



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.12.2003
KOM(2003) 767 endelig

2003/0291 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND

Den Internationale Kode for Sikker Drift af Skibe og Forebyggelse af Forurening (ISM-koden) blev vedtaget af IMO (Den Internationale Søfartsorganisation) for 10 år siden¹; den skulle udgøre en overordnet plan for, hvordan rederierne leder og driver deres flåde, og føre til, at der inden for skibsfarten kunne brede sig en generel sikkerhedskultur og større miljøbevidsthed. Det tilsigtes med koden at give sikkerheden højeste prioritet, idet rederiets sikkerhedsmæssige ansvar defineres og der åbnes bedre mulighed for, at den øverste ledelse kan drages til ansvar.

Koden var på daværende tidspunkt ikke obligatorisk, men staterne blev stærkt tilskyndet til at gennemføre ISM-koden på nationalt plan hurtigst muligt og ikke senere end den 1. juni 1998. Dette ønske blev kun efterkommet i beskedent omfang, og IMO besluttede i maj 1994 at gøre koden obligatorisk. I første fase af gennemførelsen af ISM blev den obligatorisk for tankskibe, passagerskibe og bulkskibe fra den 1. juli 1998. Fra den 1. juli 2002 skal den overholdes af alle andre skibe, der er omfattet af Solas-konventionen, dvs. alle andre end de mindste skibe i international fart.

ISM-koden indgår som kapitel IX i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (Solas-konventionen). ISM-koden er obligatorisk for alle skibstyper for alle de kontraherende parter i Solas-konventionen, dvs. alle EU's medlemsstater, tiltrædelseslandene samt Norge og Island i medfør af EØS-aftalen.

Som følge af Estonia-katastrofen blev det på EU-plan besluttet at fremskynde gennemførelsen af ISM-koden for ro-ro-passagerfærger i international fart og indenrigsfart. Derfor vedtog Rådet forordning (EF) nr. 3051/95 af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger (ISM-koden), som trådte i kraft den 1. juli 1996.

Forordning (EF) nr. 3051/95 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, uanset om færgerne er i indenrigsfart eller international fart.

Forordningen er ændret ved udvalgsproceduren to gange:

- Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 af 23. januar 1998, hvor der indførtes regler for udstedelse af midlertidige dokumenter og certifikater samt ISM-dokumenternes og -certifikaternes form. Samtidig var der på grundlag af de IMO-retningslinjer, der var vedtaget af forsamlingen ved resolution A.788(19) af 23. november 1995, indsat relevante retningslinjer for administrationerne. Disse ændringer blev foretaget for at sikre ensartet gennemførelse af ISM-kodens regler for færger i fart i Europa i overensstemmelse med ISM-reglerne på verdensplan.

- Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1970/2002 om ajourføring af forordningen i overensstemmelse med de ændringer af ISM-koden, som var foretaget på IMO-plan. Dels de ændringer af selve koden, som var vedtaget af MSC (Maritime Safety Committee) ved

¹ Vedtaget den 4. november 1993 ved IMO-resolution A.741(18).

resolution MSC.104(73) af 5. december 2000, dels de ændringer af IMO-retningslinjerne, der var vedtaget ved forsamlingens resolution A.913(22) af 29. november 2001. Ved disse ændringer blev alle ISM-certifikater indsat i koden tillige med dele af IMO's retningslinjer. Disse ændringer er trådt i kraft den 1. juli 2002. Kommissionens forordning trådte i kraft den 26. november 2002.

2. BERETTIGELSE FOR DET NYE FORSLAG

ISM-kodens grundlæggende princip er globalitet, og den gælder for alle skibstyper. EU-rettens restriktioner for ro-ro-passagerfærger havde en historisk begrundelse, som nu ikke længere er relevant. Det anses derfor nu for hensigtsmæssigt at udvide anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 3051/95 ved at vedtage en ny forordning, der mindst omfatter de samme rederier og skibe, som Solas-konventionens kapitel IX gælder for.

Som kontraherende parter i Solas-konventionen har alle medlemsstaterne accepteret ISM-koden, og de er forpligtet til at anvende denne kode på deres skibe i international fart. Men der er ingen gode grunde til ikke at anvende ISM-princippet på skibe og rederier, der er i indenrigsfart i EU.

