

DH-T-(16)089

## “MAHONI” 轮 检验报告

兹证明应上海海事法院委托，下列署名咨询验船师分别于2016年10月18日、19日在上海中海工业有限公司立丰船厂登“MAHONI”轮，对该轮的船舶技术状况进行了全面勘验，为委托方处理该轮的有关事项提供公正合理的参考依据。

现报告如下。

### 一 船舶资料（摘录自该轮船舶证书等）

船 名： MAHONI  
曾 用 名： NEW DIAMOND  
船 籍 港： 巴拿马（Panama）  
I M O 编 号： 9117868  
船 级 社： KR  
船 级 符 号： BULK CARRIER ‘ESP’ (HC/E: HOLD NOS 2,4  
MAY BE EMPTY) CDG ENV (IAFS, IOPP, ISPP,  
IAPP) CHA LI  
UMA  
船 舶 类 型： 木材散货船  
船 舶 材 料： 钢质  
营 运 海 区： 无限航区（Ocean going） / A1+A2+A3  
总长/船宽/型深： 158.54 / 26.20 / 13.80 米  
总 吨/净 吨： 16,498 / 9,670  
满 载 排 水 量： 33,509.9 吨  
载 货 量： 27,239.3 吨（summer deadweight）  
空 船 重 量： 6,251.3 吨（摘录自《稳性计算书》）

满载吃水: 9.90 米  
主机和功率: 韩国MAN B&W柴油机壹台, 5479千瓦  
建造完工日期: 1997年1月10日  
建造厂: 韩国韩进重工釜山船厂  
船舶所有人: PT. MERANTI MARITIME  
船舶经营人: STX MARINE SERVICE CO., LTD.  
船舶管理人: PAN OCEAN CO., LTD.

## 二 船舶证书、资料及安全检查记录情况

### 2.1 船舶证书

看守船员提供的有关证书情况如下:

- 2.1.1 登记证书: 签发人巴拿马海事机构, 签发日期为2012年1月19日, 有效期至2017年1月18日。
- 2.1.2 国际吨位证书: 签发人为Isthmus Bureau of Shipping, 签发日期为2011年12月5日。
- 2.1.3 国际载重线证书: 签发人为韩国船级社, 签发日期为2012年1月16日, 有效期至2017年1月8日, 最近1次检验(年度检验)的完成日期为2014年3月25日。
- 2.1.4 货船安全结构证书: 签发人为韩国船级社, 签发日期为2012年1月16日, 有效期至2017年1月8日, 最近1次检验(年度检验)的完成日期为2014年3月25日。
- 2.1.5 货船安全设备证书: 签发人为韩国船级社, 签发日期为2013年2月14日, 有效期至2017年1月8日, 最近1次检验(定期检验)的完成日期为2014年3月25日。

- 2.1.6 货船安全无线电证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2011年12月29日，有效期至2017年1月8日，最近1次检验（定期检验）的完成日期为2014年3月25日。
- 2.1.7 国际防污底证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2011年9月8日，2012年1月16日完成最近1次涂层检查。
- 2.1.8 国际防油污证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2012年1月16日，有效期至2017年1月8日，最近1次检验（年度检验）的完成日期为2014年3月25日。
- 2.1.9 国际防止生活污水污染证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2012年1月16日，有效期至2017年1月8日。
- 2.1.10 国际防止空气污染证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2012年1月16日，有效期至2017年1月8日，最近1次检验（年度检验）的完成日期为2014年3月25日。
- 2.1.11 国际安保证书：签发人为巴拿马海事机构，签发日期为2012年3月23日，有效期至2017年1月13日，最近1次审核（中间审核）的完成日期为2014年7月8日。
- 2.1.12 国际能效证书：签发人为韩国船级社，签发日期为2015年1月16日。
- 2.1.13 国际固体散装货物符合声明：签发人为韩国船级社，签发日期为2012年1月16日，有效期至2017年1月8日。
- 2.1.14 船舶危险品适装符合声明：签发人为韩国船级社，签发日期为2012年1月16日，有效期至2017年1月8日。

