



SMS-manual (Sikkerhedsstyringssystem) for

Skib: W. Klitgaard

Hjemhavn: Frederikshavn

Kontrol nr: V 13

Kendingsbogstaver: OXBX

Revideret: Frederikshavn, 15. april 2012

Signeret:

Skibets førers underskrift: _____

Jesper Daugaard

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr.: 3	Emne: Indholdsfortegnelse
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 01.11.2009	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 2	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Indholdsfortegnelse

	ISM-kodens kapitel
Kapitel 1 ISM-koden	
- Forside	-
1.1 Indholdsfortegnelse	-
1.2 Indledning	-
1.3 W. Klitgaard	1
1.4 ISM-koden	1
Kapitel 2 Sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik	
2.1 Sikkerhed og målsætning	2
Kapitel 3 Rederiansvar og myndighed	
3.1 Rederiansvar og myndighed	3
3.2 Rederfunktionen - ansvar og pligter	3
3.3 Administrationsfunktionen - ansvar og pligter	3
3.4 Organisationsplan for rederiet og skibet	3
Kapitel 4 Designeret person	
4.1 Designeret person	4
Kapitel 5 Skibets førers ansvar og pligter	
5.1 Skibets førers ansvar og pligter	5
Kapitel 6 Ressourcer og personel	
6.1 Ressourcer og personel	6
6.1 Skibsbiblioteket	6
6.2 Driftsbesætningens størrelse	6
6.2 Personalets ansvar og pligter	6
6.3 Oplæring af fører / afløsende fører	6
Kapitel 7 Udvikling af planer for operationer ombord	
7.1 Operationer ombord	7
7.2 Broorganisation	7
7.3 Broens indretning	7
7.4 Opstartprocedure	7
7.5 Procedure for start af hovedmotor	7
7.6 Procedure for drift af hovedmotor	7
7.7	7
7.8 Procedure for stop af hovedmotor	7
7.9 Procedure for sikkerhedsinstruktion	7
7.10 Procedure for passagerregistrering	7
7.11 Procedure for bunkersoperationer	7
7.12 Procedure for brandpatuljering	7
7.13 Procedure for lænsning / tømning af kloakspildevand	7
7.14 Procedure for tømning af affald	7
7.15 Procedure for ankring	7

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: Indholdsfortegnelse
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 2 af 2	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

ISM-kodens kapitel

7.16	Arbejdsmiljø	7
7.17	Procedure for bortskaffelse af spildolie	7
7.18	Procedure for lænsning af maskinrum	7
7.19	Procedure i forbindelse med sejlads i hårdt vejr	7
7.20	Procedure for nedlukning af skib	7

Kapitel 8 Nødberedskab

8.1	Nødberedskab	8
8.2	Skibets indretning på dæk	8
8.3	Skibets indretning under dæk	8
8.4	Brand ved land	8
8.5	Brand til søs	8
8.6	Mand over bord	8
8.7	Evakuering	8
8.8	Grundstødning	8
8.9	Personulykke / tilskadekomst	8

Kapitel 9 Rapporter og analyser af afvigelser, ulykker og farlige situationer

9.1	Indledning	9
9.2	Rapporteringsskema	9
9.3	Rapportering af arbejdsulykker	9
9.4	Rapportering af havari	9
9.5	Rapportering af forureningsulykker	9

Kapitel 10 Vedligeholdelse af skib og udstyr

10.1	Vedligeholdelse af sikkerhedsudrustning	10
10.1	Maskineri m.v.	10
10.1	Kabys	10
10.1	Medicinkiste	10
10.1	Instrumenter - elektronik	10
10.1	Søkort, signalflag og figurer, håndbøger m.v.	10
10.1	Maskineri	10
10.1	Kompas	10
10.1	Skrog	10
10.1	Fartstilladelse	10
10.1	Rig og løbende gods	10
10.2	Sikkerhedscheckliste	10

Kapitel 11 Dokumentation

11.1	Dokumentstyring	11
11.2	Rettelseslog	11

Kapitel 12 Interne audits

12.1	Interne audits	12
12.2	Intern audit skema	12

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: Indledning
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Indledning

Denne SMS-manual er udarbejdet i samarbejde med Sømmenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer (SME) på baggrund af en konstatering af, at skibet tilhører en gruppe af mindre fartøjer, der ikke er egentlige passagerskibe, og som indbyrdes har mange lighedspunkter.

Der er ved SMS-manualens udarbejdelse lagt vægt på:

- Skibet karakteriseres ved en relativ overskuelighed og tilstedeværelsen af moderne navigations- og sikkerhedsmidler.
- Skibet karakteriseres ved en kort kommandovej grundet en relativ lille besætning.
- Skibet - et traditionelt konstrueret skib [bygget af træ] - er ikke sammenligneligt med nutidens last- og passagerskibe. Et traditionelt bygget skib nødvendiggør iagttagelsen af andre sikkerhedsforanstaltninger, når de anvendes til sejlads med passagerer. Herunder må der bl.a. tages hensyn til, at alle ombordværende har fået en grundig instruktion i sikkerhedsmæssige forhold og ofte deltager i skibets drift.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr.: 2	Emne: Skibet
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Skibet

Navn:

W. Klitgaard

Anvendelse

W.Klitgaard er et museumsskib (en sejlførende fiskekutter), der anvendes til tur- og repræsentationssejladser.