Flagstaternes administrationer har fået generel vejledning i gennemførelsen af ISM-koden i form af resolution A.788 (19), som allerede er indarbejdet i forordning (EF) nr. 3051/95.

Anvendelse af ISM-retningslinjernes vigtigste dele er obligatorisk i EU for færger, der er i fast rutefart til og fra europæiske havne, mens anvendelse af retningslinjerne på andre skibe har været helt overladt til de nationale administrationer. Dertil kommer, at administrationerne for mange skibstypers vedkommende, især lastskibe, i vid udstrækning forlader sig på organisationer, som de har anerkendt til ISM-certificering. I sådanne tilfælde kontrollerer de nationale administrationer sjældent selv, om deres rederier og skibe overholder reglerne.

Da forordning (EF) nr. 3051/95 blev vedtaget, erklærede medlemsstaterne og Europa-Parlamentet, at anvendelsen af ISM-koden på ro-ro-passagerfærger var højeste prioritet, men at det også blot var det første af en række initiativer til forbedring af sikkerheden til søs.

Et af de vigtigste initiativer i denne forbindelse er harmoniseret og effektiv gennemførelse af gældende internationale bestemmelser i Fællesskabet.

Med henblik herpå foreslår Kommissionen, at forordning (EF) nr. 3051/95 afløses af en mere generel forordning. I denne forbindelse er det også vigtigt, at de relevante IMO-retningslinjer for administrationerne gøres obligatoriske for alle skibe, der fører en medlemsstats flag.

Der er flere fordele forbundet med, at hele ISM-koden og et sammenhængende sæt bestemmelser for certificeringsprocessen indføres i Fællesskabets lovgivning om sikkerhed til søs:

- Når ISM-koden indarbejdes i EU's lovgivning, bliver der retsgrundlag for overvågning af gennemførelsen.
- Gennemførelsen af ISM-koden indtager en vigtig plads i forbindelse med Paris-aftalememorandummet om havnestatskontrol (Paris-memorandummet). Under Paris-memorandummet er der gennemført en omfattende koncentreret kontrolkampagne vedrørende

anvendelse af ISM-koden om bord på skibe. Konklusionerne herfra understregede behovet for at forbedre og korrigere gennemførelsen af ISM-koden².

- Med sin direkte henvisning til ISM-koden styrker forslaget gennemførelsen af ISM-koden som led i de inspektioner, der udføres i medfør af Rådets direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, som ændret.

- Direktiv 94/57/EF om EU-ankendelse af klassifikationsselskaber finder anvendelse på alle ISM-certificeringsopgaver, der udføres på vegne af flagstater. Der er en direkte henvisning til dette direktivs definition af "anerkendt organisation" og dets kriterier for, at sådanne organisationer kan udføre ISM-audits og -certificering på medlemsstaternes vegne.

Forordningsforslaget gør en korrekt og stringent harmoniseret gennemførelse af koden i alle medlemsstaterne og tiltrædelseslandene lettere.

Endelig stiller forordningsforslaget EMSA (det europæiske søfartssikkerhedsagentur) gunstigere i forbindelse med teknisk samarbejde om ISM-koden, når den indgår i Fællesskabsretten.

3. FORSLAGETS INDHOLD

Forordningen har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for:

- lastskibe i international fart og indenrigsfart, som fører en medlemsstats flag
- passagerskibe i international fart, som fører en medlemsstats flag
- passagerskibe i indenrigsfart i klasse A og B som defineret i artikel 4 i direktiv 98/18/EF, uanset hvilket flag de fører
- ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast ro-ro-passagerrute til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører
- lastskibe, der udfører cabotageejlads på føderuter til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører.

Denne forordning har til formål at bevare paralleliteten mellem gældende EU-regler og ISM-reglerne for ro-ro-færger i fast rutefart til og fra europæiske havne, uanset hvilket flag de fører.

Forordningens indhold bygger på bestemmelserne i kapitel IX i Solas og finder med visse begrænsninger i bruttotonnagen anvendelse på alle skibe, der er omfattet af Solas-konventionen og fører en medlemsstats flag, selv om de er i indenrigsfart. For passagerskibe i indenrigsfart gælder bestemmelserne dog kun for de skibe, hvis rute er længere fra kysten end 5 sømil, men uanset, hvilket flag de fører.

