

標 題:

ISMコード審査の為のIACS
によるガイダンス

NKテクニカル インフォメーション

No.: 229

Date: 平成 9年10月 9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、IACS(国際船級協会連合)よりISMコードによる審査の為のガイダンスが制定されており、コードの解釈もなされています。当会が実施する審査では、従来より本ガイダンスのみならずIMOのガイドライン(決議A. 788(19))にも従って審査しております。

最新版のガイダンスを添付しますので、ご参考として下さい。

添付:

1. ISMコードに関するIACS審査員の為のガイダンス(仮訳)
2. Guidance for IACS Auditors to the ISM Code (April 1997)

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 千102

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れ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。

ISMコードに関する

IACS審査員の為のガイダンス(仮訳)

1997年4月

IMO Resolution A.741(18)

ANNEX

INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR
POLLUTION PREVENTION (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

序文

1. このコードの目的は、船舶の安全管理及び運航並びに汚染防止のための国際基準を与えるものである。
2. 総会は、決議 A.443(XI) を採択した。同決議は、海上における安全と海洋環境の保護に関し、船長の責任を適切に履行させることによって、船長を保護する為の必要な手段をとるように全ての政府に要請するものである。
3. 総会は又、決議 A.680(17) を採択した。同決議は、乗組員が安全と環境保護に関する高度な基準を実行、維持するために彼らの要求に応えられるように、管理の適切な組織の必要性を認めるものである。
4. どの船舶管理会社も、又どの船主も全く同じものではなく、更に、それぞれの船舶が異なった条件のもとで広範囲にわたって運航していることを認識して、コードは一般的な原則と目的を基本としている。
5. コードは、広範囲に適用できるように広義に表現されている。陸上、海上を問わず、管理の程度が異なっておれば、明らかに、概要を述べている記述の知識と注意力の多様なレベルを要求されるものである。
6. 良好な安全管理において重要なことは、経営責任者からの委任であろう。安全と環境保護について、最終の結果を決定するのは、全ての階層における個々の責任、資質、態度及び目的を意識づけることである。

注 _____ 下線部は今回の改訂箇所

始めに

1. 範囲と適用

このガイダンスは、IACS メンバー協会の審査員が ISM コードの基に証書発給業務を行う際に使用される目的で作成された。

この文書は又、いろんな例を挙げることにより、IACS 間で審査の整合性及び統一性を図る為にも作成されている。しかしながら、これは、模範的なものでもチェックリスト的なものでもない。

IMO による次の決議を参考としている。

- (a) 決議 A.741(18) として採択された "International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention" (ISM Code) 及び SOLAS 条約IX章として強制化された "Management for the Safe Operation of Ships"
- (b) 決議 A.788(19) として採択された "Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations" 及び主官庁の要請により行う際に、ROに適用される "IMO Guidelines" も参考としている。
- (c) 決議 A.739(18) として採択された "Guidelines for the Authorization of Organizations acting on behalf of the Administration" 及び SOLAS 条約XI章として強制化された "Special Measures to Enhance Maritime Safety"

2. 会社による ISM コードの適用

コードは海運界における安全に関する文化の制定を支援し、奨励するものである。

安全管理システムの内容は、会社の責任、価値判断、信念等によって影響されるものである。そして、それらは規制されたプロセスでは達成できないであろう。

このシステムを制定又は運用していく過程で、会社は ICS/ISF のガイドラインの様な海運界のガイダンスを利用すべきであろう。

詳細に規定された管理システムの解決策から、ISM コードへの適合性を審査することは実用的ではなく、又それは ISM コードの意図していることとは矛盾するであろう。その ISM コードが意図していることとは、会社が安全管理の基本的な基準を制定していくなかで、会社及び彼らの業務形態や管理している船種にとって、最も適している解決策を制定することを許容するものである。

審査員として、それぞれの会社が自らの業務形態や船種に最も適したシステムを制定し運用していることを認識することが重要となろう。

3. 証書発給過程

ISM コードの証書発給方法の一部として、要求される条約、規則に適合していることを検証することは、現存する検査の要件及び証書の維持に対し、二重化でも又それに代わるものではない。ISM コードに適合することは、会社、船長、若しくは他の如何なる実体、若しくは彼ら自身の責任である船舶の管理と運航に含まれる如何なる要員をも救済するものではない。

検証方法は、会社の要員へのインタビューと、システムの文書及び記録を見直すことである。検証は、サンプリング法であり、本来的に完全なものではない。証書の発行は、サンプルがコードに適合していることを検証することに基づく。

不適合が報告されなくても、不適合が存在しないことを意味しない。

ISMコードの検証を実行する基本的な手順は、IACSのIMOの決議 A.788(19)の"Guidelines for Administration on the Implementation of the ISM Code"を反映しているIACSの "Procedural Requirements for ISM Code Certification"に含まれている。

4. 編集原則

この文書は、IACS 審査員の為に関連する勧告されたガイダンスに従ってISMコードの原文を具体化している。又、この文書は審査していくなかで、IACSメンバー協会の経験に従って必要な内容を更新されるものである。

1.1 定義

- 1.1.1 「国際安全管理コード」とは、機関の総会において採択され、かつ機関により修正できるとした「船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理コード」をいう。
- 1.1.2 「会社」とは、国際安全管理コードにより求められる全ての義務と責任を負うことに同意し、それらに対する責任を負うもので、かつ、船主に代わり船舶の運航に責任を負う採用船者、管理を行う個人または組織、或いは船主をいう。
- 1.1.3 「主管庁」とは、船舶の旗国の政府をいう。

1.2 目的

- 1.2.1 本コードの目的は、海上における安全、人命の損失及び疾病の予防並びに環境、特に海洋環境、及び財産の損害回避を確保することにある。
- 1.2.2 会社は、安全管理の目的として特に次に留意しなければならない。
 - 1 船舶運航における安全な業務体制及び安全な作業環境の確保。
 - 2 予想されるすべての危険に対する対策の確立。
 - 3 陸上及び船内の要員の、安全及び環境に関する緊急事態への準備を含めた安全管理技術の継続的な改善。
- 1.2.3 安全管理システムは、次を確保するものでなければならない。
 - 1 適用される法令の遵守。
 - 2 機関、主管庁、船級協会及びその他の海事関係機関によって勧告され適用するコード、指針及び基準への配慮。

1.3 適用

本コードの要求事項はすべての船舶に適用する。

1.4 安全管理システムの機能的要件

会社は、次の機能的要件を含む安全管理システムを策定し、実施し、維持しなければならない。

- 1 安全及び環境保護の方針。
- 2 関連する条約及び旗国法規に従い、船舶の安全運航及び環境の保護を確保するための手順及び指示。
- 3 陸上及び船内のそれぞれの組織内及び組織間相互の権限の明確な位置付け並びに情報伝達手順。
- 4 事故及び本コードの規定に対する不適合の報告手順。
- 5 緊急事態に対する準備及び対応の手順。
- 6 内部監査及び経営者による見直しに関する手順。

SOLAS IX章 (1996) の定義

SOLAS IX章 1.6 に定義されている“バルクキャリアー”とは、IACSのUR-Z11 (Mandatory Ship Type and Enhanced Survey Programme (ESP) Notations) の 2.2, 2.3, 2.4 に例示している船を意味する。

IMO ガイドラインによる定義(1996)

つぎの定義は、IMO の決議 A.788(19) "主管庁による ISM コードの実施のためのガイドライン" に含まれているものである。

"オブザベーション"とは、安全管理審査中に事実の記述として作成され、かつ、客観的証拠によって立証されたものをいう。

"客観的証拠"とは、安全又はシステムの要素の存在及び実施に関する事実の量的又は質的な情報、記録又は報告書で、観察、計測又は試験に基づくものであり、かつ確認が可能なものをいう。

"不適合"とは、規定要求事項が満たされていないことを示す事実の証拠が観察された状況をいう。

"重大な不適合"とは、人又は船舶の安全に重大な脅威、或いは環境に対し重大な危険を生じさせ、且つ直ちに是正処置を必要とするような明確な違反を言い、加えて重大な不適合には、ISM コードの要求事項が効果的に、且つ計画的に実行されていない場合を含めていう。

"安全管理審査"とは、システムの業務とその関連した結果が、計画された通りに適合しているかどうか、又、これらが効果的に実行されているかどうか、並びにこれらが目的を達成するのに適切であるかどうかを決定するために、系統立てて又独立して検査することをいう。

"安全管理システム"とは、会社の要員は、会社の安全と環境保護の方針を有効的に実施させるために、構築され文書化したシステムをいう。

IMO ガイドラインの定義(1996)の解釈

次の IMO の定義の説明は、審査員によりガイダンスとして用いられるべきである。

"オブザベーション"とは、審査員により安全管理システムを参照しつつ述べられたもので、もしも是正されなければ将来において不適合に至るようなものでもよい。

"重大な不適合"とは、人命、船舶の安全もしくは環境への重大な危険を及ぼすようなコードの効率的、組織的な運用の欠落を含んでいてもよい。

審査員は、IACS の "Procedural Guidelines for ISM Code Certification" の次の定義を参照してもよい。それは、コードの強制要求事項というよりもむしろ会社が彼らのシステムの向上の為に、会社に報告されるべき内容として考慮されるべきものである。

"ファインディング"とは、目標を満たさないこと、若しくは条約である ISM コードによる証書発給要件以上の内容を会社が規定した場合に、その要求事項を満たさざるをいう。この"ファインディング"は、DOC 若しくは SMC の発給あるいは更新になんら影響をおよぼさない。

1.2.2 会社は、安全管理の目的として特に次に留意しなければならない。

- .1 船舶運航における安全な業務体制及び安全な作業環境の確保。
- .2 予想されるすべての危険に対する対策の確立。
- .3 陸上及び船内の要員の、安全及び環境に関する緊急事態への準備を含めた安全管理技術の継続的な改善。

コード 1.2.2(1996)

IMOのガイドラインによると、コードの強制適用の目的は、次の事項を確保することにある。

- 1.船舶の安全運航と環境保護に関連して条約、規則に適合すること、そして
- 2.有効的な運用と主官庁による強制化

主官庁による効果的な実施は、強制である条約及び規則に適合していることを検証する事と同様に、コードに規定された要求事項にシステムが適合していることを検証することを含んでいる。

コードの強制適用は、IMO、主官庁、船級協会、海時関連団体により勧告される適用コード、ガイドライン及び基準を取り入れるよう、確立、支援ならびに推奨するべきである。

これらの目的は、ISMコードの役割として、システムの機能の再発防止的及び事前予防的な向上によって、システムの効果的で前向きな実施を、広範囲に包含するものである。

1.2.3 安全管理システムは、次を確保するものでなければならない。

- .1 適用される法令の遵守。

コード 1.2.3.1(1996)

強制要件に適合していることを保証する意味においてのシステムの有効性は、会社によって制定されたシステムがISMコードに適合しているかどうかを審査する際に、審査員によって用いられる判断基準の一つであるべきである。

会社は、関連する条約ならびに規則にしたがって、船舶の運航に必要な全ての有効な証書と文書(適合証書等)を取得し維持する責任を有する。不適当な実行は、システムが欠落しているか有効に機能しない事を示す。

コードへの適合性の検証を容易にする為の潜在的な全ての記録は、審査中精査の為にオープンになっているべきである。この目的の為、会社は審査員に、条約、規則への適合が維持されていることを保証する為に、会社によって行われる活動に関連する条約及び船級の記録を提供しなければならない。この観点から、これらの記録は、審査員によってそれらが真で正しいことを立証するために調査されなければならない。

- 2 機関、主管庁、船級協会及びその他の海事関係機関によって勧告され適用するコード、指針及び基準への配慮。

コード 1.2.3.2(1996)

ISMコードは、これらの情報源が強制であることを要求していない。しかしながら、審査員は、会社に対し関連するコード、ガイドライン及び基準が、彼らの特定の運用に適用するよう "オブザベーション" もしくは "ファインディング" を用いて奨励しなければならない。

会社が勧告されたコード、ガイドライン及び基準の組織的な見直しを実行していることの客観的証拠は審査の対象としなければならない。

1.4 安全管理システムの機能的要件

会社は、次の機能的要件を含む安全管理システムを策定し、実施し、維持しなければならない。

コード 1.4(1996)