Fartsområde

Man har fartstilladelse til indskrænket fart med op til 28 passagerer, og inden for linierne Skagen-Vinga, Kalmar-Darlowo samt 20 sømil af den jyske vestkyst.

Kontrolnummer: V 13

Kendingsbogstaver: OXBX

Byggeår: 1891

Hjemhavn: Frederikshavn

BRT/BT: 37,47 BRT

Længde: 18,71 m.

Bredde: 5,08 m

Dybgang: 2.6 m

Maskine: 225 kW, 300 HK, Volvo Penta TDMA102

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr.: 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

ISM-koden

ISM-koden er en international standard for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. Standarden skal sikre, at de ydre rammer har en høj grad af ensartet opbygning; primært for at sikre at personalet kan identificere relevante elementer i systemet, men også for at nye medarbejdere, der har været involveret i tilsvarende sikkerhedsstyringssystemer, ikke skal igennem en længere omstillingsproces.

ISM-koden tilsigter at sikre sikkerheden til søs, forebyggelse af tilskadekomst af mennesker eller tab af menneskeliv, undgåelse af miljøskader, især på havmiljøet samt skader på ejendom.

Bekendtgørelse nr 10286 af 11/01/1996

Teknisk forskrift om sikker drift af passagerskibe (ISM-koden)

I medfør af § 4, § 11, stk. 2, § 12, stk. 2, og § 28 i lov om skibes sikkerhed m.v. jf. lovbekendtgørelse nr. 283 af 2. maj 1995, som ændret ved lov nr. 902 af 29. november 1995, og efter bemyndigelse i bekendtgørelse nr. 694 af 17. august 1995 fastsættes:

Anvendelsesområde

§ 1. Denne forskrift omfatter passagerskibe hjemmehørende i Danmark, på Færøerne eller i Grønland, samt rederier som driver sådanne skibe.

Stk. 2. For rederier, der driver mindst et ro-ro-passagerskib, som besejler en havn i fællesskabet i fast rutefart, finder Rådets Forordning (EF) 3051/95 anvendelse.

Definitioner

§ 2. I denne forskrift forstås ved:

- 1) "Passager": Enhver person, bortset fra:
 - a) skibsføreren og medlemmerne af besætningen eller andre personer der er beskæftiget eller forhyret til tjeneste om bord i en hvilken som helst egenskab og
 - b) et barn under 1 år.
- 2) "Passagerskib": Et skib der befordrer flere end 12 passagerer.
- 3) "Ro-ro-passagerskib ": Et søgående passagerskib der er indrettet, så køretøjer eller tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage flere end 12 passagerer.
- 4) "Rederi": Ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved at have påtaget sig et sådant ansvar, har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som denne forskrift pålægger.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr.: 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 2 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

- 5) "Fast Rutefart": En række sejlads der gennemføres mellem de samme to eller flere punkter:
- enten i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - med en sådan regelmæssighed eller hyppighed at det fremtræder som en systematisk række sejlads.
- 6) "Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift og Forebyggelse af Forurening" (International Safety Management (ISM) Code): Som vedtaget af Generalforsamlingen, og som den måtte blive ændret af Organisationen (IMO).
- 7) "Sikkerhedsstyringssystem" (Safety Management System (SMS)): Et struktureret og dokumenteret system som sætter rederiets personale i stand til at gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik på en effektiv måde.
- 8) "Overensstemmelsesdokument" (Document of Compliance (DOC)): Et dokument udstedt til et rederi som opfylder kravene i ISM-koden.
- 9) "Certifikat for Sikker Skibsdrift" (Safety Management Certificate (SMC)): Et certifikat udstedt til et skib og som tilkendegiver, at rederiets ledelse og dets skibsledelse ud- øves i overensstemmelse med det godkendte sikkerhedsstyringssystem.
- 10) "Audit": En systematisk og uafhængig gennemgang af sikkerhedsstyringsaktiviteterne og de deraf følgende resultater, der skal påvise, at disse foranstaltninger er gennemført på en effektiv måde og er tilstrækkelige for opnåelsen af målene.
- 11) "Beskyttet farvand": Områder hvor der på årsbasis er mindre end 10 % risiko for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 1,5 m, hvor passagerskibet ikke på noget tidspunkt er mere end 6 sømil fra et sted, hvor den kan søge læ, og hvor skibbrudne kan komme i land.

Sikkerhedsstyringssystem - rederens og skibsførerens ansvar

§ 3. Rederiet skal etablere og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS) i rederiets landorganisation og på det enkelte skib for at opnå sikker drift, forskriftsmæssig vedligehold og for at forhindre forurening.

