

海上安全的最后防线

董玖丰 编著

THE
LAST
MARITIME
SAFETY
DEFENCE

人民交通出版社

海上安全的最后防线

THE LAST MARITIME SAFETY DEFENCE

董玖丰 编 著

人民交通出版社

图书在版编目(CIP)数据

海上安全的最后防线/董玖丰编著. —北京:人民交通出版社,1997.3

ISBN 7-114-02613-7

I. 海… II. 董… III. 港口-检查 IV. U69

中国版本图书馆 CIP 数据核字(97)第 04258 号

责任印制:孙树田

海上安全的最后防线

董 玖 丰 编 著

版面设计:周 圆 责任校对:王静红

人民交通出版社出版

(100013 北京和平里东街 10 号)

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

北京京华印刷制版厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张,30 字数:755 千

1997 年 6 月 第 1 版

1997 年 6 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001-5000 册 定价:68.00 元

ISBN 7-114-02613-7

U · 01848

内 容 提 要

本书介绍了港口国检查(PSC)的由来,同时也汇集了国际海事组织(IMO)和国际劳工组织(ILO)涉及PSC的所有相关文件。针对目前国际上开展PSC十分活跃和严格的地区主要集中在欧洲(巴黎备忘录组织)、亚太地区(东京备忘录组织)以及典型的国家,如美国、澳大利亚等,本书详细介绍了它们的组织机构及特点,并将它们的检查比例、跟踪目标标准、检查项目导则等海事界普遍关心的问题,有针对性地做了详细介绍。

除了船旗国外,与PSC有直接关系的还有船级社和船公司。本书也介绍了国际船级社协会和中国船级社对待PSC的态度,同时还介绍了中国远洋运输(集团)总公司在PSC工作方面的管理经验。

本书在分析当前PSC国际形势的基础上,同时阐明了全球将形成港口国检查网络的发展趋势,以及中国旗船舶在与国际接轨时所面临的严峻挑战,并从政府政策、船级社和船公司三个方面提出了针对这一严峻挑战,并从政府政策、船级社和船公司三方面提出了针对这一严峻挑战的对策。

本书的主要对象是从事国际航运的广大船员、航运公司的管理人员以及从事船舶检验、港务监督的有关人员。

序

改革开放,推进了我国国民经济持续快速增长。国民经济的蓬勃发展,带动了我国国际航运业的发展。举足轻重的中国远洋运输船队、连续数届当选为国际海事组织的 A 类理事国、中国船级社(CCS)首次担任国际船级社协会(IACS)理事会主席,已成为我国作为国际航运大国的重要标志。

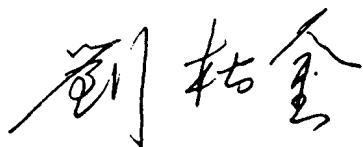
当中国航运业取得了上述这些足以令中华民族骄傲的重要成就的同时,我们也遇到了严峻的挑战和考验。究其根源,恰如李鹏总理在第八届全国人民代表大会第四次会议上所做的《关于国民经济和社会发展“九五”计划和 2010 年远景目标纲要的报告》中所指出的那样,我们“在日趋激烈的国际竞争中,面临着发达国家在经济与科技上占优势的压力,在国际关系中面临着霸权主义和强权政治的压力”。近年来我国航运发展所遇到的挑战主要源于第一种压力,即发达国家利用其经济和科技上的优势,对港口国检查的标准越来越要求越高,检查的程序越来越严,范围和频度也越来越大。同时,国际海事组织也越来越重视港口国检查在世界各地的发展和普及。1995 年底召开的国际海事组织第 19 次大会上已通过了 A.787(19)决议即“港口国检查程序”,此决议设立了港口国检查的检查官导则,规范了检查程序和滞留处理程序。国际海事组织设想于本世纪末在世界范围内形成港口国检查网络,以彻底消除低标准船舶的航行。

在这种形势下,我国远洋船队由于种种原因在国外被滞留的情况时有发生,被滞留的船舶,除了要求在发现的缺陷消除前不能离港外,有的还被强制在国外安排修理。由此造成的直接损失是船期延误、高昂的修理费用,更严重的是对船公司和中国旗声誉的影响。如果不能尽快扭转中国旗船舶在港口国检查中的被动局面,尽快降低在港口国检查中的船舶滞留率,将会导致我国船舶被列入国外港口国检查的重点对象,这不仅会使船公司受到更大的直接及间接的经济损失,而且也直接有损于中国作为一个航运大国在国际海事界的形象。

