

### 一、 2020 第三季度 CCS 船舶 PSC 检查总体情况

#### 1. 2020 年第三季度 CCS 船舶 PSC 检查统计

TOKYO MOU: 检查 CCS 船舶 435 艘次, 滞留 6 艘次, 滞留率为 1.38%。

PARIS MOU: 检查 CCS 船舶 83 艘次, 滞留 1 艘次, 滞留率为 1.20%。

USCG: 检查 CCS 船舶约 40 艘次, 滞留 0 艘次, 滞留率为 0。

综合上述情况, 在 TOKYO MOU、PARIS MOU 和 USCG 的 PSC 检查中, 共检查 CCS 船舶 558 艘次, 滞留 7 艘次, 滞留率为 1.25 %。

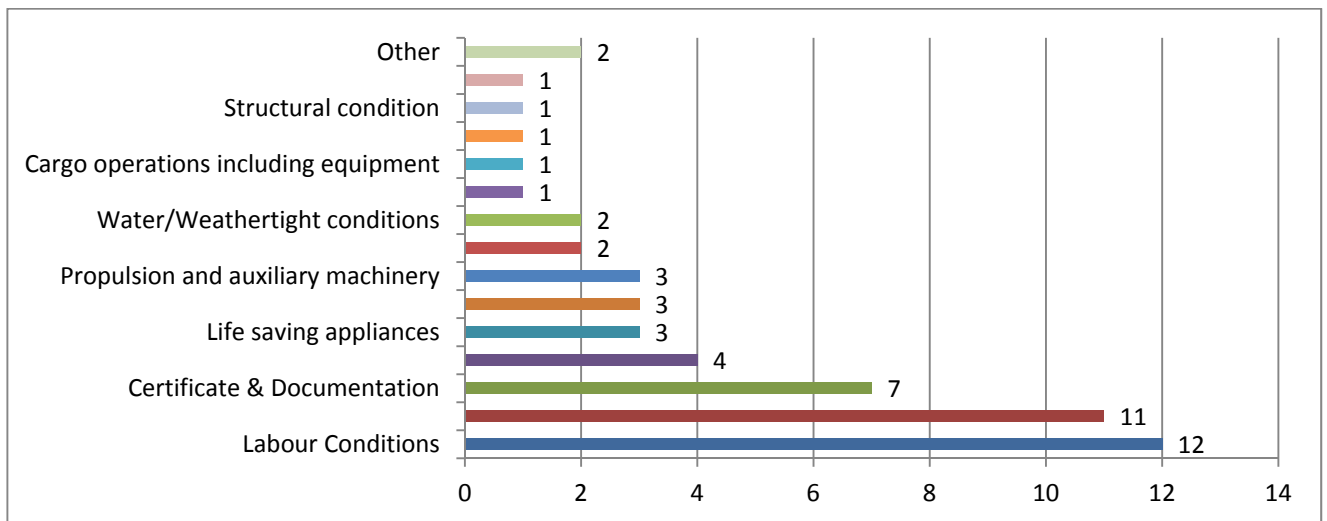
#### 2. 2020 年第三季度滞留船舶一览表:

船名	船型 建造日期	滞留地点 日期	滞留缺陷
A	普通干货船 2007 年	澳大利亚 7 月 9 日	1、部分压载舱透气管通风和关闭装置缺陷; 2、左舷救生艇艇机缺陷; 3、根据缺陷 1 证明船舶在检验后没有维护保养。
B	散货船 2000 年	澳大利亚 7 月 20 日	生活污水处理装置内部无过滤介质, 冲刷空气阀(第 6 号)常开(正常情况下常闭)。
C	散货船 2016 年	澳大利亚 7 月 25 日	拖欠船员工资。
D	散货船 2016 年	比利时 8 月 7 日	1、除一人外, 所有船员 2019 年 7 月 3 日登轮, 就业协议进一步展期到 2020 年 11 月。没有就业协议展期与主管机关沟通记录(2020 年 7 月 31 日主管机关通函要求)。下港未确定, 证据发现签署协议船员已在中国准备就绪, 但船公司因为没有时间, 未选择在比利时根特港更换船员。2、两名船员操艇培训证书自 2018 年过期。没有证据证明船旗国同意展期。3、几名船员账户工资总数少于就业协议中的工资总数。4、证据显示船舶 ISM 失效, 需要离港前 SMC 外部审核。
E	普通干货船 2008 年	澳大利亚 8 月 18 日	PSC 检查时, 应急发电机有缺陷(应急发电机不能并电)。
F	散货船 2007 年	澳大利亚 9 月 7 日	第 4 号机舱通风筒防火挡板缺陷。
G	普通干货船 2007 年	日本 9 月 28 日	机舱后部围壁和甲板缺少 A-60 隔热材料。

