

**ISM Code**

INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE  
with guidelines for its implementation

2018 EDITION



# INTERNATIONAL MANAGEMENT CODE FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS AND FOR POLLUTION PREVENTION

---

**Adopted in 1993 by resolution A.741(18)**

**Mandatory 1 July 1998**

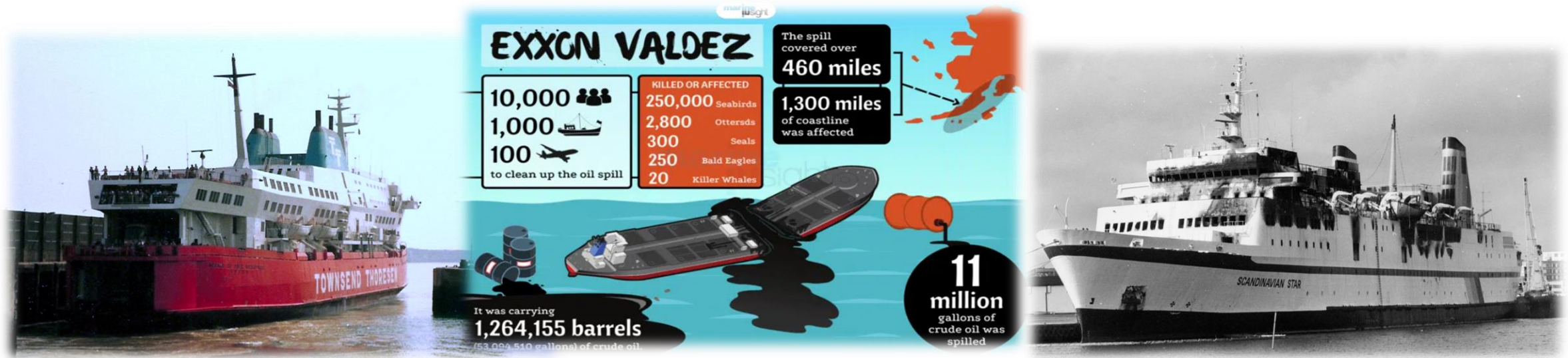
**SOLAS Convention chapter IX**

# The International Safety Management (ISM) Code

The purpose of the ISM Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention

The ISM Code is a functional set of rules that requires involvement and ownership of the measures and routines that the risk & hazard analyzes reveal in order to maintain a safety norm.

**Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development**



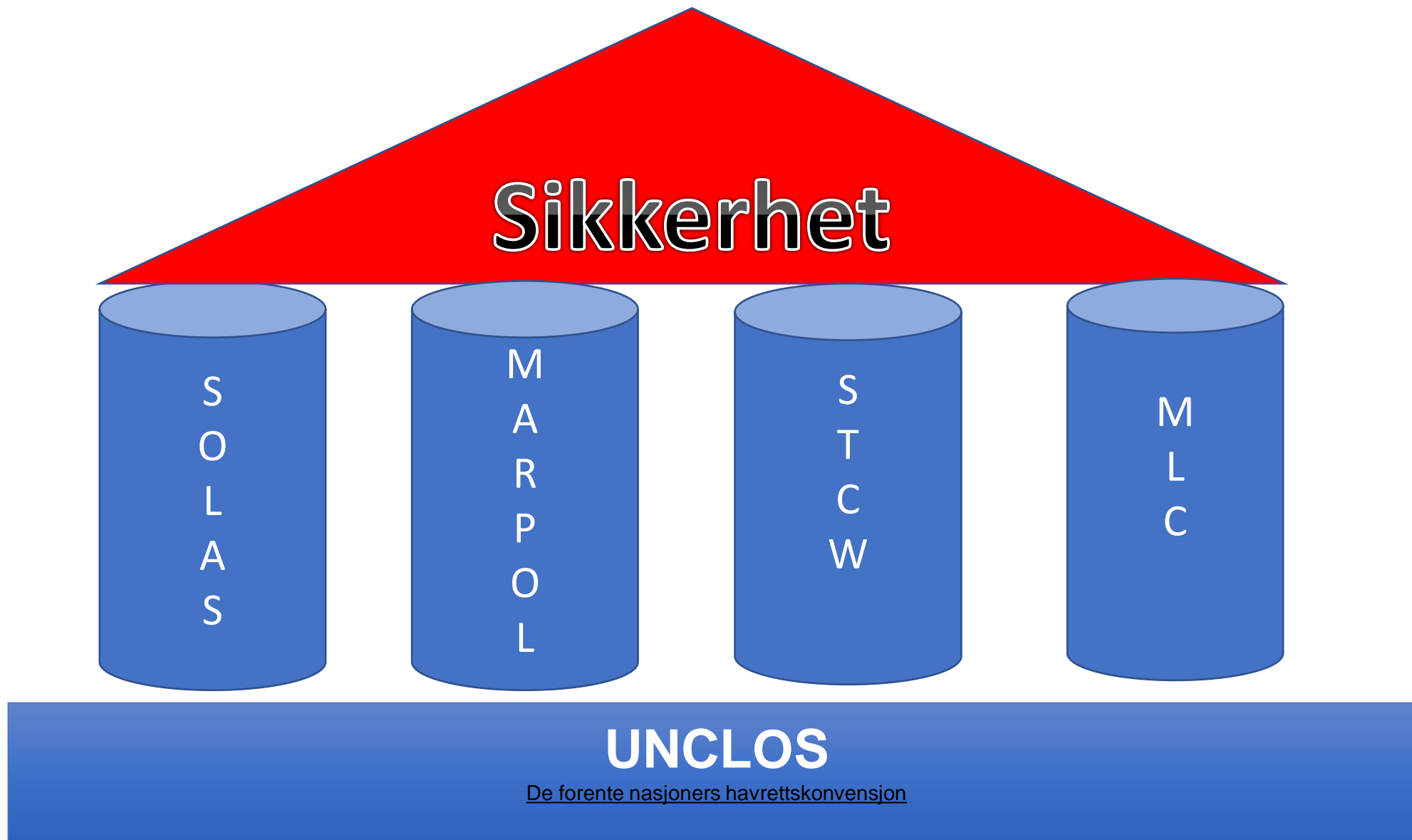
Den britiske RO-RO fergen [«Herald of Free Enterprise»](#) hvis tragiske forlis i 1987 bidro til etableringen av ISM-koden

