Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B**

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 3051/95
af 8. december 1995
om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

(EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 af 23. januar 1998	L 19	35	24.1.1998
►**M2**	Kommissionens forordning (EF) nr. 1970/2002 af 4. november 2002	L 302	3	6.11.2002
►**M3**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002	L 324	1	29.11.2002

▼B

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 3051/95

af 8. december 1995

om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2,

under henvisning til det ændrede forslag fra Kommissionen [1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg [2],

i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 189 C i traktaten [3], og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabet er stærkt foruroliget over søulykker med tab af menneskeliv;

under medlemsstaternes medvirken vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) forsamlingens resolution A.741(18) af 4. november 1993 om den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, herefter benævnt ISM-koden, som skal gælde for ro-ro-passagerskibe fra den 1. juli 1998, i og med at den indføjes i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974;

dette er en af en række foranstaltninger til forbedring af sikkerheden til søs; ISM-koden er endnu ikke bindende, men kun vejledende;

sikkerheden for menneskeliv til søs kan forbedres effektivt ved streng og obligatorisk anvendelse af ISM-koden;

det mest presserende anliggende for Fællesskabet er sikkerhedsledelsen for ro-ro-passagerfærger; en ensartet og sammenhængende gennemførelse af ISM-koden i alle medlemsstaterne kan udgøre et skridt hen imod sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger;

i Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger [4] opfordres Kommissionen til at forelægge forslag om fremskyndet obligatorisk anvendelse af ISM-koden på al ro-ro-passagerfærgerutesejlads til eller fra europæiske havne i overensstemmelse med international ret;

det er nødvendigt at gøre ISM-koden bindende og anvende den strengt, hvis det skal sikres, at selskaber, der driver ro-ro-passagerfærger, indfører systemer for sikkerhedsledelse både på de enkelte skibe og i selskabet, og at de hele tiden anvender og opdaterer dem forsvarligt;

en indsats på fællesskabsplan er det bedste middel til at sikre obligatorisk og fremskyndet håndhævelse af bestemmelserne i koden og effektiv kontrol med deres anvendelse, samtidig med at konkurrenceforvridning mellem forskellige fællesskabshavne og ro-ro-færger undgås; kun en forordning, der gælder umiddelbart, kan sikre en sådan håndhævelse; fremskyndet gennemførelse forudsætter, at forordningen træder i kraft den 1. juli 1996;

den fremskyndede obligatoriske anvendelse af ISM-koden for alle ro-ro-passagerfærger, uanset hvilket flag de fører, tager ligeledes hensyn til opfordringen i punkt 2 i IMO-resolutionen A.741(18), som kraftigt

---

(1) EFT nr. C 298 af 11. 11. 1995, s. 23, og ændret forslag fremsendt den 15. juni 1995 (EFT nr. C 298 af 11. 11. 1995, s. 31).

(2) EFT nr. C 236 af 11. 9. 1995, s. 42.

(3) Europa-Parlamentets udtalelse afgivet den 14. juni 1995 (EFT nr. C 166 af 3. 7. 1995, s. 55), Rådets fælles holdning af 28. september 1995 (EFT nr. C 297 af 10. 11. 1995, s. 1) og Europa-Parlamentets afgørelse af 29. november 1995 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

(4) EFT nr. C 379 af 31. 12. 1994, s. 8.

▼B

anbefaler regeringerne at gennemføre koden så hurtigt som muligt, idet bl. a. passagerskibe prioriteres højt;

skibes sikkerhed er i første række flagstaternes ansvar, og medlemsstaterne kan sikre, at skibe, der fører deres flag, og de selskaber, der driver skibene, overholder fyldestgørende regler for sikkerhedsledelse; sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold på alle ro-ro-færger, der drives eller ønskes drevet i fast rutefart på medlemsstaternes havne, uanset hvilket flag de fører, kan kun garanteres, hvis medlemsstaterne forlanger, at færgerne lever effektivt op til en række sikkerhedsbestemmelser som forudsætning for, at de må sejle i fast rutefart på medlemsstaternes havne;