详细内容参见附件-1。

☞ 《国际载重线证书》、《货船安全结构证书》、《货船安全设备证书》、《货船安全无线电证书》、《国际防油污证书》、《国际防止空气污染证书》均已失效。

## 2.2 图纸资料

上层建筑张贴有《总图纸图》、《防火控制及安全图》、《舱容图》和《压载管系图》等。

甲板部资料如《谷物装载稳性计算书及总纵强度计算》、甲板木材装载资料等存放于大副房间内；但除几份图纸外，大量的船体相关图纸未见。

轮机长房间内归类保存有相关图纸和资料，完整度不明。

## 2.3 船级社检验报告/记录

### 2.3.1 检验状态表

根据韩国船级社2015年1月28日刊发的船舶检验状态表，该轮下次中间检验窗口期为2014年10月8日至2015年4月8日，下次特检窗口期为2016年10月8日至2017年1月8日，下次尾轴检验日期为2015年4月7日，下次锅炉检验日期为2015年10月27日，下次临时损坏检验日期为2015年4月7日。

详细内容详见附件-2。

### 2.3.2 加强检验报告

该轮2012年1月在中国岱山海舟船厂完成第3次特检，并签发了状况评估报告（CONDITION EVALUATION REPORT）。

根据测厚报告，检测区域总体未见严重的麻点腐蚀。

涂层检查情况为：5个货舱涂层状况良好（Good），艏、艉间舱脱层状况一般（Fair），5个顶边舱涂层状况一般（Fair），5个双层底舱涂层状况良好（Good）。

报告未见缺陷项或观察项。

详细内容详见附件-3。

### 2.3.3 检验报告

该轮2015年1月在中国龙口港因事故造成损坏，韩国船级社验船师于2015年1月15、16日在龙口港对该轮进行损坏检验，并签发了临时检验报告。

根据报告内容，海损造成船首左舷205-209肋位处艏楼外板、艏楼舷墙等的损坏。破损处进行了临时性修理，但永久性修理应于2015年4月7日以前完成。

详细内容详见附件-4。

## 2.4 其它

《连续概要记录》、《港口国安全检查记录》、《船舶测厚报告》（上次特检）、“船舶坞修检查/检测报告”等资料未见。

# 三 船舶技术状况

## 3.1 基本情况

该轮系1996年8月23日铺设龙骨、1997年1月9日在韩国韩进重工釜山船厂建造完成的27000载重吨级无限航区（A1+A2+A3）木材散货船，巴拿马国籍、韩国船级社（KR）入级。

该轮为钢制全焊接结构、货舱单壳双底、带球鼻首、单机单桨、单舵、艏楼结构、柴油机直接驱动的艏机型货船，设计航速14.2节。

船首设置艏楼，其后布置5个货舱，机舱和上层建筑位于船尾。

货舱区域为双层底和带顶边舱、底边舱的单壳结构，顶边舱均为压载水舱，底舱分别为压载水舱和重油舱，货舱间横舱壁为槽形舱壁。

货舱配备折叠液压式风雨密钢制舱盖板，其中1号舱盖为2片式，其它2-5号舱盖为4片式；舱口间配备4台克令吊作为起货设备，安全负荷30吨；主甲板上设置装载木材用的固定和可倒式立柱。

主机为韩国Korea Heavy Industries & Construction Co., Ltd.于1996年10月制造的壹台“Honjung MAN B&W 5L50MC”型号5缸直列式、废气涡轮增压、二冲程低速柴油机，额定功率5479千瓦，额定转速122转/分，可使用重油或者柴油作为燃料。

机舱内配备3台柴油机驱动的主发电机组：副机为6缸柴油机，型号“SSANG YONG AE11-128”；发电机为现代重工制造，额定功率500kVA，额定转速1200转/分；副机可使用重油或者柴油作为燃料。

查阅相关记录，该轮2015年3月10日在中国江阴港完成最后一个装卸货航次，随后在长江口锚地抛锚；3月28日转移至吴淞锚地抛锚；9月24日起在上海立丰船厂停靠、闲置至今，目前由船厂提供所需电力，主要机器设备处于停用状态。