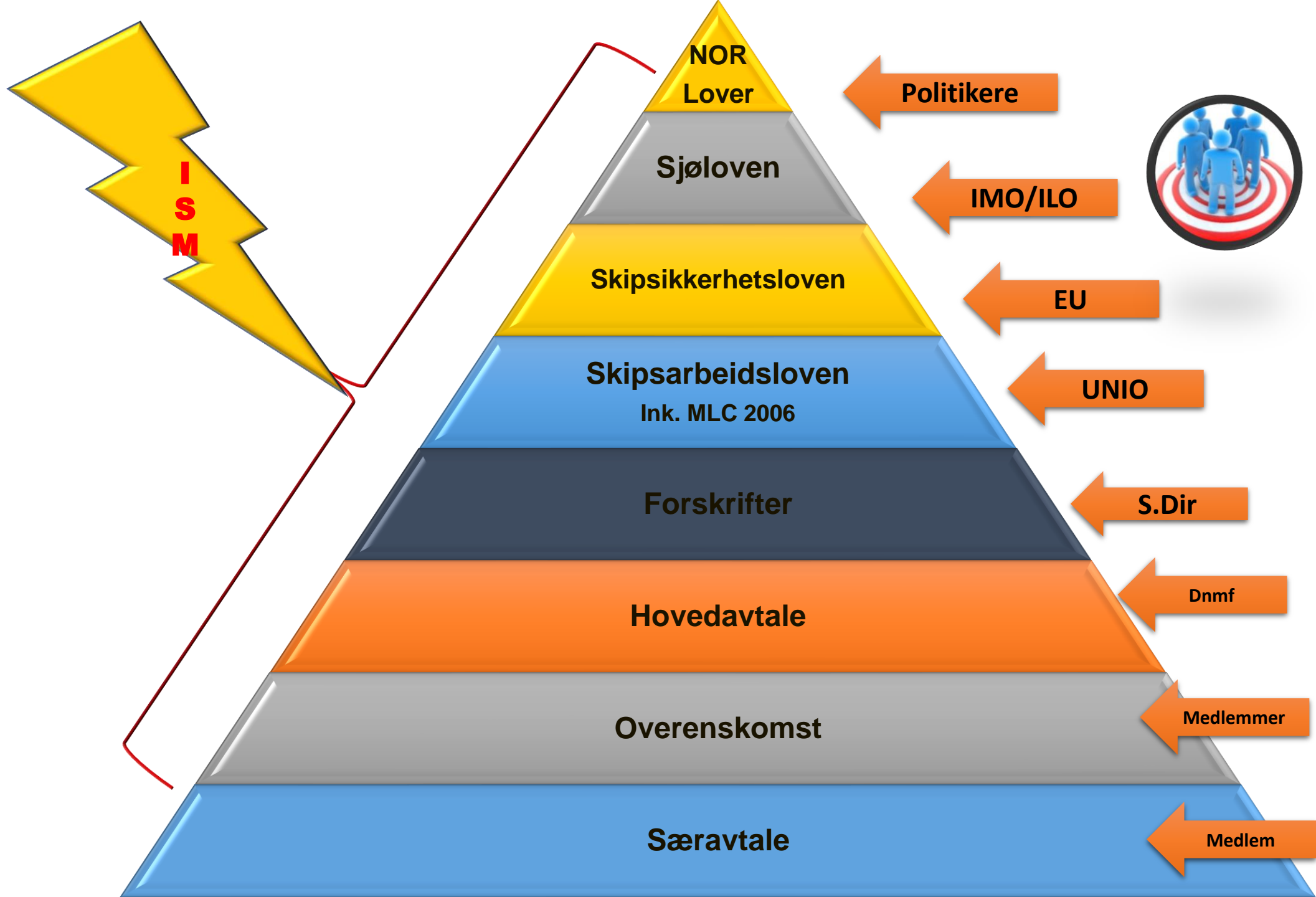
«Exxon Valdez»-forliset fant sted i Prince William-sundet utenfor kysten av Alaska med påfølgende oljeutslipp fant sted 24. mars 1989 og regnes som en av de mest ødeleggende miljøkatastrofene som er **forårsaket av mennesker** på havet noen gang.

[Hva har vi lært](#)

Brannen om bord på [MS «Scandinavian Star»](#) i 1990 var én av flere store ulykker til sjøs som ledet frem til ISM-koden

Dnmf deltar i alle ledd hvor utvikling, vedlikehold og implementering av regelverket foregår nasjonalt og internasjonalt – **praktiseringen i kraft av din stilling MÅ DU stå for!**







## UNCLOS ARTICLE 94 *Duties of the flag State*

Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in **administrative, technical and social matters** over ships flying its flag. In particular, every State shall:

- (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of Ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and
- (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its **master, officers and crew** in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

