



Lovtidende A

2019

Udgivet den 20. december 2019

13. december 2019.

Nr. 1521.

Bekendtgørelse om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart¹⁾

I medfør af § 1, stk. 3, § 3, stk. 1, nr. 1, § 24, stk. 1 og 2, og § 32, stk. 9, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 1629 af 17. december 2018, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 1, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse nr. 744 af 24. juni 2013 om henlæggelse af visse beføjelser til Søfartsstyrelsen og om klageadgang m.v.:

Kapitel 1

Formål

§ 1. Formålet med nærværende bekendtgørelse er ved regelmæssige inspektioner til stadighed at sørge for sikkerheden i forbindelse med passagerbefordring i ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart.

Kapitel 2

Anvendelsesområde og definitioner

Anvendelsesområde

§ 2. Bekendtgørelsen finder anvendelse på ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der sejler

- 1) i rutefart mellem dansk havn og havn i et tredjeland, når det pågældende skib fører dansk flag, eller
- 2) i indenrigsrutefart i havområder, hvor skibe i klasse A må sejle, som anført i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v. passagerskibe i national fart.

Definitioner

§ 3. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Ro-ro-passagerskib: Et skib, der er indrettet således, at køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer.
- 2) Højhastighedspassagerfartøj: Et fartøj som defineret i regel 1 i kapitel X i SOLAS 74, og som kan medtage flere end 12 passagerer.
- 3) SOLAS 74: Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974, herunder protokoller og ændringer dertil, i dens gældende affattelse.

- 4) Kode for højhastighedsfartøjer: Den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i den af IMO's Søsikkerhedskomiteé vedtagne resolution MSC. 36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer fra 2000 (HSC-koden af 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC. 97(73) fra december 2000, i dens gældende affattelse.
- 5) Rutefart: En række overfarter med ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer, der gennemføres for at tjene trafikken mellem de samme to eller flere havne, eller en række sejladser fra og til samme havn uden mellemliggende anløb, enten
 - a) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - b) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række overfarter.
- 6) Havområde: Et havområde eller en sørute som fastlagt i medfør af i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart.
- 7) Certifikater:
 - a) For ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i udenrigsfart: Sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til Solas 74 eller i henhold til koden for højhastighedsfartøjer sammen med de relevante tillæg om udrustning.
 - b) For ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart: Sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart sammen med de relevante tillæg om udrustning.
- 8) Indenrigsfart: Sejlad i havområder fra dansk havn til samme havn eller anden dansk havn.
- 9) Selskab: Den organisation eller person, som har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) i dens gældende

¹⁾ Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2110 af 15. november 2017 om en inspektionsordning med henblik på sikker drift af ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer i rutefart og om ændring af direktiv 2009/16/EF og om ophævelse af Rådets direktiv 1999/35/EF, EU-Tidende 2017, nr. L 315, side 61.

affattelse, eller i tilfælde, hvor kapitel IX i Solas 74 ikke finder anvendelse, ejeren af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller enhver anden organisation eller person, såsom direktøren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets drift fra dets ejer.

Kapitel 3

Førstegangsinspektioner

§ 4. Ro-ro-passagerskibe eller højhastighedspassagerfartøjer må kun indsættes i rutefart, når Søfartsstyrelsen har gennemført en førstegangsinspektion bestående af

- 1) kontrol af overholdelsen af kravene fastlagt i bilag I, og
- 2) en inspektion i overensstemmelse med bilag II for at sikre sig, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedsfartøjet opfylder de fornødne krav til sikker drift for rutefart.

Stk. 2 Rederiet skal forinden fremlægge dokumentation for overholdelse af kravene i bilag I, dog tidligst en måned før førstegangsinspektionen.

Kapitel 4

Fravigelser fra førstegangsinspektion

§ 5. Søfartsstyrelsen kan tillade, at visse forhold i bilag I og II kan fraviges, hvis det pågældende skib er blevet synet eller inspiceret inden for de seneste seks måneder.

§ 6. Søfartsstyrelsen kan endvidere ved vurderingen af omfanget for førstegangsinspektionen tage hensyn til inspektioner og syn, der tidligere er foretaget med hensyn til det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj i forbindelse med tidligere sejlads i anden relevant rutefart.

