

Til høringsinstansene iht. liste

## **Høring -utkast til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip (herunder fiskefartøy) og flyttbare innretninger**

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger på høring.

### **Innledning**

Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer skal ha et sertifisert sikkerhetssystem. I tillegg har direktoratet som en del av vår gjennomgang av regelverk som gjennomfører internasjonale regler restrukturert forskriften, blant annet for å gjøre den lettere tilgjengelig. Vi foreslår derfor en ny forskrift om sikkerhetsstyringssystemer for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger.

Forslaget vil, om det blir vedtatt, erstatte gjeldende forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, heretter omtalt som ISM-forskriften. ISM-forskriften gjennomfører SOLAS kapittel IX, ISM-normen og EØS-forordning 336/2006 i norsk rett. Forordningen utvider virkeområdet for SOLAS kapittel IX og ISM-normen ved at kravene også gjøres gjeldende for visse skip i innenriksfart. Innholdet i gjeldende ISM- forskrift er videreført i forslaget.

### **Nærmere om sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer**

#### *Behovet for et sertifisert sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy*

Etter gjeldende ISM-forskrift er det ikke krav om et sertifisert sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy. Plikten til å ha et sikkerhetsstyringssystem i rederiet og på det enkelte fartøy følger av skipssikkerhetsloven § 7. Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer skal følge ISM-normen på linje med lasteskip i samme størrelse. Bakgrunnen for forslaget er at fiskefartøy av denne størrelsen kan være minst like kompliserte både i forhold til daglig operasjon og ikke minst overholdelse av ulike krav. Denne typen skip bør derfor ha et sikkerhetsstyringssystem på linje med lasteskip for å kartlegge og kontrollere risikoen.

Sikkerhetsstyringssystemet gjør det lettere for rederiet og skipsføreren å kartlegge og kontrollere risiko knyttet til operasjonen av fartøyet, og dessuten til å overholde krav i lover og forskrifter. Enkelte rederier har allerede valgt å innføre ISM for sine fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet erfarer at disse fartøyene gjennomgående har færre mangler ved uanmeldte tilsyn sammenlignet med andre fiskefartøy.

#### *Nærmere om pliktene i sikkerhetsstyringssystemet*

Innføring av ISM for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer innebærer at disse fartøyene må utvikle og dokumentere et sikkerhetsstyringssystem. Videre skal systemet sertifiseres, herunder revideres av Sjøfartsdirektoratet eller av andre på vegne av direktoratet. Rederiet får plikt til å kreve sertifisering og revisjoner.

Det er ikke et krav at systemet må utarbeides av en ekstern konsulent, mange rederier vil derfor kunne utvikle sikkerhetsstyringssystemet selv. Kravet til innholdet i systemet følger av ISM-normen del A.

#### *Mulighet for flere perioder med midlertidig sertifisering*

Etter ISM-normen del B nr 14.2 kan et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat utstedes til nye skip ved levering, når et rederi overtar et skip som er nytt for rederiet eller når et skip skifter flagg. Dette midlertidige sertifikatet er gyldig i inntil 6 måneder og kan forlenges en gang inntil seks måneder. Ettersom det ikke er et internasjonalt krav at fiskefartøy skal ha ISM, foreslår direktoratet at det skal være en mulighet til å kunne forlenge det midlertidige sertifikatet ytterligere hvis behov, noe som særlig har vist seg å være nyttig for flyttbare innretninger som ikke er boreinnretninger.

#### **Andre mellomliggende revisjoner (tilleggsrevisjoner)**

Direktoratet får fra tid til annen spørsmål om adgang til å foreta andre revisjoner enn førstegangs-, mellomliggende-, årlig- eller fornyelsesrevisjoner. Dette følger av ISM-normen regel 13.8 og er dessuten også forutsatt i sertifikatmalene som er inntatt i normen. Vi har vurdert behovet for å regulere tilleggsrevisjoner særskilt. Adgangen følger av ISM-normen og ISM-normen er gjort til en del av forskriften. Vi kunne derfor nøye oss med å vise til normen som grunnlag for å gjennomføre en tilleggsrevisjon. Av hensyn til forutsigbarhet for næringen foreslår vi likevel at det tas inn en bestemmelse om dette i forskriftsteksten. Dette er ikke et særkrav, men en bestemmelse som gjentar en del av ISM-normen.

#### **Innsendelse av dokumentasjon i forkant av revisjoner**

Etter gjeldende ISM-forskrift skal rederiet sende oppdatert sikkerhetsstyringsmanual til direktoratet eller classeselskapet samtidig med at rederiet sender begjæring om revisjon. Dette er i mange tilfeller uhensiktsmessig. Det er et poeng at revisjonene gjøres på bakgrunn av den siste versjonen av sikkerhetsstyringsmanualen. Endringer som gjøres etter at begjæringen er sendt, vil med dagens ordning ikke fanges opp av revisorene før revisjonen gjennomføres.

For noen fartøy og innretninger kan sikkerhetsstyringssystemet ha omfattende dokumentasjon, og også dokumenter som er relevante for revisjonen utover sikkerhetsstyringsmanualen. Krav om innsendelse av sikkerhetsstyringsmanualen tre måneder før verifikasjonen skal gjennomføres er i slike tilfeller ikke hensiktsmessig. Direktoratet foreslår derfor, også etter innspill fra næringen, at kravet endres. Dokumentasjon tilknyttet sikkerhetsstyringssystemet skal først framlegges for direktoratet eller klasseselskapet etter nærmere oppfordring. Direktoratet tar kontakt med rederiet for å avtale nærmere når dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig for revisjonsteamet.

### **Valg av metode for gjennomføring av SOLAS, ISM- norm**

Internasjonale regler kan i hovedsak gjennomføres i norsk rett på to måter. Det vanligste er at hver enkelt regel skrives om i norsk språkdrakt og tas inn i lov eller forskrift (transformasjon). En annen måte er å fastsette at de internasjonale reglene skal gjelde som norsk lov eller forskrift (inkorporasjon).

De internasjonale reglene om sikkerhetsstyring finnes i SOLAS kapittel IX, ISM-normen, samt EØS-forordning 336/2006 (EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u).

I forskriften har vi valgt transformasjon som gjennomføringsmetode for SOLAS kapittel IX. Dette er begrunnet med pedagogiske hensyn. Kapittel IX inneholder få regler og det vil være lettere og mer oversiktlig for brukeren å finne disse i selve forskriften, sammenlignet med å slå opp i konvensjonen. De transformerte reglene fra SOLAS kap IX finnes i forskriften i §§ 3 og 4. Kravene i forordningen er skrevet slik at de forplikter rettssubjektene direkte. Enkelte av reglene krever utfyllende nasjonale bestemmelser.

Etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning egner normen seg til inkorporasjon, og slik er den også gjennomført i dag. Oppbygningen av ISM-normen har en rimelig logisk og oversiktlig struktur. Sjøfartsdirektoratet mener inkorporasjon i dette tilfellet ikke vil gjøre tilgjengeligheten og forståelsen av reglene vanskeligere enn om normen ble transformert. Direktoratet foreslår derfor at ISM-normen fortsatt gjennomføres ved inkorporasjon.

Den oversatte ISM-normen, inkludert endringer, vil være tilgjengelig sammen med forskriften, både i Lovdata og på direktoratets hjemmesider. Ettersom oversettelsen formelt sett ikke er en del av forskriften, kan vi for eksempel sette inn fotnoter der det er hensiktsmessig. Vi har blant annet markert hvor det er utfyllende norske bestemmelser med fotnoter i den oversatte ISM-normen.

Forskriften gjennomfører også EØS-forordning 336/2006 (EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u). Her er inkorporasjon valgt som gjennomføringsmetode. Forordninger skal som hovedregel gjennomføres i norsk rett ved inkorporasjon, slik at de lar seg anvende direkte.

## Økonomiske og administrative konsekvenser

Vi ønsker å presisere at forskriften hovedsakelig bare medfører økonomiske og administrative konsekvenser ved at det innføres krav til ISM for fiskefartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer. Forslaget innebærer også at tilgangen til dokumentasjon i forbindelse med revisjonen kan gjøres mer fleksibelt og hensiktsmessig. Dette er til fordel for både næringen og Sjøfartsdirektoratet

### *For private*

Kostnaden knyttet til utvikling av et ISM-sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy vil være avhengig av om rederiet etablerer systemet selv eller bruker eksterne konsulenter. I tillegg skal rederiet betale Sjøfartsdirektoratet eller classeselskapet for selve sertifiseringen.

Det er i dag registrert ca. 170 fiske/fangstfartøy som har en bruttotonnasje på 500 eller mer og et gyldig hovedsertifikat, og som dermed vil få krav om ISM.

Gebyrene for ISM-revisjoner er timebasert og derav variable jf. gebyrforskriften<sup>1</sup> § 26. Ifølge Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff er timesatsen i dag kr. 1 101. Det antas at Sjøfartsdirektoratet typisk kommer til å benytte ca. 24 timer på revisjon av et typisk rederi med mindre enn fem ansatte. Det antas også at Sjøfartsdirektoratet kommer erfaringsmessig i gjennomsnitt til å benytte ca. 40 timer på revisjon av et fiske/ fangstfartøy med en bruttotonnasje på 500 eller mer. Tidsbruken vil kunne variere en del ut i fra omfanget og kompleksiteten til rederiet og skipet. Basert på oven nevnte anslag over tidsbruken og timesatsen antar Sjøfartsdirektoratet at et rederi etter dagens kostnadsnivå vil kunne regne med følgende kostnad:

Revisjonsobjekt	År1	År 2	År 3	År 4	År 5	Totalt
	1. gangs		Mellomliggende		Fornyng	
Rederi < 5 ansatte	27 000	27 000	27 000	27 000	27 000	135 000
Fiske/fangst fartøy > 500 BT	44 000		27 000		44 000	115 000
<b>Totalt</b>	<b>71 000</b>	<b>27 000</b>	<b>54 000</b>	<b>27 000</b>	<b>71 000</b>	<b>250 000</b>

Gjennomsnittlig revisjonskostnad for rederiet (< 5 ansatte) vil over en 5-års periode være på ca. kr. 50 000 for ISM-revisjon.

