

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

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

(EFT nr. L 320 af 30. 12. 1995, s. 14)

Ændret ved:

	nr.	Tidende side	dato
Kommissionens forordning (EF) nr. 179/98 af 23. januar 1998	L 19	35	24. 1. 1998

**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 indføres i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974;

dette er én 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;

⁽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.

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 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 forsvarelige 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⁾;

⁽¹⁾ EFT nr. L 319 af 12. 12. 1994, s. 20.

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) ⁽¹⁾, indtil den 1. januar 2004, hvorfor en sådan undtagelse ikke vil give anledning til konkurrenceforvridning —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

⁽¹⁾ EFT nr. L 364 af 12. 12. 1992, s. 7.

Artikel 1

3051/95

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.

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 sejlads 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 sejlads
- 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
- d) »anerkendt organisation«: et organ, der er anerkendt efter reglerne i direktiv 94/57/EF, som ændret ved Kommissionens direktiv 97/58/EF ⁽¹⁾.
- e) »ISM-koden«: den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening, sådan som den er vedtaget af IMO i forsamlingens resolution A.741(18) af 4. november 1993 og knyttet som bilag til denne forordning
- 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

179/98

3051/95

⁽¹⁾ EFT L 274 af 7. 10. 1997, s. 8.

- h) »certifikat for sikker skibsdrift«: det certifikat, der udstedes til ro-ro-færger i overensstemmelse med nr. 13.4 i ISM-koden
- 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-færgerne ikke på noget tidspunkt er mere end 6 sømil fra et sted, hvor den kan søge læ, og hvor skibbrudne kan komme i land.

3051/95

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

1. Alle selskaber skal opfylde bestemmelserne i ISM-kodens nr. 1.2-13.1 og nr. 13.3, som om kodens bestemmelser var bindende, som forudsætning for at deres skibe må sejle i regelmæssig færgefart på en havn i Fællesskabet.
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.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne skal for selskaber og ro-ro-færger opfylde bestemmelserne i ISM-kodens nr. 13.2, 13.4 og 13.5, som om kodens bestemmelser var bindende.
2. Med henblik på hel eller delvis varetægelse 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 måtte 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 begrundet 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, besluttet 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.

Artikel 8

3051/95

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.

Artikel 10

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 12, stk. 1, i Rådets direktiv 93/75/EØF ⁽¹⁾.

2. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, der er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

3. a) Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.
- b) Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller er der ikke afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.
- c) Har Rådet ved udløbet af en frist på 40 dage, regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet, ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (EFT nr. L 247 af 5. 10. 1993, s. 19).

Artikel 11

3051/95

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.

<i>BILAG</i>	3051/95
Del A	179/98
DEN INTERNATIONALE KODE FOR SIKKER SKIBSDRIFT OG FOR FOREBYGGELSE AF FORURENING (»ISM-KODEN« — INTERNATIONAL SAFETY MANAGE- MENT)	
Krav til sikkerhedsstillelse og forureningsforebyggelse	3051/95
INDHOLD	
	Side
Præambel	19
1. Generelt	19
1.1. Definitioner	19
1.2. Mål	19
1.3. Anvendelsesområde	20
1.4. Funktionskrev til et sikkerhedsledelsessystem (SLS)	20
2. Retningslinjer for sikkerhedsledelse og miljøbeskyttelse	20
3. Selskabets ansvar og beføjelser	20
4. Udpergede personer	21
5. Skibsførerens ansvar og beføjelser	21
6. Ressourcer og personale	21
7. Udarbejdelse af planer for arbejdsoperationer	22
8. Nødberedskab	22
9. Indberetning og analyse af manglende overensstem- melse, ulykker og farlige hændelser	22
10. Vedligeholdelse af skib og udstyr	23
11. Dokumentation	23
12. Verificering, undersøgelse og vurdering internt i selska- bet	23
13. Cedrtificering, verificering og kontrol	24