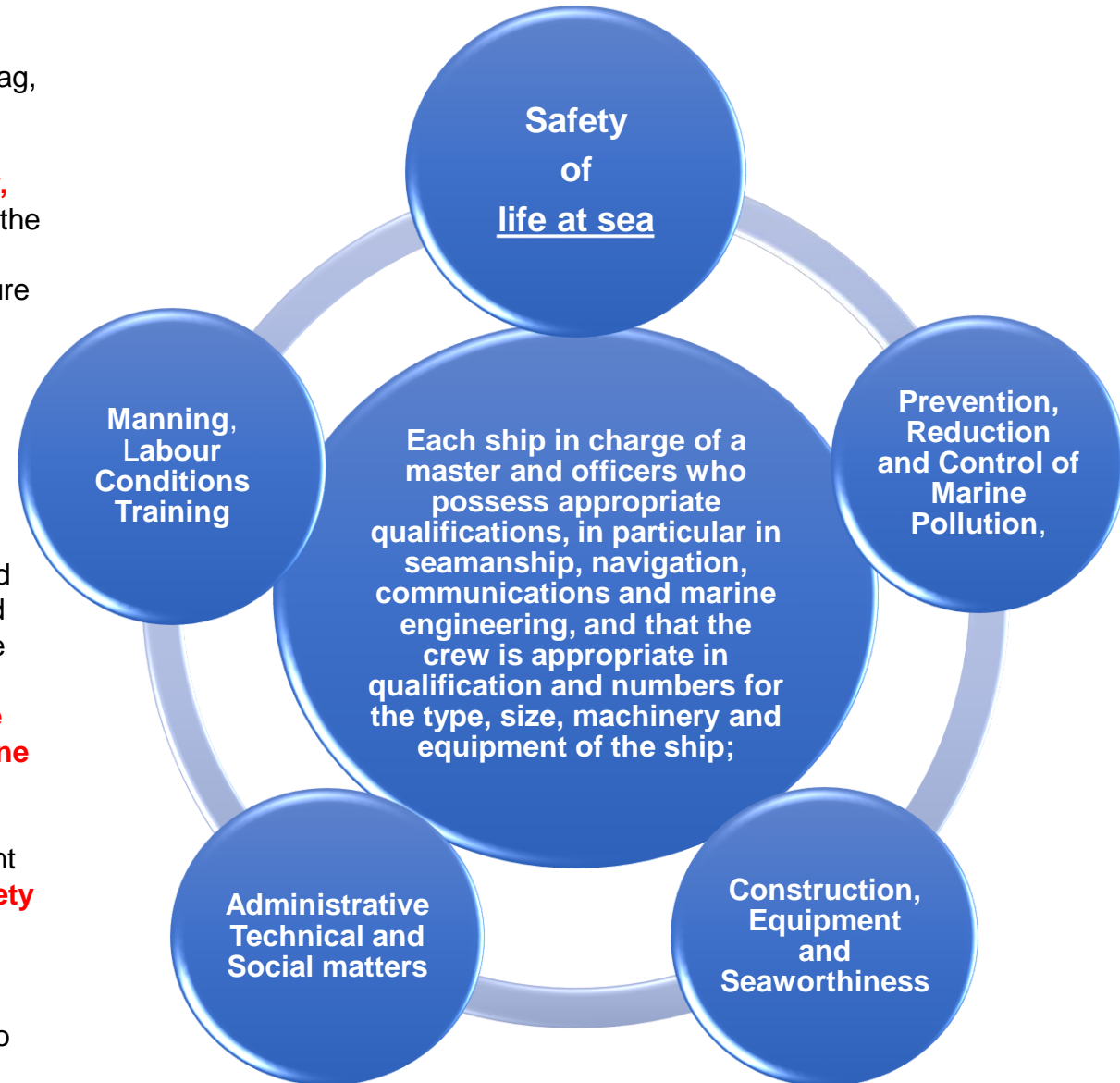
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

- (a) the **construction, equipment and seaworthiness** of ships;
- (b) the **manning** of ships, **labour conditions and the training of crews**, taking into account the applicable **international instruments**;
- (c) the use of signals, the maintenance of **communications** and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

- (a) that each ship, before registration and thereafter, at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship
- (b) that **each ship** is in the **charge of a master and officers** who possess **appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship**;
- (c) that the **master, officers** and, to the extent appropriate, the **crew** are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the **safety of life at sea**, the prevention of collisions, **the prevention, reduction and control of marine pollution**, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4, each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.



**Chief Engineer**  
has huge responsibility  
that vessel is  
**complying with**  
all the regulations of  
**MARPOL**

- ✓ RECORD KEEPING
- ✓ SURVEYS
- ✓ CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION
- ✓ BUNKERING
- ✓ RECEPTION FACILITIES
- ✓ EMERGENCY PREPAREDNESS

# MARPOL «Green & Black unity»

14,5 LIFE  
ON WATER



Safe Sustainable Fuel

14 LIFE  
BELOW WATER







## Why seafarers are criminalised

The situations in which seafarers can get caught up in criminal investigations include incidences of marine pollution, accidents at sea or even in port, and when illicit cargo is found on board. They are sometimes convicted and imprisoned, even when there is no evidence of wrongdoing.

You can view more about MARPOL at

<https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ConferencesMeetings/pages/Marpol.aspx>

De tidligste formene for regulering av ulykker innen skipsfarten besto i å finne noen å legge skylden på etter det hadde skjedd. Dette førte til en straffekultur, hvor det ofte var de siste leddene i en lang årsakskjede som ble straffet. Prinsippet var at trusselen om straff ville bidra til å endre rutiner, slik at sikkerhet ble høyere prioritert. Neste steg, utviklet i løpet av 1900-tallet, var etablering av en rekke sett med regler (SOLAS, MARPOL og STCW konvensjonene). Dette nivået var et fremskritt, fordi det rettet seg mot å utbedre kjente svake punkter, før de førte til ulykker. Resultatet var dagens kultur hvor man følger eksterne regler.