### 3.2 总布置

该轮设有艏楼、尾部设有上层建筑/机舱；其间设有前后5个货舱，配备折叠液压式风雨密钢制舱盖板，配备4台30吨克令吊作为起货设备；主甲板上设置装载木材用的固定和可倒式立柱，1号货舱甲板木材装载高度7米，2-5号货舱甲板木材装载高度8.7米。

船首主甲板以上为储物间、木工间、锚机液压间和油漆间；主甲板下方为艏尖舱。

船中设置5个货舱，为单壳双底结构；顶边舱为1-5号顶边压载水舱，底舱为1-5号双层底压载水舱和3-5号燃油舱，顶板压载舱和底压载舱有舷侧通道连接，货舱间横舱壁为槽形舱壁。

尾部上层建筑自主甲板向上，分别为A甲板、B甲板、C甲板、桥楼甲板和罗经甲板，其中布置有驾驶室、船员舱室、病房、厨房、冰库、餐厅、浴室、厕所、库房、二氧化碳间、应急发电机间和理货间等。

尾部主甲板以下依次布置有机舱、淡水舱/尾尖舱和舵机间等。机舱自主甲板以下，设置上平台层（9900毫米平台层）、下平台层（6600毫米平台层）和机舱底层。

主要舱室具体布置如下。（注：下列信息摘录自《舱容图》）

## 3.2.1 货舱

舱室名称	肋位	舱口尺寸 (米)	舱容 (立方米)	
			Grain	Log / Bale
1号货舱	166~191	10.4×13.4	4518.1	4382.6
2号货舱	136~166	16.0×15.0	7092.2	6879.4
3号货舱	102~136	19.2×15.0	8118.7	7875.1
4号货舱	68~102	19.2×15.0	8164.9	7920.0
5号货舱	34~68	19.2×15.0	7493.9	7269.1
小计:			35387.8	34326.2
1号货舱甲板	166~191			1329.7
2号货舱甲板	136~166			3164.2
3号货舱甲板	102~136			3832.1
4号货舱甲板	68~102			3832.1
5号货舱甲板	34~68			3740.2
小计:				15898.3

## 3.2.2 压载水舱

舱室名称	肋位	舱容 (立方米)
艏尖舱	191~FE	784.7
1号顶边&底压载水舱 左	166~191	512.7
1号顶边&底压载水舱 右	166~191	512.7
2号顶边&底压载水舱 左	136~166	696.0
2号顶边&底压载水舱 右	136~166	696.0
2号底压载水舱 中	136~166	340.4
3号顶边&底压载水舱 左	102~136	733.9
3号顶边&底压载水舱 右	102~136	733.9
4号顶边&底压载水舱 左	68~102	756.1
4号顶边&底压载水舱 右	68~102	756.1
5号顶边&底压载水舱 左	34~68	885.1
5号顶边&底压载水舱 右	34~68	885.1
尾尖舱	AE~11	152.4
第3货舱	136~166	8118.7
小计:		16563.8

## 3.2.3 淡水舱

舱室名称	肋位	舱容 (立方米)
淡水舱 左	AE~11	135.7
淡水舱 右	AE~11	135.7
小计:		271.4

## 3.2.4 油舱

舱室名称	肋位	舱容 (立方米)
3号重油舱 中	102~136	578.7
4号重油舱 中	68~102	578.7
5号重油舱 中	34~68	192.8
重油澄清舱 左	24~28	18.7
重油日用舱 左	28~33	29.0
小计:		1397.9
双层底柴油舱 左	20~33	23.1
双层底柴油舱 右	20~33	33.4
柴油舱 右	26~34	143.3
柴油澄清舱 左	19~24	6.7
柴油日用舱 左	19~24	13.4
小计:		219.9
滑油储藏舱 中	19~30	13.8
主机滑油澄清舱 右	22~24	17.6
主机滑油储藏舱 右	24~25	9.4
辅机滑油储藏舱 右	20~21	2.5
气缸油储藏舱 右	20~22	12.9
小计:		56.2

根据看守船员提供的数据，2016/10/19重油（LSFO）存量约为43.6吨，轻柴油（MGO）存量约为7.4吨。



## 3.2.5 其它舱室

舱室名称	肋位	舱容 (立方米)
重油溢流舱 左	28~31	5.7
重油油渣舱 左	26~31	2.2
滑油油渣舱 右	25~27	2.5
污油柜 中	12~15	7.1
污水柜 中	15~18	13.5
CWT 中	AE~12	10.2
小计:		41.2

