



FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS 1992

TERCER GRUPO DE TRABAJO
INTERSESIONES
Punto 2 del orden del día

92FUND/WGR.3/25/3
4 febrero 2005
Original: INGLÉS

EXAMEN DEL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN

PROPUESTAS FORMULADAS POR EL INTERNATIONAL GROUP OF
CLUBS P&I EN RELACIÓN CON LOS BUQUES QUE NO CUMPLEN LAS
NORMAS

Presentado por el International Group of P&I Clubs

Resumen:	En esta ponencia se sugiere que la mejor forma de abordar el imperativo político que ha puesto de relieve el examen emprendido por el tercer Grupo de Trabajo InterseSIONES es acometer directamente la cuestión del transporte que no cumple las normas. El Informe sobre Seguridad de los Buques, que consta en el Anexo, describe cómo las propuestas de medidas a adoptar por los P&I Clubs pueden contribuir a esto, simultáneamente con posibles acciones de otras partes en la cadena de responsabilidad. En la ponencia se sugiere además que se establezca un Grupo de Trabajo oficioso de Estados interesados para estudiar las medidas adicionales que se puedan adoptar.
Medidas que han de adoptarse:	Se invita al Grupo de Trabajo a estudiar las cuestiones que se presentan en este documento y, si se considera apropiado, que establezca un Grupo de Trabajo oficioso.

1 Introducción

- 1.1 El documento 92FUND/WGR.3/25/2 trata de las propuestas del International Group sobre el reparto de la carga de la indemnización. En esta ponencia se aborda el problema del transporte marítimo que no cumple las normas, que ha sido una poderosa fuerza motivadora para muchas de las propuestas que se han formulado para revisar los Convenios. Creemos que estas propuestas están equivocadas en el contexto de los Convenios por dos amplias razones.
- 1.2 En primer lugar, no hay pruebas de que la imposición de una responsabilidad adicional mejore el comportamiento del propietario de buque que no cumple las normas – si ya está dispuesto a correr el riesgo de soportar una responsabilidad considerable en virtud del CRC de, digamos, 30 o 40 millones de DEG, es poco probable que modifique su conducta si se aumenta esa responsabilidad

- o incluso se duplica, especialmente sabiendo que esa responsabilidad está asegurada (como exige el CRC).
- 1.3 En segundo lugar, no llegará a realizarse la intención punitiva de las propuestas, puesto que la carga de la responsabilidad es compartida necesariamente por el mecanismo del seguro. En la práctica una sola reclamación de gran magnitud no tendrá más que un efecto marginal en el coste general del seguro del propietario, parte del cual es una contribución fija de reaseguro. El efecto es que la carga de la mayor indemnización recaerá en el sector naviero en general y no individualmente en el propietario de buque que no cumple las normas. Por consiguiente, las disposiciones especiales de responsabilidad para los propietarios de buques que no cumplen las normas no tendrán efecto disuasorio ni punitivo.
 - 1.4 Por lo tanto seguimos siendo de la firme opinión de que no será eficaz prever una responsabilidad especial para los propietarios de buques que no cumplen las normas, de cualquier modo que se defina. Con todo, los Clubs tienen igualmente la firme opinión de que la cuestión del transporte marítimo que no cumple las normas es de importancia fundamental y ha de ser abordada seriamente. A este fin sugerimos que el objetivo primordial debe ser crear las condiciones que disuadan o impidan absolutamente la actividad comercial al propietario de buque que no cumple las normas, más que imponer una responsabilidad por los daños que ocasione, y apoyarle con un seguro que distribuya la carga de responsabilidad. En el siguiente Informe sobre Seguridad de los Buques presentamos con mayor detalle las propuestas para abordar esta cuestión.
 - 1.5 La valiosa labor que ha emprendido el Grupo de Trabajo en respuesta a los desastres del *Erika* y el *Prestige* ha sido impulsada por dos temas distintos pero relacionados. Primero, el tener conciencia de que el sistema de indemnización era inadecuado para hacer frente a la escala de los modernos desastres de derrames de hidrocarburos, especialmente aquellos en que intervienen los cargamentos más contaminantes, y, segundo, la necesidad de responder al imperativo político de acometer la cuestión del transporte marítimo que no cumple las normas. El primero ha sido tratado mediante los sustanciales aumentos ya acordados en 2003. El segundo merece ulterior análisis.
 - 1.6 Varios siniestros en los últimos años, incluidos los del *Erika* y el *Prestige*, han causado la afrenta de que se permitiera navegar y transportar cargamentos particularmente contaminantes a buques de los que se sospecha que son de dudosa calidad. Por ello la UE y la OMI han respondido en consecuencia y, con la revisión del MARPOL y las Directivas de la UE, han introducido programas extraordinariamente acelerados para la retirada de los petroleros monocasco, un Plan de evaluación del estado del buque, ampliado para los petroleros de 15 o más años, y el requisito de que el transporte de los cargamentos más contaminantes (esto es, aceites pesados) se haga solamente en cascos dobles – todo lo cual entrará en vigor en 2005. La presión política que halló expresión en estas iniciativas desempeñó también su papel en incluir en el proceso de revisión la propuesta de que se prevea una responsabilidad especial en el CRC con respecto a los buques que no cumplen las normas.
 - 1.7 Por las razones indicadas en los párrafos 1.2 y 1.3 supra, creemos que las propuestas formuladas hasta ahora a este respecto no pueden lograr su objetivo proyectado, y no cumplen la finalidad de garantizar que se disuada o impida absolutamente la actividad comercial de los propietarios de buques que no cumplen las normas. Por lo tanto el imperativo político no se cumplirá con esas medidas. Es más, quedarán problemas prácticos si se hace previsión especial respecto a los buques que no cumplen las normas, pero sin tener impacto alguno en la probabilidad de los accidentes en que intervengan esos buques. Podrá preguntarse entonces a los Estados por qué no se tomó la iniciativa política de hacer un intento coordinado de mejorar las medidas prácticas para disuadir del transporte marítimo que no cumple las normas.
 - 1.8 El Grupo ha preparado, en el Informe adjunto, ciertas propuestas concretas a este respecto. Esperamos que estas propuestas puedan ser estudiadas más a fondo por un grupo de trabajo oficioso, que podría reunirse inicialmente durante las próximas reuniones de la FIDAC.

Esperaríamos que la participación en ese grupo de trabajo pudiese estar abierta a todos, pero que sería de particular interés a aquellos Estados que han formulado propuestas en relación con el transporte marítimo que no cumple las normas. Con respeto, aducimos que este sería un medio de responder a la cuestión política del transporte marítimo que no cumple las normas más eficaz que la introducción de disposiciones especiales de responsabilidad, que, por las razones indicadas anteriormente, es muy poco probable que cumplan el objetivo previsto.

2 Medidas que ha de adoptar el Grupo de Trabajo

Se invita al Grupo de Trabajo a estudiar las cuestiones que se presentan en este documento y, si se considera apropiado, que establezca un Grupo de Trabajo oficioso.

* * *

APÉNDICE

Informe sobre Seguridad de los Buques.

Presentado por el International Group of P&I Clubs.

Sinopsis.

Los trece Clubs del International Group facilitan seguro de responsabilidad contra terceros a un 98% estimado de la flota mundial de buques tanque de navegación marítima. El Grupo es parte integral del sector naviero que tiene un gran interés propio en abordar el transporte marítimo que no cumple las normas, ya que las responsabilidades superiores a \$6 millones por siniestro son compartidas entre los Clubs con carácter mutuo.

La Parte 1 del informe presenta las medidas ya adoptadas por los Clubs en relación con el transporte marítimo que no cumple las normas.

La Parte 2 presenta propuestas formuladas por el International Group, en parte a consecuencia del informe de la OCDE. Pueden resumirse así:

- 1) una lista de comprobaciones de información que deben obtener los aseguradores del Club para identificar y evaluar el riesgo;
- 2) un ámbito de aplicación mínimo que han de cubrir los informes de los Clubs sobre el estado del buque;
- 3) criterios armonizados para seleccionar los buques objeto de inspección;
- 4) establecimiento de una base de datos del Group que registre los informes sobre el estado del buque;
- 5) doble retención en el consorcio del Group para un Club cuando haya admitido a un buque que otro Club se ha negado a asegurar por motivo de la mala condición del buque, y
- 6) auditorías de gestión y empleo de planes de inspección previa.

La Parte 3 detalla propuestas de posibles medidas a adoptar por otros intereses del sector.

La Parte 4 presenta determinadas propuestas de acción por el Estado.

En conclusión se sugiere que se establezca un Grupo de Trabajo oficioso para estudiar más a fondo esta iniciativa durante las reuniones del FIDAC (a ser posible sin que afecte al horario normal de trabajo) y, posiblemente, intersesiones. Se sugiere que este Grupo de Trabajo incluya a representantes de todos los Estados que han mostrado interés en este tema durante la revisión de los Convenios. Se sugiere además que el Grupo de Trabajo informe tanto a la Asamblea del FIDAC como a la OMI.

Se invita al Grupo de Trabajo a que establezca un Grupo de Trabajo oficioso para estudiar más a fondo las cuestiones que se presentan en este documento.

Introducción

El International Group comparte el deseo de los Estados de erradicar el transporte marítimo que no cumple las normas. En años recientes ha habido una mejora considerable en la seguridad de los buques, en parte a consecuencia de las medidas adoptadas por los Estados para mejorar la implantación por el Estado de abanderamiento, inspecciones más rigurosas de las sociedades de clasificación, así como gracias a la introducción de iniciativas como la supervisión por el Estado rector del puerto y el Código IGS. La mejora se ha debido también en parte a las medidas adoptadas por cada sector de la industria marítima. No obstante, esa industria no se duerme sobre sus laureles y es necesario adoptar nuevas medidas, tanto por parte de los Estados como del sector, con el fin de impedir la actividad comercial de los buques que no cumplen las normas.

Esta cuestión ha surgido en el contexto de la labor del tercer Grupo de Trabajo Intersesiones del FIDAC porque se ha sugerido en él que la cuestión de los buques que no cumplen las normas debe ser abordada en parte en el sistema de responsabilidad e indemnización. El Grupo no comparte esta opinión y cree que sería contraproducente imponer más responsabilidades a los propietarios de buques/buques que no cumplen las normas (de cualquier modo que se definan) por tres razones:

En primer lugar, se obstaculizará el resarcimiento de la víctima mientras se resuelven difíciles cuestiones jurídicas;

En segundo lugar, la responsabilidad adicional será cubierta por un seguro (como exige el CRC) con el resultado de que, en la práctica, el propietario de buque que no cumple las normas no sobrellevará una mayor carga financiera;

En tercer lugar, resulta que la imposición de responsabilidad adicional es muy poco probable que modifique el comportamiento del propietario de buque que no cumple las normas.

Sin embargo, independientemente de las decisiones alcanzadas por el Grupo de Trabajo sobre la revisión de los Convenios, creemos que el sector de la industria marítima en su conjunto debe seguir abordando la cuestión de los buques que no cumplen las normas. Por consiguiente, esta ponencia tiene por objeto nada más que formar parte de una iniciativa más amplia para encarar esta cuestión. Por esta razón, se propone aquí que se establezca un Grupo de Trabajo oficioso integrado principalmente, pero no solamente, por aquellos Estados que ya han comunicado un particular interés en la cuestión de los buques que no cumplen las normas.