**LOVDATA**

**Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)**

### Kapittel 10. Straffansvar

**§ 58. Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem**

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt vesentlig unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med § 7 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

**§ 59. Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord**

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 9, jf. § 6 om prosjekteringen, byggingen og utrustningen av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 11, jf. § 6 om driften og vedlikeholdet av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 13, jf. § 6 om sertifikater,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 15 første ledd, jf. § 6 om bemanningen av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 16, jf. § 6 med krav om å påse og sørge for at de som har sitt arbeid om bord har de nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater.

0 Endret ved lov 19 juni 2015 nr. 65 (ikr. 1 okt 2015).

# Administrativ byrde!

KS-0834B Begjæring om revisjon og verifikasjon

ISM revisjon/verifikasjon av rederier

Revisjon av servicestasjoner for oppblåsbart redningsutstyr (SOR)

Revisjon av utdanningsinstitusjoner

Skjema finner du på Sjøfartsdirektoratets hovedside under menyen

[Skjemaer.](#)

**MARPOL Certificates**

**Energy Efficiency Design Index ([EEDI](#)),**

**Energy Efficiency Existing Ship Index ([EEXI](#))**

**IOPP Certificate (MARPOL I)**

**NLS Certificate (MARPOL II) ISPP Certificate (MARPOL IV)**

**Garbage Certificate of Compliance (MARPOL V)**

**IEE Certificate (MARPOL VI) ,**

**IAPP Certificate (MARPOL VI)**

**EIAPP Certificate (MARPOL VI and NOx Technical Code) for marine diesel engines**



Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Directorate

Adresse / Address:  
P.O.Box. 2222  
N-5509 Haugesund

Tel.: +47 52 74 50 00  
Fax: +47 52 74 50 01

## SKJEMA FOR BEREGNING AV MILJØFAKTOR

IMO: FNs maritime organisasjon  
MDO: Marine Diesel Oil  
SOx: Svoveldioksyd  
NOx: Nitrogenoksyd  
K: IMOs NOx-krav (ref. bakside)  
S: Prosentandel svovel i drivstoff

### Passasjerskip: Beregning av miljøfaktor

Kriterium	Krav	Poeng	Poeng i henhold til skipets standard
NOx	NOx > K:	0	
	K ≥ NOx > 0.85 K:	1,05	
	0.85 K ≥ NOx > 0.6 K:	2,1	
	0.6 K ≥ NOx > 0.2 K:	4,2	
	0.2 K ≥ NOx:	*)	
SOx	2,5% < S:	0	
	1,5% < S ≤ 2,5%:	0,45	
	0,6% < S ≤ 1,5%:	0,9	
	0,2% < S ≤ 0,6%: S ≤ 0,2%:	1,35 1,8	
Kloakk	Ingen spesielle krav:	0	
	Bruk av renseanlegg om bord	1,5	
Søppel	Ingen spesielle krav:	0	
	Forbrenningsanlegg om bord	0,75	
	Sortering/kompaktering og leveranse til land:	1,5	
Brennstoff	Ingen spesielle krav:	0	
	Kun MDO benyttes:	0,125	
	Dobbeltskrog rundt brennstofftankene: Kun MDO benyttes og dobbeltskrog rundt brennstofftankene:	0,25 0,5	
Redusert fare for grunnstøting	Verken "take me home device" eller redundant maskineri:	0	
	Take me home device:	0,25	
	Redundant maskineri:	0,5	
<b>Miljøfaktor (maksimalt 10):</b>			

\*) Ved tilfredsstillelse av dette kravet gis miljøfaktor 10

Reder har tatt del i og er innforstått med kriteriene og prosedyrer som ligger til grunn for miljødeklarasjonen, slik de er gitt i Sjøfartsdirektoratets nye forskrift av 28/11 2000 om miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering av skip og flyttbare innretninger.

.....  
Dato

.....  
Underskrift



# ISM Norsk

## Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

### § 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a. lasteskip med bruttotonnasje under 500
- b. fiskefartøy med bruttotonnasje under 500
- c. passasjerskip i utenriksfart sertifisert for 12 eller færre passasjerer
- d. roro-passasjerskip sertifisert for 12 eller færre passasjerer
- e. passasjerskip i innenriksfart sertifisert for 100 eller færre passasjerer
- f. fartøy over 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet.

Forskriften gjelder tilsvarende for utenlandske skip som opererer i norsk territorialfarvann.

Forskriften gjelder **ikke** for lektere, for statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet, eller for skip som tilhører Forsvaret eller benyttes i dets tjeneste.

- [Informasjon om ISM for fiskefartøy](#)

## Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger

### § 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a. ro-ro passasjerskip sertifisert for mer enn 12 passasjerer
- b. passasjerskip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C, sertifisert for mer enn 12 passasjerer
- c. passasjerskip i innenriksfart sertifisert for mer enn 100 passasjerer
- d. passasjerskip sertifisert for mer enn 12 passasjerer i utenriksfart
- e. lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer
- f. fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer
- g. flyttbare innretninger.

Forskriften gjelder **ikke** for fartøy som tilhører eller brukes av staten utenfor næringsvirksomhet.

*ISM sertifikat  
MLC sertifikat*

*Risk  
Hazard*

*Teknisk  
Menneskelig*

Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger

§ 3.Krav til sertifikat

Fartøy og flyttbare innretninger skal opereres av et rederi som har godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring (DOC). Kopi av godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord.

Fartøy og flyttbare innretninger skal ha sikkerhetsstyringssertifikat (SMC), som skal oppbevares om bord.

§ 8.Forslag til **sikkerhetsbemanning**

(1) Rederiet skal foreslå den sikkerhetsbemanning (safe manning) som er nødvendig for å ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet, samt hindre forurensning av det marine miljø.

