



EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

PROPOSITIONS PRÉSENTÉES PAR L'INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS AU SUJET DE L'EXPLOITATION DES NAVIRES INFÉRIEURS AUX NORMES

Document présenté par l'International Group of P&I Clubs

Résumé:	Le présent document émet l'opinion que le meilleur moyen de répondre à l'impératif politique sur lequel le troisième Groupe de travail intersessions a mis l'accent consiste à aborder directement la question des navires inférieurs aux normes. Le rapport sur la sécurité des navires qui est reproduit en annexe définit la manière dont des mesures prises par les Clubs P&I pourraient y contribuer, parallèlement aux mesures éventuellement prises par d'autres intervenants dans la chaîne des responsabilités. Ce document propose également de créer un Groupe de travail officieux des États concernés pour examiner les autres mesures qui pourraient être prises.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner les questions exposées dans le présent document et, s'il le juge bon, à constituer un Groupe de travail officieux.

1 Introduction

- 1.1 Le document 92FUND/WGR.3/25/2 contient les propositions de l'International Group concernant le partage de la charge d'indemnisation. La présente communication examine le problème de l'exploitation des navires inférieurs aux normes, qui est à l'origine de bon nombre des propositions visant à réviser les Conventions. Nous pensons que ces propositions n'ont pas leur place dans le contexte des Conventions pour deux grandes raisons.
- 1.2 En premier lieu, rien ne prouve que l'imposition d'une responsabilité additionnelle améliorera le comportement des exploitants de navires inférieurs aux normes: si un exploitant est déjà disposé à assumer une large responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 30 ou 40 millions de DTS, il est peu probable qu'il modifie son comportement si cette responsabilité est augmentée, voire doublée, en particulier s'il sait que cette part de responsabilité est assurée (comme l'exige la Convention de 1992 sur la responsabilité civile).
- 1.3 En second lieu, le caractère punitif des propositions n'atteindra pas son but étant donné que la charge de responsabilité est obligatoirement partagée par le mécanisme d'assurance. Dans la pratique, une seule grosse demande d'indemnisation n'aura qu'un effet marginal sur le coût global de l'assurance du propriétaire, dont une partie correspond à une contribution fixe de réassurance. En conséquence, la charge de la responsabilité accrue incombera à l'ensemble du secteur des transports maritimes et non à l'exploitant du navire inférieur aux normes considéré. Des

dispositions spéciales sur la responsabilité applicable aux exploitants de navires sous normes n'auront donc un effet ni dissuasif ni punitif.

- 1.4 Nous demeurons par conséquent fermement convaincus qu'il ne servirait à rien d'adopter des dispositions spéciales sur la responsabilité pour les exploitants de navires inférieurs aux normes, quelle que soit la définition que l'on adopte. Toutefois, les Clubs sont tout aussi convaincus que la question de l'exploitation des navires inférieurs aux normes revêt une importance capitale et doit être traitée avec sérieux. Nous proposons à cette fin de veiller tout d'abord à créer des conditions propres à décourager ou empêcher l'exploitant de ces navires de naviguer, plutôt que de lui imposer une responsabilité accrue pour les dommages qu'il pourrait provoquer et de l'aider au moyen d'une assurance qui a pour effet de répartir la charge de responsabilité. Dans le rapport ci-joint sur la sécurité des navires, nous énonçons des propositions détaillées pour résoudre ce problème.
- 1.5 Le précieux travail que le Groupe de travail a effectué à la suite des catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* a été motivé par deux thèmes distincts bien qu'apparentés. D'une part, la prise de conscience du fait que le régime d'indemnisation est insuffisant face à l'ampleur des déversements actuels d'hydrocarbures, en particulier ceux qui portent sur les cargaisons les plus polluantes et, d'autre part, la nécessité de répondre à l'impératif politique de régler les problèmes de l'exploitation des navires inférieurs aux normes. Les majorations conséquentes décidées en 2003 ont répondu à la première de ces questions. La seconde appelle un examen plus approfondi.
- 1.6 Au cours des dernières années, plusieurs événements, dont ceux de l'*Erika* et du *Prestige*, ont suscité une profonde indignation du fait que des navires jugés de qualité douteuse étaient autorisés à naviguer et à transporter des cargaisons particulièrement polluantes. L'UE et l'OMI ont donc réagi comme il convenait et, en révisant la Convention MARPOL et les directives de l'UE, ont adopté des calendriers considérablement accélérés pour le retrait des navires-citernes à coque simple, un système élargi d'évaluation de l'état du navire pour les navires-citernes âgés de 15 ans ou plus, et l'exigence que les cargaisons particulièrement polluantes (hydrocarbures lourds, par exemple) soient transportées uniquement dans des navires à double coque, toutes conditions qui prendront effet en 2005. Les pressions politiques qui ont abouti à ces initiatives ont aussi conduit à examiner dans le cadre de la révision la proposition visant à inclure dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile un régime spécial de responsabilité pour les navires inférieurs aux normes.
- 1.7 Pour les raisons indiquées aux paragraphes 1.2 et 1.3 ci-dessus, nous estimons que les propositions formulées jusqu'ici à cet égard ne sauraient atteindre le but recherché et ne répondent pas à la nécessité de veiller à décourager ou à empêcher complètement l'exploitation des navires inférieurs aux normes. En conséquence, ces mesures ne répondront pas à l'impératif politique. Par ailleurs, les problèmes d'ordre pratique persisteront si des dispositions spéciales sont prises à l'égard des navires inférieurs aux normes, mais sans influencer sur la probabilité d'accidents mettant en cause ces navires. Les États pourraient alors être invités à dire pourquoi ils n'avaient pas saisi l'initiative sur le plan politique en tentant d'une manière coordonnée d'améliorer les mesures pratiques destinées à décourager la navigation inférieure aux normes.
- 1.8 Dans le rapport ci-joint, le Groupe de travail a élaboré certaines propositions concrètes à ce sujet. Nous espérons que ces propositions pourront être examinées de manière plus approfondie par un Groupe de travail officieux qui pourrait se réunir initialement au cours des prochaines réunions du FIPOL. Nous souhaiterions que la participation à ce groupe soit ouverte à tous, même si elle présente un intérêt particulier pour les États qui ont formulé des propositions au sujet de l'exploitation des navires inférieurs aux normes. Nous pensons sincèrement que cela constituerait un moyen plus efficace de résoudre le problème de l'exploitation des navires inférieurs aux normes qui se pose aux gouvernements que l'adoption de dispositions spéciales sur la responsabilité qui, pour les raisons énumérées plus haut, risquent fort de ne pas atteindre l'objectif recherché.