因此,我们必须从讲政治和爱国主义的高度来认真对待港口国检查问题。一方面,我们要在航运系统中大力推广“华铜海”轮的经验,以强烈的爱国主义情感和一流的工作水准,在港口国检查中为中国远洋船队赢得荣誉,同时,需要认真了解并弄清港口国检查的国际海事形势、有关的国际公约、区域性港口国检查组织及一些主权国家的要求。

基于这种认识,编者及时汇集这方面有关材料于一册,希望引起各方面的重视。这是一本国内首次针对港口国检查的重要专著,它全面系统地介绍并分析了国际上港口国检查的形势和各港口国检查组织和机构的特点,并将海事界普遍关

注的检查比例、跟踪目标标准、检查项目导则等,有针对性地做了详细说明。同时本书还把中国远洋运输(集团)总公司在港口国检查工作方面的管理经验介绍给了读者。相信从事国际国内航运业务的有关单位会从中受益。

A handwritten signature in black ink, consisting of three characters: '刘' (Liu), '中' (Zhong), and '金' (Jin), written in a cursive style.

中华人民共和国交通部副部长



第 1 章 港口国检查(PSC)的由来	1
第 2 章 PSC 工作的依据	3
第 1 节 国际海事组织(IMO)在 PSC 方面的要求	3
第 2 节 国际劳工组织(ILO)在 PSC 方面的要求	53
附件 1:IMO 有关公约的生效日期	55
附件 2:IMO 决议 Res. MEPC26(23)“船舶与排放控制程序”	58
附件 3:IMO 决议. A. 542(13)“船舶与排放控制程序”	86
附件 4:IMO 决议. A. 466(XII)“船舶监督程序”	116
附件 5:IMO 决议 A. 481(XII)“关于安全人员配备的原则”	123
附件 6:IMO 决议 A. 597(15)“船舶控制程序的修正条款”	128
附件 7:IMO 决议 A. 680(17)“船舶安全操作和防污管理指南”	129
附件 8:IMO 决议 A. 681(17)“船舶安全和防污操作要求的控制程序”	135
附件 9:IMO 决议 A. 682(17)“在船舶和排放控制方面的地区合作”	139
附件 10:IMO 决议 A. 742(18)“船舶安全和防污操作要求的检查程序”	140
附件 11:IMO 决议 A. 743(18)“油船安全和海洋环境保护”	151
附件 12:ILO 文件“船舶劳动条件检查:程序导则”	153
第 3 章 世界主要 PSC 组织及机构	
第 1 节 “港口国检查巴黎谅解备忘录”(Paris MOU)组织及特点	212
第 2 节 “亚太地区港口国检查谅解备忘录”(Tokyo MOU)组织及特点	273
第 3 节 “拉丁美洲协议”(Acuerdo de Vina del Mar)组织及特点	277
第 4 节 “加勒比谅解备忘录”(Caribbean MOU)组织及特点	277
第 5 节 美国的 PSC 机构及特点	279
第 6 节 澳大利亚的 PSC 机构及特点	282
第 7 节 其它地区的 PSC 情况	286
附件 1:各 PSC 协议(1996)比较表	287
附件 2:“亚太地区港口国检查谅解备忘录”(Tokyo MOU)	288
附件 3:“拉丁美洲协议”(Acuerdo de Vina del Mar)	298

