

怎样进行改造船舶港口国监督检查

作者:戴立国 来源:中国水运杂志 日期:2008年10月21日 点击:

随着我国航运市场的持续景气和我国造船业的迅速发展,近几年来,出现了越来越多的船舶改造现象,由于原来按照国内航行的技术规则设计的船舶其主要依据的是《国内航行海船法定检验技术规则》,与国际航行的船舶在设计规范上有一定差距。针对这类船舶,作为港口国监督如何在安全检查中更好把握其共性,便于更好的对这类船舶进行监督检查。本文以干货船(500吨以上)为例,以船舶的图纸资料、结构及设备配备上比较国内航行船舶与国际航行船舶的不同作为对这类改造船舶的检查参考,提供一种针对该类船舶的安检思路。

改造船舶的检查

对于改造船舶,由于原来并没有将其作为展开详细检查的“明显依据”之一,但笔者根据多年在船上工作和在海事作为检查官的经验,认为,改造船舶存在较多的船舶结构、设备、文书等问题,作为检查官一经发现该轮是改造船,就该将其作为展开详细检查的证据对其进行详细检查。现将改造船舶的检查要点和相关的国际公约的依据归纳如下:

1. 图纸资料及相关文件

对船舶张贴的图表、操作说明的检查。要检查其设计与完工图纸是否得到检验机构的认可。对于张贴的图表,如防火控制图,破舱控制图等,是否已按照SOLAS/CV/R14确定适当的工作语言等应详细检查。如一艘船其工作语言是汉语,但注册在柬埔寨,则其所有张贴的图表如应变部署表、总布置图、应急设备的操作说明则须有汉语和柬埔寨的官方语言。近几年来,随着我国航运市场的开发与发展,越来越多的船选择注册巴拿马,伯利兹、利比亚等方便旗国家。所以这类方便旗船的检查须加强对此条款符合性的检查。

防火控制图的检查。按要求船上保存建造图纸(1套与实际相符的完工图纸),而其中对于防火控制的说明文字应以主管机关所要求的一种或几种语言写成,如果该语言既不是英文也不是法文,应包括其中一种语言的译文,对于改造船,由于原来是国内航线船,大多是使用汉语而没有英文的说明,故容易造成没有英法文说明的缺陷。

海图和航海出版物的检查。在检查中主要是检查其是否满足该轮的航线要求。当然,这一点可结合其安全管理体系的文件清单进行,以保证其航程所需的航海出版物充足并保持最新。

对于涉及保安规则相关内容的检查。国际航行船舶必须符合保安的相关要求,船舶识别号必须进行永久性标识。由于国内航行船没有实行保安规则,经改造后,很容易疏忽(连续概要记录)中关于历史情况的记录。

2. 船舶结构方面的检查

载重线条款的检查。我国目前所采用的载重线条款是采用全部引用LL66公约的方式,故在载重线公约相关的船舶结构要求上没有什么区别。

防火结构的检查。《04规则》与SOLAS公约存在着较大的区别,这也将成为检查的重点。

根据SOLAS/C11-2/R9-2.3.3规定,500总吨的干货船舱壁的耐火完整性必须满足表9.5/9.6的最低要求。而国内干货船的防火分隔按4000总吨,1000-4000总吨,及1000总吨以下三种情况,现以4000总吨及以上为例,其分隔相邻舱壁甲板耐火完整性必须符合《04规则》2-2章第3.2.3a,3.3.3b表的最低

要求。而在《04规则》中，则耐火分隔要求为A-15，A-0，A-0，A-15，A-15对于相邻处甲板的耐火要求也有较大的区别。当然，检查时可以先从防火控制图入手，其控制图上的分隔标识是否符合SOLAS公约的要求，再查其实际的布置与结构是否达到公约的标准。

驾驶室可视范围的检查。这部分在国内航行船舶没有具体要求，而在SOLAS/CV/R22 对船长45m及以上于1998年7月1日及以后建造的船舶驾驶室可视范围作了一些较具体的规定。在检查中可以核查这些部位的完工图纸是否已经作了重新设计并经检验机构核准。其实际的布置是否全面满足了公约的要求。

引航员登离船装置的检查。SOLAS/CV/R231.1在1994年1月1日或以后安装的供引航员登离船使用的设备和装置，应符合本条要求并充分考虑本组织通过的标准。由于这些要求在国内航行船上没有具体要求，也容易疏忽，引起引航员等离船装置结构上的缺陷。

油舱透气管的检查。一般的船检机构为了油舱透气管的布置符合本条要求，会在透气管外部再用围板保护，形成油槽，以对油舱透气管形成保护。而在国内航行中没有类似的规范要求，很多船的油舱透气管也没有类似的布置。

3. 设备的配备和材料的使用检查

无线电设备（适合于所有300总吨以上的船舶）的检查。由于国内沿海航行船无线电设备的配置无法满足国际航行船配置要求，根据SOLAS/CIV/R10的要求，需要加装一些设备。检查时首先要检查其设备的配备是否满足了国际航线的海区配备要求。再检查其设备的操作与性能。