Præambel

3051/95

1. Formålet med denne kode er at tilvejebringe en international standard for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening.
2. Generalforsamlingen har vedtaget resolution A.443 (XI), gennem hvilken den opfordrer alle regeringer til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre skibets fører den fornødne mulighed for at varetage sit ansvar med hensyn til søsikkerheden og beskyttelsen af havmiljøet.
3. Ligeledes vedtog Generalforsamlingen resolution A.680 (17), som yderligere understreger behovet for en organisering af skibsdriften, som skal gøre det muligt at tilgodese de ombordværendes behov for at opnå og opretholde en høj standard for sikkerhed og miljøbeskyttelse.
4. I erkendelse af, at ikke to rederier er ens, og at skibene opererer under mange forskelligartede betingelser, er koden baseret på generelle principper og målsætninger.
5. Koden er formuleret i brede vendinger, således at den får et udstrakt anvendelsesområde. Det er indlysende, at de forskellige ledelsesniveauer, hvad enten det er i land eller til søs, har behov for varierende grader af viden og forståelse for de skitserede punkter.
6. Hjørnestenen i god sikkerhedsledelse er forpligtelse fra topledelsen. Når det drejer sig om sikkerhed og forureningsbekæmpelse er det forpligtelsen, kompetencen, holdningerne og motivationen hos medarbejdere på alle niveauer, der er afgørende for slutresultatet.

1. **GENERELT**1.1. **Definitioner**

- 1.1.1. »Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift« (International Safety Management (ISM) Code) betyder den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift og Forebyggelse af Forurening, vedtaget af Generalforsamlingen, og som den måtte blive ændret af Organisationen.
- 1.1.2. »Rederi« betyder 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 at have påtaget sig et sådant ansvar har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som denne kode pålægger.

- | | |
|---|----------------|
| <p>1.1.3. »Administration« betyder regeringen i den stat, under hvis flag skibet er berettiget til at sejle.</p> <p>1.2. Målsætning</p> <p>1.2.1. Målsætningen med koden er at sikre sikkerheden til søs, forebyggelse af tilskadekomst af mennesker eller tab af menneskeliv, undgåelse af miljøskader, især på havmiljøet, samt skader på ejendom.</p> <p>1.2.2. Rederiets målsætninger for sikker skibsdrift bør blandt andet:</p> <p>1.2.2.1. sørge for en sikker praksis for skibsdriften samt et sikkert arbejdsmiljø</p> <p>1.2.2.2. etablere beskyttelsesforanstaltninger mod alle identificerede risici; og</p> <p>1.2.2.3. bestandig forbedre land- og skibspersonellets færdigheder i sikkerhedsledelse, herunder forberedelse på nødsituationer i forbindelse med såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse.</p> <p>1.2.3. Sikkerhedsstyringen bør sikre:</p> <p>1.2.3.1. overholdelse af obligatoriske regler og bestemmelser; og</p> <p>1.2.3.2. at relevante koder, retningslinjer og standarder anbefalet af organisationen, administrationer, klassifikationsselskaber og maritime industriorganisationer tages i betragtning.</p> <p>1.3. Anvendelsesområde</p> <p>Denne kodes krav kan anvendes på alle skibe.</p> <p>1.4. Funktionelle krav til et sikkerhedsstyringssystem</p> <p>Ethvert rederi bør udvikle, ikraftsætte og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS), som indeholder følgende funktionelle krav:</p> <p>1.4.1. en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik</p> <p>1.4.2. instruktioner og procedurer, som skal sikre sikker drift af skibet og beskyttelsen af miljøet i overensstemmelse med relevant international og flagstatslovgivning</p> <p>1.4.3. definerede ledelsesniveauer og kommunikationslinjer mellem land- og skibspersonel, samt indbyrdes mellem personalet begge steder</p> <p>1.4.4. procedurer for rapportering af ulykker og afvigelser fra denne kodes bestemmelser</p> <p>1.4.5. procedurer til at forberede sig på, at en nødsituation kan opstå, samt til at håndtere nødsituationer; og</p> | <p>3051/95</p> |
|---|----------------|

1.4.6.	procedurer for interne auditeringer og ledelsens revurdering af systemet.	3051/95
2.	SIKKERHEDS- OG MILJØBESKYTTELSESPOLITIK	
2.1.	Rederiet bør etablere en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik, som beskriver, hvordan målsætningen, angivet i punkt 1.2, kan opnås.	
2.2.	Rederiet bør sikre sig, at denne politik sættes i kraft og opretholdes på alle niveauer af organisationen både til søs og i land.	
3.	REDERIANSVAR OG MYNDIGHED	
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 bør definere og dokumentere ansvar, myndighed og det indbyrdes forhold mellem alt personel, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til, og som indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening.	
3.3.	Rederiet er ansvarlig med hensyn til at sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte til rådighed, således at den designerede person eller de designerede personer er i stand til at udføre deres funktioner.	
4.	DESIGNEREDE PERSON(ER)	
	For at varetage den sikre drift af ethvert skib samt til at udgøre et bindeled mellem rederiet og de ombordværende, bør ethvert rederi udpege en person eller flere personer i land, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau. Den (de) designerede person(er)s ansvar og myndighed bør 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 MYNDIGHED	
5.1.	Rederiet bør 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 en klar og tydelig måde	
5.1.4.	verificere, at fastsatte krav bliver overholdt; og	