2 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à examiner les questions abordées dans le présent document et, s'il le juge approprié, à établir un Groupe de travail officiel.

* * *

APPENDICE

Rapport sur la sécurité des navires

soumis par l'International Group of P&I Clubs.

Résumé analytique.

Selon les estimations, les treize Clubs qui font partie de l'International Group fournissent une assurance sur la responsabilité civile à 98 % de la flotte mondiale des navires-citernes de haute-mer. Le Groupe fait partie intégrante du secteur des transports maritimes et s'intéresse directement aux navires inférieurs aux normes étant donné que les montants de responsabilité supérieurs à 6 millions de dollars par événement sont partagés également entre les Clubs.

La partie 1 du rapport énonce les mesures déjà prises par des Clubs à l'égard des navires inférieurs aux normes.

La partie 2 contient les propositions faites par l'International Group, en partie en réponse au rapport de l'OCDE. Ces propositions peuvent être résumées comme suit:

- 1) liste d'éléments à contrôler que devraient se procurer les assureurs du Club afin de cerner et d'évaluer les risques;
- 2) portée minimale des inspections des Clubs sur l'état des navires;
- 3) critères harmonisés pour le ciblage des navires à évaluer;
- 4) constitution d'une base de données du Groupe rassemblant les inspections de l'état des navires;
- 5) double imposition par le pool du Groupe lorsqu'un Club a accepté d'assurer un navire qu'un autre Club avait refusé d'assurer en raison de son mauvais état, et
- 6) audits de gestion et utilisation de systèmes d'examen.

La partie 3 expose en détail les propositions concernant les mesures éventuelles que pourraient prendre d'autres intervenants dans ce secteur.

La partie 4 propose certaines mesures que pourraient prendre les États.

En conclusion, il est proposé de constituer un Groupe de travail officieux pour examiner plus avant cette initiative, aussi bien pendant les réunions du FIPOL (si possible sans empiéter sur les heures normales de travail) et, éventuellement, entre les sessions. Il est proposé que ce Groupe de travail se compose de représentants de tous les États qui ont manifesté un intérêt pour la question au cours de la révision des Conventions. Il est également proposé que le Groupe de travail fasse rapport à l'Assemblée du FIPOL et à l'OMI.

Le Groupe de travail est invité à constituer un groupe de travail officieux pour examiner plus avant les questions exposées dans le présent document.

Introduction

L'International Group, comme les États, souhaite éliminer la navigation inférieure aux normes. La sécurité des navires s'est considérablement améliorée au cours des dernières années, en partie à la suite des mesures prises par les États pour améliorer l'application d'instruments par l'État du pavillon, perfectionner les inspections des sociétés de classification, ainsi que par le biais d'initiatives telles que le contrôle de l'État du port et le Code ISM. Cette amélioration s'explique également en partie par les mesures qui ont été prises par chaque branche du secteur maritime. Néanmoins, ce secteur ne se fait pas d'illusions et de nouvelles mesures doivent être prises, aussi bien par les États que par le secteur maritime, dans le dessein d'interdire l'exploitation des navires inférieurs aux normes.

Cette question s'est posée lors des travaux du troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL, car il a été proposé d'aborder la question des navires sous normes dans le cadre du régime de responsabilité et d'indemnisation. Le Groupe ne partage pas ce point de vue, estimant que l'imposition d'une nouvelle responsabilité sur les exploitants de navires inférieurs aux normes ou sur les navires eux-mêmes (quelle que soit la définition retenue) irait à l'encontre du but recherché pour trois raisons, à savoir:

En premier lieu, l'indemnisation des victimes sera entravée en attendant la solution de questions juridiques difficiles;

En deuxième lieu, la responsabilité additionnelle sera couverte par une assurance (ainsi que l'exige la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) ce qui signifie qu'aucune charge financière supplémentaire ne pèsera dans la pratique sur l'exploitant du navire inférieur aux normes;

En troisième lieu, il est donc très improbable que l'imposition d'une responsabilité supplémentaire modifie le comportement des exploitants de navires inférieurs aux normes.

Toutefois, indépendamment des décisions qui ont été prises par le Groupe de travail au sujet de la révision des Conventions, nous pensons que le secteur maritime dans son ensemble doit continuer à s'intéresser à la question de la navigation inférieure aux normes. Le présent document s'insère donc dans une initiative plus vaste pour s'attaquer à ce problème. C'est la raison pour laquelle il est proposé dans la présente communication de constituer un Groupe de travail officieux composé principalement, mais non exclusivement, des États qui ont déjà fait part d'un intérêt particulier pour la question de la navigation sous normes.

