

2021 年港口国船舶一般稳性集中大检查解读

中国船东互保协会 王勇

缔约国港口对外籍船舶开展的港口国监督检查发现,船舶实践操作和安全管理中可能存在较多不符合国际法规的缺陷,这些缺陷会对船舶的安全和防污染工作带来较高的风险,甚至会由此引发灾难性事故。近年来已经发生多起由于船舶的装载条件不当以及船舶缺少必要的稳性资料导致严重海事事故生,东京和巴黎港口国监督谅解备忘录在 2020 年计划联合开展有关船舶一般稳性的集中大检查(CIC on Stability in general)。但受到新冠病毒疫情的影响,集中大检查被延迟了一年,具体将在今年下半年开展。

一、2021 年船舶稳性集中检查简介

2021 年 7 月 23 日,东京和巴黎港口国监督谅解备忘录成员国当局联合宣布,将在 2021 年 9 月 1 日至 11 月 30 日期间发起一场关于船舶(一般)稳性的集中检查。同时,黑海、印度洋、地中海、利雅得和南美比纳德尔玛谅解备忘录也将参与这项集中检查活动,而加勒比谅解备忘录、美国海岸警卫队和澳大利亚海事局将开展各自的集中检查活动。此次开展船舶(一般)稳性集中检查的目的是,确认船员熟悉评估船舶离港前货物作业完成时以及航程各阶段的实际稳性状况;使船员和船东意识到在货物作业完成后和船舶出发前计算船舶实际稳性状况的重要性;核查船舶是否符合国际海事组织相关规定的完整稳定性要求(和破损稳性要求,如适用)。

在集装检查期间,每一船舶将只接受一次检查。如果在检查中发现缺陷,港口国监督检查官将视情况对船舶采取行动,可能是记录缺陷并指示船长限期纠正,也可能是直接滞留船舶直至严重缺陷得到纠正。如果船舶遭遇滞留,则滞留记录将在东京和巴黎谅解备忘录网站的每月滞留名单上公布。

声明还进一步指出,东京和巴黎谅解备忘录初步决定在今年的集中检查期间将进行约 10000 次的检查,当然这将取决于目前新冠病毒疫情的发展趋势。因此,港口国监督检查官开展的所有检查都将以遵守各个港口国的防疫要求为前提。集中检查的报告将进行数据分析,分析的结果会提交到两个谅解备忘录的理事机构,并提交国际海事组织。

二、船舶稳性集中检查问卷表

根据集中检查的联合声明,港口国监督检查官将使用预先准备好的问卷表来评估船上提供的信息和配备的设备是否符合相关公约的要求,船长和驾驶员是否熟悉与船舶稳性相关的操作,以及相关设备是否得到适当维护和运行。

船舶稳性集中检查					
检查机构					
船舶名称		IMO 编号			
检查日期		检查港口			
序号	问题	是	否	不适用	滞留
1*	船舶是否为船长和负责配载的人员提供了经认可的并易于理解和应用的稳性资料?				
2*	船舶离港的稳性校核中使用的数据是否完整无误?				
3*	船舶是否满足适用于该类型船舶的稳性衡准要求?				
4*	是否有证据表明, 船长或负责配载的人员会使用船上经认可的稳性资料来确定船舶在不同的运营状态下的稳性情况?				
5*	如果船上配备了稳性计算仪器, 则该仪器是否获得主管机关的认可?				
6*	如果船舶配备了稳性计算仪器, 其使用的计算机软件的类型是否符合相关船舶类型的要求?				
序号	问题	是	否	不适用	
7	船上是否有证据表明, 船长和负责配载的人员确认了计算的排水量和船舶纵倾与实际观察的吃水相对应?				
8	如果船舶配备了稳性计算仪器, 是否通过至少一种经认可的测试状态来定期校验稳性计算仪器的精度?				
备注	如果问题 1-6 的回答为“否”, 在 PSC 检查报告中必须记录相关缺陷; 如果标有“*”的问题回答为“否”, 则可以考虑对船舶实施滞留; 问题 7 和问题 8 仅用于信息收集。				

除上述表列调查信息之外, 港口国监督检查官还可能要求船长展示并解释当前航次的船舶稳性计算。如果船舶反复出现过关于船舶稳性的明显缺陷, 还可能会关联到船舶的安全管理体系问题, 并引发 ISM 相关缺陷。此次关于船舶一般稳性的集中检查可以被视为一种常规港口国监督检查的初始检查, 如果在集中检查过程中港口国监督检查官有明确的理由认为船舶存在严重不符合项目, 则可以进行更详细的检查, 内容将包括船舶的破损控制计划、舱盖、水密门和各种进水警示装置等。