- | | |
|---|----------------|
| <p>5.1.5. gennemgå SMS og rapportere dens mangler til ledelsen i land.</p> <p>5.2. Rederiet bør sikre, at det SMS, som anvendes om bord, indeholder en klar erklæring, der understreger førerens myndighed. Rederiet bør i SMS fastslå, at det er føreren, der har den øverste mulighed til og ansvaret for at træffe beslutninger med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening, samt i nødvendigt omfang at anmode om rederiets assistance.</p> <p>6. RESSOURCER OG PERSONEL</p> <p>6.1. Rederiet bør sikre, at skibets fører er:</p> <p>6.1.1. fuldt kvalificeret til at føre skibet</p> <p>6.1.2. fuldt ud fortrolig med rederiets SMS; og</p> <p>6.1.3. får den nødvendige støtte, således at han kan udføre sine opgaver på betryggende vis.</p> <p>6.2. Rederiet bør sikre, at hvert skib er bemannet med kvalificerede, certificerede og efter et lægeligt synspunkt egnede søfarende i overensstemmelse med nationale og internationale krav.</p> <p>6.3. Rederiet bør 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.</p> <p>6.4. Rederiet bør sikre, at alt personel, som er involveret i rederiets SMS, har en tilstrækkelig forståelse af relevante regler, bestemmelser, koder og retningslinjer.</p> <p>6.5. Rederiet bør etablere og opretholde procedurer til at identificere enhver form for træning, som måtte kræves til støtte af SMS og sikre, at en sådan træning bliver givet til det heri involverede personel.</p> <p>6.6. Rederiet bør etablere procedurer, gennem hvilke skibets personel modtager relevant information om SMS i et eller flere arbejdssprog, som forstås af personellet.</p> <p>6.7. Rederiet bør sikre, at skibets personel er i stand til at kommunikere effektivt under udførelsen af de af deres opgaver, som har forbindelse med SMS.</p> | <p>3051/95</p> |
|---|----------------|

7.	UDVIKLING AF PLANER FOR OPERATIONER OM BORD	3051/95
	Rederiet bør etablere procedurer for udarbejdelse af planer og instruktioner for nøgleoperationer om bord vedrørende skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening. De forskellige berørte opgaver skal defineres, og kvalificeret personel udpeges til varetagelsen.	
8.	NØDBEREDSKAB	
8.1.	Rederiet bør etablere procedurer til at identificere, beskrive og reagere på mulige nødsituationer om bord.	
8.2.	Rederiet bør etablere øvelses- og træningsprogrammer for at være forberedt på nødaktioner.	
8.3.	SMS bør indeholde foranstaltninger, som sikrer, at rederiets organisation til enhver tid kan reagere på farer, ulykker og nødsituationer, som berører dets skibe.	
9.	RAPPORTER OG ANALYSER AF AFVIGELSER, ULYKKER OG FARLIGE SITUATIONER	
9.1.	SMS bør 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 bør etablere procedurer til gennemførelsen af korrigerende handlinger.	
10.	VEDLIGEHODELSE AF SKIB OG Udstyr	
10.1.	Rederiet bør etablere procedurer, som skal sikre, at skibet vedligeholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i de relevante regler og forordninger og med ethvert yderligere krav, som rederiet måtte stille.	
10.2.	For at imødekomme disse krav bør rederiet sikre, at:	
10.2.1.	der afholdes inspektioner med passende mellemrum	
10.2.2.	enhver afvigelse rapporteres med angivelse af mulig årsag, hvis kendt	
10.2.3.	der foretages korrigerende handlinger; og at	
10.2.4.	der føres optegnelser over disse aktiviteter.	

