

4 Internationale Regelgeving

4.1 Inleiding

Het karakter van een internationale afspraak wordt vaak verkeerd begrepen. Het is geen 'internationale' wetgeving. De afspraken worden vastgelegd in een verdrag. Elke regering is verplicht tot invoering van de afspraken in de eigen nationale wetgeving. In enkele gevallen heeft een wijziging in een internationale afspraak direct 'kracht van wet'. Bijvoorbeeld de afspraken over de Rijnvaart.

Het internationale recht legt verplichtingen op aan regeringen en niet aan de burgers van een land.

Internationale afspraken kunnen ook regels betreffen omtrent de internationale territoria, zoals de wereldzeeën en het luchtruim. Deze afspraken worden traktaten genoemd en worden in een z.g. Traktatenblad gepubliceerd. De 'gewone' wetgeving wordt in het Staatsblad gepubliceerd.

Traktaten moeten altijd worden gevolgd door invulling in de eigen wetgeving.

In bepaalde gevallen erkennen landen een regelgevend permanent orgaan, zoals de Europese Unie. Besluiten van deze organen hebben dan 'kracht van wet', omdat deelnemende landen zich hebben verplicht de richtlijnen binnen een afgesproken termijn in de eigen wetgeving op te nemen. Voor menig internationaal verdrag geldt er ook zo'n deadline, alleen is er geen directe sanctie (er is geen internationaal gerechtshof voor deze zaken) indien een lidstaat zich daar niet aan wenst te houden. In veel gevallen zullen de staten, bijvoorbeeld die vertegenwoordigd zijn bij de International Maritime Organization IMO, zich wel willen houden aan de verdragen en besluiten, omdat het belang daarvan voor deze landen, als zeevarende naties zeer groot is.

4.2 Internationale organisaties

Hieronder worden de belangrijkste internationale organisaties besproken. Het aantal deelnemende landen, verschilt per organisatie en per verdrag, dat is bepalend hoever de werking van de afspraken zich tot welke landen uitstrekt. Het kan lastig zijn als bijvoorbeeld afspraken binnen de EU niet helemaal parallel lopen met die van de IMO.

4.2.1 Europese Unie

Europa

Op Europees niveau is de Europese Unie (EU) het belangrijkste internationale orgaan. De EU schrijft op bepaalde gebieden regelgeving voor, die door lidstaten moeten worden overgenomen. In eerste instantie zijn het afspraken van economische aard. Juist om oneerlijke concurrentie te verhinderen, kunnen ook afspraken op het gebied van veiligheid zijn gemaakt. In 1957 richtten Frankrijk, Duitsland, Italië en de drie Beneluxlanden de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (EGKS) op. Dit orgaan is uitgegroeid tot de huidige Europese Unie (EU). Het Europese gemeenschapsrecht maakt automatisch deel uit van het nationaal recht van de lidstaten.

Belangrijke richtlijnen zijn in eerste aanleg op economisch gebied tot stand gekomen, zoals richtlijnen voor het vrije handelsverkeer. Daarna zijn ook richtlijnen op het gebied van de

arbeid, zoals de Kaderrichtlijn Veiligheid en gezondheid bij de arbeid (1989), tot stand gekomen. Op basis daarvan worden weer bijzondere richtlijnen uitgevaardigd, zoals de Richtlijn Tijdelijke en Mobiele Bouwplaatsen (TMB), of de Richtlijn Jeugdigen.

De Kaderrichtlijn veiligheid en gezondheid bij de arbeid moest uiterlijk 1 januari 1994 bij de lidstaten zijn ingevoerd. Als gevolg daarvan is de gewijzigde Arbowet (1 juni 1994) in Nederland van kracht geworden. Deze is inmiddels weer opgevolgd door een vernieuwde Arbowet, die per 1 januari 2007 voor het laatst grondig is herzien. Het merendeel van de Arbowetgeving wordt door 'Brussel;' bepaald. Daarnaast zijn er ook andere afspraken, bijvoorbeeld die in ILO-verband worden gemaakt, in de Arbowet terecht gekomen.

