

## 关于提醒注意 USCG 对加油管路试验要求的通知

各有关船公司、船舶修造厂：

燃油的加装和驳运属于船上的关键性操作，各公司都有严格的操作程序。作为燃油系统的一部分，加油管系的状况及其检查试压记录也越来越受到重视。最近，美国海岸警卫队依据联邦法典的有关规定，已经开始了针对船舶加油管系试压的检查，各船公司应对此事予以高度重视。

USCG 新奥尔良分部于2011年2月18日发布通告称，该港口国检查官发现不遵守联邦法典33第156.170 款相关规定的船舶的数量日益增多（超过30%）。该条款规定，在美国水域中营运的船舶，输油量在250 桶（约40m<sup>3</sup>/35 吨）及以上的船舶，其输出、输入或船内的加油管和/或货油管，必须每年进行一次1.5倍最大允许工作压力（MAWP）的静水压力试验。

静水压力可通俗地理解为由均质流体作用于一个物体上的压力。USCG 检查官同时注意到，多数情况下，船舶使用空气替代液体来试压，这是不被接受的，有的船舶甚至不能提供试压的书面记录，这不满足联邦法典33 CFR 155.820 之规定。

但是，当船舶离开船厂而处于正常营运状态时，每年由船舶进行上述静水压力试验通常是非常困难的。USCG新奥尔良分部根据业内相关部门的建议，于2011年3月3日发布了“海事安全通告”予以说明。同时满足下述情况可接受替代的试验程序：

- 1、如果基于经济性及船舶的实际情况而无法按要求试压时；

2、船舶至少在加油操作前30 天向USCG 提交替代试验程序的书面申请（除非USCG港口官员同意较短的时间）；

3、替代试验程序要能够提供等效的满足安全及防污染要求的试验方法（此方法应写进申请中）。

同时，该“海事安全通告”接受按照《USCG海事安全手册VOLUME II》中的替代试验程序，内容如下：

假如船舶每5年进行2次1.5倍最大允许工作压力（MAWP）的静水压力试验，则加油管和/或货油管可在每年进行一次不小于100%最大允许工作压力（MAWP）的压力试验。1.5 倍最大允许工作压力（MAWP）的试验可在进坞时进行，而实施这项替代的试验程序不必提交USCG批准。

考虑到此替代试验程序相对简便可行，建议各船公司采用。

而所谓的“加油管系”是指燃油驳运泵与甲板加油接头之间的管系，通常的管系走向为左右舷甲板加油接头→加油总管→加油支管控制阀→各个油舱，需要进行压力试验的管系是甲板加油接头与加油支管控制阀之间的管路，也包括燃油驳运泵出口阀与加油支管之间的一段管路（油舱之间调拨管路）。

进行压力试验时，将加油管系中充满燃油或类似液体，然后关闭与加油管系相接的阀件或用盲板封死，然后用专用加压泵加压至1.5倍最大允许工作压力（MAWP）；

船上进行年度试验时可采用上述方法，试验压力为100%最大允许工作压力（MAWP）；也可采用使用船上燃油驳运泵获取压力的方法，操作前应确认燃油驳运泵的安全阀起跳压力高于最大允许工作压力（MAWP）。

1.5倍最大允许工作压力（MAWP）试验可在进坞时由船厂协助进行，

并出具相应的检查试验记录；年度试验可在船舶营运期间进行并出具相应的检验试验记录；试验介质不得使用空气，只能使用燃油或类似液体

鉴于以上情况，请各船公司对所管理的去往美国港口的船舶关注如下事宜：

1、检查船舶是否存有有效的加油管路的压力试验结果、日期的书面记录，包括每5年进行2次1.5倍最大允许工作压力的静水压力试验和每年进行一次不小于100%最大允许工作压力的压力试验记录；并在加油管上做好标识（试验日期、压力）；

2、检查加油管路的保养情况，确保管路、阀门无锈蚀，保持压力表、温度表（如有）等工作正常，保持各种标识准确、清晰；

3、检查加油程序中是否标明加油管路的最大允许工作压力。

特此通告！

中国船级社

营运入级处