- 10.3. Rederiet bør etablere procedurer i sit SMS til identifikation af udstyr og tekniske systemer, hvor pludseligt, operationelt svigt kan resultere i farlige situationer. SMS bør indeholde specifikke foranstaltninger for at fremme driftssikkerheden af sådant udstyr og sådanne systemer. Disse foranstaltninger bør omfatte den regelmæssige afprøvning af stand-by arrangementer og udstyr eller tekniske systemer, som ikke kontinuerligt er i brug.
- 10.4. Inspektionerne anført under punkt 10.2 såvel som foranstaltningerne refereret til under punkt 10.3 bør integreres i skibets operationelle vedligeholdelsespraksis.
11. **DOKUMENTATION**
- 11.1. Rederiet bør etablere og opretholde procedurer til kontrol af alle dokumenter og data, som er relevante for SMS.
- 11.2. Rederiet bør sikre, at:
- 11.2.1. gyldige dokumenter er til rådighed på alle relevante steder
- 11.2.2. ændringer i dokumenter kontrolleres og godkendes af autoriseret personel, og
- 11.2.3. orældede dokumenter straks fjernes.
- 11.3. Dokumenterne, som anvendes til at beskrive og gennemføre SMS, kan refereres til som SMS-manualen. Dokumentation bør have den form, som rederiet betragter som mest effektiv. Ethvert skib bør have al den dokumentation om bord, som er relevant for skibet.
12. **REDERIETS VERIFIKATION, GENNEMGANG OG EVALUERING**
- 12.1. Rederiet bør afholde interne sikkerhedsaudits for at kunne eftervise, om aktiviteterne vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening er i overensstemmelse med SMS.
- 12.2. Rederiet bør periodisk evaluere effektiviteten af, og når nødvendigt gennemgå SMS i overensstemmelse med de af rederiet etablerede procedurer.
- 12.3. Audits og eventuelt korrigerende handlinger bør udføres i overensstemmelse med dokumenterede procedurer.
- 12.4. Personel, som afholder audits, bør være uafhængige af de områder, som auditeres, medmindre dette er upraktisk på grund af rederiets størrelse og beskaffenhed.

- | | |
|---|----------------|
| <p>12.5. Resultaterne af de afholdte audits og kontrolforanstaltninger bør bringes til kendskab for det personel, som har ansvaret for det relevante område.</p> <p>12.6. Ledelsespersonellet, som er ansvarlig for det relevante område, bør i rette tid foretage korrigerende handlinger vedrørende fundne mangler.</p> <p>13. CERTIFICERING, VERIFIKATION OG KONTROL</p> <p>13.1. Skibet bør drives af et rederi, som har fået udstedt et overensstemmelsesdokument, som er relevant for netop det skib.</p> <p>13.2. Et overensstemmelsesdokument bør udstedes til ethvert rederi, som opfylder ISM-kodens krav. Udstedelsen foretages af administrationen, af en af administrationen anerkendt organisation, eller på administrationens vegne af regeringen i det land, hvori rederiet har valgt at drive sine forretninger. Dette dokument bør accepteres som bevis på, at rederiet er i stand til at opfylde kodens krav.</p> <p>13.3. En kopi af et sådant dokument bør være til rådighed om bord, således at skibets fører, hvis han anmodes derom, kan fremlægge det til kontrol udført af administrationen, eller en af administrationen anerkendt organisation.</p> <p>13.4. Et certifikat, der benævnes Certifikat for Sikker Skibsdrift, bør udstedes til et skib af administrationen, eller en organisation anerkendt af administrationen. Administrationen bør ved udstedelsen af certifikatet kontrollere, at rederiet og dets skibsledelse arbejder i overensstemmelse med det godkendte SMS.</p> <p>13.5. Administrationen eller en organisation anerkendt af administrationen bør periodisk kontrollere den rette funktion af skibets SMS.</p> | <p>3051/95</p> |
|---|----------------|

Del B ⁽¹⁾

BESTEMMELSER VEDRØRENDE MYNDIGHEDERNES GENNEMFØRELSE AF INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE (ISM-KODEN)

- | | |
|---|---------------|
| <p>1. UDSTEDELSE AF OVERENSSTEMMELSESdokumenter OG CERTIFIKATER FOR SIKKER SKIBSDRIFT SAMT DISSES GYLDIGHED</p> <p>1.1. Definitioner</p> <p>a) »Sikkerhedsstyringssystem (SMS)«: et struktureret og dokumenteret system, der sætter rederiets personale i stand til effektivt at gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik</p> | <p>179/98</p> |
|---|---------------|

⁽¹⁾ Bestemmelserne i del B er uadskilleligt forbundet med de tilsvarende dele i koden, som foreligger i del A.