Europese Unie

Het bijzondere van de EU is, dat deelnemende landen gehouden zijn aan de afspraken in het Europese Unie-verdrag. Op overeengekomen terreinen, zoals financiën, arbeid en gezondheid, productveiligheid, is daarmee de rechtsmacht feitelijk uit handen gegeven en aan de Europese Unie toebedeeld. Alle regelgeving van de Europese Unie wordt gepubliceerd in de Publicatiebladen van de Europese Unie (daarvan zijn twee versies, een met concepten (de C-versie) en een met definitieve wetteksten (de L-versie)).

Hof van Justitie

Alle richtlijnen van de Europese Unie moeten binnen een bepaalde tijd zijn omgezet in nationale wetgeving. Door de Europese 'wetgeving' van vandaag te volgen, weet men wat er morgen nationaal verplicht zal zijn. Brussel houdt toezicht of lidstaten hun 'huiswerk' wel goed gedaan hebben. Zij kan straffen en boetes uitdelen. Geschillen worden voorgelegd aan het Hof van Justitie, ingesteld door de EU en gevestigd in Luxemburg.

4.2.2 Raad van Europa

Raad van Europa, Europese Hof

De Europese Unie met als rechtsorgaan het Hof van Justitie (Luxemburg) mag men niet verwarren met de Raad van Europa met het Europese Hof (Straatsburg). De Raad van Europa is een intergouvernementele organisatie waarvan 35 landen lid zijn, en is opgericht tot het behoud van westerse democratische waarden in Europa. Het belangrijkste verdrag dat binnen de Raad gesloten is, is het Europese Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden. (EVRM) Dit verdrag bevat een aantal mensenrechten waarop burgers van lidstaten zich rechtstreeks kunnen beroepen. Bij een mogelijke schending van het verdrag kunnen burgers van de lidstaten zich via de Europese Commissie tot het Europese Hof in Straatsburg wenden.

Verwijzing algemeen:

[Europees Parlement](#)

4.2.3 Centrale Commissie Rijnvaart (CCR)

Rijnvaartakte



De zes aan de Rijn grenzende lidstaten hebben al in 1868 een overeenkomst over de vaart over de Rijn gesloten. Dit is de : Rijnvaartakte, ondertekend Mannheim 17 oktober 1868;Herzien laatstelijk 1964 (Trb. 1964 83). De lidstaten zijn overeengekomen, dat afspraken van de Centrale Commissie Rijnvaart (CCR), bindend zijn en binnen zes maanden in de Nederlandse wet moeten worden opgenomen. Voorbeeld: Voor het Rijn-gebied gelden niet de algemene bepalingen van Binnenscheperwet, maar is een speciale afdeling gemaakt, de z.g. ROS Rijn (zie Hoofdstuk Binnenvaart). Eveneens zijn voor de Rijnvaart door het CCR aparte verkeersregels vastgesteld. Ook hier hebben sommige wijzigingen direct 'kracht van wet'. Het zou onhandig zijn als een bepaalde regel in verschillende landen op verschillende momenten wordt ingevoerd.

Verwijzing algemeen:
[Centrale Commissie Rijnvaart](#)

4.2.4 Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

ADN: Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren

ADN staat voor : Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises



Dangereuses par voie de Navigation Intérieures

De CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) heeft in 2009 besloten om het ADNR (de richtlijn voor het vervoer op de binnenwateren) op 1 januari 2011 te vervangen door de nieuwe richtlijn het ADN .

De richtlijn ADN is verwerkt in de Nederlandse wetgeving (zie [regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen](#))

4.3 International Maritime Organization, IMO



De International Maritime Organization, IMO heeft tot doel internationale afspraken te maken voor

de veiligheid op zee. Een van de oudste afspraken is de Solas (1938), de conventie voor Safety of Life at Sea. Deelnemende landen verplichten zich de eigen nationale wetgeving in overeenstemming met de internationale conventies en codes te brengen. De IMO kent ca 160 zeevarende naties als lidstaat en is inmiddels onderdeel van de Verenigde Naties geworden. Nederland heeft vrijwel alle verdragen van de IMO ondertekend en in eigen wetgeving opgenomen.



De International Maritime Organization IMO houdt zich bezig met het opstellen van:

- Verdragen (conventions)
- Codes (codes)
- Aanbevelingen (recommendations).