## 3.3 船体结构

舷侧外板

现场检验时, 该轮停靠上海立丰船厂、处于闲置状态, 艏/舯/艉吃水约0.6/1.8/2.7米; 由于条件限制, 仅能检查水线以上可见部分。

3.3.1 左舷船艏外板205-209肋位凹陷变形, 尺寸约4000×8750毫米; 构件相应地变形损坏。

右舷船中外板第4-5货舱区域、水面上方可见10档肋位范围内凹陷变形。

除上述两处损坏外, 其它外板钢板基本平整、光顺, 局部出现锈斑, 总体状况较好; 涂层局部擦痕, 总体状况不甚满意。

3.3.2 六面水尺标志局部模糊不清。

上甲板

3.3.3 货舱区域上甲板左、右两舷基本平整, 局部麻点腐蚀, 总体状况良好; 涂层局部脱落, 总体状况一般。

3.3.4 舱间甲板基本平整, 局部锈蚀, 总体状况较好; 涂层部分出现锈皮, 总体状况不甚满意。

3.3.5 主甲板舷墙状况正常。

### 艏楼甲板

- 3.3.6 左舷艏楼甲板205-209肋位褶皱变形，甲板下方构件相应地弯曲变形。

除上述损坏外，其它艏楼甲板基本平整，局部麻点腐蚀，总体状况较好；涂层基本完整。

- 3.3.7 艏楼甲板舷墙及栏杆状况正常。

### 艏楼内部

- 3.3.8 除左舷外板205-209肋位处变形损坏外，其它结构总体结构状况良好；涂层基本完整。

### 艏尖舱

由于道门未打开，未能进行检查。

### 顶边压载水舱

左舷5号顶边舱打开道门进行内部检查。

- 3.3.9 除部分构件在邻近后横舱壁处有严重的腐蚀外，其它结构总体状况良好，未见变形和明显腐蚀。

- 3.3.10 后横舱壁及邻近构件的涂层模糊不清，总体涂层状况一般。

### 双层底压载舱

由于道门未打开，未能进行检查。

### 货舱舱口围/舱盖

货舱舱盖处于关闭状态，仅对舱盖进行外表检查。

- 3.3.11 货舱采用液压折叠式风雨密钢质舱盖，制造厂家NAKATA-KVAERNER；舱盖液压装置由Tokimec Power system Inc.制造。