附件 4:“加勒比谅解备忘录”(Caribbean MOU)	323
附件 5:USCG 检查导则	351
附件 6:华盛顿州 PSC 地方法律:“客货船—真正的危险”	377
附件 7:华盛顿州 PSC 地方法律:“认可的货船工业标准”	388
附件 8:AMSA“验船师须知”第四部分:港口国控制及附录 1“初步检查导则” 和附录 2“船舶的详细检查”	397
附件 9:澳大利亚联邦运输部《海事条例》第 11 篇(低标准船)	416
第 4 章 国际船级社协会(IACS)与 PSC	419
第 1 节 IACS 与 PSC 的关系	419
第 2 节 IACS 在 PSC 方面的基本政策	420
附件 1:国际船级社协会(IACS)简介	421
附件 2:IACS 对外界公布的 PSC 基本政策和措施“IACS Briefing-Port State Control”	431
附件 3:船级暂停程序内容概要	437
第 5 章 中国船级社(CCS)与 PSC	438
第 1 节 对形势的认识	438
第 2 节 认真履行政府主管部门的各项要求	439
第 3 节 针对 PSC 检查采取的措施	439
第 6 章 中国船公司与 PSC——COSCO 经验介绍	443
附件 1:赴澳大利亚船舶在港口国检查中应注意的事项	446
附件 2:总公司驻海外网点机务总监对船舶检查的规定	448
附件 3:老龄船、大型船安全管理办法(试行)	449
附件 4:“中远(集团)总公司船舶状况检查表”	455
第 7 章 共同努力 维护海上安全	469

结束语

第 1 章 港口国检查(PSC)的由来

本书所用“港口国检查”一词是根据英文“Port State Control”（缩写为PSC）转译而来，亦称港口国控制或港口国监督，是专指世界各地的港口国当局对抵港的外国籍船舶实施的以确保船舶和人员安全、防止海洋污染为目的，以船员及船舶技术状况为对象的专门检查。

港口国检查是由 1978 年“AMODO CADIZ”轮的触礁事故而产生。当时，该事故引起了欧洲公众与政界的极大震动，普遍认为有些船旗国政府的主管机关，在确保他们所管辖的船舶符合国际公约规定的标准方面，未能尽到职责。为此，1980 年 13 个欧洲国家，加上欧共体、国际海事组织（IMO）、国际劳工组织（ILO）在巴黎开会，一致同意共同采取措施，限制并继而消除不符合国际公约船舶的航行。继 1980 年会议之后，于 1982 年 1 月召开了第二次会议，会上通过了著名的巴黎谅解备忘录（Paris MOU）。该备忘录于 1982 年 7 月 1 日开始生效。当时签署此备忘录的有 14 个国家的海事当局，这些国家是：比利时、丹麦、芬兰、法国、德国、希腊、爱尔兰、意大利、荷兰、挪威、葡萄牙、西班牙、瑞典、大不列颠和北爱尔兰联合王国。

据统计，世界全损船舶艘数及吨位居高不下的原因，主要是人为因素和船舶结构缺陷所致。在防止和减少这些不满足国际公约要求的船舶-低标准船舶-继续航行方面，由于巴黎备忘录（Paris MOU）组织显得非常有效，IMO 在 1991 年召开的第 17 次大会上通过了一项决议 A. 682 (17)“在船舶排放和控制方面加强地区合作”，该决议以实行 PSC 的 Paris MOU 为榜样，要求全球各地区建立类似的 PSC 备忘录组织，各备忘录成员国及实施 PSC 检查的其他国家，应作出安排，相互合作，共同建立全球性的 PSC 网及各网之间的联系，以减少直至排除低标准船舶的航行。

根据 A. 682 (17) 的精神，为了消除低标准船舶，IMO 秘书处非常积极地推动并协助各成员国建立 PSC 机构和体系，并且与 Paris MOU、拉丁美洲 PSC 合作协议（Acuerdo de Vina del Mar, 1992. 11）、亚太地区 PSC 备忘录（Tokyo MOU, 1993. 12）、加勒比 PSC 备忘录（1995. 2）、东南地中海 PSC 协议预备会（1996. 3）等组织建立了密切的联系。

当船东、船级社、船旗国未很好地履行自己的职责时，PSC 就开始发挥作用。

理想情况下, PSC 不必存在。但是由于目前无法回避的事实, 使 IMO 认为只有加强世界范围的 PSC 工作, 才能有效地检查船旗国、船东和船级社在维护海上人命和财产安全、保护海洋环境方面的工作质量。这也是 IMO 将 PSC 作为海上安全的最后防线的原因。

