

文章编号：2095-3747（2024）-01-0001-04

“内转外”船舶检验类型分析

田大春

（舟山海事局，浙江 舟山 361000）

摘要：通过一则港口国监督检查案例，对“内转外”船舶检验类型进行探讨和分析，明晰了其初次检验类型，提出了避免因船舶检验类型错误导致 PSC 滞留的相关建议。

关键词：法定检验；船旗国；船级社；压载水管理系统；港口国检查

中图分类号：U698 **文献标识码：**A

从 2022 年开始，内、外贸干散货船运输市场出现分化，内贸干散货船东利润压缩严重，许多内贸干散货船东通过改建、换旗改航外贸市场。内贸船转外贸船面临不少问题需要解决，如改建投资、设备添加、船员配备、国际安全管理体系（ISM）运行、港口国监督检查（PSC）应对等。这些对“内转外”（内贸沿海航行船舶转国外方便旗国际航行）的船东存在很大挑战。同样，此类船舶换旗检验和登记质量控制也存在很多问题亟需解决，如建造规范的适用性、换旗检验的类型、设备安装时间节点等。解决这些问题船级社才能在船旗国授权下签发相关法定证书进行营运。最近，我们就发现有些船舶在日本 PSC 检查中，因相关证书最近一次检验日期与检验类型不

符，换旗相应时间节点应安装的设备如压载水管理系统未安装而遭到滞留。

1 港口国监督检查案例

1.1 船舶基本信息

船旗国：塞拉利昂。船舶种类：干货船。
IMO 编号：8XXXXXX。建造日期：2004.11.8。
船级社：ASCS。总吨：2785。“内转外”日期：2021 年 11 月 18 日。

1.2 检查概况及跟踪处理情况

2022 年 11 月 8 日，日本川崎港港口国检查官（PSCO）对该船进行 PSC 检查，检查发现缺陷 45 项，其中与换旗检验类型有关的缺陷有 2 项。缺陷描述如表 1：

表 1 与换旗检验类型有关的缺陷

缺陷代码	缺陷描述	处理意见
01199	包括船舶结构证书、安全设备证书、国际防止油污证书、国际防止大气污染证书、国际防止生活污水污染证书、载重线证书、国际压载水管理证书等几乎所有证书，检验完成的日期基于 2019 年 6 月 8 日，但是，在此期间，该船属于内贸沿海航行船舶。 Almost ships certificates (SC,SE,SR,IOPP,IAPP,ISPP,LL,B WMC) were mentioned , completion date of the survey on which this certificate is based 08 June 2019.But while the date, the ship was domestic ship.	17/99 To consult with RO and rectify at next port.（开航前纠正 / 与船级社讨论，并同意下一港纠正） Due date（最迟期限）：21.12.2022
14811	D-2 标准的压载水处理系统未在该船 2021 年 11 月从事国际航行时安装，在此之前，该船一直是中国沿海航行船舶。 Ballast Water Treatment System (D-2) was not provided even though the ship has started international voyage since Nov. 2021.the ship was China domestic voyage ship before Nov. 2021.	30/46 Rectify detainable deficiency at agreed repair port/To install at next port by 31-Jan-2023.（初查代码滞留，复查因缺陷纠正需进船厂，同意跟踪至下一港进厂安装，但不迟于 2023 年 1 月 31 日） ETA（预计离港时间）：18.12.2022

2022年11月12日,日本川崎港PSCO对该船进行复查,其中10项缺陷(含上述2项)因无法在当地港口纠正,被跟踪至我国某港口。2023年1月13日,在接到当事船舶申请复查后,该港口PSCO对该船进行了跟踪检查,查看所有证书均已重新签发,证书基于检验的完成日期为2021年11月18日,并安装了符合D-2标准的压载水管理系统。

