

南》,也不能构成船舶航次计划检查中的任何“不符合项目”(NC)或缺陷(Deficiency)。

3 正确对待 PSCO 检查和 SMC 审查

由于船舶航次计划没有标准格式,因此各个船公司根据国际海事组织(IMO) A. 893 号决议——航次计划指南而制订的具体规定和操作步骤不尽相同。因此,在 PSCO 检查时必须耐心地就此向检查(审查)人员解释清楚,在接待他们时既要热情、礼貌,又要不卑不亢地给予配合,总之要正确对待 PSCO 检查和 SMC 审查。
(郭长进 王志明)

12.13 船舶赴美国港口的准备工作及注意事项

1 ISPS、MTSA 检查及注意事项

1.1 检查目标船的确定

和往常的 PSC 检查的程序相类似,USCG 首先对抵港船舶进行筛选,确定检查的次序和检查类别。他们筛选目标船的依据是该轮的“风险要素”点数和,也即对该轮的各项要素(船舶公司、船旗国、RSO、前 5 个进靠港口、该轮的保安符合记录等)进行评估,定点数,并根据总点数的不同而分为 ISPS I、ISPS II、ISPS III 三类。对不同种类的抵港船分别采取不同的控制措施:①当总点数高于或等于 17 点时,为 ISPS I 类船,船舶必须在进港前接受 USCG 的检查,检查通过后才允许进港;②当总点数为 7~16 点时,为 ISPS II 类船,船舶不需要接受进港前检查,但在靠泊后须接受 USCG 的检查;③当总点数少于 7 点时,属于 ISPS III 类船,船舶不一定接受检查,除非被随机选中才可能被查。实际上,几乎所有初次抵美的船只,即使属于 ISPS II 类,USCG 也要求经检查后才能进港。

1.2 对于船舶进靠非符合 ISPS CODE 港口设施的要求

USCG 对船舶挂靠仍不符合 ISPS CODE 的港口设施的要求非常严格,因为他们认为港口如不符合 ISPS CODE 的要求,说明其在控制恐怖活动方面可能存在漏洞,因而他们建议船舶进靠这些港口时须采取下列几点措施:①提高船舶的保安等级;②向港方递交保安声明;③详细记录船舶所采取的保安措施;④在抵美港口前,向港长报告所采取的措施等。

从 USCG 公布的资料来看,当船舶的前 5 个挂靠港中如果有不符合 ISPS CODE 的港口时,该船在进港前须接受检查。

1.3 美国海上保安等级确定及变更时的注意事项

美国海上保安等级(Marsec level)是由 USCG 司令官确定的,一般来说它和美国国内的保安等级(HSAS)保持一致,两者的关系是 Marsec level 1 相当于美国国内的保安等级 HSAS 的绿色、蓝色及黄色等级;Marsec level 2 相当于 HSAS 的橙色等级;Marsec level 3 相当于 HSAS 的红色等级,也即最高等级。当海上的保安形势发生变化时,USCG 司令官还可根据实际情况及时调整保安等级。在出现某种危及海上运输或港口作业等安全的紧急情况下,港口设施的港长(COTP)有权临时提高所管辖的港区或港区内某一范围的保安等级。当保安的等级变更时,USCG 将立即通过各种通信方式发布通告,告知船舶、代理及相关部门。我们在美停泊期间,就陆续收到了纽约港及新泽西州部分水域等港口关于提高保安等级的通告。船舶收到海上保安等级变更的通知或通告后,须在 12 小时内通知代理或直接通知港长(COTP),告知他们本船已按要求调整到相应的保安等级并采取了 SSP 规定的保安措施。USCG 上船进行检查时,有时会要求船上进行保安等级变更通知的演习。

1.4 政府官员的登船程序及船上的注意事项

从2004年7月1日以来,在接受ISPS/MTSA检查而被滞留的船舶中,登船通道控制不符合ISPS CODE的要求占了大部分。USCG检查人员登船时如发现船上值班人员未按规定核对他们的ID卡或当他们故意调换ID卡而船上人员没能及时发现的情况下,他们可能将这些列为扣船缺陷。

在美港口停泊时,上船检查、办理手续的官员很多,如有来自USCG、海关(CBP)、移民局(USINS)、检疫和卫生部门等等,而船上在对他们的登船如何控制时常处于两难局面,当执行SSP中规定的通道控制程序时有时会发现个别部门的官员不配合,但如果不核对他们的身份、不抽查他们的随身包裹时,又担心被对方指责违反ISPS/MTSA的有关规定。美国国土安全部也意识到这个问题,并针对此情况制订了政府官员登船程序,其主要内容有:

执行公务官员的登船程序:①口头告知船方所属的部门;②出示ID卡;③向船方解释ID卡是联邦财产,不能交给船方;④在船上的“来访登记本”上登记;⑤在必要时向船方解释执法人员在执行公务时不要求被检查随身包裹;⑥在必要时向船方解释执法人员在执行公务时有权佩戴枪支;⑦如发现船方SSP规定的登船通道控制和上述规定不相符时,可建议船方修改SSP;⑧可同意船方安排陪同人员跟随的要求。

对ID卡的要求:①过塑,防止卡被改动;②有持卡人的姓名;③粘贴有持卡人最近的相片;④须有签发部门名称。

船上的登船通道控制:①反对官员以出示假的ID卡或拒绝出示ID卡的方式来考验船方的做法,因为这些行为有损于政府的信誉;②对于拒绝出示ID卡或拒绝向船方表明自己的身份的官员,船方可拒绝其登船;如船方对来访官员的身份有怀疑时,可向港长查证;③船方不能阻碍官员上船执行公务,在正常情况下,办理官员登船手续的时间不能超过10分钟;对于船方每一起阻碍官员登船的行为,将被罚款\$500~2000;④港长对于拒绝官员上船执行公务的外国船只有权采取滞留、驱逐出美国水域、搜查或控制、罚款等措施。

2 抵港前96小时报告(ANOA)及注意事项

根据美联邦法典33CFR160中的规定,任何300总吨以上开往美国港口的船舶都必须递交96小时报告(ANOA)。规定报告内容包括船舶资料及航次资料、ISSC及CSO资料、船员及非船员名单、危险货物资料等,它是美实施ISPS/MTSA其中一项措施,是USCG评估每一抵港船舶是否存在威胁的手段之一。关于递交报告的时间、报告的内容等要求及相关事项,在33CFR160里都作了详细的规定。对于没按规定的报告时间或报告内容不准确的船舶,除了将被处以\$1500至\$27500不等的罚款外,COTP还会对其采取其它控制措施。

一般情况下,该报告是由美国当地代理代为填写、递交的。在抵港前的一周左右,通常代理会要求船上提供上述的资料以供填报。虽然代理熟悉USCG96小时报告(ANOA)的各项要求,但违规现象还是时有发生。自2003年12月18日96小时报告(ANOA)制度实施以来,不断有船因为没按时递交报告或报告的内容不完整而被采取下列不等的措施:①被拒绝进港;②被推迟装卸货作业;③收回离港证;④被暂停装卸货作业;⑤被命令出港。

在采取上述措施的同时,USCG还会要求保赔协会提供巨额担保。例如从2004年1至4月份,Savannah港就有9艘船被采取上述的控制措施;在Puget Sound港,几乎每月都有几起类似的事件发生。可以看出USCG的要求是非常严格的,而违规的后果都很严重,且由船方承担。因此,为了确保正确递交ANOA,船长必须了解它的各项要求,除了向代理提供准确的资料外,还可提醒代理按时、按要求报告,以防万一。

本人认为当由代理代为递交96小时报告(ANOA)时,需注意下列几方面:①当航程接近96小时时,应明确告知代理航程是大于或小于96小时,要求代理递交96小时或24小时报告,以免因代理误

解而导致误报。如本轮从哥伦比亚开往 Mobile 港,开航时预计航程接近 96 小时,如果实际抵港航时大于 96 小时而代理只递交 24 小时报告,那可能会被罚;②当 ETA 或 ETD 变化超过 6 小时时,须提醒代理在本轮抵港 12 小时前递交“Update”报告;③在美国港口停泊期间,如果下一个目的港改变时,原来计划中的外国港口改为美国港口,或抵达下一美国港口时间变化等情况,也须要求代理及时向 USCG 报告,特别是在不同的港口代理公司不同的情况下,要明确由谁递交报告。

3 压载水管理和报告

自 2004 年 9 月 27 日,修改后的 33 CFR 151 Subpart D“Ballast Water Management for Control on Nonindigenous Species in Waters of United States”开始生效。修改的主要内容是制订了“强制的压载水管理措施和报告制度”取代原来的“自愿的压载水管理措施,强制的报告制度”。