Si l'International Group accepte la possibilité que les pratiques actuelles dans le secteur des assurances soient modifiées afin de décourager plus activement la navigation sous normes, les mesures qu'il a la possibilité de prendre se heurtent à des limites imposées de l'extérieur. C'est ainsi par exemple que l'International Group a entrepris d'obtenir des avis juridiques sur la question de savoir si les Clubs peuvent partager des éléments d'informations sur les rapports d'inspections sur l'état du navire menées par chacun d'eux sans enfreindre les lois sur la concurrence ou autres. Il y a dix ans environ, les Clubs s'étaient informés des risques possibles que comportaient les lois sur la confidentialité en matière d'échange d'éléments d'information sur l'état des navires lorsqu'ils étaient fournis par des demandeurs d'assurance conformément à une obligation assumée de bonne foi. Les avis obtenus récemment auprès de conseils britanniques ont été plus catégoriques, mais deux des Clubs sont soumis à des lois qui pénalisent l'échange d'informations provenant d'un assuré au sujet de l'état d'un navire sans avoir obtenu son consentement express. Les Clubs ont également été informés que si des échanges d'informations ont pour résultat qu'aucun Club n'accordera une assurance, mettant ainsi en danger les perspectives d'exploitation du propriétaire, les Clubs pourraient être accusés d'une infraction à la loi sur la concurrence en vertu d'un "abus de position dominante". Par conséquent, il sera peut-être nécessaire d'inviter les États à exiger que les autorités chargées de la concurrence prévoient des exceptions appropriées, dans la mesure où elles sont justifiées par la politique des pouvoirs publics.

Il y a aussi des limites pratiques à ce que les Clubs peuvent faire: c'est ainsi par exemple que l'International Group ne devrait pas chercher à refaire le travail d'enquête et d'inspection déjà assuré par les sociétés de classification ou les inspections de contrôle de l'État du port, ou encore assumer la responsabilité de l'application des règles de sécurité qui incombent à l'État du pavillon. L'International Group est néanmoins prêt à assumer sa part dans les efforts visant à éliminer la navigation sous normes, et les recommandations contenues dans le présent document visent à apporter une contribution décisive dans ce sens.

La contribution des Clubs P&I est exposée ci-après en deux parties, la première partie fournissant une vue d'ensemble des mesures déjà prises par les Clubs à l'égard de la navigation sous normes, la seconde contenant des conclusions provisoires sur les nouvelles mesures qui pourraient être prises à la suite du rapport de l'OCDE (rapport commandité par le Comité des transports maritimes de l'OCDE, daté de juin 2004 et intitulé "Cesser d'assurer les navires sous normes", qui a été publié sur <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>). Deux autres sections portent sur les mesures qui pourraient éventuellement être prises par d'autres secteurs industriels et les mesures que les États sont invités à prendre.

Partie 1: Mesures prises par les Clubs P&I à l'égard des navires inférieurs aux normes

Chaque Club P&I est une compagnie d'assurance mutuelle dans laquelle chaque membre est à la fois assureur et assuré. Ils ont donc tout à fait intérêt à préserver la qualité de leur participation. Par ailleurs, étant donné que les Clubs mettent en commun les risques supérieurs à 6 millions de dollars par événement, ils ont tous intérêt à préserver la qualité des navires assurés par chacun d'entre eux. Chaque Club est décidé à garantir la sécurité et à éviter les pertes afin de maintenir la qualité entre ses Membres.

À côté de la collaboration attendue des États du pavillon et des sociétés de classification, chaque Club dispose d'un département de gestion des risques ou de prévention des pertes qui s'attache au contrôle de la qualité, à l'adoption de procédures pour la prévention des demandes d'indemnisation, à l'aide aux Membres du Club et à leur éducation en matière de prévention des demandes d'indemnisation et à la diffusion des enseignements tirés des demandes antérieures. Cela comporte la surveillance et l'administration des programmes d'inspection menés par tous les Clubs pour déterminer si les navires sont entretenus et exploités selon des normes acceptables. Les Clubs commanditent des inspections sur l'état de certains navires, ces navires ayant en règle générale plus d'un certain âge, avant d'accepter de les assurer. Ils en font parfois autant pour des navires faisant déjà partie du Club dans les conditions suivantes:

- a) lorsqu'un navire change de société de classification, passant généralement d'une société AISC à une société hors AISC;
- b) lorsqu'il ressort du contrôle des navires par l'État du port que le navire ne répond pas aux normes jugées acceptables par le Club;
- c) en cas de détérioration des demandes d'indemnisation adressées au navire ou lorsqu'une demande d'indemnisation fait apparaître une défaillance dans l'entretien du navire, ou
- d) lorsqu'une visite d'inspection montre que le navire ne respecte pas les normes jugées acceptables par le Club.

Par ailleurs, certains Clubs appliquent aussi un programme annuel de visites et d'inspections des navires en vue de mieux faire connaître les pratiques à bord des navires susceptibles de donner lieu à des demandes d'indemnisation ou de porter atteinte à la sécurité. Même si elles ont certains éléments en commun, ces visites ne sont pas identiques aux visites effectuées par les sociétés de classification ou aux visites de contrôle de l'État du port, mais portent sur l'évaluation des normes de sécurité, sur le service et l'entretien, la valeur de la cargaison, les résultats d'exploitation, les effectifs, le contrôle de la pollution et les systèmes de gestion.

