

標 題：

ISMコードにかかわる
PSC拡大検査について

NKテクニカル インフォメーション

No.: 226

Date: 平成 9年10月 1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、ご高承の通り『国際安全管理コード(ISM Code)』は1998年7月1日より強制化されます。本会は、本年9月末までに既に206社に『適合証書(DOC)』を、又約900隻に『安全管理証書(SMC)』を発給しております。

このたび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及びISM拡大検査についての指針がヨーロッパ、アメリカ及びオーストラリアから発行されております。ご参考までにお知らせ致します。

なお、アメリカのコーストガードでは、1998年1月1日よりPSC検査の一部としてISMコードへの適合性のチェックを開始するという情報もありますので、併せてお知らせ致します。

添付：

1. 比較表
2. Provisional Guidelines for the Control on the ISM Code(和文、要旨)
(Port State Control Committee of the European Commission)
3. Enforcement of ISM Code(和文、要旨) (USCG)
4. Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection(仮訳) (USCG)
5. Verification of Compliance with ISM Code under Port and Flag State Control Procedures (和文、要旨) (Australian Maritime Safety Authority<AMSA>)
6. Provisional Guidelines for the Control on the ISM Code (英文)
(Port State Control Committee of the European Commission)
7. Enforcement of ISM Code (英文) (USCG)
8. Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection(英文) (USCG)
9. Verification of Compliance with ISM Code under Port and Flag State Control Procedures (英文) (Australian Maritime Safety Authority<AMSA>)

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つ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。

比較表

	PSC Committee of European Commission	USCG	Australian Maritime Safety Authority
1. 初回検査	1.1 DOCの写しとSMC(その船種に有効)を確認 1.2 その会社との関係の確認	2. DOCの写しとSMC(その船種に有効)を確認	3. DOCの写しとSMC(その船種に有効)を確認、マニユアルが本船にあることを確認、3. に規定された要件が文書化され乗組員がその責任と職務に精通している事を確認
2. 詳細検査	2. 証書が無い場合、正確でない場合、拘留出来る欠陥がある場合、又拘留出来ない様な欠陥があり検査官が必要と認めた場合要求出来る	3. 船舶、設備、乗組員の状況が証書の内容と合致していない場合、検査は拡大する。 重大な構造欠陥、設備の重大な問題、不十分な保守、適切でない訓練も拡大検査の対象となりうる。	3. 乗組員がその責任と職務に精通していない場合検査は拡大され文書、手順書に関し詳細検査を実施する。
3. マニユアル検査	---	4. 拡大検査の第一歩としてマニユアルを見直し、4-1から4-5を確認する	
4. 詳細検査の内容	2. 2.1-2.16 参照	4.4-1から4-5及び5.5-1から5-7 (操作要件) 参照	3. マニユアル、手順書に関し広範な検査
5. 重大な不適合	3.3 A.788(19)を参照している	7. 証書、マニユアルの欠陥、重大な欠陥の欠陥	
6. 拘留	3.3 重大な不適合は是正されるまで出港出来ない 3.1 証書が本船に無い場合若しくは運用されていない場合拘留される 3.2 証書が無効の場合適切な修正が要求される 3.3 不適合は Non-Conformity Note が発行され3ヶ月以内に是正を要求される。他の MOU 港でマニユアルを受検できる	6. 証書の不所持、拡大検査においてJTDの実施において重大な不適合を見出した場合。 貨物、旅客の揚げ降ろしの禁止。 旗国、証書発給団体は当該港において審査する事を要求される。	5. 船体構造、機器、設備および乗組員の資格における重大な欠陥がある場合、 船長、乗組員が重要な手順書に精通していない場合 証書が適切でない場合 その会社の管理船舶は拡大検査の対象となる。 そのような状況が修正されるまで拘留
7. 仮証書	1.3 仮証書が A.788(19)に適合して発給されているか マニユアル、手順書の据え置きを確認	8. 6ヶ月以上の有効性は有り得ない、適用期日の延期を意味する仮証書は認められない、仮証書所有船には要注意。	
8. フォローアップ			5. 段階的拡大プログラム その会社の管理船舶全てが検査の対象 継続検査において更に欠陥があればその会社の管理船舶は寄港の度に検査の対象

Provisional Guidelines for the Control on the ISM Code (和文、要旨)

Port State Control Committee of the European Commission

PSCC30/04/WP2

1. 初回検査

1.1 初回検査に際して会社が発給されたDOCの写しと、その船舶が発給されたSMCを検査する。SMCは、管理会社がその船種に対して有効なDOCを所持していない限り無効である。(13)

1.2 その船舶の船種がDOCに記載されていること。会社の内容がDOCとSMC双方において同一であること。

1.3 仮証書が発給されている場合、それが決議 A.788 (19)に従って発給されているかどうかチェックする。たとえ、その安全管理システムが下記の詳細検査の項目全てに適合していなくても、文書化されたシステムが適切に据え置かれていればよい。必要であれば検査官は詳細検査を実施する事ができる。