For fiskefartøy vil revisjonene foregå mens skipet ligger til land. Revisjonen kan derfor medføre driftsavbrudd. Kostnaden knyttet til dette vil variere alt etter om skipet ellers ville vært ute på fiske, og dessuten størrelse og type fangst.

Krav om at fiskefartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem kan medføre at skipene får bedre kontroll med risikoen knyttet til operasjonen. Dette kan igjen bidra til å redusere personulykker ved at det foretas risikovurderinger og ikke minst at løpende vedlikehold sikres. Bedre oversikt over vedlikehold

<sup>1</sup> Forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)

av skip og utstyr reduserer risiko for driftsavbrudd. Direktoratet har også erfart at fiskefartøy som allerede har innført sikkerhetsstyringssystem gjennomgående har færre mangler under uanmeldt tilsyn. Sikkerhetsstyringssystemet kan dermed bidra til at skip får færre tilbakeholdelser. Bedre kontroll av risiko kan bidra til økt skipssikkerhet og derved færre forsikringssaker.

Innføringen av krav om ISM- sikkerhetsstyringssystem vil kunne innebære økte inntekter for de anerkjente classeselskapene.

*For det offentlige*

Innføringen av krav om et ISM- sikkerhetsstyringssystem vil også innebære økonomiske og administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet.

Innføringen av obligatorisk ISM-revisjon for fiske/fangst fartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer vil gjennomsnittlig innebære ca. kr. 50 000 i økte inntekter for Sjøfartsdirektoratet per år per rederi/ skip. Inntektene vil dekke direktoratets bruk av ressurser i forbindelse med ISM-revisjon av rederi/ skip.

Per i dag er det ca. 170 fiske/fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer. Av disse er det ca. 26 uklassete, det vil si at de blir kontrollert av Sjøfartsdirektoratet. Dersom en legger til grunn at antall ISM-revisjoner av rederi/fartøy blir 26 i løpet av en 5-års periode, vil Sjøfartsdirektoratet få gjennomsnittlig merinntekt på ca. kr. 1,3 millioner per år. Dersom det legges til grunn at halvparten av de klassede skipene velger Sjøfartsdirektoratet vil direktoratet i tillegg få en gjennomsnittlig merinntekt på ca. kr. 3,5 millioner kroner over en 5-års periode. Totalt kan derfor Sjøfartsdirektoratet få en merinntekt på kr. 4,8 millioner. Det må presiseres at det er vanskelig å forutsi eksakt hvor mange rederi/ skip Sjøfartsdirektoratet vil utføre ISM-revisjon på.

Kostnadene vil i stor grad knytte seg til planlegging, gjennomføring og oppfølging av revisjoner i forhold til det enkelte skip og rederi. Første året etter ikrafttredelse (2014) blir det nødvendig med en full gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet for rederi og skip, noe som er ressurskrevende. Senere vil arbeidsbelastningen bli lavere.

## **Kommentarer til enkelte bestemmelser**

*Til § 1 Virkeområde*

Med tillegg av fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer, videreføres virkeområdet for den gjeldende ISM-forskriften i omskrevet form. Der hvor forskriften ikke skiller mellom skip i innenriks eller utenriksfart, er ikke fartsområdet nevnt. Vi legger videre til grunn at begrepene innenriksfart og utenriksfart er tilstrekkelig klare slik at det ikke er nødvendig med egen definisjon av begrepene. Som vanlig vil det være fartsområdeangivelsene i fartsområdeforskriften (forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder) som vil være bestemmende.

Virkeområdet gjenspeiler virkeområdene i henholdsvis SOLAS kapittel IX, ISM-normen, EØS-avtalen (forordning 336/2006) samt den norske særregelen for fiskefartøy.

Selv om virkeområdet etter ordlyden retter seg mot ulike fartøyskategorier følger det klart av skipssikkerhetsloven § 7, jf. § 6, samt de enkelte bestemmelser i forskriften, at rederiet som opererer fartøyet er hoved pliktsubjekt (jf. lovens § 4).

*Til § 2 Krav om sikkerhetsstyringssystem (ISM)*

Første ledd gjennomfører ISM-normen med endringer i norsk rett. Annet ledd gjør det klart hvilke rederier, skip, fartøy og flyttbare innretninger som skal følge kravene i normen innenfor virkeområdet i § 1. Tredje ledd gjennomfører forordning 336/2006. Den oversatte forordningen blir også gjort kjent sammen med forskriften.

*Til § 3 Sertifikater, verifisering og kontroll*

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS regel IX/4. Plikten for skip, fiskefartøy og flyttbar innretning til å ha sikkerhetsstyringssertifikat (SMC) er tatt inn i annet ledd. Innholdsmessig viderefører denne bestemmelsen gjeldende ISM-forskrift § 4.

*Til § 4 Plikt til å begjære verifikasjon av sikkerhetssystemet*

Vi foreslår ikke endringer i fristen på tre måneder for å begjære revisjon av sikkerhetssystemet, men foreslår at det ikke lenger skal være nødvendig å legge sikkerhetsstyringsmanualen ved begjæringen. Oppdatert sikkerhetsstyringsmanual og eventuelle andre dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet skal i stedet legges fram etter tilsynets anmodning. Erfaringsmessig er det stor forskjell i omfanget på dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet for de ulike skips- og innretningstypene, og kravet om dokumentasjonsframleggelse bør være tilpasset dette. Det nye forslaget er mer fleksibelt både med hensyn til tidspunktet for når dokumentene skal legges fram og dessuten også hvilken dokumentasjon som skal framlegges.

*Til § 5 Unntak for fiskefartøy og flyttbare innretninger som ikke er boreplattform*

Det er gitt en generell unntaksbestemmelse i gjeldende ISM-forskrift § 3. Slike unntak kan bare gis dersom det er sikkerhetsmessig forsvarlig og det ikke strider mot internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til. I denne sammenhengen er slike internasjonale overenskomster EØS-avtalen (forordning 336/2006), SOLAS kapittel IX og ISM-normen. Med unntak for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer, og noen typer flyttbare innretninger, gjennomfører forskriften bare det som følger av hhv. SOLAS, ISM-normen og forordning 336/2006. Adgangen til å gi eventuelle unntak må derfor framgå av disse instrumentene. Både ISM-normen og forordning 336/2006 er gjort til forskrifter, og eventuelle unntakshjemler i disse kan derfor anvendes direkte. Kravet om at fiskefartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem er ikke hentet fra disse internasjonale instrumentene, og vi foreslår derfor en egen unntaksadgang for disse i



forskriften. Unntaksadgangen er ment som en sikkerhetsventil for tilfeller hvor ISM-normens krav vil være urimelig upraktiske for et fiskefartøy å følge. En lignende adgang følger av forordningen artikkel 7.

Kommentarer til forskriftsforslaget bes sendt til Sjøfartsdirektoratet, pb. 2222, 5509 Haugesund, eller på e-post [postmottak@sdir.no](mailto:postmottak@sdir.no) innen 1. desember 2013. Planlagt ikrafttredelse for forskriften er 1. januar 2014. Fiskefartøy skal imidlertid oppfylle de nye kravene først fra 1. juli 2014.

Ved spørsmål kan fiskefartøyavdelingen ved Yngve Folven Bergesen, Arild Lie eller Torben Vik kontaktes på telefonnummer 52 74 50 00.

Med hilsen

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør regelverk og  
internasjonalt arbeid.

Vedlegg:

- 1) Forslag til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger med vedlegg

## Vedlegg

### Høringsinstanser

Utenriksdepartementet	<a href="mailto:postmottak@ud.dep.no">postmottak@ud.dep.no</a>
Fiskeri- og kystdepartementet	<a href="mailto:postmottak@fkd.dep.no">postmottak@fkd.dep.no</a>
Fiskebåtredernes Forbund Postboks 67 6001 Ålesund	<a href="mailto:fiskebat@fiskebatreder.no">fiskebat@fiskebatreder.no</a>
Kystvaktstaben Postmottak 2617 Lillehammer	
Kystverket	<a href="mailto:post@kystverket.no">post@kystverket.no</a>
Norges Fiskarlag	<a href="mailto:fiskarlaget@fiskarlaget.no">fiskarlaget@fiskarlaget.no</a>
Fiskeridirektoratet	<a href="mailto:postmottak@fiskeridir.no">postmottak@fiskeridir.no</a>
Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening	<a href="mailto:firmapost@fhl.no">firmapost@fhl.no</a>
Sjømannsorganisasjonens fellesekretariat	<a href="mailto:birger.mordt@sjomannsunion.no">birger.mordt@sjomannsunion.no</a>
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	<a href="mailto:postmottak@dsb.no">postmottak@dsb.no</a>
Fiskebåtredernes Forbund	<a href="mailto:fiskebat@fiskebat.no">fiskebat@fiskebat.no</a>
Pelagisk Forening	<a href="mailto:post@pelagisk.net">post@pelagisk.net</a>
Fiskeridirektoratet	<a href="mailto:postmottak@fiskeridir.no">postmottak@fiskeridir.no</a>
Fiskeri- og kystdepartementet	<a href="mailto:postmottak@fkd.dep.no">postmottak@fkd.dep.no</a>
Statens havarikommisjon for transport - seksjon Sjø	<a href="mailto:post@aibn.no">post@aibn.no</a>
Hovedredningssentralen Nord-Norge	<a href="mailto:mailto@jrcc-bodoe.no">mailto@jrcc-bodoe.no</a>
Hovedredningssentralen Sør-Norge	<a href="mailto:post@jrcc-stavanger.no">post@jrcc-stavanger.no</a>
Kystverket	<a href="mailto:post@kystverket.no">post@kystverket.no</a>
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge	<a href="mailto:post@maropp.no">post@maropp.no</a>
Norges Fiskarlag	<a href="mailto:fiskarlaget@fiskarlaget.no">fiskarlaget@fiskarlaget.no</a>
Nærings- og handelsdepartementet	<a href="mailto:postmottak@nhd.dep.no">postmottak@nhd.dep.no</a>
Opplæringskontoret for maritime fag	<a href="mailto:post@maritimefag.no">post@maritimefag.no</a>