Stk.2. Sikkerhedsstyringssystemet skal mindst være i overensstemmelse med den gældende Internationale Kode for Sikker Skibsdrift (ISM-koden) vedtaget af den internationale søfartsorganisation (IMO).

Stk.3. Rederi og skibsfører er ansvarlige for, at Certifikat for Sikker Skibsdrift (SMC) og kopi af Overensstemmelsesdokument (DOC) opbevares om bord.

Stk.4. Rederiet skal gennemføre interne audits af sit sikkerhedsstyringssystem (SMS) mindst en gang hvert år.

Certificering og kontrol

§ 4. Passagerskibet skal have et gyldigt SMC om bord.

Stk.2. Passagerskibet skal drives af et rederi med gyldigt DOC.

Stk.3. Efter tilfredsstillende auditering af rederi og skibe udsteder Søfartsstyrelsen Overensstemmelsesdokument og Certifikat for sikker skibsdrift.

Certifikaterne gælder for fem år ad gangen.

Stk.4. Søfartsstyrelsen foretager årlige audits af rederiets landorganisation.

Stk.5. Søfartsstyrelsen foretager mindst et mellemliggende audit om bord på passagerskibet i løbet af den i stk. 3 nævnte fem års periode. Dette mellemliggende audit udføres mellem 24 og 36 måneder efter udstedelsesdatoen for det pågældende SMC.

Stk.6. Søfartsstyrelsen kan, når det skønnes nødvendigt, udføre ekstraordinære audits af såvel rederiets landorganisation som om bord på passagerskibet.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 3 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

§ 5. For nyetablerede rederier eller i forbindelse med indkøb af skibe eller levering af nybyggede skibe kan Søfartsstyrelsen udstede både midlertidige DOC og SMC med indtil et års gyldighed.

§ 6. Et DOC kan inddrages af Søfartsstyrelsen, hvis der konstateres grov afvigelse eller, hvis periodiske audits ikke rekvireres.

Stk. 2. Et SMC kan inddrages af Søfartsstyrelsen, hvis det til grund liggende DOC er inddraget eller ugyldigt, hvis der konstateres grov afvigelse eller, hvis periodiske audits ikke rekvireres.

Dispensation, straffebestemmelse og ikrafttræden mv.

§ 7. Søfartsstyrelsen kan efter skriftlig ansøgning fritage fra denne forskrifts krav. En sådan fritagelse kan kun gives, når der foreligger helt specielle grunde og såfremt fritagelsen er sikkerhedsmæssig forsvarlig.

§ 8. Overtrædelse af denne forskrift straffes med bøde, hæfte eller fængsel i indtil 1 år.

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på unge mennesker under 18 år eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre herunder ved besparelse.

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, jf. stk. 2, nr. 2.

Stk. 4. Er en overtrædelse begået af et selskab, en forening, en selvejende institution, en fond eller lignende, kan der pålægges den juridiske person som sådan bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en kommune eller et kommunalt fællesskab jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 9. Forskriften træder i kraft den 1. februar 1996. Dog har §§ 3 - 6 først virkning fra den 1. juli 1996.

Stk. 2. For passagerskibe der udelukkende sejler i national fart, og rederier der driver sådanne skibe, kan Søfartsstyrelsen efter skriftlig ansøgning fastsætte et senere ikrafttrædelsestidspunkt, når der er tale om:

- 1) passagerskibe med en bruttotonnage under 20, eller
- 2) passagerskibe, som udelukkende sejler i beskyttet farvand

Stk. 3. Rederiet skal senest den 1. februar 1996 indsende en statusoversigt til Søfartsstyrelsen. Denne oversigt skal indeholde:

- 1) En handlingsplan som detaljeret beskriver, på hvilken måde rederiet vil sikre, at såvel rederiets landorganisation som dets passagerskibe er certificeret senest 1. juli 1996.
- 2) En statusoversigt for rederiets sikkerhedsstyringssystem.
- 3) Rederiets politik med hensyn til sikkerhed og miljøbeskyttelse herunder et sikkert arbejdsmiljø.
- 4) Oplysninger om den designerede person herunder navn samt ansvars- og kompetenceområder.
- 5) En grafisk organisationsplan for rederiet.

Stk. 4. Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 4 af 4. september 1992 om sikker drift af passagerskibe ophæves den 1. juli 1996. For skibe, for hvilke der i henhold til § 9 stk. 2, er fastsat et senere ikrafttrædelsestidspunkt, gælder teknisk forskrift nr. 4 af 4. september 1991 dog fortsat.

Søfartsstyrelsen, den 11. januar 1996

J. Rasmussen

/ Poul Carstensen

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 4 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

BILAG 1

ISM-koden

INDLEDNING

1 Formålet med denne kode er at tilvejebringe en international standard for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening.