- 3.3.12 舱盖板表面基本平整，未见明显腐蚀，总体状况良好。

舱盖橡皮条、密封压条和流水槽等未能检查。

滚轮未见异常，舱盖四周锁紧螺丝基本齐全。

舱盖涂层基本完整。

3.3.13 舱口围板、支撑和舱口角隅结构未见明显变形等，总体状况良好；涂层基本完整。

沿舱口围布置的管路部分出现严重锈蚀的情况。

3.3.14 舱口围四角等配备流水槽止回阀，但部分止回阀损坏。

3.3.15 液压油缸外观未见异常，但液压油管局部严重锈蚀。

#### 货舱内部

由于货舱长期关闭且未进行充分通风换气，未能进入货舱舱底进行近观检查；通过1号货舱舱梯平台进行目视检查。

3.3.16 结构未见明显变形，总体状况较好。

3.3.17 结构涂层基本完整。

#### 主甲板立柱

3.3.18 固定及可倒放式立柱结构状况良好，未见明显变形。

#### 上层建筑

3.3.19 围壁板平整，总体状况良好；涂层完好。

3.3.20 各露天甲板基本平整，未见变形和明显腐蚀，总体状况良好；甲板涂层局部模糊不清，总体状况一般。

### **3.4 甲板机械及设备**

#### 船艏锚机及绞缆机

3.4.1 船艏配置2台电动液压锚机/绞缆机，锚机液压装置由芬兰Berendsen公司制造。

锚机传动齿轮状况正常，锚机及绞缆机刹车片状况尚可，底座结构状况正常。

3.4.2 左、右舷各配备锚1只，外观正常。

3.4.3 左、右锚链可见部分外观正常，链环尺寸未见明显蚀减；锚链原始直径60毫米。

3.4.4 锚链舱外表面状况良好。

3.4.5 艏楼甲板上系缆桩和导缆滚轮等外观状况正常。

#### 舷梯

3.4.6 上层建筑主甲板层左、右两侧舷梯装置外观未见异常，表面状况较好。

#### 货舱通风

3.4.7 甲板上配备机械通风装置，外观未见异常，表面状况较好。

3.4.8 货舱在舱盖板上配备自然通风盖，外观状况正常。

#### 甲板空气管、测量管、水密门及小舱口等关闭装置

3.4.9 甲板上透气管状况一般。

3.4.10 测量管外观正常，管塞被船员收集并保存。

3.4.11 甲板水密门外观状况尚好，橡皮完整。

3.4.12 货舱小舱口装置外观正常，螺丝被船员收集并保存。

#### 船尾绞缆机及甲板附件

3.4.13 船尾配置液压绞缆机2台，外观状况正常。

3.4.14 船尾之系缆桩、导缆滚轮、透气管、空气管等外观状况正常。

#### 杂用吊

3.4.15 上层建筑A甲板左舷配备1具2吨杂用吊，未见异常。

3.4.16 主甲板上层建筑前方左、右舷各配备1具0.9吨物品吊，但未见安装滑轮和钢索等。

### 3.5 救生设备

该轮按照船员总人数23人配备救生设备。

3.5.1 上层建筑A甲板层左、右两舷各配置1艘全封闭机动救生艇，额定配员25人。

外观未见异常，表面状况较好。

3.5.2 生活区配备2只救生筏，额定配员25人；船艙1只救生筏的额定配员6人。

外观检查无异常；检验标签标明下次检验日期为2015年6月。

3.5.3 救生圈和抛绳设备等未清点。

### 3.6 防火结构和消防设备

3.6.1 机舱布置2台主消防（通用）泵，排量90/150立方米/小时。

外观未见异常，表面状况较好。

3.6.2 舵机舱布置1台应急消防泵，排量72立方米/小时。

外观未见异常，表面状况较好。

3.6.3 大型固定二氧化碳灭火系统保护货舱和机舱处所，总计98瓶。

外观状况未见异常，检验标签标明上次检验日期为2013年2月。

3.6.4 甲板消防总管、消防栓等外观尚好。

3.6.5 配备感烟和感温式探火报警系统。

3.6.6 其它手持式灭火器和消防箱等未清点。

### 3.7 防污染布置和设备

3.7.1 机舱布置油污水分离器1台，Han Young Engineering Co., Ltd.制造，型号OS-2.0，油污水处理能力2立方米/小时。

外观未见异常，表面状况较好。

3.7.2 机舱布置生活污水处理装置1台，韩国Korea Consolidated Machinert Inc.制造，型号SWT-1，排量2100升/天。

外观未见异常，表面状况较好。

3.7.3 机舱主甲板层配备焚烧炉1台，韩国Kang Rim公司制造，型号OSU-20SA，燃烧能力180,000kCal/h。

外观未见异常，表面状况较好。

### 3.8 轮机设备

该轮 2015 年 3 月 10 日开始停止运营，9 月 24 日起在上海立丰船厂停靠、闲置至今；目前由船厂供电，主要机器设备处于停用状态。

#### 3.8.1 机舱布置

3.8.1.1 该轮机舱主甲板以下分成三层，从上至下分别为上平台层（9.9 米平台层）、下平台层（6.6 米平台层）和机舱底层；锅炉布置于主甲板层；主机布置于该机舱中部。