Les programmes d'inspection ne représentent qu'une partie des mesures de prévention des pertes et de gestion des risques que prennent les Clubs pour tenter d'assurer la sécurité et de maintenir la qualité. Certains Clubs ont également créé des comités sur la sécurité et les pertes composés d'experts maritimes pour étudier les grosses demandes d'indemnisation et fournir à leurs Membres des conseils et des directives spécialisées. Les Clubs publient chaque année aussi une large gamme de documents à l'intention des Membres et de tiers sur des sujets d'actualité ou à titre d'information sur la sécurité. Il s'agit notamment de guides multimédias et interactifs (vidéos et DVD notamment), d'affiches sur la sécurité et la prévention des sinistres, de manuels, de guides, de listes de contrôle, de bulletins, de magazines et de lettres d'information. Les questions traitées sont très diverses, allant de la prévention des pertes dans des secteurs d'activité déterminés à la sensibilisation des équipages aux risques d'un préjudice personnel. Des ateliers, des séminaires et des programmes de formation axés sur la sécurité maritime et la gestion des risques sont aussi régulièrement organisés par certains Clubs à l'intention de leurs Membres.

Certains Clubs envisagent d'organiser aussi à intervalles réguliers des campagnes d'information en cas de recrudescence d'une catégorie particulière de demandes d'indemnisation et d'analyser les grosses demandes d'indemnisation afin de définir les tendances. C'est ainsi par exemple que le rapport de l'OCDE se réfère à l'analyse des grosses demandes d'indemnisation par le Club P&I du Royaume-Uni, qui a été publiée en 1991 pour la première fois. Cette analyse porte sur les grandes tendances des grosses demandes d'indemnisation sur une période de dix ans et fournit une base de renseignements à laquelle les Membres du Club peuvent appliquer des principes de gestion des risques pour réduire le nombre des demandes d'indemnisation dont ils pourraient faire l'objet. Les publications de ce type ne sont pas uniquement destinées au Club et à ses Membres. L'OMI, des compagnies maritimes et des organismes de sécurité, de même que la presse, ont emprunté des statistiques à l'analyse faite par le Club du Royaume-Uni.

Bien que les Clubs soient en concurrence pour leurs affaires, ils mettent en commun les risques les plus importants sous les auspices de l'International Group en vertu d'un Accord de pool. Tous les Clubs de l'International Group ont donc tout intérêt à veiller à ce que les navires des autres Clubs du Groupe répondent à des normes acceptables, et ils ont adopté dans le cadre de leurs règles des mesures communes pour y parvenir. En voici quelques-unes:

1. les règles de tous les Clubs du Groupe rejettent tout droit de recours pour les demandes formées du fait du non respect par les navires des prescriptions légales fixées par l'État du pavillon, ou pour les demandes formées à propos de navires non classés par une société de classification agréée;
2. les règles de tous les Clubs subordonnent la souscription d'une assurance à l'obligation pour l'assuré:
 - a) de soumettre au plus tôt à la société de classification toute question au sujet de laquelle celle-ci pourrait faire des recommandations;
 - b) de se conformer en temps voulu aux règles et aux prescriptions édictées par la société de classification;
 - c) d'autoriser la société de classification à divulguer les informations relatives aux navires demandées par le Club; et
 - d) d'avertir le Club en cas de changement de société de classification, en précisant les recommandations ou prescriptions à suivre à la date de ce changement.
3. les Clubs ont pour politique de n'assurer, que ce soit pour la première fois ou dans le cadre d'un renouvellement, aucun navire non détenteur d'un certificat de gestion de la sécurité tel que prescrit par le Code ISM.

Les Clubs de l'International Group sont en mesure d'appliquer ces normes communes grâce à l'homogénéité fournie par l'Accord de pool.

Malgré les mesures strictes que prévoient les conditions d'admission de chaque Club, des accidents continuent à se produire. Il ressort des statistiques que l'erreur humaine est la principale cause à l'origine des demandes d'indemnisation et que ces erreurs entraînent des pertes coûteuses aussi bien dans les flottes bien gérées que dans les flottes de moindre qualité. Il est toutefois apparent qu'un certain pourcentage, faible mais persistant, des demandes d'indemnisation assurées par l'International Group concerne des navires dont l'état ou l'exploitation peuvent être qualifiés de "sous normes".

Partie 2. Conclusions formulées par l'International Group au sujet du rapport de l'OCDE

Le rapport établi pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE était attendu avec intérêt étant donné qu'il traitait plus particulièrement du rôle éventuel de l'assurance dans le cas des navires inférieurs aux normes. Un certain nombre de questions abordées dans le rapport étaient déjà examinées par les Clubs de l'International Group, comme l'indique le rapport lui-même. D'autres questions appelaient un nouvel examen.

1. Informations demandées pour l'assurance et formulaire de proposition.

Un grand nombre de navires sous normes ne sont pas acceptés dans les Clubs en raison des renseignements fournis aux assureurs. Le rapport de l'OCDE laisse toutefois entendre que les assureurs P&I seraient "bien avisés de moins compter sur cette obligation générale de divulgation d'informations et de recourir plutôt à des formulaires de "proposition" ou de "candidature" sur lesquels ils pourraient énoncer toutes les catégories d'informations dont ils ont besoin pour pouvoir proposer un contrat d'assurance".

Cette proposition a l'avantage de la simplicité étant donné que toutes les informations nécessaires pour former une opinion sur le plan de l'assurance pourraient être présentées de manière systématique. Certains Clubs qui ont l'habitude d'utiliser des formulaires ont toutefois indiqué avoir obtenu des résultats inégaux. Si l'emploi d'un formulaire de proposition pourrait présenter un intérêt dans le cas de nouveaux clients, les avantages seraient beaucoup moins marqués pour les membres existants. Par ailleurs, il serait difficile pour les Clubs, en raison de pressions commerciales, de refuser un contrat d'assurance du simple fait qu'un formulaire de proposition ne leur a pas été renvoyé, en particulier si les informations pertinentes pour l'assurance peuvent être obtenues par d'autres moyens. Un grand propriétaire de navire peut être membre d'un grand Club depuis plus de vingt ans et leurs bureaux respectifs s'adresseraient dans ce cas des rapports quotidiens sur des questions très diverses. Dans ce cas, exiger un formulaire de proposition serait excessif étant donné que les informations nécessaires seraient de toute façon disponibles.