2. More detailed inspection (詳細検査)

明確な理由が認められる場合に、SMSの詳細検査が実施される。ISMの証書が無かったり若しくは正確でない場合や、他の範囲において拘留し得る様な欠陥がある場合は詳細検査を実施する明確な理由となる。

拘留出来ない様な欠陥すら、不十分な管理システムの証でもあるかも知れない。その場合、検査官は詳細検査を要求することができる。詳細検査を実施する際、検査官はISMコードへの適合性を検証するために、下記の項目を検査する。

1. 乗組員は、会社の安全と環境保護の方針を習熟しているか？ (2.2)
2. 誰が本船の運航に責任を負っているか？ (3.1)
3. 乗組員は、自分の職務を特定できるか、又、彼らの職務は文書化されているか？ (3.2)
4. 誰が管理責任者に指名されているか、又どのようにして彼とコンタクトできるのか？ (4)
5. 船長の責任を規定した文書を船長は提示できるか、又、要請されれば説明できるか？ (5.1)
6. 船長は、船長の超越権限を提示し説明できるか？ (5.2)
7. 新しい乗組員は、若しも最近乗船したのであれば、どの様にして彼らの義務に習熟してきたか？ 重要な指示は出港前、適正になされているか？ その様な目的で会社が制定した手順書はどれか？ (6.3)
8. 運航に関わる欠陥は資源と要員に関連出来ているか？ (6.4 - 6.7)
9. 主要な船舶運航の適切な計画と指示書が、本船で利用できるか？ (7)
10. 会社の執務時間内及び時間外において、連絡されるべき責任者の電話番号か連絡先を示されているリストはあるか？ (8.1, 8.3)
11. 緊急対応の計画は、本船で利用できるか？ (8.2)

12. どの様にして不適合、事故及び危険な状況を会社に報告したか？ 又、会社によってどのような是正処置が採られたか？ (9.1, 9.2)
13. 本船に計画保守システムがあるか？ (10.1, 10.2)?
14. 全ての特定された機器とシステムに対する保守業務と点検は、手順に従って行われているか？ (10.3, 10.4)
15. 関連する文書の維持は、手順に従って行われているか？(11)
16. 内部監査の為、どのような手順があるか？ 又、それらは実施されているか？ (12)
PSC 検査官は、通常の場合、内部監査で指摘されているいかなる不適合の内容をこまかく調べてはならない。

3. Follow-up action

3.1 No ISM certificates on board (I S M証書が本船に無い場合)

1. もしその船舶が ISM の証書を所持していない場合、その様な証書若しくは I S M運用手順に関し容認しうる情報が与えられるまで、その船舶は拘留されるべきである。
2. 主管庁もしくは会社がシステムの運用に関する証拠を提出出来ない場合、Detain は発動される。そして、その船舶は、有効な ISM 証書を与えられるまでは全ての MOU 加盟の港への入港は拒否される。

3.2 No valid ISM certificates on board (有効な I S M証書が本船に無い場合)

例えば定期的審査がなされなかった場合や、DOC と SMC の間に食い違いがある場合などの様に船舶の ISM 証書が無効である場合は、主管庁もしくは会社は、適切な修正を行う事を要求される。

3.3 Detainable deficiencies in hardware and/or operational areas

- MOU/Annex 1/Section 9 に従った通常の手順が適用される。
- Detain すべき欠陥は、安全管理システムの失敗を示している。検査官は、不適合を特定するためシステムの関連している範囲を検査しなければならない。
- 不適合は PSC inspection report に記録されなければならない。 検査官は、Non-conformity Note の発行及びフォローアップについて、主管庁に問い合わせなければならない。
- Detain を発動する前に、会社は報告された不適合に関して採るべき是正処置を、寄港国当局に報告しなければならない。
- 不適合が修正されたことを証拠立てられるまで、その船舶は他の MOU 港において詳細検査の受検を選択できる。
- 不適合は 3 ヶ月以内に修正されなければならない。
- 決議 A.788(19)に規定されている重大な不適合は、出港前に修正されなければならない。

Enforcement of ISM Code (和文、要旨)

Coast Guard Port State

1. I S Mコードの強制 (Enforcement of ISM Code)

合衆国の港に寄港する 500 トン以上で全ての外国籍の船舶は、I S Mコードに適合していなければならない。合衆国の港に寄港する外国籍の船舶に S M C が据え置かれていること、また安全管理システムの手順書が適切に使用されている事を確認する。これは現在の P S C プログラムの一環として実施される。特別なコードの為の臨検は行わない。コードの強制化以降、通常の P S C 検査においてコードへの適合性が検査される。如かしながら、もしも国際条約に関しての不適合が多ければ、通常の検査は拡大され、安全管理システムの運用を重点的に検査される。

2. 証書チェック (Document Check)