- b) »Sikkerhedsstyringsaudit«: en systematisk og uafhængig undersøgelse med henblik på at konstatere, om sikkerhedsstyringsaktiviteterne og resultaterne heraf er i overensstemmelse med de planlagte ordninger, og om disse ordninger gennemføres effektivt og egner sig til formålet
- c) »Observation«: et udsagn om fakta konstateret under et audit, og som er underbygget af objektive beviser
- d) »Objektive beviser«: kvantitative eller kvalitative oplysninger eller konstateringer vedrørende sikkerheden eller vedrørende forekomsten og gennemførelsen af et SMS-element som bygger på en observation, en måling eller prøvning, og som kan verificeres
- e) »Afvigelse«: en observeret situation, hvor det fremgår af de objektive beviser, at et specificeret krav ikke er opfyldt
- f) »grov afvigelse«: en påviselig afvigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed eller en alvorlig fare for miljøet, og som kræver øjeblikkelig afhjælpning; hvis et krav i henhold til ISM-koden ikke er gennemført effektivt og systematisk, betragtes dette også som en grov afvigelse
- g) »midlertidigt overensstemmelsesdokument«: det dokument, der udstedes til rederierne i henhold til punkt 1.2
- h) »midlertidigt certifikat for sikker skibsfart«: det certifikat, der udstedes til ro-ro-færger i henhold til punkt 1.3.
- 179/98
- 1.2. Midlertidigt overensstemmelsesdokument**
- 1.2.1. Et midlertidigt overensstemmelsesdokument kan kun udstedes af administrationen til et rederi, hvis:
1. rederiet er nyetableret, eller
 2. rederiet for første gang har ansvaret for at drive en ro-ro-færge, der ikke er omfattet af et overensstemmelsesdokument, som selskabet allerede har.
- 1.2.2. Før et midlertidigt overensstemmelsesdokument udstedes, skal administrationen verificere, at rederiet har et SMS, der opfylder punkt 1.2.3 i ISM-koden, og at rederiet har en plan om gennemførelse af SMS, der opfylder kravene i ISM-koden i den periode, det midlertidige dokument er gyldigt.
- 1.2.3. Det midlertidige overensstemmelsesdokument er gyldigt i højst tolv måneder.
- 1.3. Midlertidigt certifikat for sikker skibsfart**
- 1.3.1. Myndighederne må kun udstede et midlertidigt certifikat for sikker skibsfart til en ro-ro-færge hvis:

- | | |
|---|--------|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. ro-ro-færgen bringes i drift for første gang efter bygning og efter en ændring, der har forårsaget en typeændring 2. driften af ro-ro-færgen overgår til et rederi, som ikke tidligere har beskæftiget sig med driften af denne specifikke færge 3. ro-ro-færgen overføres fra en anden flagstat. <p>1.3.2. Administrationen skal før udstedelse af et midlertidigt certifikat for sikker skibsfart verificere at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. det rederi, som driver ro-ro-færgen, har et gyldigt overensstemmelsesdokument eller et foreløbigt overensstemmelsesdokument, der er relevant for den pågældende ro-ro-færge 2. rederiets SMS for ro-ro-færgen indeholder ISM-kodens nøgleelementer og er blevet vurderet ved audit med henblik på udstedelse af overensstemmelsesdokumentet eller demonstreret med henblik på udstedelse af det midlertidige overensstemmelsesdokument 3. skibsføreren og relevante ledende officerer er bekendte med SMS og de planlagte gennemførelsesordninger 4. instruktioner, der betragtes som essentielle, er blevet givet før afsejling 5. der foreligger planer for rederiets audit af ro-ro-færgen inden for tre måneder 6. de relevante oplysninger og SMS er blevet givet på et arbejdssprog eller sprog, som forstås af ro-ro-færgens personale. <p>1.3.3. Det midlertidige certifikat for sikker skibsdrift er gyldigt i højst seks måneder. Hvis rederiet har fået et midlertidigt overensstemmelsesdokument, men endnu ikke har fået udstedt et overensstemmelsesdokument, som er gyldigt for ro-ro-færgen, kan gyldigheden forlænges med højst seks måneder fra datoen for certifikatets oprindelige udløbsdato.</p> <p>1.4. Godkendelse og anerkendelse af et midlertidigt overensstemmelsesdokument og et midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.4.1. Et midlertidigt overensstemmelsesdokument og et midlertidigt certifikat for sikker skibsdrift, som overholder bestemmelserne i denne forordning, og som er udstedt af administrationen i en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation på administrationens vegne, godkendes af de andre medlemsstater. 1.4.2. Et midlertidigt overensstemmelsesdokument og et midlertidigt certifikat 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 det overholder bestemmelserne i denne forordning. | 179/98 |
|---|--------|