航行设备的检查。其航行设备的配置需满足SOLAS/CV/R19的相关规定，其中需特别指出的对于自动识别系统（AIS），公约要求是300总吨及以上的货船都必须配备，而国内航行只要求500总吨的货船需配置AIS系统。另外，对于VDR航行数据记录仪，对于2002年7月1日或以后建造300GT及以上的货船需安装VDR，SOLAS/CV/R20-1，对于2002年7月1日以前建造的货船，如果能证明VDR与船上的现有设备连接是不合理和不可行时，则主管机关可对其免除配备VDR。

电器设备的检查。1) 主电源。SOLAS/C11-1/R41-1.2“要求发电机的容量，应是当任一发电机组停止供电时，仍能对正常推进操作和安全所需的设备供电，同时至少包括烹调，取暖，食品冷冻，机械通风，卫生和淡水等设施的最舒适居住条件也应得到保证。”而国内的04规则仅要求当任一发电机组停止供电时，仍能对正常推进操作和安全所必须的设备供电，对于居住条件并没有要求。

另外主电源的配置按照R41.1.4的要求“发电机组在任一发电机或其原动力源失效时，应保证其余发电机组仍能对主推进装置自瘫船状态起动所必须的设备供电。”而国内《04规则》则没有相关的瘫船起动的要求。

2) 应急电源：按照公约C11-1/R43.2.2的要求“对下列处所的供电18h，应急照明：所有服务和居住处所的走廊，梯道和出入口。载人电梯及其围阱机器处所和主发电站，包括它们的控制站”等等处所，在《04规则》中其要求的供电时间仅为6h，这个在检查中主要是核查其是否配有应急发电机，一般状况下，如配有应急发电机，则其应急电的容量可以满足公约的要求，如其应急电源为应急电瓶，则要核算其电瓶的容量是否满足公约的要求。

关于新装含有石棉材料的限制性检查。按照公约CII-1/R3-5规定，自2002年7月1日起对于所有船舶，除了一些垫片等可以含有石棉材料，其它如采用以绝热用途的石棉保护材料禁用，而目前，国内的绝热防护材料还在大量使用石棉，如蒸汽管，排烟管的外部仍在大量使用，并且许多人还没有认识到石棉材料对人体健康的危害性。

机器及其控制系统的检查。按照公约C11-1/R27.5，对于主柴油机和发电柴油机，当滑油压低于一定程度时，必须能自动停车。而《04规则》没有这方面的相关要求，只规定在滑油系统故障时能发出声光报警，这一方面的检查主要是查看其柴油机有无配备相应的滑油低压自动停车装置。

4. 与MARPOL公约相关的一些问题的检查

MARPOL公约附则IV符合性检查。由于MARPOL公约附则IV于2003年7月1日生效，新造船必须全面符合附则IV关于防止船舶生活污水污染规则2003年7月以前造成船最迟不高于2008年7月1日满足公约要求，我国国内航行船舶并没有强制要求，目前是采用自愿申请防止生活污水污染证书，一般吨位较大的船已经有安装相关的防污设施，如10000总吨位。而小型船基本是没有相关的设计与设备安装。故检查中也应引起我们的密切关注，规则要求（适用400总吨及以上的船）。船舶必须配备生活汗水的贮存，处理（粉碎和消毒）排放的相关设备，并经主管机关认可，取得国际防止船舶生活污水污染的证

书，在检查中，我们不仅要检查其证书，还应核查其配置的设备是否与证书相符，并满足规则的要求。

MARPOL公约附则VI符合性检查。MARPOL公约附则VI，防止船舶造成空气污染规则于2005年5月19日生效，适用于400总吨及以上的船，新造船必须全面符合规则的要求，对于2005年5月19日以前造成的船，最迟于2008年5月19日需取得EIAPP证书并符合规则的要求。由于该规则涉及用作主推进装置的柴油机，发电柴油机和焚烧炉要求柴油机必须取得EIAPP（柴油机防止大气污染）证书，焚烧炉必须取得IMO型式认可证书等，如柴油机无法取得IEAPP证书，则需在废气排出口安装滤清系统，并且该系统必须取得相应的产品证书。船舶必须取得IAPP证书，（国际防止空气污染证书）。我国对这一附则也与附则VI一样采用自愿申请，没有强制要求。在检查时，除了检查其证书的有效性外，也要注意其是否配备了一些禁用的水泵臭氧层的灭火剂和制冷剂。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[东营沿海水作业的安全管理](#)

下一篇：[IMO 成员国审核机制自愿与强制之争](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业收费标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

海上求生三要素与科学运用的探讨	03-20
应强化对散化船的防污染检查	03-20
《物权法》对船舶登记制度的影响	03-02
MARPOL公约船舶操作性排放的控制	02-10
世界金融危机影响下的海事监管策略	01-19
IMO 成员国审核机制自愿与强制之争	10-21
东营沿海水作业的安全管理	10-07
如何规范海事行政处罚程序	08-26
一次救助行动引发的思考	08-11
船舶定线制下碰撞事故的责任认定	08-11

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话：027-82767375 传真：027-82805539 E-mail:zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

