qwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmrtyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnmqwertyuiopasdfghjklzxcvbnm

|  |
| --- |
| International Safety Management Code  Toepassing van het ISM Code  20-2-2011  Rado Koky MO2 |

Inhoudsopgave

[Inleiding 3](#_Toc285977328)

[Schepen die onder ISM Code vallen 4](#_Toc285977329)

[Het doel van de ISM Code 4](#_Toc285977330)

[Het verantwoordelijkheden van de reder, kapitein en schip 5](#_Toc285977331)

[De inhoud van de ISM Code 5](#_Toc285977332)

[De keuring van de ISM Code 6](#_Toc285977333)

[Safety Management Manual 6](#_Toc285977334)

[Bronvermelding 7](#_Toc285977335)

# Inleiding

Voor het vak wetgeving van Dhr. Berkhout heb ik een opdracht gekregen om een verslag te schijven over ISM Code.

Dit was de opdracht van Dhr. Berkhout:

1. Benoem de van toepassing zijnde schepen.
2. Benoem het doel van de ISM Code.
3. Geef weer: de inhoud, de werking, verantwoordelijkheden (company/schip/kaptein), nalevingen en controle van de Code (denk hierbij ook aan designated personen /kaptein/ instanties van buiten af.
4. Benoem de Safety Management Manual (wat is dit en wat staat erin?), Document of compliance en het saftye management Certificate.

Dit verslag gaat over de International Safety Management Code. De ISM Code zorgt voor veiligheid en milieuvriendelijkheid op zee. De ISM Code werk ingevoerd om menselijke fouten zo veel mogelijk tegen te gaan. En vanaf 2002 is die van toepassing op alles schepen waardoor het ontstaan van ongelukken door menselijke falen veel minder is geworden.

In dit verslag wordt verder ook de eisen en certificering beschreven. De opbouwstructuur van de deze verslach berust op de volgorden van de hierboven beschreven opdracht.

Ik hoop dat dit verslag voldoende informatie bidt om u verlangde gerust te stellen.

Ik wens u veel lees plezier.

# Schepen die onder ISM Code vallen

Het is bewezen uit onderzoek van IMO ([International Maritime Organization](http://www.imo.org/)) dat bij 80% van alle ongelukken op schepen wordt veroorzaakt door menselijke fouten.

Om deze ongelukken tegen te gaan heeft de IMO in 1994 besloten tot invoering van een gedragcode, de International Safety Management (ISM) Code. De ISM Code werd in 2002 volledig ingevoerd.

De code is van toepassing op alle vrachtschepenschepen en mobiele offshore eenheden die een bruto tonnage van 500 of meer hebben en op alle passagiersschepen.

# Het doel van de ISM Code

De ISM Code werd ingevoerd om menselijke falen te voorkomen en zoveel mogelijk te corrigeren. Om dit probleem zo goed mogelijk te kunnen benaderen, moet men ten alle tijden bewustzijnde zijn, zodat die op tijd matregelen kan nemen.

Het doel van de ISM Code is:

* Om de werkgever/werknemer een permanente zorg voor een goed veiligheidsbesef en gedrag toe te wijzen, zowel aan de wal als aan boord.
* Het garanderen van de veiligheid op zee.
* Het voorkomen van ongevallen en het voorkomen van schade aan het milieu.

# Het verantwoordelijkheden van de reder, kapitein en schip

De rol van de rederij

De eerstverantwoordelijke voor de feitelijke veiligheid en milieuzorgbeleid aan boord is de scheepseigenaar (reder). De reder is verplicht om de vereiste systemen aan te schaffen die de veiligheid voor de mens en milieu vergroten zowel aan bord als aan de wal.

De rol van de kapitein

Aan boord valt de verantwoordelijkheid voor het veiligheidbeleid en milieubeschermingbeleid onder het gezag van de kapitein. De kapitein zorgt dat de veiligheid- en milieubescherming aan boord in praktijk toegepast wordt. De kapitein draagt de zorg voor het voldoen aan de eisen van de ISM Code en dient de bemanning aan boord te motiveren om zich aan het beschermingbeleid te houden. Het voordurend controleren van de veiligheidssystemen aan boord en eventuele rapporten beoordelen op juistheid kan de veiligheid van de bemanning verhoogt woden.

Het schip

De reder is verantwoordelijk voor dat het schip is bemand met gekwalificeerde en kundig personeel dat het veiligheids- en milieubeleid op effectieve wijze kan uitvoeren.

Er moet rekening worden gehouden op welke dienst het schip is ingezet zodat de werkbelasting van de bemanning niet overschreden wordt. Als er nieuwe personeelsleden aangemonsterd worden dienen zij in kennis gesteld worden van hun nieuwe taken en de bijhorende verantwoordelijkheden. De reder is verplicht om het personeel bij te scholen als er veranderingen in het regelgevind zich ondervinden.

# De inhoud van de ISM Code

Om te kunnen blijven vasthouden aan goede systematiek en standaardisering in de toepassing van de ISM code, is in IMO verband en binnen de bedrijfstak een pakket van richtlijnen ontwikkeld.

De richtlijnen voor de standaardisering van de ISM Code

* Guidelines for administarations van de IMO.
* Guidelines on the application of the IMO international safety management code, ontwikkeld door de international chamber of shipping en de international federation.
* Procedural guidelines for ISM code.

# De keuring van de ISM Code

In Nederland heeft de overheid met samenwerking van bedrijfsleven een “wegwijzer Integraal Managementsysteem Scheepvaart (IMa-S)” ontwikkeld, die Nederlanders moeten helpen om te voldoen aan alle wettelijke verplichte eisen. Het IMa-S is tot stand gebracht in zorgvuldig samenwerking met vier pilotbedrijven om te garanderen dat het systeem een praktische oplossing bidt op alle regelgeving. Dat betekent als een Nederlandse rederij het nieuwe veiligheidsbeleid wil toepassen op zijn schepen dient die eerst de klassenbureaus (orgaan van pilotbedrijven) te informeren. Het klassenbureau zal dan onderzoek uitvoeren die nodig is om in aanmerking te komen voor de verplichte veiligheidsmanagementcertificaten.

Safety Management Manual

Elke reder of eigenaar van een schip dat moet voldoen aan de ISM Code en zich wil exploiteren moet in bezigt zijn van een geldig conformiteitdocument ook wel document of compliance genoemd. Dit document of compliance (DoC) geeft aan dat de rederij voldoet aan de eisen die de ISM Code nodig acht. Voordat men het DoC krijgt moet zijn schepen gekeurd worden door een erkend klassenbureau. In Nederland wordt de DoC afgegeven door Scheepvaartinspectie op basis van goedkeuring door het klassenbureau. De documen of compliance is 5 jaar gelding en dient na verloop opnieuw te worden aangevraagd.

De rederij die in bezit is van een DoC moet vervolgens voor ieder schip een “safery Management Certificate (SMC)” aanvragen. De procedure hier op is het zelfde als bij DoC.

Ook het SMC is 5 jaar geldig en dient op nieuw aangevraagd worden.

# Bronvermelding

Internet site:

<http://www5.imo.org/SharePoint/mainframe.asp?topic_id=287>

<http://www.knvts.nl/S&W%20archief/International%20Safety%20Management%20Code%20(ISM).pdf>