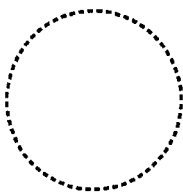
1.5.	Inddragelse af overensstemmelsesdokumentet og certifikatet for sikker skibsdrift	179/98
1.5.1.	Den udstedende myndighed skal inddrage overensstemmelsesdokumentet, hvis der er bevis for alvorlig afvigelse fra ISM-koden. Det certifikat for sikker skibsdrift, som er forbundet med overensstemmelsesdokumentet, bliver også ugyldigt og inddrages.	
1.5.2.	Den udstedende administration skal inddrage certifikat for sikker skibsdrift, hvis der er bevis for en alvorlig afvigelse fra ISM-koden.	
2.	CERTIFICERINGSPROCES	
2.1.	Certificeringsprocessen for udstedelse af et overensstemmelsesdokument til et rederi og et certifikat for sikker skibsdrift til en ro-ro-færge udføres under hensyntagen til følgende bestemmelser.	
2.2.	Certificeringsprocessen omfatter normalt følgende trin: 1. første verificering 2. periodisk eller mellemliggende verificering 3. fornyelsesverificering. Disse verificeringer udføres på rederiets anmodning til administrationen eller til den anerkendte organisation, som handler på administrationens vegne.	
2.3.	Verifikation inkluderer et sikkerhedsstyringsaudit.	
2.4.	En ledende auditansvarlig og, om nødvendigt, et auditteam udpeges til at udføre audit.	
2.5.	Den udpegede ledende auditansvarlige samarbejder med rederiet og udarbejder en auditplan.	
2.6.	Der udarbejdes en auditrapport under ledelse af den ledende ansvarlige, som har ansvaret for, at rapporten er nøjagtig og fuldstændig.	
2.7.	Auditrapporten indeholder auditplanen, teammedlemmernes betegnelse, datoer, rederiets betegnelse, eksemplarer af bemærkninger og afvigelser samt kommentarer om sikkerhedsstyringssystemets effektivitet i forhold til formålet.	
3.	LEDELSESSTANDARD	
3.1.	Den ledende ansvarlige for audit eller det auditteam, som styrer verifikation af ISM-kodens overholdelse, har kompetence hvad angår: 1. at sikre overholdelse af bestemmelser, inklusive udstedelse af sønæringsbeviser for søfarende på ro-ro-færger, der drives af rederiet 2. godkendelse, overvågnings- og certificeringsaktiviteter, der er relevante for søfartsbeviser	

- | | |
|--|---------------|
| <p>3. de rammer, der skal tages hensyn til i henhold til SMS, som krævet af ISM-koden</p> <p>4. praktisk erfaring med skibsdrift.</p> <p>3.2. Når det verificeres, at bestemmelserne i ISM-koden overholdes, må det sikres, at det personale, der tjener som konsulenter, er uafhængige af de personer, der udfører certificeringen, og omvendt.</p> <p>4. KOMPETENCEKRAV</p> <p>4.1. Grundlæggende kompetence for at udføre verifikation</p> <p>4.1.1. Personale, 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⁾.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. viden om og forståelse af ISM-koden 2. obligatoriske bestemmelser 3. den ramme, ISM-koden kræver, at rederiet skal tage hensyn til 4. vurderingsteknikker til at undersøge, stille spørgsmål, evaluere og skrive rapport 5. tekniske eller driftsmæssige aspekter forbundet med sikkerhedsstyring 6. grundlæggende kendskab til skibsfart og til operationer om bord 7. deltagelse i mindst én søfartsrelateret audit af et sikkerhedsstyringssystem. <p>4.2. Kompetence med henblik på første verifikation og fornyelsesverifikation</p> <p>4.2.1. For til fulde at kunne vurdere, om rederiet eller ro-ro-færgen opfylder kravene i ISM-koden, skal personale, 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 at:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. fastslå, om SMS-elementerne er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden 2. fastslå, om rederiets eller ro-ro-færgens SMS er tilstrækkeligt effektiv til at sikre overholdelse af bestemmelserne i henhold til de forskriftsmæssige optegnelser og optegnelser om klassifikationsbesigtigelse | <p>179/98</p> |
|--|---------------|

⁽¹⁾ EFT L 157 af 7. 7. 1995, s. 1.