ISMコードの機能的要件は、安全な作業が船舶の運航に、文書化した手順書と作業指示書を通じて取り入れられることを容易にすることにある。

これらの機能的要件は、コードの関連セクションにおいて述べられている、詳細なシステムの要求事項を要約したものである。

審査員は、強制である国際的な、又国内的な要件に適合していることを保証するプロセスを規定した手順書及び指示書を見出すであろう。

5 緊急事態に対する準備及び対応の手順。

コード 1.4.5(1996)

審査員は、特定された危機及び文書化された対応手段を見いだすべきであろう。

2.安全及び環境保護の方針

- 2.1 会社は、1.2 の目的を達成する方策を述べた安全運航及び環境保護の方針を確立しなければならない
- 2.2 会社は、陸上及び船内の組織のすべての階層で方針が確実に実施され、かつ維持されるようにしなければならない

- 2.1 会社は、1.2 の目的を達成する方策を述べた安全運航及び環境保護の方針を確立しなければならない

コード 2.1(1996)

システムの重要な部分をなす安全管理目的を定義し、文書化することが会社の責任である。会社の方針は、いかにしてコードに述べられている目的を達成すべきかを述べなければならない。会社は、達成する為に採用された目的及び手段を簡潔に示した宣言をしなければならない。

会社の安全管理の目的と要求事項が、コードにより要求されている基準を上回っていてもよい。安全と汚染防止の向上の意図に整合しているそれらの目的と要求事項は、審査員によって奨励され支援されるべきである。

システムが、完璧で、適正かつ有効な機能性をもっていることを検証することは審査員の責任である。不適合は、強制であるコードの要求事項の範囲以外の問題に適用されてはならない。これらは、コードのもとに強制事項ではない問題に係る"ファインディング"として報告されるべきである。

3. 会社の責任と権限

- 3.1 船主は、船主に代わって船舶の運航に責任をもつ船舶管理者を有する場合、その名称等の詳細を主官庁に届けなければならない
- 3.2 会社は、安全及び環境保護に関連する業務を管理、実行又は検証するすべての要員の責任、権限及び相互関係を明確にし、文書化しなければならない
- 3.3 会社は、管理責任者がその職務を行うために必要な適切な手段及び陸上側の支援を確保する責任を有する

- 3.1 船主は、船主に代わって船舶の運航に責任をもつ船舶管理者を有する場合、その名称等の詳細を主官庁に届けなければならない

コード 3.1(1996)

コード 1.1.2 に規定されている様に船主に代わる場合、会社とは 3.1 の『実体』(entity) と同意語である。

会社は、第3者に特定の船舶に関する業務を委託できる(例えば、マンニング、技術支援及び保守)。システムの中に、ISMコードにより要求されている要素を下請け業者が果たす役割を特定することは会社の責任である。そのような契約形態においては、一つのDOCだけが会社に対して発給される。

下請けにだしている、ISMコードによって課された如何なる責任も、会社の責任であり続ける。

審査員は、DOCの審査において、会社が下請けにだしている、システムに関連する全ての業務を管理していることを確認しなければならない。会社は責任を負ったままであり、又、下請け会社は、会社の方針と彼らの特定の業務に関連する手順書に適合している事を示すために、必要な全ての客観的証拠を所持していなければならない。

審査員は、船主が旗国に管理会社の詳細を報告していることを把握しているべきである。

- 3.2 会社は、安全及び環境保護に関連する業務を管理、実行又は検証するすべての要員の責任、権限及び相互関係を明確にし、文書化しなければならない

コード 3.2(1996)

審査員は、陸上と船上それぞれの機能的範囲に対する、安全と汚染防止に関する業務に関連する役割を特定するために、組織図及び、若しくは職務記述書を見いださなければならない。

- 3.3 会社は、管理責任者がその職務を行うために必要な適切な手段及び陸上側の支援を確保する責任を有する

コード 3.3(1996)

管理責任者は、その任務を遂行するために必要と認めたとき、経営者に資源の提供を正式に要求することが出来る。経営者は、その要請を評価し、適切に決定する責任を負う。

4 管理責任者

会社は、各船舶の安全運航を確保し、かつ会社と船舶の間の連携を図るために、経営責任者に直接接することができる管理責任者を任命しなければならない。

管理責任者の責任と権限には、各船舶の運航に関しての安全及び汚染防止の状況を監視すること及び必要な経営資源及び船舶への陸上からの支援を確実に提供することを含めなければならない。

コード 4(1996)

管理責任者は、手順とプロセスが本船上で正しく実行されているかどうかを理解出来る十分な経験を持っているべきである。これは、管理責任者が彼の責任を実行するのに効果的であるため、海上分野での適切な知識と経験を持っていることを意味している。

管理責任者は、部品の請求、不適合のフォローアップ手順及び是正を含めて、船舶の運航から情報を収集し維持しなければならない。重要な役割は、船舶と陸上とをつなぐ情報伝達の連携にある。これは、実行状況の監視、及びとるべき解決策、勧告等をするための通信のやりとりを含んでいる。管理責任者による訪船は、両者の関係を築いたりそれぞれの役割を理解する手助けになろう。こうした訪船の欠如は、審査員が情報伝達の連携の有効性をより深く審査するべきであるという表れにもなる。更に、コード 3.3 で要求されている資源の欠如をもしめしている。

会社の組織的構造において、最高経営責任者に接することを確認するべきである。これは、管理責任者が前向きな姿勢、勧告を経営者に報告し、更に、是正処置が速やかに採用されるように、安全と汚染防止に関する業務に関連する必要な資源を管理責任者が経営者に要請出来ることを許容するものである。。

船長が会社のオーナーであり、システムの機能が本船上で実行されているならば、陸上において管理責任者を指名するのは適切ではない。

5 船長の責任及び権限

5.1 会社は、次の船長の責任を明確にし、文書化しなければならない

- .1 会社の安全及び環境保護の方針を実施すること
- .2 方針の遵守について乗組員への動機付けをすること
- .3 明確かつ簡潔な方法で、適切な命令及び指示を出すこと
- .4 規定された要求事項が遵守されていることを検証すること
- .5 安全管理システムの見直しを行い、そのシステムの欠陥について経営者へ報告すること

5.2 会社は、船舶で運用する安全管理システムの中に、船長の権限を強調した明確な規定を含めなければならない。会社は、船長が安全及び汚染防止に関して決定を下す責任と権限を有し、かつ必要に応じて会社の支援を要請できることを、安全管理システムの中に確立しなければならない。

5.1 会社は、次の船長の責任を明確にし、文書化しなければならない。

コード 5.1(1996)

会社は、その組織、船種及び運航形態を考慮し、船長が任務を遂行する際に期待される様な責任と手段を規定し、文書化しなければならない。

船長の責任は、広義の意味で文書化システムのどの部分においても見出されるべきである。

.1 会社の安全及び環境保護の方針を実施すること。

コード 5.1.1(1996)

本船における"安全と環境保護方針の実行"は、船長の責任の下にある。これの効果的な運用は、職員及び乗組員の面接を通じ審査されるべきである。

.2 方針の遵守について乗組員への動機付けをすること。

コード 5.1.2(1996)

"乗組員への動機付けをすること(乗組員に目的意識を与える)"ことは、乗組員が自らの所有物として意識するように鼓舞すると同様に、乗組員が方針を達成することにより、個人的に如何に恩恵を被るかということを説明することによって、船長により実施されなければならない。

これは、船長若しくは代理の上級職員(例えば、乗船に際し、若しくは訓練とか安全演習の間に)と会社の目的とシステムの継続的な向上を満たすよう要請された乗組員の間でのミーティングにより達成される。

乗組員に目的意識を与えることは、面談を通して確認しなければならない。

3 明確かつ簡潔な方法で、適切な命令および指示を出すこと。

コード 5.1.3(1996)

例としては、船長のスタンディングオーダー、ナイトオーダーブック等を含む。

4 規定された要求事項が遵守されていることを検証すること。

コード 5.1.4(1996)

船長は、代理で職員に検証をさせてもよいが、会社によって規定され文書化された方法を用いることを保証する責任は残る。

特定された要件が、乗組員によって実施される活動及び業務を通して遵守されていることを検証する為に、船長にとってはチェックリストが有用であろう。

審査員は、いかにしてこれらの業務が実行されているか、直接的な観察若しくは乗組員の面談を通して本船上で検証しなければならない。

5 安全管理システムの見直しを行い、そのシステムの欠陥について経営者へ報告すること

コード 5.1.5(1996)

船上における安全管理の実施責任者として、船長は船舶の運航に関連するシステムに欠陥があるかどうか、会社に報告しなければならない。

システムの欠陥に関する情報は、可能な限りシステムの向上のための是正処置及び勧告の申し入れを含んでいるべきである。

審査員は、船長がいつ、どのようにして本船でシステムの見直しを行うのかを会社が規定したのかを見出すべきである。

5.2 会社は、船舶で運用する安全管理システムの中に、船長の権限を強調した明確な規定を含めなければならない。会社は、船長が安全及び汚染防止に関して決定を下す責任と権限を有し、かつ必要に応じて会社の支援を要請できることを、安全管理システムの中に確立しなければならない。

コード 5.2(1996)

システムには、船長の超越権限と、乗組員、旅客そして船舶と環境にとって最も最良と思われる行動をいつでもとれる自由裁量を規定するべきである。

船長の超越権限は、あらゆる状況にも適用する。

審査員は、決議 A.443(XI) "海洋における安全と環境保護に関する船長の決断" (Decision of the Shipmaster with regard to Maritime Safety and Marine Environment Protection) に規定されているように、船長が超越権限と船舶運航に権限を持っていることを、会社が明確に文書化していることを検証しなければならない。

6 手段及び要員

6.1 会社は、次の要件を満たす船長を確保しなければならない。

- 1 船舶を指揮するための適切な資格を有する。
- 2 会社の安全管理システムに十分精通している。
- 3 会社は、船長が職務を支障なく遂行できるように必要な支援を与えなければならない。

6.2 会社は、各船舶に、旗国及び国際的要件に従った免状、資格及び身体適性を有する者を確実に配乗させなければならない。

6.3 会社は、新人及び安全と環境保護に関連する職務に新たに任命した者を、その職務に慣れさせる手順を確立しなければならない。また会社は、乗船前に示されるべき重要な指示を、識別し、文書化して乗船前に乗組員に与えられなければならない。

6.4 会社は、会社の安全管理システムの関係者全員が、関連する規則、規定、コード及び指針を十分に理解するようにしなければならない。

6.5 会社は、安全管理システムを擁護するために必要と思われる研修を識別する手順を確立し、維持しなければならない。また、関係者全員にそのような研修を行なわなければならない。

6.6 会社は、乗組員に、乗組員の使用言語又は理解できる言語で安全管理システムに関連する情報を与える手順を確立しなければならない。

6.7 会社は、乗組員が安全管理システムに関連する職務を実行する場合に、効果的に意思疎通ができるようにしなければならない。

6.1 会社は、次の要件を満たす船長を確保しなければならない。

- 1 船舶を指揮するための適切な資格を有する。

コード 6.1.1(1996)

会社が乗船に先立ち確認すべき船舶を指揮する為の船長の資格は、次の例を参照して決定しなければならない。

- (i) 適用される旗国とSTCWの要件に適合した有効であり、信頼性のある資格証明書
- (ii) 同一船種における過去の乗船経験
- (iii) 過去の雇用者によるものを含む成績報告書
- (iv) 会社の追加特別要件

2 会社の安全管理システムに十分精通している。

コード 6.1.2(1996)

会社は、船長が安全と環境保護に関連する全ての要件について十分精通していることを保証しなければならない。例えば、

- (i) 操作指示書にそのような要件を含むこと。
- (ii) 職務の責任の記述。
- (iii) 陸上の経営者との正式な会合を持つこと。

審査員は、船長が本船上でのインタビューに於いて、システムに精通していることを見出さなければならない。この目的のために、会社の経営者との定例的な会合を行った記録、及びシステムに係わるセミナー、訓練の実施記録を参照するべきである。

