FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 32/2005

fastlagt af Rådet den 18. juli 2005

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. …/2005 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95

(2005/C 264 E/03)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([1]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([2]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog i 1993 den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, herefter benævnt »ISM-koden«. Denne kode er efterhånden blevet obligatorisk for de fleste skibe i international fart med vedtagelsen i maj 1994 af et kapitel IX om »Sikker skibsdrift« i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (Solas).

(2) ISM-koden er ændret af IMO ved resolution MSC.104 (73), som blev vedtaget den 5. december 2000.

(3) IMO har ved resolution A.788 (19) af 23. november 1995 vedtaget retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-koden. De er ændret ved resolution A.913 (22) af 29. november 2001.

(4) Ved Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger ([3]) blev ISM-koden obligatorisk på fællesskabsplan fra den 1. juli 1996 for alle ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i medlemsstaterne enten i indenrigsfart eller i international fart, uanset hvilket flag de fører. Det var første skridt hen imod en ensartet og konsekvent gennemførelse af ISM-koden i alle medlemsstaterne.

(5) Fra den 1. juli 1998 blev ISM-koden i medfør af kapitel IX i Solas obligatorisk for rederier, der har passagerskibe, herunder højhastighedspassagerfartøjer, olietankskibe, kemikalietankskibe, gastankskibe, bulkskibe og højhastighedslastfartøjer med en bruttotonnage på 500 og derover i international fart.

(6) Fra den 1. juli 2002 blev ISM-koden obligatorisk for rederier, der har andre lastskibe og MODU (Mobile Offshore Drilling Unit) med en bruttotonnage på 500 og derover i international fart.

(7) Sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelse af miljøet tænkes at blive reelt forbedret ved obligatorisk anvendelse af ISM-koden uden fravigelser.

(8) Det er hensigtsmæssigt at anvende ISM-koden direkte på skibe, der sejler under en medlemsstats flag samt på skibe, uanset flag, der udelukkende sejler i indenrigsfart eller på faste ruter til eller fra havne i medlemsstaterne.

(9) En ny forordning, som gælder umiddelbart, bør sikre håndhævelsen af ISM-koden, idet medlemsstaterne dog selv kan afgøre, om koden skal anvendes på skibe uanset flag, såfremt disse udelukkende sejler i havneområder.

(10) Forordning (EF) nr. 3051/95 bør derfor ophæves.

([1]) EUT C 302 af 7.12.2004, s. 20.

([2]) Europa-Parlamentets udtalelse af 10.3.2004 (EUT C 102 E af 28.4.2004, s. 565), Rådets fælles holdning af 18.6.2005 og Europa-Parlamentets holdning af ... (endnu ikke offentliggjort i EUT).

([3]) EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

(11) Hvis en medlemsstat vurderer, at det er vanskeligt for rederierne i praksis at overholde del A i ISM-koden for visse skibe eller kategorier af skibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart i den pågældende medlemsstat, kan den dispensere helt eller delvis fra disse bestemmelser ved at indføre foranstaltninger, der sikrer, at kodens målsætning opfyldes på tilsvarende måde. Den kan for sådanne skibe og rederier indføre andre certificerings- og verifikationsprocedurer.

(12) Det er nødvendigt at tage hensyn til Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnestatskontrol) ([1]).

(13) Det er også nødvendigt, at der ved definering af de anerkendte organisationer i denne forordning tages hensyn til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed ([2]), og at der ved fastlæggelse af denne forordnings anvendelse på passagerskibe i indenrigsfart tages hensyn til Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe ([3]).

(14) De nødvendige foranstaltninger til ændring af bilag II bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([4]).

(15) Målene for denne forordning, nemlig at forbedre sikkerhedsstyring og sikker drift af skibe samt forebyggelse af forurening fra skibe, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

([1]) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 53).
([2]) EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20. Senest ændret ved direktiv 2002/84/EF.
([3]) EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1. Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/75/EF (EUT L 190 af 30.7.2003, s. 6).
([4]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

Denne forordning har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, og sikker drift af skibe samt forebyggelse af forurening fra skibe, omhandlet i artikel 3, stk. 1, ved at sikre, at rederier, der driver sådanne skibe, opfylder ISM-koden; dette kan ske ved:

a) at de pågældende rederier indfører og gennemfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsstyring og vedligeholder dem korrekt, og

b) at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »ISM-koden«: den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening, vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) ved forsamlingens resolution A.741 (18) af 4. november 1993, ændret ved Den Maritime Sikkerhedskomités resolution MSC.104 (73) af 5. december 2000 og fastlagt i bilag I til denne forordning i den ajourførte udgave

2) »anerkendt organisation«: et organ, der er anerkendt efter bestemmelserne i direktiv 94/57/EF

3) »rederi«: ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som ISM-koden pålægger

4) »passagerskib«: et skib, herunder et højhastighedsfartøj, der kan befordre flere end 12 passagerer, eller et undervandsfartøj til passagerbefordring

5) »passager«: enhver person bortset fra:

   a) skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, samt

   b) børn under et år

6) »højhastighedsfartøj«: et hurtigtgående fartøj som defineret i regel X/1.2 i Solas i den ajourførte udgave. For højhastighedspassagerfartøjer anvendes de begrænsninger, der er fastsat i artikel 2, litra f), i direktiv 98/18/EF

7) »lastskib«: et skib, herunder et højhastighedsfartøj, som ikke er et passagerskib

8) »international fart«: en rejse over hav fra en havn i en medlemsstat eller enhver anden stat til en havn uden for den pågældende stat eller omvendt

9) »indenrigsfart«: en rejse i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat

10) »fast skibsrutefart«: en række sejladser med skibe, der gennemføres mellem de samme to eller flere punkter, enten

   a) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller

   b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at det fremtræder som en systematisk række sejladser

11) »ro-ro-passagerfærge«: et søgående passagerskib som defineret i kapitel II-1 i Solas i den ajourførte udgave

12) »undervandsfartøj til passagerbefordring«: mobilt personbefordringsfartøj, der fortrinsvis sejler under vand, men er afhængigt af overfladestøtte, f.eks. et overfladeskib eller kystbaserede faciliteter, for så vidt angår kontrol af og en eller flere af følgende:

   a) tilførsel af energi

   b) tilførsel af højtryksluft

   c) tilførsel af nødforsyning

13) »mobil offshore boreenhed«: et fartøj, der kan bore med henblik på efterforskning efter eller udnyttelse af ressourcer under havbunden som f.eks. flydende eller gasformige kulbrinter, svovl eller salt

14) »bruttotonnage«: et skibs bruttotonnage fastsat i overensstemmelse med den internationale konvention af 1969 om måling af skibe eller, for så vidt angår skibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart, eller såfremt skibet ikke er målt i overensstemmelse med denne konvention, skibets bruttotonnage fastsat i overensstemmelse med gældende nationale tonnagemålingsbestemmelser.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende typer skibe og de rederier, der driver dem:

a) lastskibe og passagerskibe, som fører en medlemsstats flag, i international fart

b) lastskibe og passagerskibe udelukkende i indenrigsfart, uanset hvilket flag de fører

c) lastskibe og passagerskibe, der sejler i fast skibsrutefart til eller fra havne i medlemsstaterne, uanset hvilket flag de fører

d) mobile offshore boreenheder, der drives under en medlemsstats myndighed.