2 Generalforsamlingen har vedtaget Resolution A.443(XI), gennem hvilken den opfordrer alle regeringer til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre skibets fører den fornødne mulighed for at varetage sit ansvar med hensyn til søsikkerheden og beskyttelsen af havmiljøet.

3 Ligeledes vedtog Generalforsamlingen Resolution A.680(17), som yderligere understreger behovet for en organisering af skibsdriften, som skal gøre det muligt at tilgodese de ombordværendes behov for at opnå og opretholde en høj standard for sikkerhed og miljøbeskyttelse.

4 I erkendelse af at ikke to rederier er ens, og at skibene opererer under mange forskelligartede betingelser, er koden baseret på generelle principper og målsætninger.

5 Koden er formuleret i brede vendinger, således at den får et udstrakt anvendelsesområde. Det er indlysende, at de forskellige ledelsesniveauer, hvad enten det er i land eller til søs, har behov for varierende grader af viden og forståelse for de skitserede punkter.

6 Hjørnestenen i god sikkerhedsledelse er forpligtelse fra topledelsen. Når det drejer sig om sikkerhed og forureningsbekæmpelse, er det forpligtelsen, kompetencen, holdningerne og motivationen hos medarbejdere på alle niveauer, der er afgørende for slutresultatet.

1 GENERELT

1.1 Definitioner

1.1.1 "Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift" (International Safety Management (ISM) Code) betyder den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift og Forebyggelse af Forurening vedtaget af Generalforsamlingen, og som den måtte blive ændret af Organisationen.

1.1.2 "Rederi" betyder ejeren af skibet eller en hvilken som helst anden organisation eller person som f.eks. operatøren eller bareboat-befragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren af skibet, og som ved at have påtaget sig et sådant ansvar har erklæret sig indforstået med hensyn til overtagelsen af alle pligter og ansvarsområder, som denne kode pålægger.

1.1.3 "Administration" betyder regeringen i den stat, under hvis flag skibet er berettiget til at sejle.

1.2 Målsætning

1.2.1 Målsætningen med koden er at sikre sikkerheden til søs, forebyggelse af tilskadekomst af mennesker eller tab af menneskeliv, undgåelse af miljøskader, især på havmiljøet samt skader på ejendom.

1.2.2 Rederiets målsætninger for sikker skibsdrift bør bl.a.:

- 1) sørge for en sikker praksis for skibsdriften samt et sikkert arbejdsmiljø;
- 2) etablere beskyttelsesforanstaltninger mod alle identificerede risici; og
- 3) bestandig forbedre land- og skibspersonellets færdigheder i sikkerhedsledelse, herunder forberedelse på nødsituationer i forbindelse med såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse.

1.2.3 Sikkerhedsstyringen bør sikre:

- 1) overholdelse af obligatoriske regler og bestemmelser; og
- 2) at relevante koder, retningslinier og standarder anbefalet af Organisationen, administrationer, klassifikationselskaber og maritime industriorganisationer tages i betragtning.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 5 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

1.3 Anvendelsesområde

Denne kodes krav kan anvendes på alle skibe.

1.4 Funktionelle krav til et sikkerhedsstyringssystem

Ethvert rederi bør udvikle, ikraftsætte og opretholde et sikkerhedsstyringssystem (SMS), som indeholder følgende funktionelle krav:

- 1) en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik
- 2) instruktioner og procedurer, som skal sikre sikker drift af skibet og beskyttelsen af miljøet i overensstemmelse med relevant international og flagstatslovgivning
- 3) definerede ledelsesniveauer og kommunikationslinier mellem land- og skibspersonel, samt indbyrdes mellem personalet begge steder
- 4) procedurer for rapportering af ulykker og afvigelser fra denne kodes bestemmelser
- 5) procedurer til at forberede sig på at en nødsituation kan opstå samt til at håndtere nødsituationer, og
- 6) procedure for interne auditeringer og ledelsens revurdering af systemet.

2 SIKKERHEDS- og MILJØBESKYTTELSESPOLITIK

2.1 Rederiet bør etablere en sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik, som beskriver, hvordan målsætningen, angivet i stk. 1.2, kan opnås.

2.2 Rederiet bør sikre sig, at denne politik sættes i kraft og opretholdes på alle niveauer af organisationen både til søs og i land.

3 REDERIANSVAR OG MYNDIGHED

3.1 Hvis en anden end ejeren af skibet er ansvarlig for skibets drift, skal ejeren rapportere det fulde navn og alle detaljer vedrørende den pågældende til administrationen.

3.2 Rederiet bør definere og dokumentere ansvar, myndighed og det indbyrdes forhold mellem alt personel, som leder, udfører og kontrollerer arbejde, der har relation til, og som indvirker på sikkerhed og forebyggelse af forurening.

3.3 Rederiet er ansvarlig med hensyn til at sikre, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte til rådighed, således at den designerede person eller de designerede personer er i stand til at udføre deres funktioner.