S M C は、船舶がコードに適合している適切な安全管理システムを所有している事を、主管庁が検証しているを意味している。P S C プログラムのもとに、S Q L A S I X 章で要求されている S M C は、他の条約証書とともにチェックされる。同時に船主、管理会社もしくは裸用船者に発給されている D O C の写しも臨検中にチェックされる。勿論、会社は S M C が船舶に発給される前に、その船種に有効な D O C を所有していなければならない。

3. P S C 検査の拡大 (Expanding the Port State Control Examination)

証書チェックの完了後、検査官は P S C 検査の一環として船内ツアーを実施する。もし、一般検査の間に臨検チームが、船舶、設備若しくは乗組員の状況が船舶の証書の内容と実体的に合致していないと確信出来る明らかな理由を見出した場合、安全管理システムの有効性を問いただし、I S M コードの範囲にまで検査は拡大される。

拡大検査は一般的に関連している範囲に限定される。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は、不十分に保守された機器、構造及び不適切な訓練とともに、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。

4. 安全管理マニュアル(Safety Management Manual)

コードに関わる拡大検査は、まずその船舶の安全管理マニュアルを見直す。そして次の項目がマニュアルに含まれている事を確認する。

- 4-1. 会社の安全と環境保護の方針
- 4-2. 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
- 4-3. 安全管理システムに対する会社の管理責任者
- 4-4. 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
- 4-5. 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。

5. I S Mコードの操作要件(Operational ISM Requirements)

拡大検査の間、次の I S Mコードの操作要件も検査される。

- 5-1 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。
- 5-2 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。
- 5-3 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。
- 5-4 如かしながら検査官は、I S M証書発給団体による直前の外部審査の状況（いかなる不適合もないこと）は調査しなければならない。
- 5-5 上記に加え、検査官は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。
- 5-6 もし、定期的保守が規定されているならば、検査官は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。
- 5-7 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ことにより、拡大検査は終了する。

6. I S Mコードへの不適合に対する拘留権限(Detention Authority for Non-Compliance with ISM Code)

S O L A S IX章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I S M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。

7. 重大な不適合(Serious Non-Conformities with ISM Code)

I S Mコードに関する重大な不適合は、

- 1) S M S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
- 3) 重大なシステムの欠陥

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

もし、この様な決定がなされた場合、船舶は米国の港で貨物もしくは旅客を揚げ降ろししてはならない。旗国、I S M証書発給団体及び団体の登記官は、直ちに通知され、その船舶のシステムの適正に機能することを審査することが要請される。

8. 仮証書 (Interim Certificates)

最近引き渡された船舶、会社が新しく管理責任を負う事になった船舶には、仮 S M Cは認められる。仮証書は6ヶ月を超えての有効性は有り得ない。また、現在のI M Oの実施時期を延長するという方策としては受け入れがたい。この意味において、仮証書を許容することに注意深くなければならず、ケースバイケースでのみ対応すべきである。

Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection (仮訳)

US Coast Guard

September 8, 1997

1998年7月1日の国際安全管理(ISM)コード強制化は、国際航海の船舶の安全と海洋環境の保護において多大な強化の機会をもたらすものである。この機会を万全なものにする為に、ISMコードの実施に携わっているキーマンにとって、コードの適用において国際的な整合を確立するような協調が重要となる。USCGと共にそれらのキーマンの一員としてのIACSとそのメンバー協会は、それらの協調を構築しようとしている。

USCGは、1998年7月1日に始まるPSCプログラムを通して、コードの規定を全面的に強制していく積もりである。これは米国の港に外国船が寄港した際に、コードに適合していない事が判明すればその船舶を拘留することも含んでいる。そして、適合していない事が明らかな船舶の入港を拒否する事も含んでいる。同時に、USCGは、コードに適合している外国船に不必要な負担をかけたり、遅延させたりする事を望むものではない。これらの目標を達成する為に、現時点でのコードに適合している船舶数及びコードの強制化に先立って適合しているそれらの数を見積もる意図である。

1998年1月1日より、USCGのPSC検査官は、全ての一般PSC検査の一環としてISMコードの適合性をチェックし始めるであろう。この情報はコード強制化に備えUSCG自身の情報データベースを更新する為に用いられるものである。USCGは、国際的規模での強制化に整合させる為、この情報を他のPSC団体と共有する。しかしながら、1998年前半期の6ヶ月の間に、PSC検査のため乗船する外国船のそれをチェックするのに限度があり、1998年7月1日以降に米国の港に入港する外国船の大多数がISMコードに適合している状況にあるという適切な情報を得ることは出来ないであろう。

ISMコードに適合している船舶に関する情報の改善を目指し、ISMコードの証書発給を既に受けている船舶のリストの提供をIACSとそのメンバー協会に依頼する。

(中略)

IACSとそのメンバー協会の支援とともにUSCGは、ISMコードに適合していない様な外国船をターゲットとするPSCプログラムのもとに、矛盾のない又分別のある強制化の方針を実行出来るであろう。

***Verification of Compliance with ISM Code under
Port and Flag State Control Procedures (和文、要旨)
Australian Maritime Safety Authority (AMSA)***