2. Forordningen finder ikke anvendelse på følgende skibstyper og de rederier, der driver dem:

a) krigsskibe og troppetransportskibe samt andre skibe, der ejes eller drives af en medlemsstat og kun anvendes i statsligt, ikke-kommercielt øjemed

b) skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, træskibe af primitiv konstruktion samt fritidsfartøjer, medmindre de er eller bliver bemandet og befordrer flere end 12 passagerer i erhvervsmæssigt øjemed

c) fiskerfartøjer

d) lastskibe og mobile offshore boreenheder med en bruttotonnage på mindre end 500

e) andre passagerskibe end ro-ro-passagerfærger, i havområder i klasse C og D som defineret i direktiv 98/18/EF, artikel 4.

Artikel 4

Overholdelse

Medlemsstaterne sikrer, at denne forordnings bestemmelser overholdes af alle rederier, hvis skibe er omfattet af forordningen.

Artikel 5

Krav til sikkerhedsstyring

De skibe, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, og de rederier, der driver dem, skal være i overensstemmelse med kravene i del A i ISM-koden.

Artikel 6

Certificering og verifikation

For så vidt angår sikkerhed og verifikation skal medlemsstaterne opfylde bestemmelserne i del B i ISM-koden.

Artikel 7

Dispensation

1. Medlemsstaterne kan, hvis de vurderer, at det er vanskeligt for rederierne i praksis at overholde stk. 6, 7, 9, 11 og 12 i del A i ISM-koden for visse skibe eller kategorier af skibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart i den pågældende medlemsstat, dispensere helt eller delvis fra disse bestemmelser ved at indføre foranstaltninger, der sikrer, at kodens målsætning opfyldes på tilsvarende måde.

2. Medlemsstaterne kan i forbindelse med de skibe og rederier, for hvilke der i medfør af stk. 1 vedtages en dispensation, indføre andre certificerings- og verifikationsprocedurer, hvis de anser det for vanskeligt i praksis at anvende kravene i artikel 6.

3. Under de omstændigheder, der er omhandlet i stk. 1 samt i stk. 2, hvis dette er relevant, anvendes følgende procedure:

a) Den berørte medlemsstat underretter Kommissionen om dispensationen og de foranstaltninger, den agter at vedtage.

b) Hvis det senest seks måneder fra underretningen under anvendelse af proceduren i artikel 12, stk. 2, skønnes, at den påtænkte dispensation ikke er berettiget, eller at de foreslåede foranstaltninger er utilstrækkelige, skal den pågældende medlemsstat ændre de påtænkte bestemmelser eller undlade at vedtage dem.

c) Den omtalte medlemsstat offentliggør vedtagne foranstaltninger med en direkte henvisning til stk. 1 samt stk. 2, hvis dette er relevant.

4. Gives der dispensation i henhold til stk. 1 samt stk. 2, hvis dette er relevant, udsteder den pågældende medlemsstat et certifikat i overensstemmelse med bilag II, punkt 5, andet afsnit, med angivelse af de relevante operative begrænsninger.

Artikel 8

Gyldighed, godkendelse og anerkendelse af certifikater

1. Overensstemmelsesdokumentet er gyldigt i højst fem år fra udstedelsesdatoen. Certifikatet for sikker skibsdrift er gyldigt i højst fem år fra udstedelsesdatoen.

2. I tilfælde af fornyelse af overensstemmelsesdokumentet og certifikatet for sikker skibsdrift anvendes de relevante bestemmelser i del B i ISM-koden.

3. Medlemsstaterne godkender et overensstemmelsesdokument, et midlertidigt overensstemmelsesdokument, et certifikat for sikker skibsdrift og et midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift, som er udstedt af administrationen i en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation på denne administrations vegne.

4. Medlemsstaterne godkender overensstemmelsesdokumenter, midlertidige overensstemmelsesdokumenter, certifikater for sikker skibsdrift eller midlertidige certifikater for sikker skibsdrift, som er udstedt af, eller på vegne af, administrationer i tredjelande.

For skibe i fast skibsrutefart skal det imidlertid af eller på vegne af de(n) pågældende medlemsstat(er) på passende måde verificeres, om overensstemmelsesdokumenter, midlertidige overensstemmelsesdokumenter, certifikater for sikker skibsdrift og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt på vegne af administrationer i tredjelande, er i overensstemmelse med ISM-koden, medmindre dokumenterne er blevet udstedt af en medlemsstats administration eller af en anerkendt organisation.

Artikel 9

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til sikring af korrekt gennemførelse af forordningens bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 10

Rapportering

1. Hvert andet år forelægger medlemsstaterne en rapport for Kommissionen om gennemførelsen af denne forordning.

2. Kommissionen udarbejder i overensstemmelse med proceduren i artikel 12, stk. 2, en harmoniseret model for sådanne rapporter.

3. Bistået af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed udarbejder Kommissionen inden seks måneder efter, at medlemsstaternes indberetninger er modtaget, en samlet rapport om gennemførelsen af denne forordning og foreslår eventuelle hensigtsmæssige foranstaltninger. Denne rapport stiles til Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 11

Ændringer

1. Ændringer til ISM-koden kan undtages fra denne forordnings anvendelsesområde i henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening for skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe ([1]).

2. Ændringer til bilag II foretages efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS), der er nedsat ved artikel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til to måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Ophævelse

1. Forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves fra den … (*).

2. Midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift, overensstemmelsesdokumenter og certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt inden den ... (**), er fortsat gyldige, indtil deres udløbsdato eller næste bekræftelse.

Artikel 14

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

For så vidt angår lastskibe og passagerskibe, som ikke allerede skal opfylde ISM-koden, finder denne forordning anvendelse efter den … (*).

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne

…

Formand

På Rådets vegne

…

Formand

([1]) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. Ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 10).

(*) Datoen for denne forordnings ikrafttræden

(**) To år efter datoen for denne forordnings ikrafttræden.