3.1 新的压载水管理规则及注意事项

(1)每一艘安装有压载水舱的船舶当从经济专属经济区 (EEZ) 之外进入美国水域之前,须采用下面压载水管理措施中的其中一项: a. 在美国水域排放压载水之前,须在离岸 200 海里以上的海域更换压载水; b. 保留压载水在船; c. 采用 USCG 认可的压载水管理的替代措施。

(2)压载水更换的地点只要离任何陆地 200 海里以上,不论水深是多少都符合要求。原来规则中对水深 2000 米以上的要求被删除。

(3)船舶不需要偏离原来的航线或推迟抵港时间以便进行压载水更换;

(4)船舶由于其航次的原因使他的航线没能离岸 200 海里以上,或虽离岸 200 海里以上但航行时间无法满足更换所有压载水时,或由于安全的原因,船舶可以保留原来的压载水,但须对上述情况作详细记录以供 COTP 检查,并在压载水管理报告中说明。除了位于 Great Lakes 或 Hudson river 地区外,这些船舶可以根据装卸货的需要排放压载水,但须将排放情况记入压载水管理报告表;

(5)如下一目的港也是美国港口,且船舶航线没超出美专属经济区 (EEZ),则不需要更换压载水,但须按要求在抵港 24 小时前递交压载水管理报告表;

(6)每一安装有压载水舱的船舶均须在抵达美国任一港口的 24 小时之前递交压载水管理报告表;

(7)船上须备有适合该船的《压载水管理计划》;

(8)船上须保存压载水管理记录;

(9)如航次时间少于 24 小时,则须在开航前递交压载水管理报告表。

(10)如果在装卸货期间有压/排放压载水,在开航前须重新递交压载水管理报告表。

3.2 对于没有递交压载水管理报告的惩罚规则

自 2004 年 8 月 13 日起,USCG 实施了新的惩罚规则,对于下列情况的船舶将被处以每天最高达 25000 美金的罚款:①没有按规定递交压载水管理报告表的船舶;②没有保存压载水管理记录的船舶;③没有执行压载水管理规定的船舶。

3.3 压载水管理中其它值得注意的问题

(1)USCG 主要通过取水样、抵港前的压载水管理报告、船上的压载水管理记录对船舶进行压载水管理方面的监控;

(2)在 PSC 检查过程中,检查官可能会查看压载水管理的文件、记录;在未来,压载水管理将是 PSC 检查项目之一;

(3)根据美 NISA 法案 (National Invasive Species Act),美国各州可以制定自己的压载水管理法规。华盛顿州、加利福尼亚州等州都有自己的压载水管理规定,所以建议赴美船舶在抵港前向代理了解当地的有关规定。

3.4 压载水管理报告表

比起原来 WORD 文档的表格,使用美国最新版的“压载水报告表(NBIC BALLAST Reporting Form. pdf)”更为方便。虽然它是一个 PDF 格式的文档,但更确切地说是一个压载水报告软件,当输入、储存要求的压载水管理资料后,直接点击表格下方的“Send form by e-mail”按钮,它会自动准备一个“Outlook”电子邮件,并将输入的数据产生为一个附件发送。但如果船上的电子邮件系统不支持“Outlook”系统的话,可参考 NBIC 提供的操作指南。

4 抵港前舵设备测试以及应急舵演习

(1)进入可航水域或在航前的测试。根据 33CFR164.25(a)的规定,任何船舶在进入美国可航水域之前的 12 小时之内或在可航水域在航前(起锚、移泊或离泊等)的 12 小时之内,须对舵机、内部通信、控制系统报警、备用发电机及应急发电机、蓄电池、主机等设备进行测试检查。其中对舵机的测试要求中包括了“使用应急电源供电操作测试”,由于使用应急电源供电后,会导致电罗经因 4 秒钟标准电源转换延迟而出现不稳定的问题,所以在 USCG 的资料中,不再要求应急电源供电操作测试。

(2)应急舵演习。在实际工作中,船上一般已遵守了 SOLAS 公约 Chapter V Regulation 19-2 中的规定即每 3 个月进行不少于 1 次的应急舵演习并记入航海日志,这已符合要求,所以在这种情况下,船舶进入美国可航水域之前的 48 小时内不再需要进行应急舵演习。