3.8.1.2 上平台层，主要布置有机舱集控室、3 台主发电机组、主空压机及空气瓶、冰机、压载舱液压阀站、机修间、备品间和部分油舱/柜。

3.8.1.3 下平台层，主要布置有分油机间、生活污水处理装置、滑油/淡水冷却器、造水机、压力水柜和部分油舱/柜。

3.8.1.4 机舱底层，主要布置有主机、轴系、油污水处理装置和各类泵及其它辅助机械等。

3.8.1.5 舵机间布置在上平台层机舱后方。

3.8.1.6 应急发电机布置在 A 甲板层。

#### 3.8.2 主要设备介绍

##### 3.8.2.1 主推进装置

.2.1.1 该轮为艉机型单机单桨船舶，主机为直列 5 缸二冲程低速柴油机一台，经

中间轴和螺旋桨轴，驱动一个固定螺距铜质螺旋桨以推进船舶。

根据主机铭牌，主机为韩国Korea Heavy Industries & Construction Co., Ltd.于1996年10月制造的壹台“Honjung MAN B&W 5L50MC”型号5缸、直列式、废气涡轮增压、二冲程、低速柴油机，额定功率5479千瓦，额定转速122转/分，可使用重油或者柴油作为燃料。

外观未见异常，表面状况较好；打开主机1、5号曲拐箱检查活塞和曲轴，未见异常。

.2.1.2 IHI ABB 废气涡轮增压器外观未见异常，表面状况较好。

.2.1.3 螺旋桨轴直径 400 毫米。

中间轴和螺旋桨轴可见部分外观正常；艏轴前密封未见异常。

.2.1.4 舵叶和螺旋桨水面以上部分未见异常。

### 3.8.2.2 主发电设备

机舱内配备 3 台柴油机驱动的主发电机组。

.2.2.1 副机为 6 缸柴油机，型号“SSANG YONG AEI1-128”，可使用重油或者柴油作为燃料。

.2.2.2 发电机为现代重工制造，额定功率 500kVA，额定转速 1200 转/分。

.2.2.3 外观未见异常，表面状况较好。

### 3.8.2.3 组合锅炉

该轮设有废气燃油组合锅炉 1 台，由韩国 Kangrim Marine Boiler 制造，型号 KC3，蒸发量约 1000 公斤/小时，工作压力 0.7 兆帕，供燃油加热及生活用。

锅炉外衣及燃烧器等未见异常；发现炉膛清洁孔盖被打开，内部清洁状况较好。

### 3.8.2.4 舵机

韩国 Tong Myung Heavy Industries Co., Ltd.制造电动液压舵机一台，型号 RM21-045，扭矩 45T·m。

外观未见异常；但集油槽内集有一定量的滑油。

#### 3.8.2.5 空压机和空气瓶

主空气压缩机 2 台，Hatlapa 公司制造，型号 L95，排量 111.5 立方米/小时，工作压力 3 兆帕。

主空气瓶 2 只，容量 3 立方米，工作压力 3.0 兆帕；其它辅机和杂用空气瓶若干只。

外观未见异常，表面状况较好。

#### 3.8.2.6 分油机

燃油分油机 2 台，韩国 Samgong Mitsubishi 公司制造，处理能力 5600L/H。

柴油分油机 1 台，韩国 Samgong Mitsubishi 公司制造。

滑油分油机 2 台，韩国 Samgong Mitsubishi 公司制造。

外观未见异常，表面状况较好。

#### 3.8.2.7 泵浦

机舱内主要的泵浦包括：

压载泵 2 台、总用泵 1 台、总用/消防泵 2 台，以及各种海水泵、淡水泵、燃油/柴油/滑油输送泵、舱底泵等。

外观未见异常，表面状况较好。

#### 3.8.2.8 应急发电机

柴油机由 Kirloskar Cummins 公司制造，型号 NT-495-G，额定功率 154 马力，额定转速 1800 转/分；发电机由 Newage International Ltd.制造，额定功率 70 千瓦，额定电压 450V，频率 60Hz。