### 二、 2020 年第三季度 CCS 船舶 PSC 检查情况统计和分析

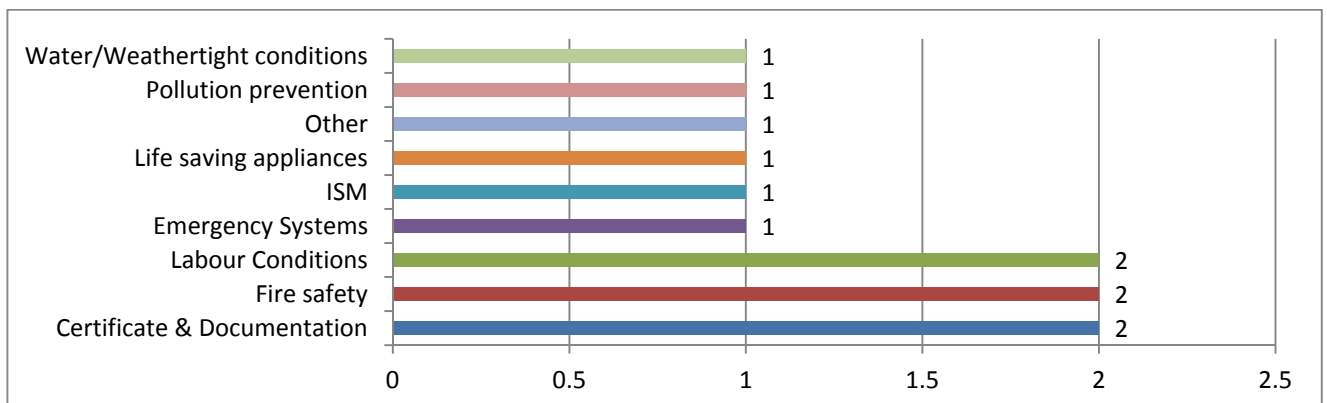
#### ◆ 所有缺陷:

收到滞留报告和进行调查处理的 7 艘次船舶中, 共有 53 项缺陷, 每艘滞留船舶平均缺陷数 7.57 项。所有缺陷中, MLC 劳工条件、消防安全、证书资料和应急系统等方面缺陷比较多。缺陷分布, 请参见下图。



#### ◆ 滞留缺陷

收到滞留报告和进行调查处理的 7 艘次船舶中, 12 项滞留缺陷, 每艘滞留船舶平均滞留缺陷数 1.71 项。滞留缺陷中, 消防安全、证书资料和等劳动条件方面滞留缺陷比较多。滞留缺陷分布, 请参见下图。



#### ◆ 滞留船舶船型分布:

7 艘 PSC 滞留船舶中, 散货船占 4 艘、普通干货船 3 艘。

#### ◆ 滞留船舶船龄分布:

7 艘 PSC 滞留船舶中, 10-15 年船龄船舶 4 艘, 0-5 年、5-10 年和 15-20 年船龄船舶各 1 艘。

#### ◆ 滞留船舶总吨位分布:

(数据截止到 2020 年 9 月 30 日)