BILAG I

DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKKER DRIFT AF SKIBE OG FOREBYGGELSE AF FORURENING (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT-KODEN (»ISM-KODEN«))

DEL A — GENNEMFØRELSE

1. GENERELT

   1.1. **Definitioner**

   1.2. **Målsætninger**

   1.3. **Anvendelsesområde**

   1.4. **Funktionelle krav til et sikkerhedsstyringssystem**

2. SIKKERHEDS- OG MILJØBESKYTTELSESPOLITIK

3. REDERIANSVAR OG BEFØJELSER

4. UDPEGEDE PERSONER

5. SKIBSFØRERENS ANSVAR OG BEFØJELSER

6. RESSOURCER OG PERSONEL

7. UDARBEJDELSE AF PLANER FOR OPERATIONER OM BORD

8. NØDBEREDSKAB

9. RAPPORTERING OG ANALYSE AF AFVIGELSER, ULYKKER OG FARLIGE SITUATIONER

10. VEDLIGEHOLDELSE AF SKIB OG UDSTYR

11. DOKUMENTATION

12. REDERIETS VERIFIKATION, REVURDERING OG EVALUERING

DEL B — CERTIFICERING, VERIFIKATION OG KONTROL

13. CERTIFICERING OG PERIODISK VERIFIKATION

14. MIDLERTIDIG CERTIFICERING

15. VERIFIKATION

16. UDFORMNING AF CERTIFIKATER

DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKKER DRIFT AF SKIBE OG FOREBYGGELSE AF FORURENING (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT-KODEN (»ISM-KODEN«))

DEL A — GENNEMFØRELSE

1. GENERELT

1.1. Definitioner

Følgende definitioner gælder for del A og B i denne kode.

1.1.1. Ved »Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift« (ISM-koden) forstås Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening, som den er vedtaget af Generalforsamlingen, og som den måtte blive ændret af Organisationen.

1.1.2. Ved »rederi« forstås ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved denne ansvarsoverdragelse har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som denne kode pålægger.

1.1.3. Ved »administration« forstås regeringen i den stat, under hvis flag skibet er berettiget til at sejle.

1.1.4. Ved »sikkerhedsstyringssystem (SMS)« forstås et struktureret og dokumenteret system, der sætter rederiets personale i stand til effektivt at gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik.

1.1.5. Ved »overensstemmelsesdokument« forstås et dokument, der udstedes til et rederi, der opfylder kravene i denne kode.

1.1.6. Ved »certifikat for sikker skibsdrift« forstås et dokument, der udstedes for et skib og betyder, at rederiet og dets skibsledelse arbejder i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem.

1.1.7. Ved »objektive beviser« forstås kvantitative eller kvalitative oplysninger eller konstateringer vedrørende sikkerheden eller vedrørende forekomsten og gennemførelsen af et element i sikkerhedsstyringssystemet, som bygger på en observation, en måling eller prøvning, og som kan verificeres.

1.1.8. Ved »bemærkning« forstås en konstatering af fakta under et audit, som er underbygget af objektive beviser.

1.1.9. Ved »afvigelse« forstås en observeret situation, hvor det fremgår af de objektive beviser, at et specificeret krav ikke er opfyldt.

1.1.10. Ved »grov afvigelse« forstås en påviselig fravigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed eller en alvorlig fare for miljøet, og som kræver øjeblikkelig afhjælpning; udtrykket omfatter også det forhold, at et krav i henhold til denne kode ikke er gennemført effektivt og systematisk.

1.1.11. Ved »årsdag« forstås den dato (dag og måned) hvert år, hvor det pågældende dokument eller certifikat udløber.

1.1.12. Ved »konvention« forstås Den Internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen af 1974 med senere ændringer.

1.2. Målsætninger

1.2.1. Målsætningerne med koden er at tilvejebringe sikkerhed til søs, at forebygge legemlig skade og tab af menneskeliv, og at undgå skade på miljøet, især havmiljøet, og på ejendom.

1.2.2. Rederiets målsætninger for sikker skibsdrift skal blandt andet:

1.2.2.1. sørge for sikker praksis for skibsdriften samt et sikkert arbejdsmiljø

1.2.2.2. etablere beskyttelsesforanstaltninger mod alle identificerede risici og

1.2.2.3. bestandig forbedre land- og skibspersonellets færdigheder i sikkerhedsledelse, herunder forberedelse på nødsituationer i forbindelse med såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse.

1.2.3. Sikkerhedsstyringen skal sikre:

1.2.3.1. at obligatoriske regler og bestemmelser overholdes, og

1.2.3.2. at relevante koder, retningslinjer og standarder anbefalet af organisationen, administrationer, klassifikationsselskaber og søfartserhvervsorganisationer tages i betragtning.

1.3. Anvendelsesområde

Denne kodes krav kan anvendes på alle skibe.

1.4. Funktionelle krav til et sikkerhedsstyringssystem

Ethvert rederi skal udvikle, indføre og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS), som indeholder følgende funktioner:

1.4.1. en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik

1.4.2. instruktioner og procedurer, som skal sikre sikker drift af skibet og beskyttelsen af miljøet i overensstemmelse med relevant international lovgivning og flagstatslovgivning

1.4.3. definerede ledelsesniveauer og kommunikationslinjer mellem land- og skibspersonel, samt indbyrdes mellem personellet begge steder

1.4.4. procedurer for rapportering af ulykker og afvigelser fra denne kodes bestemmelser

1.4.5. procedurer til forberedelse på og håndtering af nødsituationer og

1.4.6. procedurer for intern audit og revurdering fra ledelsens side.

2. SIKKERHEDS- OG MILJØBESKYTTELSESPOLITIK

2.1. Rederiet skal lægge en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik, som beskriver, hvordan målsætningerne i punkt 1.2 kan nås.

2.2. Rederiet skal sørge for, at denne politik sættes i kraft og følges på alle niveauer af organisationen både til søs og i land.

3. REDERIANSVAR OG BEFØJELSER

3.1. Hvis en anden end ejeren af skibet er ansvarlig for skibets drift, skal ejeren rapportere det fulde navn og alle detaljer vedrørende den pågældende til administrationen.

3.2. Rederiet skal definere og dokumentere ansvar, beføjelser og indbyrdes relationer for alt personel, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til og indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening.

3.3. Rederiet er ansvarlig for at sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte til rådighed, således at den udpegede person eller de udpegede personer er i stand til at udføre deres funktioner.

4. UDPEGEDE PERSONER

For at varetage sikker drift af det enkelte skib og udgøre bindeleddet mellem rederiet og de ombordværende skal ethvert rederi udpege en person eller flere personer i land, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau. Den (de) udpegede person(er)s ansvar og beføjelser skal omfatte overvågning af sikkerheds- og miljøbeskyttelsesaspekterne ved driften af hvert enkelt skib samt sikring af, at tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte anvendes i nødvendigt omfang.

5. SKIBSFØRERENS ANSVAR OG BEFØJELSER

5.1. Rederiet skal klart definere og dokumentere skibsførerens ansvar med hensyn til at:

5.1.1. gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik

5.1.2. motivere besætningen til at overholde denne politik

5.1.3. udstede hensigtsmæssige ordrer og instruktioner på klar og tydelig måde

5.1.4. verificere, at fastsatte krav bliver overholdt, og

5.1.5. gennemgå SMS og rapportere eventuelle mangler til ledelsen i land.

5.2. Rederiet skal sikre, at det SMS, som anvendes om bord, indeholder en klar erklæring, der understreger førerens beføjelser. Rederiet skal i SMS fastslå, at det er føreren, der er den øverste myndighed og har ansvaret for at træffe beslutninger med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening, samt i nødvendigt omfang at anmode om rederiets assistance.