Redningsselskapet	<a href="mailto:post@nssr.no">post@nssr.no</a>
Norges Kystfiskarlag	<a href="mailto:post@norgeskystfiskarlag.no">post@norgeskystfiskarlag.no</a>
Telenor Maritim Radio	<a href="mailto:radioinspeksjonen@telenor.com">radioinspeksjonen@telenor.com</a>
Justisdepartementet	<a href="mailto:postmottak@jd.dep.no">postmottak@jd.dep.no</a>
Cefor	<a href="mailto:cefor@cefor.no">cefor@cefor.no</a>
Sjøfartsdirektoratet – høringsliste 8.endring av skipsutstyrsdirektivet Den Norske Advokatforening	<a href="mailto:post@advokatforeningen.no">post@advokatforeningen.no</a> ;
Det Norske Maskinistforbund	<a href="mailto:post@dnmf.no">post@dnmf.no</a>
Det Norske Veritas	<a href="mailto:flag.state.group@dnv.com">flag.state.group@dnv.com</a>
American Bureau of Shipping	<a href="mailto:absoslo@eagle.org">absoslo@eagle.org</a>
Bureau Veritas	<a href="mailto:bjorn.sissener@no.bureauveritas.com">bjorn.sissener@no.bureauveritas.com</a>
ClassNK	<a href="mailto:ol@classnk.or.jp">ol@classnk.or.jp</a>
Germanischer Lloyd	<a href="mailto:gl-oslo@gl-group.com">gl-oslo@gl-group.com</a>
Lloyds Register of Shipping	<a href="mailto:oslo@lr.org">oslo@lr.org</a>
RINA Services S.p.A	<a href="mailto:sandefjord.office@rina.org">sandefjord.office@rina.org</a>
Fraktesfartøyenes Rederiforening/Fraktesfartøyenes Arbeidsgiverforening	<a href="mailto:firmapost@fraktesfartoyene.no">firmapost@fraktesfartoyene.no</a>
Miljøverndepartementet	<a href="mailto:postmottak@md.dep.no">postmottak@md.dep.no</a>
Norges Miljøvernforbund	<a href="mailto:post@nmf.no">post@nmf.no</a>
Norges Naturvernforbund	<a href="mailto:naturvern@naturvern.no">naturvern@naturvern.no</a>
Norges Rederiforbund	<a href="mailto:post@rederi.no">post@rederi.no</a>
Norsk Sjømannsforbund	<a href="mailto:firmapost@sjomannsforbundet.no">firmapost@sjomannsforbundet.no</a>
Norsk Sjøoffisersforbund	<a href="mailto:oslo@sjooff.no">oslo@sjooff.no</a>
NHO Sjøfart	<a href="mailto:post@nhosjofart.no">post@nhosjofart.no</a>
Post og Teletilsynet	<a href="mailto:firmapost@npt.no">firmapost@npt.no</a>
Statens Kartverk Sjøkartverket	<a href="mailto:sksk@statkart.no">sksk@statkart.no</a>
Utenriksdepartementet	<a href="mailto:post@mfa.no">post@mfa.no</a>

Telenor Maritim Radio

[radioinspeksjonen@telenor.com](mailto:radioinspeksjonen@telenor.com)

Justisdepartementet

[postmottak@jd.dep.no](mailto:postmottak@jd.dep.no)

Hurtigbåtenes Rederiforbund

[post@hrf.no](mailto:post@hrf.no)

For info:

FiskeribladetFiskaren

[jeo@fbfi.no](mailto:jeo@fbfi.no)

# Utkast til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet ddmm2013 med hjemmel i lov 16.februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 6, 7, 13, 42 og 51 jf. kgl.res. 16.februar 2007 nr. 171 og Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31.mai 2007 nr. 590.

## § 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske fartøy

- a) ro-ro passasjerskip sertifisert for mer enn 12 passasjerer
- b) passasjerskip i innenriksfart sertifisert for mer enn 100 passasjerer
- c) passasjerskip sertifisert for mer enn 12 passasjerer i utenriksfart
- d) lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer
- e) fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer
- f) flyttbare innretninger

Forskriften gjelder ikke for fartøy som tilhører eller brukes av staten utenfor næringsvirksomhet.

## § 2 Krav om sikkerhetsstyringssystem (ISM)

Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring vedtatt ved resolusjon A.741(18) som endret ved resolusjonene MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80) og MSC.273(85) (ISM-normen) gjelder som forskrift.

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u (forordning (EF) nr 336/2006 som endret ved forordning (EF) nr. 540/2008) om gjennomføring av den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i EØS-området og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

## § 3 Krav til sertifikat

Fartøyet skal opereres av et rederi som har godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring (DOC). Kopi av godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord.

Fartøy skal ha sikkerhetsstyringssertifikat (SMC), som skal oppbevares om bord.

## § 4 Sertifisering og revisjon

Rederiet skal begjære sertifisering før førstegangsutstedelse av DOC eller SMC. Senest tre måneder før førstegangsrevisjon, mellomliggende revisjon, fornyelsesrevisjon eller årlig revisjon ønskes gjennomført, skal rederiet begjære sertifisering.

Rederiet skal sørge for at den som gjennomfører revisjonen får tilgang til det oppdaterte sikkerhetsstyringssystemet.

Dersom rederiets sikkerhetsstyringssystem utgjør en integrert del av et større helhetligstyringssystem, skal rederiet identifisere de deler som inngår i sikkerhetsstyringen.

Sjøfartsdirektoratet eller godkjent klaseselskap kan ved behov utføre ytterligere revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet.

#### § 5 *Dispensasjon*

Sjøfartsdirektoratet kan unnta et fiskefartøy eller en flyttbar innretning som ikke er boreplattform fra ett eller flere av kravene i forskriften dersom rederiet søker skriftlig om unntak og det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.

Dispensasjonen skal framgå av DOC og SMC.

#### § 6 *Forlengelse av midlertidig sertifikat*

Sjøfartsdirektoratet kan forlenge midlertidig sertifikat for fiskefartøy eller flyttbar innretning som ikke er boreplattform over flere perioder enn det som følger av ISM-normen.

#### § 7 *Ikrafttredelse mv.*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2014.

Fiskefartøy skal følge forskriften fra og med 1. juli 2014.

Fra 1. januar 2014 oppheves forskrift 14.mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger.

\* \* \*

Nedenfor gjengis EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u (forordning (EF) nr. 336/2006 som endret ved forordning nr. 540/2008) slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av EØS-avtalen med de endringer og tillegg som følger av EØS-tilpasningen av vedkommende rettsakter i samsvar med avtalens vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig

Den opprinnelige rettsakten nr. 336/2006 er konsolidert t.o.m. endringer gjennomført ved 540/2008, og sist endret 7. februar 2012.

## **EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité,<sup>1</sup> etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>2</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention), heretter kalt «ISM-normen», ble vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) i 1993. Denne normen ble gradvis obligatorisk for de fleste skip som går i utenriksfart ved vedtakelsen i mai 1994 av kapittel IX «Sikkerhetsstyring for drift av skip» i Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), 1974.
- 2) ISM-normen ble endret av IMO ved resolusjon MSC.104(73), vedtatt 5. desember 2000.
- 3) Retningslinjer for myndighetens gjennomføring av ISM-normen ble vedtatt ved IMO-resolusjon A.788(19) 23. november 1995. Disse retningslinjene ble endret ved resolusjon A.913(22), vedtatt 29. november 2001.
- 4) Rådsforordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger<sup>3</sup> gjorde ISM-normen obligatorisk på fellesskapsplan med virkning fra 1. juli 1996 for alle roro-passasjerferger som går i rutetrafikk til og fra havner i medlemsstatene, i både innenriks- og utenriksfart og uansett hvilket flagg de seiler under. Dette var et første skritt mot å sikre en ensartet og samstemt gjennomføring av ISM-normen i alle medlemsstatene.
- 5) ISM-normen ble 1. juli 1998 obligatorisk i henhold til bestemmelsene i SOLAS kapittel IX for selskaper som driver passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerfartøyer, oljetankskip, kjemikalietankskip, gasstankskip, bulkskip og hurtiggående lastefartøyer med bruttotonnasje på 500 eller mer, i utenriksfart.
- 6) ISM-normen ble 1. juli 2002 obligatorisk for selskaper som driver andre lastefartøyer og flyttbare boreplattformer med bruttotonnasje på 500 eller mer, i utenriksfart.
- 7) Sikkerheten for menneskeliv til sjøs og vern av miljøet kan forbedres effektivt ved at ISM-normen anvendes strengt og obligatorisk.
- 8) Det er ønskelig å kunne anvende ISM-normen direkte på skip som seiler under en medlemsstats flagg samt på skip, uansett hvilket flagg de seiler under, som utelukkende går i innenriksfart eller i rutetrafikk til eller fra havner i medlemsstatene.
- 9) Vedtakelsen av en ny forordning som kommer direkte til anvendelse, skal sikre håndhevingen av ISM-normen ut fra den forståelsen at det er opp til medlemsstatene å avgjøre om normen skal gjennomføres for skip, uansett hvilket flagg de seiler under, som utelukkende trafikkerer havneområder.