4 DESIGNEREDE PERSON(ER)

For at varetage den sikre drift af ethvert skib samt til at udgøre et bindeled mellem rederiet og de ombordværende bør ethvert rederi udpege en person eller flere personer i land, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau. Den (de) designerede person(er)s ansvar og myndighed bør omfatte overvågning af sikkerheds- og miljøbeskyttelsesaspekterne ved driften af hvert enkelt skib samt sikring af, at tilstrækkelige ressourcer og landbaseret støtte anvendes i nødvendigt omfang.

5 SKIBSFØRERENS ANSVAR OG MYNDIGHED

5.1 Rederiet bør klart definere og dokumentere skibsførerens ansvar med hensyn til at:

- 1) gennemføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik
- 2) motivere besætningen til at overholde denne politik
- 3) udstede hensigtsmæssige ordrer og instruktioner på en klar og tydelig måde
- 4) verificere, at fastsatte krav bliver overholdt, og
- 5) gennemgå SMS og rapportere dens mangler til ledelsen i land.

5.2 Rederiet bør sikre, at det SMS, som anvendes om bord, indeholder en klar erklæring, der understreger førerens myndighed. Rederiet bør i SMS fastslå, at det er føreren, der har den øverste myndighed til, og ansvaret for at træffe beslutninger med hensyn til sikkerhed og forebyggelse af forurening, samt i nødvendigt omfang at anmode om rederiets assistance.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 6 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

6 RESSOURCER OG PERSONEL

6.1 Rederiet bør sikre, at skibets fører er:

- 1) fuldt kvalificeret til at føre skibet
- 2) fuldt ud fortrolig med rederiets SMS, og
- 3) får den nødvendige støtte, således at han kan udføre sine opgaver på betryggende vis.

6.2 Rederiet bør sikre, at hvert skib er bemannet med kvalificerede, certificerede og efter et lægeligt synspunkt egnede søfarende i overensstemmelse med nationale og internationale krav.

6.3 Rederiet bør etablere procedurer til at sikre, at nyt personel og personel, som overføres til nye opgaver vedrørende sikkerhed og miljøbeskyttelse bliver gjort fortrolige med deres opgaver. Instruktioner, som det er væsentligt at give før afgang, skal identificeres, dokumenteres og gives.

6.4 Rederiet bør sikre, at alt personel, som er involveret i rederiets SMS har en tilstrækkelig forståelse af relevante regler, bestemmelser, koder og retningslinier.

6.5 Rederiet bør etablere og opretholde procedurer til at identificere enhver form for træning, som måtte kræves til støtte af SMS og sikre, at en sådan træning bliver givet til det heri involverede personel.

6.6 Rederiet bør etablere procedurer, gennem hvilke skibets personel modtager relevant information om SMS i et eller flere arbejdsprog, som forstås af personalet.

6.7 Rederiet bør sikre, at skibets personel er i stand til at kommunikere effektivt under udførelsen af de af deres opgaver, som har forbindelse med SMS.

7 UDVIKLING AF PLANER FOR OPERATIONER OM BORD

Rederiet bør etablere procedurer for udarbejdelse af planer og instruktioner for nøgleoperationer om bord vedrørende skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening. De forskellige berørte opgaver skal defineres, og kvalificeret personel udpeges til varetagelsen.

8 NØDBEREDSKAB

8.1 Rederiet bør etablere procedurer til at identificere, beskrive og reagere på mulige nødsituationer om bord.

8.2 Rederiet bør etablere øvelses- og træningsprogrammer for at være forberedt på nødkationer.

8.3 SMS bør indeholde foranstaltninger, som sikrer, at rederiets organisation til enhver tid kan reagere på farer, ulykker og nødsituationer, som berører dets skibe.

9 RAPPORTER OG ANALYSER AF AFVIGELSER, ULYKKER OG FARLIGE SITUATIONER

9.1 SMS bør indeholde procedurer, som sikrer, at afvigelser, ulykker og farlige situationer rapporteres til rederiet, og at de undersøges og analyseres med det formål at forbedre sikkerheden og forebyggelsen af forurening.

9.2 Rederiet bør etablere procedurer til gennemførelsen af korrigerende handlinger.

10 VEDLIGEHOLDELSE AF SKIB OG Udstyr

10.1 Rederiet bør etablere procedurer, som skal sikre, at skibet vedligeholdes i overensstemmelse med bestemmelserne i de relevante regler og forordninger og med ethvert yderligere krav, som rederiet måtte stille.

10.2 For at imødekomme disse krav bør rederiet sikre, at:

- 1) der afholdes inspektioner med passende mellemrum
- 2) enhver afvigelse rapporteres med angivelse af mulig årsag, hvis kendt
- 3) der foretages korrigerende handlinger, og at
- 4) der føres optegnelser over disse aktiviteter.