selskaber, der udelukkende driver sejlads med ro-ro-færger i beskyttede farvande mellem havne i samme medlemsstat, udgør en mere begrænset risiko og skal udføre et forholdsmæssigt større administrativt arbejde end andre selskaber, og de bør derfor være midlertidigt fritaget;

det er nødvendigt at fastlægge kravene til gennemførelsen af ISM-kodens bestemmelser og betingelserne for udstedelsen og kontrollen af overensstemmelsesdokumentet og certifikatet for sikker skibsdrift;

medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at uddelegere opgaver til eller overlade det til specialiserede organer at opfylde forpligtelserne i medfør af denne forordning; den mest hensigtsmæssige måde at sikre en ensartet og fyldestgørende kontrol på er at forlange, at sådanne organer skal opfylde kravene i 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 [1];

en medlemsstat skal have mulighed for at suspendere driften af bestemte ro-ro-færger på sine havne, hvis den mener, at de udgør en alvorlig trussel mod sikkerheden for liv, ejendom eller miljø, dog således at der skal træffes en afgørelse inden for et forskriftsudvalg, som medlemsstaterne skal rette sig efter;

det er nødvendigt at anvende en forenklet procedure med et forskriftsudvalg for at ændre forordningen under hensyn til udviklingen på internationalt plan;

en hurtig indførelse af sådanne sikkerhedsbestemmelser giver Grækenland særlige tekniske og administrative problemer som følge af de mange selskaber, der er etableret i Grækenland, og som driver færgefart under græsk flag og udelukkende mellem græske havne; der bør derfor indrømmes en undtagelse af begrænset varighed med henblik på at dække denne situation, idet der også henvises til, at fast passager- og færgefart mellem græske havne er undtaget fra Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) [2], indtil den 1. januar 2004, hvorfor en sådan undtagelse ikke vil give anledning til konkurrenceforvridning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Denne forordning har til formål at øge sikkerheden i ledelsen og i driften og forureningsforebyggelsen for ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Fællesskabet, ved at sikre, at selskaber der driver ro-ro-færger, opfylder ISM-koden; dette kan ske ved:

— at de pågældende selskaber indfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsledelse, og at de hele tiden anvender og opdaterer dem forsvarligt

— at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

[1] EFT nr. L 319 af 12. 12. 1994, s. 20.
[2] EFT nr. L 364 af 12. 12. 1992, s. 7.

▼B

Artikel 2

I denne forordning og med henblik på gennemførelse af ISM-koden forstås ved:

a) »ro-ro-færge«: et søgående passagerskib, der er indrettet, så køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage mere end tolv passagerer

b) »rutefart«: en række sejladser med ro-ro-færger, der gennemføres mellem de samme to eller flere punkter:

1) enten i henhold til en offentliggjort fartplan

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

c) »selskab«: ejeren af en ro-ro-færge eller enhver anden organisation eller person — f. eks. en operatør eller en totalbefragter — der har overtaget ansvaret for at drive ro-ro-færgen fra ejeren

▼M1

d) »anerkendt organisation«: et organ, der er anerkendt efter reglerne i direktiv 94/57/EF, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF ([1])

▼M2

e) »ISM-koden«: den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening, vedtaget af IMO ved forsamlingens resolution A.741 (18) af 4. november 1993, ændret ved IMO-resolution MSC.104 (73) af 5. december 2000 og knyttet som bilag til denne forordning

▼B

f) »administration«: regeringen i den stat, hvis flag ro-ro-færgen har ret til at føre

g) »overensstemmelsesdokument«: det dokument, der udstedes til selskaber i overensstemmelse med nr. 13.2 i ISM-koden

▼M2

h) »certifikat for sikker skibsdrift«: det certifikat, der udstedes til ro-ro-færger i overensstemmelse med nr. 13.7 i ISM-koden

▼B

i) »beskyttet farvand«: områder, hvor der på årsbasis er mindre end 10 % risiko for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 1,5 m, hvor ro-ro-færgen ikke på noget tidspunkt er mere end 6 sømil fra et sted, hvor den kan søge læ, og hvor skibbrudne kan komme i land.