3 会社は、船長が職務を支障なく遂行できるように必要な支援を与えなければならない。

コード 6.1.3(1996)

会社から船長の義務の支援には、次の例を含む

- (i) 要求される定員と、船内の専門技術の維持
- (ii) システムで規定された欠陥への対応

6.2 会社は、各船舶に、旗国及び国際的要件に従った免状、資格及び身体適性を有する者を確実に配乗させなければならない。

コード 6.2(1996)

"配乗の要件"は、主官庁の規則に述べられているが、会社の規定によってそれを上回ったものでもよい。証明の基準と、資格をもった人物と持っていない人物に対する、特定された船上での業務の為の訓練は、改正STCWに述べられている。会社は、船種と運航形態に整合した要件を習熟しているべきである。

"要員の資格"は、選択の方針(例えば個人の履歴書、他社からの情報、面談)、要員の選択(例えば昇進システム)、そして可能ならば、会社が既に知っている人物の乗船等により保証しなければならない。

会社は、特に乗組員をマンニング会社より提供をうけるならば、要員の選任に代わるシステムを採用しなければならない。手順は、選任システムがいかんして改正STCWに適合して行われるかという詳細にまでいたるべきである。

マンニング会社を通じて雇用若しくは配乗する場合、会社は、その方針がマンニング会社により守られているかチェックする為の手順を定めるべきである。この手順は、いかんして雇用及び選任過程が実行されるのかという詳細にいたるべきである。

"身体的適正"は、改正STCWで要求されているように、合理的な方針があること、及びそれが実行されてい

ることが含まれているべきである。そのような方針の証拠には、証明書若しくは船員手帳の裏書をも含んでもよい。更に、乗組員が主官庁によって規定された間隔以内に身体検査を受けていることも含まれる。

ある会社は、雇用前及び在籍中の従業員の健康診断を行う彼ら自身の医療部門を持っている。そのような方針は、有益ではあるものの、乗組員が乗船する場合、必ずしも医学的問題を見つけ出すものではない。

ある会社は、正式な麻薬とアルコールに関する方針及び乗組員の選別法を確立している。そのような方針は、会社が本船乗組員が日々の義務に身体的に適合していることを保証する手助けであろう。これがあれば、審査員は審査においてこれらの業務を含めなくてはならない。

6.3 会社は、新人及び安全と環境保護に関連する職務に新たに任命した者を、その職務に慣れさせる手順を確立しなければならない。また会社は、乗船前に示されるべき重要な指示を、識別し、文書化して乗船前に乗組員に与えられなければならない。

コード 6.3(1996)

会社は、STCW条約に従って、その条約が適用される船舶の船長に書面に書かれた指示を与えなければならない。その指示は、全ての新しく雇用された海員が、彼らの義務を割り当てられる前に、船舶の設備、操作手順及び彼らの義務の適切な遂行に必要な他の準備に習熟出来るように、合理的な機会を与えることを保証する方針と手順を示したものでなければならない。

乗組員に関する"新しい任務"とは、他船への乗船、異なる業務につくこと、若しくは昇進を含めなくてはならない。

"重要な指示"とは、船内の組織において乗組員の役割を明確に定義することであり、又、船内において彼らが職務を始める前に準備される事を保証することにある。これらの指示は、乗組員の責任と権限、及びシステムに含まれるその他の者との関係を含むべきである。

"出航に先立つ指示書"には、救命艇部署配置とそれぞれの責任、防火部署配置とそれぞれの責任、そして SOLAS のトレーニングマニュアルによる安全要件に関連する、有効な特定された追加の参考資料を作成することを含めなければならない。

"習熟"とは、初めて船に乗船する者や、新しい任務についた者に対し船舶、機器、システム、装置及び操作に習熟出来るようにするプロセスをいう。

習熟は、次のようなことにより成就されなければならない。

- (i) 定員外に乗船しているものに対する船上訓練
- (ii) 乗組員が理解出来る言語で重要な情報を受け取れること
- (iii) 海事関連団体、若しくは会社が主催する陸上のセミナー
- (iv) 停泊中の交代引き継ぎの遵守
- (v) ビデオ、マニュアル及び操作指示書のような視覚的援助

習熟を支援する為の内容の選択とレベルは、個人の経験と職務の責任に拠らなければならない。出航前に

なすべき重要な習熟は、各個人に要求され、会社はそのような要件を特定すべきで、適切な計画を制定すべきである。例えば、船橋若しくは機関室の設備に対する習熟であろう。

新人や新しい任務についた者が安全と環境保護に責任があるならば、習熟のシステムは適用されるべきである。

6.4 会社は、会社の安全管理システムの関係者全員が、関連する規則、規定、コード及び指針を十分に理解するようにしなければならない。

コード 6.4(1996)

会社は、安全と汚染防止の業務に携わる全ての要員に、関連する主管庁による条約要件に係わる情報、並びに適用されるコードとガイドラインを、如何にして与えるかという計画を持つべきである。

そのような情報が如何にして伝達されるかという例は、

- (i) 文書化された指示書
- (ii) 職務責任の記述
- (iii) 会社の代表との公式な議論

6.5 会社は、安全管理システムを擁護するために必要と思われる研修を識別する手順を確立し、維持しなければならない。また、関係者全員にそのような研修を行わなければならない。

コード 6.5(1996)

会社は、つぎの事項を取り入れながら、特定の業務に対する適正な訓練の必要性を規定する為、責任を負った個人を特定しなければならない。

- (i) 過去の訓練と経験
- (ii) 機器取り扱いに関する要求された熟練度
- (iii) 新しい機器の習熟
- (iv) 異なった船型に移った場合の機器の習熟
- (v) 緊急事態の演習
- (vi) 内部監査の結果

訓練は、ビデオ、マニュアル及び操作指示書のような視覚的援助を使用して補われなくてはならない。若しくは上位の者の直接の監督下で行われなくてはならない。

6.6 会社は、乗組員に、乗組員の使用言語又は理解できる言語で安全管理システムに関連する情報を与える手順を確立しなければならない。

コード 6.6(1996)

会社は、船内での使用言語と、職員にとっての外国語の知識の要求程度を確立するべきである。

文書化の詳細さと分量は、全ての船内の要員が、彼ら自身の役割を理解できる事を保証するために何が必

要であるかによって決められるべきである。

文書が乗組員の使用言語に訳されていない場合、審査員は安全管理システムの適切な習熟に係わる客観的証拠が保管されていることを見出すべきである。関連する訓練の記録は保管されていなくてはならない。

6.7 会社は、乗組員が安全管理システムに関連する職務を実行する場合に、効果的に意志疎通ができるようにしなければならない。

コード 6.7(1996)

適正な言語による十分な指示書は、乗組員によってそれらが理解されるようにすると同様に、検証される必要がある。これは、演習を立証することによって検証される。

船内の乗組員が情報伝達が可能であることを検証するのは、職員による命令の実行を検証することによって達成され、又、審査員により要請しなければならない。

審査員は、船内で効果的な情報伝達を確保する手順書があるかどうか検証しなければならない。

文書化された証拠は、例えばマンニング会社からの雇用段階でのもの、及び乗組員の評価においてのものが明らかになっていることである。

船内での緊急事態において、旅客の面倒を見る為のこれらの責任は、旅客と効果的に情報伝達をも可能にする。

7 船内業務計画の策定

会社は、船舶の安全と汚染防止に関する基本的な船内業務の計画及び指示の作成の手順を確立しなければならない。また、計画に含まれる各種の業務を明確にし、それぞれの業務に対して適格な要員を配属しなければならない。

コード 7(1996)

安全と汚染防止を背景とした"主要な船内業務"とは、下記を意味する。

- (i)条約及び規則が規定している計画書、手順書、指示書、記録及びチェックリスト等の操作要件若しくは特定要件の為の全ての操作
- (ii)会社が制定した範囲内の、特定の船種に関連するもので、安全と汚染防止に影響を及ぼすもの
- (iii)船舶運航と作業環境において安全な実施を、IMO、主官庁、船級協会及び他の海事関連団体により勧告されたもの
- (iv)会社が考慮したものが、もしも計画や指示書では管理できないのであれば危険な状況を至るようなもの

主要な本船運航を会社が特定する方法は、次のようなものを含んでいるべきである。

- (i)もしも計画や指示書では制御できないのであれば危険な状況を至るような操作等の会社の経験
- (ii)船長によるシステムの見直し、内部監査、不適合の報告と分析、事故と危険発生等のようなシステムの要素からのフィードバック

(iii) 会社が危機の特定の為の道具を用いることを決定する正式なシステム的な手法

不適合は適正なものに対しては発生しないが、会社により主要な船内運航を特定することを決定する手段の実行においては発生する。

"計画書と指示書"は、安全と汚染防止に関連する本船の業務を管理もしくは支援する意味をもつ計画、手順書、指示書及びチェックリスト等を含む。それらは、新しい船種が適用されれば対象となるべきである。若しも正しく操作されなければ危険な状況に至るような通常業務のサンプルは、たとえば当直、積荷、揚荷、ガスフリー、タンククリーニング、航海(密集海域)、航海計画、汚染防止等である。

"計画書と指示書の準備の手順"は、基本的な目的として安全と汚染防止を持っているべきである。そして特にコードの 1.2.2.2 及び 1.4.2 にあるように特定された危機を防止する方法を含んでいるべきである。手順書の制定は、システムにカバーされている船種に関連する条約、国内法、規則、適用コード、ガイドライン及び基準等を取り入れなければならない。この通知は、業務経験を取り入れるために会社により最新のものに更新されなければならない。

審査員は、適用コード、ガイドライン及び基準の包括的なリストを見出すべきである。もし見つけられなければ、審査を進める為に、審査員は別の参考リストを使用しなければならない。もしも使うのであれば、そのリストが、会社固有の運航経験及び手順書と整合している事を確認するため、会社は関与しなければならない。

会社の事務所の審査は、次のことを含んでいなくてはならない。

- (i) 会社によって運航されている船種に条約、規則により要求される計画書、手順書及び指示書を特定する目的のため、DOCに記載されている船種に適用する条約、規則のシステム的な見直しが会社により行われている証拠。この証拠は、適用条約、規則の適切な図書が存在することを含んでいる。
- (ii) 会社が彼らの業務に適用することを決めた、IMO、主官庁、船級協会若しくは海事関連団体によるコード、ガイドライン及び基準による勧告のシステム的な見直しの証拠。

この証拠は、下記を検証することを含める。

—これらの参照するもののリストがあること

—これらの勧告が、主要な業務用の計画書及び指示書を制定する責任を明らかに出来ること

- (iii) 条約、規則で計画書、手順書若しくは指示書の要求があるような業務のランダムサンプリングを選択することによって見直しの完璧さを検査すること。

(iv) 会社が、誰が主要な業務用の計画書、手順書及び指示書を制定する責任があるのかというような彼ら自身の資格要件を確立していることを検証すること。

(v) これは、会社によって運航されている船種に条約、規則により要求される計画書、手順書及び指示書をシステム的に特定する為に、よりどころとして用いられるべきである。

船舶審査は、下記を含める。

(vi) 主要な業務がそれらのランダムサンプリングにより、管理下にあることを検証する。これは、業務を立証し、その業務が手順書及び指示書に従って行われていることを確認する必要性を含んでいる。そして主要な業

務に関連した彼らの特定された責任において乗組員と協議することも含んでいる。ランダムサンプリングは、船種、船舶の運航者、許された時間及び出席可能な船内の乗組員による。

(vii)適用する条約、規則、ガイドライン、コード及び基準の適切な図書があることを検証する。

不適合は、そのような会社の計画書、手順書及び指示書が実施されていない場合、もしくは主要な業務の特定の手順が守られていない場合に発生するであろう。

不適合は、主要な船内業務の特定するため、会社により決定される手法の適切さに対して発生するかも知れない。又、そのような計画書、手順書及び指示書が不適切であるような証拠がある場合にも発生するかも知れない。

計画書、手順書及び指示書が、ダメージコントロールプランのような、条約、規則により要求されるような業務の遂行の承認は、コードの審査とは分離し又独立してて慎重になされるべきである。