三、船舶一般稳性集中检查问卷问题解读

1. 船舶最基本的稳性资料包括船舶稳性手册、舱容表、绑扎系固手册、破损控制表、破损控制计划、压载水管理计划等, 所有这些资料应有主管机关或其授权的机构(船级社)批准, 最直观的证据是在封面或图纸上有主管机关或其认可组织船级社的盖章。这些资料应完

好地保存在船上，不应有遗失、缺页和破损。同时，不仅是负责货物配积载作业的人员（一般是大副），船长也应熟悉船舶的稳性计算。在港口国监督检查中，检查官可以要求船长对本航次或之前任一航次的船舶稳性计算进行展示和数据解释。另外，如果船舶的结构设备曾发生过改变（如安装脱硫塔、加装风帆、甲板起货物设备切除等）或者某航次船舶发生过非典型装载工况，这些会对船舶稳性带来了影响的因素是否被备案记录在装载手册中。

2. 船舶的离港稳性报告应妥善保管于船上，船长和负责货物配积载作业的人员应确保被用于船舶离港稳性计算中的数据，包括：空船参数、货物的重量和分配、货物的积载因数、油水分布、舷外水密度、自由液面影响等准确无误或被合理运用。这些数据应该有其他类型的信息数据作为支持，比如货物声明、载货清单、油水测量记录、舱容表和舱室布置图等。

3. 不同的船舶类型对应着公约下不同的稳性衡准，船舶本航次和以前航次的稳性报告应满足公约的相关要求，包括在港和在海上完整稳性和破损稳性的要求。

4. 船长和负责货物配积载作业的人员应能够熟练使用船上的配载仪，并熟悉船舶在不同装载工况下稳性的校核方法，船上是否有针对船长和负责货物配积载作业人员关于船舶稳性计算的培训记录。如果船长或负责货物作业的驾驶员不了解船舶稳性信息并不知道如何计算船舶稳性，则船舶很可能遭遇滞留。

5. 船上所配备的配载仪应该有主管机关或其授权船级社的批准认可，并且其设备本身的认可证书也应该保留在船上。

6. 油轮、散杂货船、集装箱船、客船等不同类型船舶的配载仪所装备的软件对稳性校核是有不同的要求，各种船型会对应不同的经认可的配载软件，配载仪使用手册中会有说明该软件所适用的船型，配载软件不能串用，应专项专用。

7. 船舶的载重线标志和吃水标志是校核船舶装载状态的一个重要参数，因此船舶在日常保养中应确保这些标志清晰可见。为保证船舶稳性计算的精准度，当船舶在进行装卸货作业、压载水操作或其他大载荷变化时，应保证通过理论计算下的排水量所对应的吃水和纵倾与实际观测的吃水状态相符合。如果船上配备了吃水指示仪，应明确吃水指示仪是否用于船舶稳性的校核还是仅仅作为船舶实际观测吃水的参考手段。

8. 船上的配载仪电脑很少会配有实时更新的杀毒软件的，即便配有杀毒软件，但是也无法全面防止外接设备所携带的病毒或者船员的误操作对配载软件的损坏或者参数被改动。因此，这就需要船长对配载仪定期进行校核，一般公司规定每三个月进行一次。测试方法比较简单，一般是选取装载手册中的一种或几种典型工况，例如满载、空载或压载等，将计算所得数据与装载手册中的典型工况数据进行比对，如果有数据有出入，则说明配载仪计算数据不准确，需要重新校核。

四、结束语

笔者在对东京备忘录过去八年间开展的各类集中大检查结果进行分析发现，除了 2016 年关于货物绑扎系固的集中检查开展次数和检查船舶数量相对较少以外（货物绑扎系固要求对船舶类型的适用性有针对性），其余的集中检查期间年均开展检查约 8300 次，涉及船舶约 7400 艘次，平均滞留船舶约 250 艘次，平均滞留率约 3.4%。从上述统计数据可以得出，今年有关船舶稳性的集中检查还是需要公司和船长高度重视，即便是在新冠病毒疫情影响下

港口国监督检查官不方便登船,但是东京备忘录亚太地区成员国和地区也大多能够实施远程检查机制。因此笔者在此提醒在一线的船长,能够意识到船舶稳性是保证船舶安全营运的最基本的先决条件,任何装载工况下船舶的稳性衡准应满足公约和主管机关的要求,将船舶稳性资料和航次的稳性计算书妥善保管,做到有据可查。以本次集中检查为学习契机,更好地掌握船舶稳性知识和船舶稳性的计算和核准方法,保证船舶的安全并顺利通过港口国监督检查。

作者:王勇,中国船东互保协会防损部资深防损经理、船长;

电子邮箱:wangyong@chinapandi.com