2 船舶法定检验概述

2.1 船舶检验的目的和类型

船舶检验的目的在于通过对船舶及其设备的检验,促使船公司保持船舶的良好技术状况,以保证船舶的营运安全和防止污染、损害海洋环境;保证船旗国和港口国政府对船舶实施有效的管理和控制;同时也为船舶所有人提高船舶在航运市场的竞争力,降低保险费率,以及为公证、理赔、海事处理等提供必要的技术依据。船舶检验通常分为入级检验、公正检验和法定检验三种:入级检验是根据船级社的验船规范和技术标准进行检验并签发船级证书,是船东自愿申请并接受船级社的检验和技术服务;公正检验是船级社应客户的申请,指派验船师对所申请检验的项目进行的一种证明客观技术状况的检验,包括海损检验、索赔检验、起租退租检验、船舶状况检验、货损检验等;法定检验是由政府主管机关或其授权的组织或个人根据国际公约、国家法令及法律的规定对船舶进行检验并签发船舶法定证书。法定检验是强制性检验,强制实施的依据是船旗国政府的法令、法规、条例和该船旗国批准、接受、承认或加入的有关公约、议定书和规则等。航行于国际或国内(内河)水域的船舶须接受法定检验规定的各项检验,在检验合格后给予签发或签署相应的法定证书。^[1]法定检验包括初次检验、年度检验、中间检验、换证检验、临时检验等。在我国,国际航行船舶的检验由交通运输部海事局授权中国船级社(CCS)实施,国内(内河)航行船舶的检验授权各地方船检机构(ZC)实施。

2.2 外贸船舶法定检验依据

国际航行船舶根据船舶类型、尺度、船旗国所加入的公约等适用条件进行各种类型的检验,包括根据1988年议定书修订的1974年SOLAS公约检验、1966年LL公约检验、MARPOL公约

检验、根据2004年国际船舶压载水及沉淀物控制和管理公约检验以及根据强制性规定如IBC、IGC等检验,检验一般采取协调系统进行。

在船舶投入营运之前,要对与某一特定证书有关的所有项目进行一次全面检查,以确保这些项目符合有关要求并且适合船舶拟从事的营运业务。该检验称为初次检验。初次检验完成可签发有效期不超过5年的法定证书,之后按照各自特定证书开展定期检验。^[2]

2.3 国内航行船舶法定检验依据

对于国内沿海航行海船,如船长大于等于20米,应根据《国内航行海船法定检验技术规则》进行船舶适航的检验和船舶载重线、防止油污的检验等各类检验,检验完成后签发最长不超过5年的《国内航行海船安全与环保证书》;对船长大于等于5米但小于20米的船舶,应根据《沿海小型船舶检验技术规则》执行;内河船舶检验和发证应符合《内河船舶法定检验技术规则》相关要求。^[3]

3 外贸船舶换旗检验常规做法

国际海事组织(IMO)《检验和发证协调系统(HSSC)检验指南》规定,当船舶更换船旗国后,其证书立即中止有效,且新的船旗国政府在未完全确信船舶得到妥善维护,且结构、机器和设备未进行任何未经同意的改动之前不得向该船签发新的证书。为了保持检验的协调性,新的主管机关可正式承认由原主管机关或其代表进行的初次和后续检验,并签发与原来因更换船旗国而中止有效的证书有相同期满日期的新证书。

船舶变更船旗国时,原船的法定证书将失效,仅国际吨位证书除外(原国际吨位证书继续保持有效期不超过3个月),执行新船旗国法定检验的船级社必须在获得新船旗国的授权后才能开展检验。原则上,船级社协会(IACS)成员应按照PR28的规定来执行。该程序提供了船旗检验的通用程序和最低法定检验要求。船级社和船旗国若认为有必要,可以扩大相应的检验范围。^[4]对缔约国成员可按照《检验和发证协调系统(HSSC)检验指南》进行。如果船旗国未加入相关公约或1988议定书,则应按照SOLAS公约第I章14条的换旗要求进行。PR28还提出了船舶从协调发证转为非协调发证的特殊要求:船旗变更距初次