§ 7. Finder Søfartsstyrelsen, at tidligere inspektioner og syn er fyldestgørende og har relevans for de nye driftsforhold, kan Søfartsstyrelsen beslutte, at inspektioner i henhold til § 4, stk. 1, kan undlades, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet indsættes i ny rutefart.

§ 8. Et rederi kan anmode Søfartsstyrelsen om på forhånd skriftligt at bekræfte, at fritagelse for inspektioner kan ske i henhold til § 7.

§ 9. Hvis der som følge af uforudsete omstændigheder er et presserende behov for en hurtig indsættelse af et andet ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj for at sikre opretholdelse af driften, og § 7 ikke finder anvendelse, kan Søfartsstyrelsen tillade ro-ro-passagerskibet eller højhastighedsfartøjet at påbegynde sejlads, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- 1) En visuel inspektion og dokumentkontrol giver ikke anledning til at tro, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke opfylder de fornødne krav til sikker drift.
- 2) Der udføres førstegangsinspektion i henhold til § 4, stk. 1, inden for en måned.

Kapitel 5

Regelmæssige inspektioner

§ 10. Skibe omfattet af nærværende bekendtgørelse skal inden for hver 12-måneders periode have foretaget følgende inspektioner:

- 1) En inspektion i overensstemmelse med bilag II.
- 2) En inspektion under rutefart, som finder sted tidligst fire måneder efter, men ikke senere end otte måneder efter den inspektion, der er omhandlet i nr. 1.

Stk. 2. Inspektionen som anført i stk. 1, nr. 2, sker i henhold til bilag III.

Stk. 3. I forbindelse med inspektionen under stk. 1, nr. 2, kan Søfartsstyrelsen beslutte at udvide inspektionen til at omfatte punkter i bilag I og II med henblik på at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet fortsat opfylder alle de fornødne krav til sikker drift.

§ 11. En førstegangsinspektion i henhold til § 4, stk. 1, anses for at være en inspektion i overensstemmelse med § 10, stk. 1, nr. 1.

§ 12. Søfartsstyrelsen kan beslutte at udføre en inspektion i henhold til § 10, stk. 1, nr. 1, samtidig med eller i forbindelse med det årlige flagstatssyn.

§ 13. Når der på et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj foretages større reparationer, ombygninger eller forandringer, skal der efterfølgende foretages en inspektion i overensstemmelse med bilag II.

Stk. 2. Sker der en ændring i ledelsen eller skift til andet klassifikationsselskab, skal der foretages en inspektion i overensstemmelse med bilag II.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan dog, under behørig hensyntagen til tidligere inspektioner af ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet, og forudsat at det pågældende ro-ro-passagerskibs eller fartøjs sikre drift ikke berøres af denne ændring eller overførsel, fritage for den i stk. 2 krævede inspektion.

Kapitel 6

Inspektionsrapport

§ 14. En genpart af inspektionsrapporten, der udfærdiges efter hver inspektion, udeleveres til skibsføreren.

Kapitel 7

Udbedring af fejl og mangler, forbud mod sejlads og suspension af inspektion

§ 15. Rederiet sikrer, at alle fejl og mangler, der er bekræftet eller konstateret ved en inspektion udført i overensstemmelse med nærværende bekendtgørelse, udbedres.

§ 16. Hvis fejlene og manglerne udgør en åbenbar fare for sundhed eller sikkerhed eller indebærer umiddelbar fare for sundhed eller menneskeliv, det pågældende ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj eller dets besætning og passagerer, meddeler Søfartsstyrelsen det pågældende skib et forbud mod sejlads.

Stk. 2. En genpart af dette forbud mod sejlads gives til skibsføreren.

§ 17. Et forbud mod sejlads ophæves først, når Søfartsstyrelsen har konstateret,

- 1) at fejl eller mangler er udbedret, og at faren er afværget, eller
- 2) at det pågældende skib, eventuelt på bestemte betingelser, som anses for nødvendige, kan afsejle eller genoptage driften uden risiko for passagerers eller besætningsmedlemmers sikkerhed eller sundhed eller risiko for ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet eller andre skibe.