- | | |
|---|---------------|
| <p>3. vurdere, hvorvidt SMS sikrer overholdelse af andre bestemmelser, som ikke er omfattet af ovennævnte dokumenter, er overholdt, og at det er muligt at verificere, at disse bestemmelser overholdes</p> <p>4. vurdere, hvorvidt der er blevet taget hensyn til sikker praksis anbefalet af IMO, administrationer, klassifikations sammenslutninger og skibsfartsorganisationer.</p> <p>4.2.2. Denne kompetence kan opfyldes af team, som i fællesskab besidder den samlede krævede kompetence.</p> <p>5. UDFORMNING AF OVERENSSTEMMELSESDOKUMENTER OG CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT</p> <p>Overensstemmelsesdokumentet og certifikat for sikker skibsdrift, det midlertidige overensstemmelsesdokument og det midlertidige certifikat for sikker skibsdrift udformes som vist i det følgende.</p> <p>Hvis disse formularer anvendes til rederier og ro-ro-færger, der kun opererer inden for én medlemsstats grænser, kan henvisningen til SOLAS-konventionen udelades.</p> | <p>179/98</p> |
|---|---------------|

OVERENSSTEMMELSESDOKUMENT



(Officielt stempel)

.....
(Land)

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

af administrationen i:
(Land)

af:
(Autoriseret person eller organisation)

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

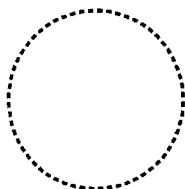
Det attesteres hermed, at rederiets sikkerhedsstyringssystem er blevet auditeret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for følgende fartøjer (det ikke ønskede overstreges):

Passagerskib
Passagerhøjhastighedsfartøj
Lasthøjhastighedsfartøj
Bulkskib
Olietankskib
Kemikalietankskib
Gastankskib
MODUR (mobile offshore drilling unit)
Andet fragtskib
Ro-ro-færge

Overensstemmelsesdokumentet er gyldigt til, med forbehold af periodisk kontrol.

Udstedt i:
(Dokumentets udstedelsessted)

Dato:

.....
(Autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl
eller stempel)

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

BEKRÆFTELSE AF ÅRLIG KONTROL

Det attesteres hermed, at man ved den periodiske kontrol i henhold til [forordning 6 i kapitel IX 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 kontrol

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Anden årlige kontrol

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Tredje årlige kontrol

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Fjerde årlige kontrol

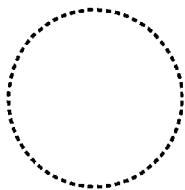
Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

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

CERTIFIKAT FOR SIKKER SKIBSDRIFT



(Officielt stempel)

(Land)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med ændringer og] ⁽¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-færger

af administrationen i:
(Land)

af:
(Autoriseret person eller organisation)

Skibets navn:

Kendetegn (tal eller bogstaver):

Registreringshavn:

Skibstype ⁽²⁾:

Bruttotonnage:

IMO-nummer:

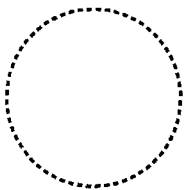
Rederiets navn og adresse:
.....
(Se punkt 1.1.2 i ISM-koden)

Det attesteres hermed, at virksomhedens sikkerhedsstyringssystem er blevet kontrolleret, og at det opfylder kravene i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) efter at det er blevet kontrolleret, at rederiets overensstemmelsesdokument gælder for denne type skib.

Dette certifikat for sikker skibsdrift, er gyldigt til
under forbehold af periodisk kontrol og under forbehold af, at overensstemmelsesdokumentet er gyldigt.