Si bien el International Group reconoce que podrían modificarse las prácticas de los seguros existentes para hacer más por disuadir el transporte marítimo que no cumple las normas, existen límites impuestos desde fuera a las medidas que el Grupo puede adoptar. Por ejemplo, el Group se está asesorando actualmente sobre si los Clubs pueden compartir información relativa a los informes sobre el estado del buque de cada uno de ellos, sin contravenir las leyes sobre competencia u otras. Hace unos diez años se asesoró a los Clubs sobre posibles riesgos a tenor de las leyes de confidencialidad en cuanto a intercambiar información sobre la condición de los buques, en circunstancias en que tal información era facilitada por los solicitantes de seguros en cumplimiento de una obligación de buena fe. Un reciente asesoramiento inglés ha adoptado un parecer más enérgico, pero dos de los Clubs están subordinados a leyes que penalizan el intercambio de información recibida de un asegurado en relación con la condición de los buques, a menos que se dé consentimiento expreso. Los Clubs han recibido también el asesoramiento de que, si se emplean intercambios de información para ocasionar el resultado de que ningún Club proporcione cobertura, poniendo así en peligro las perspectivas comerciales del propietario de buque, los Clubs podrían correr el riesgo de ser acusados de incumplimiento de las leyes sobre competencia, basándose en el 'abuso de posición dominante'. Por consiguiente, tal vez sea necesario pedir a los Estados que exijan a las autoridades sobre competencia que apliquen las excepciones apropiadas, siempre que se lo justifique la política pública.

Existen además límites prácticos a lo que pueden hacer los Clubs: por ejemplo, el International Group no debe tratar de repetir la labor de reconocimiento e inspección ya emprendida por las Sociedades de Clasificación o las supervisiones por el Estado rector del puerto, o asumir la responsabilidad de los Estados de abanderamiento para hacer cumplir el reglamento de seguridad. Con todo, el International Group está dispuesto a desempeñar su papel en el empeño por eliminar el transporte marítimo que no cumple las normas,

y las recomendaciones presentadas en esta ponencia tienen por objeto hacer una importante contribución a esa campaña.

La contribución de los P&I Clubs se presenta a continuación en dos partes, ofreciendo la primera parte una visión de conjunto de las medidas existentes adoptadas por los Clubs en relación con el transporte marítimo que no cumple las normas, y la segunda conclusiones provisionales sobre ulteriores medidas que se pueden adoptar en respuesta al informe de la OCDE (informe encargado por el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE, de junio de 2004, publicado en <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>, sobre “Retirada del seguro a los buques que no cumplen las normas”). Otras dos secciones tratan de las posibles medidas a adoptar por otros sectores, y propuestas de acción por los Estados.

Parte 1: Medidas adoptadas por los P&I Clubs en relación con el transporte marítimo que no cumple las normas

Cada P&I Club es una organización de seguros mutuos en la que cada miembro es a un tiempo asegurador y asegurado. Tienen por tanto un gran interés en mantener la calidad de sus miembros. Es más, como el consorcio de Clubs arriesga más de \$6 millones por siniestro, todos tienen interés mutuo en mantener la calidad de los buques de cada uno de ellos. Cada Club está comprometido a la seguridad y la prevención de pérdidas, a fin de mantener la calidad entre sus miembros.

Además de la confianza depositada en los Estados de abanderamiento y las Sociedades de Clasificación, cada Club tiene un Departamento de gestión de riesgos o prevención de pérdidas que se centra en inspeccionar la calidad, delineando procedimientos para la prevención de reclamaciones, asistiendo y concienciando a los miembros sobre prevención de reclamaciones, y dando a conocer las lecciones aprendidas de las reclamaciones. Ello incluye la supervisión y administración de los programas de inspección dirigidos por todos los Clubs para determinar si los buques son mantenidos y explotados conforme a normas aceptables. Los Clubs encargan informes sobre el estado de algunos buques antes de aceptarlos, normalmente buques que rebasan cierta antigüedad. También pueden hacer lo mismo para buques que ya están en el Club cuando:

- a) el buque cambia de sociedad de clasificación, generalmente de una sociedad de la IACS a otra que no es de IACS;
- b) la información de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSC) indica que el buque no alcanza a las normas aceptables del Club;
- c) el buque tiene un historial de reclamaciones en deterioro, o si una reclamación demuestra lapso en el mantenimiento a bordo, o
- d) una visita de inspección del buque indica que el buque no mantiene las normas aceptables para el Club.

Además algunos Clubs emprenden también un programa anual de visitas e inspecciones del buque, con objeto de elevar la concienciación sobre las prácticas a bordo que podrían llevar a reclamaciones o afectar a la seguridad. Aunque tienen algunos elementos en común, no son idénticas a las inspecciones de clasificación o las de supervisión por el Estado rector del puerto, sino que suponen la evaluación de normas de seguridad, servicio y mantenimiento, condiciones de carga del buque, rendimiento operacional, dotación, contención de la contaminación y sistemas de gestión.

Los programas de inspecciones no forman más que una parte de las iniciativas de prevención y gestión del riesgo emprendidas por los Clubs en su empuje por abordar la seguridad y mantener la calidad. Algunos Clubs han establecido también comités de seguridad y pérdidas, que comprenden a expertos del sector para revisar reclamaciones importantes y brindar asesoría y orientación especializadas a los miembros. Los Clubs publican también una amplia gama de materiales cada año para los miembros y terceros sobre cuestiones de actualidad e informativas respecto a la seguridad. Incluyen guías multimediáticas e interactivas (entre ellas vídeos y DVDs), carteles de seguridad y prevención de pérdidas, manuales, guías, listas de comprobaciones, boletines, revistas y hojas informativas. Los temas abarcados son amplios, variando de la prevención de pérdidas en ramos específicos a elevar la concienciación entre las dotaciones sobre los sucesos de lesión personal que pueden ocurrir. Los Clubs celebran también cursillos prácticos, seminarios, y programas de

formación con carácter periódico para sus miembros, sobre cuestiones de seguridad marítima y gestión de riesgos.

Algunos Clubs emprenden también periódicamente “campañas de concienciación” a fin de afrontar el auge de un tipo particular de reclamación, y analizan reclamaciones importantes a fin de identificar tendencias. Por ejemplo, el informe de la OCDE hace referencia al Análisis de reclamaciones importantes del UK P&I Club, publicado por primera vez en 1991. Examina las tendencias generales de las reclamaciones importantes a lo largo de un plazo de diez años y facilita una base de información a partir de la cual los propios miembros pueden aplicar principios de gestión de riesgos para reducir su riesgo a las reclamaciones. Las publicaciones de este tipo no son solamente para la consideración del Club y sus miembros. La OMI, los órganos marítimos y de seguridad, y la prensa han derivado estadísticas del análisis del UK Club.

Aunque los Clubs compiten entre ellos para los negocios, mancomunan sus riesgos mayores bajo los auspicios del International Group según el Acuerdo de puesta en común. Por consiguiente, todos los Clubs del International Group tienen un gran interés propio en cerciorarse de que los buques de otros Clubs del Group son de un nivel aceptable, y han adoptado medidas comunes como parte de sus reglamentos para lograr este fin. Comprenden las siguientes:

1. los reglamentos de todos los Group Clubs deniegan el derecho al resarcimiento para las reclamaciones derivadas del incumplimiento por los buques de los requisitos reglamentarios de los Estados de abanderamiento, o las reclamaciones derivadas de buques que no son clasificados por una sociedad de clasificación autorizada;
2. los reglamentos de todos los Group Clubs condicionan el seguro a que el asegurado debe:
 - a) notificar sin demora a la Sociedad de Clasificación las cuestiones respecto a las cuales ésta pudiera formular recomendaciones;
 - b) cumplir en los plazos previstos los reglamentos y requisitos de la Sociedad de Clasificación;
 - c) autorizar a la Sociedad de Clasificación a revelar información sobre el buque solicitada por el Club; y
 - d) avisar al Club si ha cambiado la Sociedad de Clasificación, identificando las recomendaciones o requisitos que estén pendientes en la fecha del cambio.
3. los Clubs tienen además la política acordada de no asegurar, ya sea por primera vez o por renovación, a cualquier buque que no tenga un Certificado válido de gestión de la seguridad exigido por el Código IGS.

Los International Group Clubs pueden aplicar estas normas comunes en virtud de la homogeneidad que brinda el Acuerdo de puesta en común.

Pese a las rigurosas medidas que forman parte de las condiciones normativas de cada Club, siguen ocurriendo accidentes. Las estadísticas demuestran que el error humano es la causa principal de las reclamaciones y que esos errores causan pérdidas caras en flotas bien administradas, así como en flotas de calidad inferior. Con todo, es evidente que un porcentaje pequeño pero persistente de las reclamaciones cubiertas por el International Group surge respecto a buques cuya condición o explotación puede caracterizarse como ‘que no cumplen las normas’.

Parte 2. Conclusiones alcanzadas por el International Group en respuesta al informe de la OCDE

El informe preparado para el Comité de Transporte Marítimo de la OCDE era esperado con interés, ya que se centraba específicamente en el posible papel del seguro en relación con los buques que no cumplen las normas. Varias cuestiones destacadas en el informe ya estaban siendo examinadas por los Clubs del International Group, como el propio informe reconoce. Otras han necesitado un nuevo examen.

1. Información del asegurador y formulario de propuesta.

Muchos buques que no cumplen las normas son rechazados para su inscripción en los Clubs basándose en la información facilitada a los aseguradores. Sin embargo, el informe de la OCDE sugiere que los aseguradores P&I “harían bien en apoyarse menos en el deber general de divulgar información y en vez de ello hacer un mayor uso de formularios de ‘propuesta’ o ‘solicitud’ en los que puedan indicar cada categoría de información que necesitan recibir antes de acceder a otorgar seguro.”

Esta sugerencia tiene una sencillez atractiva, ya que toda la información necesaria para formarse una opinión el asegurador podría ser expuesta sistemáticamente. No obstante, algunos Clubs que tienen experiencia de utilizar formularios de propuesta no han notificado más que un éxito desigual. Si bien podría ser beneficioso emplear un formulario de propuesta en relación con nuevas empresas, sería mucho menos beneficioso en relación con los miembros existentes. Es más, las presiones comerciales harían difícil para los Clubs el retirar la cobertura simplemente porque no se haya devuelto un formulario de propuesta, particularmente si se pudiera obtener de otras maneras información pertinente de los aseguradores. Un propietario de buque destacado puede haber sido inscrito en un destacado Club hace más de veinte años y sus oficinas estarían en contacto diario con respecto a una diversidad de cuestiones. En tal contexto sería por demás pedante insistir en un formulario de propuesta, toda vez que la información necesaria estaría disponible en todo caso.

Se pretende por tanto que, más bien que insistir en el empleo de formularios de propuesta, se emplee una lista de comprobaciones preparada con aportaciones de todos los aseguradores del Club con efecto inmediato. Esta lista de comprobaciones incluye toda la información que suele ser necesaria de los miembros en perspectiva antes de acordar darles un seguro. Además de la información que ya es necesaria para los aseguradores antes de emitir un juicio sobre si se ha de aceptar un buque, se pregunta o pide lo siguiente a los miembros en perspectiva:

- si alguna vez se había negado cobertura de P&I a ese propietario de buque o le había sido terminada por un asegurador o si se le había impuesto condiciones especiales de garantías, y las razones de ello;
- si el buque había sido objeto anteriormente de un informe de P&I sobre el estado del mismo
- permiso para que el Club divulgue los resultados de ese informe sobre el estado del buque.