² Statistikker fra Paris-memorandummet og de foreløbige resultater af den koncentrerede kontrolkampagne vedrørende ISM, der fandt sted mellem den 1. juli 2002 og den 30. september 2002, viser tydeligt, at der er behov for en mere stringent gennemførelse og håndhævelse af koden.

Alle rederier, der har et eller flere af de ovenfor nævnte skibe i fart, skal opfylde forordningens bestemmelser.

For skibe, der fører et tredjelands flag, for så vidt som de ikke sejler på en indenrigsrute i EU, og for de rederier, der har dem i drift, og som allerede anvender kravene i kapitel IX i Solas, kontrolleres opfyldelse af Solas-kravene via den havnestatskontrolordning, der er etableret med direktiv 95/21/EF som ændret.

4. SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER

Artiklerne følger samme logiske opstilling som kapitel IX i Solas-konventionen. ISM-koden er gengivet i sin helhed i afsnit I i bilaget til forordningen, mens retningslinjerne for administrationerne, som blev indført ved forordning (EF) nr. 3051/95, har bevaret deres struktur og udgør afsnit II i bilaget. På den dato, hvor forordningen træder i kraft, ophæves Rådets forordning (EF) nr. 3051/95, som ændret.

Artikel 1

I artiklen beskrives forordningens formål, såvel vedrørende styring af sikkerheden til søs, som vedrørende kontrollen i denne forbindelse.

Artikel 2

Artiklen indeholder definitionerne af de vigtigste udtryk i forordningen. Definitionerne bygger på IMO's Solas-konvention (konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen), forordning (EF) nr. 3051/95 som ændret og direktiv 97/54/EF, som ændret.

Artikel 3

Artikel 3 afgrænser forordningens anvendelsesområde og undtagelserne herfra, især passagerskibe (med henvisning til direktiv 98/18/EF som ændret) og lastskibe.

Artikel 4

Artiklen pålægger rederierne krav til sikkerhedsstyring.

Artikel 5

Denne artikel omhandler medlemsstaternes forpligtelser, især i forbindelse med certificeringsprocessen (overensstemmelsesdokument, certifikat for sikker skibsdrift), og den eventuelle afhængighed af anerkendte organisationers forpligtelser, med henvisning til specifikke obligatoriske bestemmelser i ISM-koden (afsnit II i bilaget henviser til del B i ISM-koden).

Artikel 6

Artiklen indfører en kontrolproces for administrationen.

Artikel 7

Artiklen omhandler den beskyttelsesprocedure, der allerede findes for ro-ro-passagerfærger (Rådets forordning (EF) nr. 3051/95). Her indføres der en suspensionsprocedure for de tilfælde, hvor sikkerheden eller miljøet er i fare.

Artikel 8

Denne artikel omhandler overvågning af forordningens gennemførelse og medlemsstaternes pligt til at indføre et sanktionssystem.

Artikel 9

Artiklen indfører krav til rapportering.

Artikel 10

I artiklen gives der mulighed for ændring af forordningen under hensyntagen til den internationale udvikling inden for IMO og eventuelle ændringer af de internationale instrumenter, der er omhandlet i artikel 2.

Artikel 11

Artiklen omhandler det udvalg, der skal bistå Kommissionen med fortolkning og gennemførelse af forordningen, jf. forordning (EF) nr. 2099/2002.

Artikel 12

Af hensyn til en forenkling af Fællesskabsretten ophæves i denne artikel forordning (EF) nr. 3051/95/EF, som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1970/2002. I stedet for, at de fleste af artiklerne deri ændres, erstattes den af nærværende forordningsforslag. I denne artikel bevarer endvidere de overensstemmelsesdokumenter og certifikater for sikker skibsdrift, som er udstedt af administrationerne og anerkendte organisationer inden den 1. juli 1998, deres gyldighed, indtil de udløber.

Bilag

Afsnit I

I dette afsnit indføres ISM-koden og -certifikaterne som vedtaget af IMO.