§ 18. Hvis fejl eller mangler, jf. § 16, stk. 1, ikke umiddelbart kan udbedres i den havn, hvor fejl eller mangler er blevet bekræftet eller konstateret, kan Søfartsstyrelsen tillade, at det pågældende skib fortsætter til et egnet reparationsværft, hvor fejl eller mangler umiddelbart kan udbedres.

§ 19. I særlige tilfælde, hvor det er tydeligt, at et ro-ro-passagerskibs eller højhastighedspassagerfartøjs generelle tilstand ikke opfylder kravene, kan Søfartsstyrelsen suspendere inspektionen af dette skib eller fartøj, indtil rederiet træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet ikke længere udgør en åbenbar fare for sikkerhed eller sundhed eller ikke længere indebærer umiddelbar fare for besætningens og passagerernes liv, eller til at sikre, at det opfylder de relevante krav i gældende internationale konventioner.

Stk. 2. Suspenderes en inspektion i overensstemmelse med stk. 1, meddeles ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet automatisk forbud mod sejlads.

Stk. 3. Forbuddet mod sejlads ophæves, når inspektionen er genoptaget og afsluttet med et tilfredsstillende resultat, og når betingelserne fastsat i nærværende § 17 og § 22, stk. 2, er opfyldt.

§ 20. Søfartsstyrelsen kan tillade, at et ro-ro-passagerskib eller højhastighedspassagerfartøj, der er meddelt et forbud mod sejlads, flyttes til en anden del af havnen, forudsat det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Stk. 2. Tilladelse i henhold til stk. 1 meddeles under hensyntagen til ophobning af skibe i en havn.

Stk. 3. Der må ikke tages hensyn til risikoen for ophobning af skibe i havnen, når der træffes afgørelse om, hvorvidt et forbud mod sejlads skal pålægges eller ophæves.

Stk. 4. Havnemyndighederne eller -instanser skal lette modtagelsen af sådanne skibe.

Kapitel 8

Klageadgang

§ 21. Afgørelse truffet af Søfartsstyrelsen om forbud mod sejlads i henhold til § 16, stk. 1, og § 19, stk. 2, kan af vedkommende rederi indbringes for det Ankenævn for Sø-

fartsforhold, som er nedsat i medfør af lov om sikkerhed til søs.

Stk. 2. Når Søfartsstyrelsen træffer afgørelser om forbud mod sejlads efter § 16, stk. 1, og § 19, stk. 2, underrettes skibets fører om klageadgangen, jf. stk. 1.

Kapitel 9

Betaling for syn ved forbud mod sejlads

§ 22. Hvis der i forbindelse med de inspektioner, der er udføres i henhold til § 4, stk. 1, og § 10, stk. 1, bekræftes eller konstateres fejl og mangler, der medfører et forbud mod sejlads, afholdes alle omkostninger i forbindelse med inspektionerne af rederiet.

Stk. 2. Et forbud mod sejlads kan først ophæves, når fuld betaling er sket, eller der er stillet tilstrækkelig garanti for godtgørelse af omkostningerne.

Kapitel 10

Straffebestemmelser

§ 23. Overtrædelse af denne bekendtgørelse straffes med bøde eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der

- 1) ved overtrædelsen, herunder i forbindelse med forvoldelse af søulykke eller sejlads i strid med godt sømandskab, er sket skade på liv eller helbred eller fremkaldt fare herfor,
- 2) tidligere er afgivet forbud eller påbud for samme eller tilsvarende forhold eller
- 3) ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Stk. 3. Sker der ikke konfiskation af udbytte, som er opnået ved overtrædelsen, skal der ved udmåling af bøde, herunder tillægsbøde, tages særligt hensyn til størrelsen af en opnået eller tilsigtet økonomisk fordel.

Stk. 4. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 5. Ved pålæggelse af strafansvar efter stk. 4 anses personer, som er ansat til at udføre arbejde om bord på skibet af andre end rederen, tillige for at være knyttet til rederen. Er der udstedt overensstemmelsesdokument i henhold til koden om sikker skibsdrift eller certifikat i henhold til konventionen om søfarendes arbejdsforhold til en anden organisation eller person, anses skibsføreren og de søfarende tillige for at være knyttet til den, som dokumentet er udstedt til.