1. 一般

この Marine Notice は、船舶が I S Mコードに適合していることを AMSA が検査するために用いる運用の範囲を、船主、船舶管理者、船舶運航者および乗組員に対してアドバイスするものである。

I S Mコードは、I M Oにより船舶の安全管理と運航ならびに環境保護のための国際基準を与えるために採択されたものである。その目的は、海上における安全、人身災害と人命喪失の防止並びに環境破壊の防止を確実にするものである。

I S Mコードは、乗組員がその船舶での安全管理業務において、積極的で主要な役割を果たすことを容認するものである。そして、陸上及び海上双方において安全文化の策定を向上させるものである。更に I S Mコードは、陸上管理組織の責任と、安全文化の策定、維持においてその重要な役割について言及している。

2. 適用

S O L A S IX章“船舶の安全運航の管理”では、I S Mコードを次のように船舶に適用している。

1. High Speed Craft を含む Passenger Ship は 1998 年 7 月 1 日までに、
2. 500 トン以上の Oil Tanker, Chemical Tanker, Gas Carrier, Bulk Carrier 及び Cargo High Speed Craft は 1998 年 7 月 1 日までに、
3. 500 トン以上の Other Cargo Ship, Mobile Offshore Drilling Unit は 2002 年 7 月 1 日まで

その様な船舶に適用される強制化適用時期以降、I S M証書を所持していないでオーストラリアに入港する船舶は、S O L A S 条約に関して明らかに違法行為であると見做される。そのような船舶は、拘留に至るような嚴重なる P S C 検査の対象となる。

3. 外国籍船舶に対する P S C 検査

上記の適用時期以降、AMSA 検査官は通常の P S C 検査の一環として、I S Mコードに適合していることを確認するために船舶検査を実施する。現段階では、特に I S M検査を実施するために乗船することは AMSA の意図する所ではない。これらの検査手順は、現在用いている P S C の手順を補うものである。

P S C 検査の間、AMSA 検査官はその船舶が有効な SMC と会社の DOC の写しを所持していることを確認する。また、検査官は全ての関連するマニュアルが本船上に据え置かれていることを確認する。とりわけ、会社の安全管理システムの下記の機能的要件が文書化されており、関連する乗組員が文書化された手順書、指示書に従って自らの責任と職務を承知していることを確認するために、検査官はランダムチェックを行う。

・安全と環境保護の方針

AMSA(要旨)

- ・ 関連する国際条約、国内法に適合する安全運航と環境保護を確保する手順書と指示書
- ・ 陸上と本船の要員を結ぶ、また一方同士での定められた情報伝達の権限と経路
- ・ I S Mコードの規定に従っての事故及び不適合の報告手順
- ・ 緊急事態の準備と対応手順
- ・ 内部監査と経営者による見直し手順（それらの機能が実行されている証拠を含む）

P S C検査中に、乗組員がI S Mコードに関し自らの責任を承知していないと判明したならば、本船のI S Mコード及び他の条約証書は満足な状況にあるとは言えず、その時点でI S M検査は拡大される。拡大検査中にAMSA検査官は、I S Mコードの文書と手順書に関し更に広範な検査を実施する。そしてI S Mコードの不適合の範囲を調査するため詳細検査を実施する。

4. オーストラリア籍船舶に対するP S C検査

AMSA検査官は、SMCの初回、中間及び更新審査にAMSAの代行として審査を実施することを承認された団体と共に訪船する。

AMSAは、他の条約証書を発給するため、若しくは安全監督計画の一環としての訪船中にも、定期的なI S M検査をも実施する。AMSA検査官は、安全管理システムがコードに従って維持されており、船長と乗組員が彼らの責任を承知していることを確認しなければならない。

外国籍船と同様に、次の場合にはI S M検査は拡大される。

- もしも乗組員がI S Mコードに関し自らの責任を承知していない場合
- 本船の証書が満足な状況にない場合
- 船体及び機器が満足な状況にない場合

5. P S C及び旗国政府による検査結果、取るべき処置

AMSAとしては、船体構造、主機、補機、安全設備及び乗組員の資格において発見された重大な欠陥は、関連する条約証書の要件とI S Mコード精神と意図する所双方に違反しているとの見解をもっている。その様な欠陥は、本船の安全管理システムにおいて重大な欠点か崩壊を示している。

船長と乗組員が、船舶の安全に関連する船内の重要な手順書を習熟していないと確信できる客観的証拠があるならば、又、I S Mの証書を含め船舶の証書が適切でないならば、AMSAは Australian Navigation Act もしくは国際条約要件に違反しているとして本船を拘束する。AMSAは、確証がある場合には、本船をその状況が修正されるまで拘留するというような、適切な処置を取るであろう。

I S Mコードの実施に対するAMSAの全責任の一部として、I S Mコードに違反していると判明した船舶は、次のような検査の段階的に拡大するプログラムを受けなければならない。