"資格のある要員"とは、主要な業務の特定したり、計画書、手順書及び指示書により要求された行動をとる者を意味する。

主要な船内業務の計画書、指示書を制定するとき、焦点は防止ということにある。それを果たすには、会社の業務に関連した適切な技術又は、もしくは業務知識を持っている人物を用いることを要求される。

審査員は、プロセスの見直しを行うための資格のある会社の要員の特定された要件を規定してはならない。

適切な資格のある要員に与えられる職務の特定は、重要に考慮されるものである。

チェックリストは、プロセスを容易にするために用いられてもよい。審査員は、会社が特定の船種及び航路に関連した識別された危機を持つことを要求しなければならない。

そのような識別は、同一のフォームに文書化されるべきである。識別された危機は、簡潔に内容をテーブルに示さなければならない。

8 緊急事態への準備

8.1 会社は、船舶が遭遇する緊急事態を識別し、規定し、それらに対応する手順を確立しなければならない。

8.2 会社は、また、緊急時の行動に備える演習及び訓練のプログラムを確立しなければならない。

8.3 安全管理システムは、船舶が遭遇する危険、事故及び緊急事態に対し、会社の組織がいつでも対応できる手段を持つようにしなければならない。

8.1 会社は、船舶が遭遇する緊急事態を識別し、規定し、それらに対応する手順を確立しなければならない。

コード 8.1(1996)

本船の緊急事態のいくつかの例は下記を含む。

(i) "陸上のターミナル関連": 積みすぎ、火災、爆発

(ii) "本船関連": 荒天損傷、衝突、座礁、火災、爆発、貨物のシフト、貨物と燃料油による汚染、浸水

(iii) "人的関連": 退船、海中落下、重大なけが、閉鎖区画での救助、テロ、海賊

緊急対応計画は、統合船内緊急計画(IMO の提唱しているもの)に含まれていてもよい。

審査員は、運航している特定された船種の船舶で適用されるべき、文書化された緊急対応手順書を、会社が持っていることを見出すべきである。これは、乗組員の義務と責任、及び船内通信手段を含んでいるべきである。チェックリストの使用は、緊急事態の種類に適切でなければならない。

8.2 会社は、また、緊急時の行動に備える演習及び訓練のプログラムを確立しなければならない。

コード 8.2(1996)

演習の範囲は、

- (i) 文書化された手順書が適正であり、与えられた緊急事態に有効である事を検証する
- (ii) 特定の緊急事態に慣れる為に、文書化された手順書を用いて、会社の陸上及び船内の要員による演習を行い、緊急対応能力の向上を図る。

国際条約、国内規則に規定されている定例の演習に加え、ISMコード 8.1 に特定されている緊急事態に対する演習を含めるべきである。

審査員は、会社が有効的に対応出来ること示す、会社によって特定された緊急事態への対応の演習と訓練の、文書化された証拠を見出すべきである。

審査員が見出すべき演習の種類には、救命艇操練、海中落下救助操練、退船操練、油流出、非常操舵、閉鎖区域救出、ガス演習、ヘリコプター訓練、緊急時連絡訓練、等を含まれていることを見出すべきである。

8.3 安全管理システムは、船舶が遭遇する危険、事故及び緊急事態に対し、会社の組織がいつでも対応できる手段を持つようにしなければならない。

コード 8.3(1996)

会社は、船内緊急事態に対応するため、陸上の組織構造、資源、通信と装置に関する手段と手順を明らかにしなければならない。緊急事態に対応するために、24 時間体制の連絡体制明らかにならなければならない。

9 不適合、事故及び危険発生の報告及び解析

9.1 安全管理システムは、不適合、事故及び危険状態が会社に報告され、安全及び汚染防止の向上の目的に沿って調査及び解析される手順を含まなければならない。

9.2 会社は、是正処置の実施のための手順を確立しなければならない。

9.1 安全管理システムは、不適合、事故及び危険状態が会社に報告され、安全及び汚染防止の向上の目的に沿って調査及び解析される手順を含まなければならない。

コード 9.1(1996)

業務中あるいは内部監査において、船内の乗組員及び会社の要員によって作成された不適合、事故、危険な状況及びそれらに関連した調査の記録は、システムの有効機能を示すため、審査中に審査員に提出されなければならない。

審査員は、上記につき見直しと解析を行う文書化された手順が、有効に行われていることを確認する。これは改善の目的も含まれる。

9.2 会社は、是正処置の実施のための手順を確立しなければならない。

コード 9.2(1996)

会社は、内部監査及び業務において特定された不適合、事故、危険な状況に関連する分析により示唆された是正処置を実行する手順書を持たなくてはならない。

10 船舶及び設備の保守

10.1 会社は、関連する規則及び制定された社内規定に従って船舶を確実に保守する手順を確立しなければならない。

10.2 会社は、前項の要件を満たすために次の事項を確実に実施しなければならない。

- .1 検査を適正な間隔で実施すること。
- .2 すべての不適合は、考えられる原因とともに報告すること。
- .3 適切な是正処置をとること。
- .4 上記の実施記録を維持すること。

10.3 会社は、安全管理システムの中に突然作動が停止したときに危険な状態を招くような設備及び機能を識別する手順を、確立しなければならない。安全管理システムには、そのような設備又は機能の信頼性の向上を目指す特別な手段を設けなければならない。この手段には、予備機器並びに連続して使用されていない設備又は機能の定期的な試験を含めなければならない。

10.4 前記10.2の検査は、同10.3の手段とともに、船舶運航上の通常の保守業務に組込まれなければならない。

10.1 会社は、関連する規則及び制定された社内規定に従って船舶を確実に保守する手順を確立しなければならない。

コード 10.1(1996)

船舶と機器の保守は、国際条約、旗国並びに寄港国の規則、船級規則、メーカーよりの要求、及び故障(Failures)、損害(Damages)、欠陥(Defects)及び故障(Malfunctions)からのフィードバックを取り入れ、会社によって制定された手順書に従っていないなければならない。

確立した保守要件に適合していることを確認するため、客観的証拠が必要となる。例は、本船の業務に対する文書化された手順書と指示書、並びに適正な要員による本船の日々の業務の実施に対する検証を含んでいなくてはならない。

機器の保守に関連する、いくつかの許容されるシステムがある。その選択は、船舶の設計と会社の思想に拠っている。審査員は、保守手順の文書と、保守計画要件に適合していることを示す記録を見出すべきである。

10.2 会社は、前項の要件を満たすために次の事項を確実に実施しなければならない。

- .1 検査を適正な間隔で実施すること。

コード 10.2.1(1996)

会社は、適正な間隔を定義し、その選択が正しいことが要求される。

本船の責任の一部として、機器、システム、装置の正式な定期的検査及び船の構造的な保全がなされるべきである。

2 すべての不適合は、考えられる原因とともに報告すること。

コード 10.2.2(1996)

コードのこの選択は、船体と機器に関する損害、欠陥、故障、不具合等を対象としている。それゆえ、この文脈における"不適合"の意味は、審査過程において用いられるコードに対する不適合の定義を参照する意図はない。

本船の日々の業務の一部として、船内の要員は、不適合が速やかに報告され、定められた期間内に修正されることを保証した手順書を持っているべきである。

次のような不適合は、どのような理由であれ連続した最新のリストに含まれており、本船上でも会社でも利用できなければならない。

- 一本船の乗組員によっては速やかに処理出来ないもの(例えば、資源や材料が無い為)
- 一それらの修理が延期されたもの(例えば、次回入渠時や長期停泊時)
- 一本船の安全と環境保護に影響しないもの

このシステムは、不適合と適切な是正処置を陸上と本船の適切な要員に、適当に知らされなくてはならない。

安全管理システムには、船内の要員が本船の安全と環境の保護に影響を及ぼすような不適合を可能な資源や材料によって是正することが不可能な場合、そのような指示書が含まれているべきである。それは、是正と予防対策の申し入れをいつでも可能にするように、会社の適切な要員に問題の本質を知らせる為である。

3 適切な是正処置をとること。

コード 10.2.3(1996)

会社は、本船乗組員により速やかに是正されない不適合の是正処置に対する文書化された手順書を持っていないとではない。通常の本船で行われる保守業務のリストは、会社の事務所でも利用されなければならない。

是正処置は、不適合を軽減したり、再発防止を図る解決策を含んでいないとではない。

4 上記の実施記録を維持すること。

コード 10.2.4(1996)

検査、保守、損傷、欠陥及び関連する是正処置の記録は、システムの有効的機能の客観的証拠として保管されなければならない。

10.3 会社は、安全管理システムの中に突然作動が停止したときに危険な状態を招くような設備及び機能を識別する手順を、確立しなければならない。安全管理システムには、そのような設備又は機能の信頼性の向上を目指す特別な手段を設けなければならない。この手段には、予備機器並びに連続して使用されていない設備又は機能の定期的な試験を含めなければならない。

コード 10.3(1996)

重要機器及びシステムのリストは、船種と運航によって変えられてもよい。

一旦特定すれば、適切なテストと他の手順書は、信頼性を確保するために作成されなければならない。

予備機器及び二重性をもっている休止システムのテストと保守は、会社の保守計画の一部に組み入れなければならない。点検とテストの例は、

- (i) 警報と緊急停止
- (ii) 燃料油システムの保全
- (iii) 貨物システムの保全
- (iv) 緊急設備(EPIRB,ポータブル VHF 等)
- (v) 安全設備(ポータブルガス検知器、CO2 検知器等)
- (vi) 入港前及び出港前のテスト(非常用操舵機、発電機、非常用消防ポンプ、電報等)

11 文書管理

11.1 会社は、安全管理システムに関連するすべての文書及びデータを管理する手順を確立し、維持しなければならない。

11.2 会社は、文書管理において次のことを確保しなければならない。

- 1 有効な文書がすべての関連部署で使用できること。
- 2 文書の変更は、関係する責任者によって審査され、承認されること。
- 3 廃止された文書はすみやかに廃棄すること。

11.3 安全管理システムを記述し、実施するために使用される文書を“安全管理マニュアル”という。また、文書は、会社が最も効果的と考える形式とする。各船舶は、自船に関する全文書を船内に備えなければならない。

11.1 会社は、安全管理システムに関連するすべての文書及びデータを管理する手順を確立し、維持しなければならない。

コード 11.1(1996)

管理する為に必要な、システムに関連する文書の例として、安全管理マニュアル、安全と環境保護に係る会社の他のマニュアル(11.3参照)、図面、公文書、購買関係の書類及び記録等が挙げられる。

会社は手順書を作成し、文書とデータを照査し、発行する責任者を規定しなければならない。

11.2 会社は、文書管理において次のことを確保しなければならない。

.1 有効な文書がすべての関連部署で使用できること。

コード 11.2.1(1996)

会社の審査報告書には、有効な文書が指定された場所で利用できることの検証も含めなくてはならない。

2 文書の変更は、関係する責任者によって審査され、承認されること。

コード 11.2.2(1996)

会社は、文書の見直し、承認及び文書の改訂に係わる責任を規定しなければならない。

.3 廃止された文書はすみやかに廃棄すること。

コード 11.2.3(1996)

安全管理システムは、廃棄文書の除去と処分の手順を含んでいなくてはならない。

VOID

12 会社による検証、見直し及び評価

12.1 会社は、安全及び汚染防止活動が安全管理システムに従っているかどうかを検証するための内部監査を行わなければならない。

12.2 会社は、設定した手順に従い、安全管理システムの効果を定期的に評価し、必要な場合は、見直さなければならない。

12.3 監査及び是正処置は、文書化された手順に従い実施されなければならない。

12.4 監査を行う者は、会社の規模及び形態により実行可能な限り、被監査部署から独立していなければならない。

12.5 会社は、監査及び見直しの結果について関連する部署のすべての責任者に対して注意の喚起をしなければならない。

12.6 関連する部署に責任を持つ管理者は、明らかにあった不備にたいして時宜を得た是正処置をとらなければならない。

12.1 会社は、安全及び汚染防止活動が安全管理システムに従っているかどうかを検証するための内部監査を行わなければならない。

コード 12.1(1996)