6. RESSOURCER OG PERSONEL

6.1. Rederiet skal sikre, at skibets fører:

6.1.1. er fuldt kvalificeret til at føre skibet

6.1.2. er fuldt fortrolig med rederiets SMS og

6.1.3. får den nødvendige støtte, således at han kan udføre sine opgaver på betryggende vis.

6.2. Rederiet skal sikre, at hvert skib er bemandet med kvalificerede, certificerede og ud fra et lægeligt synspunkt egnede søfarende i overensstemmelse med nationale og internationale krav.

6.3. Rederiet skal etablere procedurer til at sikre, at nyt personel og personel, som overføres til nye opgaver vedrørende sikkerhed og miljøbeskyttelse, bliver gjort fortrolige med deres opgaver.

Instruktioner, som det er væsentligt at give før afgang, skal identificeres, dokumenteres og gives.

6.4. Rederiet skal sikre, at alt personel, som er involveret i rederiets SMS, har tilstrækkeligt kendskab til relevante regler, bestemmelser, koder og retningslinjer.

6.5. Rederiet skal etablere og opretholde procedurer for påvisning af enhver form for uddannelse, som måtte kræves til støtte af SMS, og sikre, at sådan uddannelse bliver givet til det pågældende personel.

6.6. Rederiet skal etablere procedurer, gennem hvilke skibets personel modtager relevant information om SMS på et eller flere arbejdssprog, som personellet forstår.

6.7. Rederiet skal sikre, at skibets personel er i stand til at kommunikere effektivt under udførelsen af de opgaver, som har forbindelse med SMS.

7. UDARBEJDELSE AF PLANER FOR OPERATIONER OM BORD

Rederiet skal etablere procedurer for udarbejdelse af planer og instruktioner, herunder eventuelt checklister, for centrale operationer om bord, der vedrører skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening. De forskellige opgaver i denne forbindelse skal defineres og varetages af dertil udpeget kvalificeret personel.

8. NØDBEREDSKAB

8.1. Rederiet skal etablere procedurer til at identificere, beskrive og reagere på mulige nødsituationer om bord.

8.2. Rederiet skal etablere øvelses- og træningsprogrammer for at være forberedt på nødaktioner.

8.3. SMS skal indeholde foranstaltninger, som sikrer, at rederiets organisation til enhver tid kan reagere på farer, ulykker og nødsituationer, som berører dets skibe.

9. RAPPORTERING OG ANALYSE AF AFVIGELSER, ULYKKER OG FARLIGE SITUATIONER

9.1. SMS skal indeholde procedurer, som sikrer, at afvigelser, ulykker og farlige situationer rapporteres til rederiet, og at de undersøges og analyseres med det formål at forbedre sikkerheden og forebyggelsen af forurening.

9.2. Rederiet skal etablere procedurer for gennemførelse af korrigerende indgreb.

10. VEDLIGEHOLDELSE AF SKIB OG UDSTYR

10.1. Rederiet skal etablere procedurer, som sikrer, at skibet vedligeholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i de relevante regler og bestemmelser og alle andre krav, som rederiet måtte stille.

10.2. For at imødekomme disse krav skal rederiet sikre:

10.2.1. at der afholdes inspektioner med passende mellemrum

10.2.2. at enhver afvigelse rapporteres med angivelse af mulig årsag, hvis kendt

10.2.3. at der foretages de fornødne korrigerende indgreb, og

10.2.4. at der føres optegnelser over disse aktiviteter.

10.3. Rederiet skal etablere procedurer i sit SMS til identifikation af udstyr og tekniske systemer, hvor pludseligt operationelt svigt kan resultere i farlige situationer. SMS skal indeholde specifikke foranstaltninger, der kan forbedre driftssikkerheden af sådant udstyr og sådanne systemer. Disse foranstaltninger skal omfatte regelmæssig afprøvning af stand-by arrangementer og udstyr eller tekniske systemer, som ikke til stadighed er i brug.

10.4. Inspektionerne i punkt 10.2 og foranstaltningerne i punkt 10.3 skal integreres i skibets operationelle vedligeholdelsespraksis.

11. DOKUMENTATION

11.1. Rederiet skal etablere og opretholde procedurer for kontrol af alle dokumenter og data, som er relevante for SMS.

11.2. Rederiet skal sikre:

11.2.1. at der er gyldige dokumenter til rådighed på alle relevante steder

11.2.2. at ændringer i dokumenter kontrolleres og godkendes af autoriseret personel, og

11.2.3. at forældede dokumenter straks fjernes.

11.3. Dokumenterne, som anvendes til at beskrive og gennemføre SMS, kan refereres til som SMS-manualen. Dokumentation skal have den form, som rederiet betragter som mest effektiv. Ethvert skib skal have al den dokumentation om bord, som er relevant for skibet.

12. REDERIETS VERIFIKATION, REVURDERING OG EVALUERING

12.1. Rederiet skal afholde interne sikkerhedsaudits for at kunne eftervise, om aktiviteterne vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening er i overensstemmelse med SMS.

12.2. Rederiet skal periodisk evaluere effektiviteten af SMS og om nødvendigt ændre på SMS ifølge procedurer, som fastsættes af rederiet.

12.3. Audits og eventuelt korrigerende indgreb skal udføres ifølge dokumenterede procedurer.

12.4. Personel, som udfører audits, skal være uafhængige af de områder, som auditeres, medmindre dette er praktisk umuligt på grund af rederiets størrelse og beskaffenhed.

12.5. Resultaterne af audits og revurderinger skal viderebringes til alt personel med ansvar inden for det pågældende område.

12.6. Ledende personel, som er ansvarlig for det relevante område, skal snarest foretage korrigerende indgreb vedrørende fundne mangler.

DEL B — CERTIFICERING, VERIFIKATION OG KONTROL

13. CERTIFICERING OG PERIODISK VERIFIKATION

13.1. Skibet skal drives af et rederi, som har fået udstedt et overensstemmelsesdokument eller et midlertidigt overensstemmelsesdokument, jf. punkt 14.1, som er relevant for netop det skib.

13.2. Overensstemmelsesdokumentet skal udstedes af administrationen, af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering, til ethvert rederi, som opfylder denne kodes krav, for et tidsrum, der fastsættes af administrationen, men som højst kan være fem år. Et sådant dokument skal accepteres som bevis på, at rederiet er i stand til at opfylde kodens krav.

13.3. Overensstemmelsesdokumentet er kun gyldigt for de skibstyper, der udtrykkelig er anført i dokumentet. Anførelser heraf skal være baseret på de skibstyper, som den oprindelige verifikation er baseret på. Der kan kun tilføjes andre skibstyper, når det er verificeret, at rederiet er i stand til at opfylde de krav i koden, som gælder for sådanne skibstyper. I denne forbindelse forstås ved skibstyper de typer, der er anført i konventionens regel IX/1.

