

5. PSC の拘束を減らすための予防/是正措置として適用される対策。

5.1 RO は、その監督下にある船舶の状態を判断するために、MoU のウェブサイトを恒久的に検証する責任があります。

5.2 RO は、欠陥の根本原因の調査、分析及び決定、予防/是正措置を含む勧告及び将来の大規模な拘束の発生を回避するための対応策を含む、拘束の取扱いに責任を負い、すべての情報は、船舶への遅延を避けるために、可能な限り速やかに港湾国家管理セクション psc@amp.gob.pa.に送付されるものとする。

5.3 パナマ船籍船舶に乗船する RO の調査員は、MoU の年次報告書の「トップ欠陥」(最も頻繁に拘留可能な欠陥)を含むがこれに限定されない以下の主要項目に注意を払わなければならない。

1. すべての法定証明書の有効性(年次/中間の裏書を含む)
2. 一般的な救命機器(LSA)
3. 救命艇の降下装置(ワイヤー更新日と置換日を含む)
4. 救命筏 点検及び交換(日付)
5. 消防システムと機器(一般的な事項)
6. 非常用消火ポンプ(最後のテスト)
7. 火災探知&警報システム(最後の使用)
8. 遭難フレア：ロケットパラシュート、ハンドフレア、発煙信号等(使用期限)
9. 毎週/毎月の訓練と機器検査の記録(ログブックへの記入、SMS レコード)
10. 航海出版物および海図(最新版の保持)
11. オイルレコードブック+オイルフィルタリング装置(MARPOL 73/78 附属書 I)。
12. 船級 Outstanding 事項または船級リマーク事項(最新のクラスサーベイレポート)。
13. 人員の習熟と責任(ISM コード - セクション 6)。
14. 船舶および設備のメンテナンス(ISM コード - セクション 10)。
15. 労働条件および居住条件 (MLC, 2006).

5.4 船主、オペレーター、テクニカルマネージャーおよび陸上会社指定者(DPA)は、船長とともに、前項に記載した事項を考慮して、船上で到着前検証を確立する責任があります。拘留や欠陥を避けるために、港に到着する少なくとも 24 時間前に確認する必要があります。本船が実施するこれらの到着前検証に関する客観的証拠は、証拠として常に本船上で維持されなければならない。年次安全検査(ASI)中に旗国検査官の要求に応じて提示することができます。

5.5 機器の故障、または本船上で直ちに解決できないその他の状況など、甚大な問題が発生した場合。船主、オペレーター、テクニカルマネージャー、DPA または船舶の船長は、船舶認定機関(R.O.)およびSegumar Officesとともに、効果的な是正措置を直ちに調整するものとします。同時に、PSC 当局は、SOLAS 第I章の規則 11「調査後の条件の維持」の要求に応じて通知されるものとします。

5.6 パナマ船籍の船舶に対する PSC 検査に関する情報交換を改善するために、管理者は、船長、船主、オペレーター、技術管理者、DPA および認定組織(RO)が直ちに PSC に送付し、すべての PSC 検査が psc@amp.gob.pa に報告することを要求します。

5.7 PSC で指摘されたすべての欠陥に関連し、本船がとった是正措置は、MMC サーキュラーフォーム(F-27)「Correction of Deficiencies Reports」の附属書 1 の形式を使用して、可及的速やかにパナマ当局 PSC 部門に送付され、正式に文書化されるものとする。

PSC セクションでは、次の是正アクションも受け入れます。

1. 会社の安全管理システムで使用される形式を用い、欠陥、是正措置、根本原因分析、および取られた予防措置を説明する。
2. 本船の訪問を実施した RO が発行した臨時調査(OS)報告書フォーマットにより、提起された欠陥と是正措置を検証します。