- 10) Forordning (EF) nr. 3051/95 bør derfor oppheves.
- 11) Dersom en medlemsstat anser at det i praksis er vanskelig for selskaper å overholde særlige bestemmelser i ISM-normens del A for visse skip eller kategorier av skip som utelukkende går i innenriksfart i vedkommende medlemsstat, kan den helt eller delvis fravike disse bestemmelsene ved å innføre tiltak som sikrer at normens formål oppnås på tilsvarende måte. Medlemsstaten kan for slike skip og selskaper fastsette alternative framgangsmåter for sertifisering og verifisering.
- 12) Det er nødvendig å ta hensyn til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om havnestatskontroll. <sup>4</sup>
- 13) Det er også nødvendig å ta hensyn til rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse, <sup>5</sup> for å definere de godkjente organisasjonene for denne forordnings formål samt rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip, <sup>6</sup> med det formål å fastsette virkeområdet for denne forordning med hensyn til passasjerskip i innenriksfart.
- 14) De tiltak som er nødvendige for endring av vedlegg II, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen. <sup>7</sup>
- 15) Ettersom denne forordnings mål, dvs. å bedre sikkerhetsstyringen og sikker drift av skip samt å forhindre forurensning fra skip, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene -

## **VEDTATT DENNE FORORDNING:**

### **Artikkel 1** **Mål**

Formålet med denne forordning er å bedre sikkerhetsstyringen og sikker drift av skip samt å forhindre forurensning fra skip, som vist til i artikkel 3 nr. 1), ved å sikre at selskaper som driver disse skipene opptrer i samsvar med ISM-normen, ved

- a) at selskapene innfører, gjennomfører og på en forsvarlig måte vedlikeholder sikkerhetsstyringssystemer om bord og i land, og
- b) ved at flagg- og havnestatsadministrasjoner fører kontroll med systemene.

### **Artikkel 2** **Definisjoner**

I denne forordning menes med:

- 1) «ISM-normen» Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) ved forsamlingsresolusjon A.741(18) av 4. november 1993, endret ved Sjø sikkerhetskomiteens resolusjon MSC.104(73) av 5. desember 2000 og innsatt som ajourført vedlegg til denne forordning,
- 2) «godkjent organisasjon» et organ godkjent i samsvar med direktiv 94/57/EF ,
- 3) «selskap» skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som ISM-normen pålegger,

- 4) «passasjerskip» et skip, herunder hurtiggående fartøyer, som fører mer enn 12 passasjerer, eller et undervanns passasjerfartøy,
- 5) «passasjer» enhver person med unntak av
  - a) skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
  - b) barn under ett år,
- 6) «hurtiggående fartøy» et hurtiggående fartøy som definert i ajourført SOLAS-forordning X-1/2. For hurtiggående passasjerfartøyer kommer de begrensningene som er fastsatt i artikkel 2 bokstav f) i direktiv 198/18/EF til anvendelse,
- 7) «lastefartøy» et skip, herunder et hurtiggående fartøy, som ikke er et passasjerskip,
- 8) «utenriksfart» alle sjøreiser fra en havn i en medlemsstat eller i en annen stat til en havn utenfor vedkommende stat eller omvendt,
- 9) «innenriksfart» alle sjøreiser i havområder fra en havn i en medlemsstat til den samme eller en annen havn i samme medlemsstat,
- 10) «rutetraffic» en rekke seilinger drevet for å sikre trafikkforbindelsen mellom to eller flere punkter, enten
  - a) i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
  - b) der overfartene har en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,
- 11) «roro-passasjerferge» et sjøgående passasjerskip som definert i ajourført SOLAS-kapittel II-I,
- 12) «undervanns passasjerfartøy» et mobilt passasjerfartøy som primært opererer under vann og er avhengig av støtte fra overflaten, som et overflatefartøy eller landbasert anlegg, for overvåking og for en eller flere av følgende oppgaver:
  - a) Opplading av kraftkilde,
  - b) tilførsel av luft under trykk,
  - c) tilførsel av livsnødvendige funksjoner,
- 13) «flyttbar boreplattform» et fartøy for bruk til boreoperasjoner for leting etter eller utnyttelse av ressurser under havbunnen, som hydrokarboner i flytende form eller i gassform, eller svovel eller salt,
- 14) «bruttotonnasje» et skips bruttotonnasje beregnet i samsvar med Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 eller, når det gjelder skip som utelukkende går i innenriksfart og som ikke måles i samsvar med nevnte konvensjon, skipets bruttotonnasje fastsatt i samsvar med nasjonale regler for måling av tonnasje.

### **Artikkel 3** **Virkeområde**

1. Denne forordning kommer til anvendelse på følgende typer skip og på selskaper som driver disse:
  - a) Lastefartøyer og passasjerskip i utenriksfart som seiler under en EØS-stats flagg,
  - b) lastefartøyer og passasjerskip som utelukkende går i innenriksfart, uansett flagg,
  - c) lastefartøyer og passasjerskip som går i rutetraffic til eller fra havner i EØS-statene, uansett flagg,
  - d) flyttbare boreplattformer som drives under en EØS-stats myndighet.

---

<sup>1</sup> Erstattet av direktiv 2009/45/EF



2. Denne forordning kommer ikke til anvendelse på følgende typer skip eller på selskaper som driver disse:

- a) Krigs- og troppetransportskip og andre skip som eies eller drives av en EØS-stat og som bare brukes i statlig ikke-kommersiell tjeneste,
- b) skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, trefartøyer av enkel konstruksjon samt lystfartøyer, med mindre de har eller vil få besetning og føre mer enn 12 passasjerer i kommersiell fart,
- c) fiskefartøyer,
- d) lastefartøyer og flyttbare boreplattformer med bruttotonnasje mindre enn 500,
- e) andre passasjerskip enn
  - i) roro- passasjerferger og
  - ii) passasjerskip under norsk flagg og med mer enn 100 passasjerer, som går i fart i havområder i klasse C og D som definert i artikkel 4 i direktiv <sup>2</sup>98/18/EF.

#### **Artikkel 4** **Samsvar**

EØS-statene skal sikre at alle selskaper som driver skip som faller inn under virkeområdet for denne forordning, overholder bestemmelsene i denne forordning.

#### **Artikkel 5** **Krav til sikkerhetsstyring**

Skipene nevnt i artikkel 3 nr. 1) samt selskapene som driver dem, skal overholde kravene i ISM-normens del A.

#### **Artikkel 6** **Sertifisering og verifisering**

Når det gjelder sertifisering og verifisering, skal EØS-statene overholde bestemmelsene i ISM-normens del B.

#### **Artikkel 7** **Unntak**

1. Dersom en EØS-stat anser at det i praksis er vanskelig for selskaper å overholde nr. 6, 7, 9, 11 og 12 i ISM-normens del A for visse skip eller kategorier av skip som utelukkende går i innenriksfart i vedkommende EØS-stat, kan EØS-staten helt eller delvis fravike disse bestemmelsene ved å innføre tiltak som sikrer at normens formål oppnås på tilsvarende måte.

2. En EØS-stat kan, for skip og selskaper som det er vedtatt et unntak for i henhold til nr. 1 og dersom EØS-staten anser at det i praksis er vanskelig å anvende kravene i artikkel 6, fastsette alternative framgangsmåter for sertifisering og verifisering.

3. I de omstendigheter som går fram av nr. 1 og eventuelt av nr. 2, skal følgende framgangsmåte benyttes:

- a) Vedkommende EØS-stat skal underrette Kommisjonen om unntaket og om hvilke tiltak EØS-staten vil treffe.
- b) Dersom det innen en periode på seks måneder etter underretningen og i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 12 nr. 2, fastsettes at de foreslåtte unntakene

---

<sup>2</sup> Nå direktiv 2009/45/EF

ikke er berettiget eller at de foreslåtte tiltakene ikke er tilstrekkelige, skal vedkommende EØS-stat pålegges å endre eller unnlate å vedta de foreslåtte bestemmelsene.

c) EØS-staten skal offentliggjøre alle vedtatte tiltak med en direkte henvisning til nr. 1 og eventuelt til nr. 2.

4. Etter et unntak i henhold til nr. 1 og eventuelt nr. 2 skal vedkommende EØS-stat utstede et sertifikat i samsvar med annet punktum i vedlegg II, del B, avsnitt 5, som angir de relevante begrensningene i driften.

### **Artikkel 8**

#### **Gyldighet, godkjenning og anerkjennelse av sertifikater**

1. Godkjenningsbeviset skal være gyldig i opptil fem år fra utstedelsesdatoen. Sikkerhetsstyringscertifikatet skal være gyldig i opptil fem år fra utstedelsesdatoen.