De lidstaten zijn verplicht tot invoering van verdragen in de eigen nationale wetgeving. Resoluties worden aangenomen bij ruime meerderheid van stemmen of bij het verlopen van de bezwaartermijn (silent approval).

Verwijzing algemeen:
[International Maritime Organization](http://www.imo.org)

Afspraken schema IMO

Onderstaande tabel geeft aan hoe IMO-verdragen in de Nederlandse wetgeving zijn opgenomen.

Verdragen	Codes	Opgenomen (hoofdzakelijk) in
SOLAS, Safety of Lifes at Sea		Schepenwet, Schepenbesluit
	ISM-code	Schepenwet, Schepenbesluit
	IMDG-code	Schepenwet, Handboek gevaarlijke stoffen
	Colregs	Schepenwet, Schepenbesluit, Scheepvaartverkeerswet
	STCW 95	Zeevaartbemanningwet, Bemanningseisenbesluit, Wet op de zeevaarddiploma's
	ISPS	
SAR, Search and Rescue		Schepenwet
Load Lines		Schepenwet
Marpol	SOPEP, shipboard oil pollution plan	Wet voorkoming verontreiniging door schepen, Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen
	Oil Pollution Preparedness	Besluit voorkoming olie verontreiniging door schepen

Voertaal

Gezien het feit dat Engels de meest gebruikte zeevaarttaal is, doen lidstaten vaak geen moeite Engelstalige codes te vertalen, maar worden deze integraal in de eigen wetgeving geïncorporeerd. (Meest sprekende voorbeeld: IMDG-code, International Maritime Dangerous Goods Code). Verdragen van de IMO kunnen in de loop der tijd worden gewijzigd (Amendments), maar worden

dan nog steeds met hun 'geboortjaar' aangeduid. Niet alle zeevarende landen hebben alle IMO-verdragen ondertekend. Per verdrag valt te zien wie de deelnemende landen zijn. Op de internet-site van de IMO kan men dat gemakkelijk nagaan. Hieronder worden enkele belangrijke verdragen besproken, die in elk geval door Nederland zijn ondertekend en in de eigen wetgeving zijn ingevoerd.

Verwijzing algemeen:

[IMO](#) daarna in menu 'conventions' aanklikken

4.3.1 ISM-code



De International Safety Management code (ISM-code), 1993, van IMO is opgesteld ten behoeve van het veilig opereren van schepen en de zorg voor marine milieu (vervuilingspreventie).

De code bestaat uit 13 hoofdstukjes, onderverdeeld in paragrafen en regels

De opzet dient drie hoofddoeleinden

Verschaffen van veilige praktijkregels in scheepsoperatie en veilige werkomgeving

Vaststellen veiligheidsmaatregelen tegen alle geïdentificeerde risico's

Voortdurend verbeteren van veiligheidsmanagementvaardigheden bij personeel op kantoor (wal) en aan boord van het schip, inclusief preparatie op calamiteiten in de sfeer van veiligheid en milieubescherming.

De ISM-code verplicht tot het invoeren van een **Safety Management System (SMS)**. Een belangrijk element in het SMS is de beschikbaarheid van een aangewezen persoon/ personen voor veiligheid, die tevens direct toegang heeft/hebben tot de hoogste directie. Dit is de 'designated person ashore' of DPA.

Het SMS is sinds **1 juli 1998** voor alle passagiersschepen, olietankers, chemicaliën tankers, gastankers, bulkschepen boven 500 ton (GT, gross tonnage) verplicht. Het SMS is voor alle overige schepen en mobiele offshore booreenheden boven 500 ton (GT, gross tonnage) per **1 juli 2002 verplicht**.

4.3.2 Solas, safety of life at sea, 1974



De Solas is een Internationaal verdrag tussen zeevarende naties, waarin minimum eisen zijn afgesproken betreffende constructie, uitrusting en vaargedrag van schepen met betrekking tot hun veiligheid. Het is in werking getreden op 25 mei 1980. Met het Verdrag hebben lidstaten op zich genomen de nationale wetgeving zodanig aan te passen, dat certificaten verplicht zijn die deze veiligheid garanderen. In Nederland is dat opgenomen in de Schepenwet art. 3, annex het

Schepenbesluit art. 3-1 en 3-2.