(2) Det innsendte forslaget til sikkerhetsbemanning skal baseres på

- a. sikkerhetsstyringssystem
- b. risikoanalyse

Det er en forutsetning at skipet er fullt bemannet når det skal utføres en MLC-inspeksjon. Det anbefales derfor at MLC inspeksjoner utføres sammen med ISM revisjoner, for skip som har krav om Sikkerhetsstyringssertifikat (SMC).

# Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

## Kapittel 2. Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

Rederiet er pliktsubjektet, men.....

§60. Brudd på **skipsførerens** plikter når det gjelder den **tekniske og operative sikkerheten** om bord

§61. Brudd på pliktene til **andre som har sitt arbeid om bord** når det gjelder den **tekniske og operative sikkerheten** om bord

§63. Brudd på **skipsførerens** plikter når det gjelder den **personlige sikkerheten** om bord

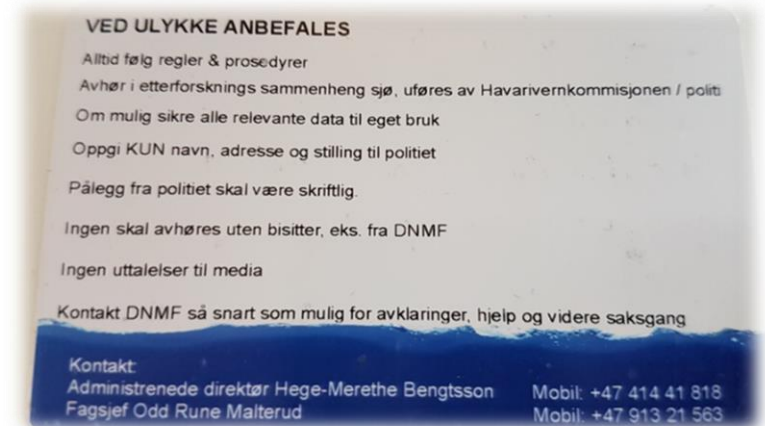
§65. Brudd på **skipsførerens** plikter når det gjelder den **miljømessige sikkerheten**

§66. Brudd på pliktene **til andre som har sitt arbeid om bord** når det gjelder den **miljømessige sikkerheten**

§67. Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak

Med bøter eller fengsel fra 1 til 2 år – , degradering, forflytning, avskjed grunnet kriminell handling

\***Selvinkriminering**, det å bidra til sin egen domfellelse ved å avgi forklaring eller gi tilgang til andre bevis. Etter [straffeprosessloven 22. mai 1981 nr. 25 § 90](#) har siktede ikke plikt til å forklare seg. Etter § 123 kan vitner nekte å svare på spørsmål som vil kunne utsette vitnet for straff. Den [europeiske menneskerettskonvensjonen artikkel 6](#) og FN-konvensjonen om sivile og politiske [rettigheter artikkel 14](#), jf. lov 21. mai 1999 nr. 30 om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett, har betydning for vernet mot selvinkriminering.





# ISM Code

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 Organization, Administrations, classification societies and maritime industry **organizations** are taken into account*

2 Det vises til «List of codes, recommendations, guidelines and other safety and security-related non-mandatory instruments» ([MSC.1/Circ.1371](#)).

**organisasjonene i sjøfartsnæringen** ble i februar 2021, endelig innrømmet fra SDir. i et ledermøte inkluderer [ITF](#), [Dnmf](#) og [SfS](#)



Anbefaling 050N

Håndtering av Litium-ion batterier



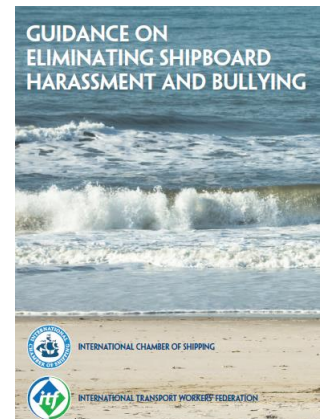
Anbefaling 051N

Sikker kommunikasjon



MANNING POLICY  
2020

✓ ITF Manning policy  
✓ Reference addition  
✓ Checklist



IMO MSC 107 June 2023: ISM is designed to be goal-based, generic and flexible, and it's a clear link through **human element** between the ISM Code and the STCW Convention

# Amendments to the ISM Code



Changed		Entry into force	Change to	Note
By	Date			
<a href="#">Res. A.741(18)</a>	17.Nov.1993	01.Jul.1998	-	
<a href="#">Res.MSC.104(73)</a>	05.Dec.2000	01.Jul.2002	<a href="#">Appendix, 1, 7, 13, 14, 15, 16</a>	Amendment
<a href="#">Res.MSC.179(79)</a>	10.Dec.2004	01.Jul.2006	<a href="#">Appendix</a>	Amendment
<a href="#">Res.MSC.195(80)</a>	20.May.2005	01.Jan.2009	<a href="#">Appendix</a>	Amendment
<a href="#">Res.MSC.273(85)</a>	04.Dec.2008	01.Jul.2010	<a href="#">Appendix, 1, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14</a>	Amendment
<a href="#">Res.MSC.353(92)</a>	21.Jun.2013	01.Jan.2015	<a href="#">6, 12</a>	Amendment

## Other provisions

Other provisions relevant to SOLAS chapter IX and the ISM Code include:

- *Revised guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by companies (MSC-MEPC.7/Circ.8)*
- *Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the designated person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code (MSC FAL.7/Cir.6)*
- *Guidance on near-miss reporting (MSC-MEPC.7/Circ.7)*
- *Guidelines on maritime cyber risk management (MSC-FAL.1/Circ.3)*
- *Maritime cyber risk management in Safety Management Systems (resolution MSC.428(98)).*

# International Standard for the safe Management and operation of ships and for pollution prevention (ISM Code)

The purpose is to provide an international standard for the

**Safe management**

**and**

**Operation of ships**

**and**

**for Pollution Prevention.**

..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.**

..need for appropriate organization of management to enable it to **respond to the need of those on-board ships** in order to **achieve and maintain high standards of safety and environmental protection.**

Recognizing 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, which include **assessment of all identified risks to one Company's ships, personnel and the environment and establishment of appropriate safeguards.**

..Clearly, different levels of management, whether **shore-based or at sea**, will require varying levels of knowledge and awareness of the **items outlined.**

.. In matters of safety and environment protection it is **the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result.**

***Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development***



# ISM Code

## 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 periodically **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 emphasizing 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

## 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:

- .1 manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and*
- .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operation on board.\**

*\* Refer to the Principles of minimum safe manning, adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)*

*Ref NMA all aspects of maintaining safe operation on board.\**

# ISM Code

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 *familiarization* 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.