7 艘 PSC 滞留船舶中，30000 总吨以上的船滞留 4 艘，3000-10000 总吨船舶 2 艘，500-3000 总吨船舶 1 艘。

### ◆ 滞留国家/地区分布

7 艘 PSC 滞留船舶中，AMSA 滞留 5 艘，比利时滞留 1 艘，日本滞留 1 艘。

### 三、 部分缺陷图片（仅 2020 年第三季度）



压载舱透气帽和关闭装置失效



压载舱透气帽和关闭装置失效



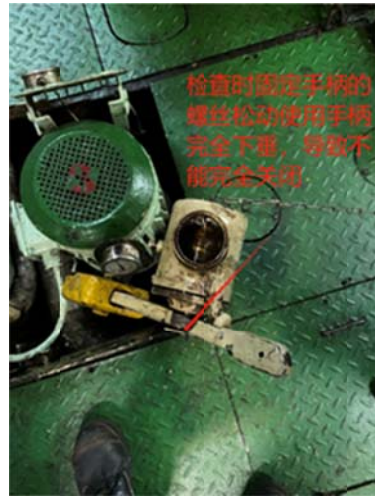
救生艇艇机无法起动



救生艇艇机无法起动



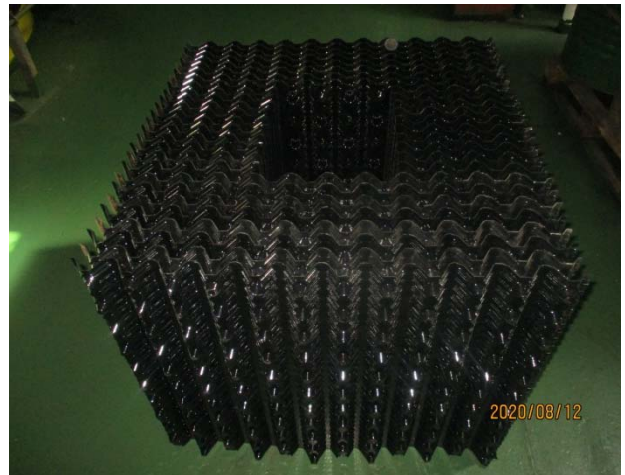
生活污水处理装置失效 (空气泵均不工作)



测深管固定关闭考克失效



透热绝热层未完全包扎 (修复后)



生活污水处理装置内无填料介质 (图为备件)



空气冲刷阀#6 开启 (正常情况关闭)



泡沫灭火系统三个操作阀关闭 (应常开)



吸烟室沙发破损



吸烟室椅子破损



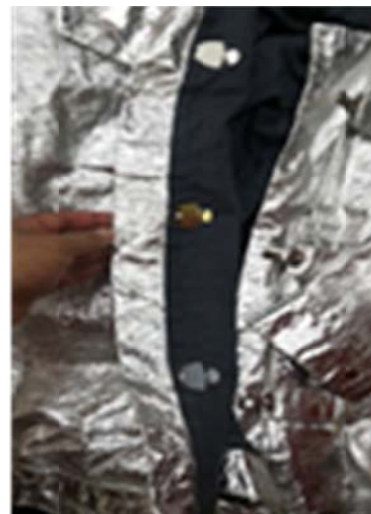
机房主机车钟演示不成功



机舱污水泵失效



驾驶台的一个 EEBD 压力不够



消防服不符合要求



救助艇操作说明模糊不清



锚机油泵电源盒表面有液压油



前桅杆安全绳损坏 (已换新)



使用中的缆绳状况差 (已换新)



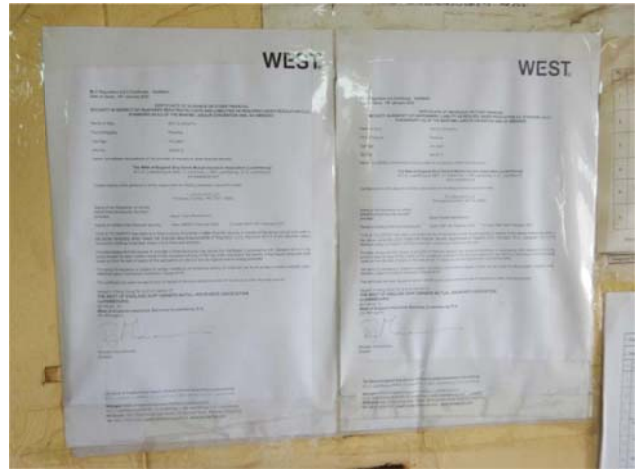
起货设备未标安全工作负荷



起货设备未标安全工作负荷



应急发电机缺陷



船员遣返的财务担保未张贴 (整改后)