Een belangrijke verdragsregel is voorts Solas regel 8: De IMO is als enige gerechtigd om (internationale) scheepvaartroutes vast te stellen.

IMDG-code

De International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-code) is een uitwerking van Solas hst VII en Marpol Annex II. In Nederland is de IMDG-code opgenomen als Bijlage van de Schepenwet in het Handboek Gevaarlijke Stoffen, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan boord van (zee)schepen. Tevens treft men in deze Code een aanduiding per stof aan van de Marpol-classificatie 'Marine Pollutant'.

4.3.3 Load Lines, 1966

ISPS

Het verdrag Load Lines stelt het aanbrengen van markeringslijnen verplicht. Het is in werking getreden op 21 juli 1968. Load Lines dienen om aan te geven tot hoever een schip in bepaalde gevallen beladen mag worden. De aanduidingen (load lines) dienen midscheeps te zijn aangebracht aan beide zijden van het schip. Voor baggerschepen zijn aanvullende bepalingen van kracht.

4.3.4 Marpol 73/78



Marpol is de afkorting van International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, en is een IMO verdrag ter bestrijding van vervuiling van het marine milieu. Het beperkt of verbiedt de lozing van stoffen op zee. Het is in 1973 aangenomen. Marpol wordt regelmatig herzien en aangevuld. In 1978 heeft een belangrijke aanpassing plaatsgevonden.

De IMO is overgegaan tot aanwijzing van olie als vervuiler (OilPol) en een groot aantal (overige) schadelijke vloeistoffen (250 tal); daarbij is geen enkele lozing binnen de territoriale 12 mijls zone toegestaan. In de IMDG-code kan men nagaan welke stoffen mede als 'Marine Pollutant' te boek staan.

4.3.5 SAR, International convention on Maritime Search and Rescue

SAR, International convention on Maritime Search and Rescue, 1979, is een aanvulling van de Solas verplichting tot hulp aan in nood verkerende schepen. Elk schip moet regelmatig een signaal uitzenden. Bij wegblijven van dat signaal wordt het schip geacht in nood te zijn en moet automatisch een SAR-operatie worden gestart.

4.3.6 STCW

STCW(1978)

STCW, Standards on Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978), regelt Opleidingseisen en lichamelijke geschiktheidseisen van officieren en bemanning en is van kracht sinds 28 april 1984. Hierin is ook een medisch onderzoek verplicht gesteld (keuring eens per max. vijf jaar).

STCW'95

STCW is in 1995 aanzienlijk aangepast. Het voorgestelde amendement is in 1997 onder de naam STCW'95 is aangenomen. Landen hebben uiterlijk op **1 februari 2002** hun regelgeving moeten aanpassen, onder gelijktijdige aanpassing van de opleidingen en de opleidingseisen voor zeevarenden.

Erkenning zeevaartopleidingen

In Nederland is dat gebeurd via bekendmakingen aan de Scheepvaart en aanpassing van de Zeevaartbemanningswet. Vanaf die datum moeten oude opleidingscertificaten via nascholing zijn omgezet naar nieuwe certificaten.

Nederland (incl. Antillen) is door de IMO opgenomen op de lijst van landen (november 2001) die blijf hebben gegeven STCW '95 op een juiste manier te implementeren. Het Directoraat Generaal Goederenvervoer (DGG) heeft voorts lijsten opgesteld met voor de zeevaart erkende cursussen en instituten.

Verwijzing algemeen:

[Maritieme opleidingen](#)

[Opleidingen binnenvaart](#)

4.3.7 Colregs



Colregs, International regulations for Preventing Collisions at Sea (1972), zijn van kracht per 15 juli 1977, en is te beschouwen als een internationaal verkeers-reglement voor de zeevaart. In totaal zijn 38 regels opgesteld, verdeeld in 5 secties.

Belangrijk is onder meer regel nr. 10 die gaat over gedragsregels in verkeersroutes. Het kruisen van een verkeersroute dient loodrecht op de routerichting te geschieden (dit vermijdt verwarring en is het snelst).

Voorts regelt het de rechten en plichten van zeeschepen t.o.v. vissersvaartuigen.

per 1 juni 1983 zijn extra regels opgesteld voor de uitvoering van bagger- en toezicht-operaties met vaartuigen in de scheepvaartroutes.