Afsnit II

I dette afsnit indføres de obligatoriske bestemmelser, som medlemsstaternes administrationer skal følge ved gennemførelsen af ISM-koden, og de certifikater, der er henvist til i ISM-koden og bestemmelserne i forordningsforslaget.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet

(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 Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) vedtog den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, herefter benævnt ISM-koden, ved forsamlingens resolution A.741(18) af 4. november 1993. ISM-koden er efterhånden blevet obligatorisk for de fleste skibe i international fart ved, at der er indføjet et kapitel IX om "Sikker skibsdrift" i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974 (Solas), vedtaget den 24. maj 1994.
- (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 den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden). De er ændret ved resolution A.913 (22) af 29. november 2001.
- (4) Ved Rådets forordning (EF) nr. 3051/95⁷ af 8. december 1995 om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger 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 Fællesskabet enten i indenrigsfart eller i international fart, uanset hvilket flag de fører.

³ EFT C .. af .., s. ..

⁴ EFT C .. af .., s. ..

⁵ EFT C .. af .., s. ..

⁶ EFT C .. af .., s. ..

⁷ EFT L 320 af 30.12.1995, s. 14.

Det var første skridt henimod 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-konventionen 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) Vedtagelse af en ny forordning, som gælder umiddelbart, sikrer håndhævelse af ISM-koden.
- (9) Derfor bør forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves.
- (10) Det er nødvendigt, at der ved definerings 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 dermed⁸, 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 passagerskibe⁹.
- (11) Der må tages hensyn til Rådets direktiv 95/21/EF om havnestatskontrol, som ændret.
- (12) Foranstaltningerne til gennemførelse af denne forordning vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EØF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁰ -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1
Formål

Denne forordning har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for skibe, der fører en medlemsstats flag, og for alle ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Den Europæiske Union, ved at sikre, at rederier, der driver sådanne skibe, opfylder ISM-koden; dette kan ske ved:

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

⁸ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

⁹ EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1.

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 26.

– 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 IMO-resolusion MSC.104 (73) af 5. december 2000 og knyttet som bilag til denne forordning
2. "anerkendt organisation": et organ, der er anerkendt efter reglerne i Rådets direktiv 94/57/EF, som ændret
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
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, og
 - (b) børn under et år
6. "lastskib": et skib, herunder et højhastighedsfartøj, som har en bruttotonnage på 500 og derover, og som ikke er et passagerskib
7. "international fart": en rejse fra en medlemsstat eller enhver anden stat til en havn uden for denne stat eller omvendt
8. "indenrigsfart": en rejse i havområder fra en havn i en medlemsstat til samme havn eller en anden havn i samme medlemsstat
9. "fast ro-ro-passagerrutefart": en række sejlads med ro-ro-færger, der gennemføres mellem de samme to eller flere punkter:
 - (a) enten i henhold til en offentliggjort fartplan
 - (b) eller med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at det fremtræder som en systematisk række sejlads
10. "ro-ro-passagerfærge": et søgående passagerskib, der er således indrettet, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan befordre flere end tolv passagerer.

Artikel 3
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende:
 - (a) lastskibe i international fart og indenrigsfart, som fører en medlemsstats flag
 - (b) passagerskibe i international fart, som fører en medlemsstats flag
 - (c) passagerskibe i indenrigsfart i klasse A og B som defineret i artikel 4 i direktiv 98/18/EF, uanset hvilket flag de fører
 - (d) ro-ro-passagerfærger, der sejler i fast ro-ro-passagerrutefart til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører
 - (e) lastskibe, der udfører cabotageejlads på føderuter til eller fra havne i Fællesskabet, uanset hvilket flag de fører.
2. Forordningen finder ikke anvendelse på følgende:
 - (a) krigsskibe og troppetransportskibe
 - (b) fritidsfartøjer, medmindre de er eller bliver bemanded og befordrer flere end tolv passagerer i erhvervsmæssigt øjemed
 - (c) fiskeskibe.

Artikel 4
Krav til sikkerhedsstyring

Rederiet og skibet skal opfylde kravene i ISM-koden.

Sikkerhedsstyringssystemet vedligeholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i ISM-koden.