Kapitel 11

Ikrafttræden m.v.

§ 24. Bekendtgørelsen træder i kraft den 21. december 2019.

Stk. 2. Teknisk forskrift af 27. oktober 2003 om en ordning med obligatoriske syn med henblik på sikker drift af

ro-ro færger og højhastighedspassagerfartøjer ophæves, dog ikke for Grønland.

§ 25. Bekendtgørelsen gælder ikke for Grønland.

Søfartsstyrelsen, den 13. december 2019

MARTIN HVID JOHN

/ Per Sønderstrup

Bilag 1**SPECIFIKKE KRAV TIL FARTØJER I RUTEFART (jf. kapitel 3 og 5)**

Det kontrolleres:

1. at skibsføreren, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet begynder at sejle, får fyldestgørende informationer om adgangen til kystbaserede navigationsstyringssystemer og andre informationssystemer, der kan bistå skibsføreren med at føre skibet eller fartøjet sikkert, og at skibsføreren anvender de navigationsstyrings- og informationssystemer, der er indført.
2. at de relevante bestemmelser i afsnit 2-6 i MSC-cirkulære 699 af 17. juli 1995 — Reviderede retningslinjer for instruktioner vedrørende passagerers sikkerhed — anvendes.
3. at en oversigt over arbejdsgangene om bord er opslået på et let tilgængeligt sted og indeholder:
 - a) Arbejdsplanen til søs og i havn.
 - b) Angivelse af den maksimale sammenhængende arbejdstid eller den krævede minimumshviletid for det vagthavende mandskab.
4. at skibsføreren ikke på nogen måde hindres i at træffe afgørelser, som efter skibsførerens faglige skøn er nødvendige for sikker navigation og drift, navnlig i hårdt vejr og høj sø.
5. at skibsføreren registrerer navigationsaktiviteter og uheld, som er af betydning for navigationssikkerheden.
6. at enhver form for beskadigelse eller varig bøjning af ydre porte og omgivende yderklædning, som kan påvirke ro-ro-passagerskibets eller højhastighedspassagerfartøjets integritet, samt alle fejl og mangler ved sikringsanordningerne for sådanne porte omgående rapporteres både til flagstatens administration og til havnestaten og omgående udbedres til deres tilfredshed.
7. at der foreligger en ajourført sejlplan, inden ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet afsejler, og at der ved udarbejdelsen af sejlplanen tages behørigt hensyn til retningslinjerne i IMO-Forsamlings resolution A. 893(21) af 25. november 1999 om retningslinjer for sejlplaner og
8. at generel information om servicefaciliteter og assistance til ældre og handicappede om bord bekendtgøres for passagererne og formidles i en udformning, som kan opfattes af synshæmmede.

Bilag 2**PROCEDURER VED INSPEKTIONER (jf. kapitel 3 og 5)**

1. Inspektionerne skal sikre, at myndighedskrav udstedt af eller på vegne af flagstaten, navnlig krav vedrørende konstruktion, inddeling og stabilitet, maskineri og elektriske installationer, lastning og stabilitet, brandsikring, det maksimale antal passagerer, redningsmidler, transport af farligt gods, radiokommunikation og navigation, er opfyldt. Med henblik herpå skal inspektionerne omfatte:

- Igangsætning af nødgeneratoren.
- Inspektion af nødbelysningen.
- Inspektion af nødstrømkilden til radioanlæg.
- Afprøvning af højttaleranlægget.
- Brandøvelse, herunder demonstration af evnen til at benytte brandudrustning.
- Funktionsprøvning af nødbrandpumpen med to brandslanger tilsluttet hovedbrandledningen.
- Afprøvning af fjernstyret nødstop for brændselsforsyning til kedler og hoved- og hjælpemaskineri samt for ventilationsanlæg.
- Afprøvning af fjernstyring og lokal styring af lukningen af brandspjæld.
- Afprøvning af brandmelde- og -alarmsystemer.
- Afprøvning af branddøres evne til at lukke tæt.
- Funktionsprøvning af læsepumper.
- Lukning af vandtætte skotdøre både fra lokale og fra fjernbetjente kontrolpositioner.
- Demonstration af, at nøglepersoner i besætningen er bekendt med havarikontrolplanen.
- Udsætning af mindst én mand-over-bord-båd og mindst én redningsbåd til vandet, igangsætning og afprøvning af deres fremdrifts- og styresystem og ombordtagning af dem fra vandet og placering af dem i fastgjort position om bord.
- Kontrol af, at alle redningsbåde og mand-over-bord-både, der er opført i fortegnelsen, findes om bord.
- Afprøvning af skibets eller fartøjets styreanlæg og hjælpestyreanlæg.