4.3.8 Sopep, shipboard oil pollution plan

Sopep, shipboard oil pollution plan (2001) is een uitwerking van Marpol Annex I in Regulation nr

26. Schepen moeten over een plan beschikken, inclusief de middelen, om de gevolgen van een ongewilde olie spill te bestrijden. Voor schepen van meer dan 400 ton is een SOPEP verplicht.

4.3.9 Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation

De International Convention on Oil Pollution Preparedness Response and Cooperation (1990), is een voorloper en een variant van de sopep. Op grond van deze Conventie is de SMPEP, shipboard marine pollution plan, verplicht. Voor schepen van meer dan 150 ton is sinds 13-5-1995 een SMPEP verplicht. Een SMPEP gaat ook over andere spills en vervuilingen dan van olie.

4.3.10 HSSC Harmonized system for surveys and certification

Gecombineerd onderzoek

Op grond van zowel Solas, als Load Lines en Marpol moeten er onderzoeken verricht worden. Teneinde doublures te voorkomen, mag een schip een beroep doen op het HSSC en een gelijktijdig gecombineerd onderzoek voor alle drie veiligheidssystemen laten uitvoeren.

4.3.11 International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

Na de aanslagen van 11 september 2001 is in internationaal verband gestart met het leggen van een fundament voor een nieuw beveiligingsregiem voor de maritieme sector (havens en zeescheepvaart). In de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is in december 2002 overeenstemming bereikt over uniforme internationale regelgeving op het gebied van maritieme security. Het bestaande IMO verdrag (Safety of Life at Sea/SOLAS) is aangepast en uitgebreid met een nieuwe "International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)". Het verdrag is door ruim 100 landen getekend.

De Europese Unie heeft middels een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende "de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten" de wijzigingen in het SOLAS verdrag en de nieuwe ISPS Code overgenomen en gaat op onderdelen zelfs verder. Zo stelt de EU Verordening een aantal aanbevelingen van de IMO ISPS Code verplicht voor de EU lidstaten. Als gevolg van de ISPS Code en EU Verordening heeft de maritieme sector nu globaal hetzelfde gewicht gekregen als het security regiem in de luchtvaart.

Port State Control

De EU verordening 725/2004, de ISPS code en aanvullende beveiligingsvoorschriften van de IMO zijn in Nederland vanaf 1 juli 2004 van kracht. Ze zijn van toepassing op alle passagiersschepen, vrachtschepen groter dan 500 GT en "Mobile Offshore Drilling Units" die ingezet (kunnen) worden op internationale reizen, en op havenfaciliteiten die deze typen schepen ontvangen. De ISPS Code en overige IMO voorschriften vormen een onderdeel van het veiligheidsverdrag (SOLAS) en hebben betrekking op uitrusting, opleiding en een kwaliteit/zorgsysteem voor security. Het toezicht op de Nederlandse schepen in het kader van security is, net als de andere taken in Schepenwet en het Schepenbesluit, toebedeeld aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW). Ook verzorgt de IVW in het kader van Port State Control security controles, conform de instructies van het Port State Control.

Ship Security Certificates

De ISPS code biedt de mogelijkheid bepaalde hieruit voortvloeiende taken uit te besteden. De Nederlandse overheid heeft ervoor gekozen de keuring van zogeheten Ship Security Plannen en de controle aan boord van zeeschepen op de praktische uitwerking hiervan, te beleggen bij zogeheten Recognised Security Organisations (RSO's). De Inspectie Verkeer en Waterstaat doet de afgifte van de International Ship Security Certificates.

Recognised Security Organisations (RSO's)

De Inspectie heeft een zevental EU-erkende classificatiebureaus geschikt bevonden voor deze nieuwe taak en deze zijn door de minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen als RSO. Deze RSO's zijn behalve voor de schepen onder Nederlandse vlag, ook aangewezen voor schepen onder Antilliaanse (lijst 1 en 2) en Arubaanse vlag.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op het functioneren van de RSO's, onder andere door audits op deze organisaties, steekproefsgewijze keuringen van Ship Security Plannen en steekproefsgewijze inspecties aan boord.

