，无严重的跑冒滴漏现象，AMSA会对运行的泵浦进行检查。如果发现机舱污油水较多时，将导致滞留船舶。

（建议由大管轮负责）

17、油水分离器滤芯应按照规定进行清洗。采用模拟内循环做到报警、停止、三通阀转换等工作正常，油类记录簿的记载要准确反应油水分离器的实际工作情况。（建议由三管轮负责）

18、生活污水处理装置应正常。机舱控制室的配电屏绝缘电阻测试正常。（建议由三管轮负责）

19、机舱内各油柜速闭阀遥控关闭应立即可用，油柜测量管的开关弹簧不应被东西压住致使不能关闭，包括上部油柜和双层底油柜。（建议由二管轮负责）

20、应急消防泵两股水柱实验正常，压力满意。（建议由三管轮负责）

21、机舱所有仪表指示正常。（建议由三管轮负责）

22、应急操舵试验正常，相关人员熟悉转换操作。通讯畅通。舵机间物料堆放要整齐，并有效固定。（建议由大管轮负责）

f) 其他

23、厨房、餐厅应整洁，垃圾堆放齐全。排油烟机及其管道应清洁，关闭装置状况良好。冰库内堆放整齐。（建议由大厨、服务员负责）

24、核对船上直升机辅助设施的配备情况，做到整齐有效。（建议由大副负责）

总结：上述建议是我社多年来与 AMSA 的沟通与交流获得的宝贵经验，希望能给各个船公司的船舶在驶抵澳大利亚港口时能顺利通过 AMSA 检查带来帮助，但并不表明完成上述工作就能够确保通过。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，希望上述工作能得到公司和船员的重视。如需要提供技术支持可与 CCS 总部及各个检验单位保持联系。

再一次强调：船舶在抵港检查中如果发现较为严重的问题，应该按照 AMSA 的要求，通过代理向其报告。需要 CCS 船级社参与解决的项目，请及时联系我社澳大利亚办事处。