13.4. Hvert år, tidligst tre måneder før og senest tre måneder efter overensstemmelsesdokumentets årsdag, skal dokumentets gyldighed verificeres af administrationen eller, på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering.

13.5. Overensstemmelsesdokumentet inddrages af administrationen eller, på anmodning fra administrationen, af den kontraherende regering, der har udstedt det, hvis der ikke anmodes om den årlige verifikation, som kræves i punkt 13.4, eller hvis der er bevis for grov afvigelse fra kodens krav.

13.5.1. Inddrages overensstemmelsesdokumentet, inddrages også alle dertil knyttede certifikater for sikker skibsdrift og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift.

13.6. Der skal om bord findes en kopi af overensstemmelsesdokumentet, som skibsføreren på anmodning kan fremlægge til kontrol af administrationen eller af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller til det kontrolformål, som er omhandlet i konventionens regel IX/6.2. Kopien behøver ikke at være bekræftet.

13.7. Certifikatet for sikker skibsdrift skal udstedes af administrationen, af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering, for et skib for et tidsrum på højst fem år. Certifikatet for sikker skibsdrift udstedes efter verifikation af, at rederiet og dets skibsledelse arbejder i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem. Et sådant certifikat skal accepteres som bevis på, at skibet opfylder kodens krav.

13.8. Gyldigheden af certifikatet for sikker skibsdrift verificeres af administrationen, af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering, mindst én gang i gyldighedsperioden. Foretages der kun én verifikation i gyldighedsperioden, og er gyldighedsperioden på fem år, foretages verifikationen mellem certifikatets anden og tredje årsdag.

13.9. Ud over det i punkt 13.5.1 nævnte tilfælde inddrages overensstemmelsesdokumentet af administrationen eller, på anmodning fra administrationen, af den kontraherende regering, der har udstedt det, hvis der ikke anmodes om den verifikation, som kræves i punkt 13.8, eller hvis der er bevis for grov afvigelse fra kodens krav.

13.10. Uanset bestemmelserne i punkt 13.2 og 13.7 gælder det, at når fornyelsesverifikationen af et overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift er afsluttet mindre end tre måneder inden det pågældende dokuments udløbsdato, bliver det nye dokument gyldigt fra datoen for afslutning af fornyelsesverifikationen frem til en dato, der ligger højst fem år efter det gamle dokuments udløbsdato.

13.11. Hvis fornyelsesverifikationen af et overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift er afsluttet mere end tre måneder inden det pågældende dokuments udløbsdato, bliver det nye dokument gyldigt fra datoen for afslutning af fornyelsesverifikationen for en periode på højst fem år regnet fra denne dato.

14. MIDLERTIDIG CERTIFICERING

14.1. For at lette gennemførelsen af denne kode i begyndelsen kan der udstedes et midlertidigt overensstemmelsesdokument, hvis

1. et rederi er nyetableret, eller

2. der skal tilføjes nye skibstyper til et gyldigt overensstemmelsesdokument efter at det er verificeret, at rederiet har et sikkerhedsstyringssystem, der opfylder forskrifterne i punkt 1.2.3, forudsat at rederiet fremlægger planer om at indføre et sikkerhedsstyringssystem, der opfylder samtlige krav i denne kode, inden for det midlertidige overensstemmelsesdokuments gyldighedsperiode. Et sådant midlertidigt overensstemmelsesdokument udstedes af administrationen, af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering, for et tidsrum på højst et år. Der skal om bord findes en kopi af det midlertidige overensstemmelsesdokument, som skibsføreren på anmodning kan fremlægge til kontrol af administrationen eller af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller til det kontrolformål, som er omhandlet i konventionens regel IX/6.2. Kopien behøver ikke at være bekræftet.

14.2. Der kan udstedes midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift

1. til nye skibe ved afleveringen
2. når et rederi overtager ansvaret for driften af et skib, der er nyt for rederiet, og
3. når et skib skifter flag.

Et sådant midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift udstedes af administrationen, af en organisation, som administrationen har anerkendt, eller på anmodning fra administrationen, af en anden kontraherende regering, for et tidsrum på højst seks måneder.

14.3. I særlige tilfælde kan en administration eller, på anmodning fra administrationen, en anden kontraherende regering forlænge gyldigheden af et midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift for et tidsrum på højst seks måneder, regnet fra udløbsdatoen.

14.4. Der kan udstedes midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift efter verifikation af:

1. at overensstemmelsesdokumentet eller det midlertidige overensstemmelsesdokument er relevant for det pågældende skib
2. at rederiets sikkerhedsstyringssystem for det pågældende skib indeholder denne kodes centrale elementer og er blevet vurderet ved audit med henblik på udstedelse af overensstemmelsesdokumentet eller demonstreret med henblik på udstedelse af det midlertidige overensstemmelsesdokument
3. at rederiet har planlagt audit af skibet inden for tre måneder
4. at skibsføreren og officererne er fortrolige med sikkerhedsstyringssystemet og de planlagte gennemførelsesordninger
5. at instruktioner, der betragtes som essentielle, er blevet givet før afsejling, og
6. at de relevante oplysninger om sikkerhedsstyringssystemet er blevet givet på et eller flere arbejdssprog, som skibets personel forstår.

15. VERIFIKATION

15.1. Al verifikation i henhold til forskrifterne i denne kode foretages efter procedurer, der er acceptable for administrationen, idet der tages højde for retningslinjer udarbejdet af organisationen ([1]).

16. UDFORMNING AF CERTIFIKATER

16.1. Overensstemmelsesdokumenter, certifikater for sikker skibsdrift, midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift udformes i overensstemmelse med modellerne i tillægget. Hvis de ikke er enten på engelsk eller fransk, skal der desuden være en oversættelse til et af disse sprog.

16.2. I tilslutning til kravene i punkt 13.3 kan skibstyperne på overensstemmelsesdokumentet og det midlertidige overensstemmelsesdokument være påtegnet med eventuelle begrænsninger for skibets drift, som måtte indgå i sikkerhedsstyringssystemet.

([1]) Der henvises til retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af International Safety Management-koden (ISM-koden), som er vedtaget ved organisationens resolution A.913 (22).

Tillæg

Formularer for overensstemmelsesdokumenter, certifikater for sikker skibsdrift, midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift

OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(*Officielt stempel)* *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN med senere ændringer

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Rederiets navn og adresse:

.....

.....

(se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

DET ATTESTERES HERVED, AT rederiets sikkerhedsstyringssystem er blevet auditeret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for følgende skibstyper (det ikke gældende overstreges):

Passagerskib

Højhastighedspassagerfartøj

Højhastighedslastfartøj

Bulkskib

Olietankskib

Kemikalietankskib

Gastankskib

MODU (Mobile Offshore Drilling Unit)

Andet lastskib

Dette overensstemmelsesdokument er gyldigt indtil den ..... med forbehold af periodisk verifikation.