2. Ved fornyelse av godkjenningsbeviset og sikkerhetsstyringscertifikatet kommer de relevante bestemmelsene i ISM-normens del B til anvendelse.

3. EØS-statene skal godkjenne godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringscertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringscertifikater som er utstedt av myndigheten i en annen EØS-stat eller av en godkjent organisasjon som opptrer på vegne av denne myndigheten.

4. EØS-statene skal godkjenne godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringscertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringscertifikater som er utstedt av eller på vegne av myndighetene i tredjestater.

Når det gjelder skip som går i rutetrafikk skal overholdelse av ISM-normen ved godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringscertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringscertifikater som er utstedt på vegne av myndigheten i en tredjestat, verifiseres på en hensiktsmessig måte av eller på vegne av vedkommende EØS-stat(er), med mindre de ble utstedt av myndigheten i en medlemsstat eller av en godkjent organisasjon.

### **Artikkel 9**

#### **Sanksjoner**

EØS-statene skal fastsette regler for sanksjoner for overtredelse av denne forordning og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene iverksettes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

### **Artikkel 10**

#### **Rapportering**

1. EØS-statene skal hvert annet år legge fram en rapport for <sup>3</sup>Kommisjonen om gjennomføringen av denne forordning.

2. Kommisjonen skal, i samsvar med framgangsmåten i artikkel 12 nr. 2, fastsette en harmonisert mal for slike rapporter.

3. Kommisjonen skal, med hjelp av Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå og innen seks måneder etter å ha mottatt rapportene fra EØS-statene, utarbeide en konsolidert rapport om gjennomføringen av denne forordning, med eventuelle forslag til tiltak. Denne rapporten skal rettes til Europaparlamentet og Rådet.

---

<sup>3</sup> ESA for Norges vedkommende

**Artikkel 11**  
**Endringer**

1. Endringer i ISM-normen kan unntas fra virkeområdet for denne forordning i henhold til artikkel 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS).<sup>1</sup>
2. Eventuelle endringer av vedlegg II skal skje i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 12 nr. 2).

<sup>1</sup> EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1. 1. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 10).

**Artikkel 12**  
**Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS) som ble nedsatt i henhold til artikkel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002 .
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.  
Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være to måneder.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

**Artikkel 13**  
**Oppheving**

1. Forordning (EF) nr. 3051/95 oppheves med virkning fra 24. mars 2006.
2. Midlertidige godkjenningsbevis, midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikater, godkjenningsbevis og sikkerhetsstyrings sertifikater som er utstedt før 24. mars 2006, skal være gyldige til de utløper eller fram til neste påtegning.

**Artikkel 14**  
**Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

For lastefartøyer og passasjerskip som det ikke allerede kreves at skal overholde ISM-normen, kommer denne forordning til anvendelse fra 24. mars 2008.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 15. februar 2006.

<i>For Europaparlamentet</i>	<i>For Rådet</i>
J. BORRELL FONTELLES	H. WINKLER
<i>President</i>	<i>Formann</i>

**Vedlegg I**  
**Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Safety Management (ISM) Code)**

## Del A - Gjennomføring

1. Alminnelige bestemmelser
- 1.1. Definisjoner
- 1.2. Mål
- 1.3. Anvendelse
- 1.4. Funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer (SMS)
2. Politikk for sikkerhet og miljøvern
3. Selskapets ansvar og myndighet
4. Utpekt(e) person(er)
5. Skipsførerens ansvar og myndighet
6. Ressurser og personell
7. Utarbeiding av planer for operasjoner om bord
8. Beredskap
9. Rapporter og analyser ved avvik, ulykker og farlige hendelser
10. Vedlikehold av skip og utstyr
11. Dokumentasjon
12. Verifisering, gjennomgåelse og vurdering i selskapet

## Del B - Sertifisering og verifisering

13. Sertifisering og periodisk verifisering
14. Midlertidig sertifisering
15. Verifisering
16. Utforming av sertifikater

# **Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM))**

## **Del A - Gjennomføring**

1. **Alminnelige bestemmelser**
- 1.1. *Definisjoner*
  - Følgende definisjoner får anvendelse i del A og B i denne norm.
  - 1.1.1. « Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) »: Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, vedtatt av Forsamlingen, med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen.
  - 1.1.2. « <sup>4</sup>Selskap »: skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt

---

<sup>4</sup> I skipssikkerhetsloven og forskriften omtales dette som «rederi».

ansvar som normen pålegger.

- 1.1.3. « Myndighet »: regjeringen i den stat hvis flagg skipet har rett til å seile under.
- 1.1.4. « Sikkerhetsstyringssystem »: et strukturert og dokumentert system som setter selskapets personell i stand til effektivt å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern.
- 1.1.5. « Godkjenningsbevis »: et bevis utstedt til et selskap som overholder kravene i denne norm.
- 1.1.6. « Sikkerhetsstyringssertifikat »: et dokument utstedt til et skip, som bevitner at selskapet og ledelsen om bord driver skipet i samsvar med det godkjente sikkerhetsstyringssystemet.
- 1.1.7. « Objektivt bevis »: alle kvantitative eller kvalitative opplysninger, registreringer, konstatering av saksforhold i forbindelse med sikkerheten, eller forekomsten og anvendelsen av et element i sikkerhetsstyringssystemet, som bygger på observasjoner, målinger eller prøver, og som kan verifiseres.
- 1.1.8. « Observasjon »: en konstatering av et saksforhold, gjort under en sikkerhetsstyringsrevisjon og underbygd av objektive bevis.
- 1.1.9. « Avvik »: en observert situasjon der det foreligger objektive bevis for at et bestemt krav ikke er oppfylt.
- 1.1.10. « Større avvik »: et identifiserbart avvik som utgjør en alvorlig trussel mot personellens eller fartøyets sikkerhet eller en alvorlig risiko for miljøet og som krever umiddelbare korrigerende tiltak, og omfatter manglende effektiv og systematisk gjennomføring av et krav i denne norm.
- 1.1.11. « Årsdag »: den dato og den måned i hvert år som svarer til det aktuelle dokumentets eller sertifikatets utløpsdato.
- 1.1.12. « Konvensjon »: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974, med endringer.
- 1.2. *Mål*
- 1.2.1. Formålene med denne norm er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv og unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eiendom.
- 1.2.2. Selskapets mål for sikkerhetsstyring skal bl.a. være
  - 1.2.2.1. å sørge for sikker praksis ved drift av skip og et sikkert arbeidsmiljø,
  - 1.2.2.2. å innføre vern mot alle identifiserte risikoer, og
  - 1.2.2.3. stadig å forbedre ferdighetene til personell i land og om bord med hensyn til sikkerhetsstyring, herunder forberedelse på nødssituasjoner som omfatter både sikkerhet og miljøvern.
- 1.2.3. Sikkerhetsstyringssystemet skal sikre
  - 1.2.3.1. at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, og
  - 1.2.3.2. at det tas hensyn til gjeldende regler, retningslinjer og standarder anbefalt av organisasjonen, myndighetene, klassifikasjonsselskapene og organisasjonene i sjøfartsnæringen.
- 1.3. *Anvendelse*

Kravene i denne norm kan anvendes på <sup>5</sup>alle skip.

#### 1.4. Funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer (SMS)

Alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem (SMS) som omfatter følgende funksjonskrav:

- 1.4.1. En politikk for sikkerhet og miljøvern,
- 1.4.2. instruksjer og framgangsmåter for å sikre sikker drift av skip og vern av miljøet i samsvar med relevant internasjonalt regelverk og flaggstatslovgivning,
- 1.4.3. definerte myndighetsnivåer og kommunikasjonslinjer mellom og blant personell i land og om bord,
- 1.4.4. framgangsmåter for rapportering av ulykker og avvik fra bestemmelsene i denne norm,
- 1.4.5. framgangsmåter for forberedelse og reaksjon på nødssituasjoner, og
- 1.4.6. framgangsmåter for intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse.

#### 2. **Politikk for sikkerhet og miljøvern**

- 2.1. Selskapet skal innføre en politikk for sikkerhet og miljøvern som beskriver hvordan målene angitt i nr. 1.2 skal nås.
- 2.2. Selskapet skal sikre at denne politikken gjennomføres og opprettholdes på alle nivåer i organisasjonen, både om bord og i land.

#### 3. **Selskapets ansvar og myndighet**

- 3.1. Dersom den som er ansvarlig for driften av skipet er en annen enn eieren, må eieren oppgi vedkommendes fulle navn og nærmere opplysninger til myndigheten.
- 3.2. Selskapet skal definere og dokumentere ansvaret, myndigheten og forholdet mellom alt personell som leder, utfører og verifiserer arbeid som er knyttet til eller påvirker sikkerhet og hindring av forurensning.
- 3.3. Selskapet er ansvarlig for å sikre at nødvendige ressurser og landbasert støtte er tilgjengelige, slik at utpekt(e) person(er) kan utføre sine oppgaver.

#### 4. **Utpekt(e) person(er)**

For å sikre sikker drift av hvert skip og for å sørge for kontakt mellom selskapet og de ombordværende, skal hvert selskap utpeke én eller flere personer i land som skal ha direkte kontakt med det høyeste nivå i ledelsen. De(n) utpekte personen(e)s ansvar og myndighet skal omfatte overvåking av de sidene av driften av hvert skip som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning samt sikring av at nødvendige ressurser og landbasert støtte blir benyttet etter behov.