2. Ved alle inspektioner skal opmærksomheden rettes mod, om besætningsmedlemmerne er fortrolige med og tilstrækkeligt træned i sikkerhedsprocedurer, katastrofeberedskabsprocedurer, vedligeholdelse, arbejdsmetoder, passagerers sikkerhed, procedurer på broen og operationer, der involverer last og køretøjer. De søfarendes evne til at forstå, og i givet fald give, ordrer og instruktioner og rapportere tilbage på det fælles arbejdsprog, som er anført i skibets logbog, kontrolleres. Dokumentationen for, at besætningsmedlemmerne har fuldført en særlig uddannelse, kontrolleres, især med hensyn til:

- Uddannelse i at lede en større menneskemængde.
- Uddannelse i de forskellige procedurer.

- Sikkerhedsuddannelse for besætningsmedlemmer, der yder direkte sikkerhedsbistand til passagerer i passagerrummene og navnlig til ældre og handicappede i en nødsituation.
- Krisestyring og uddannelse i menneskelig adfærd. Inspektionen skal omfatte en vurdering af, om vagtskemaerne medfører urimelig træthed for navnlig det vagthavende mandskab.

3. Sønæringsbeviser for besætningsmedlemmerne, når disse arbejder om bord på skibe omfattet af nærværende bekendtgørelses anvendelsesområde, skal overholde bestemmelserne i lov om skibes besætning og bekendtgørelser udstedt i medfør af lov om skibes besætning.

Bilag 3**PROCEDURER FOR GENNEMFØRELSE AF INSPEKTIONER UNDER RUTEFART (jf. kapitel 5)**

Ved gennemførelsen af inspektioner under rutefart skal følgende kontrolleres:

1. Information om passagerer.

At det antal passagerer, hvortil ro-ro-passagerskibet eller højhastighedspassagerfartøjet (skibet) er certificeret, ikke overstiges, og at registreringen af information om passagerer overholder den til enhver tid gældende bekendtgørelse om optælling og registrering af de ombordværende på passagerskibe, som sejler til og fra havne i Fællesskabets medlemsstater. Hvordan information om det samlede antal passagerer formidles videre til skibsføreren, og i givet fald hvordan passagerer, der foretager en tur-/returrejse uden at gå i land, indregnes i det samlede antal passagerer på tilbageturen.

2. Information om lastning og stabilitet.

At der er monteret og anvendes driftssikre dybgangsmålere, hvor det er relevant. At der er truffet foranstaltninger til at sikre, at skibet ikke lastes for dybt, og at den relevante inddelingslastelinje ikke neddykkes. At der foretages en last- og stabilitetsvurdering efter forskrifterne. At lastbiler og anden fragt vejes, hvis reglerne foreskriver det, og at tallene formidles til skibet til brug for vurderingen af lastning og stabilitet. At havarikontrolplaner er opslået permanent, og at skibets officerer har fået udleveret hæfter med oplysninger om havarikontrol.

3. Sikkerhed før afsejling.

At proceduren er fulgt for sikring af skibet, inden det lægger fra kaj, herunder bekræftende meldinger om, at alle vand- og vejrtætte porte i yderklædningen er lukket. At alle porte til vogndæk er lukket eller kun forbliver åbne, indtil bovvisiret er lukket, herunder lukkeanordninger for porte i bov, agterstavn og sider samt montering af kontrollamper og tv-overvågning, der på broen viser, om de er åbne eller lukket. Eventuelle vanskeligheder med kontrollampenes funktion, navnlig kontakter ved porte og døre, bør efterprøves og registreres.