10.3 Rederiet bør etablere procedurer i sit SMS til identifikation af udstyr og tekniske systemer, hvor pludselig operationel svigt kan resultere i farlige situationer. SMS bør indeholde specifikke foranstaltninger for at fremme driftssikkerheden af sådant udstyr og sådanne systemer. Disse foranstaltninger bør omfatte den regelmæssige afprøvning af stand-by arrangementer og udstyr eller tekniske systemer, som ikke kontinuerligt er i brug.

10.4 Inspektionerne anført under punkt 10.2 såvel som foranstaltningerne refereret til under punkt 10.3 bør integreres i skibets operationelle vedligeholdelsespraksis.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 7 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

11 DOKUMENTATION

11.1 Rederiet bør etablere og opretholde procedurer til kontrol af alle dokumenter og data, som er relevante for SMS.

11.2 Rederiet bør sikre at:

- 1) gyldige dokumenter er til rådighed på alle relevante steder
- 2) ændringer i dokumenter kontrolleres og godkendes af autoriseret personel, og
- 3) forældede dokumenter straks fjernes.

11.3 Dokumenterne, som anvendes til at beskrive og gennemføre SMS, kan refereres til som SMS-Manualen. Dokumentation bør have den form, som rederiet betragter som mest effektiv. Ethvert skib bør have al den dokumentation om bord, som er relevant for skibet.

12 REDERIETS VERIFIKATION, GENNEMGANG OG EVALUERING

12.1 Rederiet bør afholde interne sikkerhedsaudits for at kunne eftervise, om aktiviteterne vedrørende sikkerhed og forebyggelse af forurening er i overensstemmelse med SMS.

12.2 Rederiet bør periodisk evaluere effektiviteten af, og når nødvendigt gennemgå SMS i overensstemmelse med de af rederiet etablerede procedurer.

12.3 Audits og eventuelt korrigerende handlinger bør udføres i overensstemmelse med dokumenterede procedurer.

12.4 Personel, som afholder audits, bør være uafhængige af de områder, som auditeres, medmindre dette er upraktisk på grund af rederiets størrelse og beskaffenhed.

12.5 Resultaterne af de afholdte audits og kontrolforanstaltninger bør bringes til kendskab for det personel, som har ansvaret for det relevante område.

12.6 Ledelsespersonellet, som er ansvarlig for det relevante område, bør i rette tid foretage korrigerende handlinger vedrørende fundne mangler.

13 CERTIFICERING, VERIFIKATION OG KONTROL

13.1 Skibet bør drives af et rederi, som har fået udstedt et overensstemmelsesdokument, som er relevant for netop det skib.

13.2 Et overensstemmelsesdokument bør udstedes til ethvert rederi, som opfylder ISM-kodens krav. Udstedelsen foretages af administrationen, af en af administrationen anerkendt organisation, eller på administrationens vegne af regeringen i det land, hvori rederiet har valgt at drive sine forretninger. Dette dokument bør accepteres som bevis på, at rederiet er i stand til at opfylde kodens krav.

13.3 Et kopi af et sådant dokument bør være til rådighed om bord, således at skibets fører, hvis han anmodes derom, kan fremlægge det til kontrol udført af administrationen, eller en af administrationen anerkendt organisation.

13.4 Et certifikat, der benævnes Certifikat for Sikker Skibsdrift, bør udstedes til et skib af administrationen, eller en organisation anerkendt af administrationen. Administrationen bør ved udstedelsen af certifikatet kontrollere, at rederiet og dets skibsledelse arbejder i overensstemmelse med det godkendte SMS.

13.5 Administrationen eller en organisation anerkendt af administrationen bør periodisk kontrollere den rette funktion af skibets SMS.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 8 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

BILAG 2

Forklarende noter til visse af ISM-kodens bestemmelser

Ad 1.2.3.2 Relevante koder, retningslinier m.m.

For at afgøre relevansen af koder, retningslinier m.m. og for derefter at kunne tage dem i betragtning i forbindelse med sikkerhedsstyringen må man først skabe sig et overblik over, hvad der findes.

I Meddelelser fra Søfartsstyrelsen offentliggøres jævnligt vejledninger, som er relevante også for dette formål.

IMO har endvidere udgivet et indeks over gældende tekniske retningslinier og anbefalinger (IMO-148E), som også kan være til hjælp.

Andre internationale organisationer, herunder ICS/ISF, SIGTTO, OCIMF, BIMCO m.fl., udgiver også vejledninger og oversigter, som kan assistere med at skabe det nødvendige overblik.

Generelt vedrørende SMS-manualernes opbygning

Da der er tale om en international standard for højnelse af sikkerheden til søs, skal den dertil hørende dokumentation opbygges og inddeles i afsnit svarende til ISM-koden. Det er mest hensigtsmæssigt at opdele dokumentationen i en rederimanual samt en skibsmanual for hvert skib.