#### 5. **Skipsførerens ansvar og myndighet**

- 5.1. Selskapet skal presist definere og dokumentere skipsførerens ansvar med hensyn til
  - 5.1.1. å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern,
  - 5.1.2. å motivere mannskapet til å følge denne politikken,
  - 5.1.3. å gi hensiktsmessige ordrer og instruksjer på en klar og enkel måte,
  - 5.1.4. å verifisere at fastsatte krav overholdes, og

---

<sup>5</sup> ISM-forskriften § 1 angir hvilke skip og flyttbare innretninger som omfattes.

- 5.1.5. å gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og innrapportere dets mangler til den landbaserte ledelsen.
- 5.2. Selskapet skal sikre at sikkerhetsstyringssystemet som anvendes om bord i skipet, inneholder en klar erklæring som understreker skipsførerens myndighet. Selskapet skal i sikkerhetsstyringssystemet fastslå at skipsføreren har den overordnede myndighet og ansvaret for å ta avgjørelser med hensyn til sikkerhet og hindring av forurensning og for å anmode om selskapets bistand når dette måtte være nødvendig.

## 6. **Ressurser og personell**

- 6.1. Selskapet skal sikre at skipsføreren er
  - 6.1.1. behørig kvalifisert til å ha kommandoen,
  - 6.1.2. fullt fortrolig med selskapets sikkerhetsstyringssystem, og
  - 6.1.3. gitt den nødvendige støtte, slik at vedkommendes oppgaver kan utføres på en forsvarlig måte.
- 6.2. Selskapet skal sikre at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav.
- 6.3. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å sikre at nytt personell og personell som overføres til nye oppgaver innen sikkerhet og miljøvern, gjøres kjent med sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.
  - Instrukser som må gis før avreise, skal identifiseres, dokumenteres og gis.
- 6.4. Selskapet skal sikre at alt personell som medvirker i selskapets sikkerhetsstyringssystem, har en tilfredsstillende forståelse av gjeldende regler, forskrifter, normer og retningslinjer.
- 6.5. Selskapet skal innføre og vedlikeholde framgangsmåter for å identifisere all opplæring som måtte være nødvendig som støtte for sikkerhetsstyringssystemet, og påse at alt berørt personell får slik opplæring.
- 6.6. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å gi personell på skip aktuell informasjon om sikkerhetsstyringssystemet på det eller de arbeidsspråk de forstår.
- 6.7. Selskapet skal sikre at skipets personell kan kommunisere på en hensiktsmessig måte under utførelsen av sine oppgaver i forbindelse med sikkerhetsstyringssystemet.

## 7. **Utarbeiding av planer for operasjoner om bord**

Selskapet skal innføre framgangsmåter for utarbeiding av planer og instruksjoner, herunder eventuelle sjekklister, for viktige operasjoner om bord som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning. De ulike oppgavene forbundet med dette skal defineres og tildeles kvalifisert personell.

## 8. **Beredskap**

- 8.1. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å identifisere, beskrive og reagere på mulige nødssituasjoner om bord.
- 8.2. Selskapet skal opprette programmer for trening og øvelser i å forberede seg på handling i nødssituasjoner.
- 8.3. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte tiltak som sikrer at selskapets organisasjon til enhver tid kan reagere på farer, ulykker og nødssituasjoner der selskapets skip er berørt.



## 9. **Rapporter og analyser ved avvik, ulykker og farlige hendelser**

9.1. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte framgangsmåter som sikrer at avvik, ulykker og farlige situasjoner rapporteres til selskapet, undersøkes og analyseres med det formål å forbedre sikkerheten og hindringen av forurensning.

9.2. Selskapet skal innføre framgangsmåter for gjennomføring av korrigerende tiltak.

## 10. **Vedlikehold av skip og utstyr**

10.1. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å sikre at skipet vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i gjeldende regler og forskrifter samt med eventuelle tilleggskrav som selskapet måtte fastsette.

10.2. For å oppfylle disse kravene skal selskapet sikre at

10.2.1. inspeksjoner foretas med passende mellomrom,

10.2.2. eventuelle avvik rapporteres med mulig årsak, dersom denne er kjent,

10.2.3. passende korrigerende tiltak gjennomføres, og

10.2.4. denne virksomheten journalføres.

10.3. Selskapet skal innføre framgangsmåter i sikkerhetsstyringssystemet for å identifisere utstyr og tekniske systemer som kan forårsake farlige situasjoner i tilfelle av plutselig svikt. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte særskilte tiltak med sikte på å forbedre påliteligheten til slikt utstyr eller slike systemer. Tiltakene skal omfatte regelmessig prøving av reservesystemer og -utstyr eller av tekniske systemer som ikke er i kontinuerlig drift.

10.4. Inspeksjonene nevnt i nr. 10.2 samt tiltakene nevnt i nr. 10.3 skal være en integrert del av skipets rutine for driftsvedlikehold.

## 11. **Dokumentasjon**

11.1. Selskapet skal innføre og vedlikeholde framgangsmåter for kontroll av alle dokumenter og opplysninger som er relevante for sikkerhetsstyringssystemet.

11.2. Selskapet skal sikre at

11.2.1. gyldige dokumenter er tilgjengelige på alle aktuelle steder,

11.2.2. endringer i dokumenter gjennomgås og godkjennes av autorisert personell, og

11.2.3. foreldede dokumenter straks fjernes.

11.3. Dokumentene som brukes til å beskrive og gjennomføre sikkerhetsstyringssystemet, kan for eksempel kalles « Håndbok i sikkerhetsstyring ». Slik dokumentasjon skal holdes i en form som selskapet anser som den mest hensiktsmessige. Hvert skip skal ha om bord all dokumentasjon som er relevant for skipet.

## 12. **Verifisering, gjennomgåelse og vurdering i selskapet**

12.1. Selskapet skal gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner for å verifisere at virksomhet angående sikkerhet og hindring av forurensning er i samsvar med sikkerhetsstyringssystemet.

12.2. Selskapet skal jevnlig vurdere hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er og om nødvendig gjennomgå systemet i samsvar med framgangsmåter fastsatt av selskapet.

12.3. Revisjoner og eventuelle korrigerende tiltak skal utføres i samsvar med dokumenterte framgangsmåter.

- 12.4. Personell som utfører revisjoner, skal være uavhengig av de områder som revideres, med mindre dette ikke er praktisk mulig på grunn av selskapets størrelse eller art.
- 12.5. Resultatene av revisjonene og gjennomgåelsene skal gjøres kjent for alt personell som har ansvar på det berørte område.
- 12.6. Ledelsespersonell som er ansvarlig for det berørte område, skal treffe tilfredsstillende korrigerende tiltak med hensyn til de mangler som oppdages.

## **Del B - Sertifisering og verifisering**

### **13. Sertifisering og periodisk verifisering**

- 13.1. Skipet skal drives av et selskap som har fått utstedt et godkjenningsbevis eller et midlertidig godkjenningsbevis i samsvar med nr. 14.1, og som gjelder for vedkommende skip.
- 13.2. Godkjenningsbeviset skal utstedes av myndigheten, av en organisasjon som er godkjent av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, til ethvert selskap som tilfredsstiller kravene i denne norm, for et tidsrom fastsatt av myndigheten, men som ikke bør overstige fem år. Et slikt godkjenningsbevis skal godtas som bevis på at selskapet er i stand til å oppfylle kravene i denne norm.
- 13.3. Godkjenningsbeviset er bare gyldig for de skipstyper som er uttrykkelig angitt i beviset. Slik angivelse skal være basert på de skipstyper som førstegangsverifiseringen var basert på. Andre skipstyper kan bare tilføyes etter en verifisering av selskapets evne til å overholde de krav i denne norm som gjelder for slike skipstyper. I denne sammenheng betyr skipstyper de typer som er nevnt i regel IX/1 i konvensjonen.
- 13.4. Gyldigheten av et godkjenningsbevis skal være underlagt en årlig verifisering av myndigheten eller av en organisasjon som er godkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, tidligst tre måneder før og senest tre måneder etter årsdagen.
- 13.5. Godkjenningsbeviset skal tilbakekalles av myndigheten, eller, etter anmodning fra denne, av regjeringen i den stat som utstedte beviset og som er part i konvensjonen, når det ikke er anmodet om den årlige verifisering som fastsatt i nr. 13.4, eller dersom det foreligger bevis for større avvik fra denne norm.
  - 13.5.1. Alle tilknyttede sikkerhetsstyringsattestifikater og/eller midlertidige sikkerhetsstyringsattestifikater tilbakekalles også dersom godkjenningsbeviset tilbakekalles.
- 13.6. En kopi av godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord, slik at skipsføreren på anmodning kan framlegge dette for verifisering hos myndigheten eller en organisasjon som er godkjent av myndigheten eller for det kontrollformål som er nevnt i regel IX/6.2 i konvensjonen. Det kreves ikke at kopien av godkjenningsbeviset er rettkjent eller bekreftet.
- 13.7. Sikkerhetsstyringsattestifikatet skal utstedes til et skip for et tidsrom som ikke kan overstige fem år, av myndigheten eller av en organisasjon som er godkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. Sikkerhetsstyringsattestifikatet skal utstedes etter at

det er verifisert at selskapet og ledelsen om bord driver i samsvar med det godkjente sikkerhetsstyringssystemet. Et slikt sertifikat skal godtas som bevis for at skipet oppfyller kravene i denne norm.