Il est donc proposé qu'au lieu d'insister sur l'emploi de formulaires de proposition, on ait recours à une liste de contrôle établie avec la participation de tous les assureurs des Clubs, avec effet immédiat. Cette liste de contrôle comporte toutes les informations généralement exigées des membres potentiels avant d'accepter de les assurer. À côté des informations déjà exigées par les assureurs avant de décider d'assurer ou non un navire, les membres potentiels sont invités à indiquer:

- si l'assurance P&I pour cet exploitant a déjà été refusée ou suspendue par un assureur ou si des conditions spéciales de garantie ont été imposées, et pour quelles raisons;
- si le navire a déjà fait l'objet d'une inspection P&I sur l'état du navire;
- si le Club a l'autorisation de divulguer les résultats de toute inspection éventuelle sur l'état du navire.

On trouvera à l'annexe I du présent document un exemplaire de cette liste de contrôle. Une distinction y est faite entre le type d'informations demandées des nouveaux membres et des membres existants ayant acheté de nouveaux navires, simplement du fait que certaines informations demandées aux nouveaux membres peuvent ne pas être disponibles ou pertinentes pour les membres existants ayant acheté de nouveaux navires.

2. Portée des inspections des Clubs.

Tous les Clubs ont recours à des inspections sur l'état du navire pour évaluer la qualité de certains navires déjà assurés ou à assurer. Malgré une certaine convergence au cours des dernières années, il n'existe pas de pratique uniforme quant à la portée de ces inspections ou aux motifs qui les déclenchent, chaque Club assortissant l'adhésion de conditions différentes.

La portée minimale des informations à inclure dans toute inspection sur l'état du navire menée par un Club appartenant à l'International Group a été définie avec la participation de tous les Clubs. Ces conditions font l'objet de l'annexe II du présent document. Un échantillon de rapport d'inspection sur l'état du navire a également été établi en tenant compte de toutes les conditions exigées; ce modèle est reproduit à l'annexe III du présent document. Il est probable que certains Clubs l'adopteront à titre de formulaire commun, tandis que d'autres pourraient décider de continuer à utiliser leur propre formulaire, mais que tous les Clubs veilleront à ce que la portée de leurs inspections sur l'état du navire soit au moins aussi étendue que celle de ce document échantillon.

Il est recommandé d'apporter une autre modification à la pratique actuelle, en exigeant que le service d'inspection de chaque Club soit tenu de signaler tout navire qui suscite des inquiétudes non seulement auprès des services de l'assurance, mais aussi de l'administration centrale de ce Club. L'adoption de cette mesure est indispensable en règle générale car, comme l'indique le rapport de l'OCDE, il n'existe

curieusement pas de corrélation précise entre les demandes d'indemnisation et l'état du navire. La question de la qualité des navires reçoit donc l'importance qu'elle mérite en étant systématiquement signalée à l'administration centrale du Club.

3. Motifs qui amènent un Club à procéder à une inspection.

Étant donné que les Clubs procèdent à des inspections sur l'état du navire de façon régulière et systématique, ils réagissent dans l'ensemble de la même manière aux facteurs qui devraient amener un navire ou un groupe de navires déterminés à faire l'objet d'une enquête ou d'une inspection de l'état du ou des navires, par exemple si le navire n'est pas classé, a souvent été immobilisé pour un contrôle par l'État du port ou a dépassé un certain âge à la date de son admission. Toutefois, des normes différentes sont inévitablement appliquées; c'est ainsi par exemple que certains Clubs peuvent inspecter les navires âgés de dix ans au moment de leur admission alors que d'autres peuvent n'inspecter que les navires âgés de 15 ans. Il est proposé dans le rapport de l'OCDE qu'à côté des conditions déjà appliquées, on envisage de s'intéresser au transport d'hydrocarbures lourds dans de vieux navires.

Il a donc été décidé de recommander au Conseil d'administration de tous les Clubs d'accepter comme condition minimale qu'une visite sur l'état du navire soit effectuée pour tous les navires océaniques âgés de 12 ans ou plus qui demandent à être assurés.

S'agissant des navires déjà admis, le Groupe recommandera également aux Conseils d'administration des Clubs que ceux-ci appliquent dès que possible en 2005 une approche commune en vertu de laquelle tous les navires inscrits sur la liste noire de la CE feraient automatiquement l'objet d'une inspection. La question de savoir si les navires déjà admis devraient être automatiquement soumis à une inspection en raison de leur âge est plus discutable, étant donné qu'il est généralement accepté que certaines flottes composées de navires âgés sont rigoureusement entretenues selon des normes très élevées et soutiennent facilement la comparaison avec des flottes beaucoup plus jeunes. Une meilleure solution pourrait donc consister à faire de l'âge du navire un critère en l'associant à un autre facteur de risque, par exemple la fréquence du transport de fuel lourd à chaud.

Pour mettre en œuvre cette proposition, les propriétaires de navires océaniques âgés de plus de dix ans seront tenus de déclarer chaque année si ce navire a transporté du fuel lourd au cours de l'année précédente. Ce navire fera alors l'objet d'une inspection.

La question épineuse des conséquences de la non-exécution d'une inspection selon des directives convenues lorsque cela s'impose n'a pas encore été examinée. Le retrait en totalité ou en partie de la mise en commun des responsabilités devrait-il intervenir ou une pénalité plus légère serait-elle plus appropriée ? Ces questions seront examinées par le Conseil d'administration des Clubs dans le dessein d'adopter une attitude commune pour l'année 2006.