后面的章节将对 PSC 方面的有关情况做较详细的介绍。

第2章 PSC工作的依据

第1节 国际海事组织(IMO)在PSC方面的要求

1.1 国际海事组织(IMO)在PSC方面的要求

国际海事组织(IMO)的前身是政府间海事协商组织(IMCO)。根据1948年3月6日在日内瓦举行的联合国海运会议上通过的《政府间海事协商组织公约》(1958年3月17日生效),1959年1月6日在伦敦召开的第一届公约国全体会议上正式成立了IMCO。它是联合国在海事方面的一个专门机构。负责海事技术咨询和立法。1975年11月第9届大会通过了修改的组织公约,并于1982年5月22日起将IMCO改名为IMO,以加强该组织在国际海事方面的法律地位,使其在海事和海运技术领域起到更大的作用。IMO通过的公约、法规和决议案是造船、设计、检验、航运、海事、管理等部门所必须遵循的法定文件。

IMO的最高权力机构为IMO大会,其下设理事会委员会,总部设在伦敦。IMO的全部技术工作由下述的5个委员会进行:海上安全委员会、海上环境保护委员会、便利运输委员会、技术合作委员会和法律委员会。IMO的日常工作由秘书处承担,秘书处为最高行政执行机构,下设:海上安全司、海上环境司、法律事务及对外联络司、行政司和会议司。

PSC检查的基本依据是IMO制定的国际公约,它们是:

- 1966年国际载重线公约(LL/66)
- LL/66 1988年议定书(LL PROT 1988)
- 1974年国际海上人命安全公约(SOLAS)
- SOLAS/74 1978年议定书(SOLAS PROT 1978)
- SOLAS/74 1988年议定书(SOLAS PROT 1988)
- 经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶污染公约(MAR-POL/73/78)
- 1978年国际船员培训、发证和值班标准公约(STCW/78)
- 1972年国际海上避碰规则公约(COLREGS/72)

PSC检查依照下列文件规定的权力进行:

- SOLAS/74 第I章第19条

- LL/66 第 21 条
- MARPOL/73/78 第 5 条
- STCW/78 第 X 款

根据经修正的 SOLAS/74 及其议定书第 1 章第 19 条、LL/66 第 21 条、MARPOL/73/78 第 5 条、STCW/78 第 X 款和第 I/4 条规定所执行的 PSC 检查,旨在使缔约方对船舶、船上船员以及其设备符合相应的公约要求。通常检查范围是围绕对船舶证书、文件和手册的检查,随后是对船舶的结构、机械装置、轮机系统、安全系统和维护保养程序的总的检查。

IMO 规定的 PSC 工作指导性文件有:

- IMO 第 19 次大会决议 A. 787(19):“港口国检查程序”
- IMO A. 466(XII)“船舶监督程序”
- IMO A. 481(XII)“关于安全人员配备的原则”
- IMO A. 542(13)“船舶与排放控制程序”
- IMO A. 597(15)“船舶控制程序的修正条款”
- IMO A. 680(17)“船舶安全操作和防污管理指南”
- IMO A. 681(17)“船舶安全和防污操作要求的控制程序”
- IMO A. 682(17)“在船舶和排放控制方面的地区合作”
- IMO A. 742(18)“船舶安全和防污操作要求的检查程序”
- IMO A. 744(18)“油船和散货船加强检验计划导则”(见船检局相应出版物)
- IMO A. 746(18)“检验和发证协调系统检查导则”(见船检局相应出版物)
- IMOMEPC26(23)“船舶与排放控制程序”
- IMO 决议 A. 743(18)“油船安全和海洋环境保护”

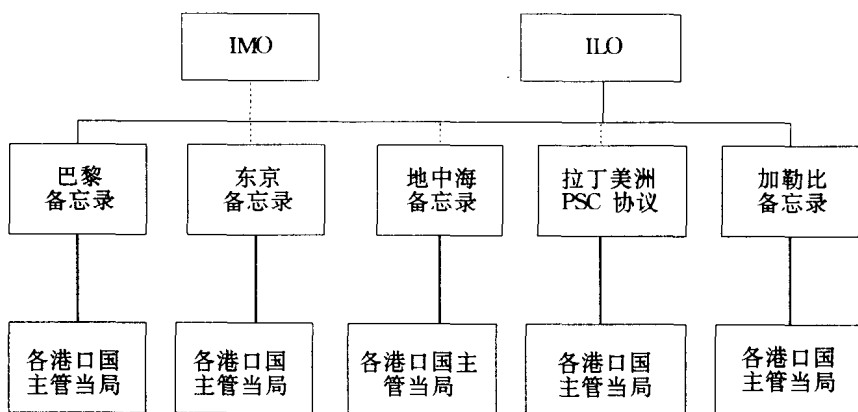
物)

1.2 IMO 与 PSC 组织间的关系

从下面两框图(图 2.1、图 2.2)可见,IMO、ILO 等国际组织与各 PSC 备忘录(MOU)组织之间没有明显的行政机构隶属关系。可以简单地说,IMO、ILO 是政府间组织,各 PSC MOU 则是港口国政府主管当局间的组织,其既遵从 IMO、ILO 的有关国际公约,又受所属政府或地区有关法令的制约。船旗国为执行有关的国际公约已竭尽全力,但并不尽善尽美,也不协调一致。为此才使 PSC 受到重视,并得到 IMO、ILO 的认可和支持。连同 PSC 检查,使对船舶的安全管理成了闭环系统;IMO、ILO 制定公约,船旗国履行公约,港口国(PSC)作为第三方进一步监督船东、船级社、船旗国等对公约的实际实施效果。

IMO 的行政机构海上安全司(MSD)负责与各备忘录组织的联络,派出观察

员参加各备忘录组织 PSC 委员会,并参加他们的定期会议,获得他们的工作及 PSC 报告。



注:虚线表示没有直接的组织所属关系,实线表示有此种关系。

图 2.1 有关国际组织同各地区 PSC 组织的关系:

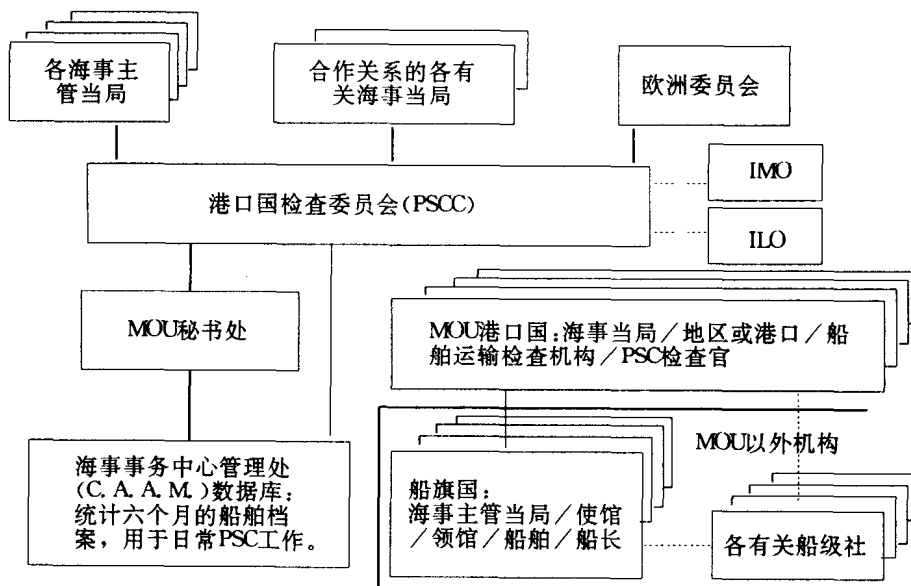


图 2.2 具体 PSC 组织的内部关系(以巴黎备忘录组织为例)

1.3 IMO 决议 A. 787(19)“港口国检查程序”及其附则

根据 IMO 第 18 次大会 A. 742(18)关于其海上安全委员会(MSC)和海上环境保护委员会(MEPC)两机构统编 PSC 各有关决议的要求,1995 年 11 月 23 日 IMO 第 19 次大会采纳了一个新的决议案,即 A. 787(19)“PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL”(“港口国检查程序”)。

由于此决议将具体涉及 PSC 检查方面的内容都包括在其附则“Port State Control Procedures”中,故仅将附则的全文介绍如下。

A. 787(19)附则

港口国检查程序

目 录

- 第1章 总 论
- 第2章 港口国检查
- 第3章 更详细检查
- 第4章 违反与滞留
- 第5章 报告
- 第6章 审核程序
- 附录1 船舶滞留导则
- 附录2 根据 MARPOL/73/78 附录 I 进行的调查和检查
- 附录3 根据 MARPOL/73/78 附录 II 进行的调查和检查
- 附录4 证书和报告目录
- 附录5 检查报告格式
- 附录6 违反 MARPOL 73/78 的 IMO PSC 报告格式
- 附录7 船旗国关于缺陷报告的意见