- 13.8. Sikkerhetsstyringssertifikatets gyldighet skal være gjenstand for minst en mellomliggende verifisering foretatt av myndigheten eller av en organisasjon som er godkjent av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. Dersom det bare skal utføres én mellomliggende verifisering og sikkerhetsstyringssertifikatets gyldighetsperiode er fem år, skal denne finne sted mellom den andre og tredje årsdagen for utstedelsen av sikkerhetsstyringssertifikatet.
- 13.9. I tillegg til kravene i nr. 13.5.1 skal sikkerhetsstyringssertifikatet tilbakekalles av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i den stat som har utstedt sertifikatet og som er part i konvensjonen, når det ikke anmodes om slik mellomliggende verifisering som fastsatt i nr. 13.8, eller dersom det foreligger bevis for et større avvik fra denne norm.
- 13.10. Når fornyelsesverifiseringen avsluttes innen tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetsstyringssertifikatet, uten hensyn til kravene i nr. 13.2 og 13.7, være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen og i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet.
- 13.11. Når fornyelsesverifiseringen avsluttes mer enn tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetsstyringssertifikatet være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen og i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen.

#### 14. **Midlertidig sertifisering**

- 14.1. Det kan utstedes et midlertidig godkjenningsbevis for å lette den innledende gjennomføringen av denne norm når
1. et selskap er nyopprettet, eller
  2. nye skipstyper skal legges til i et eksisterende godkjenningsbevis, etter at det er verifisert at selskapet har et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller målene i nr. 1.2.3 i denne norm, forutsatt at selskapet viser at det har planer om å innføre et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller alle krav i denne norm i løpet av gyldighetsperioden for det midlertidige godkjenningsbeviset. Et slikt midlertidig godkjenningsbevis utstedes for et tidsrom som ikke overstiger 12 måneder, av myndigheten eller av en organisasjon som er godkjent av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. En kopi av det midlertidige godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord, slik at skipsføreren på anmodning kan framlegge dette for verifisering hos myndigheten eller en organisasjon som er godkjent av myndigheten eller for det kontrollformål som er nevnt i regel IX/6.2 i konvensjonen. Det kreves ikke at kopien av godkjenningsbeviset er rettkjent eller bekreftet.
- 14.2. Et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat kan utstedes
1. til nye skip ved levering,

2. når et selskap overtar ansvaret for driften av et skip som er nytt for selskapet, eller
3. når et skip skifter flagg.

Et slikt midlertidig sikkerhetsstyrings sertifikat utstedes for et tidsrom som ikke overstiger seks måneder, av myndigheten eller av en organisasjon som er godkjent av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen.

- 14.3. En myndighet, eller etter anmodning fra myndigheten, regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, kan i særlige tilfeller ytterligere forlenge gyldigheten av et midlertidig sikkerhetsstyrings sertifikat for et tidsrom som ikke skal overstige seks måneder fra utløpsdatoen.
- 14.4. Et midlertidig sikkerhetsstyrings sertifikat kan utstedes etter at det er verifisert at
  1. godkjenningsbeviset eller det midlertidige godkjenningsbeviset gjelder for det aktuelle skipet,
  2. selskapets sikkerhetsstyringssystem for det aktuelle skipet omfatter de viktigste elementene i denne norm, og er vurdert under revisjonen som er utført med henblikk på utstedelse av godkjenningsbeviset eller er påvist å være i samsvar med vilkårene for utstedelse av det midlertidige godkjenningsbeviset,
  3. selskapet har planlagt revisjon av skipet innen tre måneder,
  4. skipsføreren og skipsoffiserene er kjent med sikkerhetsstyringssystemet og de planlagte ordningene for gjennomføring av dette,
  5. instruksjoner som er vurdert som viktige, foreligger før avreise, og
  6. det er gitt relevante opplysninger om sikkerhetsstyringssystemet på ett eller flere arbeidsspråk som forstås av skipets mannskap.

## 15. **Verifisering**

- 15.1. All verifisering som kreves i henhold til bestemmelsene i denne norm, skal utføres i samsvar med framgangsmåter som myndigheten kan godta, idet det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utarbeidet.<sup>1</sup>

## 16. **Utforming av sertifikater**

- 16.1. Godkjenningsbeviset, sikkerhetsstyrings sertifikatet, det midlertidige godkjenningsbeviset og det midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikatet skal utformes i samsvar med malene i tillegget til denne norm. Dersom språket som brukes verken er engelsk eller fransk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.
- 16.2. I tillegg til kravene i nr. 13.3 kan skipstypene angitt i godkjenningsbeviset og det midlertidige godkjenningsbeviset gis en påtegning for å angi eventuelle driftsbegrensninger for skipene som er beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet.

<sup>1</sup> Se reviderte retningslinjer for myndighetens gjennomføring av ISM-normen vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.913(22).

# **Tillegg**

## **Utforming av godkjenningsbeviset, sikkerhetsstyrings sertifikatet, det midlertidige godkjenningsbeviset og det midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikatet**

Se her for å lese tillegget i pdf-format:



## **Vedlegg II**

### **Bestemmelser for myndighetene om gjennomføringen av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM-normen)**

Del A Alminnelige bestemmelser

Del B Sertifisering og standarder

2. Framgangsmåte for sertifisering
3. Ledelsesstandard
4. Kompetansestandarder
5. Utforming av godkjenningsbevis og sikkerhetsstyringssertifikat

#### **Del A - Alminnelige bestemmelser**

- 1.1. Når medlemsstatene utfører verifiserings- og sertifiseringsoppgaver som fastsatt i bestemmelsene i ISM-normen for skip som omfattes av denne forordning, skal de overholde kravene og standardene fastsatt i del B i denne avdeling.
- 1.2. I tillegg skal medlemsstatene ta behørig hensyn til bestemmelsene i de reviderte retningslinjene for myndighetenes gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM), vedtatt av IMO ved resolusjon A.913(22) av 29. november 2001, i den utstrekning de ikke omfattes av del B i denne avdeling.

#### **Del B - Sertifisering og standarder**

##### **2. Framgangsmåte for sertifisering**

- 2.1. Den framgangsmåten for sertifisering som er relevant for utstedelse av et godkjenningsbevis til et selskap samt et sikkerhetsstyringssertifikat til hvert skip, skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene fastsatt nedenfor.
- 2.2. Framgangsmåten for sertifisering skal vanligvis omfatte følgende trinn:
  1. Førstegangsverifisering,
  2. årlig verifisering eller mellomliggende verifisering,
  3. fornyelsesverifisering, og
  4. tilleggsverifisering.

Disse verifiseringene utføres etter anmodning fra selskapet til myndigheten eller til den godkjente organisasjonen som opptrer på vegne av myndigheten.
- 2.3. Verifiseringene skal omfatte en revisjon av sikkerhetsstyringssystemet.
- 2.4. En revisjonsansvarlig og eventuelt en revisjonsgruppe skal oppnevnes til å utføre revisjonen.
- 2.5. Den oppnevnte revisjonsansvarlige skal ta kontakt med selskapet og utarbeide en revisjonsplan.

- 2.6. Det skal utarbeides en revisjonsrapport under ledelse av den revisjonsansvarlige, som har ansvaret for at den er nøyaktig og fullstendig.
- 2.7. Revisjonsrapporten skal omfatte revisjonsplanen, identifisering av medlemmene av revisjonsgruppen, datoer for og identifisering av selskapet, fortegnelser over observasjoner og avvik samt observasjoner av hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er med hensyn til å nå de fastsatte målene.

### 3. **Ledelsesstandard**

- 3.1. Revisorene eller revisjonsgruppen som har ansvaret for å verifisere at ISM-normen overholdes, skal ha kompetanse når det gjelder
  1. å sikre overholdelse av regler og forskrifter som gjelder for hver skipstype som drives av selskapet, herunder utstedelse av sertifikater til sjøfolk,
  2. godkjennings-, kontroll- og sertifiseringsvirksomhet i forbindelse med sjøfartssertifikater,
  3. det mandat som det må tas hensyn til i henhold til sikkerhetsstyringssystemet og som er fastsatt i ISM-normen, og
  4. praktisk erfaring fra drift av skip.
- 3.2. Ved verifisering av om bestemmelsene i ISM-normen er overholdt, skal det sikres at personell som utfører rådgivningstjenester er uavhengig av dem som deltar i sertifiseringen.

### 4. **Kompetansestandarder**

- 4.1. Grunnleggende kompetanse som kreves for å utføre verifisering
  - 4.1.1. Personell som skal delta i verifiseringen av at kravene i ISM-normen overholdes, skal oppfylle minstekriteriene for inspektører som fastsatt i avdeling 2 i vedlegg VII til direktiv 95/21/EF .
  - 4.1.2. Slikt personell skal ha gjennomgått opplæring som sikrer tilstrekkelig kompetanse og ferdigheter til å verifisere at kravene i ISM-normen er overholdt, særlig med hensyn til
    - a) kunnskap om og forståelse av ISM-normen,
    - b) obligatoriske regler og forskrifter,
    - c) det mandat som selskapene skal ta hensyn til i henhold til ISM-normen,
    - d) vurderingsteknikker med hensyn til undersøkning, utspørring, vurdering og rapportering,
    - e) tekniske eller driftsmessige sider ved sikkerhetsstyring,
    - f) grunnleggende kunnskap om skipsfart og operasjoner om bord, og
    - g) deltaking i minst én revisjon av et ledelsessystem innenfor sjøfart.
- 4.2. Kompetanse som kreves for å utføre førstegangsverifisering og fornyelsesverifisering
  - 4.2.1. For fullt ut å kunne vurdere om selskapet eller hver enkelt skipstype tilfredsstillt kravene i ISM-normen, skal personell som skal utføre førstegangsverifisering eller verifisering med henblikk på fornyelse av et godkjenningsbevis og et sikkerhetsstyringssertifikat, i tillegg til den grunnleggende kompetansen nevnt ovenfor, ha kompetanse til å
    - a) avgjøre om elementene i sikkerhetsstyringssystemet er i samsvar med ISM-

normen,

- b) avgjøre hvor effektivt selskapets eller hvert enkelt skips sikkerhetsstyringssystem er med hensyn til å sikre samsvar med regler og forskrifter, på grunnlag av registre fra lovfestede besiktelser og klassifikasjonsbesiktelser,
- c) vurdere hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er med hensyn til å sikre samsvar med andre regler og forskrifter som ikke omfattes av lovfestede besiktelser og klassifikasjonsbesiktelser og til å lette verifisering av om disse reglene og forskriftene overholdes, og
- d) vurdere om det er tatt hensyn til den sikre praksis som anbefalt av IMO, myndigheter, klassifikasjonsselskaper og organisasjoner i sjøfartsnæringen.