内部監査は、システムの有効に機能していることと、継続して運用していることを示すのに重要である。ICS/ISFにより作成された"ISMコード内部監査員のガイドライン"を参照しなければならない。

客観的証拠には、とくに陸上と船舶において会社により実施された毎年の内部監査の記録は含んでいるべきである。(IMOガイドラインの 3.1.2 参照)

これらの記録と関連する是正処置は、定期的審査もしくは更新審査において審査員に会社から提供されるべきである。

内部監査が、委任された人物によってなされるならば、審査員はその委任された人物が会社により管理されていることを検証する必要がある。

12.2 会社は、設定した手順に従い、安全管理システムの効果を定期的に評価し、必要な場合は、見直さなければならない。

コード 12.2(1996)

経営者による見直しは、船長の見直し、内部監査の結果、事故の分析、調査結果、条約検査及び船級検査による勧告、システムの実施結果そして新しい条約、規則が取り入れられることによる時代遅れになったシステム等を含んでいるべきである。

審査員は、上記の情報にしたがってシステムを見直す為に会社により採られた行動が何かをチェックしなければならない。

13 証書、検証及び監督

13.1 船舶は、その船舶に関連した適合の文書を発行された会社によって運航されなければならない。

13.2 適合の文書は、国際安全管理コードの要求に適合しているすべての会社に対して、主管庁、主管庁によって認められた組織、あるいは会社がその業務を行う国であって主管庁に代わって業務を行う国の政府によって発行されなければならない。この文書は、その会社が国際安全管理コードの要求に適合している事の証拠として認められるべきである。

13.3 そのような文書の写しは、主管庁又は主管庁に認められた組織の検証に対して求められた場合、船長が提示出来るように船内に備置しなければならない。

13.4 安全管理証書と称する証書は、主管庁又は主管庁によって認められた組織によって船舶に発行されなければならない。証書を発行する場合、主管庁は会社及びその船内管理が承認された安全管理システムに従って運用されていることを検証しなければならない。

13.5 主管庁又は主管庁に認められた組織は、承認された船舶の安全管理システムが適正に機能していることを定期的に検証しなければならない。

コード 13.(1996)

IMO の "Guidelines for Administrations on the Implementation of the ISM Code" A.788(19)や IACS の "Procedural Requirements for ISM Code Certification" (UR.9)を参照するべきである。

これらのガイドラインは、IACS メンバー協会が主管庁の代行として行う場合か、ボランティアベースで船主からの要請があった場合、ISMコード証書発給を行う際に適用される。

審査に要する日数のガイダンス

この表は、ISMコードの証書発給に要する日数の範囲を、夫々の会社、船舶により加減することを考慮し、決定するものである。審査に要する日数は、審査員若しくはチームの累積的なマン／日(例えば8時間／日)で表している。審査は、文書審査と会社、船舶審査を含んでいる。

	初回審査	定期的審査	更新審査
会社*			
小規模(従業員20人まで**)	3 - 4	1 - 2	2 - 3
中規模(21人から50人)	4 - 5	2 - 3	2 - 4
大規模(50人以上)	5 - 6	2 - 4	3 - 5
船舶			
Category I			
定員1500人以上の旅客船	2 - 4	1 - 3	2 - 3
Category II			
定員300人以上の旅客船と高速旅客船	2 - 3	1 - 2	2 - 3
ケミカルタンカー			
Category III			
500トン以上の油タンカー、ガスキャリアー、バルクキャリアーとその他の貨物船	1 - 2	1 - 2	1 - 2
定員300人以下の旅客船と高速旅客船			
Category IV			
500トン以上の MODU	1.5 - 2	1.5 - 2	1.5 - 2

* 範囲、数字は船種と支店の数によって加減してよい

** 陸上の安全管理システムを実施若しくはそれに責任のある従業員の数

GUIDANCE FOR IACS AUDITORS TO THE ISM CODE

IMO Resolution A.748(18)

ANNEX

INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

PREAMBLE

1. The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.
2. The Assembly adopted resolution A.443(XI) by which it invited all Governments to take the necessary steps to safeguard the shipmaster in the proper discharge of his responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment.
3. The Assembly also adopted resolution A.680(17) by which it further recognised the need for appropriate organisation of management to enable it to respond to the need of those on board ships to achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.
4. Recognising that no two shipping companies or shipowners are the same, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives.
5. The Code is expressed in broad terms so that it can have a wide application. Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.
6. The cornerstone of good safety management is commitment from the top. In matters of safety and pollution prevention it is the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.

INTRODUCTION

1. Scope and application

This guidance is intended for use by IACS Member Societies' auditors when performing certification under the ISM Code, unless the relevant Administration has provided special instructions that indicate otherwise.

This document is also intended to facilitate audits' consistency and uniformity among IACS by providing examples, which, however, are not to be interpreted as prescriptive solutions or checklists.

Reference is made to the following Resolutions adopted by the International Maritime Organisation (IMO):

- (a) the "International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention" (ISM Code), adopted by Resolution A.741(18) and made mandatory by Chapter IX "Management for the Safe Operation of Ships" of the SOLAS Convention;
- (b) "Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations", adopted by Resolution A.788(19) and referred in this document as the "IMO Guidelines", which are applicable to Recognised Organisations (RO) when acting at the request of Flag Administrations;
- (c) "Guidelines for the Authorisation of Organisations acting on behalf of the Administration", adopted by Resolution A.739(18) and made mandatory by Chapter XI "Special Measures to Enhance Maritime Safety" of the SOLAS Convention.

2. Application of the ISM Code by Companies

By design, the ISM Code supports and encourages the development of a safety culture in shipping. The content of a Safety Management System (SMS) will therefore be affected by Company commitment, values and beliefs, which cannot be enforced through the regulatory process. In developing and implementing their systems, Companies may have used industry guidelines, such as the ICS/ISF "Guidelines on the Application of the International Safety Management Code".

Assessing compliance with the ISM Code from detailed prescriptive management system solutions is not practical and would be inconsistent with the intent of the ISM Code, which allows a Company to develop solutions which best suit the Company and their particular operation and ship type(s), whilst ensuring basic internationally agreed standards of safety management.

As an auditor, it is important to recognise that each Company develops and implements a SMS which is the most appropriate for the Company and their particular operation and ship type(s).

3. Certification process

The verification of compliance with mandatory rules and regulations, required as part of the ISM Code, neither duplicates nor replaces the surveys required by the other statutory certificates. Compliance with the ISM Code does not relieve the Company, the Master or any other entity or person involved in the management or operation of the ship of their own responsibilities.

The verification process involves interviews of Company personnel and review of SMS documentation and records. Audit is a sampling process and is not exhaustive in nature. Issuance of certification is based upon verification that the sample is in compliance with the ISM Code. Where non-conformities have not been found and reported, it does not mean that none exist. Basic procedures for performing ISM Code verification are contained in the IACS "Procedural Requirements for ISM Code Certification", UR. 9, which reflect the IMO "Guidelines for Administrations on the Implementation of the ISM Code", Resolution A.788(19), as applicable.

4. Editorial principles

For convenience, this document incorporates the actual text of the ISM Code, followed by the relevant recommended guidance for IACS auditors. The document will be updated as necessary consistent with IACS Member Societies' experience in the audit process.

LIST OF CONTENTS

ISM Code	Definitions in SOLAS Chapter IX	(1996)	page 5
ISM Code	Definitions in IMO Resolution A.788(19)	(1996)	page 5
ISM Code	Understanding of definitions in IMO Resolution A.788(19)	(1996)	page 5
ISM Code	paragraph 1.2.2	(1996)	page 6
ISM Code	paragraph 1.2.3.1	(1996)	page 6
ISM Code	paragraph 1.2.3.2	(1996)	page 7
ISM Code	paragraph 1.4	(1996)	page 7
ISM Code	paragraph 1.4.5	(1996)	page 7
ISM Code	paragraph 2.1	(1996)	page 8
ISM Code	paragraph 3.1	(1996)	page 9
ISM Code	paragraph 3.2	(1996)	page 9
ISM Code	paragraph 3.3	(1996)	page 9
ISM Code	paragraph 4.	(1996)	page 10
ISM Code	paragraph 5.1	(1996)	page 11
ISM Code	paragraph 5.1.1	(1996)	page 11
ISM Code	paragraph 5.1.2	(1996)	page 11
ISM Code	paragraph 5.1.3	(1996)	page 12
ISM Code	paragraph 5.1.4	(1996)	page 12
ISM Code	paragraph 5.1.5	(1996)	page 12
ISM Code	paragraph 5.2	(1996)	page 12
ISM Code	paragraph 6.1.1	(1996)	page 13
ISM Code	paragraph 6.1.2	(1996)	page 14
ISM Code	paragraph 6.1.3	(1996)	page 14
ISM Code	paragraph 6.2	(1996)	page 14
ISM Code	paragraph 6.3	(1996)	page 15
ISM Code	paragraph 6.4	(1996)	page 15
ISM Code	paragraph 6.5	(1996)	page 16
ISM Code	paragraph 6.6	(1996)	page 16
ISM Code	paragraph 6.7	(1996)	page 16
ISM Code	paragraph 7.	(1996)	page 17
ISM Code	paragraph 8.1	(1996)	page 19
ISM Code	paragraph 8.2	(1996)	page 19
ISM Code	paragraph 8.3	(1996)	page 20
ISM Code	paragraph 9.1	(1996)	page 21
ISM Code	paragraph 9.2	(1996)	page 21
ISM Code	paragraph 10.1	(1996)	page 22
ISM Code	paragraph 10.2.1	(1996)	page 22
ISM Code	paragraph 10.2.2	(1996)	page 23
ISM Code	paragraph 10.2.3	(1996)	page 23
ISM Code	paragraph 10.2.4	(1996)	page 23
ISM Code	paragraph 10.3	(1996)	page 24
ISM Code	paragraph 11.1	(1996)	page 25
ISM Code	paragraph 11.2.1	(1996)	page 25
ISM Code	paragraph 11.2.2	(1996)	page 25
ISM Code	paragraph 11.2.3	(1996)	page 25
ISM Code	paragraph 12.1	(1996)	page 26
ISM Code	paragraph 12.2	(1996)	page 26
ISM Code	paragraph 13.	(1996)	page 27
	Guidance on Duration of Audits		page 28

1. GENERAL

1.1 Definitions

1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organisation.

1.1.2 "Company" means the Owner of the ship or any other organisation or person such as the Manager, or the Bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code.

1.1.3 "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly.

1.2 Objectives

1.2.1 The objectives of the Code are to ensure safety at sea, prevention of human injury or loss of life, and avoidance of damage to the environment, in particular, to the marine environment, and to property.

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia: —

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 establish safeguards against all identified risks; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

1.2.3 The safety management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organisation, Administrations, classification societies and maritime industry organisations are taken into account.

1.3 Application

The requirements of this Code may be applied to all ships.

1.4 Functional requirements for a Safety Management System (SMS)

Every Company should develop, implement and maintain a Safety Management System (SMS) which includes the following functional requirements:

- .1 a safety and environmental protection policy;
- .2 instructions and procedures to ensure safe operations of ships and protection of the environment in compliance with relevant international and flag State legislation;
- .3 defined levels of authority and lines of communication between, and amongst, shore and shipboard personnel;
- .4 procedures for reporting accidents and non conformities with the provisions of this Code;
- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and
- .6 procedures for internal audits and management reviews.

Definitions in SOLAS Chapter IX (1996)

"Bulk carrier" as defined in Regulations IX / 1.6 of the SOLAS Convention means a ship which is exemplified in paragraphs 2.2, 2.3 and 2.4 of IACS Unified Requirement Z11 "Mandatory Ship Type and Enhanced Survey Programme (ESP) Notations".

Definitions in IMO Resolution A.788(19) (1996)

The following definitions are contained in the IMO Resolution A.788(19), "Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations".

"Observation" means a statement of fact made during a safety management audit and substantiated by objective evidence.

"Objective evidence" means quantitative or qualitative information, records or statements of fact pertaining to safety or to the existence and implementation of a SMS element, which is based on observation, measurement or test and which can be verified.

"Non-conformity" means an observed situation where objective evidence indicates the non-fulfilment of a specified requirement.