Ter ondersteuning van beleid zijn de volgende hulpmiddelen opgesteld:

- Een handboek voor “ship security assessments and plans”, dat door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders mede is opgesteld.
- Een interactieve web-based tool voor “port security assessments and port facility security plans”;

Praktisch betekent het, dat het Safety Management System is uitgebreid met een Security hoofdstuk.

Ship Security Alert System (SSAS)

In verband met de rol van het Kustwachtcentrum bij de afwikkeling van Ship Security Alert System (SSAS) Alarmeringen en het doorgeven van veranderingen in het security level, ziet het Kustwachtcentrum graag de volgende gegevens (voor zover van toepassing) van u tegemoet: Contactgegevens Company Security Officer:

- Naam CSO
- Telefoon werk CSO
- Mobiel nummer CSO (24 uur bereikbaar)
- Telefoon Thuis CSO
- E-mail adres CSO
- Naam en adres gegevens van de Maatschappij
- Telefoon Maatschappij
- Fax Maatschappij
- Eventuele bijzonderheden (bijvoorbeeld Alternatieve CSO)
- Naam betrokken schip/schepen
- Roepnaam betrokken schip/schepen
- IMO nummer betrokken schip/schepen

4.4 International Labour Organization ILO

ILO



De International Labour Organization, ILO stelt richtlijnen op voor sociaal verantwoorde arbeid en ondernemerschap. Dat betreft de rechten van werknemers en bescherming van werknemers, alsmede afspraken over het vrij ondernemerschap. De ILO is al in 1919 opgericht en sinds 1946 onderdeel van de Verenigde Naties. Lidstaten ondertekenen binnen ILO opgestelde verdragen.



Elke lidstaat heeft vier vertegenwoordigers in de 'Conference', welke tripartiete is samengesteld: 2 vertegenwoordigers overheid, 1 vertegenwoordiger werkgeversorganisaties en 1 vertegenwoordiger werknemersorganisaties. Het dagelijks bestuur wordt geregeld vanuit de International Labour Office, zetel Geneve. Deelnemende landen geven aan of zij een verdrag (convention) zullen ondertekenen of een aanbeveling (recommendation) zullen overnemen.

Conventions ILO

Belangrijke veiligheidsgerelateerde verdragen met bijbehorend nummer van de ILO zijn:

- 148 Working environment (air pollution, noise, vibration), 1977.
- 155 Occupational safety and health, 1981.
- 162 Asbestos, 1986.
- 167 Safety and health in construction, 1988.

Recommendations ILO

Belangrijke veiligheidsgerelateerde aanbevelingen met bijbehorend nummer van de ILO zijn:

- 147 Occupational cancer, 1974.
- 156 Working environment (air pollution, noise, vibration), 1977.
- 164 Occupational safety and health, 1981.
- 172 Asbestos, 1986.
- 175 Safety and health in construction, 1988.

Codes of Practices ILO

Belangrijke praktijkrichtlijnen van de ILO op veiligheidsgebied zijn:

Safety and health in construction (Geneva, 1992).

Accident prevention on board ship at sea and in port (Geneva 2nd ed., 1996).

Management of alcohol and drug related issues in the workplace (Geneva, 1996).

Recording and notification of occupational accidents and diseases (Geneva, 1996).

Ambient factors in the workplace (Geneva, 2001).

In het Arbobesluit zijn enkele van die aanbevelingen overgenomen.

Publicaties ILO

Boekwerken door ILO gepubliceerd:

ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at work and its Follow-up, adopted 86 th sessions 1998.

ILO Encyclopedia of occupational health and safety, edited by Jeanne Mager Stellman, Geneve 4th

ed, 1998, 4 volumes and CD-ROM (een must voor elke veiligheids- en Arbo-coördinator).
ILO Technical and ethical guidelines for workers' health surveillance, OSH series, no 72, Geneva 1998.

Management systems

Ook ILO heeft richtlijnen voor een (arbo)zorgsysteem opgesteld. Deze publicatie heeft nog geen officiële status verworven. (Zie ook hoofdstuk 2 Zorgsystemen). Titel: Guidelines on occupational safety and health management systems (provisional version) ILO/OSH 2001; bestelcode MEOSH-Guidelines-2001-04-0169-10.Doc

Verwijzingen

[International Maritime Organization \(IMO\)](#)

[International Labour Organization \(ILO\)](#)