En el Anexo I de este documento figura una copia de la lista de comprobaciones. Esta diferencia entre el tipo de información que se pide a los nuevos miembros y a los existentes con nuevas adquisiciones, simplemente porque una particular información solicitada a los nuevos miembros tal vez no sea disponible, o pertinente, para los miembros existentes con nuevas adquisiciones.

2. Inspecciones del Club – ámbito.

Todos los Clubs hacen uso de informes sobre el estado del buque para determinar la calidad de ciertos buques inscritos o que se vayan a inscribir. Aunque ha habido cierto grado de convergencia en los últimos años, teniendo cada Club un perfil diferente de los miembros, no ha habido una práctica uniforme en relación con el ámbito de tales informes, o su mecanismo de activación.

Se ha redactado un mínimo de información a incluir en todo informe sobre el estado del buque realizado por un Club del International Group con aportaciones de todos los Clubs. Estos requisitos figuran en el Anexo II de este documento. Se ha redactado asimismo una ‘muestra’ de informe sobre el estado del buque que incluye todos los requisitos del ámbito. En el Anexo III de este documento figura una copia. Se espera que algunos Clubs la adopten como formulario común, mientras que otros tal vez prefieran continuar utilizando su propio formulario, pero que todos los Clubs se cercioren de que el ámbito de sus informes sobre el estado del buque sea al menos tan amplio como el del documento.

Se recomienda otro cambio a la actual práctica, a saber que el departamento de inspección de cada Club informe sobre cualquier buque que cause preocupación, no simplemente al departamento de seguros sino también a la administración central de ese Club. Es necesario introducir esta medida generalmente porque, como se indica en el informe de la OCDE, no existe, sorprendentemente, correlación precisa entre las

reclamaciones y el estado del buque. Por tanto la cuestión de la calidad del buque recibe la importancia que merece al ser notificada de modo habitual a la administración central del Club.

3. Inspecciones del Club – mecanismos de activación.

Como los Clubs realizan informes sobre el estado del buque con carácter periódico y sistemático, existe un enfoque bastante similar de los factores que deberían ocasionar que un buque o flota particular sean seleccionados para un informe sobre el estado del buque o una inspección del buque, por ejemplo, si el buque está fuera de Clasificación, o tiene un alto coeficiente de detención en la supervisión por el Estado rector del puerto, o si rebasa determinada antigüedad al inscribirse. Sin embargo, inevitablemente se emplean diferentes normas; por ejemplo, algunos Clubs pueden inspeccionar buques de 10 años de antigüedad al inscribirse mientras que otros pueden inspeccionar solamente buques de 15 años de antigüedad. Además de los existentes mecanismos de activación, el informe de la OCDE sugiere que se preste consideración a seleccionar el transporte de fueloil pesado en buques más viejos.

Se ha acordado, por lo tanto, que se recomiende a todas las administraciones de los Clubs que acuerden como requisito mínimo que se realicen informes sobre el estado del buque al solicitarse la inscripción de todo buque de navegación marítima de 12 años de antigüedad o más.

Con respecto a los buques ya inscritos, el Group recomendará también a las administraciones de los Clubs que éstos apliquen lo antes posible en 2005 un enfoque común en virtud del cual sean automáticamente inspeccionados todos los buques que figuran en la lista negra de la CE. La cuestión de si los buques ya inscritos deben ser automáticamente inspeccionados a causa de su antigüedad es más polémica, dado que se reconoce en general que unas pocas flotas constituidas por buques más viejos son rigurosamente mantenidas a un nivel muy alto y pueden compararse favorablemente con flotas mucho más jóvenes. Por consiguiente, un enfoque mejor puede ser hacer que la antigüedad sea un criterio en combinación con otro factor de riesgo, por ejemplo un historial de transportar fueloil pesado calentado.

A fin de poner en práctica esta propuesta, los propietarios de buques de navegación marítima de más de diez años de antigüedad deberán declarar cada año si ese buque ha transportado fueloil pesado calentado durante el año anterior. Dicho buque será entonces objeto de inspección.

Aún hay que prestar consideración a la difícil cuestión de las consecuencias de realizar una inspección cuando lo exigen las directrices acordadas. ¿Debe excluirse de la puesta en común en su totalidad o en parte o sería más apropiada una sanción menor? Estas cuestiones serán examinadas por las administraciones de los Clubs con miras a aplicar un enfoque común para el año político 2006.

4. Informes sobre el estado del buque – intercambio de información.

El informe de la OCDE observa que se recoge gran cantidad de información sobre el estado de los buques pero sospecha que los principales obstáculos a la transparencia son legales. El informe sugiere que sería un paso importante que los Clubs estableciesen una base de datos en la que cada Club estaría obligado a incluir informes del estado del buque y de inspección.

Se han obtenido opiniones jurídicas sobre si los Clubs tienen derecho, o están obligados, a transmitir información sobre la acción ejercida por los Clubs sobre la base de los informes del estado del buque o de inspección a otros miembros del Club. Las opiniones varían según los diferentes sistemas jurídicos, pero se considera posible sin obstáculo legal registrar simplemente en una base de datos central las identidades de los buques respecto a los cuales se realizó un informe sobre el estado del buque, de modo que los aseguradores sean conscientes de si un candidato a la inscripción ha sido inspeccionado por otro Club. Tomado junto con el requisito adicional de que los propietarios de buques permitan acceso a los informes del estado del buque (véase en Información del asegurador anteriormente citada), esto dará derecho al nuevo Club a conseguir acceso a los informes pertinentes sobre el estado del buque.

Por lo tanto el Group propone establecer una base de datos central como queda descrito, y requerirá que los aseguradores la consulten antes de dar una cotización y obtengan del miembro en perspectiva y del Club interesado una copia del informe que sea pertinente. Sobre la base de la asesoría jurídica de la que se disponga

a la sazón, nada se puede objetar a esto desde un punto de vista jurídico pero, como se indica abajo en la Parte 4, quedan considerables obstáculos jurídicos a compartir la información en general, y el Group esperará que los gobiernos ayuden a eliminar tales obstrucciones.

Una vez más, será necesario prestar consideración a la cuestión de las sanciones cuando no se sigan los procedimientos acordados y de ello se deriva una reclamación al consorcio.

5. Sanciones si se aseguran buques a sabiendas de que no cumplen las normas.

Se está prestando consideración también a tener una estipulación en el Acuerdo de puesta en común de manera que, si un Club admite a un buque que otro Club se ha negado a asegurar por motivo del estado defectuoso del buque, las reclamaciones derivadas de la explotación de ese buque por el mismo propietario de buque estarían sujetas a doble retención en el consorcio, esto es el Club en que estuviese inscrito el buque sería responsable de los primeros \$12 millones en vez de los primeros \$6 millones de cada reclamación. La fuerza de esta propuesta puede juzgarse comparando su efecto con el procedimiento actual en el que un Club puede retirar la cobertura basándose en un informe negativo sobre el estado del buque y se encontrase con que el buque ha sido aceptado por otro Club, y además encarase la posibilidad de tener que compartir una reclamación al consorcio procedente de ese buque. Con todo, el desarrollo ulterior de esta propuesta está sujeto a que el Group reciba asesoría jurídica satisfactoria, ya que en determinadas circunstancias la consecuencia puede ser que el buque ya no pueda realizar actividades comerciales, lo que abriría la cuestión de si los Clubs habían sido culpables de 'abuso de posición dominante' dentro del significado de las disposiciones del derecho de competencia del Tratado de Roma. En todo caso la consecuencia grave de esta propuesta ha dado lugar a la necesidad de considerar cuidadosamente cómo determinar si un buque no está en condiciones dentro del contexto del formulario del informe de inspección adjunto. Para este fin se están realizando más trabajos para determinar si se puede elaborar un sistema de puntos que permitiría alcanzar un juicio objetivo sobre la base de los factores esbozados en el informe sobre el estado del buque.

6. Auditorías de gestión.

Como quiera que los Clubs resultan tan afectados por las operaciones que no cumplen las normas como por la condición física de un buque que no cumple las normas, se ha sugerido que se deberían realizar auditorías oficiales de gestión de los miembros de cada Club. Los Clubs ya tienen sumo cuidado en revisar la gestión y los procedimientos antes de aceptar a un buque, y esta práctica existente encaja bien con el espíritu de los Clubs en que la relación de trabajo entre el Club y su miembro es en general estrecha y continua. Esta relación permite a los Clubs formarse una evaluación realista de los procedimientos operativos, que tal vez no fuese posible si se aplicase un sistema más formal. Con todo, se reconoce que hay situaciones en que es apropiado un enfoque más formal, y a este respecto los Clubs han intercambiado información y están trabajando para identificar la mejor práctica para realizar este tipo de auditoría. Un camino podría ser que todos los Clubs empleasen una lista de cuestiones relacionadas con la gestión, como parte del mecanismo para formarse una opinión sobre cómo funciona la gestión en relación con nuevos miembros. La evaluación más formal podría reservarse entonces para el caso en que un Club pueda tratar de fundar las razones para la retirada de cobertura. Además los Clubs están investigando actualmente si el recién introducido plan de Auto evaluación de la gestión de los petroleros ofrece información adicional que pueda ser útil en este proceso.

7. Inspección previa.

El informe de la OCDE no trataba con detalle de la cuestión de la inspección previa, ya que la disponibilidad comercial de los servicios de inspección previa es, en gran medida, un nuevo fenómeno. Las medidas ya emprendidas por los Clubs que se esbozan arriba mencionados constituyen ya una forma de inspección previa, pero estos procedimientos tal vez podrían beneficiarse del criterio independiente de un tercero. No obstante, tal vez sea necesaria otra indagación para determinar su fiabilidad y conveniencia en el contexto de P&I.

Varias empresas petroleras y químicas han ejecutado programas de inspección previa durante muchos años, que han resultado tener éxito en identificar los buques idóneos para fletar por esas empresas. La información de inspección utilizada en los programas de las empresas químicas está disponible para compartirla con los Clubs, con el consentimiento de los propietarios de buques. La utilizada por las empresas petroleras no está disponible para compartirla, por razones atribuidas al derecho de competencia. La información requiere en todo caso interpretación y alguno de los criterios de la inspección previa serían inapropiados si se utilizaran en

el diferente contexto de justificar una retirada de cobertura. Sin embargo los Clubs reconocen el valor de tales programas y han procurado entender mejor lo que hace ese lado de la industria. Además, en años recientes han surgido organizaciones que ofrecen servicios de inspección previa a disposición del público que dicen ser capaces de tabular toda la información relativa a un buque concreto y producir un perfil preciso de los riesgos que se mantiene constantemente actualizado. Estas novedades serán seguidas de cerca, en consulta con otros órganos del sector, ya que está claro que esos procedimientos de inspección previa podrían ser de considerable ayuda para suplir las medidas esbozadas anteriormente, incluidos los métodos más tradicionales de evaluar el riesgo consignados en los Anexos de este documento. Se redactarán más informes a medida que evolucionan estas iniciativas.

Parte 3. Posibles medidas a adoptar con, y por, otros partícipes del sector.