- ・ 初回の違反の後、例えその船舶が拘留されなかったとしても、運航者により所有もしくは管理されている全ての船舶は、その違反が消滅したとAMSAが判断するまで、検査の対象となる。

AMSA(要旨)

- ・継続検査の間に、更に欠陥が明らかになれば、運航者により所有もしくは管理されている夫々の船舶は、初回もしくはそれに続く寄港の際に検査を受けなければならない。

AMSAは、ISMコードの実施に対するその責任を果たす為、厳重なるPSC検査と旗国検査を繰り返す。

安全管理システムの効果的な運用に責任を負うのは、本船の船長、乗組員とともに陸上の経営陣であるという認識が必要となる。双方とも、船舶の安全と環境保護システムの運用に失敗する場合の責任を共有しなければならない。

VOID

Provisional Guidelines for the Control on the ISM Code

Port State Control Committee of the European Commission

PSCC30/04/WP2

The Following should be considered as a guidance for Port State Control Officers for controlling the implementation of the ISM-Code¹⁾.

1. Initial inspection

1.1

The PSCO will at the initial inspection examine the copy of the Document of Compliance (DOC) issued for the Company, and the Safety Management Certificate (SMC) issued for the ship. A SMC is not valid unless the operating company holds a valid DOC for that shiptype. (13)

1.2

The PSCO should in particular verify that the type of the ship is included in the DOC, and that the Company's particulars are the same on both the DOC and the SMC.

1.3

If a vessel has been issued with interim certificates the PSCO should check whether it has been issued in accordance with the provisions of Res. A.788 (19). Though the Safety Management System may not meet all the items listed below, a documented system should be in place and the PSCO should use his professional judgement in deciding whether a more detailed inspection is necessary.

2. More detailed inspection

A more detailed inspection of the SMS shall be carried out when clear grounds are established. Clear grounds include absent or inaccurate ISM certification or detainable deficiencies in other areas. Non-detainable deficiencies may also be evidence of a deficient management system and the PSCO should use his professional judgement in deciding whether these warrant a more detailed inspection. When carrying out a more detailed inspection the PSCO may utilize the following to verify compliance with the ISM Code²⁾

1. Is the crew familiar with the safety and environmental-protection policy of the Company (2.2)?
2. Who is responsible for the operation of the ship (3.1)?
3. Can crew members identify their tasks and are these tasks documented (3.2)?
4. Who has been appointed as <designated person> and how can this person be contacted (4)?

Note ¹⁾ References to the relevant paragraphs of the ISM Code are given *italic* print between brackets.

²⁾ Evidence of compliance can be verified by interview as well as by examining documents.

5. Can the master provide documented proof of his responsibilities and explain these responsibilities if so requested (5.1)?
 6. Can the master indicate and explain his overriding authority (5.2)?
 7. How have new crew members been made familiar with their duties if they have recently joined the ship? Are instructions which are essential prior to sailing in place? Which procedures has the Company established for that purpose (6.3)?
 8. Can operational deficiencies be linked to resources or personnel (6.4 - 6.7)?
 9. Are appropriate plans and instructions for key shipboard operations available onboard (7)?
 10. Is a list indicating telephone numbers and/or contact points of the responsible persons to be reached during/outside office hours available (8.1, 8.3)?
 11. Are programmes for emergency actions available on board (8.2)?
 12. How have non-conformities, accidents and hazardous situations been reported to the Company and what corrective action has been taken by the Company (9.1, 9.2)?
 13. Is there a planned maintenance system available on board (10.1, 10.2)?
 14. Have operational maintenance routines and inspections of all identified equipment and technical systems been followed (10.3, 10.4)?
 15. Have procedures for maintaining the relevant documentation been followed (11)?
 16. What procedures are in place for internal audits and have these been carried out (12)?
- PSCOs should not normally scrutinise the contents of any NCN resulting from internal audits.

3. Follow-up action

3.1 No ISM certificates on board

1. If the ship is not provided with ISM certificates, it shall be detained until such certificates or *acceptable information regarding the ISM implementation process* have been provided.
2. When the flag State or the Company do not or cannot provide evidence on the implementation of an SMS, the detention may be raised, provided that the rectification of other detainable deficiencies is not outstanding and the ship shall be refused access to all MOU ports until valid ISM certificates can be provided.

3.2 No valid ISM certificates on board

When the ship's ISM Certificates are invalid, e.g. a periodic verification has not taken place or discrepancies exist between the DOC and the SMC, the flag State and the Company will be requested to take appropriate rectifying action. The principles outlined in Section 9 of Annex 1 to the MOU with regard to detention and rectification of deficiencies are applicable.

3.3 Detainable deficiencies in hardware and/or operational areas

- The normal procedure in accordance with Section 9 of Annex 1 to the MOU will be applicable.
- Detainable deficiencies may indicate a failure of the Safety Management System. The PSCO should examine the relevant areas of the system to identify non-conformities.
- Non-conformities shall be recorded on the PSC inspection report as indicated in paragraph 4.