(3)USCG 的检查。在接受 USCG 的 PSC 检查中,船舶遵守 33CFR164.25 的规定的情况是检查要点之一。万一主机、舵设备或其他主要设备在港内故障并根据 46CFR4.05 的规定报告后,USCG 官员将随后上船进行调查。他们通过查看船上各项记录、约见个别船员了解船上测试的项目等手段来判断船上是否按照 33CFR164.25 的规定进行各项测试,如果发现船方没有按要求进行测试但却在航海日志作了测试记录,那后果将是很严重的,在美国,这是一种犯罪行为。

5 海图、图书的准备

虽然在 33CFR164.30 里对海图、图书的配备要求也接受外国的海图、图书,但必须是“有详细的资料”及“改正至最新”。但在前几年的 PSC 检查中,英版海图、图书经常被认为没能达到要求而导致船舶被重罚。现在 USCG 也逐渐接受、认可英版的海图、图书资料。

6 PSC 检查准备工作

众所周知,美国是 PSC 检查最严格的港口国之一,与巴黎备忘录、东京备忘录、AMSA 等地区或国家的检查相比,他们更重视 ISPS CODE 的执行、SOLAS 公约中规定的演习和操练(消防演习、救生演习、应急舵演习、应急设备的操作等)、船上的防污管理、海图图书、STCW、ISM CODE 等方面。在最近几年里被 USCG 滞留的船舶中,存在船员证书不符合 STCW 公约的规定、救生艇无法松下或艇机故障、应急消防泵故障、油水分离器存在缺陷或违规排放、船员消防救生演习时动作不熟练或职责不清等类型的缺陷占较大比例。因此船舶在抵港前进行认真自查、演习、应急设备的操作训练、陪同人员的组织和布置是很重要的。

7 其它方面的准备工作及注意事项

(1)抵港 24 小时前进行 QI(Qualification Individual)通知演习,熟悉 SOPEP 中规定的报告程序和报告格式。据介绍,一些州的生态或防油污部门的官员有时会上船要求进行溢油通知演习,他们将要求船方假设某一时刻发生溢油事故,在规定的 30 分钟时间内(美国大部分州规定在发生溢油事故后须在 30 分钟内通知 QI 及有关部门,而新泽西州则规定为 15 分钟)通知有关部门,确认船舶熟悉报告程序。

(2)如计划在美停泊期间添加燃油,则须按移油程序中的规定进行移油前 48 小时内的训练,并做好各移油岗位的工作布置、参与移油作业的船员的休息时间安排、移油前的其它各项准备(填写装油计划,堵塞甲板排水孔,准备防油污器材、空气泵、消防器材、取样设备、通信设备等)、轮机长和油驳船长举行加油前会议、做好《航海日志》记录等工作;另外,移油前供收双方填写《检查声明》时须注意核

对表格里的各项内容,防止误填,并按要求保留一份在船上,因这是 USCG 经常检查的项目之一。

(3)垃圾的管理。大加勒比海地区是垃圾处理的特殊区域,如长时间在该区域航行和停泊,如何做好垃圾处理是个难题,需做充分的安排;另外须注意的是船上的残货属于第四类垃圾,不能在该区处理,防止被罚。

(4)认真彻底的防偷渡、防毒品检查。尤其当船舶从南美开往美国时,开航前、航行途中、抵港 24 小时前的搜查及记录很重要。ISPS CODE 实施后,有偷渡客在船成为可能导致船舶被滞留的重大缺陷。

(5)药品管理。美国是药品管理较严格的国家之一,抵港前需对船上的控制药品、病房药品进行核对、检查及记录,及时清理过期药品;另外,船员自带的药品建议集中保管;对于自制的、没有任何成分说明的药品不要留船,否则如果被海关发现后,他们会进行化验,万一查出药里含违禁成份,将会采取扣船、拘留相关船员、重罚的措施,后果将是不堪设想。

(6)对船员进行酒精控制的教育。在 USCG 的 PSC 检查中,船舶在酒精控制方面被查出缺陷,甚至导致滞留的情况也时有发生。

(7)检查舷梯及引航梯等登船设备并拍照、记录。大家知道,如果码头工人或其他岸上人员在船上受伤后,他们对船方的索赔额经常是“天文数”,而且很容易得到法官的支持,除非船方能反证其受伤的原因是因为自己的失误而非船上的设备存在缺陷所引起的。

(8)在美期间,注意守听 VHFCH13(密西西比包括美湾出口使用 CH67 代替 CH13)、16 或 VTS 频道及 22A 频道,了解当地最新的航行通告和警告。

(陈俊绵)