La OCDE reconocía en su informe que diferentes organizaciones reúnen y guardan mucha información sobre los buques para diferentes fines. Esta información, bien cotejada y compartida (si ello fuera posible) facilitaría la identificación y eliminación del buque y el propietario de buque que no cumplen las normas. La colaboración de las partes inspectoras tiene el potencial, no solo de mejorar la eficacia y ahorrar costes para el sector naviero, sino de mejorar para cada una de las respectivas organizaciones la calidad de la información de que disponen.

1. Medidas para consolidar las inspecciones y compartir la información de éstas.

El International Group apoyaría por tanto a la OMI en reavivar los esfuerzos de coordinación que se realizaron hace unos años. Previamente a este proceso, sería apropiado que cada organización del sector tratase de identificar en qué medida serían posibles inspecciones conjuntas que utilizasen formularios comunes de inspección. Siempre que ha sido suscitada esta propuesta en el pasado, se ha objetado que cada organización persigue diferentes fines, y este punto de vista tiene mérito evidente. No obstante, si se dejan a un lado los requisitos específicos de la clasificación, se podría argumentar que, por ejemplo, el informe de inspección de P&I y el informe de inspección del SIRE (Programa del informe de inspección del buque) del OCIMF tienen mucho en común.

La coordinación de los formularios de inspección proporcionaría un telón de fondo útil para el posible intercambio de información, ya que estaría entonces disponible con carácter común. Como asunto de política pública sería evidentemente beneficioso que todas las partes, propietarios de buques, fletadores y aseguradores, pudieran tener acceso a los datos con los que se pueden hacer juicios respecto a la calidad del buque con carácter transparente. Tal información fáctica debería, lógicamente, estar disponible también para Equasis (la base de datos de información (www.equasis.org) relativa a la calidad de los buques y sus propietarios de buques) y la supervisión por el Estado rector del puerto. La preparación de un formulario común del informe de inspección, junto con el amplio acceso a la información así obtenido, sería una enorme empresa, pero con tal que exista un marco legal para que las organizaciones puedan colaborar debidamente en compartir esa información, la tarea no debería rebasar los límites de lo posible.

Cabe sugerir que las Sociedades de Clasificación tal vez deban ser excluidas de los empeños por producir un informe de inspección conjunto, debido a las tareas específicas que tienen que desempeñar. Sin embargo, dada su ventaja establecida en las inspecciones independientes de buques desde el punto de vista de las condiciones del casco y las máquinas, y la navegabilidad física, cuanto más puedan actuar las Sociedades de Clasificación (además de sus funciones reglamentarias) como parte para reunir y distribuir información y datos con los que se pueden hacer juicios respecto a la calidad, tanto mayor será la probabilidad de progreso hacia la meta última. Se reconoce, con todo, que las Sociedades son independientes y no están actualmente equipadas para llevar a cabo inspecciones fuera de su papel tradicional, y que serían necesarios una importante formación adicional, un acuerdo sobre normas comunes, y suficiente control para producir una calidad de trabajo consistente y aceptable entre los inspectores de clasificación en todo el mundo.

2. Medidas que podrían adoptar los intereses de la carga

Muchos intereses de la carga, tales como los miembros de las compañías petroleras del OCIMF, tienen un claro compromiso en asegurar que sus cargamentos no sean transportados en buques que no cumplen las normas. Varios sistemas de inspección previa, basados diversamente en la información de inspección y otros

datos recopilados, se utilizan para seleccionar los buques de calidad apropiada tanto en la rama de los graneles secos como húmedos. Sin embargo, también existe mucha carga propiedad de intereses que no comparten necesariamente el mismo compromiso de evitar el buque que no cumple las normas.

Por consiguiente, debería considerarse la cuestión de si se puede aplicar presión a esos intereses, tal vez por parte de los receptores responsables utilizando condiciones de venta que exijan que los cargamentos sean transportados en buques de calidad apropiada, lo que a su vez podría enlazarse con la asegurabilidad de los cargamentos.

Parte 4. Posibles medidas a adoptar por los Estados.

1. Derecho de competencia.

Como queda indicado, la finalidad amplia de los Clubs en relación con los buques que no cumplen las normas no es cobrar una mayor prima sino retirar la cobertura. Esto se ajusta a los objetivos de política de los Estados y sería apropiado por tanto pedir a éstos que modifiquen el derecho de competencia para que se pueda lograr este objetivo. El problema surge porque se calcula que los Clubs del Group son casi los únicos proveedores del Certificado de Responsabilidad Financiera que se exige en virtud del Convenio con respecto a la Responsabilidad Civil por la contaminación por hidrocarburos de 1992. Por consiguiente, si un Club termina la cobertura de un petrolero y todos los demás Clubs del Group deniegan cobertura a ese buque (lo que es consecuencia probable de la propuesta arriba formulada respecto a la doble retención, Parte 2.5.), entonces probablemente no pueda tener actividad comercial. Tal como están las cosas, a menos que se ponga mucho cuidado con respecto a los procedimientos a seguir, ese propietario de buque probablemente podría alegar que la acción del/de los Club(s) constituye abuso de posición dominante en virtud del derecho de competencia europeo. Por esta razón, como se sugiere arriba en relación con las auditorías de gestión, tal vez sea necesario elaborar directrices detalladas y, por ejemplo, ofrecer un procedimiento de apelación en un caso apropiado. No obstante, permanecerá la amenaza del recurso inapropiado al derecho de competencia. Como cuestión de política pública se sugiere que nunca fue este el resultado que se buscaba; sería útil por tanto que los Estados ayudasen a aclarar este punto.

2. Implantación por el estado de abanderamiento.

Han de aplaudirse los recientes esfuerzos de la OMI y es de esperar que los Gobiernos se presten voluntariamente a una auditoría conforme al Plan voluntario de Auditorías de los Estados miembros de la OMI (Resolución A.946(23) de la Asamblea de la OMI). El Group reconoce esto como un instrumento clave en la campaña contra los buques que no cumplen las normas. Con todo, como se señaló en el informe de la OCDE, es mucho más probable que tenga éxito esta iniciativa si se puede demostrar que el incumplimiento tiene una consecuencia práctica. Ello se seguirá inevitablemente si la Implantación por el estado de abanderamiento selecciona a aquellos buques que enarbolan el pabellón de un país que no ha escogido aceptar una auditoría voluntaria.

3. Supervisión por el Estado rector del puerto.

La Supervisión por el Estado rector del puerto puede ayudar también haciendo que uno de los criterios que adopte sea la provisión de cobertura adecuada de seguro. Para este fin, se propone que el Grupo de Trabajo oficioso tal vez desee considerar si los regímenes de Supervisión por el Estado rector del puerto debieran emplear el lenguaje utilizado en las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo (Resolución A.898 (21) de la Asamblea de la OMI) e identificar aseguradores de un nivel equivalente a los miembros del International Group of P&I Clubs. Como se sugiere en el informe de la OCDE, este sería un próximo paso útil para consolidar las Directrices de la OMI. De este modo tal vez sea posible confeccionar una lista de aseguradores aceptables como se ha hecho en Japón en relación con la legislación nacional y se propone en la India.

4. OMI.

Se sugiere que la OMI considere la posibilidad de hacer obligatorias las Directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo (Resolución A.898 (21) de la Asamblea) con los mismos objetivos de política arriba esbozados.

Conclusión

Se espera que las medidas esbozadas antes ayuden a cumplir los objetivos fijados por los Estados. Sin embargo, no habrá escapado a la atención de los delegados que muchas de las iniciativas arriba descritas tienen como uno de sus principales objetivos la denegación de comerciar con u ofrecer cobertura en relación con determinados buques. Estas medidas no tendrán, con todo, la consecuencia de que estos buques dejen de tener actividad comercial hasta el punto de que puedan contratar con otros fletadores o aseguradores tal vez menos escrupulosos. La obligación de hacer frente a los buques que no cumplen las normas terminará, por tanto, donde empezó – en los Estados de abanderamiento y los Estados rectores de puertos, así como en las Sociedades de Clasificación. Por tal razón se propone que se establezca un Grupo de Trabajo oficioso que pueda reunirse durante las reuniones del FIDAC, y quizás intersesiones, a fin de formular propuestas a la Asamblea del FIDAC y a la OMI. El Grupo de Trabajo propuesto tal vez desee considerar, además de las sugerencias formuladas en este documento en relación con el seguro de P&I, las siguientes propuestas:

1. pedir a la OMI que reavive el debate con respecto a las inspecciones, con miras a
 - i. consolidar las inspecciones, tal vez reduciendo su número;
 - ii. garantizar la transparencia facilitando una base de datos central para la información de las inspecciones de múltiples procedencias
 - iii. garantizar la consistencia en el rendimiento de las Sociedades de Clasificación.
2. garantizar que se mantenga el ímpetu de la Implantación por el estado de abanderamiento
3. garantizar que la Supervisión por el Estado rector del puerto
 - a. tenga como meta a buques de Estados de abanderamiento que no han aceptado la auditoría voluntaria, y
 - b. tenga como meta a buques no abarcados por una lista de aseguradores aceptables.
4. pedir a la OMI que haga obligatorias las Directrices previstas por la Resolución A.898 (21) de la Asamblea).

El International Group está dispuesto a prestar la asistencia que sea necesaria.

Guidelines for Underwriters - Indicators of Quality

a) Indicators of Quality - New members:

- general details of the vessel such as age, type, Flag, any major conversion work etc;
- date and place of build;
- identity of current Classification Society, and date of any changes in Class in the last three years and identity of previous Class, and whether a change of Class is planned;
- details of ISPS and ISM Certification;
- identity of current managers and length of involvement, and details of any changes in management in the last three years;
- area and type of trade of the vessel;
- source of officers and crew, and their nationalities;
- whether the vessel has undergone previous P&I condition surveys (and permission for the Club to divulge the findings of any P&I condition survey);
- details of whether P&I cover has ever been declined or terminated by an insurer or special terms or warranties imposed, and the reasons why;
- claims, and PSC, record, including details of any fines, prosecutions, banning orders or blacklisting and
- opinions of third party agencies and other existing members

b) Indicators of Quality - Existing members with new acquisitions:

- general details of the vessel such as age, type, Flag, any major conversion work etc;
- date and place of build.
- identity of current Classification Society, and date of any changes in Class in the last three years and identity of previous Class, and whether a change of Class is planned;
- details of ISPS and ISM Certification;
- identity of current managers and length of involvement, and details of any changes in management in the last three years;
- area and type of trade of the vessel in relation to the profile of the member's fleet;
- source of officers and crew, and their nationalities;
- whether the vessel has undergone previous P&I condition surveys (and permission for the Club to divulge the findings of any P&I condition survey);
- details of whether P&I cover has ever been declined or terminated by an insurer, or special terms or warranties imposed, and the reasons why.

International Group Condition Survey

Introduction

In accordance with the requirements of the International Group of P & I Clubs vessels may need to be surveyed as a condition of acceptance, renewal of entry, or within a policy year at the discretion of the Club Managers. The purpose of the survey is to check the sea and cargo worthiness of the vessel in order the standard of maintenance and operation can be assessed. Vessels need to comply with all applicable International, National and Classification requirements but particular attention needs to be given to safety practices and operational procedures. It is important that surveyors use their initiative, professional judgement and expertise to identify areas which could lead to P & I claims. The survey findings will be taken into account by the Club when decisions affecting entry or cover are taken. Therefore it is important nothing significant is overlooked, and deficiencies are neither understated nor exaggerated.