4. Sikkerhedsmeddelelser.

At rutinemæssige sikkerhedsmeddelelsers udformning samt skiltning med instruktioner og vejledning i procedurer i nødsituationer forekommer på det eller de relevante sprog. At der gives en rutinemæssig sikkerhedsmeddelelse ved rejsens start, som kan høres i alle offentlige rum, herunder på åbne dæk, hvortil passagerer har adgang.

5. Indførsler i logbogen.

At logbogen gennemgås for at sikre, at der indføres oplysninger om lukning af vand- og vejrtætte porte og døre i bov, agterstavn og andre steder, afprøvning af vandtætte inddelingsdøre, afprøvning af styremaskiner m.m. Ligeledes, at dybgang, fribord og stabilitet samt besætningens fælles arbejdsprog registreres i logbogen.

6. Farligt gods.

At enhver last af farligt eller forurenende gods fragtes i overensstemmelse med de relevante forskrifter og navnlig, at der foreligger en erklæring om farligt og forurenende gods tillige med et manifest eller en stuvningsplan, der viser dets placering om bord, at det er tilladt at fragte dette bestemte gods med passa-

gerskibe, og at det farlige og forurenende gods er korrekt mærket, etiketteret, stuvet, sikret og adskilt fra andet gods. At køretøjer med farligt og forurenende gods er korrekt mærket og sikret. At der, såfremt der fragtes farligt og forurenende gods, findes en kopi i land af det relevante manifest eller af stuvningsplanen. At skibsføreren er bekendt med oplysningspligten i henhold til den til enhver tid gældende bekendtgørelse om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne og med instrukserne for de katastrofeprocedurer, der skal følges, og for ydelse af førstehjælp, hvis der sker et uheld, som involverer det farlige gods eller de havforurenende stoffer. At ventilationsanlægget på vogndækkene er i drift hele tiden og skrues op, når køretøjernes motorer er i gang, og at det på broen kan aflæses, at ventilationsanlægget på vogndækket er i drift.

7. Sikring af lastbiler.

Hvordan lastbiler sikres, f.eks. ved blokstuvning eller surring af de enkelte køretøjer. Om der findes tilstrækkelig mange fastgøringspunkter. Foranstaltninger til sikring af lastbiler, når der sejles i hårdt vejr eller forventes hårdt vejr. I givet fald, hvordan busser og motorcykler sikres. At skibet har en lastsikringsmanual.

8. Vogndæk.

Om speciallastrum og ro-ro-lastrum afpatruljeres løbende eller overvåges via et tv-overvågningssystem, så der kan holdes øje med køretøjernes bevægelser i hårdt vejr og med, om passagerer i strid med reglerne opholder sig på vogndækket. At branddøre og indgange holdes lukket, og at der er opsat skilte for at holde passagererne borte fra vogndækkene, mens skibet sejler.

9. Lukning af vandtætte døre.

At reglerne i skibets operationelle instrukser for vandtætte inddelingsdøre overholdes. At der foretages de nødvendige afprøvninger. At fjernbetjeningen på broen af de vandtætte døre om muligt står på lokal betjening. At dørene holdes lukket ved nedsat sigtbarhed og i alle farlige situationer. At besætningen er instrueret i, hvordan dørene betjenes, og er bekendt med de risici, der er forbundet med forkert brug af dørene.

10. Brandpatruljer.

At der opretholdes en effektiv patruljering, således at ethvert udbrud af brand opdages hurtigt. Dette bør omfatte speciallastrum, hvor der ikke er monteret et fast brandvisnings- og -alarmsystem. Disse rum kan afpatruljeres som anført i punkt 8.

11. Kommunikation i nødsituationer.

At der i overensstemmelse med mønstringsrullen er tilstrækkeligt mange besætningsmedlemmer til at bistå passagererne i nødsituationer, og at de er let genkendelige og i stand til at kommunikere med passagererne i en nødsituation, idet der skal tages hensyn til en hensigtsmæssig og passende kombination af følgende faktorer:

a) Det eller de sprog, der tales af hovedparten af passagererne på en bestemt rute.

b) Sandsynligheden for, at beherskelse af et elementært engelsk ordforråd til formidling af grundlæggende instruktioner kan sikre kommunikationen med en passager, der har brug for assistance, hvis passageren og besætningsmedlemmet ikke har et fælles sprog.