Udstedt i:
(Sted)

Dato:



(Autoriseret person)

(Den udstedende administrationens
segl eller stempel)

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

⁽²⁾ Indføj et af følgende: passagerskib, passagerhøjhastighedsfartøj, lasthøjhastighedsfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODUR (mobile offshore drilling unit), andet fragtskib, ro-ro-færge.

BEKRÆFTELSE AF PERIODISK KONTROL OG YDERLIGERE KONTROL (HVIS PÅKRÆVET)

Det attesteres hermed, at man ved den periodiske kontrol i henhold til [forordning 6 i kapitel IX i konventionen og] ⁽¹⁾ artikel 5, stk. 4, i Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 har konstateret, at sikkerhedsstyringssystemet er i overensstemmelse med kravene i ISM-koden.

Mellemliggende kontrol
(udføres mellem anden og tredje årlige kontrol)

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Yderligere kontrol ⁽²⁾

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Yderligere kontrol ⁽²⁾

Underskrift:
(Autoriseret person)

Sted:

Dato:

Yderligere kontrol ⁽²⁾

Underskrift:
(Autoriseret person)

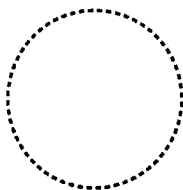
Sted:

Dato:

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

⁽²⁾ Hvis påkrævet.

MIDLERTIDIGT OVERENSSTEMMELSESdokUMENT



(Officielt stempel)

(Land)

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

af administrationen i:
(Land)

af:
(Autoriseret person eller organisation)

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

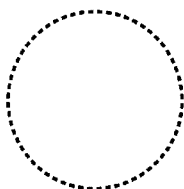
Det attesteret hermed, at virksomhedens sikkerhedsstyringssystem er blevet kontrolleret, og at det opfylder kravene i 1.2.3 i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for følgende fartøjer (det ikke ønskede overstreges):

Passagerskib
Passagerhøjhastighedsfartøj
Lasthøjhastighedsfartøj
Bulkskib
Olietankskib
Kemikalietankskib
Gastankskib
MODUR (mobile offshore drilling unit)
Andet fragtskib
Ro-ro-færge

Dette midlertidige overensstemmelsesdokument er gyldigt til:

Udstedt i:
(Sted)

Dato:

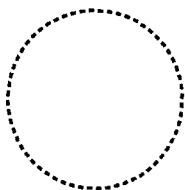


(Autoriseret person)

(Den udstedende administrations segl
eller stempel)

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

MIDLERTIDIGT BEVIS FOR SIKKER SKIBSDRIFT



(Officielt stempel)

(Land)

Udstedt i henhold til [den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, med ændringer og] ⁽¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 om sikkerhedsledelse af ro-ro-færger

af administrationen i:
(Land)

af:
(Autoriseret person eller organisation)

Skibets navn:

Kendetegn (tal eller bogstaver):

Registreringshavn:

Skibstype ⁽²⁾:

Bruttotonnage:

IMO-nummer:

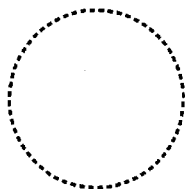
Rederiets navn og adresse:
.....
(Se punkt 1.1.2 ISM-koden)

Det attesteres hermed, at skibets sikkerhedsstyringssystem opfylder kravene i [punkt 3.3.4 og 3.3.5 i retningslinjer om administrationernes gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) og] ⁽¹⁾ punkt 1.3.2 og 1.3.3 i del B i bilaget til Rådets forordning (EF) nr. 3051/95.

Dette midlertidige bevis for sikker skibsdrift er gyldigt til:

Udstedt i:
(Sted)

Dato:



(Autoriseret person)

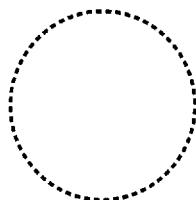
(Den udstedende administrations segl
eller stempel)

⁽¹⁾ Kan udelades for fartøjer, der kun sejler i én medlemsstats farvande.

⁽²⁾ Indføj et af følgende: passagerskib, passagerhøjhastighedsfartøj, lasthøjhastighedsfartøj, bulkskib, olietankskib, kemikalietankskib, gastankskib, MODUR (mobile offshore drilling unit), andet fragtskib, ro-ro-færge.

Gyldigheden af dette midlertidige bevis for sikker skibsdrift er forlænget til:.....

Dato:



(Den udstedende administrations segl
eller stempel)

.....
(Autoriseret person)