4.2.2. Denne kompetansen kan oppnås i en gruppe som samlet har den kompetanse som kreves.

## 5. Utforming av godkjenningsbevis og sikkerhetsstyringssertifikater

### 5.<sup>6</sup> Utforming av godkjenningsbevis og sikkerhetsstyringssertifikater

Når skip bare drives innen én medlemsstat, skal medlemsstatene bruke enten de skjemaene som er vedlagt ISM-normen eller godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringssertifikat, midlertidig godkjenningsbevis og midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat utarbeidet slik det er vist nedenfor.

I tilfelle av unntak i henhold til artikkel 7 nr. 1) og eventuelt artikkel 7 nr. 2), skal det utstedte sertifikatet være forskjellig fra det sertifikatet det er vist til foran og det skal klart angi at det dreier seg om et unntak gitt i samsvar med artikkel 7 nr. 1) og eventuelt artikkel 7 nr. 2) i denne forordning, og det skal omfatte de relevante begrensningene i driften.

### <sup>7</sup>GODKJENNINGSBEVIS

(Myndighetens stempel)/(stat)

Sertifikat nr.

Utstedt i henhold til bestemmelsene [i DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM SIKKERHET FOR MENNESKELIV TIL SJØS av 1974, med senere endringer og] (  ) i forordning (EF) nr. 336/2006 om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet etter fullmakt fra regjeringen i (Statens navn)

ved .....

(Godkjent person eller organisasjon)

Selskapets navn og adresse:

.....

(Se nr. 1.1.2 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006)

HERVED BEVITNES AT selskapets sikkerhetsstyringssystem er revidert og at det er i overensstemmelse med kravene i Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-normen) for skipstypene på listen nedenfor (stryk det som ikke passer):

Passasjerskip

(

5

Hurtiggående passasjerfartøy

Hurtiggående lastefartøy

Kan strykes for skip som bare seiler i

<sup>6</sup> Endret ved forordning 540/2008/EF

<sup>7</sup> Endret ved forordning 540/2008/EF



Bulkskip  
Oljetankskip  
Kjemikalietankskip  
Gasstankskip  
Flyttbar boreplattform  
Annet lastefartøy

Roro-passasjerskip (roroferger)

Dette godkjenningsbevis er gyldig til ....., og underlagt periodisk verifisering.

Dette sertifikat bygger på en verifisering som er avsluttet .....  
dd/mm/åå.

Utstedt i .....

(Godkjenningsbevisets utstedelsessted)

Dato .....

(Underskrift til tjenestemann som er behørig bemyndiget til å utstede godkjenningsbeviset)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

6

Sertifikat nr.

#### PÅTEGNING OM ÅRLIG VERIFISERING

HERVED BEVITNES at ved den periodiske verifiseringen i samsvar med [regel IX/6.1 i konvensjonen og med ISM-normens nr. 13.4 og] (  ) artikkel 6 i

om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet, ble sikkerhetsstyringssystemet funnet å være i overensstemmelse med kravene i ISM-normen.

FØRSTE ÅRLIGE VERIFISERING Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

ANDRE ÅRLIGE VERIFISERING Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

TREDJE ÅRLIGE VERIFISERING Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

FJERDE ÅRLIGE VERIFISERING Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

(

Kan strykes for skip som bare seiler i

7

#### SIKKERHETSSTYRINGSSERTIFIKAT

(Myndighetens stempel)/(stat)

Sertifikat nr.

Utstedt i henhold til bestemmelsene [i DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM

SIKKERHET FOR MENNESKELIV TIL SJØS av 1974, med senere endringer og] (  ) i

forordning (EF) nr. 336/2006 om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet

etter fullmakt fra regjeringen i

(Statens navn)

ved .....

(Godkjent person eller organisasjon)

Skipets navn: .....

Kjenningsnummer eller –bokstaver:

Hjemsted: .....

Skipstype(\*\*):

Bruttotonnasje: .....

IMO-nummer: .....

Selskapets navn og adresse:

(Se nr. 1.1.2 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006)

HERVED BEVITNES AT skipets sikkerhetsstyringssystem er revidert og at det er i overensstemmelse med kravene i Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-normen), etter verifisering om at selskapets godkjenningsbevis er relevant for denne skipstypen.

Dette sikkerhetsstyringssertifikat er gyldig til ....., underlagt periodisk verifisering og gyldig godkjenningsbevis.

Dette sertifikat bygger på en verifisering som er avsluttet .....  
dd/mm/åå.

Utstedt i.....

(Godkjenningsbevisets utstedelsessted)

(  
8

Kan strykes for skip som bare seiler i

Dato .....

(Underskrift til tjenestemann som er behørig bemyndiget til å utstede sertifikatet)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

9

Sertifikat nr.

#### PÅTEGNING FOR MELLOMLIGGENDE VERIFISERING OG TILLEGGSVARIFISERING (OM NØDVENDIG)

HERVED BEVITNES at ved den periodiske verifiseringen i samsvar med [regel IX/6.1 i konvensjonen og med ISM-normens nr. 13,8 og] ( om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet, ble sikkerhetsstyringssystemet funnet å være i overensstemmelse med kravene i ISM-normen.

artikkel 6 i

MELLOMLIGGENDE VERIFISERING  
(skal fullføres mellom den andre og tredje  
årsdagen)

Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

TILLEGGSVARIFISERING(\*\*)

Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

TILLEGGSVARIFISERING(\*\*)

Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

## TILLEGGSVERIFISERING(\*\*)

Undertegnet:

(Underskrift til bemyndiget tjenestemann)

Sted:

Dato .....

(

Kan strykes for skip som bare seiler

10

## MIDLERTIDIG GODKJENNINGSBEVIS

(Myndighetens stempel)/(stat)

Sertifikat nr.

Utstedt i henhold til bestemmelsene [i DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM SIKKERHET FOR MENNESKELIV TIL SJØS av 1974, med senere endringer og] (  ) i forordning (EF) nr. 336/2006 om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet etter fullmakt fra regjeringen i

(Statens navn)

ved .....

(Godkjent person eller organisasjon)

Selskapets navn og adresse:

(Se nr. 1.1.2 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006)

HERVED BEVITNES AT selskapets sikkerhetsstyringsystem er godkjent og oppfyller målene i nr. 1.2.3 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006 for skipstypen(e) på listen nedenfor (stryk det som ikke passer):

Passasjerskip

Hurtiggående passasjerfartøy

Hurtiggående lastefartøy

Bulkskip

Oljetankskip

Kjemikalietankskip

Gasstankskip

Flyttbar boreplattform

Annet lastefartøy

Roro-passasjerskip (roroferger)

Dette midlertidige godkjenningsbeviset er gyldig til:

Utstedt i .....

(

Kan strykes for skip som bare seiler

11

(Godkjenningsbevisets utstedelsessted)

Dato .....

(Underskrift til tjenestemann som er behørig bemyndiget til å utstede sertifikatet)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

12

## MIDLERTIDIG SIKKERHETSSTYRINGSSERTIFIKAT

(Myndighetens stempel)/(stat)

Sertifikat nr.

Utstedt i henhold til bestemmelsene [i DEN INTERNASJONALE KONVENSJON OM SIKKERHET FOR MENNESKELIV TIL SJØS av 1974, med senere endringer og] (  ) i forordning (EF) nr. 336/2006 om gjennomføring av ISM-normen i Fellesskapet etter fullmakt fra regjeringen i

(Statens navn)

ved .....

(Godkjent person eller organisasjon)

Skipets navn: .....

Kjenningnummer eller -bokstaver:

Hjemsted: .....

Skipstype(\*\*):

Bruttotonnasje: .....

IMO-nummer: .....

Selskapets navn og adresse:

(Se nr. 1.1.2 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006)

HERVED BEVITNES AT kravene i nr. 14.4 i del A i vedlegg I til forordning (EF) nr. 336/2006 er oppfylt og at selskapets godkjenningsbevis/midlertidige godkjenningsbevis(\*\*\*) er relevant for dette skip.

Dette midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikat er gyldig til ....., under forutsetning av at godkjenningsbeviset/det midlertidige godkjenningsbevis(\*\*\*) fortsatt er gyldig.

Utstedt i .....

(Godkjenningsbevisets utstedelsessted)

Dato .....

(Underskrift til tjenestemann som er behørig bemyndiget til å utstede sertifikatet)

(

Kan strykes for skip som bare seiler i

13

(Utstedende myndighets segl eller stempel)

Sertifikat nr.

Gyldigheten til dette midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikatet er forlenget til:

Dato .....

(Underskrift til tjenestemann som er behørig bemyndiget til å forlenge sertifikatets gyldighet)

(Utstedende myndighets segl eller stempel)