Artikel 3

Forordningen gælder for alle selskaber, der driver mindst én ro-ro-færge, som besejler en havn i Fællesskabet i fast rutefart, uanset hvilket flag færgen fører.

Artikel 4

▼M2

1. Alle selskaber skal opfylde bestemmelserne i ISM-kodens nr. 1.2-13.1 og 13.6, som om kodens bestemmelser var bindende, som forudsætning for, at deres skibe må sejle i regelmæssig færgefart på en havn i Fællesskabet.

▼B

2. Uanset stk. 1 kan selskaber, der udelukkende driver en eller flere ro-ro-færger i rutefart i beskyttede farvande mellem havne i samme medlemsstat, udsætte overholdelsen af denne forordning til den 1. juli 1997.

([1]) EFT L 274 af 7. 10. 1997, s. 8.

▼B

Artikel 5

▼M2

1. Medlemsstaterne skal for selskaber og ro-ro-færger opfylde bestemmelserne i ISM-kodens nr. 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.7-13.11, 14 og 16, som om kodens bestemmelser var bindende.

▼B

2. Med henblik på hel eller delvis varetagelse af opgaverne til opfyldelse af stk. 1, må medlemsstaterne kun bemyndige eller anvende en anerkendt organisation.

For så vidt angår ISM-kodens nr. 13.2 må en medlemsstat kun udstede overensstemmelsesdokumenter til et selskab, der har sit hovedsæde på dens område. Inden medlemsstaten udsteder dokumenterne, skal den høre administrationerne i de stater, hvis flag selskabets ro-ro-færger har ret til at føre, når denne administration ikke er den udstedende medlemsstats egen.

3. Overensstemmelsesdokumentet er gyldigt i fem år fra datoen for dets udstedelse, forudsat at det kontrolleres årligt med henblik på at bekræfte, at sikkerhedsledelsessystemet fungerer efter hensigten, og at eventuelle ændringer, som måtte være indført efter sidste kontrol, opfylder bestemmelserne i ISM-koden.

4. Certifikatet for sikker skibsdrift er gyldigt i fem år fra datoen for dets udstedelse, forudsat at der mindst hver 30. måned foretages en mellemliggende kontrol med henblik på at bekræfte, at sikkerhedsledelsessystemet fungerer efter hensigten, og at eventuelle ændringer, som matte være indført efter sidste kontrol, opfylder bestemmelserne i ISM-koden.

5. I forbindelse med denne forordning og navnlig artikel 6 anerkender medlemsstaterne overensstemmelsesdokumenter eller certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt af myndighederne i enhver anden medlemsstat eller af anerkendte organisationer, som handler på dennes vegne.

6. En medlemsstat skal anerkende overensstemmelsesdokumenter og certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt af eller på vegne af administrationerne i tredjelande, hvis den er overbevist om, at de er bevis på overholdelse af denne forordning.

Overensstemmelsesdokumenter og certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt på vegne af tredjelandes administrationer, må kun anerkendes, hvis de er udstedt af en anerkendt organisation.

Artikel 6

Medlemsstaterne tilser, at denne forordnings bestemmelser overholdes af alle selskaber, der driver rutefart med ro-ro-færger på deres havne.

Artikel 7

Skønner en medlemsstat, at et selskab ikke må drive en ro-ro-færge i fast rutefart til eller fra dens havne på grund af alvorlig fare for sikkerheden for liv, ejendom eller miljø, på trods af at selskabet har et overensstemmelsesdokument, kan driften suspenderes, indtil faren er bragt til ophør.