The PSCO shall ask the flag State to issue and follow up non-conformity notes.

- Prior to the detention being raised, the Company shall report to the port State Authority which corrective action will be taken regarding the non-conformities which have been reported.
- Until it has been established that the non-conformities have been rectified, the ship is eligible for a more detailed inspection in other MOU ports.
- Non-conformities have to be rectified within 3 months.
- Major non-conformities, as defined in Res. A.788(19), have to be rectified before sailing.

4. SIRENAC Codes

The following deficiencies codes should be used in relation with ISM non-conformities:

- 2500 ISM related deficiencies (even codes are major non-conformities)
- 2501 Safety and environmental policy
- 2502 Company responsibility and authority
- 25.. Designated person(s)
- 25.. Masters responsibility and authority
- 25.. Resources and personnel
- 25.. Development of plans for shipboard operations
- 25.. Emergency preparedness
- 25.. Reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences
- 25.. Maintenance of the ship and equipment
- 25.. Documentation
- 25.. Company verification, review and evaluation
- 25.. Certification, verification and control

following code for action taken should be used in relation with ISM non-conformities:

- 18 rectify non-conformity within 3 months
- 19 ship banned for not having ISM Certification



Coast Guard Port State Enforcement of ISM Code

- ❖ Verification of Safety Management System
 - Checked as part of Routine PSC Exam
 - No special "ISM Code" boardings
 - Exams can be expanded

All Foreign flag vessels of greater than 500 GTs, calling at U.S. ports must also be in compliance with the ISM Code. We will verify that valid Safety Management Certificates are held on board foreign vessels calling at U.S. ports and that the procedures of the safety management system are being properly used. This will be accomplished as a part of our current Port State Control Program. No special "ISM Code" boardings will take place. After the **effective dates**, conformity with the ISM Code will be verified during routine Port State Control examinations. However, routine examinations will be "expanded" and focus on the implementation of the safety management system, if a number of non-conformities with international conventions are found.

(Effective Dates: - Passenger ships and high speed craft -Jul/98
- Oil, Chem. tankers, Gas and Bulk Carriers >500 GT -Jul/98
- Other cargo ships and MODUs > 500 GT - Jul 2002)



Document Check

- ❖ Safety Management Certificate
 - Vessel
- ❖ Document of Compliance
 - Company



The Safety Management Certificate represents the flag State's verification that the vessel has an adequate safety management system in place which complies with the ISM Code. Under the Port State Control Program, 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, issued to the owner, manager, or bareboat charterer, will be examined during the boarding. Of course, a company must hold a valid Document of Compliance endorsed for specific vessel types before a Safety Management Certificate can be issued to its vessels.



Expanding the Port State Control Examination

- ❖ Clear Grounds
- ❖ Limited in Scope
- ❖ Question Validity of Safety Management Certificate ?
 - ◆ SMC/DOC not properly endorsed
 - ◆ No / Incomplete safety management manual

Upon completion of the document check, the boarding officers will conduct a general walk through of the vessel as part of the Port State Control examination. If, during the general examination, the boarding team establishes "clear grounds" to believe that the condition of the vessel, its equipment, or crew do not correspond **substantially** with the particulars of the vessel's certificates, the validity of the safety management system will be questioned and the examination will be expanded into the area of ISM Code compliance.

The expanded examination will generally be limited to the area of concern. Serious structural deficiencies or significant problems in lifesaving, firefighting, machinery or pollution prevention, along with poorly maintained equipment, structures, and inadequate training will give the boarding team cause to question the validity of the ship's safety management system.



Safety Management Manual

- ❖ Safety and Environmental Protection Policy
- ❖ Emergency Situation Procedures
- ❖ Designated Company Coordinator
- ❖ Accident/Non-Conformity Procedures
- ❖ Written Operational Procedures
- ❖ Maintenance System

The first part of the expanded ISM Code examination will involve a review of the vessel's safety management manual. The following items will be checked for inclusion in the manual:

1. The Company's safety and environmental protection 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 safety management system;
4. Procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of the Code to the "Designated Person"; and finally
5. Written operational procedures and maintenance manuals required by the Safety Management manual are onboard and understood by the responsible crew members.



Operational ISM Requirements

- ❖ Officers and crew are familiar with the Safety Management System.
- ❖ Vessel Familiarization training
- ❖ Evidence that Internal Audits
- ❖ Results of External Audits

During an expanded examination, the following operational requirements of the ISM Code will also be verified:

1. The officers and crew are familiar with the Safety Management System and procedures relating to their duties;
2. The company training program is in place for all personnel including new and transferred persons 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 Manual and can verify that internal audits have taken place. The PSCO will not examine the results of internal audits, he/she will only verify that they are being conducted.
4. The PSCO will however, examine the results of the last external audit performed by the organization issuing the ISM Certificates including the status of any open nonconformities;



Additional ISM Operational Requirements

- ❖ Procedures are Documented
- ❖ Maintenance is Scheduled, Performed and Recorded
- ❖ Non conformities are Written

Additionally,

5. The PSCO will verify that the procedures relating to the deficient system(s) are documented as required by the Safety Manual and that the appropriate individuals are familiar with the procedures.