Ad 4 Designeret person

Der er her tale om nøglepersonen i sikkerhedsstyringssystemet. Ved udpegningen af denne person bør der tages hensyn til følgende:

- (i) personens kvalifikationer, herunder erfaring med sikkerhedsmæssig og miljømæssig drift af skibe, også hvad angår operationelle forhold om bord;
- (ii) personens kompetence, herunder direkte adgang til det højeste ledelsesniveau samt til at disponere over relevante ressourcer;
- (iii) personens ansvar for at overvåge og kontrollere systemets effektivitet, herunder ansvar for at periodiske audits gennemføres af kvalificeret personale;
- (iv) at undgå interessekonflikter, f.eks. i forbindelse med et kommercielt driftsansvar.

Ad 7 Planer for operationer om bord

Der er her tale om planer for nøgleoperationer om bord i forbindelse med den daglige drift. Disse planer må ikke forveksles med de, der omtales i afsnit 8 under nødberedskab. Planerne i dette afsnit kan f.eks. omfatte organisation og ledelse, lasthåndtering, bunkring, forberedelse til afgang, opankring, sejlads og forberedelse til ankomst. Der bør være tale om klare og tydelige instruktioner om, hvordan sådanne operationer skal udføres. Checklister vil her kunne være et godt hjælpemiddel.

Det er vigtigt at få identificeret de essentielle operationer, som skal dækkes af planer, og dette bør gøres af de personer, som er aktivt involverede dvs. skibets besætning.

Ad 12 og 13 - Auditering

"Observation": Et udsagn om fakta konstateret under et audit og underbygget af objektive vidnesbyrd.

"Objektive vidnesbyrd": Kvalitative eller kvantitative informationer, registreringer eller udsagn om fakta vedrørende sikkerhed eller vedrørende eksistensen og gennemførelsen af et sikkerhedsstyringselement der er baseret på observation, måling eller prøvning, og som kan verificeres.

"Afvigelse": En observeret situation hvor objektive vidnesbyrd indikerer manglende opfyldelse af specificerede krav.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 1	Udgave nr. 1	Emne: ISM-koden
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 9 af 9	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

"Grov afvigelse": En afvigelse som udgør en alvorlig trussel mod menneskers eller skibs sikkerhed eller en alvorlig risiko for miljøet og som kræver øjeblikkelig korrigerende handling. Mangel på effektiv og systematisk gennemførelse af kravene i ISM-koden anses for at være en grov afvigelse.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 2	Udgave nr. 1	Emne: Sikkerhed og målsætning
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Sikkerhed og målsætning

1. Målsætningen med dette system er at sikre, at skibet drives på en fuldt betryggende måde for at sikre menneskeliv ombord og for at forebygge forurening fra skibet.
2. Skibets fører skal i samarbejde med skibets reder sikre, at skibet til enhver tid opfylder gældende krav fra dansk søfartslovgivning og internationale konventioner.
3. Føreren skal sikre, at de fejl eller mangler, som han får kendskab til, afhjælpes, og han skal sikre, at skibet til stadighed er bemannet med en kvalificeret besætning som fastsat i skibets bemandingsfastsættelse.
4. Føreren skal sikre sig, at de ansatte har en tilstrækkelig viden om og kendskab til skibets brand- og redningsberedskab samt sikkerhedssystemer, således at de på forsvarlig og sikker måde kan udføre deres arbejdsopgaver.
5. Føreren skal sikre, at besætningen er sat ind i - og forstår - skibets sikkerhedssystemer.
6. Føreren skal sikre at systemet løbende vedligeholdes og forbedres, samt at de ansattes kvalifikationer vedligeholdes og forbedres.
7. Føreren skal håndhæve rederiets alkohol- og narkotikapolitik, der er, at ingen besætningsmedlem må møde til tjeneste i påvirket tilstand; at alkohol ikke må nydes i arbejdstiden; samt at euforiserende stoffer er bandlyst ombord.
8. Rederen skal sikre, at skibets designerede person stilles de fornødne ressourcer til rådighed for at opfylde sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitikken.
9. Ingen procedure eller forholdsregel beskrevet i dette system fritager føreren for i en given situation at handle per konduite under hensyntagen til situationens karakter og i overensstemmelse med godt sømandskab.

Godkendt af: Laurits Nielsen

Dato: 10. november 2002

Underskrift: _____

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 3	Udgave nr. 5	Emne: Rederiansvar og myndighed
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Rederiansvar og myndighed

Organisation

Reder og administration i én person.

Rederiets driftsform

Den selvejende institution W. Klitgaard har til formål at eje og drive skibet. Institutionen skal fremme at skibet, som et led i driften, anvendes til kulturhistoriske undersøgelser og formidlingsaktiviteter vedrørende dansk fiskeris historie. Det økonomiske grundlag for institutionen fremskaffes bl.a. gennem indsamling. De indsamlede midler samt renter af eventuel kapital skal ubeskåret anvendes til drift og vedligeholdelse af fartøjet. Institutionen ledes af en bestyrelse på op til 11 medlemmer, hvoraf følgende udpeger hvert et medlem: Dansk Fiskeriforening, Dansk Fiskerimuseum, Frederikshavn Fiskeriforening, Frederikshavn Byråd, Bangsbomuseet, W. Klitgaards Bådelaug (mindst 2 medlemmer).