第1章 总 论

1.1 目的

1.1.1 本文件旨在提供执行港口国检查(PSC)的基本导则,统一 PSC 检查、统一船舶及其设

备或其船员方面缺陷的识别和统一检查程序的应用。

1.2 适用

1.2.1 本程序适用于经修订的“1974年国际海上人命安全公约”(SOLAS/74)、“1966年国际载重线公约”(LL66)、经1978年议定书修订的“1973年国际防止船舶污染公约”(MARPOL73/78)、经修订的“1978年国际海员培训、证书和值班公约”(STCW78)和“1969年船舶吨位丈量国际公约”(以下称适用公约)要求的船舶。

1.2.2 非公约国船舶或公约要求长度以下的船舶将不给予优惠对待。

1.2.3 执行PSC中,港口国仅应用生效的并且已被接受的公约的要求。

1.2.4 根据ILO(国际劳工组织)第147号公约“1976年商船运输(最低标准)公约”执行PSC时,ILO出版物“船舶劳动条件检查:程序导则”中给出了执行此类检查的导则。

1.3 执行

1.3.1 船旗国主管当局根据适用公约的要求,着眼于人命安全和防止污染,为确保船舶适合计划的航运及船员接受相关教育以适任其职位,有责任为完全执行适用公约而颁布法规和规则及采取其它的措施。

1.3.2 某些情况下,一些悬挂船旗国国旗的船舶,如那些不能定期地抵达船旗国港口的船舶,主管当局可能在对其实施完全和不断地控制方面存在困难,通过指派外国港口的检查员和/或授权的认可机构代表主管机关执行检验,这一问题能够并且已经部分地得到了解决。

1.3.3 下述的检查程序将作为船旗国国内和国外的国家措施的补充,以协助船旗国主管当局在保障船员、旅客和船舶的安全及防止污染方面,确保符合公约的要求。

1.4 PSC适用公约

港口国对抵港的外国旗船舶,应遵照其适用公约规定的检查程序开展检查。适用公约涉及PSC检查的章节是SOLAS/74第I章19条和第IV章4条、LL66第21款、MARPOL73/78附则I的8A条5和6款、附则II的15条、附则III的8条、附则V的8条、STCW78的X款和69吨位丈量公约的12款。港口国主管当局针对低标准船舶,应有效地利用这些要求来识别缺陷,并确保采取适当的消除措施。

1.5 非公约成员国和低于公约要求长度的船舶

1.5.1 SOLAS/74公约78年议定书第3款、MARPOL73/78公约第5(4)款和STCW78公约第X(5)款规定对非公约缔约国的船舶,不应给予更优惠的对待。所有缔约国原则上应将本文件规定的程序应用到非公约缔约国的船舶和低于公约要求长度的船舶,以确保执行等同的检验和检查并确保达到了等同的安全和海上环境保护水平。

1.5.2 由于非公约缔约国和低于公约要求长度的船舶,不携带SOLAS、MARPOL和Load-line适当证书,或船员可能未持有有效的STCW证书,考虑到以上公约确定的原则,PSC检查官应对该类船舶和其船员的现状达到满意为止,即,该现状不对船上其它人员构成危险或不对海上环境产生过高的有害影响。如果船舶或船员具有与一公约要求不同的某种形式的证书,

PSC 检查官在对船舶进行评估时可以考虑其形式和内容。船舶、其设备、船员证书和船旗国最低配员标准证明的状况,应符合公约主要要求;否则,应使船舶满足安全和保护海上环境相当水平的条件。

1.6 定义

1.6.1 明显理由(Clear grounds):船舶、其设备或其船员相当不符合公约的要求,或船长或船员不熟悉涉及船舶安全或防止污染的基本的船舶操作程序等。2.3 节是可作为明显理由的举例。

1.6.2 缺陷:发现的不符合相关公约要求的状况。

1.6.3 滞留:当船舶或其船员相当不符合适用的公约,为了确保船舶在消除其对船舶或船上人员构成的危险或对海上环境构成的过高的危害之前不开航,港口国采取的干预行动。