"Major non-conformity" means an identifiable deviation which poses a serious threat to personnel or ship safety or a serious risk to the environment and requires immediate corrective action; in addition, the lack of effective and systematic implementation of a requirement of the ISM Code, is also considered as a major non-conformity.

"Safety management audit" means a systematic and independent examination to determine whether the SMS activities and related results comply with planned arrangements and whether these arrangements are implemented effectively and are suitable to achieve objectives.

"Safety Management System" (SMS) means a structured and documented system enabling Company personnel to effectively implement the Company safety and environmental protection policy.

Understanding of definitions in IMO Resolution A.788(19) (1996).

The following explanations of definitions in IMO Resolution A.788(19) should be used as guidance by the auditor:

"Observation" may also be a statement made by the auditor referring to the SMS which, if not corrected, may lead to a non-conformity in the future.

"Major non-conformity" may include a lack of effective and systematic implementation of the ISM Code, which poses a serious threat to personnel or ship safety or a serious risk to the environment.

The auditor should also make reference to the following definition in PR9, "Procedural Requirements for ISM Code Certification", which may be considered as an element to be reported to the Company for improving their SMS beyond the mandatory requirements of the ISM Code:

"Finding" means a non-fulfilment of objectives or requirements defined by the Company which goes beyond what should be subject to mandatory ISM Code certification. A finding does not effect the issue, endorsement or renewal of the DOC or SMC.

ISM Code - paragraph 1.2.2 (1996)

1.2.2 Safety management objectives of the Company should, inter alia:

- .1 provide for safe practices in ship operation and a safe working environment;
- .2 establish safeguards against all identified risks; and
- .3 continuously improve safety management skills of personnel ashore and aboard ships, including preparing for emergencies related both to safety and environmental protection.

In accordance with the IMO Guidelines, the objectives of mandatory application of the ISM Code are to ensure:

1. compliance with mandatory rules and regulations related to the safe operation of ships and protection of the environment; and
2. the effective implementation and enforcement thereof by Administrations.

Effective enforcement by Administrations must include verification that the SMS complies with the requirements as stipulated in the ISM Code, as well as verification of compliance with mandatory rules and regulations.

The mandatory application of the ISM Code should ensure, support and encourage that applicable codes, guidelines and standards recommended by the IMO, Administrations, classification societies and maritime industry organisations are taken into account.

These objectives encompass the effective and on-going implementation of the SMS and, to a large extent, depend on reactive and proactive improvement of the SMS functions, as part of the ISM Code.

ISM Code - paragraph 1.2.3.1 (1996)

1.2.3 The safety management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and

The effectiveness of the SMS in ensuring compliance with mandatory requirements should be one of the criteria used by the auditor when assessing whether the SMS established by the Company complies with the ISM Code.

The Company is responsible for obtaining and maintaining within the prescribed validity dates all the certificates and documents necessary to operate the ship, in accordance with relevant rules and regulations. Inadequate performance indicates that the SMS is either deficient or not functioning effectively.

All records having the potential to facilitate verification of compliance with the ISM Code should be open to scrutiny during an examination. For this purpose, the Company should provide the auditor with statutory and classification records relevant to the actions taken by the Company to ensure that compliance with mandatory rules and regulations is maintained. In this regard, the records may be examined to substantiate their authenticity and veracity.

ISM Code - paragraph 1.2.3.2 (1996)

- .2 that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organisation, Administrations, classification societies and maritime industry organisations are taken into account.

The ISM Code does not require mandatory compliance with these information sources. However, the auditor may encourage companies to apply relevant codes, guidelines and standards to their particular operation, by the use of observations or findings.

Objective evidence that the Company performs a systematic review of recommended codes, guidelines and standards should be part of the audit.

ISM Code - paragraph 1.4 (1996)

1.4 Functional requirements for a Safety Management System (SMS)

Every Company should develop, implement and maintain a Safety Management System (SMS) which includes the following functional requirements:

The functional requirements of the ISM Code are to facilitate that safe practices are taken into account in ship operation through written procedures and work instructions. These functional requirements summarise the detailed SMS requirements which are described in the relevant sections of the ISM Code. The auditor would expect to find procedures and instructions defining the process which ensures compliance with mandatory international and national requirements.

ISM Code - paragraph 1.4.5 (1996)

- .5 procedures to prepare for and respond to emergency situations; and

The auditor would expect to find risks identified and contingency arrangements documented.

A.741(18)

2. SAFETY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION POLICY

2.1 The Company should establish a safety and environmental protection policy which describes how the objectives, given in paragraph 1.2, will be achieved.

2.2 The Company should ensure that the policy is implemented and maintained at all levels of the organisation both ship based as well as shore based.

ISM Code - paragraph 2.1 (1996)

2.1 The Company should establish a safety and environmental protection policy which describes how the objectives, given in paragraph 1.2, will be achieved.

It is the responsibility of the Company to define and document the safety management objectives, which form an integral part of the SMS. The Company policy should describe how the objectives stated by the ISM Code are to be achieved. To this end, the Company should provide a "statement" with a brief indication of objectives and measures adopted to achieve them.

The safety management objectives and requirements of a Company may be set above those standards required by the ISM Code. Such objectives and requirements, consistent with an intent to improve safety and pollution prevention, should be encouraged and supported by the auditor.

It is the responsibility of the auditor to verify the completeness, adequacy and effective functioning of the SMS. Non-conformities should not be raised on part(s) of the SMS outside the scope of the mandatory ISM Code requirements. These should be reported as "findings" related to matters which are not mandatory under the ISM Code.

A.741(18)

3. COMPANY RESPONSIBILITIES AND AUTHORITY

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

ISM Code - paragraph 3.1 (1996)

3.1 If the entity who is responsible for the operation of the ship is other than the owner, the owner must report the full name and details of such entity to the Administration.

The "Company", as defined in 1.1.2 of the ISM Code when other than the owner of the ship, is synonymous with the "entity" referred to in clause 3.1.

A Company can contract with third parties to manage specific ship related activities (e.g. manning, technical support and maintenance). It is the responsibility of the Company to identify in the SMS the role of each subcontractor performing elements covered by the ISM Code. With such a contracting arrangement, only one DOC can be issued to the Company.

Any responsibility imposed by the ISM Code which is subcontracted therefore continues to remain the responsibility of the Company.

The auditor should be satisfied during a DOC assessment that the Company is in control of all activities associated with the SMS which have been subcontracted. The Company remains responsible for and must hold all the objective evidence necessary to demonstrate that subcontractors are in compliance with Company's policies and procedures associated with their particular services.

The auditor should satisfy himself that the owner has reported the details of the Company to the relevant Flag State.

ISM Code - paragraph 3.2 (1996)

3.2 The Company should define and document the responsibility, authority and interrelation of all personnel who manage, perform and verify work relating to and affecting safety and pollution prevention.

The auditor may find diagrammatic charts and/or job descriptions to identify positions related to safety and pollution prevention activities for each functional area, ashore and on board.

ISM Code - paragraph 3.3 (1996)

3.3 The Company is responsible for ensuring that adequate resources and shore based support are provided to enable the designated person or persons to carry out their functions.

The designated person(s) may formally require the top management to provide resources, when deemed necessary to carry out their functions. The top management is responsible for evaluating the proposal and decide accordingly.

A.741(18)

4. DESIGNATED PERSON(S)

To ensure the safe operation of each ship and to provide a link between the Company and those on board, every Company, as appropriate, should designate a person or persons ashore having direct access to the highest level of management. The responsibility and authority of the designated person or persons should include monitoring the safety and pollution prevention aspects of the operation of each ship and to ensure that adequate resources and shore based support are applied, as required.

ISM Code - paragraph 4. (1996)

The designated person(s) should have sufficient experience to understand if procedures and processes are correctly followed on board. This implies that he should possess appropriate knowledge and experience in the marine field in order to be effective in carrying out his responsibilities.

The designated person(s) may collect and maintain information from ship operation, including requests for spare parts, follow-up procedures and correction of non-conformities. An important role is the communication link between the ship and the shore. That could include exchange of correspondence for monitoring performance, resolution of action items and recommendations. Ship visits by the designated person(s) may be necessary to help build relationships and understanding of each others roles. The absence of visits may be an indicator that an auditor should examine more closely the effectiveness of the communication chain. It may also indicate a lack of resources required in paragraph 3.3 of the ISM Code.

The organisational structure of a Company should confirm that the designated person has direct access to the highest level of management. This is to allow the designated person to inform the top management on the ongoing status, recommendations and requests for resources associated with safety and pollution prevention activities so that the necessary corrective actions can be promptly adopted.

Where the Master is the owner of the Company and the SMS functions are carried out on board, it may not be appropriate to appoint a designated person ashore.

A.741(18)

5. MASTER'S RESPONSIBILITY AND AUTHORITY

5.1 The Company should clearly define and document the Master's responsibility with regard to:

- .1 implementing the safety and environmental protection policy of the Company;
- .2 motivating the crew in the observation of that policy;
- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;
- .4 verifying that specified requirements are observed; and
- .5 reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.

5.2 The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasising the Master's authority. The Company should establish in the SMS that the Master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

ISM Code - paragraph 5.1 (1996)

5.1 The Company should clearly define and document the Master's responsibility with regard to:

The Company, taking into account its organisation, type of ships and service, should define and document the responsibilities and methods expected by the Master to carry out these functions.

The Master's responsibility in a broad sense may be found in any part of the documented system.

ISM Code - paragraph 5.1.1 (1996)

- .1 implementing the safety and environmental protection policy of the Company;

"Implementation of the safety and environmental protection policy" on board is under the responsibility of the Master. Effective implementation of this could be audited through interviewing Officers and crew.

ISM Code - paragraph 5.1.2 (1996)

- .2 motivating the crew in the observation of that policy;

"Motivation of the crew" may be achieved by the Master explaining to them how they can personally benefit from the implementation of the policy as well as encouraging their perception of ownership.

This could be achieved through meetings between the Master or a delegated Senior Officer (e.g. at embarkation, during training or safety drills) and crew members who are requested to participate in the fulfilment of the Company objectives and continuous improvement of the safety management system.

Motivation of the crew may be ascertained through interviews.

ISM Code - paragraph 5.1.3 (1996)

- .3 issuing appropriate orders and instructions in a clear and simple manner;

Examples may include Master's standing orders and bridge night order book.

ISM Code - paragraph 5.1.4 (1996)

- .4 verifying that specified requirements are observed; and

The Master may delegate verification to Officers but retains responsibility to ensure that the methods defined and documented by the Company are used.

A checklist could be useful for the Master to verify that specific requirements are observed through actions/activities performed by crew members.

The auditor may verify how these activities are carried out on board through direct observation and/or by interviewing the crew.

ISM Code - paragraph 5.1.5 (1996)

- .5 reviewing the SMS and reporting its deficiencies to the shore based management.

The Master, as responsible person onboard, should inform the Company whenever there are deficiencies in the SMS relevant to the ship's operation.

Information on SMS deficiencies should include proposals for corrective action and recommendations for improving the SMS, as far as possible.

The auditor should expect that the Company has defined when and how the Master carries out the SMS reviews aboard ship.

ISM Code - paragraph 5.2 (1996)

5.2 The Company should ensure that the SMS operating on board the ship contains a clear statement emphasising the Master's authority. The Company should establish in the SMS that the Master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

The SMS should state the Master's overriding authority and discretion to take whatever action is considered necessary in the best interest of crew, passengers, the ship and environment.

The overriding authority of the Master applies to all circumstances.

The auditor should verify that the Company has definitively documented that the Master has an overriding responsibility and authority on shipboard operations as prescribed in Resolution A.443(XI) "Decision of the Shipmaster with regard to Maritime Safety and Marine Environment Protection".

A.741(18)

6. RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the Master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and
- .3 given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarisation with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.