I den ovenfor anførte situation anvendes følgende fremgangsmåde:

a) Medlemsstaten underretter straks Kommissionen og de andre medlemsstater om sin beslutning og begrunder den udførligt.

b) Kommissionen undersøger, om suspensionen er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerhed eller miljø.

c) Efter fremgangsmåden i artikel 10, stk. 2, besluttes det, om medlemsstatens beslutning om at suspendere driften er berettiget på grund af alvorlig fare for sikkerheden for liv, ejendom eller miljø, og hvis den ikke er berettiget, at den pågældende medlemsstat anmodes om at trække suspensionen tilbage.

▼B

Artikel 8

For at tage højde for ISM-kodens generelle bestemmelser undersøger Kommissionen gennemførelsen af denne forordning tre år efter dens ikrafttræden og foreslår eventuelle hensigtsmæssige foranstaltninger.

Artikel 9

Med det formål at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan, herunder navnlig i IMO, kan:

1) definitionen af »ISM-koden« i artikel 2

2) overensstemmelsesdokumentets og/eller certifikatet for sikker skibsdrifts gyldighedsperiode og hyppigheden af kontrollen heraf som anført i artikel 5, stk. 3 og 4

3) bilaget

4) definitionen af »anerkendt organisation« i artikel 2

ændres — især for i bilaget af indføje retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-koden — efter fremgangsmåden i artikel 10, stk. 2.

▼M3

Ændringer af de internationale instrumenter, der er nævnt i artikel 2, kan udelukkes fra nærværende forordnings anvendelsesområde, jf. 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 fra skibe (USS) [1].

Artikel 10

1. Kommissionen bistås af Udvalget 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 Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [2], jf. dens artikel 8.

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

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

▼B

Artikel 11

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1996.

Den finder anvendelse fra den 1. juli 1996.

Som en undtagelse til stk. 1 finder denne forordning først anvendelse den 31. december 1997 på selskaber, som er oprettet i henhold til græsk ret, som har hovedsæde i Grækenland, og som sejler under græsk flag med ro-ro-færger, der er registreret i Grækenland, og som udelukkende sejler i fast rutefart mellem havne i Grækenland.

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

[1] EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.
[2] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼**M2**

BILAG

AFSNIT I

INDHOLDSFORTEGNELSE

Den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (»ISM-koden« — International Safety Management)

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 OG VERIFIKATION

13 Certificering og periodisk verifikation

14. Midlertidig certificering

15. Verifikation

16. Udformning af certifikater

Tillæg

AFSNIT II

Bestemmelser vedrørende administrationernes gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)

DEL A — ALMINDELIGE BESTEMMELSER

DEL B — CERTIFICERING OG STANDARDER

1. Godkendelse og anerkendelse af midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift

2. Certificeringsproces

3. Ledelsesstandard

4. Kompetencekrav

5. Udformning af overensstemmelsesdokumenter og certifikat for sikker skibsdrift

▼M2

AFSNIT I

Den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening (ISM-koden — International Safety Management)

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 en 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, samt 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.

▼M2

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.

▼M2

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 tjeklister, 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 denne er

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.

▼M2

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 sikkerhedsaudit 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. Audit og eventuelt korrigerende indgreb skal udføres ifølge dokumenterede procedurer.

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

12.5. Resultaterne af audit 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.

▼M2

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

▼M2

2) at rederiets sikkerhedstyringssystem 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).

▼**M2**

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: .....

.....
(Autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

▼**M2**

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: .....

▼**M2**

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: .....

.....
(Autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

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

▼**M2**

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 person)

Sted: .....

Dato: .....

Yderligere verifikation (*)

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

Sted: .....

Dato: .....

Yderligere verifikation (*)

Underskrift: .....
(Autoriseret person)

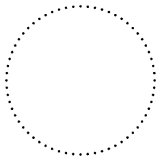
Sted: .....

Dato: .....