Artikel 5
Certificering

1. Medlemsstaterne skal opfylde bestemmelserne i del B i ISM-koden og i afsnit II i bilaget.
2. Der udstedes et overensstemmelsesdokument til ethvert rederi, som opfylder ISM-kodens bestemmelser. Dokumentet udstedes af administrationen i en medlemsstat eller på dennes vegne af en anerkendt organisation.
3. Overensstemmelsesdokumentet er gyldigt i fem år fra udstedelsesdatoen, dog kun hvis der udføres årlig kontrol af, at sikkerhedsstyringssystemet fungerer korrekt, og at eventuelle ændringer, der er foretaget siden den foregående kontrol, opfylder bestemmelserne i ISM-koden.
4. En medlemsstat må kun udstede overensstemmelsesdokumenter til rederier, der har hovedsæde på dens område. Inden medlemsstaten udsteder dokumenterne, skal den høre

administrationerne i de stater, hvis flag rederiets enkelte skibstyper har ret til at føre, når denne administration ikke er den udstedende medlemsstats egen.

5. Der skal om bord findes en kopi af overensstemmelsesdokumentet, således at skibsføreren på anmodning kan fremlægge det til kontrol.

6. Der udstedes et certifikat, der benævnes Certifikat for Sikker Skibsdrift, til hvert skib af administrationen i en medlemsstat eller på dennes vegne af en anerkendt organisation. Administrationen eller den anerkendte organisation kontrollerer inden udstedelsen af certifikatet, at rederiet og dets skibes ledelse arbejder i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem.

7. Certifikatet for sikker skibsdrift er gyldigt i fem år fra udstedelsesdatoen, dog kun hvis der mindst hver 30. måned udføres en kontrol af, at sikkerhedsstyringssystemet fungerer korrekt, og at eventuelle ændringer, der er foretaget siden den foregående kontrol, opfylder bestemmelserne i ISM-koden.

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

9. 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 Kontrol

Medlemsstaterne tilser, at forordningens bestemmelser overholdes af alle rederier, der har skibe i drift, som er omfattet af forordningen.

Den rette funktion af skibets sikkerhedsstyringssystem kontrolleres periodisk af den medlemsstat, der forestår certificeringen, eller af en anden medlemsstat efter anmodning fra en anden medlemsstat eller en anerkendt organisation, der handler på dennes vegne.

Artikel 7 Beskyttelsesprocedure

Skønner en medlemsstat, at et rederi ikke må drive et skib, der er omfattet af forordningen, på en rute til eller fra dens havne på grund af alvorlig fare for sikkerheden for liv, ejendom eller miljø, på trods af at rederiet har et overensstemmelsesdokument, kan driften suspenderes, indtil faren er bragt til ophør.

I så fald anvendes følgende fremgangsmåde:

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

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

(c) Efter fremgangsmåden i artikel 11, 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. Hvis suspensionen ikke er berettiget, bliver den pågældende medlemsstat bedt om at trække den tilbage.

Artikel 8 *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 disse bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 9 *Rapportering*

En gang om året indberetter medlemsstaterne til Kommissionen om gennemførelsen af ISM-koden.

Kommissionen udarbejder et harmoniseret format for sådanne rapporter.

Bistået af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed udarbejder Kommissionen inden 6 måneder efter, at medlemsstaternes indberetninger er modtaget, en samlet rapport om gennemførelsen af ISM-koden, og foreslår eventuelle hensigtsmæssige foranstaltninger.

Artikel 10 *Ændringer*

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

(a) definitionen af "ISM-koden" i artikel 2

(b) gyldighedsperioden for overensstemmelsesdokumentet og/eller certifikatet for sikker skibsdrift og hyppigheden af kontrollen heraf, som anført i artikel 5, stk. 3 og 7

(c) bilaget

(d) definitionen af "anerkendt organisation" i artikel 2

ændres efter fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2, især med henblik på ajourføring af forskrifterne for administrationerne om gennemførelse af ISM-koden.

Artikel 11 *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 Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹¹, 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 12
Ophævelse

Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves fra den [datoen for forordningens ikrafttræden].

Overensstemmelsesdokumenter og certifikater for sikker skibsdrift, der er udstedt af administrationer og anerkendte organisationer inden denne dato, er fortsat gyldige.

Artikel 13
Ikrafttræden

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

Bestemmelserne for lastskibe og passagerskibe, der udelukkende sejler i indenrigsfart, finder dog først anvendelse et år efter forordningens ikrafttræden.