6. If routine maintenance is required, the PSCO will verify that maintenance was performed and recorded as required.

7. The expanded exam will then be concluded by verifying that the appropriate nonconformities are documented and the Safety Management System is in fact put to use for the continuous improvement of vessel operations.



Detention Authority for Non-Compliance with ISM Code

- ❖ Verification and Control
 - ◆ SOLAS Chapter IX Regulation 6
- ❖ P SC on Operational Requirements
 - ◆ SOLAS Chapter XI Regulation 4
- ❖ Control
 - ◆ SOLAS Chapter I Regulation 4

Regulation 6 of Chapter IX of SOLAS, authorizes control of a vessel for non-compliance with the vessel's Safety Management Certificate 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 ISM Code.



Serious Non-Conformities with ISM Code

- ❖ No SMC or DOC
- ❖ No Safety Management Manual
- ❖ Major Safety System Deficiency

- ❖ Notification
 - ◆ Company
 - ◆ Organization issuing SMC and DOC
 - ◆ Registrar

Serious non-conformities with the ISM Code include: 1) a lack of the required certificates attesting the validity of the SMS; 2) lack of a Safety management manual; or 3) major safety system deficiencies where for instance critical systems procedures required by the Safety Manual are not on board and the systems in question are severely deteriorated such to make the vessel unseaworthy or constitute a threat to the crew or the marine environment.

If a determination like this is made, the vessel will not be allowed to transfer cargo or passengers in U.S. ports, and the flag State, the organization issuing the ISM Code certificates, and the organization's registrar will be immediately notified and asked to attend the vessel to verify the proper functioning of the vessel's safety management system.



Interim Certificates

❖ SMC

- ◆ New Vessels
- ◆ Newly Acquired Vessels

❖ DOC

- ◆ "New Companies" - Case-by-Case Basis

Interim Safety Management Certificates will be accepted for new vessels recently delivered or when a company takes on the responsibility for the management of a vessel new to the company. The interim certificates should not be valid for more than six months and will not be accepted as a means to extend the current IMO implementation dates. For this reason, we will be very careful in accepting interim certificates and will do so only on a case-by-case basis.

Assistant Commandant for Marine Safety and Environmental Protection

United States Coast Guard

September 8, 1997

The upcoming entry into force of the International Safety Management (ISM) Code in July 1998, provides the opportunity to greatly enhance the safety of international shipping and protection of the marine environment. To make the most of this opportunity, I firmly believe it will be essential for the key players involved in the implementation of the ISM Code to cooperate to the fullest extent possible to ensure international consistency in the application of the Code. I recognize the International Association of Classification Societies (IACS) and its members as some of those key players with which the U.S. Coast Guard should seek to build such cooperation. It is for this reason that I am writing to you.

The U.S. Coast Guard intends to fully enforce the provisions of the ISM Code, through its Port State Control (PSC) Program beginning on July 1, 1998. This includes detaining foreign ships found to not be in compliance with the ISM Code while in U.S. ports and denying entry to those that are known to not be in compliance that attempt to enter U.S. ports. At the same time, the U.S. Coast Guard does not want to unnecessarily burden not delay those foreign ships that are in compliance. To achieve these objectives, we are attempting to determine which ships are currently in compliance with the ISM Code and those that will be prior to the code's entry into force.

Beginning January 1, 1998, Coast Guard PSC Officers will begin conducting checks for ISM Code compliance as part of all general PSC examinations. This information will be used to update our own information databases in preparation for the upcoming entry in to force of the ISM Code. The U.S. Coast Guard will also be sharing this information with other PSC organizations to ensure consistent enforcement on an international scale. However, since we are limited to checking only those foreign vessels that are boarded for PSC examinations during the first six months of 1998, we will not have adequate information on the status of ISM Code compliance for the vast majority of foreign vessels entering U.S. ports after July 1, 1998.

In an attempt to improve our information on those ships that are in compliance with the ISM Code, we are asking IACS and its members to supply lists of those ships which have already received is Code CERTIFICATION. If possible, this information would be most useful if provided in an electronic format compatible with Microsoft Excel. The specific information we are requesting is the vessel's name, IMO number, and the following information for both the Safety Management Certificate (SMC) and Document of Compliance (DOC); Issuing Organization, date of issue, and date of expiration.

With the assistance of IACS and its members, the U.S. Coast Guard will be able to implement a consistent and sensible enforcement policy under its Port States Control Program that will only target those foreign vessels not in compliance with the ISM Code.

ClassNK

MARINE NOTICE

8/1997

VERIFICATION OF COMPLIANCE WITH THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE UNDER PORT AND FLAG STATE CONTROL PROCEDURES

General

This Marine Notice is to advise shipowners, shipping companies, ship operators and ship's crews on a range of strategies that AMSA will be using to verify shipboard compliance with the ISM Code.