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

Certifikat nr.

BEKRÆFTELSE AF ÅRLIG VERIFIKATION

Det attesteres herved, at man ved den periodiske verifikation i henhold til regel IX/6.1 i konventionen og punkt 13.4 i ISM-koden har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden..

FØRSTE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

ANDEN ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

TREDJE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

FJERDE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(*Officielt stempel*) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til

DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN med senere ændringer

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstype (*): .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....

(se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

DET ATTESTERES HERVED, AT skibets sikkerhedsstyringssystem er blevet auditeret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden), efter at det er verificeret, at rederiets overensstemmelsesdokument gælder for denne skibstype.

Dette certifikat for sikker skibsdrift er gyldigt indtil den ....., med forbehold af periodisk verifikation og af overensstemmelsesdokumentets fortsatte gyldighed.

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Indføj et af følgende: passagerskib, højhastighedspassagerfartøj, højhastighedslastfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODU (Mobile Offshore Drilling Unit) eller andet lastskib.

Certifikat nr.

BEKRÆFTELSE AF MELLEMLIGGENDE VERIFIKATION OG YDERLIGERE VERIFIKATION (HVIS PÅKRÆVET)

DET ATTESTERES HERVED, AT man ved den periodiske verifikation i henhold til regel IX/6.1 i konventionen og punkt 13.8 i ISM-koden har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden.

MELLEMLIGGENDE VERIFIKATION
(udføres mellem anden og tredje årsdag)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (*)

Underskrift: .....
(autoriseret perso))

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (*)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (*)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(*) Hvis relevant. Der henvises til punkt 3.4.1 i retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af International Safety Management-koden (ISM-koden) (resolution A.913 (22)).

MIDLERTIDIGT OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(*Officielt stempel*) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til

DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN med senere ændringer

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Rederiets navn og adresse:

.....

.....

(se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

DET ATTESTERES HERVED, AT rederiets sikkerhedsstyringssystem er anerkendt som værende i overensstemmelse med kravene i punkt 1.2.3 i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for følgende skibstyper (det ikke gældende overstreges):

Passagerskib

Højhastighedspassagerfartøj

Højhastighedslastfartøj

Bulkskib

Olietankskib

Kemikalietankskib

Gastankskib

MODU (Mobile Offshore Drilling Unit)

Andet lastskib

Dette midlertidige overensstemmelsesdokument er gyldigt indtil den

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

MIDLERTIDIGT CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(Officielt stempel) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til

DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN med senere ændringer

af administrationen i .....
(land)

af .....
(autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstype (*): .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....
(se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

DET ATTESTERES HERVED, AT kravene i punkt 14.4 i ISM-koden er opfyldt, og at rederiets overensstemmelsesdokument/midlertidige overensstemmelsesdokument (**) gælder for denne skibstype .....

Dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift er gyldigt indtil den .....

med forbehold af overensstemmelsesdokumentets/det midlertidige overensstemmelsesdokuments (**) fortsatte gyldighed.

Udstedt i .....
(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Indføj et af følgende: passagerskib, højhastighedspassagerfartøj, højhastighedslastfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODU (Mobile Offshore Drilling Unit) eller andet lastskib.

(**) Det ikke gældende overstreges.

Certifikat nr.

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den

Dato: .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

BILAG II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE ADMINISTRATIONERNES GENNEMFØRELSE AF DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKKER SKIBSDRIFT (ISM-KODEN)

DEL A — ALMINDELIGE BESTEMMELSER

DEL B — CERTIFICERING OG STANDARDER

2. CERTIFICERINGSPROCES

3. LEDELSESSTANDARD

4. KOMPETENCEKRAV

5. UDFORMNING AF OVERENSSTEMMELSESDOKUMENTER OG CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

DEL A — ALMINDELIGE BESTEMMELSER

1.1. Ved udførelse af verifikations- og certificeringsarbejde i medfør af ISM-kodens bestemmelser for skibe, der er omfattet af forordningen, skal medlemsstaterne opfylde de i del B fastsatte krav og standarder.

1.2. Endvidere skal medlemsstaterne tage behørigt hensyn til bestemmelserne i de reviderede retningslinjer for administrationernes gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) som vedtaget ved IMO-resolution A.913 (22) af 29. november 2001, for så vidt som de ikke er indeholdt i del B.

DEL B — CERTIFICERING OG STANDARDER

2. CERTIFICERINGSPROCES

2.1. Certificeringsprocessen for udstedelse af et overensstemmelsesdokument til et rederi og et certifikat for sikker skibsdrift til en ro-ro-færge forløber under hensyntagen til følgende bestemmelser.

2.2. Certificeringsprocessen omfatter normalt følgende trin:

1. første verifikation

2. årlig eller mellemliggende verifikation

3. fornyelsesverifikation og

4. supplerende syn.

Disse verifikationer udføres på rederiets anmodning til administrationen eller til den anerkendte organisation, som handler på administrationens vegne.

2.3. Verifikationen inkluderer et sikkerhedsstyringsaudit.

2.4. Til at udføre auditten udpeges der en ledende auditansvarlig og, om nødvendigt, et auditteam.

2.5. Den udpegede ledende auditansvarlige samarbejder med rederiet og udarbejder en auditplan.

2.6. Der udarbejdes en auditrapport under ledelse af den ledende auditansvarlige, som har ansvaret for, at rapporten er nøjagtig og fuldstændig.

2.7. Auditrapporten skal indeholde auditplanen, teammedlemmernes navne, datoer, rederiets navn, eksemplarer af bemærkninger og afvigelser samt bemærkninger om sikkerhedsstyringssystemets effektivitet i forhold til formålet.

3. LEDELSESSTANDARD

3.1. De auditører eller det auditteam, som forestår verifikation af overensstemmelsen med ISM-koden, har kompetence hvad angår:

1. at sikre overholdelse af regler og bestemmelser, inklusive udstedelse af sønæringsbeviser for søfarende, på ro-ro-færger, der drives af rederiet

2. godkendelses-, overvågnings- og certificeringsaktiviteter, der er relevante for søfartsbeviser

3. de rammer, der skal tages hensyn til i henhold til SMS, som krævet af ISM-koden, og

4. praktisk erfaring med skibsdrift.

3.2. Når det verificeres, at bestemmelserne i ISM-koden overholdes, må det sikres, at personel, der tjener som konsulenter, er uafhængigt af personel, der udfører certificeringen, og omvendt.

4. KOMPETENCEKRAV

4.1. Grundlæggende kompetence for at udføre verifikation.

4.1.1. Personel, der deltager i verifikation af, at ISM-kodens krav overholdes, skal opfylde minimumskravene til inspektører i henhold til punkt 2 i bilag VII til direktiv 95/21/EF.