Scope of Survey

These surveys will be carried out in accordance with the requirements of the individual Club but should include the following:

1. VESSEL PARTICULARS

The vessel's particulars are to be set out in the report. Any recent flag or classification society changes should be reported.

Details of any expired certificates, overdue surveys, special conditions, exceptions, notations and endorsements should be reported.

2. CREW

The crew complement should be checked as fully certificated [with necessary endorsements] and in compliance with the Safe Manning Certificate; with a copy of the crew list appended to the report. Information on communication difficulties and training should be included in the report.

3. SHIPBOARD MANAGEMENT

The vessel's Management system should be checked as being in place and evidenced as functioning correctly.

4. BRIDGE AND RADIO

Bridge and radio equipment should be checked as operational and any deficiencies reported.

Procedures, publications, documentation and logs should be checked as complete and up to date.

5. HULL – EXTERNAL

An inspection of the hull, decks, deck structures, deck fittings and markings is to be carried out and evidence of damage, significant wastage, pitting, scaling or repairs including doublers should be reported. Labelling and marking on external coatings is also to be reported.

6. MOORING EQUIPMENT

Mooring equipment should be checked to ensure its satisfactory condition. Including brake linings, safety guards, roller fairleads, mooring ropes and anchor cable where visible.

7. MEANS OF ACCESS

Means of access should be checked and any concerns regarding structural integrity and suitability for its intended use, including steps, stairways, catwalks, walkways, gangways, accommodation / pilot and other ladders should be reported.

8. LIFTING APPLIANCES

Lifting appliances and cargo gear should be checked to ensure they are satisfactory, clearly marked [SWL etc.], with inspection certificates and records up to date and any concerns reported.

9. CLOSING APPLIANCES

Weather tight doors and hatches are to be inspected to ensure they are fully operational and provide an effective seal

10. BALLAST TANKS & VOID SPACES

Selected ballast tanks and void spaces should be internally inspected and any concerns regarding the structural condition and integrity, significant wastage, scaling, pitting, buckling, fractures, doublers and temporary repairs should be reported. The condition of the tank coating, access ladders, manhole covers and pipework should also be checked.

11. GALLEY, STOREROOMS AND ACCOMMODATION

These areas should be inspected to ensure they are hygienic, clean, tidy, well lit, with gear correctly secured. The temperature of fridges and lock-in alarms should be checked. Fire hazards non-approved electrical wiring and dangerous appliances should be reported.

12. MACHINERY & MACHINERY SPACES

Machinery spaces should be inspected and any concerns regarding safety, cleanliness, electrical fittings, illumination, fire hazards and correct stowage of equipment should be reported. Machinery should be verified in working order and free from significant oil or water leakages. The engine room log books should be checked to assess the operational status of the machinery.

13. SAFETY EQUIPMENT

Safety equipment should be checked to ensure that it is in operational condition, correctly stowed and fulfils SOLAS requirements.

14. SAFETY TESTS (as carried out during survey)

Random safety checks should be performed on emergency equipment power sources / steering / lighting / fire pump / remote stops / shut-downs and quick closing valves, fire fighting equipment, fire and vent flaps, breathing apparatus, lifeboats, life rafts, lifebuoys, lifejackets, pyrotechnics, medicines and oxygen/gas detection meters, smoke detectors, bilge alarms, lifeboat drill, lifeboat engines(s) and any concerns with regard thereto reported.

15. SAFE WORKING

If the opportunity presents itself activities such as entry into enclosed spaces, hot work, working aloft, working over the side, should be observed to check safe working procedures are being followed. The availability and use of personal protective clothing and safety equipment should be reported.

16. POLLUTION CONTROL

Anti-pollution measures should be checked including the oily water separator / piping, 15ppm monitor, deck containment save-alls, oil spill clean-up packs, oil record book entries, bunkering procedures, garbage procedures and records and any concerns reported.

17. SURVEYOR'S CONCLUSION AND COMMENTS

The surveyor's conclusions and comments should contain their professional assessment as to whether there are points of concern regarding the vessel's structural condition, technical integrity, safety, pollution prevention and cargo worthiness. A list of all deficiencies noted, areas not inspected, together with areas that may warrant further investigation should be included.

SPECIFIC SHIP TYPES

1. DRY CARGO / BULK CARGO

A general inspection of the steel structure in the cargo spaces is to be carried out. Evidence of damage, significant wastage, pitting, scaling or repairs, including doublers, is to be reported. Hull thickness records can be used to assist in assessing steel wastage. The inspection should include checks on hold bilges, non-return valves, high level alarms, ladders and safety rails, hold lighting, pipework and its protection, manhole covers, and coatings.

The condition of the vessel's hold hatch covers needs to be examined, close attention being given to the operation, alignment and condition of the hatch cover panels, compression bars, landing pads, quick acting cleats, cross joint wedges, drain channels, non-return valves, coamings, rubber seals and seal retaining channels. The hatch

opening and closing arrangements need to be checked and hydraulic systems inspected for leakages. The inside of hatch coamings should be inspected for signs of leakages and hatches test for watertightness, if considered necessary.

Pontoon and tarpaulin hatch covers need to be inspected and any concerns noted regarding the structure, and the condition and number of tarpaulins, securing battens, straps, wedges and cleats.

2. REEFER VESSELS

The general condition of the installation should be checked and recent problems with the plant or cargoes reported. All relevant documentation for the reefer installation operation should be checked.

The hold atmosphere and temperature monitoring equipment / procedures should be checked.

The reefer machinery should be checked and any concerns regarding significant oil, gas or water leakages, safety guards being in place, the condition of piping and insulation and sufficiency of spares on board being reported.

The reefer holds and hold hatch covers should be inspected, including the condition of the insulation, gratings, air ducting, cooling batteries, temperature probes, bilges and cleanliness.

On vessels equipped to carry reefer containers the condition and integrity of the sockets and power supply should be checked, together with spares kits and any concerns reported.

3. CONTAINER VESSELS

Inspection of the steel structure in the cargo spaces is to be carried out, reporting damage, significant wastage, pitting, scaling and repairs or doublers. Hull thickness records can be used to assist in assessing steel wastage.

The inspection should include checks on lashing gear, twist locks, securing points and cell guides. Documentation and procedures should be checked, including the securing manual, stability monitoring / recording and procedures for carrying IMDG cargoes and any concerns reported.

On vessels equipped to carry reefer containers the condition and integrity of the sockets and power supply should be checked, together with spares kits.

4 TANKERS/OBO/CHEMICAL & GAS TANKERS

The inspection should include assessment of whether the inert gas, crude oil washing, cargo handling, cargo venting and cargo heating systems are satisfactory, including pumps, pipes, couplings, isolation valves, securing arrangements and earth straps.

The inspector should also check whether electrical equipment used in hazardous areas is intrinsically safe.

The general condition of the pump room safety, lighting, ventilation and cleanliness should be checked, including the functionality of the cargo pump emergency stops.

If the cargo tanks are gas free and entry into the tanks is possible the condition of access ladders, primary structures, shell and bottom plating, plating under suction bell mouths, web frames, brackets, in-tank piping, spindles, valves and tank coatings should be checked and any concerns reported.

The condition of tank openings, sealing arrangements, vents and flame arrestors are to be checked.

The condition of instrumentation and alarms should be checked and cargo sampling and storage procedures checked.

Special safety systems and equipment for the type of vessel should be checked.

5. PASSENGER / RO-RO VESSELS

The emergency command structure should be checked for adequacy, including muster lists, damage control plan, fire control plan, evacuation plan, life saving plan, bilge pumping plan.

The watertight integrity of the vessel should be checked including bow / stern doors and ramps, side shell doors, scuppers, down flooding openings, cross flooding arrangements, operation of watertight doors and watertight door indicator panels and any concerns reported.

The fire protection, detection and extinction arrangements and equipment should be checked including draught stops, fire doors, ventilation systems, galley smothering systems, fire detection systems, sprinkler systems, engine compartment fixed fire protection system, car deck drencher system, paint locker fixed fire extinguishing system and fire patrols and any concerns reported.

The life saving appliances, safety equipment, safety notices and arrangements should be checked.

The clarity and audibility of communication systems should be checked including the public-address system, fire/general alarm and internal emergency communication systems.

CONDITION SURVEY REPORT

<SHIP NAME>

IMO no:

Survey date:

Survey port:

Surveyors:

STC – Condition Survey Report

Version 1.01

Date 15-11-2004

INSTRUCTIONS TO SURVEYORS FOR COMPLETING THE SURVEY FORM

A. Report sections

The full report consists of three sections:-

Part 1 – Master’s information (which applies to all ship types).

The Master’s Information form is designed for the Master to complete concurrently with the survey being carried out and applies to all ship types. It is designed to help reduce the overall survey time. The surveyor should therefore hand the form to the Master on boarding or consideration given to forwarding a copy by fax or email prior to the survey date.

Upon concluding the survey, the surveyor should review the completed form to ensure it has been correctly compiled. If the surveyor has any doubt regarding the information provided, the entry should be verified.

If it has not been possible to complete the form prior to completion of the survey, the Master should be requested to forward the completed form by fax or email at a later date.

Part 2 – General (which applies to all ship types).

This section is designed for all ship types and is to be completed by the surveyor.

Part 3- 9 – Ship type specific.

This section, to be completed by the surveyor, is ship type specific and only the sub-section appertaining to the type of ship being surveyed should be completed and included with the full report.

B. Filling out the form

For Parts 2 & 3, the surveyor is required to tick one of the four boxes:-

Y Yes = Entirely satisfactory in both condition and compliance with regulations etc.

N No = Not satisfactory due to poor condition or non compliance with regulations etc.

NA Not Applicable = Does not apply to this ship.

NI Not Inspected = Item not assessed.

For any items answered “**No**” it is required that the surveyor provides additional information and clarification in the remarks column provided. Further, a “**No**” shall normally generate a recommendation. However, certain topics have been highlighted and if such an item generates a “**No**” a recommendation is not necessarily to be automatically generated as such questions are designed to give the Club an indication of the management of the ship.

If an item is relevant to the ship being inspected but the Surveyor was unable to inspect it, then “**NI**” will be applicable and a comment made as to why it was not possible to form an opinion.

C. Comments

Surveyors are encouraged to complete the “Comments” column after each item and below each section as these help assist with the overall assessment of the ship and her management.

Whenever possible, surveyors should sight documents and records.

D. Distribution

The completed report should be e-mailed to the Club as soon as possible after the survey. This should be in either Word or PDF format and accompanying digital photographs shall be in a resolution of no less than 300 dpi or 800 x 600 pixels. Where a hard copy is forwarded this should be sent with enclosures and photographs within 14 days of completing the survey unless other arrangements have been agreed.

PART 1
MASTER'S INFORMATION

1 MASTER'S INFORMATION

1.1 General information

- 1.1.1 Ship's name & IMO no:
- 1.1.2 Owners:
- 1.1.3 Managers:.....
- 1.1.4 Office contact/Designated person:
- 1.1.5 Expected trading area:.....
- 1.1.6 Period under present management (in years):
- 1.1.7 Type of cargo normally carried:.....
- 1.1.8 Has the vessel been laid up during the last five years? State period:.....

1.2 Ship condition

- 1.2.1 Have you inspected the ship in order to ascertain Sea- and cargo-worthiness? Yes/No
- 1.2.2 If yes, when and where:.....
- 1.2.3 Have you or the owners made a planned maintenance schedule for the ship? Yes/No
- 1.2.4 If Yes, state areas included in the schedule (decks, tanks, cargo hold, etc.):.....
.....

1.3 Records

Are the following records available onboard?

- 1.3.1 History of significant damage? Yes/No
- 1.3.2 Maintenance routines? Yes/No
- 1.3.3 Latest hull thickness measurement report? Yes/No
- 1.3.4 Near misses reports Yes/No

1.4 Instructions and routines

Are the following instructions/routines implemented and in use on board?

- 1.4.1 Routines concerning visitors? Yes/No
- 1.4.2 Stowaway prevention policy? Yes/No
- 1.4.3 Pre-departure instruction? Yes/No
- 1.4.4 Drug and alcohol policy? Yes/No
- 1.4.5 Smoking regulations? Yes/No
- 1.4.6 Permit for enclosed space entry, hot work, works aloft & over the side? Yes/No

- 1.4.7 Medical log? Yes/No
- 1.4.8 Risk assessment - operational? Yes/No
- 1.4.9 Risk assessment - safe working? Yes/No

1.5 Cargo care

Are the following instructions/routines implemented and in use on board?

- 1.5.1 Cargo sampling routines? Yes/No
- 1.5.2 Dangerous cargo endorsement? Yes/No
- 1.5.3 Cargo securing instructions? Yes/No
- 1.5.4 Cargo monitoring/sampling routines? Yes/No
- 1.5.5 Pre-shipment damage inspection? Yes/No

1.5.6 When was the last hose/ultrasonic test of the hatch covers carried out? What was the result?

.....

1.5.7 When was the last pressure test of cargo heating coils carried out? What was the result?

.....

1.5.8 When was the last cargo lines pressure tested carried out? What was the result?

.....

1.6 Pollution

Are the following instructions/routines implemented and in use on board?

- 1.6.1 SOPEP? Yes/No
- 1.6.2 Vessel Response Plan (VRP)? Yes/No
- 1.6.3 Bunkering instructions? Yes/No
- 1.6.4 Garbage management plan? Yes/No
- 1.6.5 When was the last oil pollution drill carried out?

1.7 Safety Management System – SMS (ISM)

- 1.7.1 Have you received training on SMS? Yes/No
- 1.7.2 Name of governing body:.....

- 1.7.3 Date for implementation:
- 1.7.4 Date for last external audit:
- 1.7.5 Date for last internal audit:.....
- 1.7.6 Date for last master's review:.....
- 1.7.7 Number of deviation reports/non conformities logged during last 12 months:.....

1.8 Crew

- 1.8.1 Number and nationality of crew:
- 1.8.2 Minimum safe manning requirements:.....
- 1.8.3 Common working language:.....
- 1.8.4 Language in manuals, instructions and signs:.....
- 1.8.5 Do you have procedures for crew shipboard familiarization? Yes/No
- 1.8.6 Are the officers' licenses available onboard? Yes/No
- 1.8.7 Do you have procedures for competence evaluation of your crew? Yes/No
- 1.8.8 Is there a training programe for all crew? Yes/No
- 1.8.9 Are ship's officers employees of the shipping company? Yes/No
- 1.8.10 Are ships crew employees of the shipping company? Yes/No
- 1.8.11 If "No" on .9 and .10, state name of crewing agency?
- 1.8.12 Are records for working/rest periods kept in accordance with STCW? Yes/No
- 1.8.13 Are Crew's medical certificates available onboard? Yes/No
- 1.8.14 Are Crew's on board training records available on board? Yes/No

1.9 Safety drills and inspections

When were the items below last checked for functionality or carried out as appropriate?

- 1.9.1 Portable fire extinguishers:
- 1.9.2 Fixed fire fighting system:
- 1.9.3 Fire and vent flaps:.....
- 1.9.4 Emergency fire pump:.....
- 1.9.5 Fireman's outfit:.....
- 1.9.6 Emergency generator:.....
- 1.9.7 Emergency batteries:.....
- 1.9.8 Emergency steering:.....
- 1.9.9 Life boat engines:

- 1.9.10 Remote stops and shutdowns:.....
- 1.9.11 Quick closing valves:.....
- 1.9.12 Bilge alarm and pumping system:
- 1.9.13 Last fire drill:.....
- 1.9.14 Last lifeboat drill:.....
- 1.9.15 Last lowering of life boat:.....
- 1.9.16 Last foam analysis:.....
- 1.9.17 Last service of breathing apparatus:.....
- 1.9.18 Last security drill:
- 1.9.19 Last passenger mustering drill:.....
- 1.9.20 Last SOPEP drill:.....
- 1.9.21 Last damage control drill:.....

1.10 Navigation/communication

- 1.10.1 Is all navigational equipment in good working order? Yes/No
- 1.10.2 Is all communication equipment in good working order? Yes/No
- 1.10.3 Are all voyage charts corrected to latest available Notice to Mariners? Yes/No
- 1.10.4 Are nautical publications corrected? Yes/No
- 1.10.5 Are Master's standing orders available? Yes/No

1.11 Additional comments & clarifications to the above questions

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

To my best knowledge, the information given herein is true and correct

Date

Master's name

Signature

PART 2
SURVEY REPORT – ALL SHIP TYPES

2 CONDITION SURVEY REPORT

2.1 PARTICULARS

- 2.1.1 Ship's name:
- 2.1.2 Ex. names:
- 2.1.3 IMO No:
- 2.1.4 Flag state:
- 2.1.5 Year built:
- 2.1.6 Builder:
- 2.1.7 Class Society:
- 2.1.8 Class notations:
- 2.1.9 Ship type:
- 2.1.10 GT:
- 2.1.11 Summer DWT:
- 2.1.12 Last docking:
- 2.1.13 Last SS:
- 2.1.14 Ship's trading pattern:
- 2.1.15 Name of owner's representative attending survey:
- 2.1.16 Operational status of ship during survey:

2.2 Class and Statutory Certificates	Y	N	NA	NI	Remarks
2.2.1 Are vessel's Class Certificates valid?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2 Are vessel's Statutory Certificates valid?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Additional information:					
.....					
.....					
.....					
.....					

2.3 Shipboard Management	Y	N	NA	NI	Remarks
2.3.1 Are internal audits carried out at regular intervals and satisfactorily recorded?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.2 Are safety meetings carried out at a regular interval?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.3 Are Non Conformity / Accident / Near Accident reports raised and handled in a satisfactory manner?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.4 Is a master's review carried out and satisfactorily recorded?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.5 Is efficient access control in place? Was surveyor's identification checked and verified upon boarding?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.3.6 Is the ship's IMO number displayed as per ISPS requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Additional information:					
.....					
.....					
.....					

2.4 Crew	Y	N	NA	NI	Remarks
2.4.1 Proficiency in English – sufficient to communicate effectively?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.4.2 If crew is multinational is there a common language understood by all?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.4.3 Does Company have a briefing/de-briefing policy for Masters/Chief Engineers prior to	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

joining/leaving?

- 2.4.4 Are crew pre employment-medical checks carried out?
- 2.4.5 Are random or specific drug and alcohol test carried out? How often?
- 2.4.6 Have Master/Deck Officers attended Bridge Team Management Courses (in addition to standard education)?

Additional information:

.....
.....
.....
.....

2.5 Safe Working

Y N NA NI Remarks

- 2.5.1 As observed, are safe working procedures adhered to (i.e. entry into confined spaces, hot work, work aloft, work overboard, etc.)?
- 2.5.2 Are portable oxygen and gas detection meters provided and regularly calibrated?
- 2.5.3 Are personal protective items (helmets, shoes, safety goggles, boiler suits, ear protectors, high visibility clothing, etc.) in use?
- 2.5.4 Is deck lighting in satisfactory condition?
- 2.5.5 Are alarms from cold stores and freezers in satisfactory condition?
- 2.5.6 Is gangway/accommodation ladder in satisfactory condition and utilized with safety nets?
- 2.5.7 Are walkways/stairways/catwalks/ladders/platforms/handrails in satisfactory condition?
- 2.5.8 Are mobile safety guard rails/lines/wires/etc. provided and in use?

Additional information:

.....
.....
.....

.....

.....

2.6 Hygienic Standard and House Keeping	Y	N	NA	NI	Remarks
2.6.1 Is galley/pantry clean and tidy? Is fitted equipment in apparent good order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.6.2 Are provision/cold stores clean, tidy and maintained to correct temperature?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.6.3 Are accommodation spaces clean, tidy and in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.6.4 Is the general housekeeping standard onboard satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....

.....

.....

.....

2.7 Fire Safety	Y	N	NA	NI	Remarks
2.7.1 Are main and emergency fire pumps in good operational condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.2 Are fire stations in tidy condition and sufficiently equipped?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.3 Is BA in good condition, sufficiently charged and cylinders within test date?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.4 Are fire extinguishers and fire hose lockers in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.5 Is fixed fire fighting extinguishing system (CO2, foam, etc.) in apparent satisfactory condition and release instruction posted?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.6 Are all combustible liquids (paint, chemicals, etc.) stored in designated spaces?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.7 Are acetylene and oxygen bottles stored in a designated place?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.8 Are main and emergency exits unobstructed?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.7.9 Is the fire integrity of the ER casing satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

2.8 Safety Equipment	Y	N	NA	NI	Remarks
2.8.1 Are emergency power sources in apparent satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.2 Are life boats and davits in apparent satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.3 Is the crew familiar with the risks of lifeboat on-load release systems?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.4 Are life rafts properly secured and in apparent satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.5 Are life buoys and life jackets in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.6 Is the medicine locker sufficiently stocked, tidy and in date?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.8.7 Are all signs/instructions for safety equipment in place and written in the official language of the vessel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

2.9 Safety Test (if carried out during survey)	Y	N	NA	NI	Remarks
2.9.1 Fire and vent flaps.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.2 Emergency fire pump.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.3 Emergency power source .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.4 Emergency lightning.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.5 Emergency steering.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.6 Remote stops and shutdowns.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.9.7 Quick closing valves.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

- 2.9.8 Fire detectors.
- 2.9.9 Engine room bilge alarm.

Additional information:

.....

.....

.....

.....

2.10 Pollution Control **Y N NA NI** **Remarks**

- 2.10.1 Are deck save-alls in satisfactory condition?
- 2.10.2 Is oil spill clean-up equipment available?
- 2.10.3 Is the Oil Record Book up to date?
- 2.10.4 If observed, were bunkering procedures adhered to?
- 2.10.5 Is the Garbage Record Book up to date?
- 2.10.6 Is the overboard valve from the 15ppm separator identified, secured in closed position and are warning signs posted?
- 2.10.7 Oily water separator tested and found OK?

Additional Information:

.....

.....

.....

.....

.....

2.11 Bridge and Navigation **Y N NA NI** **Remarks**

- 2.11.1 Is the bridge equipment in apparent good working order?
- 2.11.2 Are nautical charts and publications corrected and up to date?
- 2.11.3 Are bridge procedures and company standing orders in place?
- 2.11.4 Are navigational lights in a satisfactory condition?
- 2.11.5 Is passage planning carried out in accordance with STCW (berth to berth)?

2.11.6 Is weather routing in use for ocean voyages?

Additional information:

.....