ISM Code - paragraph 6.1.1 (1996)

6.1 The Company should ensure that the Master is:

- .1 properly qualified for command;

The Master's qualification for command to be verified by the Company before assignment to a ship may be determined with reference to the following examples:

- (i) certificate of competency, including validity and authenticity, complies with relevant Flag State and STCW requirements;
 - (ii) previous seagoing experience on the same type of ship;
 - (iii) performance reports, including those from previous employers;
 - (iv) additional specific company requirements.
-

ISM Code - paragraph 6.1.2 (1996)

.2 fully conversant with the Company's SMS; and

The Company should ensure that the Master is "**fully conversant**" with all requirements relating to safety and environmental protection, for instance by:

- (i) including such requirements in operating instructions,
- (ii) describing job responsibilities,
- (iii) carrying out formal meetings with the shore management.

The auditor should expect the Master to demonstrate familiarity with the SMS during onboard interviews. To assist this purpose, the auditor may find records of participation in regular meetings with the Company's management, attendance at seminars or training sessions on the SMS.

ISM - paragraph 6.1.3 (1996)

.3 given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.

Examples to support the Master's duties from the Company may include:

- (i) maintaining required complement and onboard expertise,
- (ii) responding to identified deficiencies in the SMS.

ISM Code - paragraph 6.2 (1996)

6.2 The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements.

"**Manning requirements**" are described in Flag Administration's regulations and may be exceeded by Company preference.

The standards for certification and training of specific shipboard assignments for licensed and unlicensed personnel are described in the STCW Convention, as amended. The Company has to be familiar with such requirements consistent with ship type(s) and operation.

"**Qualification of personnel**" may be ensured by adopting a policy for recruitment (e.g. evaluation of personal CV, information from other Companies, interviews), selection of personnel (e.g. by an appraisal system) and, as far as possible, embarkation of personnel already known by the Company.

The Company should have a system in place for selecting personnel, especially if obtained through a manning agent. A procedure may then be expected to detail how the selection process is carried out to comply with the STCW Convention, as amended.

When recruitment or manning is obtained through a manning agent, the Company should adopt a procedure for checking that its policy is followed by the agent. A procedure may be expected providing details on how the recruitment and selection process is carried out.

"**Medical fitness**", as required in the amended STCW Convention, should include that a reasonable policy exists and it has been implemented. Evidence of such a policy includes certificates or endorsements in seaman books and that crew members have undergone medical examination within the intervals established by the Flag Administration.

Some companies have their own medical department providing pre-employment and existing employees medical examinations. Such a policy, while beneficial, does not always detect medical problems which can exist when a crew member joins the ship.

Some Companies have established a formal drug and alcohol policy and process of screening crew. Such policy is a method by which a Company may help ensure that ship personnel remain medically fit for duty on a day to day basis. Should this exist, the auditor may include these activities in the audit.

ISM Code - paragraph 6.3 (1996)

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarisation with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

The Company shall provide, in accordance with STCW, written instructions to the Master of each ship to which the Convention applies, setting forth the policies and procedures to be followed to ensure that all seafarers who are newly employed onboard are given a reasonable opportunity to become familiar with the shipboard equipment, operating procedures and other arrangements needed for the proper performance of their duties, before being assigned to those duties.

"New assignments" related to ship personnel may include another ship, a different job or promotion.

"Essential instructions" are those that clearly define the crew members role within the ship's organisation and ensure that they are prepared prior to taking up their duties on board. These instructions may include crew member's responsibility, authority and interrelationships with others involved in the SMS.

"Instructions prior to sailing" may include lifeboat station and responsibilities, fire station responsibilities and making available specific additional reference material associated with safety requirements from the SOLAS training manual.

"Familiarisation" is the process that allows a person embarking for the first time on a ship or transferred to new assignments to become familiar with that ship, its machinery, systems, equipment and operations. Familiarisation may be accomplished for instance by:

- (i) embarking as supernumerary,
- (ii) receiving essential information in a language the seafarer understands,
- (iii) shore side seminars sponsored by industry or Company,
- (iv) observing onboard overlap while vessel in port,
- (v) visual aids such as videos, manuals and operating instructions.

The choice and level of detail to assist familiarisation will depend on individual experience and the job responsibilities. Should individuals require essential familiarisation with an assignment prior to sailing, then the Company should identify such requirements and develop an appropriate plan. Examples may be familiarisation with the equipment on the bridge or in the engine room.

A system of familiarisation should also be applied to new or transferred shore staff where their responsibilities include safety and pollution prevention. This could include superintendents who are not familiar with a type of vessel being operated by the Company.

ISM Code - paragraph 6.4 (1996)

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

The Company should have a plan on how to provide all personnel involved in safety and pollution prevention with information on mandatory requirements of the relevant Administration(s) and applicable codes and guidelines.

Examples of how such information is communicated may be:

- (i) written instructions,
- (ii) described in job responsibilities,
- (iii) formal discussions with Company representatives.

ISM Code - paragraph 6.5 (1996)

6.5 The Company should establish and maintain procedures for identifying any training which may be required in support of the SMS and ensure that such training is provided for all personnel concerned.

The Company should identify the individual(s), ashore and onboard, having responsibility to define training needs appropriate for specific tasks, taking into account factors such as:

- (i) previous training and experience,
- (ii) required proficiency in operation of equipment,
- (iii) familiarity with new equipment,
- (iv) familiarity with equipment when transferred to different type vessel,
- (v) drills for emergencies,
- (vi) results of internal auditing.

Training may be supplemented by using visual aids, such as videos, manuals and operating instructions, or direct supervision by a superior.

ISM Code - paragraph 6.6 (1996)

6.6 The Company should establish procedures by which the ship's personnel receive relevant information on the SMS in a working language or languages understood by them.

The Company should establish the working language(s) onboard and the requested level of knowledge of foreign languages for Officers.

The details and the amount of documentation should be determined by what is necessary to ensure all appropriate shipboard personnel can understand their respective roles.

In absence of documentation translated into the working language of the crew members, the auditor would expect to find objective evidence that proper familiarisation with the safety management system, as far as applicable, had taken place. Records of respective training sessions should be maintained.

ISM Code - paragraph 6.7 (1996)

6.7 The Company should ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in the execution of their duties related to the SMS.

Sufficient instructions in a suitable language need to be verified, as well as ensuring an understanding of them by the crew. This could be verified by witnessing an exercise.

Verification that the ship's personnel are able to communicate may be accomplished by verifying the execution of orders given by Officers and requested by the auditor.

The auditor should verify if procedures exist that ensure effective communication on board. Documented evidence must be available, e.g. from manning agencies at the recruitment stage and during crew appraisals. Those responsible for the care of passengers during shipboard emergencies should be able to communicate with them effectively.

A.741(18)

7. DEVELOPMENT OF PLANS FOR SHIPBOARD OPERATIONS

The Company should establish procedures for the preparation of plans and instructions for key shipboard operations concerning the safety of the ship and the prevention of pollution. The various tasks involved should be defined and assigned to qualified personnel.

ISM - paragraph 7. (1996)

"Key shipboard operations" in the safety and pollution prevention context mean:

- (i) all those operations for which mandatory rules and regulations prescribe performance requirements or specific requirements for plans, procedures, instructions, records and checklists;
- (ii) those connected to the particular ship's type and which may affect safety and pollution prevention, to the extent established by the Company;
- (iii) those for which safe practices in ship operations and a safe working environment (ref. 1.2.1) have been recommended by the IMO, Administrations, classification societies and other industry bodies (ref. 1.2.3.2)
- (iv) those which the Company considers may create hazardous situations if not controlled by plans and instructions.

Methods of Company identification of key shipboard operations may include the following:

- (i) Company experience on those operations which may create hazardous situations if not controlled by plans and instructions;
- (ii) feedback provided from the SMS elements such as the Master's review of the SMS (ref. 5.1.5), internal audits, reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences;
- (iii) formalised systematic methods which the Company may decide to use as a tool for hazard identification.

Non-conformities should not be raised against the adequacy but on the implementation of such methods decided by the Company to identify key shipboard operations.

"Plans and instructions" include plans, procedures, instructions and checklists which are meant to govern or support shipboard activities related to the safety of the ship and the prevention of pollution. These should also deal with new ship types when relevant.

Examples are those routine activities which if not correctly handled could lead to hazardous situations, e.g. watchkeeping, loading, discharging, gas freeing, tank cleaning, sailing (confined waters), passage planning, pollution prevention, etc.

"Procedures for the preparation of plans and instructions" should have safety and pollution prevention as a primary objective and should include, inter alia, measures to prevent identified risks as referenced in 1.2.2.2 and 1.4.2 of the ISM Code.

The development of procedures should take into account relevant international and national mandatory rules and regulations and applicable codes, guidelines and standards for the type(s) of ship covered by the SMS. This information should be kept updated by the Company to take into account its operational experience.

The auditor would expect to find a comprehensive list of applicable codes, guidelines and standards. If not, the auditor may use a separate reference list to facilitate the audit process. The Company should be involved to confirm that the list is consistent with the Company's particular operational experience and procedures.

The verification in the Company's offices should include:

- (i) evidence that a systematic review of mandatory rules and regulations applicable to each ship type included in the DOC is carried out by the Company (ref. 1.2.3.1 and 6.4) for the purpose of identification of the plans, procedures and instructions that are required by mandatory rules and regulations for the type(s) of ships operated by the Company. This evidence may include the existence of an appropriate library of applicable rules and regulations;
- (ii) evidence of a systematic review of recommendations given in form of codes, guidelines and standards by the IMO, Administrations, classification societies or other industry bodies, which the Company has decided that are applicable to their operation. This evidence may include verification that:
 - there is a list of these references,
 - these recommendations are made available for those responsible for developing the plans and instructions for key operations;
- (iii) testing the completeness of the review by choosing a random sample of the operations for which there are requirements for plans, procedures or instructions in mandatory rules and regulations;
- (iv) verifying that the Company has established their own qualification requirements for those who are to be responsible for the development of plans, procedures and instructions for key operations; and
- (v) that this has been used as a basis for a systematic identification of the plans, procedures and instructions that are required by mandatory rules and regulations for the type(s) of ships operated by the Company;

The shipboard audit should include:

- (vi) verification that key operations are under control by random sampling of those operations. This would involve the need to witness operations and confirm that the operation is conducted in accordance with procedures and instructions and will include discussion with crew members on their specific responsibilities associated with the key operation. The random sampling would depend on the type of ship, the ship operator, time available and availability of ship's personnel.
- (vii) verification that an appropriate library of applicable rules and regulations, guidelines, codes and standards exists.

Non-conformities should be raised when such Company's plans, procedures and instructions are not implemented, or when procedures for the identification of key operations are not followed.

Non-conformities may be raised against the adequacy of methods decided by the Company to identify key shipboard operations and when there is evidence that such plans, procedures and instructions are inadequate.

The approval of the performance of operations for which plans, procedures and instructions are required by mandatory rules and regulations, such as damage control plans, are dealt with separately and independently of ISM Code audits.

"Qualified personnel" means those who are qualified to identify key operations and carry out actions requested by plans, procedures and instructions.

When developing plans and instructions for key shipboard operations, the focus is on prevention, which requires the use of personnel who have adequate technical and/or operational knowledge relevant to the Company's operations.

The auditor should not prescribe particular requirements for qualified Company personnel to perform the review process.

Identification of tasks assigned to appropriately qualified personnel is an important consideration. Checklists may be used to facilitate the process. The auditor should expect the Company to have identified risks associated with a particular type of vessel and trade. Such identification should be documented in some form. Identified risks may simply be indicated in tables of contents.

A.741(18)

8. EMERGENCY PREPAREDNESS

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

8.3 The SMS should provide for measures ensuring that the Company's organisation can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

ISM Code - paragraph 8.1 (1996)

8.1 The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situations.

Possible examples of emergency shipboard situations may include:

- (i) **"Shore terminal related"**, e.g. overloading, fire, explosion;
- (ii) **"Ship related"**, e.g. heavy weather damage, collision, grounding, fire, explosion, cargo shifting, pollution involving cargo or bunkers, flooding;
- (iii) **"Personnel related"**, e.g. abandon ship, man overboard, serious injury, enclosed space rescue, terrorism, piracy.

Emergency planning may be included in integrated shipboard emergency plans.

An auditor would expect a Company to have documented emergency procedures applicable for use onboard the particular type of ship being operated. That would include the duties and responsibilities of crew members on board and shipboard communication methods. Use of a checklist could also be appropriate to the type of emergency.