/上次换新检验的两年之内应进行年度检验,两年之外应进行换证检验。协调检验系统内的换旗检验日期如在相应证书的检验窗口之内,则按照相应种类的定期检验检验即可。如果进行换旗检验的船级社没有被之前的船旗国授权或原船旗国未加入有关公约,船级社应进行初次检验/换证检验。

4 “内转外”船舶检验类型分析

案例船舶原是国内沿海航行海船,最近一次国内换证检验日期为2019年6月8日,于2021年11月18日完成换旗检验,新船旗国为塞拉利昂。新签发的货船设备安全证书、结构安全证书、无线电安全证书等有效期至2024年8月20日,与原《国内航行海船安全与环保证书》日期一致。证书上基于最近一次完成的检验签注日期为2019年6月8日,换旗检验类型为附加检验。日本PSCO认为,该船原是中国国内航行海船,新发证书不应与原国内证书协调,并且基于检验完成的日期也不应是原国内上次换证检验日期。按照这个思路,该船实际应进行初次检验,并应根据压载水公约要求安装压载水管理系统。但签发证书的船级社并不太认可日本PSCO的意见,二者对证书签发问题的意见还存在一定的分歧。该案例涉及一个重要问题:“内转外”船舶检验类型,是初次检验还是附加检验?这又涉及某些特定证书规定的设备,如压载水管理系统的安装时间节点问题。

船舶从国内沿海航行转外贸国际航行,不仅是航区的扩大,还面临证书发证体系的变化。证书由国内的一本《国内航行海船安全与环保证书》,变成需要增加包括货船设备安全证书、结构安全证书、无线电安全证书、国际吨位证书、国际载重线证书、国际防油污证书、压载水管理证书等多本证书。检验涉及结构强度、稳性及增加的设备,如通导设备、消防设备、救生设备、压载水管理系统等。目前,这些“内转外”的船舶主要是悬挂塞拉利昂、伯利兹等方便旗,开展检验的船级社主要是一些非IACS成员的规模较小的船级社。据了解,IACS成员船级社对该项检验较为谨慎。案例船在“内转外”的换旗检验中,船级社仅将其作为附加检验,证书与原ZC发证的日期协调。虽然塞拉利昂对这类换旗检验未作

特别要求,基本按照从事检验的船级社内部规定开展,但这种检验往往向“讨好”船东的立场偏移,并延迟压载水管理系统的安装,从而会造成违反法定检验某些规定的后果。原因如下:

(1)国内沿海航行海船,其原建造和检验依据是国内法规,而非中国加入的国际公约,不能认为是缔约国之间的换旗。换旗检验需要对原图纸进行全面的重新审查。

(2)尽管之前船舶已经在国内营运多年,但本次是首次投入国际航线,不能简单认为是更改船舶航区或扩大航区。船舶的检验应是对与新营运有关的特定证书的所有项目进行的一次全面检查。公约称这种检验为初次检验。

(3)在MARPOL公约和压载水公约中,明确指出初次检验是指船舶投入营运前或首次签发公约所要求的证书之前进行的检验。“内转外”是首次签发公约所要求的证书,很明显这种检验为初次检验。

(4)原船舶检验一般为国内ZC,换旗检验的船级社也非原船旗国授权,船级社之间的责任和义务包括对原证书以及有关检验报告和记录等移交也没有明确规定,这种换旗检验显然不能像缔约国之间换旗检验那样能有效履行换旗时应尽的责任和义务。

因此,当船舶由国内航行转为国际航行时,除了原就持有国际航行船舶证书在国内营运的情况外(均是中国旗),均应进行首次应用相应公约的初次检验,并应根据压载水管理公约2018修正案,在2019年9月8日以后IOPP证书首次换证检验时满足压载水管理D-2标准。符合国际公约的特定证书中均有基于检验完成日期一栏填写要求,根据IACS统一解释SC183说明,该日期应填写初次检验或换证检验日期。这是执行压载水管理系统D-2标准时的重要依据。