厨房通风管道有油污



超 3 个月无救助艇下水操纵记录



防火门自闭器损坏



烟囱前壁腐蚀洞穿 (已修复)



机舱天窗围壁腐蚀洞穿



缆绳状况差



机舱通风筒不能顺畅的关闭



机舱内应急消防泵的吸入管有法兰接头



机舱通风筒防火挡板锈蚀烂穿



防火门框和墙壁间有缝隙 (焊接后)



应急灯用钢丝/绳固定



透平和排烟管隔热材料损坏



锅炉安全阀手柄销子松脱，不能手动操作



防火门自闭器失效

## 四、 2020 年第三季度船旗国检查情况

自 2020 年 1 月 1 日以来，CCS 总部营运入级业务处共收到 3 艘船舶中国海事局船旗国检查滞留报告，列表如下：

船名	滞留港口	滞留日期	滞留缺陷
H	广州	2020-07-02	1、1 和 2 货舱各少 6 个 5 个压舱盖拉杆(共 11 个)。2、稳性计算错误。3、油水分离器上排油探头及阀故障。4、机舱与走廊舱壁不符合 A-60 标准，空调管路贯穿。5、驾驶台火警报警 5 分钟后，没有引起全船报警。

I	温州	2020-07-29	主甲板上消防总管烂穿，穿孔。
J	秦皇岛	2020-09-22	1、船舶信号灯之间间距为 1.0 米，小于 2 米。2、船舶信号灯水平光弧被桅杆所遮蔽角度大于 6 度。3、主机滑油低压报警故障。4、油水分离器排油电磁阀不动作。

以上 3 艘船舶都是国内航行的散货船，全部发生在今年 3 季度。

### 五、 建议：

- 现在，虽然 COVID-19 仍在全球持续和船舶安全管理受到严重影响，但 PSC 检查艘次与过去两个季度相比有明显增加，船舶 PSC 滞留仍不断发生。各公司应积极指导船舶做好防疫工作，确保船员健康安全和福利、保障船舶供应，严格监督船舶低港前检查和维护保养工作，努力减少 PSC 缺陷和滞留。
- 2020 年 1-9 月，CCS 船舶滞留总数为 19 艘次，其中被东京备忘录成员国滞留达 17 艘次，在澳大利亚滞留 11 艘次并约占滞留总数的 58%。因此各公司应加强对航行澳大利亚船舶的监督，必要时，邀请外部机构登轮开展 PSC 预检/协检，减少类似船舶滞留。
- 今年第 3 季度，船舶多因机器设备、防火挡板、透气管、油水分离器、舱口盖、救生/救助艇、生活污水处理装置、应急发电机和隔热材料等设备的严重缺陷被滞留。各公司应加强监督船员做好船舶关键设备和 PSC 高发滞留项目的维护保养和检查试验，充分做好低港前检查，防止船舶滞留。
- 今年第 3 季度，有两艘船舶因 MLC 方面严重缺陷导致 PSC 滞留。船公司应仔细执行 MLC 要求，特别注意每个海员的就业协议、工资支付和在船工作时间等，防止因 MLC 缺陷导致的船舶滞留。
- 很多缺陷涉及船舶维护保养，甚至一些船舶因维护保养方面严重缺陷被滞留，例如：机舱或设备油污严重，油/水泄漏，设备腐蚀，防火门/天窗保持开启，隔热材料缺失或损坏，家具损坏，厨房或伙食库不整洁等。船公司应加强对船舶维护保养的检查，防止 PSC 或 FSI 缺陷和滞留。

CCS 总部营运入级业务处

2020 年 10 月 30 日