1.6.4 检查:上船检查相关证书的有效性和其它文件,及船舶、其设备和船员的总体状况。

1.6.5 更详细检查:当存在明显理由确信船舶、其设备或船员相当不符合证书的详细要求而执行的检查。

1.6.6 PSC 检查官(PSCO):按相关公约缔约国要求适任的并经该缔约国专职负责的机构授权执行 PSC 检查的人员。

1.6.7 认可组织:满足 A.739(18)决议相关规定的条件并已由船旗国主管机关授权提供必要的法定检验和签发船旗国法定证书的组织。

1.6.8 操作停止:由于可辨认的一项或多项可使继续操作导致危险的缺陷而向船舶发出的停止一项操作的正式禁令。

1.6.9 低标准船舶:船体、机器、设备或操作安全性相当低于相关公约要求的标准或船员不符合安全配员的船舶。

1.6.10 有效证书:由相关公约缔约国或其授权组织直接签发的证书,其包含准确和有效的日期,满足相关公约的规定,符合船舶、其船员和其设备的细节。

第2章 港口国检查

2.1 一般情况

2.1.1 PSC 检查官可根据适用公约对抵港的外国船舶开展检查。

2.1.2 检查可基于:

1 港口国的意愿;

2 另一港口国的要求或提供的有关船舶的信息;

3 根据船员、专业机构、协会、工会或任何其它对船舶海上安全、其船员和旅客或海上环境保护有益的机构提供的信息。

2.1.3 尽管可信任由船旗国认可的组织或授权的个人对所属船舶执行的检验或检查,但也应

认识到根据适用公约,港口国可授权检查员对外国旗船舶执行包括登船、检查、纠正措施等的PSC检查。

2.1.4 应尽所有可能避免不适当地滞留或延误船舶。如一船舶被不适当地滞留或延误,应补偿由此产生的损失和损坏。

2.2 检查

2.2.1 根据适用公约针对提供给港口国的信息,PSC 检查员(以下称为 PSCO)可以登船并在登船之前通过船舶在水中的外观,如油漆状况、腐蚀或麻点、锈斑或未经修理的损坏等,获得船舶印象。

2.2.2 PSCO 应尽早确定船舶的建造年份和船舶尺度,以决定适用的公约要求。

2.2.3 登船后,PSCO 应根据附录 4 的证书目录,检查船舶的相关证书和文件。

2.2.4 如果证书有效,且 PSCO 对船舶的基本印象和视观情况可以确定船舶状况良好,则其的检查将仅限于对已知的或观察到的缺陷(若存在)方面。

2.2.5 然而,根据对船舶的基本印象和视观情况,如果 PSCO 具有明显理由认为,船舶的设备或其船员在相当程度上不满足公约要求,可根据下述第 3 章进行更相信的检查。

2.3 明显理由

进行更详细检查的“明显理由”:

- .1 缺乏公约要求的主要设备或布置;
- .2 审阅船舶证书发现一张或几张明显失效;
- .3 船舶未携带、未保持或不正确保持船舶日志、手册或其它要求的文件;
- .4 根据 PSCO 的印象和观察,发现了可对船舶的结构、水密或风雨密完整性构成严重威胁的船体或结构腐蚀或缺陷;
- .5 根据 PSCO 的印象和观察,发现在安全、防止污染或航行设备方面存在严重缺陷;
- .6 资料或证据表明船长或船员不熟悉涉及船舶安全或防止污染的基本操作,或这样的操作未被执行;
- .7 主要船员间或同船上其它人员间不能够相互交流;
- .8 无最新的应变部署表、防火控制图或(客船的)损坏控制图;
- .9 错误遇险报警信号不能根据适当的取消程序停止其发出;
- .10 收到的报告或投诉中含有船舶处在低标准状态的信息。

2.4 PSCO 专业标准

2.4.1 仅由符合第 5 条所规定的标准的 PSCO 执行 PSC 检查。

2.4.2 当要求的专业知识 PSCO 无法满足时,可由港口国认可的具有所需的业务能力的任何人员协助 PSCO 工作。

2.4.3 PSCO 以及这些协助人员不应在检查港或与检查船存在商业利益,PSCO 也不应接受认可组织的雇佣或委托进行工作。

2.4.4 PSCO 人员应随身携带由港口国签发的识别卡形式的文件,证明其被授权执行 PSC