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

¹¹ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

BILAG

1. AFSNIT I
2. 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, VERIFIKATION OG KONTROL

13. CERTIFICERING OG PERIODISK VERIFIKATION

14. MIDLERTIDIG CERTIFICERING

15. VERIFIKATION

16. UDFORMNING AF CERTIFIKATER

Tillæg

1. 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

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 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 bindeledet 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 bemannet 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 arbejdsprog, 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 dokumentets udløbsdato, bliver det nye dokument gyldigt fra datoen for afslutning af fornyelsesverifikationen frem til en dato, der ligger højst fem år efter det gamle dokumentets udløbsdato.
- 13.11 Hvis fornyelsesverifikationen af et overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift er afsluttet mere end tre måneder inden det pågældende dokumentets 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 6 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 6 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 arbejdsprog, 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 organisationen¹².

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.

¹² Der henvises til retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af International Safety Management-koden (ISM-koden), som er vedtaget ved organisationens resolution A.788 (19).

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)

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 sikkerhedsstyringsystemet 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:

Skibstype¹³:

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)

¹³ 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 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 (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:

.....

(autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

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.

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

** Det ikke gældende overstreges.

Udstedt i:

(sted)

Dato:

.....

(autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

Certifikat nr.

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den

Dato:

.....

(autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

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 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

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 forordning, og som er udstedt af administrationen i en 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 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/EF¹⁴.
 - 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

¹⁴ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1.

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.

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:

(Den udstedende administrations segl eller stempel)

(autoriseret person)

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

BEKRÆFTELSE AF ÅRLIG VERIFIKATION

Det attesteres herved, at man ved den periodiske verifikation i henhold til [regel IX/6 i konventionen og](1) 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: _____

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

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 (ro-ro-færge).

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]* artikel 5, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden.

**MELLEMLIGGENDE¹⁵
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: _____

*
15

Kan udelades for skibe, der kun sejler i én medlemsstat.
Hvis påkrævet. Der henvises til punkt 13.8 i ISM-koden.

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 (ro-ro-færge)

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).....

(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 opfylder kravene i [punkt 3.3.4 og 3.3.5 i retningslinjerne for administrationernes gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) og] punkt 1.3.2 og 1.3.3 i del B i bilaget til Rådets forordning (EF) nr. 3051/95.

Dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift 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.

** 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).

Gyldigheden af dette midlertidige certifikat for sikker skibsdrift forlænges indtil den

Dato:(Den udstedende administrations segl eller stempel)

(autoriseret person)

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

Politikområde: Sikkerhed til søs

Aktiviteter: Gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet

TITEL: EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING OM GENNEMFØRELSE AF DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKKER SKIBSDRIFT I FÆLLESSKABET

DEN FORESLÅEDE FORANSTALTNING HAR INGEN FINANSIELLE VIRKNINGER FOR FÆLLESSKABETS BUDGET

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

IKKE RELEVANT

2. SAMLEDE TAL

2.1. SAMLET RAMMEBEVILLING (DEL B): ... MIO. EUR SOM FORPLIGTELSESBEVILLING

IKKE RELEVANT

2.2. Gennemførelsesperiode:

IKKE RELEVANT

2.3. Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

IKKE RELEVANT

- a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) (jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

	År [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
Forpligtelser							
Betalinger							

- b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. punkt 6.1.2)

Forpligtelser							
Betalinger							

a+b i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger (jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/ Betalinger							
------------------------------	--	--	--	--	--	--	--

a+b+c i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

2.4. Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5. Virkninger for budgettets indtægtsside¹⁶:

Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltnings gennemførelse)

ELLER

Virkningerne er følgende:

- Bemærk: Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

Mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for aktionen [år n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Indtægter i faste priser							
	b) Ændringer i indtægterne Δ							

(Angiv her hver af de berørte budgetposter, og indsæt det nødvendige antal linjer i tabellen, hvis virkningen gør sig gældende for flere budgetposter.)

¹⁶ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

IKKE RELEVANT

Udgifternes art		Nye	EFTA-deltagelse	Kandidatlandenes deltagelse	Udgiftsområde i de finansielle overslag
OU/IOU	OB/IOB	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	Nr.[...]

4. RETSGRUNDLAG

Traktatens artikel 80, stk. 2.

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1. Behov for EU-foranstaltninger¹⁷

5.1.1. Mål

Sikkerheden ved søtransport, for miljøet og for de søfarende vil blive forbedret ved, at hele ISM-koden og et sammenhængende sæt bestemmelser for certificeringsprocessen indføres i Fællesskabets lovgivning om sikkerhed til søs.