(*) Hvis relevant. Der henvises til punkt 3.2.3 i retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af International Safety Management-koden (ISM-koden) (resolution A.913 (29)).

▼**M2**

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

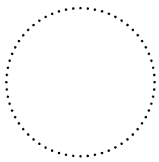
MODU (Mobile Offshore Drilling Unit)

andet lastskib.

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

Udstedt i: .....
(Sted)

Dato: .....

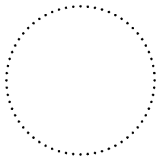


(Den udstedende administrations segl eller stempel)

.....
(Autoriseret person)

▼**M2**

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: .....

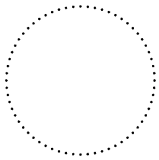
.....
(Se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

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)

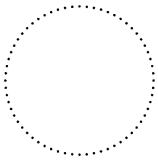
(*) Indføj et af følgende: passagerskib, højhastighedspassagerfartøj, højhastighedslastfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODU (Mobile Offshore Drilling Unit) eller andet lastskib.
(**) Det ikke gældende overstreges.

▼**M2**

Certifikat nr. . . . . .

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den: .....

Dato: .....



(Den udstedende administrations segl eller stempel)

.....

(Autoriseret person)

▼M2

AFSNIT II

Bestemmelser vedrørende administrationernes gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden)

DEL A — ALMINDELIGE BESTEMMELSER

1.1. Ved udførelse af verifikations- og certificeringsarbejde i medfør af ISM-kodens bestemmelser for ro-ro-færger 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

1. **Godkendelse og anerkendelse af midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift**

1.1. Midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift, som overholder bestemmelserne i denne forskrift, og som er udstedt af administrationen i en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation på administrationens vegne, godkendes af de andre medlemsstater.

1.2. Midlertidige overensstemmelsesdokumenter og midlertidige certifikater for sikker skibsdrift, som er udstedt af, eller på vegne af, administrationen i tredjelande, skal anerkendes af en medlemsstat, hvis medlemsstaten er sikker på, at de overholder bestemmelserne i denne forskrift.

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 en 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.

▼M2

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 bilag VII, stk. 2, i Rådets direktiv 95/21/EF ([1]).

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:

1) viden om og forståelse af ISM-koden

2) obligatoriske regler og bestemmelser

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

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

5) tekniske eller driftsmæssige aspekter af sikkerhedsstyring

6) grundlæggende kendskab til skibsfart og til operationer om bord, og

7) 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:

1) at fastslå, om SMS-elementerne er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden

2) 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

3) 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

4) 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.

([1]) EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

▼**M2**

OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(Officielt stempel)

……
((Land)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med senere ændringer, og] (*) Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

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

Ro-ro-passagerskib (ro-ro-færge).

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

Udstedt i: ……
(Sted)

Dato: ……

……
(Autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

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

▼**M2**

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] (*) artikel 5, stk. 3, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 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: .....

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

▼**M2**

CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(Officielt stempel)

……
(Land)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med senere ændringer, og] (*) Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

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)

(*) 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-passagerskib.

▼**M2**

BEKRÆFTELSE AF PERIODISK 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 og] (*) artikel 5, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 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 anvendelig henvises til ISM-koden, punkt 13.8.

▼**M2**

MIDLERTIDIGT OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT

(Officielt stempel)

……
(Land)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med senere ændringer, og] (*) Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

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

ro-ro-passagerskib.

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.

▼**M2**

MIDLERTIDIGT CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT

(*Officielt stempel*)

.....
(*Land*)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med senere ændringer, og] (*) Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

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: .....

.....
(Autoriseret person)

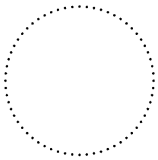
(Den udstedende administrations segl eller stempel)

(*) 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-passagerskib (ro-ro-færge).
(***) Det ikke gældende overstreges.

▼**M2**

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den: .....

Dato: .....



(Den udstedende administrations segl eller stempel)

.....

(Autoriseret person)