2.12 Hull and Deck **Y N NA NI** **Remarks**

2.12.1 Is the visible condition of shell plating satisfactory?

2.12.2 Is the visible condition of deck plating satisfactory?

2.12.3 Are draft and Plimsoll marks clearly marked?

2.12.4 Are ventilators and air/sounding pipes on deck in satisfactory condition and with efficient closing devices clearly labeled?

2.12.5 Are weather tight doors/stores hatches fully operational and providing effective sealing?

2.12.6 Is windlasses/winchers/rollers/fair leads/capstans/etc. in satisfactory condition?

2.12.7 Are visible sections of anchor cables in satisfactory condition?

2.12.8 Are mooring ropes/wires in satisfactory condition?

Additional information:

.....

2.13 Lifting Appliances **Y N NA NI** **Remarks**

2.13.1 Is the Cargo Gear Book up to date?

2.13.2 Are lifting appliances in apparent good condition?

2.13.3 Are SWL's clearly marked?

2.13.4 Are hydraulic systems free from leakages?

Additional information:

.....

2.14 Ballast Tanks & Void Spaces **Y N NA NI** **Remarks**

2.14.1 Are tanks free of significant wastage, pitting and scale?

2.14.2 Is the corrosion protection (coating/anodes) in satisfactory condition?

2.14.3 Is the steel structure free from buckling/fractures/doublers/ temporary repairs/poor alignment/etc.?

2.14.4 Are access ladders and manhole covers in good condition?

2.14.5 Are tanks free of any sign of oil contamination?

2.14.6 Is pipe work passing through tanks/void spaces in satisfactory condition?

Additional information:

.....

2.15 Machinery Spaces **Y N NA NI** **Remarks**

2.15.1 Are engine compartments, including bilges, clean, tidy and free of combustible materials?

2.15.2 Is machinery in apparent good condition?

2.15.3 Is an external fuel testing program in use?

2.15.4 Is main and auxiliary machinery free of significant fuel, oil, water leakages and temporary drains?

2.15.5 Are FO and LO pipes adequately shielded?

2.15.6 Are FO/LO purifiers and FO heaters in

apparent good condition?

- 2.15.7 Are self closing devices of sight glasses on all oil tanks fully operational?
- 2.15.8 Are self closing devices on short DB sounding pipes fully operational?
- 2.15.9 Are exhaust manifolds on machinery free of leaks and shielded with intact insulation?
- 2.15.10 Has a thermo graphical examination of electrical installations and hot surfaces been carried out?
- 2.15.11 Is adequate lighting provided in machinery spaces?
- 2.15.12 Is the engine control room in apparent satisfactory condition?
- 2.15.13 Are engine spares properly stored and well secured?
- 2.15.14 Are ER pipe system, overboard valves in good condition (free from leaks, temporary repairs and cement boxes)?
- 2.15.15 Are ER floor plates in place?
- 2.15.16 Is the steering gear free of hydraulic leaks and in satisfactory condition? Are equipment and instructions for emergency use provided?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

2.16 Ship specific page.....goes in here...

2.17 Survey summary

Following the completion of the survey, and based on the surveyor's overall impression of the vessel, please rate the following areas (1=worse 5=best):

Structural integrity

Maintenance level

Cargo worthiness
Safe workplace
Shipboard management

Specify areas of most concern:

.....
.....
.....
.....
.....

2.18 Enclosures

- | | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Master's Information | <input type="checkbox"/> |
| List of Recommendations | <input type="checkbox"/> |
| Class Listing of Surveys | <input type="checkbox"/> |
| Hatch Cover Tightness Report | <input type="checkbox"/> |
| Photos | <input type="checkbox"/> |
| Etc.... | <input type="checkbox"/> |

<place> 28 April 2005
the club

/<name of surveyor>/

Disclaimer

a) This survey report, which is and shall remain the property of the Club, is solely intended for the exclusive use of the Club to assess the general condition of the ship at the time of the entry or during the currency of the insurance period. The report is not intended to be a definite review of the ship's condition, and nothing herein shall prejudice the Club's right under the insurance policy should a dispute arise between the Club and the member relating to the condition of the ship. Any and all parties interested in or affected by this report accept to be bound by these terms.

PART 3 - 9
SURVEY REPORT – SPECIFIC SHIP TYPES

b)

3 DRY CARGO – GENERAL CARGO/BULK CARGO

3.1 Cargo spaces	Y	N	NA	NI	Remarks
3.1.1 Are access ladders in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.2 Are cargo spaces suitable for the carriage of the nominated cargo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.3 Are bilges clean, non return valves working and pumps in good working order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.4 Is bilge sounding system in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.5 Have bilge high level alarms been tested?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.6 Is cargo space lighting satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.7 Are cargo spaces free of significant corrosion, pitting and scaling?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.8 Is coating of cargo spaces in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.9 Is the overall steel structure free from significant buckling/dents/fractures/wastage/doublers/temporary repairs/etc.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.10 Are manhole covers in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.11 Is the condition of pipe work (air/sounding/bunker/ballast/etc.) passing through the cargo spaces satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.12 Is cargo spaces fixed fire fighting system in apparent satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.13 Is cargo spaces ventilation in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.14 Is lashing gear in good order and in accordance with the Cargo Securing Manual?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3.1.15 Are deck stanchions and fixed lashing points in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

3.2 Hatch Covers

Y N NA NI Remarks

- 3.2.1 Has a satisfactory tightness test been carried out (enclose a copy of the report)?
- 3.2.2 Are hatch coamings structurally in good condition and free of signs of water leakage?
- 3.2.3 Are hatch covers panels structurally in good condition?
- 3.2.4 Are hatch cover panels correctly aligned?
- 3.2.5 Are compression bars, landing pads, cleats and cross/joint wedges in good condition?
- 3.2.6 Are rubber gaskets in good condition?
- 3.2.7 Are side and cross joint drain channels and non return devices in good condition?
- 3.2.8 Are hatch cover panels opening/closing arrangements in good order?
- 3.2.9 Is hydraulic system in satisfactory condition?
- 3.2.10 Are hatch cover panel hinges in satisfactory condition?
- 3.2.11 Are means to secure hatch covers when open in a satisfactory condition?
- 3.2.12 Is there any evidence of temporary means to provide water tightness (e.g. expanding foam/tarpaulins/Ramnek/etc.)?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

4 DRY CARGO - REEFER VESSELS

4.1 General

- 4.1.1 Type of installation (direct expansion or indirect brine):
- 4.1.2 Rated air changes (circulation and ventilation) per hour:
- 4.1.3 Reefer capacity (kJ per hour):
- 4.1.4 State ships last three cargoes:

4.2 Cargo spaces	Y	N	NA	NI	Remarks
4.2.1 Are ladders in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.2 Are cargo spaces suitable for the carriage of the nominated cargo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.3 Are cargo space separations (tween deck hatches/doors/etc.) gas tight and in general satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.4 Are ventilation ducts/gratings in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.5 Are bilges clean, non return valves working and pumps in good working order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.6 Is bilge sounding system in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.7 Have bilge high level alarms been tested?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.8 Is cargo space lighting satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.9 Is cargo space insulation (bulkhead-deck) in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.10 Are cargo spaces clean and tidy?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.11 Is the condition of pipe work (air/sounding/bunker/ballast/etc.) passing through cargo spaces satisfactory?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.2.12 Is cargo spaces fixed fire fighting system in apparent satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

4.3 Hatch Covers and Side Loading Doors	Y	N	NA	NI	Remarks
4.3.1 Has a satisfactory tightness test been carried	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

out (enclose a copy of the report)?

- 4.3.2 Are hatch coamings structurally in good condition and free of signs of water leakage?
- 4.3.3 Are hatch covers panels/doors structurally in good condition?
- 4.3.4 Are hatch cover/door insulation in a satisfactory condition?
- 4.3.5 Are compression bars, landing pads, cleats and cross/joint wedges in good condition?
- 4.3.6 Are rubber gaskets in good condition?
- 4.3.7 Are side and cross joint drain channels and non return devices in good condition?
- 4.3.8 Are the closing arrangements for hatch cover panels/door openings in good order?
- 4.3.9 Is hydraulic system in satisfactory condition?
- 4.3.10 Are hatch cover panels/door hinges in satisfactory condition?
- 4.3.11 Are means to secure the hatch covers/doors open in satisfactory condition?
- 4.3.12 Is there any evidence of temporary means to provide water tightness (e.g. expanding foam/tarpaulins/Ramnek/etc.)?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

4.4 Documentation

Y N NA NI Remarks

- 4.4.1 Is the reefer log free from incidents / unusual occurrence records over the last 40 days?
- 4.4.2 Is the vessel's reefer class certificate valid and free of outstanding recommendations?
- 4.4.3 Are manufacturers' reefer machinery manuals available onboard?
- 4.4.4 Are fault finding references available

onboard?

- 4.4.5 Are reefer cargo manuals available onboard?
- 4.4.6 Is a planned maintenance scheme for the reefer installation available onboard?
- 4.4.7 Does crew responsible for the reefer installation have appropriate certification and experience?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

4.5 Atmosphere monitoring **Y N NA NI** **Remarks**

- 4.5.1 Is the automatic data logger in good working condition?
- 4.5.2 Is the alarm recorder in good working condition?
- 4.5.3 Is the CO2 recorder in good working condition?
- 4.5.4 Is the relative humidity indicator/recorder in good working condition?
- 4.5.5 Are fixed/portable cargo temperature meters/recorders in good working condition?
- 4.5.6 Are all atmosphere monitoring instruments calibrated?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

4.6 Reefer machinery **Y N NA NI** **Remarks**

- 4.6.1 Are all auxiliary engines and generators in good condition and rated at full power?
- 4.6.2 If applicable, has class approved installation of additional power packs onboard?

- 4.6.3 Are condensers in apparent good working condition?
- 4.6.4 Are economizers in apparent good working condition?
- 4.6.5 Are air circulating fans in apparent good working condition?
- 4.6.6 Are expansion valves in apparent good working condition?
- 4.6.7 Are brine pumps in apparent good working condition?
- 4.6.8 Are sea water pumps in apparent good working condition?
- 4.6.9 Is insulation of machinery and piping in satisfactory condition?
- 4.6.10 Is there sufficient refrigerant onboard for one full charge?
- 4.6.11 Does the system run without exceptionally high refrigerant consumption?
- 4.6.12 Is the Freon leakage detection system operational?
- 4.6.13 Is the pH and brine density regularly tested?

Additional information:

4.7 Reefer containers	Y	N	NA	NI	Remarks
4.7.1 Are reefer containers electrical sockets and supply cables in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4.7.2 Are there suitable manuals and spare kits onboard for repair of reefer containers?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

5 DRY CARGO - CONTAINER VESSELS

5.1	Hatch Covers	Y	N	NA	NI	Remarks
5.1.1	Has a satisfactory tightness test been carried out (enclose a copy of the report)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.2	Are hatch coamings in structural good condition and free of signs of water leakage?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.3	Are hatch covers panels structurally in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.4	Are compression bars, cleats and cross/joint wedges in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.5	Are landing pads without excessive wear and in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.6	Are rubber gaskets in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.7	Are side and cross joint drain channels and non return devices in good condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
5.1.8	Is there any evidence of temporary means to provide water tightness (e.g. expanding foam/tarpaulins/Ramnek/etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

5.2 Cargo Securing and Stability

Y N NA NI Remarks

- 5.2.1 Is an approved Cargo Securing Manual onboard?
- 5.2.2 Does the container lashing system used comply with the Cargo Securing Manual?
- 5.2.3 Is condition of lashing gear in satisfactory condition and are sufficient numbers onboard?
- 5.2.4 Are lashing maintenance records kept?
- 5.2.5 Are twist lock sockets, elephant feet, D-rings, etc. in satisfactory condition?
- 5.2.6 If utilized, are twist locks identified left and right?
- 5.2.7 Are cell guides in satisfactory condition?
- 5.2.8 Is cell guide/tank top connection in good condition and free of wastage/fracture?
- 5.2.9 Is the ship stability computer in good working order?
- 5.2.10 Does voyage planning include the use of weather routing?
- 5.2.11 Does the ship have additional voyage guidance systems installed (ECDIS, AOG, etc.)?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

6 OIL TANKERS/OBO

6.1 Cargo Tanks

Y N NA NI Remarks

- | | | | | | | |
|-------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 6.1.1 | Are tank lids, hatches, ullage and butterworth openings packings and securing devices in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.2 | Is the closed gauge system for measuring contents of tanks in good order? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.3 | Are access ladders/platforms/safety railings in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.4 | Is tank overall structure in satisfactory condition and free of significant corrosion? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.5 | Is shell and bottom plating free of significant pitting? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.6 | Is plating under suction bell mouths in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.7 | Are heating coils in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.8 | Is piping (cargo/ballast/hydraulic) in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.1.9 | Are spindles and valve connections in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

6.2 Inert Gas System

Y N NA NI Remarks

- | | | | | | | |
|-------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 6.2.1 | Is the IGS in good working order? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.2.2 | Is Oxygen Analyzer calibrated up to date? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 6.2.3 | Are scrubber, deck seals and non return valves in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional information:

.....

.....

.....

- 6.5.1 Is the pump room clean and tidy and are bilges free from oil?
- 6.5.2 Are pumps and shaft bearings in apparent good condition?
- 6.5.3 Are pump room fans operational?
- 6.5.4 Is lighting satisfactory?
- 6.5.5 Is floor plating satisfactory?
- 6.5.6 Are cargo valves reported as being in working condition?
- 6.5.7 Are cargo pump emergency stops and means of communication reported functional?
- 6.5.8 Are sufficient Emergency escape sets provided?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

6.6 Cargo Control Room

Y N NA NI Remarks

- 6.6.1 Is cargo monitoring indicators and panels in satisfactory condition?
- 6.6.2 Is ODME equipment operational?
- 6.6.3 Are remote sensing / measuring / level alarms and systems operational?
- 6.6.4 Are loading / discharge and tank cleaning plans drawn up?
- 6.6.5 Is gas monitoring equipment operational and calibrated?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

6.7 OBO

Y N NA NI Remarks

6.7.1 Is gas monitoring system in ballast tanks and void spaces reportedly in satisfactory condition?

For OBO vessels – please also complete form XX for DRY CARGO – GENERAL CARGO vessels

7 PRODUCT/CHEMICAL TANKERS

7.1 General

- 7.1.1 Number of cargo tanks:
- 7.1.2 Describe tank/pumping arrangement and construction materials/coatings:
- 7.1.3 State vessels IMO type (I, II or III):
- 7.1.4 Certificate of fitness issued by and expiry date:

7.2 Cargo tanks & piping	Y	N	NA	NI	Remarks
7.2.1 Are tank lids, hatches, packings and securing devices in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.2 Is the closed gauge system for measuring contents of tanks in good order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.3 Are access ladders/platforms/safety railings in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.4 Is tank overall structure in satisfactory condition and free of significant corrosion?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.5 Is shell and bottom plating free of significant pitting?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.6 Is plating under suction bell mouths in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.7 Is tank coating in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.8 Are heating coils in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.9 Is piping in cargo tanks (cargo/ballast/hydraulic) in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.10 Is an industry standard tank cleaning guide carried onboard?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.11 Is the ship provided with cargo and coating compatibility guides?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.12 Are cargo hoses and removable pipe lengths in good condition and regularly tested?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.13 Are deck cargo valves/pipelines and manifolds in good condition and suitably marked?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.14 Is the tank vent system in good order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.2.15 Is the cargo heating/cooling system fully	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

operational and well maintained?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

7.3 Cargo Control	Y	N	NA	NI	Remarks
7.3.1 Are cargo monitoring indicators and panels in satisfactory condition?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3.2 Are remote sensing / measuring / level alarms and systems operational?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3.3 Are cargo samplings routines implemented and are samples stored in a suitable manner?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3.4 Is there a satisfactory system for temperature measurement of the cargo?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.3.5 Has the ship been inspected by the Chemical Distribution Institute (CDI) recently?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

7.4 Safety	Y	N	NA	NI	Remarks
7.4.1 Does all crew have regular medical checks and blood test?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.4.2 Is all protective clothing and breathing gear, including personal escape sets in good order, sufficient in number and cylinders within test date?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.4.3 Are decontamination showers and eye baths on deck in working order?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7.4.4 Is suitable medical advice and medicines carried (e.g. Ship Captains Medical Guide including Chemical Supplement)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

- 7.4.5 Is the ship provided with portable gas/chemical testing equipment? Is the equipment calibrated?
- 7.4.6 Is the latest edition of the ICS Tanker Safety Guide (Chemical) onboard?
- 7.4.7 Are there contingency plans onboard to deal with chemical spills and other emergencies?
- 7.4.8 Are wheel house doors, windows, air inlets, etc. to the accommodation and deck house ends facing the cargo in good order?
- 7.4.9 Are fixed and portable electrical equipment used in fire zones intrinsically safe?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

8 LPG/LNG TANKERS

8.1 General

- 8.1.1 Number and type of cargo tanks:
- 8.1.2 Certificate of fitness issued by and expiration date:
- 8.1.3 Minimum cargo temperatures:
- 8.1.4 Maximum tank working pressure:
- 8.1.5 Is ship fitted with deck tanks (how many?):
- 8.1.6 Will the ship carry non LPG/LNG cargoes (state type)?:

8.2 Cargo tanks, pipes and void spaces	Y	N	NA	NI	Remarks
---	----------	----------	-----------	-----------	----------------

- | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 8.2.1 Is the tank ventilation system in good order? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.2 Are tank domes, hatches, packings and securing devices in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.3 Are deck cargo piping, deck manifolds, cargo hoses and removable pipeline bends in satisfactory condition and regularly pressure tested? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.4 Are cargo pumps reportedly in good condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.5 Is cargo reliquifaction equipment, including coolers and heat exchangers, reportedly in good operational condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.6 Are void spaces in structural sound condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.2.7 Is the tank insulation (as viewed from void spaces) in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

8.3 Cargo control	Y	N	NA	NI	Remarks
--------------------------	----------	----------	-----------	-----------	----------------

- | | | | | | |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 8.3.1 Are inert gas and air drier systems reportedly in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 8.3.2 Are cargo monitoring indicators and panels in satisfactory condition? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |

8.3.3 Are remote sensing / measuring / level alarms and systems operational?

Additional information:

.....

8.4 Safety

Y N NA NI Remarks

8.4.1 Is a class approved cargo operation manual onboard?

8.4.2 Is the ship provided with portable atmosphere testing equipment? Is the equipment calibrated?

8.4.3 Is the deck spraying system fully operational?

8.4.4 Is the emergency shut down system operational and regularly tested?

Additional information:

.....

9 PASSENGER- RORO/PAX

9.1 General

- 9.1.1 What is the passenger carrying capacity?
- 9.1.2 What is the number of crew?
- 9.1.3 Is the ship compliant with the Stockholm Convention?

9.2 Safety routines	Y	N	NA	NI	Remarks
9.2.1 Is a muster list available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.2 Is an adequate emergency command structure in place?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.3 Is a damage control plan available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.4 Is a fire control plan available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.5 Is an evacuation plan available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.6 Is a life saving plan available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.7 Is a bilge pumping plan available and properly maintained?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.2.8 Are all above plans available on the bridge?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

9.3 Watertight integrity	Y	N	NA	NI	Remarks
9.3.1 Are bow/stern doors and ramps fully operational and provide effective sealing?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.3.2 Are side shell doors fully operational and provide effective sealing?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
9.3.3 Are the scuppers working effectively (ro/ro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

deck and upper deck)?

- 9.3.4 Are down flooding openings (drains) working satisfactory?
- 9.3.5 Are visible areas of watertight bulkheads without unauthorized penetrations?
- 9.3.6 Is the condition and operation of watertight doors satisfactory?
- 9.3.7 Does the status of watertight doors during passage comply with SOLAS regulations?
- 9.3.8 Is the watertight door indicator panel in satisfactory condition?

Additional information:

.....
.....
.....
.....
.....

9.4 Fire Safety

Y N NA NI Remarks

- 9.4.1 Are draft stops in place and in satisfactory condition?
- 9.4.2 Is the fire door status indicator in satisfactory condition?
- 9.4.3 Is the condition and operation of the fire screen doors satisfactory?
- 9.4.4 Are ventilation fire shutters and flaps operational and in satisfactory condition?
- 9.4.5 Are the galley exhaust fire dampers in satisfactory condition?
- 9.4.6 Is the galley hood smothering system in satisfactory condition?
- 9.4.7 Is the fire detection panel in satisfactory condition?
- 9.4.8 Is the accommodation sprinkler system in satisfactory condition?
- 9.4.9 Is the engine compartment fixed fire protection system in satisfactory condition?
- 9.4.10 Is the car deck drencher system in

satisfactory condition?

- 9.4.11 Is the paint locker fixed fire extinguishing system in satisfactory condition?
- 9.4.12 Are professional fire men employed onboard?
- 9.4.13 Is fire man's outfit and equipment of an upgraded standard (above minimum IMO standard)?
- 9.4.14 Are fire patrols in operation?
- 9.4.15 If fire drill held, was the result satisfactory?
- 9.4.16 Is dangerous cargo allowed onboard?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

9.5 Passenger safety

Y N NA NI Remarks

- 9.5.1 Is the passenger list properly maintained with details about sex, age and disabled persons?
- 9.5.2 Are designated officers trained for crowd control?
- 9.5.3 Can ship's officers and crew communicate in a language understood by the passengers?
- 9.5.4 Are adequate hazard warning notices for passengers posted?
- 9.5.5 Are non slip material applied on exposed areas of public decks?
- 9.5.6 Are emergency escapes from accommodation marked and accessible?
- 9.5.7 Has the swimming pool a protection net?
- 9.5.8 Is all sport and recreation equipment apparently safe to use?

- 9.5.9 Is a medical doctor employed onboard? Is he/she satisfied with the equipment available? Can a heart attack be handled?
- 9.5.10 Are procedures for bacterial control established (food and water)?
- 9.5.11 Are health conditions onboard regularly inspected by an authority?
- 9.5.12 Are chemicals for use onboard stored in designated areas?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....

9.6 Shipboard Communications **Y** **N** **NA** **NI** **Remarks**

- 9.6.1 Is the public address system in satisfactory condition (tested on emergency power)?
- 9.6.2 Is fire/general alarm in satisfactory condition (tested on emergency power)?
- 9.6.3 Is emergency communication between bridge-engine room and bridge-steering gear room satisfactory?
- 9.6.4 Are handheld communication devices satisfactory and in adequate supply?

Additional information:

.....

.....

.....

.....

.....