5.1.2. Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen

Ikke relevant

5.1.3. Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering

Ikke relevant

5.2. Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

Ikke relevant

5.3. Gennemførelsesmetoder

Direkte forvaltning af Kommissionen med internt (bestående) personale.

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1. Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

INGEN FINANSIELLE VIRKNINGER - punkt 6.1.1-6.2: Ikke relevante.

¹⁷ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

6.1.1. Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
Aktion 1							
Aktion 2							
Osv.							
I ALT							

6.1.2. Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og it-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
1) Teknisk og administrativ bistand:							
a) Kontorer for teknisk bistand:							
b) Anden teknisk og administrativ bistand: - intern: - eksternt: <i>Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:</i>							
1 i alt							
2) Støtteudgifter:							
a) Undersøgelser:							
b) Ekspertmøder:							
c) Informations- og publikationsvirksomhed							
2 i alt							
I ALT							

6.2. Beregning af omkostningerne pr. foranstaltning i budgettets del B (hele programperioden)¹⁸

(Når der er flere aktioner, skal der for de konkrete foranstaltninger under hver aktion gives de oplysninger, der er nødvendige for at anslå arbejdets omfang og omkostninger.)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	Type resultater (projekter, dossierer ...)	Antal resultater (i alt år 1--n)	Gennemsnitlige enhedsomkostninger	Samlede omkostninger (i alt år 1--n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Aktion 1</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
<u>Aktion 2</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
- Foranstaltning 3				
Osv.				
SAMLEDE OMKOSTNINGER				

Om nødvendigt forklares beregningsmetoden.

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

Ingen virkninger for personaleudgifterne. Forvaltning af eksisterende personale. 7.1 og 7.2 ikke relevante.

Ingen specifikke virkninger for administrationsudgifterne. 7.3: ikke relevant.

7.1. Personalemæssige virkninger

Stillingstyper	Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
	Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A B C			<i>Om nødvendigt kan der vedlægges en mere fuldstændig opgavebeskrivelse.</i>
Andre personaleressourcer				
I alt				

¹⁸ Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

7.2. Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd		
Midlertidigt ansatte		
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt		

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3. Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (Afsnit A7)		
A-0701 - Tjenesterejser		
A-07030 - Møder		
A-07031 - Udvalg, der skal høres (1)		
A-07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre (1)		
A-07040 - Konferencer		
A-0705 - Undersøgelser og konsultationer		
Andre udgifter (specificeres)		
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt		

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

(1) Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe det tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	EUR
II.	Foranstaltningens varighed	År
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	EUR

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1. Resultatopfølgningssystem

og

8.2. Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Medlemsstaterne indberetter hvert år (artikel 10) til Kommissionen.

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Ikke relevant.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV'ER)

FORSLAGETS TITEL

Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift i Fællesskabet

DOKUMENTETS REFERENCENUMMER

KOM(2003) XXXX

FORSLAGET

1. Hvorfor er der i betragtning af nærhedsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?

Forordningen har til formål at tilvejebringe forbedringer inden for sikkerhedsstyring, sikker drift og forureningsforebyggelse for alle skibstyper i international fart, på baggrund af erfaringerne med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 3051/95 for ro-ro-passagerfærger. Forordning (EF) nr. 3051/95 ophæves og erstattes af en ny tekst. Med forordningen indføres de ændringer til ISM-koden, som supplerer bestemmelserne om overensstemmelsescertifikaters gyldighed, midlertidige certifikater og certifikaternes form.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?
 - Hvilken erhvervssektor berøres?
 - Rederier, der har skibe, som er omfattet af ISM-koden, i drift i international fart og indenrigsfart.
 - Hvor store virksomheder (de små og mellemstore virksomheders andel)?
 - Rederier af vidt forskellig størrelse bliver berørt, lige fra rederier, der kun ejer ét skib, til ejere af langt større flåder.
 - Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EU?
 - Virksomhederne findes i alle EU-medlemsstaterne, da alle nationale administrationer berøres i kraft af deres egenskab af flagstat.
3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?

Der kræves ingen særlige foranstaltninger. Forordningen er udformet til at forbedre sikkerheden til søs og forebygge søulykker og havforurening i EU.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Ikke relevant.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav)?

Nej.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

Nedenstående organisationer blev indbudt til høring og deltog deri:

- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS).