



ClassNK SMC 船に対する
ISM コード関連のポート・ステート・コントロール
年次報告書
2006

2007 年 10 月

財団法人 日本海事協会

目次

はじめに	1
第1章 ISM 欠陥指摘ケース	
1.1 ISM 欠陥指摘ケースの総数および ISM 欠陥指摘率	2
1.2 ISM 欠陥指摘ケースの傾向	2
.1 船舶の船種・船齢・総トン数・船籍国別	2
.2 管理会社の管理船隻数・管理実施年数・所在国別	5
.3 PSC 実施国別	8
第2章 ISM 欠陥と PSC 処置	
2.1 ISM 欠陥の総数および ISM コード要求事項別の欠陥数	9
2.2 PSC 実施国別の ISM 欠陥指摘・拘留件数	10
2.3 PSC における ISM 欠陥指摘と処置の傾向	11
付録： PSC における ISM 欠陥指摘と処置の例	14

はじめに

本報告書は、ポート・ステート・コントロール(PSC)において国際安全管理コード(ISM コード)の要件に係る欠陥が指摘されたケースについて分析した結果を船舶管理会社などの関係者に提供し、船舶安全管理システムの向上に資することを目的として作成したものである。

本年次の報告書では、2006年1月から12月までの間に世界各地で実施されたPSCの中、本会が発行した安全管理証書を所持する船舶について、PSC 当局などから本会が受け取った情報および過去数年間のデータを集計・分析した結果を下記のとおり2章に分けて示している。

第1章では、PSC においてISM コードの要件に係る欠陥の指摘されたケースの総数・率ならびにそれらを船舶の種類・船齢・総トン数・船籍国、管理会社の規模(管理船隻数)・管理実施年数・所在国およびPSC 実施国・地域に関して分析した結果を示している。

第2章では、PSC において指摘されたISM 欠陥およびそれらに対して取られたPSC の処置をISM コード要求事項・PSC 実施国に関して分析した結果を示している。

以下、本報告書では次の用語を使用する。

「NKSMC 船」	本会が発行した SMC を所持する船舶
「NKDOC 会社」	本会が発行した DOC を所持する会社
「ISM 欠陥」	ISM コードの要件に係る欠陥
「ISM 欠陥指摘ケース」	PSC 検査において何らかの ISM 欠陥が指摘されたケース
「ISM 欠陥指摘船」	PSC 検査において何らかの ISM 欠陥を指摘された船舶
「ISM 欠陥指摘率」 ^{注)}	NKSMC 船(全体または対象グループ)の隻数に対する ISM 欠陥指摘ケースの数の割合

注) 「NKSMC 船に対して実施されたPSC 検査の件数」に対するISM 欠陥指摘ケースの割合をISM 欠陥指摘率とするのがより有意であるが、同件数は不明のため、代わりに「NKSMC 船の隻数」を用いる。

1 章 ISM 欠陥指摘ケース

1.1 ISM 欠陥指摘ケースの総数および ISM 欠陥指摘率

過去4年間のISM欠陥指摘ケースの総数およびISM欠陥指摘率を表1.1.1に示す。2006年のNKSMC船全体の欠陥指摘率は3.1%であり、2年続いた減少傾向から増加に転じた。

表 1.1.1 ISM 欠陥指摘ケースの総数および ISM 欠陥指摘率

年次	欠陥指摘ケース総数 (A)	NKSMC 船総数 (B)	欠陥指摘率 (%) (A/B)
2003 年	172	3439	5.0
2004 年	137	3639	3.8
2005 年	81	3799	2.1
2006 年	121	3895	3.1

1.2 ISM 欠陥指摘ケースの傾向

1.2.1 船舶の船種・船齢・総トン数・船籍国別

(a) 船種別

船種別のISM欠陥指摘率を表1.2.1(a)および図1.2.1(a)に示す。

- 隻数の少ないケミカルタンカーを除けば、バルクキャリアのISM欠陥指摘率が最も高い。
- ガスキャリアにISM欠陥指摘船はなかった。油タンカーのISM欠陥指摘率は0.6%と引き続き低い。
- ケミカルタンカーのISM欠陥指摘率は13.6%へと大きく上昇した。

表1.2.1(a) 種別のISM欠陥指摘率

船種	欠陥指摘船 隻数 2006年 (A)	NKSMC船 隻数 2006年 (B)	欠陥指摘率 (%)			
			2003年	2004年	2005年	2006年 (A)/(B)
バルクキャリア	60	1340	4.9	4.4	3.4	4.5
その他の貨物船	50	1540	6.8	4.2	2.2	3.2
油タンカー*	5	772	1.5	2.5	0.7	0.6
ケミカルタンカー	6	44	5.0	2.4	0.0	13.6
ガスキャリア	0	193	5.1	0.6	0.0	0.0
客船及び高速船	0	6	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	121	3895	5.0	3.8	2.1	3.1

* 本表では油・ケミカルタンカーは「油タンカー」に含まれている。

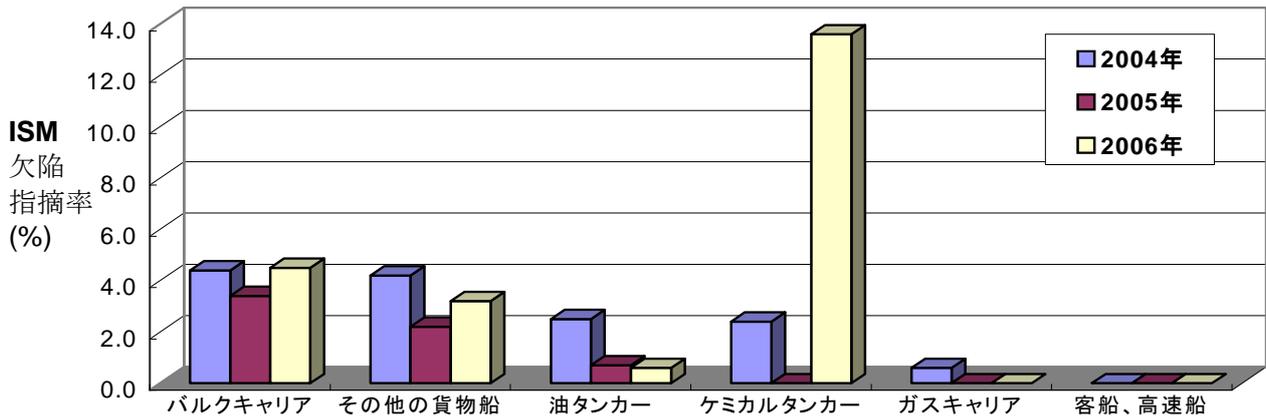


図 1.2.1(a) 船種別の ISM 欠陥指摘率

(b) 船齢別

船齢別の ISM 欠陥指摘船・NKSMC 船の隻数を表 1.2.1(b)に、ISM 欠陥指摘率を図 1.2.1(b) -1 に示す。また、2006 年の船種・船齢別欠陥指摘率を図 1.2.1(b) -2 に示す。

- 船齢が高くなるほど欠陥指摘率が高くなる傾向にある。特にバルクキャリアでこの傾向が顕著である。船齢が高くなるほど保守不良に対する ISM 欠陥の指摘が増えるためと考えられる。
- タンカーでは船齢 15-19 年の船舶に ISM 欠陥の指摘が集中している。

表 1.2.1(b) 船齢別の ISM 欠陥指摘船・NKSMC 船の分布

船齢	ISM欠陥指摘船の隻数(A)				NKSMC船の隻数(B)			
	2003年	2004年	2005年	2006年	2003年	2004年	2005年	2006年
0から4年	16	17	6	13	866	898	991	1109
5から9年	39	21	14	25	1039	1087	1039	974
10から14年	25	22	14	15	452	522	599	678
15から19年	39	21	10	21	467	392	365	367
20から24年	40	46	30	34	424	529	543	501
25年以上	13	10	7	13	186	212	237	266

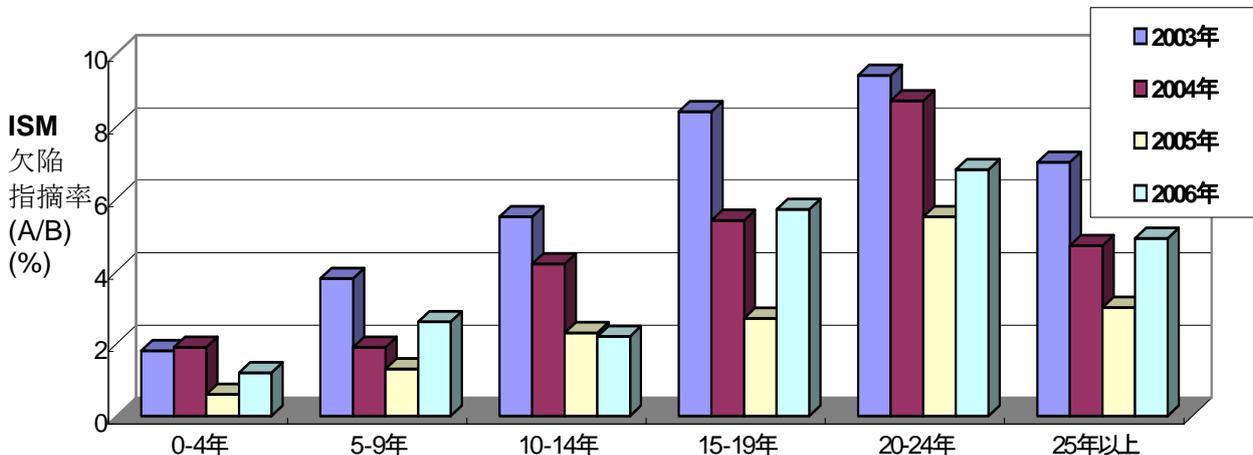


図 1.2.1(b)-1 船齢別欠陥指摘率

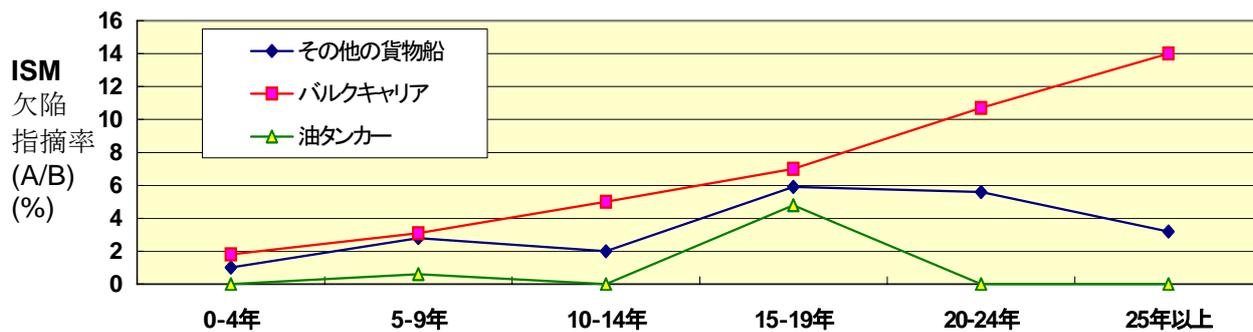


図 1.2.1(b) -2 船種・船齢別の ISM 欠陥指摘率(%)

(c) 総トン数別

総トン数(船舶の大きさ)別の ISM 欠陥指摘船・NKSMC 船の隻数を表 1.2.1(c)に、ISM 欠陥指摘率を図 1.2.1(c) に示す。

- 総トン数 8 万トン以上の大型船の ISM 欠陥指摘率は引き続き約 1%と低い。

表 1.2.1(c) 総トン数別の ISM 欠陥指摘船隻数・NKSMC 船隻数

総トン数 (x 1,000)	ISM欠陥指摘船隻数(A)				NKSMC船隻数(B)			
	2003年	2004年	2005年	2006年	2003年	2004年	2005年	2006年
0から10	83	54	22	34	1228	1264	1249	1253
10から20	42	36	22	29	716	731	745	755
20から30	13	15	11	18	426	474	490	490
30から40	15	11	11	18	366	402	445	486
40から50	6	8	6	11	235	251	258	289
50から60	0	5	0	3	119	140	153	156
60から80	4	6	5	4	102	115	127	136
80以上	9	2	4	4	242	263	307	330

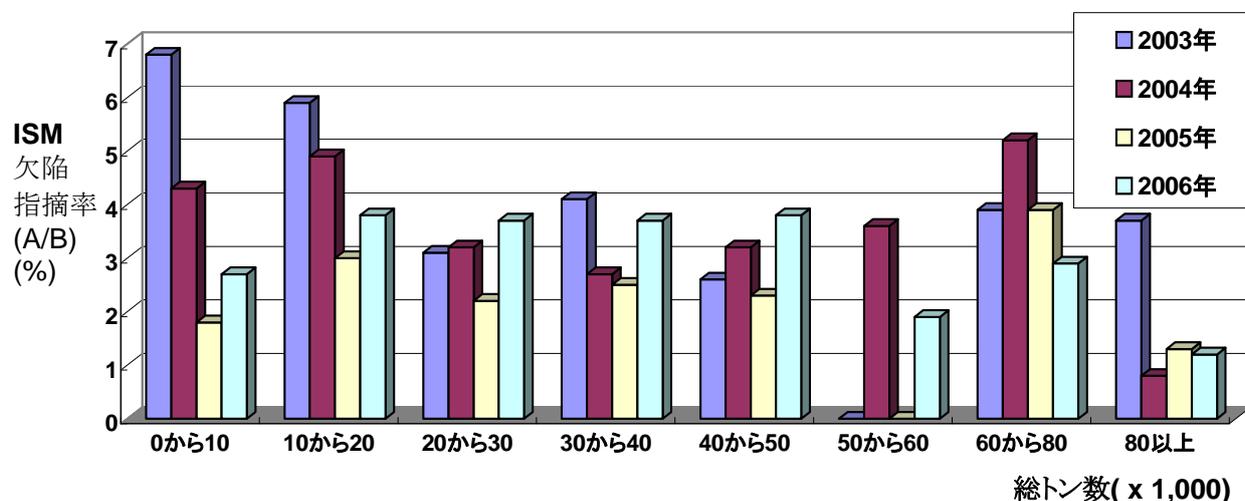


図 1.2.1(c) 総トン数別の ISM 欠陥指摘率

(d) 船籍国別

船籍国別の ISM 欠陥指摘船の隻数および ISM 欠陥指摘率を表 1.2.1(d) に示す。

表 1.2.1(d) 船籍国別の ISM 欠陥指摘隻数および ISM 欠陥指摘率(%)

船籍	2003年		2004年		2005年		2006年	
	隻数	率	隻数	率	隻数	率	隻数	率
キプロス	14	11.3	6	12.8	3	3.5	12	14.8
タイ	4	1.2	2	5.8	7	8.3	5	5.8
リベリア	4	6.7	9	3.9	1	0.5	11	5.8
マーシャル・アイランド	-	-	-	-	2	5.0	3	5.3
香港(中国)	9	4.3	13	6.3	10	4.1	12	4.7
トルコ	3	9.3	4	4.8	2	3.5	2	3.7
フィリピン	4	4.0	0	4.0	2	2.2	3	3.7
パナマ	87	4.0	64	4.6	40	1.9	57	2.7
シンガポール	15	2.4	14	4.0	7	1.7	8	1.9
マレシア	2	7.8	2	2.7	3	4.3	1	1.7
マルタ	9	6.7	8	7.4	2	1.5	2	1.6
バハマ	2	-	1	3.8	1	1.5	1	1.2
その他	17	-	14	-	1	-	1	-
全体	172	4.4	137	5.0	81	2.1	121	3.1

1.2.2 管理会社の管理船隻数・管理実施年数・所在国別

(a) 管理船隻数別

ISM 欠陥指摘船の管理会社の管理船隻数別(8 グループ)の ISM 欠陥指摘率を表 1.2.2(a)および図 1.2.2(a)に示す。

- 1-5 隻グループの欠陥指摘率が最も高く、次いで 6-10 隻のグループが高い。すなわち、小規模の管理船会社が管理する船舶の欠陥指摘率が高い傾向にある。
- 31-40 隻及び 40-50 隻のグループの欠陥指摘率は昨年を引き続き低い。

表 1.2.2(a) 管理会社の管理船隻数別の ISM 欠陥指摘率

管理隻数	会社数	欠陥指摘船(隻) (A)	合計管理船数 (B)	欠陥指摘率(%) (A/B)
1~5	325	37	755	4.9
6~10	96	25	728	3.4
11~15	48	15	621	2.4
16~20	13	7	232	3.0
21~30	18	15	448	3.3
31~40	11	4	371	1.1
41~50	7	5	315	1.6
51以上	7	13	425	3.1
計	525	121	3895	3.1

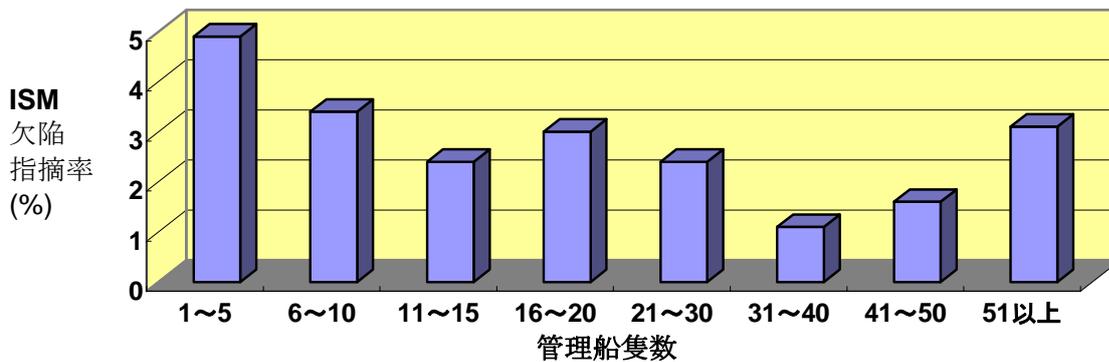


図 1.2.2(a) 管理会社の管理船隻数別の ISM 欠陥指摘率

(b) 安全管理システム実施年数別

ISM 欠陥指摘船の管理会社の安全管理システム実施年数別の ISM 欠陥指摘率を表 1.2.2(b)に示す。ただし、NKDOC 会社のみを対象とし、会社が NKDOC を最初に取得した年を安全管理システム実施開始の年とみなした。

- DOC 取得初年度(2006 年度に取得)のグループの欠陥指摘率は 25.0%と著しく高くなっている。

表1.2.2(b) 管理会社のDOC取得年別のISM欠陥指摘率

SMS 実施年数	会社数*	ISM欠陥船隻数(A)		管理船隻数(B)		欠陥指摘率 (A/B)(%)
		合計隻数	1社平均	合計隻数	1社平均	
13	4	0	0.00	57	14.3	0.0
12	25	14	0.56	582	23.3	2.4
11	52	18	0.35	689	13.3	2.6
10	87	19	0.22	726	8.3	2.6
9	67	15	0.22	404	6.0	3.7
8	17	3	0.18	169	9.9	1.8
7	13	2	0.15	78	6.0	2.6
6	34	3	0.09	162	4.8	1.9
5	48	13	0.27	283	5.9	4.6
4	21	7	0.33	96	4.6	7.3
3	19	5	0.26	76	4.0	6.6
2	15	1	0.07	54	3.6	1.9
1	9	6	0.67	24	2.7	25.0
計	411	106	0.26	3400	8.3	3.1

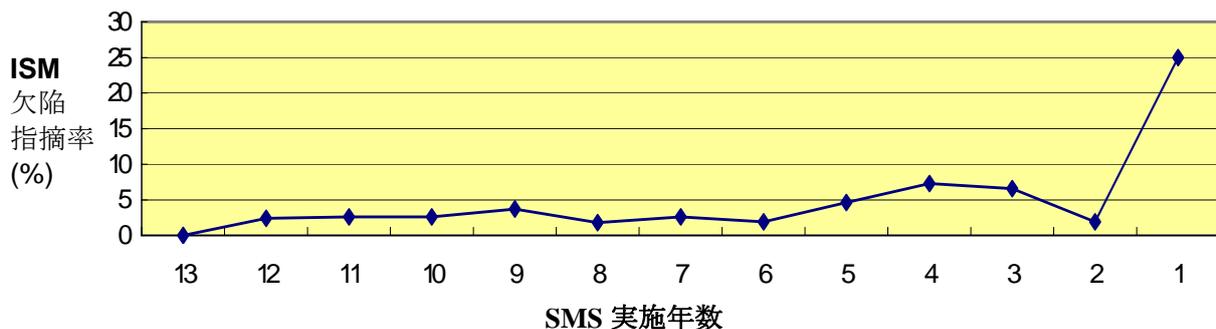


図 1.2.2(b) 管理会社の SMS 実施年数別の ISM 欠陥指摘率

(c) 所在国別

ISM 欠陥指摘船の管理会社の所在国・地域別の ISM 欠陥指摘率を表 1.2.2(c) および図 1.2.2(c)に示す。

- ギリシャの会社の管理船の ISM 欠陥指摘率は 2005 年に低下したが 2006 年度には再び上昇した。
- タイの会社の管理船の ISM 欠陥指摘率は 2005 年度の 8.3%から 4.5%に低下した。
- トルコ、台湾、香港、マレーシアの会社の管理船の ISM 欠陥指摘率は低下、フィリピン、日本、韓国の会社の管理船の ISM 欠陥指摘率は上昇した。

表 1.2.2(c) 管理会社の所在国別の ISM 欠陥指摘率

国名・地域名	管理会社数	ISM欠陥指摘船数 (A)	合計管理隻数 (B)	ISM欠陥指摘率 (A/B)(%)
ギリシャ	75	23	309	7.4
タイ	6	5	110	4.5
フィリピン	14	6	141	4.3
日本	217	56	1809	3.1
韓国	12	2	75	2.7
トルコ	25	2	97	2.1
シンガポール	44	11	580	1.9
台湾	13	2	112	1.8
香港(中国)	22	4	258	1.6
マレーシア	15	1	85	1.2
中国	28	0	57	0.0
その他	54	9	262	3.4
合計	525	121	3895	3.1

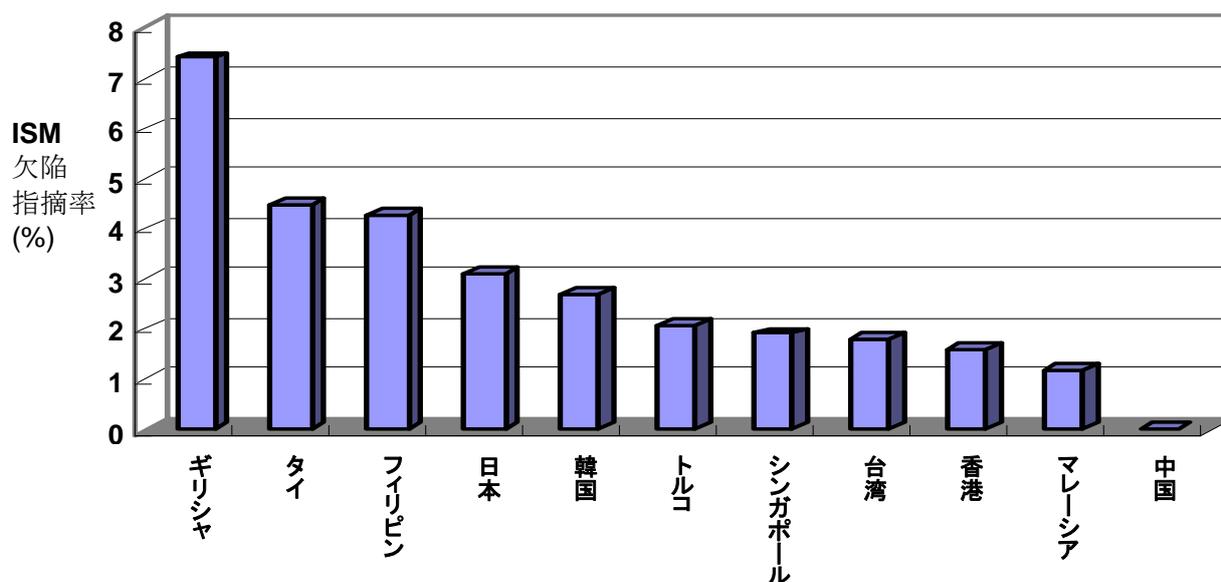


図 1.2.2(c) 管理会社の所在国別の ISM 欠陥指摘率

1.2.3 PSC 実施国別

PSC 実施国別の ISM 欠陥指摘ケース数を表 1.2.3 に示す。なお、同表に示された ISM 欠陥指摘ケースの数には他機関発行の SMC を所持する NK 船級船の ISM 欠陥指摘ケース(総数 28 件)も含まれている。

表 1.2.3 PSC 実施国別 ISM 欠陥指摘ケース数

国名・地域名	ISM 欠陥指摘ケース数			
	2003年	2004年	2005年	2006年
オーストラリア	23	27	29	37
日本	63	30	14	22
米国	11	12	5	15
中国	13	8	3	14
英国	17	8	9	12
韓国	11	8	1	11
香港(中国)	39	9	2	8
ドイツ	7	4	2	5
イタリア	6	6	7	4
ロシア	1	1	0	4
アルゼンチン	-	-	-	4
フランス	3	3	3	2
オランダ	11	9	4	2
ベルギー	11	1	4	2
カナダ	10	6	1	2
ブラジル	3	0	1	2
シンガポール	3	3	0	2
その他	18	16	11	11
計	249	150	96	159

2章 ISM 欠陥とPSC 処置

2.1 ISM 欠陥の総数およびISMコード要求事項別の欠陥数

過去4年間のISM欠陥の総数およびISMコードの要求事項(下記)別の数を表2.1に示す。

表 2.1 ISM 欠陥の総数および要求事項別の分布

年	ISMコード要求事項(セクション番号)														合計
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	99	
2003年	1	8	12	1	24	60	45	96	23	159	43	13	6	-	491
2004年	2	18	8	0	8	29	24	37	9	88	16	9	2	-	250
2005年	3	2	4	0	4	11	16	21	21	68	2	3	0	3	158
2006年	5	4	9	3	10	44	19	38	11	109	15	6	8	2	283

セクション	要求事項	セクション	要求事項
1	一般 (1.2.3: 規則等の遵守)	8	緊急事態への準備
2	安全及び環境保護方針	9	不適合・事故・危険発生の報告・解析
3	会社の責任及び権限	10	船舶及び設備の保守
4	管理責任者	11	文書管理
5	船長の責任及び権限	12	会社による見直し評価
6	経営資源及び要員配置	13	証書・検証及び監督
7	船内業務計画の策定		

- 2006年は、ISM欠陥指摘ケースの増加に伴い、指摘されたISM欠陥の数も増加した。総件数121のISM欠陥指摘ケースにおいて指摘されたISM欠陥の総数は283であり、ISM欠陥指摘ケース1件当たりのISM欠陥数は2.3である。
- 引き続き「船舶及び設備の保守」に係る欠陥が最も多く、全体の39.5%を占めている。
- 「不適合・事故・危険発生の報告・解析」に係る欠陥の比率は13.3%から3.9%に、「船内業務計画の策定」は10.1%から6.7%に低下した。
- 一方、「経営資源及び要員配置」に係る欠陥の比率は7%から15.5%に増加している。「緊急事態への準備」や「船舶及び設備の保守」に関連する欠陥が認められた場合、乗組員の訓練に係る欠陥でもあると捉えられるケースが増えたことが原因の一つとして考えられる。

2.2 PSC 実施国別の ISM 欠陥指摘・拘留件数

2006 年の PSC 実施国・地域/ISM コード要求事項別の ISM 欠陥数をそれらに対して取られた拘留処置の件数とともに表 2.2.1 に示す。

表 2.2.1 PSC 実施国・地域/ISM コード要求事項別の ISM 欠陥・拘留の件数 (2006 年)

PSC実施 国・地域		ISMコード要求事項(セクション番号)														計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	99 ^注	
オーストラリア	欠陥数	2		2	1	2	6	8	8	2	21	1	2		1	56
	拘留						2		3	1	4					10
日本	欠陥数						12		3	2	17			1		35
	拘留															0
英国	欠陥数					1	1	3	7		13	1		2		28
	拘留					1			3		5					9
米国	欠陥数	1	1			2	1			2	16			2		25
	拘留		1			2				1	3			1		8
中国	欠陥数		1	1			9	1		3	5	2		1	1	24
	拘留		1				2				1					4
香港(中国)	欠陥数	1		1			2	2	2		3	3	1	2		17
	拘留						1		1		1			1		4
韓国	欠陥数		1				2	1	1	1	8	2	1			17
	拘留		1								5					6
ドイツ	欠陥数			2	1	2	4	1	2		2	1				15
	拘留								1		1					2
その他	欠陥数	1	1	3	1	3	7	3	15	1	24	5	2			66
	拘留		1				3		8		5		1			18
計	欠陥数	5	4	9	3	10	44	19	38	11	109	15	6	8	2	283
	拘留		4			3	8		16	2	25		1	2		61

注) 99: いずれの要求事項に該当するか不明。

- 指摘 ISM 欠陥の数は、オーストラリアが最も多く、次いで日本、英国、米国、中国、香港、韓国、ドイツとなっている。
- 拘留件数は、やはりオーストラリアが最も多く、次いで英国、米国、韓国、中国、香港、ドイツとなっている。
- 「拘留」が適用された ISM 欠陥は、「船舶及び設備の保守」に係るものが25件で最も多く全体の約40%を占めている。次いで「緊急事態への準備」に係るものが27%、「経営資源及び要員」に係るものが13%となっている。

2.3 PSC における ISM 欠陥指摘と処置の傾向

ISM 要求事項と ISM 欠陥に対して取られた PSC の処置 (PSC Action Code による) 別の ISM 欠陥数の分布を表 2.3.1 および図 2.3.1 に示す。

注) 以下、コード番号は Paris 及び Tokyo MOU の No. に対応している。ただし、「70a」は USCG 特有のコードである。

表 2.3.1 ISM コード要求事項・PSC の処置別の ISM 欠陥の分布

ISMコード 要求事項	合計	アクションコード													
		0	10	15	16	17	18	19	30	50	55	70a	99		
		無処置	是正された 欠陥は	次は 正	次の寄港地 までには正	14日以内に 欠陥を是正	出港までに 欠陥を是正	N/Cを是正	3ヶ月以内に MNCを是正	出港までに MNCを是正	欠陥 拘留に値する	旗国に通報	旗国と協議	次回は米 国入港 までには正	その他
1 一般	5					1	3								1
2 方針	4									4					
3 会社責任・権限	9		1	1				6							1
4 管理責任者	3							3							
5 船長の責任・権限	10					1	5		3						1
6 経営資源及び要員配置	44			1	1	7	23	2	8						2
7 船内業務の策定	19				2	6	8	2							1
8 緊急事態への準備	38					5	15	1	16						1
9 不適合の報告・解析	11				2		6		2				1		
10 船舶・設備の保守	109		2		1	16	54	4	25		1	4	2		
11 文書管理	15				2	3	10								
12 会社の検証・見直し	6				1	1	2		1						1
13 証書・監督	8				1	2	2		2						1
99 いずれに該当するか不明	2					1	1								
合計(2006年)	283	0	3	2	10	43	138	9	61	0	1	5	11		
比較(2005年)	158	0	0	0	3	6	92	9	36	0	0	1	11		

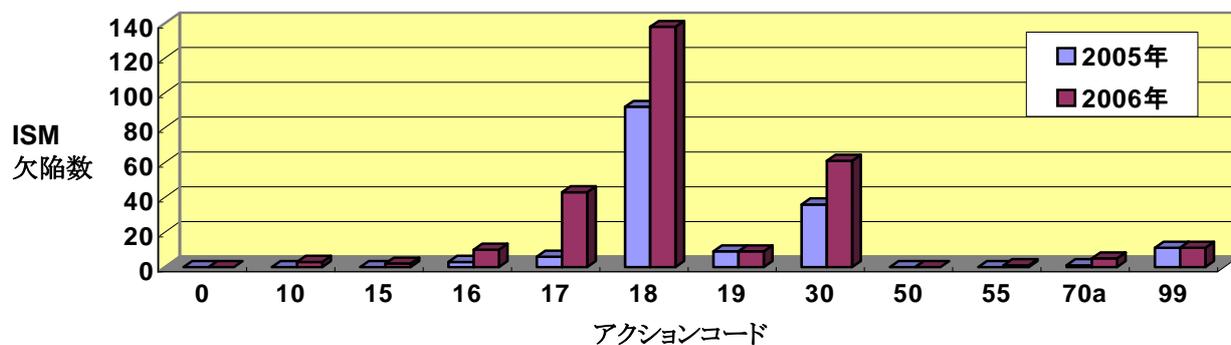


図 2.3.1 PSC 処置別の ISM 欠陥数 (2005 年及び 2006 年)

表 2.3.1 のデータおよび PSC 検査報告書に記載内容を指摘された ISM コードセクション 6 から 10 の要求事項に係る欠陥とそれらに対して取られた処置*に関して分析した結果を以下に述べる。

* オーストラリア、日本、英国、米国、中国、香港、韓国、ドイツにおいて 2006 年に実施された PSC 検査の報告書に記載された ISM 欠陥および関連の構造・設備の欠陥の記述の抜粋を付録に掲載する。

全般

- PSC の処置の中では「不適合を 3 ヶ月以内に是正(Action Code 18)」が最も多く、48%を占めている。次いで「拘留(Action Code 30)」が 22%、「欠陥を出港までに是正(Action Code 17)」が 15%となっている。「重大な不適合を出港までに是正(Action Code 19)」は全体の 3.2%で比率では減少。「欠陥を出港までに是正」は 43 件、15.2%と大幅に増えている。
- 2006 年に「拘留」が適用された ISM 欠陥の数は 61 件で 2005 年の 36 件より大幅に増加したが、ISM 欠陥の総数に対する比率は 22%で 2005 年とほとんど変わらない。ISM 要求事項別の拘留件数は、「船舶・設備の保守」が最も多く、次いで「緊急事態への準備」、「経営資源および要員配置」の順となっている。

ISM コードセクション 6 経営資源および要員配置

- 前述のように ISM コードセクション 6 の要求事項に係る欠陥の全体に占める割合は増加の傾向にある。これは PSC 検査においてデモンストレーションを要求されることの多い緊急時対応*や安全設備・海洋汚染防止設備の操作**が適切に行われなかったため、あるいは船舶・設備の検査の結果多数の欠陥が認められたために、乗組員の訓練が十分でないかと判断されるケースが増えていることと表れと考えられる。上記のような場合、「拘留」の理由となるケースが多い。

* 退船、消火など

** 固定式消火装置、非常操舵装置、タンカーの貨物設備、油水分離装置など

ISM コードセクション 7 船内業務計画の策定

- ISM コードセクション 7 の要求事項に係る欠陥の全体に占める割合は減少の傾向にある。
- 「拘留」が適用されたケースは皆無である。
- 指摘された欠陥の例は次のとおり。
 - － AIS の設定に関して出港チェックリストが最新化されていない。
 - － 貨物倉ハッチの保守計画が IMO の基準に適合していない。
 - － 主要な機器の操作手順書・指示書が不足。
 - － 主要な船内業務の計画および指示書を作成するための手順が確立されていない。
(重大な不適合として出港前の是正が要求された。)

ISM コードセクション 8 緊急事態への準備

- ISM コードセクション 8 の要求事項に係る欠陥に対して「拘留」が適用される率は 42%と高い(平均は 22%)。
- 同欠陥として指摘されたケースは次の 3 つ場合に大別される。(ただし、(a)と(b)は関連。)
 - (a) 乗組員が退船・消火手順あるいは救命艇、消火装置などの操作に未習熟と認められた。
 - (b) 訓練が規則要求どおりに行われていなかった。特に 3 ヶ月毎の救命艇の進水・操船。
 - (c) 救命、消火・防火、通信用の設備*に破損・不作動などの欠陥が認められた。
 - * 非常用消火ポンプ、防火ダンパー、燃料タンク遮断弁、MF/HF 無線設備
- 「訓練の記録が適切になされていない」との指摘も少なくない。

ISM コードセクション 9 不適合、事故及び危険発生の報告及び解析

- ISM コードセクション 9 の要求事項に係る欠陥指摘の例は次のとおり。
 - － 機器*の故障の故障が不適合として適切に会社に報告されていなかった。
 - * 主機の遠隔制御装置、NAVTEX、VHF 無線
 - － 過去に PSC 検査において指摘された欠陥が SMS の手順に従って報告されていなかった。

ISM コードセクション 10 船舶・設備の保守

- ISM コードセクション 10 の要求事項に係る欠陥の数は、相変わらず最も多く、欠陥総数の 39%を占めている。前述のとおり、拘留のケースも最も多い。
- 同欠陥に対して取られた処置の割合は、「不適合を 3 ヶ月以内に是正」が 49%、「拘留」が 23%、「欠陥を出港までに是正」が 15%となっている。
- 同欠陥として指摘されたケースは次の 3 つ場合に大別される。
 - (a) (欠陥の数にかかわらず)安全・環境保護関係設備*に損傷・不作動などの重大な欠陥が認められた。
 - * 救命艇(エンジン、離脱装置を含む)・同進水装置、非常用消火ポンプ、CO2 消火装置、船体構造、油水分離器
 - (b) 安全・環境保護・居住関係設備*に多数の欠陥が認められた。
 - * 防火ダンパー不作動の指摘が目立って多かった。
 - (c) 設備の定期的点検・試験*が行われていなかった。
 - * 警報装置の試験、バッテリーの点検など
 - (d) 欠陥が会社に報告されていなかった、あるいは点検・修理などの活動が SMS の手順に従って適切に記録されていなかった。

付録 PSC における ISM 欠陥指摘と処置の例*

* オーストラリア、日本、英国、米国、中国、香港、韓国、ドイツにおいて 2006 年に実施された PSC 検査の報告書に記載された ISM 欠陥および関連の構造・設備の欠陥の記述の抜粋

オーストラリア

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
5 7 7 7 8	99 16 18 18 30	1. Lifeboats overdue for maneuvering in water 2. Ineffective procedure for navigation equipment, departure/arrival checklist for AIS its has been updated 3. ISM ineffective in ensuring cargo is secured in accordance with CSM 4. Cargo hatch maintenance plan not complying MSC 169/79 5. ISM system fails to ensure operational readiness – objective evidence, lack of operational readiness of lifesaving appliances and fire prevention measures 注： 指摘された欠陥総数は上記を含めて 36 項目。救命設備関係に 4 項目、防火設備関係に 6 項目の欠陥指摘。“Operation of fire protection system”及び“Operation of life saving appliance”に関する指摘が各 1 件。結果として上記 5.項の ISM 欠陥指摘となった。
- - - - - - - - - 8 10 -	30 30 17 17 30 17 17 30 17 30 30 16	1. Port E/R vent damper inoperable 2. E/R skylight no remote means of closing provided 3. Stbd E/R vent trunking – temporary patch over hole 4. AIS – ship’s static data unable to display 5. Cargo pump room vent damper inoperable 6. Cargo deck fire line – Fwd isolating valve inoperable 7. Cargo deck fire line – leaking excessively at pipe coupling joint (Fwd section) 8. Ship’s crew unable to launch Stbd life boat 9. 110V earthed indicating on ‘S’ phase (ESB) 10. ISM system not effective in ensuring that crew is adequately prepared to respond to emergency situation. (deficiency #8) 11. ISM system is not effective in ensuring that critical equipment is maintained in accordance with the ISM Code, as evidenced by deficiencies 1 to 10. 12. Galley exhaust fan trunking in greasy condition.
8 6	30 30	1. 15 items of 24 deficiencies are evidence that vessel’s SMS is not ensuring satisfactory emergency preparedness 注： 救命艇、救命胴衣、救命いかだ、消火・防火設備、無線機器、ガス検知器等に関する15 項目に及ぶ欠陥の指摘あり。それらによりISMコードセクション8に係る欠陥の指摘となった。 2. 5 items of 24 deficiencies are evidence that vessel’s SMS is not satisfying requirements for personnel familiarization and training. 注： 救命艇の訓練間隔が3ヶ月を越えていること、無線機器の操作未習熟・点検不良、救命艇、救命いかだの保守不良等の5項目の欠陥の指摘あり。それらによりISMコードセクション6に係る欠陥の指摘となった。
- - 9 - -	30 30 30 30 17	1. GMDSS radio installation does not meet functional requirements in that NBDP equipment is not operational. 2. Oily water separator is unable to be demonstrated and has been out of commission for the last two port of call 3. ISM system does not ensure that equipment required for the safe operation of the vessel or otherwise required for statutory requirements are maintained in a working condition 4. Maintenance of condition after survey S.Ch. I R II (c) has not been complied with. 5. Several lifebuoy are rotten. 6. All life rafts are incorrectly rigged. 7. At least, two fire detection sensor are not working. (two x lower flat E/R refer)
- - 10 8	30 17 18 18	1. Four E/R fire dampers wasted away, section missing 2. Emergency fire pump not immediately available for use 3. Pump room supply vent fire damper seized 4. Pump room port emergency damper seized 5. ISM system does not ensure the maintenance of ship and equipment to regulations, as evidenced by deficiencies No.1, 3 & 4. 6. ISM system does not ensure the vessel is able to respond immediately to emergencies, as evidenced by deficiency No.2.
- -	99 30	1. P & S life boats not maneuvered in the water for the past 3 months 2. Fire dampers, E/R fan dampers No.1 and 3 on Stbd side inoperable 3. Fire dampers, Funnel flaps inoperable