4. Inspections de l'état du navire – Échange d'informations.

Il est noté dans le rapport de l'OCDE que de nombreuses informations sont recueillies sur l'état des navires, mais que les principaux obstacles à l'amélioration de la transparence sont d'ordre juridique. Le rapport signale que ce serait un grand pas en avant si les Clubs décidaient de créer une base de données dans laquelle ils seraient tous obligés d'entrer les rapports de visite et d'inspection.

Des avis juridiques ont été demandés pour savoir si les Clubs ont le droit, ou même le devoir, de communiquer aux autres membres du Pool des informations sur les mesures prises par les Clubs sur la base des visites ou des inspections effectuées. Les opinions varient en fonction des différents systèmes juridiques, mais il est jugé juridiquement possible d'entrer simplement sur une base de données centrale l'identité des navires qui ont fait l'objet d'une inspection, de façon à ce que les assureurs sachent qu'un navire qu'ils sont invités à assurer a fait l'objet d'une inspection par un autre Club. Cela, ajouté à la condition supplémentaire visant à ce que les propriétaires de navires permettent l'accès aux rapports d'inspection (voir ci-dessus la rubrique "Informations demandées pour l'assurance"), permettra au nouveau Club d'avoir accès aux rapports pertinents.

Le Groupe propose donc de créer une base de données centrale de la manière indiquée et d'exiger que les assureurs la consultent avant de calculer la prime d'assurance et obtiennent du membre potentiel et du

Club intéressé un exemplaire de tout rapport pertinent. Sur la base des avis juridiques actuellement disponibles, on ne saurait s'opposer à cette procédure mais, ainsi qu'il est indiqué dans la partie 4 ci-dessous, d'énormes obstacles juridiques s'opposent encore à la mise en commun des informations en général et le Groupe demandera aux gouvernements de s'employer à les éliminer.

Là encore, il conviendra d'examiner la question des pénalités à appliquer lorsque les procédures convenues ne sont pas observées et qu'il en résulte une demande d'indemnisation adressée au Pool.

5. Pénalités applicables lorsque les navires sont assurés en sachant qu'ils sont inférieurs aux normes.

On envisage également de prévoir des dispositions dans l'Accord de pool de telle sorte que si un Club accepte un navire qu'un autre Club a refusé d'assurer en raison de son état défectueux, les demandes d'indemnisation découlant de l'exploitation de ce navire par le même exploitant seront soumises à une double rétention par le Pool, c'est-à-dire que le Club auquel appartient le navire serait responsable des 12 premiers millions de dollars au lieu des 6 premiers millions pour chaque demande d'indemnisation. L'intérêt de cette proposition peut être jaugé en comparant son effet avec celui de la procédure actuelle, en vertu de laquelle un Club peut refuser une assurance sur la base d'un rapport d'inspection défavorable pour s'apercevoir simplement que ce navire a été accepté par un autre Club et risquer par ailleurs d'avoir à participer à une demande d'indemnisation soumise au Pool par ce navire. Toutefois, l'élaboration de cette proposition ne sera poursuivie que si le Groupe reçoit des avis juridiques satisfaisants étant donné que, dans certaines circonstances, cela peut avoir pour conséquence d'empêcher l'exploitation du navire, ce qui soulèverait le problème de savoir si les Clubs se sont rendus coupables d'un "abus de position dominante" au sens des dispositions du droit sur la concurrence prévues dans le Traité de Rome. En tout état de cause, les graves conséquences de cette proposition ont fait apparaître la nécessité d'examiner avec soin la manière de déterminer si un navire est dans un état défectueux dans le cadre du formulaire de rapport d'inspection joint en annexe. À cette fin, les travaux se poursuivent pour déterminer s'il serait possible d'élaborer un système d'attribution de points qui permettrait de formuler un jugement objectif à partir des facteurs énumérés dans le rapport d'inspection.

6. Audits de gestion.

Étant donné que les Clubs sont tout aussi touchés par l'exploitation sous normes qu'ils le sont par l'état défectueux d'un navire, il a été suggéré que les membres de chaque Club fassent officiellement l'objet d'audits de gestion. Les Clubs prennent déjà grand soin d'examiner la gestion et les procédures avant d'accepter un nouveau navire, pratique qui s'intègre bien dans le système de valeurs des Clubs, où les relations de travail entre le Club et ses membres sont en général étroites et continues. Ces relations permettent aux Clubs d'évaluer de façon réaliste les procédures d'exploitation, ce qui ne serait peut-être pas possible si un système plus rigide était mis en place. Il faut toutefois admettre que, dans certaines situations, une approche plus rigide s'impose et, à cet égard, les Clubs ont échangé des informations et s'emploient à définir quelle est la meilleure méthode pour procéder à ce type d'audit. Pour aller de l'avant, il faudrait peut-être que tous les Clubs utilisent une liste des questions liées à la gestion dans le cadre du mécanisme permettant de se faire une idée de la manière dont la gestion fonctionne pour les nouveaux membres. Une évaluation plus formelle pourrait alors être réservée au cas où un Club chercherait des arguments pour refuser une assurance. Les Clubs s'efforcent aussi actuellement d'examiner si le système d'autoévaluation de la gestion des navires-citernes, adopté depuis peu, offre des informations complémentaires qui pourraient être utiles à cet effet.

7. Vérification.

Le rapport de l'OCDE ne traitait pas de manière détaillée de la vérification étant donné que la disponibilité commerciale de services de vérification est dans l'ensemble un phénomène nouveau. Les mesures déjà prises par les Clubs, telles qu'elles ont été exposées plus haut, constituent déjà une forme de vérification, mais ces procédures pourraient peut-être utilement bénéficier de l'opinion indépendante d'un tiers. Toutefois, une enquête plus poussée pourrait être nécessaire pour évaluer leur fiabilité et opportunité dans le cas des Clubs P&I.