The ISM Code was adopted by the International Maritime Organization in 1993 to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention. Its objectives are to ensure safety at sea, prevention of human injury and loss of life and avoidance of damage to the environment.

The ISM Code will allow seafarers to play an active and central role in the safety management of their ships and will promote the development of a safety culture both ashore and on board. In addition, the ISM Code notes the responsibilities and accountabilities of shore management and its essential role in the development and management of a safety culture.

Application

SOLAS Chapter IX 'Management for the Safe Operation of Ships' applies the ISM Code to ships as follows:

1. Passenger ships, including high speed craft, not later than 1 July 1998;

2. Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and
3. Other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

A ship arriving in Australia without the required ISM Code certification after the implementation date applicable to that class of ship will be viewed as being in probable contravention of the SOLAS Convention. The ship will then be subject to a stringent port State control inspection which may lead to the detention of that ship.

Port State Control (PSC) inspections on foreign vessels

After the implementation dates specified above, AMSA surveyors will conduct shipboard inspections to confirm compliance with the ISM Code as part of normal PSC inspections. It is currently not AMSA's intention to board ships specifically to conduct ISM Code inspections. These inspection procedures will supplement the procedures currently used in relation to PSC procedures.

During the PSC inspection, AMSA surveyors will check that the ship holds a valid Safety Management Certificate and that it has a copy of the company's Document of Compliance. The surveyors

will also check that all relevant ISM Code manuals are on board. In particular, surveyors will make random checks to ensure that the following functional requirements of the company's safety management system are documented and that relevant ship's staff are aware of their responsibilities and duties in accordance with the documented procedures and instructions:

- a safety and environmental protection policy
- instructions and procedures to ensure safe operation of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation
- defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel; this will include the company designated person
- procedures for reporting accidents and non-conformities with the provisions of the ISM Code
- procedures to prepare for and respond to emergency situations, and
- procedures for internal audits and management reviews, including evidence that these functions are being carried out.

Where, during a PSC inspection, it is found that the crew are not aware of their responsibilities under the ISM Code, the ship's ISM Code and other statutory certificates are not in order or that the ship and equipment are not in a satisfactory condition, then the ISM Code inspection will be expanded. During the expanded inspection, AMSA surveyors will perform a more comprehensive inspection of ISM Code documents and procedures and carry out a thorough ship inspection to verify the extent of non-compliance with the ISM Code.

Flag State inspections on Australian Vessels

AMSA surveyors will visit the ship jointly with the organisation approved to conduct ISM Code audits on AMSA's behalf during the initial, intermediate and renewal audits for the Safety Management Certificate.

AMSA will also carry out routine ISM Code inspections during ship visits for issue of other statutory certificates or as part of its safety oversight program. AMSA surveyors will ensure that the safety management system is being maintained in accordance with the ISM Code and that the master and crew are aware of their responsibilities.

As with foreign flag ships, the ISM Code inspection will be expanded if it is found that the crew are not aware of their responsibilities under the ISM Code, the ship's certificates are not in order or that the ship and equipment are not in a satisfactory condition.

Actions taken as a result of PSC and Flag State inspections

AMSA is of the opinion that major deficiencies found in the ship's structure, main and auxiliary machinery, safety equipment, and crew competence contravenes both the requirements of the relevant statutory certificate and the spirit and intent of the ISM Code. Such defects indicate a serious failure or breakdown within the ship's safety management system.

Where there is objective evidence for believing that the master and crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of the ship or that the ship's certificates, including ISM Code certificates, are not in order, then AMSA will hold the ship to be in breach of the Australian Navigation Act and/or international regulatory requirements. AMSA will then take appropriate action, which in certain cases will mean that the

ship will be detained until the situation is corrected.

As part of AMSA's total commitment to the implementation of the ISM Code, ships found to be in contravention of the ISM Code will be subject to the following escalating program of inspections:

- After the first infringement, even if the ship was not initially detained, all ships owned or managed by that operator may be targeted for inspections until AMSA is satisfied that the infringement was an isolated case, and
- Where during subsequent inspections further deficiencies are revealed, each ship owned or managed by that operator

may be subject to inspection at their first or subsequent port of call.

AMSA reiterates its commitment to the implementation of the ISM Code and for stringent PSC and flag State inspections to ensure compliance.

It needs to be recognised that it is the management ashore together with the master and crew of their ships who are responsible for the effective operation of the safety management system. Both groups must share the responsibility for failings in the operation of the vessel's safety and environmental protection systems.



P M McGrath
Chief Executive
11 April 1997

Australian Maritime Safety Authority
PO Box 1108
BELCONNEN ACT 2616

File:

Term of Validity: Permanent

Distribution: 300, 400, 600, 800, 900, 1000

Last Marine Notice in Each Category: 300 & 400 6/1997

800 5/1996

600, 900 & 1000

7/1997