-	17	4. Paint store sprinkler valve seized 5. Fire main isolating valve seized 6. Fwd accommodation block Stbd side ventilation flap not closing 7. Shipboard made LO draining system from stuffing box of main engine to LO Settling Tank by means of ordinary garden hose
12	18	8. Internal audit for ISM Code not performed yearly as required by company SMS and audit schedule not available
8	18	9. The above mentioned deficiencies are objective evidence that the company SMS fails to ensure that the vessel fire safety equipment are readily available.
10	18	10. The above mentioned deficiencies are objective evidence that the company SMS fails to ensure that the maintenance of the ship and equipment is performed satisfactorily.
-	99	1. Oil record book incorrectly completed
-	17	2. Accommodation stairway fire doors not readily releasing from magnetic hold backs.
-	17	3. Emergency control air bottle for FO valve closure, supply air left open
-	17	4. Make shift air condition unit located on bridge prevents fire doors from being close
-	17	5. 24V emergency switchboard indicating earth fault
-	17	6. Engine room double bottom tank sounding pipe self-closing devices, spring disconnected
-	99	7. Engine room ventilator Stbd side does not have safety mesh at top opening
-	99	8. Engine room ventilator fire damper, Stbd side, unable to be closed from outside the ventilator space.
-	30	9. Emergency fire pump not pressurizing fire main
-	17	10. Emergency fire pump suction valve, air operated in engine room, not closing/opening
-	17	11. Operation of emergency fire pump suction valve not clearly identified
8	17	12. Vessel's fire control equipment not prepared for emergency
10	30	Vessel's safety equipment not maintained and tested as per ISM procedure.
-	30	1. Water ballast tank air pipe closing devices defective (24 off, 80% of total)
-	17	2. Engine room fire main isolating valve incorrectly marked as accommodation.
-		3. Deck railing gates unable to close 4. Engine room emergency escape fire door not closing
-		5. Port & Stbd side lights oversprayed paint on lens, matt black paint deteriorated and lamp hinges on doors broken
-	30	6. Cargo hold hatchcover securing cleats fore and aft coaming wasted (24 to be repaired)
-	99	7. Galley floor drain tiles broken and cracked.
10	30	8. The safety management system has failed to ensure mandatory rules and regulations are followed, e.g. Load Line regulation. Vessel has been in service in known un-seaworthy condition.

日本

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	30	1. Oily water separator – Cracked pipe for used between upper room and No.2 coalesser.
9	18	2. Report of non-conformity to the company – Not reported.
6	18	1. Understanding of maintenance in engine department – Duty officer did not understand it, because he found out No.3 deficiency about one month ago, but he did not inform of it Captain.
-	17	2. Door of funnel on funnel deck – small holed
-	30	3. High pressure FO pipe jacket flange of No.2 Cyl. M/E – cracked and broken partly
-	16	4. Bolt of skylight on main deck – broken
-	30	1. OWS discharge in excess 15 ppm oil contents
-	17	2. Emergency fire pump unable to pressurize to fire main (taken more than 1 hr)
-	16	3. Fuel oil leak line from FO high pressure line (No.1 to No.3 G/E) were disconnected
-	17	4. E/R ventilation (Stbd-Aft) flap unable to close and fan casing made small holes (P/S Aft)
10	18	5. Company's SMS didn't ensure that proper maintenance refer deficiency item 1 to 4
-	99	1. Not provided the CSR certificate No.1 and No.2 onboard
-	17	2. Harbor chart of the port not provided the update chart 3. Garbage collection – mixed
-	99	4. Emergency shut off valves for LO, FO tanks and so on leaked air
-	99	5. Oil record book not recorded correctly about the collection oil residue, the operation of OWS and the bunkering FO
-	99	6. Sewage treatment plant worn through partly the sewage tank (repaired temporarily it by FRP)
-	30	7. The overboard line from OWS was dirty with oil residue.
10	18	8. Maintenance of OWS not maintained well.
10	18	9. Maintenance of the system of the emergency shut off valves for LO, FO tanks and so on not maintained well
6	18	10. The senior engineers were not aware of their tasks, duties and responsibilities.

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	30	1. OWS, sample water is oily dirty
-	17	2. Foam making liquid of portable foam applicator is expired the term of validity.
-	16	3. Doors to engine room on upper deck, not close perfectly.
-	17	4. Ventilator to air conditioner room, not operated normally. 5. Two emergency shut down valves of FOT & LOT, not maintained well. 6. Emergency fire pump, not operated normally. 7. Isolating valve on fire main, frozen condition
-	16	8. OWS interface detector of second stage, out of order
10	18	9. Maintenance of the ship and equipment, not conducted properly as evidence by Deficiencies No.1, 2, 3, 6 & 10
-	17	10. OWS system, discharge piping wasted by oil

英国

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	17	1. Chief engineer has no flag state endorsement or proof of application
-	17	2. Lower mast head light forward inoperative
-	30	3. Several car deck ventilator trunks severely wasted and holed below damper – repaired with tape
-	30	4. Port life boat davit arms box section corroded through on forward and aft davit arms
-	17	5. Several galley deck tiles missing/loose
10	30	6. Three monthly vents control plan reported to company indicates condition of vents as good – several wasted and repaired with tape
-	17	1. Fire hose still in plastic wrapped and localized fire fighting (fixed) set in manual mode only
-	16	2. Voyage data recorder – bridge indication inoperable 3. No sewage (Annex IV) certification available
8	18	4. Emergency preparedness – insufficient, emergency plans to cover equipment on board such as fixed local fire fighting in E/R and water ingress in holds
-	17	1.No hot water supplies to wash room & no anti scald valves fitted to showers. 2.Laundry/drying room step corroded & hazardous. 3.Galley deck tiles damaged & Galley generally dirty. 4.Meat room door worn. Door latch inoperative & unable to secure door closed – corrosion. 5.No thermometer in galley fridge. 6.Accommodation fluorescent light tubes exposed in numerous locations. 7.Guards missing from lights at muster station. 8.Forecastle mooring deck contaminated with hydraulic oil. 9.Lifebuoy lights on poop deck not properly stowed, not ready for use. 10.Pilot ladder lifebuoy light inoperative. 11.Deck fire main corroded at flange with midship isolating valves. 12.Engine room blower trunks fire fraps seized port & starboard. 13.Fire equipment torch switch defective. 14.Excessive hydraulic oil leak port steering pump. 15.Sounding pipe/air vent pipe vent closures APT & No.2 DOT severely corroded and other vent pipes on aft mooring deck were corroded at flanges. 16.Penetration to fwd hold access No.3 hold aft bulkhead above weathertight door corroded. 17.Areas of walkway on foredeck corroded through & hazardous to personnel. 18.Mask sight glass isolated steering flat seized. 19.Immersion suits, missing instruction 20.Grinding wheel & brush excessively worn. 21.Port side F'cle winch corroded
-	15	22.Life jackets, 4 different type on board without posted donning instruction.
8	18	23.MF/HF Radio Installation, test call to be made & record.
10	18	24.Emergency drill command & control, insufficient
10	18	25.Chemicals stored in officer's cabin
10	30	26.Ship not properly maintained
-	17	1.Gang way – missing stanchion & stanchion bent 2.Cleanliness of E/R – oil on purifier flat bilge & steering flat 3.FW pump leaking in static and operation condition 4.Emergency fuel oil shut off valves wedged open 5.Catwalk across main engine shaft nor secure 6.Numerous E/R vent flaps – inoperative 7.Vents/air pipes – gooseneck flaps dogs missing 8.Forward life raft – not quick release 9.HWs on after life rafts – HW improperly fitted 10.Life boat launching requirements and procedure – not clearly understood 11.Gyro compass – inoperative 12.Chart – expired, not up to date 13.Access/structure – monkey island rail broken 14.Sailing direction for Irish sea missing 15.Passage planning inadequate 16.Fire drill command not adequate 17.VHF – TX audio not functioning 18.Bridge team unfamiliar with use of radio equipment
-	16	19.Life buoys – name/port to re-paint 20.Compass correction log – lack of entry, large deviation logged
8	30	21. Emergency preparedness – Training and understanding of LSA + FFE inadequate. Equipment failure
10	30	22. Numerous safety items not properly maintained
5	30	23. Master's responsibility – Training and motivating of crew inadequate

米国

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	30	1. Temporary patch on high sea suction pipe - Inboard sea chest valve, sea valve closed does not stop flooding.
-	40	2. Oily water separator discharge piping wasted/holed through.
10	70	3. Non-conformities and their possible causes are not reported.
-	30	1. Garbage Management Plan procedures and plan not implemented; - Plan is not ship specific, - Plan does not address collection or disposal of medicines. Master stated that expired medicines (including narcotics) are either thrown overboard or incinerated., - Log not being maintained properly, master has not signed since Jan. 06 and the C/O is writing 'Collected' in the incineration column., - Does not have receipts for at least 3 recent ashore disposal.
-	17	2. Ballast Water Management procedures and plan not implemented; - Missing 3 months documentation, - Ballast Water handling and sediment log forms not being used
-	50	3. Accommodation spaced; Seaman C and Sparecrew B have been altered to accommodate more than one person. No documentation exists for the modification.
-	50	4. Safe Manning Document has the former vessel name. Document needs to reflect the current vessel Name
-	-	5. Lifesaving training manual is not ship specific and has several instructions not in English, the language of the crew.
1.2.3	-	6. Based on the above deficiencies, the Captain of the Port recommends an audit of the vessel's Safety Management System by the flag state or Recognized Organization within 60 days.
-	70	1. Flanged fittings on main engine high pressure fuel lines not jacketed and show sign of leakage
-	30	2. Vessel's rescue boat engine could not start
-	17	3. Vessel missing Chart #2604
7	17	4. Pilot card not completed according to vessel's safety management system, constituting a non-conformity
1.2.2	17	5. Pre-arrival checklist does not indicate that all charts for the area to be transit are not on board.
9	30	6. Failure of main engine control from control room not noted and reported as a non-conformity as required by safety management system. This demonstrates incomplete implementation of safety management system.
-	-	1. Explosion proof light in way of the port overflow tank vent on the main cargo deck is to be repaired prior to entering port.
-	-	2. Vessel's port lifeboat davit system was not maintained in a ready condition in that during a boat drill the system failed allowing the uncontrolled release of the boat. Repairs and operation shall be demonstrated prior to the vessel entering port. Additional temporary lifesaving appliances are to be added until.
-	-	3. Cargo samples are to be removed from all spaces which are not equipped with explosion proof lighting prior to entering port.
6	-	4. Vessel's Chief Officer (cargo officer) exhibited a general lack of knowledge with the various ship's cargo systems, including gauging, alarms, shutdowns and safety equipment.
-	-	5. Vessel's cargo deck fixed foam fire fighting system was found inoperable due to two large cracks in the main foam line. Repairs required prior to entering port.
-	30	6. Vessel's closed gauging system was found inoperable.
-	30	7. Vessel's echo depth sounding recorder was found inoperable
-	30	8. Crack was found on the #4C cargo tank closed gauging riser which has allowing the continuous discharge of liquid cargo onto the deck of the vessel.
-	30	9. The #4C and #2S cargo tanks were overfilled allowing the discharge of large amount of cargo out of P/V vent riser and onto the deck of the vessel.
-	30	10. Vessel is to repair and prove proper operation of the P/V valve hand relief devices prior to entering port .
-	30	11. Cargo tanks #4C and #2S, at minimum, were found filled above 98.5% capacity as observes by cargo flowing out of P/V vent risers and cargo tank hatches.
-	30	12. Vessel was unable to monitor the double bottom atmosphere for the presence of explosive vapors as required due to portable explosive meters being inoperable.
-	30	13. Vessel's oil discharge monitoring and control system was found inoperable. All slops required to be retained onboard and discharge of at a shoreside reception facility.
-	30	1. The master of the ship was found to have consumed alcohol while operating the ship.
5	30	2. Master failed to follow and/or enforce the company's drug and alcohol policy. External ISM audit required.
-	17	1. Two fire fighter outfit, required in accordance with SOLAS, were found in wasted and worn condition. 2. 3-way valve on the oily water separator does not activate once the system exceeds 15 ppm in accordance with MARPOL
9	70	3. Safety management plan shall reflect procedures ensuring non-conformities are reported to the company.
10	70	4. Company shall establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with provisions, inspections are held at appropriate intervals.

USCG

Action Code 40: Rectify deficiencies within 7 days.

Action Code 50: Rectify deficiencies within 30 days.

Action Code 70: Rectify deficiencies prior to next US port after sailing foreign port.

中国

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおけるISM欠陥を含む指摘内容
-	16	1. Operating instruction panel for lifeboat – different type 2. Ventilator of battery room made hole by corrosion 4. CSR document was missing
-	17	5. Limit switch of boat davit on both side – stuck
2	30	6. SMS does not appear to be effectively managed in the vessel
9	18	7. The answer from company for the deficiencies in last PSC report – not using formatted form
9	16	8. Not any documentary evidences approved NC reports about the deficiencies on past PSC reports and others have been done according to SMS
3	16	9. Captain not fully conversant with SMS and not reported to company according to procedures about NCN reports in SMS
6	30	1. Ch. Engineer and 3rd Engineer not familiar with stop valve location of fire main
-	30	2. Emergency fire pump not able to pump out water
6	-	3. Ch. Engineer not familiar with capacity of OWS maximum throughout
-	-	4.The instruction of oil record book entries no renew 5.Oil record book not properly entered about Code C 6.Belt of emergency fire pump damaged 7.No posted the symbol of emergency fire pump in the location 8.Two life jackets in E/R no marked the port of register 9.No posted isolating valve symbol in its location 10.Compass P/S lifeboats with big error more than 20 degree 11.One vent on poop deck corroded and damaged 12.There was wasted drum in pump room mid-ship
-	17	1.Exhaust gas piping of emergency fire pump not in good order 2. Deck line marking not clear 3. Both boiler safety valves out of order 4. Shanghai port charts not available on board 5. Flame alarm of incinerator out of order
-	30	6.Fire dampers on ventilators of E/R malfunction 7.Self closing device on the deck of bridge malfunction
6	18	8.C/E not familiar with the steering gear alarm system
-	30	1. The emergency fire pump malfunction, driving belt broken 2. The quick closing device air receiver not kept required pressure, and unable to be kept pressure 3. The control valve to DFO Service tank found great leakage
10	99	4. Evidence found that fire fighting system not maintained good condition
-	17	5. The A class fire door from E/R holed 6. The first stage of O.F.E. out of order 7. For portside gangway, one lifting line guide roller seized 8. Bearing compass at port side of bridge not lighted
6	17	1.Pre-sea training record for new joining 3/O, 3/E and 4/E – unavailable onboard
9	18	2.NAVTEX and one set of two-way VHF found malfunction from 15 Dec. 2005 to 30 April 2006 - only use defect report, not supply with Non-Conformity Report to company
-	17	3.Inlet gauge of emergency fire pump – malfunction 4.The second stage solenoid oil discharge valve – malfunction 5.Incinerator – fire failure 6.GMDSS duty officer (2/O) – not familiar with GMDSS testing procedure 7.Monthly inspection of portable foam applicator – not be carried out
-	17	1.One fire hose nozzle in aft. main deck in poor condition and not available for immediate use 2.No periodical inspection record for fire extinguisher in engine room 3.Control air of quick closing device no pressure 4.No non-conductive matting in front of the sub-switch board 5.The self closing door of escape not good condition 6.The engine room means of escape locked, failing to provide access to the open deck 7.FO Circ. Pump leaking oil 8.Oily waste incinerator inoperable 9.Short of covers of garbage containers in engine room
-	99	10.Oil record book not properly recorded 11.Garbage record book entered in error
7	17	12.Lack of appropriate instructions and procedures for key equipment
10	17	13.Some equipment not inspected at appropriate intervals

香港

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	16	1.Fwd draft mark unreadable
-	99	2.B.A.Chart 1919, Edition2000 obsolete, and will be used for Navigation
-	30	3.Navigation Publication, NP30, NP32, ITU Publication list IV, V, VII A not updated
-	30	4.IAMSAR Manual not updated
11	30	5.Distress message received on 7 June 2006 without log entry and proper response procedures
-	17	6.Not test record and unable to test the GMDSS system by emergency battery supply source
-	17	7.Port side self igniting light not working properly

-	30	8.Paint locker sprinkler not working properly
6	30	9.Officers not conversant with the operation of fixed CO2 system
6	17	10.Crew members not conversant with the testing and operation of self contained B.A. set
-	17	11.Three fire doors to engine room were opened and lashed by wire
-	17	12.Two fire doors in accommodation were opened and lashed by rope or not able to close automatically 13.No test record for testing engine room fire detectors
-	30	1.The primary and reserve gasoline (rescue boat) tanks – less than half filled
-	17	2.One safety pin of engine room ventilator – broken
-	30	3.Charts for Hong Kong water – not updated (e.q. BA4119, 4121) 4.NP30 publication sailing direction – not available on board 5.No entry in the log book for distress and emergency message received
12	99	6.No proper investigation, rectification for the preventive measure for the PSC deficiencies found
3	99	7.No proper arrangement from the management company response to the chart requisition for Hong Kong
-	30	8.Rescue boat Stbd, inflatable tube leaking and found holed
10	17	9.FPT valve wheel open/close indication – not satisfied
-	17	10.Rescue boat inventory items – not stowed on board

韓国

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	99	1.Compass repeater in emergency steering position not able to indicate ship's heading 2.Main deck plate above Topside Tank of No.1 Cargo Hold dented 3.Cargo Ship Safety Construction Certificate expired 4.Cargo Ship Safety Radio Certificate expired 5.International Load Line Certificate expired 6.IOPP Certificate expired
1.2.3	30	7.Lack of compliance with relevant conventions
-	17	1.Harbor (nautical) chart not updated 2.IAMSAR Manual Vol. III not updated 3.SOPEP not updated – crew list and port authority contacts 4.Speed log out of order
-	30	5.Oil filtering equipment out of order – divider and IC on mainboard of bilge alarm device were broken.
-	17	6.Leakage collection pipe disconnected from jacket piping of G/E
10	17	7.M/E FO injection pump for No.4 Cylinder leaking
10	17	8.Lifting jack of No.2 C/H hatch cover leaking
8	17	9.Crew not familiar with emergency steering
-	99	1.Water ingress alarm not working properly – No.1 C/H pre & main alarm, - No.4 C/H main alarm
-	17	2.Fire dampers for E/R stuck (No.3 & 4) 3.Oil record book not recorded properly
6	99	4.Ship's crew (responsible officers & engineers) not familiar with emergency lighting system in CO2 room – ship's crew not enough to support master's task (External audit should be carried out at next port or within two months)
-	16	1.Life boat launching davit heavily corroded (Port)
-	17	2.Gyro repeaters (P & S) un-synchronized with magnetic compass
-	17	3.Water ingress alarming system was failed
-	30	4.Hatch cover (No.4A & No.5) made a hole and too heavy corrosion
-	99	5.All hatch cover heavily corroded
-	30	6.Life boat engine out of order (Stbd)
-	17	7.Life boat recovering unit at boat station out of order
10	30	8.Ship not maintained properly
1.2.3	30	The company has not maintained Marine Environmental Policy 注: "Garbage receptacle in crew cabin made of combustible material", "Officers not familiar with Garbage Management Plan", "Plastic garbage incinerated by non-IMO Type approved incinerator"を含む11件の欠陥指摘あり。それらにより、上記のISM欠陥の指摘となった。

ドイツ

ISMコード セクション	Action コード	PSCにおける欠陥指摘内容
-	17	1.IAMSAR VOL III amendment 2005 missing 2.Some winches fwd and aft need new lining 3.Some Hydro.-jacks from hatches leaking 4.Windlass on F'cle Stbd has hydro. Leakage
-		5.Closing device from the hatchcovers have to be inspected by Class 6.Sevral stanchions from gangway damaged 7.Exhaust pipes in funnel partly corroded and exhaust silencer of Aux. Gen. insulation partly missing, light missing inside funnel, checked by Class. 8.Self closing device missing on several doors 9.Deck aft behind the funnel floor pavement Partly broken or bended, same found on other decks 10.Protection fro access to the EFP missing 11.Found several flying cable in superstructure near bridge deck, lamps in E/R 12.Safe means of access – Routes to assembly stn. Not marked

-	30	13.Crew's WC on lower bridge deck out of order and dirty 14.Found some holes rusted through deck-house 15.Working with the cranes, dangerous, have to be inspected by Class 16.Nav. Light Stb side rusted off 17.Emerg. Fire pump was not ready to use 18.Fire damper for E/R not ready for use wire was blocked and not right position 19.Engine air intake vent. Stb not closeable 20.Catwalk on deck and working platform aft. P side badly corroded and broken 21.Lack of training, oil leakages found junction box must be open for operation
6	30	22.According to the results of preparation for Emergency steering and emergency fire pump, emergency preparedness is incomplete; External Audit by class society required
10	30	23.According to amount of deficiencies above mentioned, one external audit by class society required
-	30	1.New 2 nd Engineer which signed on in Hamburg holds not the right license to perform his job as 2 nd Engineer on this vessel
3	18	2.The company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided. Additional internal audit required
5	18	3.The master has to implement the safety and environmental policy of the company. Also he has to verify that specific requirements are observed, reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.
6	19	4.The company should ensure that each ship is manned with qualified, certified and medically fit seafarers in accordance with the national and international requirements.
6	19	5.The company should establish and maintain Procedures for identify any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned
7	19	6.The company establish procedures for preparing of plans and instructions for key shipboard operation concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified persons.
		注： 管理会社の変更後 3ヶ月の時点で PSC 検査が実施された。証書は Interim SMC であった。
-	30	1.Found sea charts corrected only up to NIM No.23, in force No.34.
-	17	2.NTM No.30,31,32,33 and 34 missing
-	30	3.After start of emergency fire pump, built up constant pressure on fire line needed 25 minutes.
-	16	4.Galley to be cleaned before departure 5.Cold rooms to be cleaned before departure
-	17	6.Equipment in safety lockers not properly stowed, partly blocked with stores like ropes, rubber seals, etc.
6	30	7.Delivery system of nautical publications to vessel to be improved.
8	30	8.Emergency fire pump built up pressure after 25 minutes
5	30	9.Found NTM's No.24 to 29, delivered on 13 August 2006 to vessel, still closed and not used for corrections in master's office.

Key Contacts

本部情報センター 安全管理システム部

日本海事協会

千葉県千葉市緑区大野台 1 - 8 - 5

Tel:+81-43-294-5999 Fax:+81-43-294-7206

E-mail: smd@classnk.or.jp

海外管区事務所

South Asia and Oceania *Singapore Office*

Nippon Kaiji Kyokai

101, Cecil Street,

#21-01 Tong Eng Building,

Singapore, 069533

Tel: +65-62223133,

Fax: +65-62255942

E-mail: sp@classnk.or.jp

Middle East, East Mediterranean **and Black Sea**

Piraeus Office

Nippon Kaiji Kyokai

39-41 Akti Posidonos,

Moschato 183 44,

Piraeus, Greece

Tel: +30-21-09420020,

Fax: +30-21-09420079

E-mail: pr@classnk.or.jp

Europe and Africa

London Office

Nippon Kaiji Kyokai

6th Floor, Finsbury Circus House,

12-15 Finsbury Circus,

London, EC2M 7EB,

United Kingdom

Tel: +44-20-7621-0963,

Fax: +44-20-7626-0383

E-mail: ln@classnk.or.jp

The Americas

New York office

Nippon Kaiji Kyokai

One Parker Plaza, 11th Floor

400 Kelby Street, Fort Lee,

N.J. 07024, U.S.A.

Tel: +1-201-944-8021,

Fax: +1-201-944-8183

E-mail: ny@classnk.or.jp



財団法人 **日本海事協会**

〒267-0056 千葉県緑区大野台 1-8-5

TEL:043-294-5999 FAX:043-294-7206 e-mail: smd@classnk.or.jp

<http://www.classnk.or.jp>

この印刷物に関するお問い合わせは

安全管理システム部へお願い致します。