5 避免因船舶检验类型错误导致PSC滞留的相关建议

5.1 严格遵守船旗国换旗检验要求

船旗国一般会针对换旗检验要求发布函通,其范围一般是在IACS PR28程序中包含要素(换旗不换船级社、换旗换船级社、换船级社不换旗)的基础上增加一些具体要求,如马耳他和伯利兹主管机关增加不更换管理公司和更换管理公司的

换旗检验要求等。但是应注意,部分船旗国主管机关不一定是 SOLAS 公约和 LL 公约 88 议定书缔约国,船舶证书的有效期和协调日期需要根据船级社内部程序制定。若船旗国换旗检验通函中未覆盖“内转外”的换旗要素,建议船级社在执行此类换旗检验时,及时与船旗国沟通,并采取“case to case”的形式获取船旗国换旗检验范围的书面授权。

5.2 船级社制定换旗检验程序

IACS 成员船级社一般会根据 IACS PR 程序建立本社的检验程序,并作为船级社质量管理体系的一部分。非 IACS 成员船级社,建议也按照 IACS PR 检验程序建立内部程序,以规范检验流程,并且根据公约要求,制定“内转外”的换旗程序,对此类检验中需要特别关注的项目予以明确,如船舶结构强度、稳性、吨位、无线电设备、安全设备等改建和证书发证等方面。未建立“内转外”换旗程序的船级社在执行此类检验时,建议在检验之初评估操作流程、改建范围和检验要求,及时获取船旗国换旗检验要求和“case to case”的书面授权,还应评估可能因原船舶检验机构无法履行 RO 规则第 2 部分和 MSC-MEPC.5/Circ.2 通函职责船东需要进一步提供的资料等。船级社在获得所需的船舶资料后,开展船舶初次检验,并根据国际公约和船级社规范,重点加强审图控制和过程检验质量监控;检验完成之后,签发船舶相关证书。

5.3 及时修改 IACS PR28 程序

IACS PR28 是国际航行船舶的换旗检验程序,但未覆盖“内转外”的换旗检验特别要求,建议及时修改 IACS PR 程序,以形成统一的检验

程序和要求。

6 结束语

法定检验是船舶安全航行的基石,是确保船舶质量和航行安全的必要条件。换旗检验往往是首次代表船旗国政府对船舶实施的法定检验。许多船旗国如中国香港、马耳他等,均已建立了船旗国质量管理体系和船舶登记注册前质量管理体系。船旗国对新登记船舶建立了一套包含入籍检验内容和范围的程序文件,由授权船级社执行,以完整和正确应用适用船旗国的程序文件和检验标准,确保新登记船舶整体技术状况满足国际公约和船旗国要求。但也有一些船旗国如塞拉利昂,其本身未制定有关换旗的程序文件,而其授权的船级社也不属于 IACS 成员,其换旗检验过程中没有执行 PR28 相关规定,这就会造成此类“内转外”的换旗检验船舶发证问题,造成 PSC 检查滞留。从事“内转外”的船东及执行检验的船旗国和船级社,在船舶换旗检验的过程中,应自我严格要求,避免因疏漏、失职留下隐患,造成 PSC 检查滞留。

参考文献:

- [1] 冯震华,韩颜.船舶检验对船舶安全的影响[J]. 工程技术研究,2020,(4):212-213.
- [2] IMO.SOLAS 公约综合文本 2014 版(中英对照)[M].CCS 译.北京:人民交通出版社,2015.
- [3] 刘军,陈梦霖,卢晓彤,尹千华.国内航行船舶法定检验证书体系的思考[J].中国海事,2018,(4):38-39.
- [4] 乔倩,孙晓健.船旗国法定要求及执行[J].中国船检,2020,(5):85-89.

Discussion on Scope of Survey to Change of Ships Engaged in Domestic to International

TIAN Da—chun

(MSA, Zhoushan, Zhoushan361000, China)

Abstract: Through a case of port state supervision and inspection, the ship inspection type of "internal to outside" is discussed and analyzed, the initial inspection type is clarified, and relevant suggestions to avoid PSC retention due to the wrong ship inspection type are put forward.

Keywords : statutory survey; flag state ; classification society; ballast management system ;PSC