# Sikkerhetskultur og risikoforståelse videreført som fokusområde i 2022

## Risikovurdering

- med fokus på risikostyring og ledelse

### Innhold

Begreper og definisjoner .....	3
Introduksjon .....	5
Orientering om risikostyring .....	5
Hva er risiko? .....	5
Helhetlig risikostyring .....	5
Prinsipper for virksom risikostyring .....	6
Rammeverk .....	6
Lederskap og forpliktelse .....	6
Risikostyringsprosessen .....	8
Kommunikasjon og konsultasjon .....	8
Trinn 1: Omfang, kontekst og kriterier .....	9
Trinn 2: Risikoidentifisering .....	10
Trinn 3: Risikoanalyse .....	12
Trinn 4: Risikoevaluering .....	13
Trinn 5: Risikohåndtering .....	14
Overvåking og gjennomgåelse .....	15
Registreringer og rapportering .....	15

## Sikkerhetsstyring på mindre fartøy



### Innhold



Ulykker kan forebygges - om sikkerhetsstyring

side **4**



Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy m.v.

side **26**

## ENKLARE Å TIPSE OM KRITIKKVERDIGE FORHOLD

Har du opplevd eller vore vitne til mobbing, trakassering eller andre kritikkverdige forhold om bord? Då kan du tipse Sjøfartsdirektoratet – heilt anonymt.

2024 Arbeids- og levevilkår  
– Grønnere, sikrere, tryggere



Veiledning til forskriften - krav til sikkerhetsstyring

side **14**

Vedlegg

side **30**

## Melding og rapportering av ulykker og hendelser

Tidligere fokusområder


# Kompetanse krav UP (DP)

Først var det kun pålagt krav om ISM kompetanse for de som hadde sitt arbeid om bord, kompetanse for DP ble krevd av oss, noe vi fikk inn i regelverket i 2007

## 4 Utpekt(e) person(er)<sup>1</sup>

*For å sikre sikker drift av hvert skip og for å sørge for kontakt mellom selskapet og de ombordværende, skal hvert selskap utpeke én eller flere personer i land som skal ha direkte kontakt med det høyeste nivå i ledelsen. De(n) utpekte personen(e)s ansvar og myndighet skal omfatte overvåking av de sidene av driften av hvert skip som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning samt sikring av at nødvendige ressurser og landbasert støtte blir benyttet etter behov.*

[1 Det vises til «Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the Designated Person under the provisions of the International Safety Management \(ISM\) Code» \(MSC-MEPC.7/Circ.6\).](#)



ISM - Proficiency as Designated Person Ashore (DPA)

- ▶ DPA Course Introduction
- ▶ Chapter 1 – ISM Introduction
- ▶ Chapter 2 – Responsibilities & Authority
- ▶ Chapter 3 – Shipboard Operations
- ▶ Chapter 4 – Emergency Preparedness
- ▶ Chapter 5 – Reports & Analysis
- ▶ Chapter 6 – Maintenance
- ▶ Chapter 7 – Documentation
- ▶ Chapter 8 – Company Verification
- ▶ Chapter 9 – Certification & Verification
- ▶ Chapter 10 – Official Verification
- ▶ Final Assessment
- ▶ Certificate

Open All · Close All

Chat with

# GUIDANCE ON THE QUALIFICATIONS, TRAINING AND EXPERIENCE NECESSARY FOR UNDERTAKING THE ROLE OF THE DESIGNATED PERSON UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE

## 2 QUALIFICATIONS

2.1 Designated Person should have a **minimum of formal education** as follows:

- .1 qualifications from a tertiary **institution recognized by the Administration** or by the recognized organization, within a relevant field of **management, engineering** or physical science, or
- .2 qualifications and **seagoing experience as a certified ship officer** pursuant to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended, or
- .3 other formal education combined with **not less than three years practical senior level experience in ship management operations.**

## 3 TRAINING

3.1 Designated Person should have undergone training relating to safety management elements in compliance with the requirements of the ISM Code, particularly with regard to:

- .1 knowledge and understanding of the ISM Code;
- .2 mandatory rules and regulations;
- .3 applicable codes, guidelines and standards as appropriate;
- .4 assessment techniques of examining, questioning, evaluating and reporting;
- .5 technical or operational aspects of safety management;
- .6 appropriate knowledge of shipping and shipboard operations;
- .7 participation in at least one marine-related management system audit; and
- .8 effective communications with shipboard staff and senior management.