Plusieurs compagnies pétrolières et chimiques appliquent depuis de nombreuses années des programmes de vérification qui ont permis d'identifier les navires pouvant être affrétés par elles. Les éléments d'information de l'inspection qui sont utilisés dans les programmes des compagnies chimiques peuvent

être communiqués aux Clubs, sous réserve de l'accord du propriétaire du navire. Les éléments d'information utilisés par les compagnies pétrolières ne peuvent pas être partagés, pour des raisons imputées à la loi sur la concurrence. Quoi qu'il en soit, ces informations doivent être interprétées et certains des critères de vérification ne seraient pas appropriés s'ils étaient utilisés dans le contexte distinct de la justification d'un refus d'assurance. Les Clubs reconnaissent néanmoins l'intérêt de ces programmes et se sont efforcés de mieux comprendre ce que fait ce secteur de l'industrie. Par ailleurs, on a vu naître au cours des dernières années des organisations qui offrent des services de vérification mis à la disposition du public et qui se disent en mesure de présenter sous forme de tableaux toutes les informations relatives à un navire particulier et d'établir un profil de risque précis et constamment mis à jour. Cette situation sera suivie de près, en collaboration avec d'autres représentants de ce secteur, car il est évident que ces procédures de vérification pourraient être d'une aide considérable en complétant les mesures énumérées plus haut, y compris les méthodes les plus traditionnelles d'évaluation des risques qui sont énumérées dans les annexes au présent document. De nouveaux rapports seront établis pour rendre compte de l'évolution de ces initiatives.

Partie 3. Mesures éventuelles à prendre par d'autres partenaires et en collaboration avec eux

Il était indiqué dans le rapport de l'OCDE que différentes organisations collectent et gardent une somme importante d'informations au sujet des navires, et cela à différentes fins. Ces informations, si elles étaient convenablement rassemblées et partagées (dans la mesure du possible) permettraient d'identifier et d'éliminer plus facilement les navires inférieurs aux normes et leurs exploitants. La collaboration avec des équipes d'inspection permettrait non seulement d'améliorer l'efficacité de l'industrie des transports maritimes et de faire des économies dans ce secteur, mais aussi d'améliorer la qualité des informations mises à la disposition de chacune des différentes organisations.

1. Mesures destinées à regrouper les inspections et à mettre en commun les informations qui en découlent

L'International Group serait donc prêt à appuyer l'OMI pour relancer les efforts de coordination réalisés il y a quelques années. À titre de mesure préliminaire, il conviendrait que chaque organisme dans ce secteur cherche à définir dans quelle mesure il serait possible de procéder à des inspections conjointes au moyen de formulaires d'inspection communs. Chaque fois que cette idée a été avancée dans le passé, elle s'est heurtée à l'objection selon laquelle chaque organisation a des objectifs différents, point de vue qui bien évidemment se défend. Néanmoins, si l'on écarte les conditions spécifiques des sociétés de classification, on pourrait faire valoir que, par exemple, le rapport d'inspection P&I et le rapport d'inspection SIRE (Ship Inspection Report Programme) de l'OCIMF présentent beaucoup de points communs.

La coordination des formulaires d'inspection constituerait une base utile pour l'éventuelle mise en commun de l'information qui serait alors disponible sur une base commune. Il serait de toute évidence dans l'intérêt général que les propriétaires de navires, les affréteurs et les assureurs puissent tous avoir accès de manière transparente aux données permettant de se faire une opinion de la qualité des navires. Ces informations documentaires devraient aussi logiquement être mises à la disposition d'Equasis (la base de données (www.equasis.org) sur la qualité des navires et de leurs exploitants) et du contrôle de l'État du port. L'élaboration d'un formulaire commun de rapport d'inspection assortie d'un large accès aux données d'information qui y figurent serait une entreprise très ambitieuse, mais non irréalisable à condition de disposer d'un cadre juridique pour permettre aux organisations de collaborer convenablement au partage de l'information.

On pourrait proposer d'exclure éventuellement les sociétés de classification des travaux liés à l'élaboration d'un rapport d'inspection commun en raison de la spécificité des tâches qui leur incombent. Néanmoins, étant donné la prépondérance de ces sociétés dans les visites de navires indépendantes pour ce qui est de l'état de la coque et des machines et de la navigabilité proprement dite, plus les sociétés de classification peuvent, à côté de leurs fonctions statutaires, participer à la collecte et à la diffusion d'informations et de données qui permettent d'émettre un jugement de qualité, plus il est probable que l'on avancera vers l'objectif final. Il est toutefois admis que ces sociétés sont indépendantes et ne sont pas actuellement équipées pour procéder à des inspections au-delà de leur rôle traditionnel et qu'il sera nécessaire d'assurer aux inspecteurs de ces sociétés dans le monde entier une solide formation complémentaire et qu'il faudra convenir de normes communes et exercer un contrôle suffisant pour garantir la cohérence et la qualité de leur travail.

2. Mesures qui pourraient être prises par les chargeurs

De nombreux chargeurs, par exemple les compagnies pétrolières membres de l'OCIMF, ont visiblement tout intérêt à ce que leurs cargaisons ne soient pas transportées dans des navires inférieurs aux normes. Un certain nombre de systèmes de vérification fondés diversement sur des informations recueillies dans le cadre d'inspections et sur d'autres données servent à sélectionner des navires d'une qualité appropriée pour le transport en vrac de cargaisons sèches et liquides. Toutefois, il existe également de nombreuses cargaisons appartenant à des chargeurs qui n'ont pas nécessairement la même volonté d'éviter les navires inférieurs aux normes.

