

標 題：

ISMコードに係わるUSCGに
よるPSC検査について

NKテクニカル インフォメーション

No. : 239

Date: 平成 9年12月19日

関係船主、船舶管理会社 各位

拝啓、貴社益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

さて、テクニカルインフォメーション No.226 において、ポートステートコントロールに関して、ISM
コードに係わる船舶の検査の指針をお知らせしましたが、この度アメリカのコーストガードよりそ
の詳細を入手しましたので、ご参考までにお知らせ致します。

添付：

1. USCGによるISMコードの運用と実施(要旨)
2. U.S. COAST GUARD IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF THE ISM CODE(Summary)

本件に関し、ご不明な点がございましたら、本会船舶管理システム審査室 (Tel: 03-5226-2034/ Fax:
03-5226-2030) までお問い合わせください。

敬具

ClassNK

財団法人日本海事協会

東京都千代田区紀尾井町4番7号 102

このテクニカルインフォメーションは貴社のお役にたてばと思って情報を提供するものです。必要に応じて貴社のご判断、責任においてご利用下さい。
疑問についてはいつでもご相談下さい。

USCGによるISMコードの運用と実施

1 一般的実施方針

1. 1 1998年7月1日には、ISMコードはアメリカ及び外国の船舶に対して実施される。これには、いかなる自由裁量もなく、ただ法律であるという単純な問題である。適正なISMの証書を所持していない米国の船舶は、内航として限定するようなUSCGの検査証書を発行されるであろう。そのような船舶には、SOLAS条約のもとに発行されている国際条約を放棄するように要求され、結果的には国際航海が出来なくなるであろう。更に、米国籍の船舶が法を犯して運航されていることが発覚すれば、罰金の対象となる(46USC3318のもとに一日500ドル以下の罰金)。さらに、その船舶の船長は、不履行(故意の法律違反)の罪として告訴されるであろう。

1. 2 アメリカの国内法では、全ての船舶はアメリカ領海において、SOLAS条約に従って、満足なISMコードの証書を所持していることが要求されている。SOLAS条約に加盟している一員であると同時に、この法のもとにUSCGは、PSC検査を通じて、アメリカに寄港する500トン以上の全ての外国船がISMコードに適合していることを確認してゆく。この実施プログラムには、フェーズ1(強制化前)とフェーズ2(強制化以降)がある。

2 フェーズ1の実施

2. 1 フェーズ1(1998年1月1日より1998年6月30日)において、USCGは船舶がコードへの適合にむけて前進していることを評価するために、実施に先立つ検査を行っていく。もしも船舶がそれらの証書を所持しているならば、その内容(DOC及びSMCの発給日、証書発給団体名)をデータベースに入力する。また、船舶が証書を所持していない場合、船長に対しISMコードの要件、適用日、USCGの実施方針等を記載した文書を発行する。このような手続きはパリMOU加盟国でも実施されるであろう。

2. 2 船舶へのISMコード証書発給の進捗状況に関する情報のため、IACS(国際船級協会連合)に対し、SMCを所持している船舶のリストの提出を要請する。さらにUSCGは、世界中のPSC機関にもそのような要請をする。USCGの意図は、単に我国の目的のために情報を蓄積するだけでなく、PSCに関連する団体にも公表することにある。

2. 3 コードの強制化適用日やUSCGの実施方針について公表する手法はさまざまある。USCGが実施していこうという手順とともに、ISMコードへの不適合をUSCGは絶対に容認しない事を周知する説明を何回も行ってきたし、今後も継続してゆく。

3 フェーズ2の実施

3. 1 ISMコードの強制化に伴い(1998年7月1日からのフェーズ2の始まり)、港内で船舶がコードに適合していることを確認する審査が開始される。現在の入港に先立つ事前通知の規則は、コードの適合状況の報告を要求するように変更される。この規則の変更は、7月1日の強制化適用日に一致して施行される。

3. 2 船長は、会社のDOC及びその船舶のSMCの発給日並びにそれらの証書の発給団体名を港長に事前通知するよう求められる。もしも入港船が適合していない(証書を不所持)と判定したならば、港長はその船舶にアメリカ領海から出るように命じ、適合するまで入港拒否を命じる。

3. 3 まれな例として、上記の事前確認でもれ、証書を所持していない船舶が入港し、検査官が臨検した場合、その船舶は拘留され、荷役は中止され、民事訴訟が発動されることとなり、主管庁と船級協会に通知される。その船の全般的な状態を決定するために、PSCの拡大検査が実施される。証書の不所持以外でその船を拘留すべき欠陥がなければ、その船は港長からアメリカ領海から出るように命じられ、十分に適合するまで入港拒否を命じられる。

3. 4 SMSは、その船がコードに適合している適正なSMSを所持していることの主管庁による検証を示している。通常のPSC検査において、SOLAS9章で要求されている本証書は、他の条約証書とともにチェックされる。さらに、船主、船舶管理会社もしくは裸用船者に発給されているDOCの写しもチェックされる。会社は、管理している船舶にSMCが発給される前に、特定された船種に関して有効なDOCを所持していなければならない。

3. 5 仮SMCは、最近引き渡された新造船か、船舶管理が最近変更されたものでしか許容出来ない。仮SMCは、6ヶ月を超えない期間で有効である。仮DOCは、新しく設立した会社か、新しい船種が現存のDOCに追加される場合に発給される。仮DOCは、12ヶ月を超えない期間で有効である。アメリカは、6ヶ月を超える有効期間を持つSMC、12ヶ月を超える有効期間を持つDOCは仮証書として許容しない。仮証書は、現在のIMOの実施時期を引き伸ばすものではない。これらの仮証書はケースバイケースで、チェックされ許容されたり、拒否されたりする。

3. 6 書類チェックを完了した上で臨検検査官は、PSC検査の一環として、一般的な船内ツアーを行う。この過程で、検査官は安全管理システムに関連した運用がいかんにして実施されているかをチェックしていく。重大な構造欠陥や救命設備、消防設備、機器もしくは汚染防止設備の重大な問題、もしくは不適切な乗組員に対する訓練は、臨検チームに対して船舶の安全管理システムの有効性を疑問視させるに足る根拠となる。検査は、システムが崩壊しているか、何がその原因かを決定するため、詳細検査として拡大される。

3. 7 ISMコードの証書発給の有効性について疑義がある場合、拡大ISMコード検査はSMSの文書の見直しを含んで実施される。下記の事項がマニュアルに含まれていることがチェックされる。

1 会社の安全と環境保護の方針

2 ステアリング操作不能、船橋制御不能、火災、船体放棄、座礁、浸水、衝突、緊急医療、油流出及び緊急演習等を含む緊急事態への準備と対応手順

3 安全管理システムに対する会社の管理責任者

4 コードの規定に関する事故や不適合の管理責任者への報告手順

5 文書化された運航手順書と保守マニュアルが本船上にあり、責任のある乗組員が理解していること。

3. 8 さらに、次のISMコードの操作的要件も検査される。

1 職員と乗組員は、安全管理システムと彼らの責務に関連する手順につき精通していること。

2 新人及び新乗船者を含む全乗組員に対し会社の訓練計画があり、全乗組員が自らの責務につき精通していること。

3 職員がマニュアルに規定されている内部監査の計画を承知しており、内部監査が実施された証拠を提示できること。(検査官は内部監査の結果を調査してはならず、ただ内部監査が実施されたことを調査するだけである。)

4 マニュアルに規定されている欠陥システムに関する手順が文書化していること、及び適切な要員がその手順に精通していることを調査する。

5 保守が規定通り実施され記録されていることを調査する。

6 然るべき不適合が記録され、安全管理システムが本船の運航の継続的改善に寄与していることを調査する

3. 9 臨検チームは、ISM証書発給団体による直前の外部審査の結果(いかなる不適合もないこと)を調査するであろう。

3. 10 SOLAS IX章第6規則は、XI 章及びI 章に従い、SMCに適合していない事に対して、船舶の監督の権限を与えている。もし要求される証書が本船にないか、又拡大ISM検査においてコードの実施に重大な不適合を見出した場合にのみ、船舶は拘留される。

もし、船舶がISMコードに適合していないことにより拘留された場合、旗国、ISM証書発給団体に、通知され、検査中に発見された不適合を処置するために、又その船舶のコードへの適合性を検証するために訪船することが要請される。

3. 11 ISMコードに関する重大な不適合は下記の事項を含める

1 SMSの有効性を証明する証書の欠如

2 安全管理マニュアルの欠如、もしくは

3 重大なシステムの欠陥、例えば

マニュアルに規定されている、例えばクリティカルシステムに関する手順が本船に据え置かれていない場合

船舶の堪航性を無くするか又は乗組員や海洋環境に脅威を与えるような、システムが極めて劣悪である場合

3. 12 他の国際的な安全に関する要件に対して、有効なSMSが運用されている証があるにも係わらず、検査を拡大したり拘留に至るような明確な根拠があるような重大な不適合が特定された場合、文書審査が拡大検査においてなされる。このような場合、文書審査の焦点は、一般検査時に発見された重大な不適合に関連したシステムにおけるいかなる不適合をも特定することにある。本船の乗組員は、SMSに規定された手順に従い、これらの不適合を処置するよう要請される。これには、会社へ不適合を報告する準備、不適合を是正する方策を含めなくてはならない。一旦これらが実施されたなら、拡大検査もしくは拘留に至るような重大な不適合は是正され、本船は拘留を解かれる。

4 フェーズ2の実施の要約

4. 1 アメリカ領海における外国籍船に対するUSCGのISMコード実施方針の要約は下記の通りである。

1 入港前事前通知およびフェーズ1の期間中に収集されたデータにより、1998年7月1日以降、ISM分別手順を実施する。

2 コードに適合していると判明している船舶は、現在のPSC検査手法に従って臨検される。

3 もしも本船の寄港前に、コードへの適合が確認できない場合、プライオリティIIの分類となり、毎年のPSC検査が必要となる。(例えば、入港はできるが、コードに適合していることが確認されるまで荷役は出来ない)

4 寄港前に、コードへの不適合が判明した場合、本船は港長による入港拒否の命令が発令される。

- 5 入港中にISMの証書を所持していないと判明した如何なる船舶も拘留される。また、荷役は制限され、民事訴訟にかけられ、主管庁に通知され、拡大検査が実施される。また、アメリカ領海を出るよう港長による命令が発令される。
- 6 もしもISMの証書を所持していない船舶が、不可抗力をクレームして入港した場合、臨検チームがそのクレームの有効性を確認できるまで、荷役が制限される命令が出される。そして有効であれば、不可抗力の状態が終了したならば、出港命令が出される。

5 結論

5. 1 ISMコードは、ヒューマンエレメントが海難や環境に係わる事故を防止する重要な要素であるという、海運界の認識を高める為の最たるものであることを意味している。ISMコードの意図は、管理している者との関係を明確にし、運航に係わるようなヒューマンエレメントを明確にすることにあった。効果的なシステムのための、重要な要素である管理会社によって支援されている。

5. 2 適切に運用、実施されないと、ISMコードはそれが確立された目的を達成出来なくなり、又、張子の虎の諺のように、その有効性が減退していくであろう。故に、ISMコードがサブスタンダードの会社や船舶を排除し、海運の安全を強化する実行可能な手法になるように、全ての関連する組織、団体は自らの責任を真摯に実行しなければならない。USCGは、主管庁及び寄港国双方の立場として、その役割を実行する意図である。

5. 3 いかなる新しい計画でも同様であるが、この方針と検査手順は若干の改善が必要となることは間違いない。この改善に関係なく、USCGは、この重要なSOLAS条約の追加条項に対する不適合を絶対に容認しない方針を断固として維持してゆく。

*U.S. COAST GUARD IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT
OF THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE
(Summary)*

General Enforcement Policy

1.1 On July 1, 1998, ISM compliance will be strictly enforced on both U.S. and non-U.S. vessels. There is no discretion and this is not simply a matter of policy - it is the law. A U.S. vessel not holding the proper ISM certificates, will have its USCG Certificate of Inspection amended to limit it to domestic service. The vessel will also be required to surrender its other international certificates issued under SOLAS and will thereby be excluded from international trade. Further, if it is discovered that a U.S. vessel has operated in contravention of the law, civil penalty actions will be initiated (a fine of up to \$5,000 per day can be levied under 46 USC 3318). Additionally, the master of the vessel could be charged for misconduct (a willful violation of law) under existing suspension and revocation procedures.

1.2 As previously stated, U.S. law clearly requires all vessels in our waters that are subject to SOLAS to have full ISM certification. Under authority of this law, as well as the rights afforded the U.S. as a party to the SOLAS convention, the Coast Guard will ensure through its port State control program that all non-U.S. vessels greater than 500 gross tons calling at U.S. ports comply with the ISM Code. There will be two distinct phases to this enforcement program: 1) Phase I - prior to entry into force, and 2) Phase II - after entry into force. A new NVIC is being finalized to provide policy guidance on specific procedures for ensuring mandatory compliance.

2. Phase I Enforcement

2.1 Under Phase I (between 1 January 1998 and 30 June 1998), the Coast Guard will conduct a pre-enforcement inspection campaign to assess vessels' progress toward compliance. If a vessel already has its certification, relevant information (dates of issuance for the Document of Compliance & Safety Management Certificate and the name of the certifying entity) will be entered into the Coast Guard's Marine Safety Information System computer database. If a vessel has not yet achieved ISM certification, a letter to the master will be issued informing him of the ISM requirements, entry into force dates and the Coast Guard's enforcement policy. A similar approach has been taken by the Paris MOU members.

2.2 To further "front load" information on vessels' progress toward ISM certification, a request for a list of ships holding Safety Management Certificates has been made to the International Association of Classification Societies (recognizing that its members will perform the majority of ISM certifications for Administrations). Additionally, the Coast Guard has made a similar request of the regional PSC regimes around the world (Paris, Tokyo, Vina del Mar and Caribbean MOUs). It is the Coast Guard's intent to not only compile the information received for U.S. purposes, but to also make all information available to appropriate, interested parties involved with PSC.

2.3 Various methods are being employed to publicize the entry into force dates and the Coast Guard's enforcement policy. Numerous presentations have been, and will continue to be, given announcing the USCG's zero tolerance for ISM non-compliance, as well as will be posted discussing compliance dates and articles will be published in various periodicals

regarding the policy.

3. Phase II Enforcement

3.1 Upon the entry into force of the ISM Code (the beginning of Phase II, from 1 July 1998) the in-port screening process for vessels' compliance with ISM will commence. The current advance notice of arrival regulations will be changed to require the reporting of ISM compliance status. This regulatory change will be enacted to coincide with the 1 July entry into force date.

3.2 Vessel masters will be required to provide in their advance notice of arrival to the Coast Guard's Captains of the Port the dates of the company's Document of Compliance (DOC) and the vessel's Safety Management Certificates (SMC) as well as the name of the organization issuing these certificates. If an inbound vessel is determined not to be in compliance (no certification), the Captain of the Port will issue an order for the vessel to leave U.S. waters and not return until proof of compliance is provided.

3.3 In those rare instances when a vessel without ISM certification slips through the pre-arrival screening process, arrives in port and is subsequently boarded (for any reason), it will be detained, cargo operations will be restricted, civil penalty action will commence, and the flag State and class society will be contacted. An expanded PSC examination will be conducted to determine the overall condition of the vessel. Assuming there are no deficiencies (apart from the lack of ISM certification) which would result in the vessel's being detained, the vessel will be issued a Captain of the Port Order to leave U.S. waters and not return until full compliance is achieved.

3.4 The Safety Management Certificate (SMC) represents the flag State's verification that the vessel has an adequate SMS in place which complies with the ISM Code. During the course of routine PSC boarding this certificate (required by Chapter IX of SOLAS) will be examined along with the vessel's other required international certificates. In addition, a copy of the company's Document of Compliance (DOC), issued to the owner, manager, or bareboat charter, will be examined. A company must hold a valid DOC endorsed for the specific vessel types comprising its fleet before a SMC can be issued.

3.5 Interim Safety Management Certificates will be accepted only for new vessels recently delivered or for vessels whose management has recently changed. The interim SMC's should be valid for a period no longer than six months. Interim Documents of Compliance may be issued to newly established companies or where new ship types are being added to an existing DOC. Interim DOC's should be valid for a period no longer than twelve months. The U.S. will not accept interim certificates with periods of validity longer than six months for SMC's or twelve months for DOC's. Interim certificates must not be used to extend the current IMO implementation dates. These interim certificates will be reviewed and accepted or rejected on a case-by-case basis.

3.6 Upon completion of the document check, the boarding officers will conduct a general walk through of the vessel as part of the regular port State control examination procedures. In the process, the PSCO will be making mental notes about how operations serious structural deficiencies, significant problems with lifesaving and fire fighting equipment, machinery operations and maintenance, pollution prevention, or evidence of inadequate

crew training will give the boarding team cause to question the validity and/or adequacy of the ship's SMS. The examination will then be expanded to take a closer look to determine where the system breakdown is and what is causing it.

3.7 In situations where the validity of the ISM Code certification is in question, an expanded ISM Code certification is in question, an expanded ISM Code examination will be conducted, involving a review of the vessel's SMS documentation. The following items will be checked for inclusion in the documentation:

- .1 The company's safety and environmental policy;
- .2 Procedures for preparation and response to emergency situations including steering failures, loss of bridge control, fire, abandon ship, grounding, flooding, collision, medical emergencies, oil spills, and emergency drills;
- .3 The company's designated person for the SMS;
- .4 Procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of the Code to the designated person; and,
- .5 Verification that written operational procedures and maintenance manuals required by the Safety Management Manual are onboard and understood by the responsible crew members.

3.8 In addition, the following operational requirements of the ISM Code will be verified;

- .1 The officers and crew are familiar with the SMS and procedures relating to their duties;
- .2 The company training program is in place for all personnel, including new crew members, and that all personnel are familiar with their duties;
- .3 The officers are familiar with the schedule of internal audits that is specified in the Safety Management Manual and can verify that internal audits have taken place (the PSCO will not examine the results of internal audits, only verify that they are being conducted);
- .4 Verify that the procedures relating to the deficient system(s) are documented as required by the Safety Management Manual and that the appropriate individuals are familiar with the procedures;
- .5 Verify that routine maintenance was performed and recorded as required;
- .6 Verify that the appropriate non-conformities are documented and the SMS is in fact used for the continuous improvement of vessel operations.

3.9 The boarding team may also examine the results of the last external audit performed by the organization issuing the ISM certificates, including the status of any open non-conformities;

3.10 Regulation 6 of Chapter IX of SOLAS authorizes control of a vessel for non-compliance

with the vessel's SMC in accordance with Chapter XI and I. Vessels will only be detained under this authority if the required certificates are not on board or an expanded ISM Code examination reveals serious non-conformities with the implementation of the Code. If a vessel is detained due to non-compliance with the ISM Code, the flag State and ISM certifying entity will be notified and asked to attend the vessel to address the non-conformities identified during the examination and verify the vessel's compliance with the ISM Code.

3.11 Serious non-conformities with the ISM Code include:

- .1 Lack of the required certificates attesting to the validity of the SMS
- .2 Lack of a Safety Management Manual; or,
- .3 Major safety system deficiencies, that is, critical systems' procedures required by the Safety Management Manual are not on board and the systems in question are severely deteriorated to the extent that they make the vessel unseaworthy or constitute a threat to the crew or the marine environment

3.12 In situations where serious non-conformities with other international safety requirements are identified which establish clear grounds for expanding an examination and/or detention, yet there is evidence to indicate that a valid SMS has been implemented, a review of the SMS will be included in the expanded examination. Under these circumstances, the focus of the SMS review will be to identify and possible non-conformities with the SMS with relation to the serious non-conformities identified during the general examination. The vessel's crew will then be required to address these non-conformities using the procedures provided by their SMS. This includes preparation of a report of non-conformity to the company and development of a set course of action to correct the non-conformity. Once this is done and the serious non-conformities that led to the expanded examination and detention have been corrected, the vessel will be released.

4. *Summary of Phase II Enforcement*

4.1 The following is a summary of the Coast Guard's ISM Code enforcement policy for non-U.S. flag vessels operating in U.S. waters:

- .1 Units will implement ISM screening procedures from 1 July 1998 using the required pre-arrival information and any other front loaded data collected during Phase I;
- .2 A vessel known to be in compliance with the Code will be targeted for boarding under the existing criteria of the PSC boarding priority matrix;
- .3 If ISM Code compliance can not be determined with certainty prior to a vessel's arrival in port, it will be assigned Priority II status and given an annual PSC examination (i.e., permitted to enter port; no cargo operations until exam satisfactorily completed and ISM compliance verified);
- .4 If determined prior to entry to not be in compliance with the ISM Code, the vessel will be issued a COTP order requiring it to leave U.S. waters and to not return until compliance can be demonstrated;

- .5 Any vessel discovered in port without ISM certification will be detained, its cargo operations restricted, civil penalty action initiated, its flag State notified, an expanded examination conducted, and be issued a COTP order to depart U.S. waters (so long as lack of certification is the only detainable deficiency identified); and,
- .6 If a vessel without ISM certification enters port under a claim of force majeure, a COTP order will be issued restricting cargo operations until a boarding team can verify the validity of the claim. If valid, the vessel will be ordered to depart once the situation leading to force majeure has ceased.

5. Conclusion

5.1 The ISM Code represents the culmination of an evolving recognition within the maritime community that the "human element" is a critical factor in preventing casualties and pollution incidents. The scope of the ISM Code, for the first time, addresses the management's relationship to and the human elements as it relates to operational concerns. It is this support by management which is the critical element to an effective SMS.

5.2 Unless properly implemented and enforced, the ISM Code can not serve the purpose for which it was created and its effectiveness will degenerate to that of the proverbial paper tiger. Therefore, all involved parties must diligently execute their responsibilities in order for the Code to become a viable tool to eliminate substandard shipping and enhance maritime safety. The Coast Guard clearly intends to do its part both as a flag State and as a port State.

5.3 As with any new program, it is virtually certain that the aforementioned policies and procedures will require some degree of refinement. Regardless of this refinement, the Coast Guard will remain resolute in its policy of zero tolerance for non-compliance with this vitally important addition to the SOLAS convention.