4.1.2. De skal have gennemgået uddannelse, der sikrer tilstrækkelig kompetence og færdigheder til at udføre verifikation af, at ISM-kodens krav er overholdt, navnlig hvad angår:

a) viden om og forståelse af ISM-koden

b) obligatoriske regler og bestemmelser

c) den ramme, ISM-koden kræver, at rederiet skal tage hensyn til

d) vurderingsteknikker, dvs. undersøgelses-, udspørgnings-, evaluerings- og rapportskrivningsteknikker

e) tekniske eller driftsmæssige aspekter af sikkerhedsstyring

f) grundlæggende kendskab til skibsfart og til operationer om bord og

g) deltagelse i mindst én søfartsrelateret audit af et sikkerhedsstyringssystem.

4.2. Kompetence med henblik på første verifikation og fornyelsesverifikation

4.2.1. For til fulde at kunne vurdere, om rederiet eller ro-ro-færgen opfylder kravene i ISM-koden, skal personel, som skal udføre første verifikation og verifikation med henblik på fornyelse af et overensstemmelsesdokument og et certifikat for sikker skibsdrift, ud over ovennævnte grundlæggende kompetence yderligere have kompetence til:

a) at fastslå, om sikkerhedsstyringssystemets (SMS) elementer er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden

b) ud fra dokumentation fra lovfæstede syn og klassifikationssyn at fastslå, om rederiets eller ro-ro-færgens SMS er tilstrækkeligt effektivt til at sikre overholdelse af regler og bestemmelser

c) at vurdere, hvor effektivt SMS er til at sikre overholdelse af andre regler og bestemmelser, som ikke er omfattet af ovennævnte dokumenter, og til at muliggøre verifikation af, at disse regler og bestemmelser overholdes, og

d) at vurdere, om der er taget hensyn til sikker praksis som anbefalet af IMO, administrationer, klassifikationsselskaber og søfartserhvervsorganisationer.

4.2.2. Denne kompetence kan opfyldes af team, som i fællesskab besidder den samlede krævede kompetence.

5. UDFORMNING AF OVERENSSTEMMELSESDOKUMENTER OG CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

Når ro-ro-færger kun sejler i én medlemsstat, kan medlemsstaterne enten benytte formularerne i ISM-koden eller udforme overensstemmelsesdokument, certifikat for sikker skibsdrift, midlertidigt overensstemmelsesdokument og midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift som vist i det følgende.

I tilfælde af dispensation i henhold til artikel 7, stk. 1, og eventuelt artikel 7, stk. 2, skal det udstedte certifikat være forskelligt fra det certifikat, der henvises til ovenfor, det skal tydeligt anføres, at der er givet dispensation i henhold til artikel 7, stk. 1, og eventuelt artikel 7, stk. 2, i denne forordning, og de gældende operative begrænsninger skal medtages på certifikatet.

OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(Officielt stempel) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til [DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, med senere ændringer, og] (*) forordning (EF) nr. …./... om gennemførelse af ISM-koden i EU

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Rederiets navn og adresse:

.....

.....

(se punkt 1.1.2 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. …/…)

DET ATTESTERES HERVED, AT rederiets sikkerhedsstyringssystem er blevet auditeret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for følgende skibstyper (det ikke gældende overstreges):

Passagerskib

Højhastighedspassagerfartøj

Højhastighedslastfartøj

Bulkskib

Olietankskib

Kemikalietankskib

Gastankskib

MODU (Mobile Offshore Drilling Unit)

Andet lastskib

Ro-ro-passagerfærge

Dette overensstemmelsesdokument er gyldigt indtil den ..... med forbehold af periodisk verifikation.

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.

Certifikat nr.

BEKRÆFTELSE AF ÅRLIG VERIFIKATION

DET ATTESTERES HERVED, AT man ved den periodiske verifikation i henhold til [regel IX/6 i konventionen og punkt 13.4 i ISM-koden og (*) artikel 6, i forordning (EF) nr. .../... om gennemførelse af ISM-koden i EU har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden.

FØRSTE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

ANDEN ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift:: .....
(autoriseret person)

Ort: .....

Dato: .....

TREDJE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

FJERDE ÅRLIGE VERIFIKATION

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.

CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(Officielt stempel) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til [DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, med senere ændringer og] (*) forordning (EF) nr .../... om gennemførelse af ISM-koden i EU

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstyp (**): .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....

(Se punkt 1.1.2 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. .../...)

DET ATTESTERES HERVED, AT skibets sikkerhedsstyringssystem er blevet auditeret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden), efter at det er verificeret, at rederiets overensstemmelsesdokument gælder for denne skibstype.

Dette certifikat for sikker skibsdrift er gyldigt indtil den ..... med forbehold af periodisk verifikation og af overensstemmelsesdokumentets fortsatte gyldighed.

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.

(**) Indføj et af følgende: passagerskib, højhastighedspassagerfartøj, højhastighedslastfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODU (Mobile Offshore Drilling Unit), andet lastskib eller ro-ro-passagerfærge.

Certifikat nr.

BEKRÆFTELSE AF PERIODISK VERIFIKATION OG YDERLIGERE VERIFIKATION (HVIS PÅKRÆVET)

DET ATTESTERES HERVED, AT man ved den periodiske verifikation i henhold til [regel IX/6 i konventionen og punkt 13.8 i ISM-koden og (*) artikel 6 i forordning (EF) nr. .../... om gennemførelsen af ISM-koden i EU har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden.

MELLEMLIGGENDE VERIFIKATION
(udføres mellem anden og tredje årsdag)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (**)

Underskrift: .....
(autoriseret person))

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (**)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

YDERLIGERE VERIFIKATION (**)

Underskrift: .....
(autoriseret person)

Sted .....

Dato: .....

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.

(**) Hvis påkrævet. Der henvises til punkt 13.8 i ISM-koden og punkt 3.4.1 i retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af International Safety Management-koden (ISM-koden) (resolution A.913 (22)).

MIDLERTIDIGT OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(Officielt stempel) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til [DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, med senere ændringer, og (*) forordning (EF) nr. .../... om gennemførelse af ISM-koden i EU

af administrationen i .....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Rederiets navn og adresse:

.....

.....

(se punkt 1.1.2 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. .../...)

DET ATTESTERES HERVED, AT rederiets sikkerhedsstyringssystem er anerkendt som værende i overensstemmelse med kravene i punkt 1.2.3 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. .../... for følgende skibstyper (det ikke gældende overstreges):

Passagerskib

Højhastighedspassagerfartøj

Højhastighedslastfartøj

Bulkskib

Olietankskib

Kemikalietankskib

Gastankskib

MODU (Mobile Offshore Drilling Unit)

Andet lastskib

Ro-ro-passagerfærge

Dette midlertidige overensstemmelsesdokument er gyldigt indtil den .....

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.

MIDLERTIDIGT CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(Officielt stempel) *(Stat)*

Certifikat nr.

Udstedt i henhold til [DEN INTERNATIONALE KONVENTION AF 1974 OM SIKKERHED FOR MENNESKELIV PÅ SØEN, med senere ændringer, og (*) forordning (EF) nr. .../... om gennemførelse af ISM-koden i EU

af administrationen.....