## 4 EXPERIENCE

4.1 Designated Person should have **experience** to:

- .1 present ISM matters to the **highest level of management** and gain sustained support for safety management system improvements;
- .2 determine whether the safety management system elements meet the requirements of the ISM Code;
- .3 determine the effectiveness of the safety management system within the Company and the ship by using established principles of **internal audit and management review to ensure compliance with rules and regulations;**
- .4 assess the effectiveness of the safety management system in ensuring compliance with other rules and regulations which are not covered by statutory and **classification surveys** and enabling verification of compliance with these rules and regulations;
- .5 assess whether the safe practices recommended by the Organization, Administrations, **classification societies, other international bodies and maritime industry organizations** to promote a **safety culture** had been taken into account; and
- .6 **gather and analyse data from hazardous occurrences, hazardous situations, near misses, incidents and accidents and apply the lessons learnt to improve the safety management system within the Company and its ships.**

## 5 COMPANY REQUIREMENTS AND RECORDS

5.1 The Company should **provide training courses** covering qualification, training and experience and the appropriate procedures connected to compliance with the ISM Code including **practical training and continuous updating**. The Company should also provide documentary evidence that the Designated Person has the relevant qualification, training and experience to undertake the duties under the provisions of the ISM Code.





# Uønskede hendelser og avvik

Avvik (engelsk: near miss):

En observert situasjon der det foreligger objektive bevis for at et bestemt krav ikke er oppfylt

Det er et krav i ISM-koden at det er utarbeidet planer for ulike uønskede hendelser, både av selskapet og av det enkelte fartøy.

For skipet omfatter det blant annet vurdering av kritisk utstyr som problemer med maskineri, kollisjon, grunnstøting, brann, forurensning og terrorisme.

For organisasjonen på land er det blant annet snakk om planer for organisering av krisestab (maritim/teknisk assistanse, pårørendesenter, presse osv.), oversikt over besetninger og utstyr, rutiner for varsling og kontakt med pårørende.

Både ved ulykker, hendelser som kunne ført til ulykker, og andre hendelser og rutiner som ikke er i samsvar med ISM-koden er det et krav at de rapporteres i et system for avvik. Slike rapporter skal behandles av ledelsen både om bord og i land så korrigerende tiltak kan gjennomføres. Selskapet er pålagt å sørge for at fartøyenes vedlikehold foretas og følges opp systematisk, dette skal dokumenteres fortløpende og eventuelle avvik fra prosedyrer skal rapporteres.

## **9 Rapporter og analyser ved avvik, ulykker og farlige hendelser<sup>1</sup>**

9.1 Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte framgangsmåter som sikrer at avvik, ulykker og farlige situasjoner rapporteres til selskapet, undersøkes og analyseres med det formål å forbedre sikkerheten og hindringen av forurensning.

9.2 Selskapet skal innføre framgangsmåter for gjennomføring av korrigerende tiltak, herunder tiltak ment for å hindre gjentakelse.

# Avvik

Avvik kan lukkes etter beskrivelse av årsak og vurdering av konsekvens og eventuelle korrigerende tiltak.

Arbeidsgiveren har ansvaret

Det er ikke skaden som er avviket

– det er årsaka til skaden som skal registreres som avvik.

Fra et rederi sitt standpunkt kan et sikkerhetsstyrings system forløpe seg slikt:

- POLITIKK: Hva vi vil
- SYSTEM: Hvordan vi organiserer og kontrollerer
- PROSEDYRER: Hvem gjør hva når
- INSTRUKSJONER: Hvordan

Et sikkerhetsstyrings system er ikke statisk, men er hele tiden i endring

## Forbedring prosessen:

1. Identifisere avvik / forbedringsforslag
2. Registrerer avvik / forbedringsforslag og distribuerer rapporter
3. Forbedringsprosedyren

Eksempler på avvik

- Ugyldig helseattest
- Teknisk tegning som mangler i det tekniske arkivet om bord
- Defekt nødbrannpumpe
- Kompetanse fravær



Foto: Bergen brannvesen.

## MF «Ytterøyingen»: Politiet tror brannen skyldes krypstrømmer på grunn av lekkasje av kjølevæske

[Seilte ulovlig hevder maskinistforbundet](#)  
[Over 400 norske skip bryter bemanningsreglene, hevder DNMF - Sjøfartsdirektoratet snakker usant](#)  
[Sjøfartsdirektoratet slår fast: Maskinister som er på vakt MÅ ha godkjente sertifikater. Dette har vært regelen siden 1. februar 2002, ifølge maskinistforbundet.](#)



**SJØFARTSDIREKTORATET**  
**BEMANNINGSSERTIFIKAT FOR MINSTE SIKKERHETSBEEMNING**

Utstedt etter bestemmelsene ved forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip og overensstemmende med reglene i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974) kapittel V regel 14

Navn NORDDALSFIJORD		Kjenningsignal LGZT	IMO nummer 9941740	Hjemsted Florø
Type Passasjerskip - Bilferge	Ant. Pass. 244	Fartsområde 2 - Beskyttet farvann		Arbidsordning Skiftordning
Bruttotonnasje 1937,00	Største lengde 84,000 m	Lengde L 78,316 m	Fremdriftsmaskineriets effekt 2000 kW	Hastighet -
Rederi Fjord1 AS				
Sikkerhetsbemanning er basert på at følgende tekniske innretninger er installert: Autopilot <input checked="" type="checkbox"/> Intern kommunikasjon <input checked="" type="checkbox"/> Personellalarm <input checked="" type="checkbox"/> UMS Alarmer <input checked="" type="checkbox"/>				
Sikkerhetsbemanning for drift med periodevis ubemannet maskinrom. Tidsperioden skal ikke overstige 2 timer				
Stillinger	Ant.	Kvalifikasjoner * (STCW)	Kommentarer	
Fører	1	D3 (II/2,3)		
Overstyrmann	1	D3 (II/2,3)		
Maskinsjef	1	M3 (III/3)		
Matros	2	-		

Skipet navngitt i dette dokumentet anses som sikkert bemannet hvis det, når det forlater havn, har om bord minst det antallet personell og de gradene/stillingene som er spesifisert i tabellen.