c) Eventuelt behov for at kunne kommunikere i en nødsituation med andre midler (f.eks. ved demonstration, hånd- eller fingertegn eller henvisning til placeringen af instruktioner, mønstringssteder, redningsmidler eller evakueringsveje, såfremt der ikke kan kommunikeres mundtligt).

d) Hvorvidt der er givet fyldestgørende sikkerhedsinstrukser til passagererne på deres modersmål.

e) De sprog, på hvilke meddelelser om en nødsituation udsendes via højttaleranlægget i en nødsituation eller under en øvelse for at give passagererne den nødvendige vejledning og gøre det lettere for besætningsmedlemmerne at assistere passagererne.

12. Fælles arbejdssprog for besætningsmedlemmerne.

At der er fastsat et fælles arbejdssprog for at sikre, at besætningsmedlemmerne fungerer effektivt i sikkerhedsanliggender, samt at dette arbejdssprog er registreret i skibets logbog.

13. Sikkerhedsudstyr.

At redningsmidler og brandbekæmpelsesudstyr, herunder branddøre og andre former for konstruktiv brandsikring, som let kan inspiceres, vedligeholdes. At brandkontrolplaner er opslået permanent, eller at skibets officerer har fået udleveret hæfter indeholdende tilsvarende information. At redningsveste er anbragt korrekt, og at placeringen af redningsveste til børn er tydeligt afmærket. At lastningen af køretøjer ikke forhindrer funktionen af brandsikringsanordninger, nødafbrydere, kontrolanordninger til klapventiler osv., som måtte være placeret på vogndækkene.

14. Navigations- og radioudstyr.

At navigations- og radiokommunikationsudstyret, herunder EPIRB (emergency position-indicating radio beacons), er funktionsdygtigt.

15. Ekstra nødbelysning.

At der er monteret ekstra nødbelysning i overensstemmelse med forskrifterne, og at fejl og mangler ved nødbelysningen registreres.

16. Flugtveje.

At flugtveje er afmærket i overensstemmelse med gældende bestemmelser og er oplyst via både hovedstrømkilden og nødstrømkilderne. At foranstaltninger er truffet, så køretøjer ikke blokerer for flugtvejene, hvor disse flugtveje krydser eller passerer vogndæk. At alle udgange, navnlig udgange fra toldfrie butikker, som i visse tilfælde har vist sig at være blokeret af varestabler, holdes fri.

17. Renholdelse af maskinrum.

At maskinrummet holdes rent i overensstemmelse med vedligeholdelsesprocedurerne.

18. Bortskaffelse af affald.

At der findes tilfredsstillende ordninger for håndtering og bortskaffelse af affald.

19. Vedligeholdelsesplaner.

At alle rederier opererer med specifikke stående ordrer omfattende planer for et vedligeholdelsessystem for alle sikkerhedsrelaterede områder, herunder døre og åbninger i bov, agterstavn og sider, samt lukkeanordninger for disse, men også omfattende vedligeholdelse af maskinrum og sikkerhedsudstyr. At der foreligger planer for periodisk afprøvning af alle punkter for at opretholde det højest mulige sikkerhedsni-

veau. At der foreligger procedurer for registrering af fejl og mangler og for bekræftelse af, at de er korrekt udbedret, således at skibsføreren og den udpegede person i land inden for rederiets ledelsesstruktur er bekendt med fejl og mangler og underrettes, når de er udbedret inden for en nærmere fastsat frist. At periodisk funktionsprøvning af lukkeanordninger for den indre og ydre bovport omfatter kontrollamper, overvågningsudstyr og eventuelle spygatter i rummene mellem bovvisiret og den indre port og især lukkemekanismerne og de dertil hørende hydrauliske systemer.

20. Under sejlads.

Under sejlads bør det kontrolleres, at skibet ikke har taget for mange passagerer om bord, herunder at der forefindes siddepladser, samt at korridorer, trapper og nødudgange ikke blokeres af bagage eller passagerer, der ikke har kunnet finde siddeplads. Det er nødvendigt at kontrollere, at alle passagerer har forladt vogndækket, inden skibet afsejler, og at de først får adgang til vogndækket igen, umiddelbart inden skibet lægger til kaj.