(land)

af .....

(autoriseret person eller organisation)

Skibets navn: .....

Kendetegn (tal eller bogstaver): .....

Registreringshavn: .....

Skibstype (**): .....

Bruttotonnage: .....

IMO-nummer: .....

Rederiets navn og adresse: .....

(se punkt 1.1.2 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. .../...)

DET ATTESTERES HERVED, AT kravene i punkt 14.4 i del A i bilag I til forordning (EF) nr. .../... er opfyldt, og at rederiets overensstemmelsesdokument/midlertidige overensstemmelsesdokumen (***) gælder for denne skibstype.

Dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift er gyldigt indtil den ..... med forbehold af overensstemmelsesdokumentets/det midlertidige overensstemmelsesdokuments (***) fortsatte gyldighed

Udstedt i .....

(sted)

Dato .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel) *(autoriseret person)*

(*) Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.
(**) Indføj et af følgende: passagerskib, højhastighedspassagerfartøj, højhastighedslastfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODU (Mobile Offshore Drilling Unit), andet lastskib eller ro-ro-passagerfærge.
(***) Det ikke gældende overstreges.

Certifikat nr.

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den

Dato: .....

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

(autoriseret person)

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Inden for rammerne af proceduren med fælles beslutningstagning (artikel 251 i EF-traktaten) nåede Rådet den 9. december 2004 til politisk enighed om udkastet til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse i Fællesskabet af den internationale kode for sikker skibsdrift ([1]). Efter den endelige udformning af teksten i Jurist-lingvist-Gruppen vedtog Rådet sin fælles holdning den 18. juli 2005.

Europa-Parlamentet besluttede i sin førstebehandlingsudtalelse den 10. marts 2004 at godkende Kommissionens forslag uden ændringer ([2]). Rådet har taget stilling til forslaget i lyset af udtalelsen fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([3]) ([4]).

Forordningen skal træde i stedet for Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 og udvide dennes anvendelsesområde med henblik på at forbedre sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse. Den internationale kode skal anvendes på alle skibe, som fører en medlemsstats flag, og som sejler i international fart eller indenrigsfart, samt på alle skibe, der er omfattet af Solas-konventionen, og som udelukkende sejler i indenrigsfart eller på faste ruter til eller fra havne i medlemsstaterne.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog i 1993 Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening, den såkaldte »ISM-kode«, som del af den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas-konventionen), for at der inden for skibsfarten kunne brede sig en generel sikkerhedskultur og større miljøbevidsthed i besætning og rederier. ISM-koden fastlægger retningslinjer for, hvordan rederierne leder og driver deres flåde.

På baggrund af den tragiske Estonia-ulykke har Fællesskabet fremskyndet gennemførelsen af denne ISM-kode ved at vedtage forordning (EF) nr. 3051/95, som finder anvendelse på ro-ro-passagerfærger i international fart og indenrigsfart.

Rådet støtter princippet i Kommissionens forslag fra december 2003 om at erstatte forordning (EF) nr. 3051/95 med en ny tekst, der forpligter alle rederier og skibe, der er omfattet af kapitel IX i Solas-konventionen, til at anvende ISM-koden, også under hensyn til, at koden blev obligatorisk på internationalt plan i 2002. Rådet er enigt i, at den nye forordning vil gøre en korrekt og stringent harmoniseret gennemførelse af koden i alle medlemsstaterne lettere.

Rådet har for på passende måde at afspejle de internationale bestemmelser fundet det nødvendigt med en tekst, der er mere vidtgående end Kommissionens forslag som angivet nedenfor.

Rådet er enigt i, at forordningens anvendelsesområde som en yderligere logisk skridt også skal omfatte skibe, der sejler under en medlemsstats flag i indenrigsfart, og skibe uanset deres flag, der udelukkende sejler i indenrigsfart eller på faste ruter til eller fra havne i medlemsstaterne. Af proportionalitetshensyn udelukkes passagerskibe ud over ro-ro-passagerfærger, hvis rute er længere fra kysten end 5 sømil — i overensstemmelse med ISM-koden — samt lastskibe og mobile offshore boreenheder med en bruttotonnage på under 500 fra anvendelsesområdet.

For at fastsætte en klar og præcis lovgivning er definitionerne suppleret og om nødvendigt tilpasset de eksisterende internationale instrumenter, idet der er taget hensyn til højhastighedsfartøjer, undervandsfartøjer til passagerbefordring, ro-ro-passagerfærger og mobile offshore boreenheder samt særlige forhold med hensyn til bruttotonnagemålingen.

([1]) Kommissionen forelagde sit forslag 11.12.2003.
([2]) C 102 E af 28.4.2004, s. 565.
([3]) EUT C 302 af 7.12.2004, s. 20.
([4]) Regionsudvalget har ikke afgivet udtalelse.

Rådet mener, at fællesskabslovgivning til gennemførelse af internationale juridiske instrumenter skal tilpasses disse instrumenter så meget som muligt. Bestemmelserne om gyldigheden af de dokumenter, der skal udstedes til skibe og rederier (overensstemmelsesdokument, midlertidigt overensstemmelsesdokument, certifikat for sikker skibsdrift og midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift) svarer således til ISM-koden, idet de fastsætter en gyldighed på indtil fem år fra udstedelsesdatoen.

Efter princippet om at respektere ISM-koden skal medlemsstaterne anerkende disse dokumenter, hvis de er udstedt af administrationen i en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation på denne administrations vegne i henhold til direktiv 94/57/EF, eller hvis de er udstedt af, eller på vegne af, administrationer i tredjelande. I sidstnævnte tilfælde skal medlemsstaterne for skibe i fast skibsrutefart på passende måde verificere, at de pågældende dokumenter er i overensstemmelse med ISM-koden.

Rådet er af den opfattelse, at det på grund af udvidelsen af forordningens anvendelsesområde til også at omfatte indenrigsfart er nødvendigt at tage hensyn til, at der kan være forskellige situationer i medlemsstaterne. Forordningen fastsætter derfor en mulighed for dispensation, såfremt en medlemsstat anser rederierne for at have praktiske vanskeligheder med at overholde bestemte stykker i ISM-koden for visse skibe eller kategorier af skibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart i den pågældende medlemsstat. I henhold til denne dispensationsprocedure skal vedkommende medlemsstat indføre foranstaltninger, der sikrer, at kodens målsætning opfyldes på tilsvarende måde, underrette Kommissionen om dispensationen og de planlagte foranstaltninger og offentliggøre de vedtagne foranstaltninger. Derfor vil det certifikat, der udstedes til skibet og rederiet i tilfælde af dispensation, være anderledes end formularerne i bilag I eller II i forordningen, klart angive, at der er givet dispensation i overensstemmelse med forordningen og omfatte de relevante operative begrænsninger.

Endelig omfatter den fælles holdning en række hovedsagelig tekniske ændringer, som er nødvendige for at bringe den nye tekst i overensstemmelse med gældende fællesskabslovgivning.