外观未见异常，表面状况较好。

#### 3.8.2.9 配电板

立式主配电板由韩国 KT Electric Co., Ltd.公司制造，11 屏，电压 440V，频率 60Hz。

立式应急配电板由韩国 KT Electric Co., Ltd.公司制造，电压 450V，频率



60Hz。

外观及仪表显示未见异常，表面状况较好。

3.8.2.10 其它电气设备和控制仪表

主机控制台、船舶变压器、液压电磁阀遥控系统、电缆、启动开关箱和马达等设施外观未见明显异常，外观清洁度总体良好。

应急电瓶间内电瓶已过更换时间。

3.8.3 **主要设备运行及维护状况**

该轮 2015 年 3 月 10 日开始停止运营，9 月 24 日起在上海立丰船厂停靠、闲置至今；目前由船厂供电，主要机器设备处于停用状态。

署名者检验时，由于条件限制，无法进行相关设备的启动和试验；从外观来看，表面状况较好；但由于长期闲置，缺乏日常必要的维护保养。

根据轮机长的记录，该轮油耗情况如下：

主机连续运转工况（NCR）下，转速 117 转/分、航速 14 节、油耗 20.7 吨/天；主机最低工况（MIN）下，转速 100 转/分、航速 11.5 节（装载）/12.5 节（压载）、油耗 13.6 吨/天（装载）/ 14.5 吨/天（压载）；副机航行油耗 1.3 吨/天（单机）、在港油耗 1.0-1.2 吨/天（单机）、装卸货油耗 1.6-2.0 吨/天（双机）。

3.8.4 **备件**

机舱备件未能逐一清点。

可见主机活塞 1 个，排气阀 3 个。

3.9 **航行/通讯设备**

3.9.1 **航行设备**

自动舵

1套

型 号

TOKIMEC INC

磁罗经		1台
型 号	TG6000	
电罗经		1台
型 号	TOKIMEC MB-21-1	
雷达		2台
型 号	JRC JMA-9122-9XA	
测深仪		1台
型 号	JRC JFE-570S	
GPS		2台
型 号	SIMRAD Shipmate GN30 / FURUNO GP-70	
AIS		1台
型 号	JRC HIS-182	
航程记录仪		1台
型 号	TOKIMEC CR-4	
气象传真		1台
型 号	JRC JAX-9B	
SVDR		1台
型 号	STX-5000	
驾驶值班报警系统		1套
型 号	SAMYUNG BNW-52	
电子海图		未配备

## 3.9.2 无线电通讯设备

INMARSAT C	1台
型 号	FURUNO FELCOM-15
中频无线电装置	1台
型 号	FURUNO FS-2570
甚高频无线电话	2台
型 号	FURUNO FM-7000 / FM8800S
奈伏泰斯接收机	1台
型 号	FURUNO NX-500
搜救雷达应答器	2个
应急无线电示位标	1个

## 3.10 船员生活舱室及设施

该轮生活区走道、舱室、设施等外观/卫生状况良好。

配备中央空调系统，铭牌未见；发现空调箱体部分被打开，鼓风机脱落。

配备冰库/冰机，未使用，外观未见异常，表面状况较好。

四 勘验说明

- 下列署名者对该轮的检验是船舶处于浮态状况下进行的，水线以下的部分未能进行检验。
- 由于该轮处于非正常停泊状态，以外观目视检查为主，未对机器、设备进行运转试验或功能测试等。
- 因条件限制，艏尖舱、双层底压载舱和油舱/柜未进行内部检查。

## 五 总结

基于对“MAHONI”轮的现场检验，我们认为：

- 该轮系1997年1月在韩国韩进重工釜山船厂建造完成的27000载重吨级、无限航区（A1+A2+A3）木材散货船。
- 该轮注册巴拿马国籍、韩国船级社入级，主要船舶证书已失效。
- 该轮的总体构造状况较好。
- 该轮主、副机等主要的机器设备由韩国厂家制造，配备齐全；机器和设备外观状况良好；但由于长期闲置，缺乏日常必要的维护保养。
- 由于条件限制，检验时，以外观目视检查为主，未对机器、设备进行运转试验或功能测试等。

## 六 检验在场人员

Mr. Ralph Nino V. Villamala      看守船员

付 伟 先生                              现场咨询验船师

下列署名者恪尽职守，力尽所能，公正地执行检验工作。以上检验及本报告对任何利益方均无偏见，且保留对本报告的解释权，谨此声明。

上海，2016年10月24日

上海双希海事发展有限公司 公正检验部

---

(付 伟)

咨询验船师

### 附 件

1.	船舶证书 复印件	27 页
2.	船舶检验状态表 复印件	8 页
3.	加强检验报告 复印件	7 页
4.	船级社检验报告（2015.1.16） 复印件	4 页
5.	存油记录 复印件	1 页
6.	照片 162 张	54 页