Il conviendrait donc de se demander si une pression peut être exercée sur ces chargeurs, éventuellement par des destinataires responsables, en spécifiant dans les conditions de vente que les cargaisons doivent être transportées dans des navires d'une qualité appropriée, ce qui pourrait aussi être lié à la délivrance d'une assurance pour les cargaisons.

Partie 4. Mesures qui pourraient être prises par les États

1. Lois sur la concurrence

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, l'objectif global des Clubs en ce qui concerne les navires inférieurs aux normes n'est pas de majorer les primes, mais de refuser de les assurer. Cela est conforme aux orientations des États et il serait donc opportun d'inviter les États à modifier les lois sur la concurrence afin que cet objectif puisse être atteint. Ce problème se pose car on estime que les Clubs affiliés à l'International Group sont pratiquement les seuls à fournir le certificat de responsabilité financière exigé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, si l'assurance d'un navire-citerne est suspendue par un Club et que tous les autres Clubs de l'International Group refusent de l'assurer (ce qui est une conséquence probable de la proposition formulée au paragraphe 2.5 ci-dessus au sujet de la double rétention), ce navire sera alors sans doute dans l'impossibilité de naviguer. Dans l'état actuel des choses, à moins de prendre grand soin des procédures à suivre, le propriétaire de ce navire sera sans doute en mesure de faire valoir que la décision du ou des Clubs constitue un abus de la position dominante en vertu des lois européennes sur la concurrence. C'est la raison pour laquelle, comme cela a été suggéré plus haut au sujet des audits de gestion, il pourrait être nécessaire d'élaborer des directives détaillées et, par exemple, de prévoir au besoin une procédure de recours. Néanmoins, la menace d'un recours opportun aux lois sur la concurrence persistera. Dans l'intérêt général, nous pensons que cela n'a jamais été le but recherché; il serait donc utile que les États s'emploient à préciser ce point.

2. Mise en œuvre par l'État du pavillon

Il y a lieu de rendre hommage aux efforts récemment réalisés par l'OMI et d'espérer vivement que les gouvernements acceptent de se soumettre à un audit conformément au Programme d'audit facultatif de l'OMI à l'intention des États Membres (résolution A.946 (23) de l'Assemblée de l'OMI). Le Groupe considère que c'est là un instrument décisif dans la lutte contre les navires inférieurs aux normes. Toutefois, ainsi que le fait observer le rapport de l'OCDE, cette initiative a beaucoup plus de chance de réussir s'il peut être prouvé que sa non-application a des conséquences pratiques, ce qui se produira inévitablement si le contrôle de l'État du port vise les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas choisi d'accepter un audit facultatif.

3. Contrôle de l'État du port

Le contrôle de l'État du port peut aussi être utile en faisant de la délivrance d'une assurance appropriée l'un des critères adoptés. À cette fin, le Groupe de travail officieux souhaitera peut-être envisager si le système de contrôle par l'État du port doit reprendre le langage utilisé dans les Directives de l'OMI concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes (résolution A.898 (21) de l'Assemblée de l'OMI) et identifier les assureurs dont le standard équivaut à celui des membres de l'International Group of P&I Clubs. Ainsi qu'il est suggéré dans le rapport de l'OCDE, cela ferait utilement suite aux directives de l'OMI. De la sorte, il serait peut-être possible d'établir une liste d'assureurs acceptables, comme cela a été fait au Japon en ce qui concerne la législation nationale et comme il est envisagé de le faire en Inde.

4. OMI

Il est proposé que l'OMI envisage de rendre obligatoires les Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes (résolution A.898 (21) de l'Assemblée) conformément aux principes exposés plus haut.

Conclusion

On espère que les mesures exposées plus haut contribueront à la réalisation des objectifs fixés par les États. Toutefois, les délégations n'auront pas manqué de remarquer que bon nombre des initiatives envisagées comptent au nombre de leurs principaux objectifs le refus d'utiliser ou d'assurer certains navires. Ces mesures n'auront toutefois pas pour effet de mettre fin à l'exploitation de ces navires dans la mesure où d'autres affréteurs ou assureurs moins scrupuleux pourraient les accepter. L'obligation de régler la question des navires inférieurs aux normes reviendra donc au point de départ, c'est-à-dire qu'elle incombera aux États du pavillon et aux États du port ainsi qu'aux sociétés de classification. C'est pourquoi il est proposé de créer un Groupe de travail officieux qui pourra se réunir pendant les réunions du FIPOL, et peut-être entre ces réunions, afin de formuler des propositions à soumettre à l'Assemblée du FIPOL et à l'OMI. Le Groupe de travail envisagé souhaitera peut-être examiner les propositions ci-après, en plus des suggestions formulées plus haut au sujet de l'assurance P&I:

1. inviter l'OMI à relancer les débats sur les visites afin de
 - i. regrouper les inspections, éventuellement en réduisant leur nombre;
 - ii. garantir la transparence en créant une base de données centrale pour les informations sur les visites provenant de sources multiples;
 - iii. garantir la cohérence dans le fonctionnement des sociétés de classification;
2. veiller à maintenir l'élan de l'application par l'État du pavillon
3. garantir que le contrôle de l'État du port
 - a. cible les navires des États du pavillon qui n'ont pas accepté de se soumettre à un audit facultatif, et
 - b. cible les navires qui ne sont pas couverts par une liste d'assureurs acceptables
4. inviter l'OMI à rendre obligatoires les Directives énoncées dans la résolution A.898 (21) de l'Assemblée.

L'International Group se tient prêt à fournir l'assistance qui pourrait être nécessaire.

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 programme 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:

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

- 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?
- 4.7.2 Are there suitable manuals and spare kits onboard for repair of reefer containers?

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:

.....

.....

.....

.....

.....