ISM Code - paragraph 8.2 (1996)

8.2 The Company should establish programmes for drills and exercises to prepare for emergency actions.

The scope of drills should:

- (i) verify that the documented procedure is appropriate and remains effective for a given emergency;
- (ii) exercise the Company's personnel ashore and onboard in using the documented procedures to develop familiarity with a particular emergency and where necessary to make improvements to emergency response capability.

In addition to routine drills prescribed in international and national regulations, drills should also include emergency situations identified in 8.1 of the ISM Code.

The auditor should expect to find documented evidence of drills and exercises in response to emergency situations identified by the Company which demonstrate that the Company has been able to respond effectively.

The types of drills an auditor might expect to find include boat drill, man overboard drill, abandon ship drill, oil spill, emergency steering, rescue from enclosed spaces, gas drill, helicopter drill, management communication in emergencies, etc.

ISM Code - paragraph 8.3 (1996)

8.3 The SMS should provide for measures ensuring that the Company's organisation can respond at any time to hazards, accidents and emergency situations involving its ships.

The Company should have available the shoreside organisational structure, resources, means and procedures for communications and equipment for responding to a shipboard emergency. A 24 hours contact should be available for emergencies.

VOID

A.741(18)

9. REPORTS AND ANALYSIS OF NON-CONFORMITIES, ACCIDENTS AND HAZARDOUS OCCURRENCES

9.1 The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention.

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

ISM Code - paragraph 9.1 (1996)

9.1 The SMS should include procedures ensuring that non-conformities, accidents and hazardous situations are reported to the Company, investigated and analysed with the objective of improving safety and pollution prevention.

Records of non-conformities, accidents, hazardous situations and relevant investigations produced by shipboard personnel and/or by the Company from operations or internal audits, should be provided to the auditor during audits to demonstrate effective functioning of the SMS.

The auditor would also expect to see the effective implementation of a documented procedure dealing with the review and analysis of the events stated above. This should include the objective for improvement.

ISM Code - paragraph 9.2 (1996)

9.2 The Company should establish procedures for the implementation of corrective action.

The Company should have procedures for carrying out the corrective actions suggested by analysis relevant to non-conformities, accidents and hazardous situations identified from internal audits and during operations.

A.741(18)

10. MAINTENANCE OF THE SHIP AND EQUIPMENT

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1 inspections are held at appropriate intervals;
- .2 any non-conformity is reported with its possible cause, if known;
- .3 appropriate corrective action is taken; and
- .4 records of these activities are maintained.

10.3 The Company should establish procedures in SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide

for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or system. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

10.4 The inspections mentioned in 10.2 as well as the measures referred to 10.3 should be integrated in the ship's operational maintenance routine.

ISM Code - paragraph 10.1 (1996)

10.1 The Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company.

The maintenance of the ship and equipment should be in accordance with the procedures established by the Company, taking into account international conventions, Flag and Port State regulations, classification rules, requirements from manufacturers, feedback information from failures, damages, defects and malfunctions.

Objective evidence is necessary to confirm conformance with established maintenance requirements. Examples include documented procedures and instructions for the onboard work routine and verification of their implementation in the day-to-day operation of the ship by the appropriate personnel.

There are a number of acceptable systems associated with maintenance of equipment. The choice depends on ship design and Company philosophy. The auditor should expect to find maintenance process documentation and records indicating compliance with maintenance program requirements.

ISM Code - paragraph 10.2.1 (1996)

10.2 In meeting these requirements the Company should ensure that:

- .1 inspections are held at appropriate intervals;

The Company should define the appropriate intervals and may be expected to justify their selection.

As part of shipboard responsibilities, there should be formal routine inspections of machinery, systems, equipment and structural integrity of the ship.

ISM Code - paragraph 10.2.2 (1996)

- .2 any non-conformity is reported with its possible cause, if known;

This section of the Code refers to damage, defects, malfunctioning, deficiencies concerning ship and equipment, etc.. Therefore, the term "non-conformity" in this context is not meant to refer to the definition of non-conformity against the ISM Code used in the audit process.

Shipboard personnel, as part of the day-to-day operation of the ship, should have procedures which ensure that non-conformities are reported promptly and rectified within a specified period of time.

Non-conformities which, for any reason, cannot be promptly dealt with by the ship personnel (e.g. due to lack of resources or material) or whose repair may be postponed (e.g. to the next dry dock or long stay) and which do not affect the ship's safety and environmental protection, should be included in a continuously updated list, to be available onboard and ashore.

A system should be in place to notify appropriate personnel both ashore and on board of non-conformities and appropriate corrective actions.

APRIL 1997

The SMS should include instructions when ship's personnel are unable to correct a non-conformity affecting the ship's safety or protection of the environment with available resources and material, in order to inform the appropriate person in the Company of the nature of the problem, whenever possible with proposals for corrective and preventive resolution.

ISM Code - paragraph 10.2.3 (1996)

.3 appropriate corrective action is taken; and
--

The Company should have documented procedures for corrective action of non-conformities which cannot be promptly corrected by the shipboard personnel. The list of routine maintenance works carried out onboard should also be available in the Company's offices.

Corrective action should involve solutions which may reduce or prevent re-occurrence of a non-conformity.

ISM Code - paragraph 10.2.4 (1996)

.4 records of these activities are maintained.
--

Records of inspections, maintenance, damages, defects and relevant corrective actions should be kept as objective evidence of the effective functioning of the SMS

ISM Code - paragraph 10.3 (1996)

10.3 The Company should establish procedures in its SMS to identify equipment and technical systems the sudden operational failure of which may result in hazardous situations. The SMS should provide for specific measures aimed at promoting the reliability of such equipment or systems. These measures should include the regular testing of stand-by arrangements and equipment or technical systems that are not in continuous use.

The list of critical equipment and systems can vary according to ship type and operation. Once identified, appropriate tests and other procedures should be developed to ensure reliability.

The testing and maintenance of stand-by equipment and inactive systems associated with alternatives should be part of the Company maintenance plan. Examples of inspections and tests may be :

- (i) alarms and emergency shutdowns,
- (ii) fuel oil system integrity,
- (iii) cargo system integrity,
- (iv) emergency equipment (EPIRB, portable VHF, etc.),
- (v) safety equipment (portable gas and CO₂ detectors, etc.),
- (vi) pre-arrival and pre-departure tests (of emergency steering gear, generators, emergency fire pumps, telegraphs, etc.).

A.741(18)

11. DOCUMENTATION

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the SMS.

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;
- .2 changes to documents are reviewed and approved by authorised personnel; and
- .3 obsolete documents are promptly removed.

11.3 The documents used to describe and implement the SMS may be referred to as the "Safety Management Manual". Documentation should be kept in a form that the Company considers most effective. Each ship should carry on board all documentation relevant to that ship.

ISM Code - paragraph 11.1 (1996)

11.1 The Company should establish and maintain procedures to control all documents and data which are relevant to the SMS..

Examples of documents relevant to the SMS which need to be controlled are the safety management manual (see 11.3), other company's manuals dealing with safety and environmental protection, drawings, letters, and record books.

The Company should provide procedures, and define persons responsible for appraisal and issue of documents and data.

ISM Code - paragraph 11.2.1 (1996)

11.2 The Company should ensure that:

- .1 valid documents are available at all relevant locations;

The Company's audit report should include verification that valid documents are available at the designated locations.

ISM Code - paragraph 11.2.2 (1996)

- .2 changes to documents are reviewed and approved by authorised personnel; and

The Company should provide procedures and define responsibilities for review, approval and issue of changes to documents.

ISM Code - paragraph 11.2.3 (1996)

- .3 obsolete documents are promptly removed.

The SMS should provide procedures for removal and disposal of obsolete documents.

A.741(18)

12. COMPANY VERIFICATION, REVIEW AND EVALUATION

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution prevention activities comply with the SMS.

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency and when needed review the SMS in accordance with procedures established by the Company.

12.3 The audits and possible corrective actions should be carried out in accordance with documented procedures.

12.4 Personnel carrying out audits should be independent of the areas being audited unless this is impracticable due to the size and the nature of the Company.

12.5 The results of the audits and reviews should be brought to the attention of all personnel having responsibility in the area involved.

12.6 The management personnel responsible for the area involved should take timely corrective action on deficiencies found.

ISM Code - paragraph 12.1 (1996)

12.1 The Company should carry out internal safety audits to verify whether safety and pollution prevention activities comply with the SMS.

Internal audits are important to demonstrate the effective functioning and continuous implementation of the SMS. Reference may be made to the ICS/ISF "Guidelines on ISM Code Internal Audits" (under development).

Objective evidence should, *inter alia*, include records of internal annual audits performed by the Company, ashore and on board (see 3.1.2 of the IMO Guidelines). These records and relevant corrective actions are to be provided by the Company to the auditor during the initial, periodical or renewal audits.

Where internal audits are carried out by an authorised person, the auditor would need to verify the control of the authorised person by the Company.

ISM Code - paragraph 12.2 (1996)

12.2 The Company should periodically evaluate the efficiency and when needed review the SMS in accordance with procedures established by the Company.

The management review may include results of Master's review, results of internal audits, analysis/investigation results of accidents, recommendations based on statutory/classification surveys, results of implementation of the SMS and out-dated SMS in the light of new rules/regulations being brought in force.

The auditor should check what actions are taken by the Company to review the SMS in accordance with the above information.

A.741(18)

13. CERTIFICATION, VERIFICATION AND CONTROL

13.1 The ship should be operated by a Company which is issued a document of compliance relevant to that ship.

13.2 A document of compliance should be issued for every Company complying with the requirements of the ISM Code by the Administration, by an organisation recognised by the Administration or by the Government of the country, acting on behalf of the Administration in which the Company has chosen to conduct its business. This document should be accepted as evidence that the Company is capable of complying with the requirements of the Code.

13.3 A copy of such a document should be placed on board in order that the Master, if so asked, may produce it for the verification of the Administration or organisations recognised by it.

13.4 A certificate, called a Safety Management Certificate, should be issued to a ship by the Administration or organisation recognised by the Administration. The Administration should, when issuing the certificate, verify that the Company and its shipboard management operate in accordance with the approved SMS.

13.5 The Administration or an organisation recognised by the Administration should periodically verify the proper functioning of the ship's SMS as approved.

ISM Code - paragraph 13. (1996)

Reference should be made to the IMO "Guidelines for Administrations on the Implementation of the ISM Code" in Resolution A.788(19) and the IACS "Procedural Requirements for ISM Code Certification", UR. 9.

These guidelines are applicable either when the IACS Member Society acts on behalf of the Administration or when providing ISM Code certification services upon request of the owner on a voluntary basis.

Guidance on Duration of Audits

The table determines the duration of ISM Code verification within ranges, which take into account that there could be variations depending on each company or ship. Duration of verification is expressed in trimees of cumulative man/days (ie 8 hours/day) of an auditor or a team. the verification includes document review and company or ship audits.

	<u>INITIAL VERIFICATION</u>	<u>PERIODICAL VERIFICATION</u>	<u>RENEWAL VERIFICATION</u>
<u>COMPANY *</u>			
small (up to 20 employees **)	3 - 4	1 - 2	2 - 3
medium (between 21 and 50 employees)	4 - 5	2 - 3	2 - 4
large (more than 50 employees)	5 - 6	2 - 4	3 - 5
* within the ranges, the figures can be weighted according to the number of ship types and branch offices.			
** number of relevant employees who carry out or have responsibility to the Safety management System of the company ashore			
<u>SHIP</u>			
<u>Category I</u>			
passenger ships carrying 1500 passengers and above	2 - 4	1 - 3	2 - 3
<u>Category II</u>			
passenger ships and high speed craft carrying 300 passengers and above	2 - 3	1 - 2	2 - 3
chemical tankers			
<u>Category III</u>			
oil tankers, gas carriers, bulk carriers and other cargo ships of 500 grt and above and	1 - 2	1 - 2	1 - 2
passenger ships and high speed craft carrying less than 300 passengers			
<u>Category IV</u>			
mobile offshore drilling units (MODU) of 500 grt and above	1.5 - 2	1.5 - 2	1.5 - 2