(\* Sertifikatkoder refererer til nasjonal kode. STCW referanser i parentes. Andre sertifikater kan aksepteres dersom de gir tilstrekkelige rettigheter for stillingen. Se hvert individuelt sertifikat for mulige begrensninger.

Samtlige besetningsmedlemmer skal fylle kravene til passasjer- og krisehåndtering, jf. forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 60.

## Sjøfartsdirektoratets vurdering

### Antall besetningsmedlemmer

Vi er ikke enig i rederiets svar i kontrollskjemaet, om at vakthold ikke er relevant for bemanningsfastsettelsen. Når det er sagt, mener vi en sikkerhetsbemanning bestående av skipsfører, overstyrmann, maskinsjef og matros i utgangspunktet kan klare å utføre oppgavene som følger av forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip og forskrift om driftsordninger på skip. Ved ankomst i mørke og ved nedsatt sikt kan broen bemannes med to navigatører, maskinrommet kan bemannes med maskinsjef og matrosen kan betjene bilbro og fallem.

Selv om fergen er utstyrt for drift med periodevis ubemannet maskinrom, vil det ikke være praktisk gjennomførbart å praktisere denne ordningen med en overfartstid på 13 minutter. Ubemannet maskinrom skal ikke praktiseres ved manøvrering inn og ut av havn, jf. forskrift om driftsordninger på norske skip § 8 annet ledd.

Foreslått bemanning er for lav til å utføre alle samtidige oppgaver i alarminstruksen. Vi er enige i skipsførernes vurdering om at det ikke går an å være både brannlagsleder og røykdykker samtidig. Det er for øvrig ingen besetningsmedlemmer tilgjengelig til å samle passasjerene samtidig med brannbekjempelse. Det mangler også stedfortredere for nøkkelpersonell, da alle fire har egne oppgaver som må anses som nøkkelroller, jf. forskrift om redningsredskaper på skip. Hvis eksempelvis skipsfører ikke er tilgjengelig, skal overstyrmann overta oppgavene på broen, samtidig som vedkommende skal lede brannlag og være røykdykker.

Videre viser vi til bemanningsforskriften 2009 § 8 fjerde og femte ledd. Det skal legges til rette for størst mulig trivsel om bord både i arbeid og fritid. Det skal også tas hensyn til den administrative arbeidsbelastningen som

# ISM + STCW

Videre viser vi til bemanningsforskriften 2009 § 8 fjerde og femte ledd. Det skal legges til rette for størst mulig trivsel om bord både i arbeid og fritid. Det skal også tas hensyn til den administrative arbeidsbelastningen som

rapportering i henhold til sikkerhetsstyringssystemet, lover og forskrifter pålegger skipets besetning. Sikkerhetsbemanningen for ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet skal i tillegg vurderes etter samband, tonnasje og kapasitet.

Vi mener rederiet ikke har lagt til rette for «størst mulig trivsel» når det ikke er mulig å gjennomføre spisepauser i henhold til tariffavtale. Fergen skal trafikkere et samband med overfartstid på 13 minutter. I praksis betyr dette at ingen, med unntak av navigatørene, kan få lengre sammenhengende pause enn ca. 5-10 minutter. Vi påpeker at dette ikke bare gjelder matros, men også maskinsjef. Vi kjenner imidlertid ikke tariffavtalene i detalj, og forholder oss til at det er matrosen som blir nevnt i uttalelsene fra både skipsførere og de tillitsvalgte.

Vi forutsetter at det er i samsvar med tariffavtale at rederiet ikke holder kosten om bord. Videre forutsetter vi at alt påbudt renhold utføres av eksterne tjenester, inkludert renhold av mannskapsinnredningen.



# ISM Code

The Sacramento  
of A.S

## INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE

**I believe in the ISM Code  
the begotten baby of the' IMO.  
Born by the IMO Assembly 18,  
baptized by the SOLAS Convention,  
tormented by the ICS Guidelines,  
and blessed by the IMO Resolution A. 788.**

**I believe in the Objectives of the Code,  
in the importance of a Company Policy,  
the Company Responsibility  
and The Designated Person.**

**I further believe in:  
Masters Responsibility and Authority,  
Resources and Personnel,  
Development of Plans for ship operations,  
Emergency Preparedness,  
Reports and Analysis of Non- conformities,  
Maintenance of Ship and Equipment,  
Documentation and Company verification,  
and the Issuance and Validity of DOC/SMC.  
The Code will come again in Mandatory Glory,  
and judge the Companies and the Ships,  
and the IMO Kingdom will have no end.**

### Certification:

The application of the code will lead to the issue of two certificates:

#### 1. The Document Of Compliance (DOC)

- will be issued to the company following a successful audit of the shore side aspects of the Safety Management System
- evidence required that the system has been in operation on at least one type of ship in the companies fleet for a period of three months.
- Specific to ship types at time of audit
- valid for 5 years
- subject to annual verification ( within 3 months of anniversary date)

These tasks may be divided into two categories:

#### Special operations:

Those where errors only become apparent after a hazardous situation or accident has occurred. E.g. ensuring water tight integrity, navigational safety(chart corrections, passage planning), maintenance operations, bunker operations

#### Critical shipboard operations:

where an error will immediately cause an accident or a situation that could threaten personnel, environment or vessel. e.g. navigation in confined waters, operation in heavy weather, bunker or oil transfers, cargo operations on tankers.

#### 2. The Safety Management Certificate (SMC)

- issued to each ship following audit
- evidence that SMS has been in operation for 3 months prior to audit
- valid DOC required
- valid for 5 years
- subject to one verification between the second and third anniversaries with a proviso for more frequent audits if necessary. This is more likely in the early days of ISM Code implementation.

## Undersøkelse av ISM-koden



Implementere – Øve – Vedlikeholde – Trene – Kommunisere – Utvikling