Støtteforeningen W. Klitgaards Bådelaug er stiftet til at være ansvarlig for den daglige drift og fungere som korresponderende reder på vegne af og i nært samarbejde med ejeren. Bådelauget samler som medlemmer interesserede enkeltpersoner og firmaer, som ønsker at støtte arbejdet med at bevare og drive fartøjet. Bådelaugets bestyrelse på 7 medlemmer vælges på den årlige generalforsamling.

Reder / korresponderende reder for skibet er:

W.Klitgaards Bådelaug
v/ Niels Kold
M.J. Knudstrups Vej 4
9900 Frederikshavn

Mobil: 4058 5473
Mail: NTSkold@gmail.com

Den sikkerhedsansvarlige person for skibet er skibets fører:

Jesper Daugaard
Sandvej 8
9900 Frederikshavn

Mobil: 2741 5726
Mail: daugaard.j@Gmail.com

Jesper Daugaard

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 3	Udgave nr. 1	Emne: Rederfunktionen
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Rederfunktionen - ansvar og pligter

Det er rederens opgave

1. at ansætte personel på en sådan måde, at der opnås en høj grad af stabilitet og kontinuitet i kvalifikationer;
2. at sikre skibets vedligeholdelse, således at det fremstår som højeffektivt og opfylder alle krav fra relevante myndigheder samt dansk lovgivning og internationale konventioner;
3. i naturlig egen interesse at støtte den sikre skibsdrift ved instruktioner, vedligehold, fremskaffelse af reservedele og nødvendige instruktioner til forebyggelse af driftsstop og uheld;
4. at motivere besætningen til brug af SMS-manualen for at sikre størst mulige effektivitet og sikkerhed i driften;
5. at fastholde medlemskab af en effektiv interesseorganisation i erkendelse af, at det ikke altid vil være muligt for et lille rederi at være optimalt orienteret om gældende myndighedskrav m.m.;
6. at - i samarbejde med en interesseorganisation - holde sig ajour med nye love, bekendtgørelser og forskrifter samt at orientere besætningen herom;
7. til stadighed at udvikle sikkerhedsniveauet ombord under hensyntagen til skibets konstruktion og anvendelse; samt
8. at holde kolleger og interesseorganisation orienteret om nyvundne erfaringer, der kan medvirke til sikker skibsdrift.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 3	Udgave nr. 1	Emne: Administrationen
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

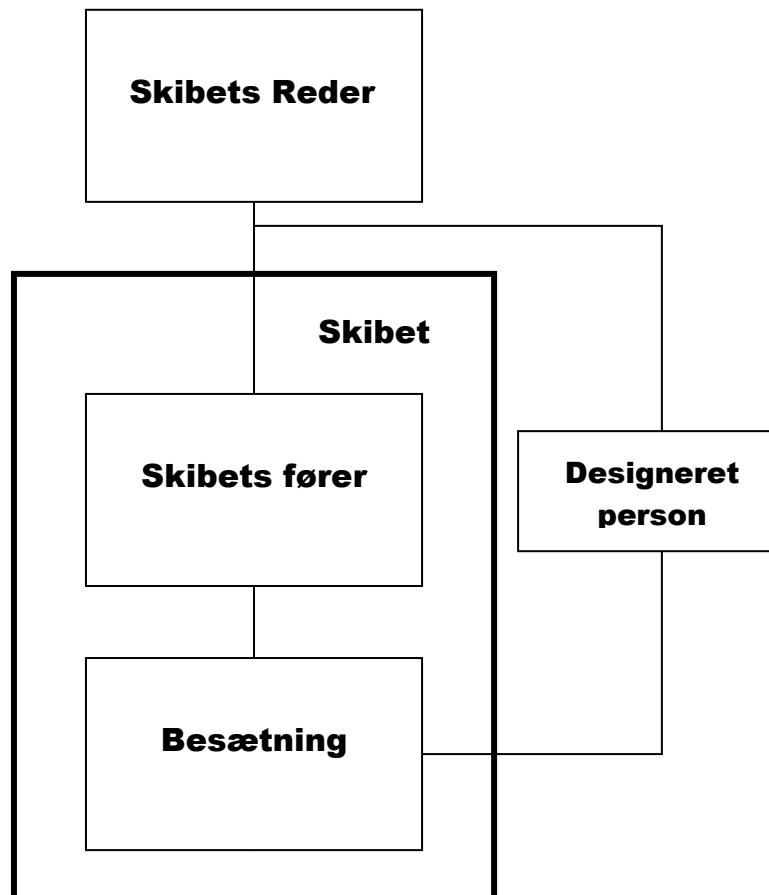
Administrationsfunktionen - ansvar og pligter

Det er administratorens opgave

1. at udføre opgaver pålagt af rederen, samt
2. at sikre, at skibet ikke befragtes til opgaver, der vil være i modstrid med skibets fartsområde og/eller passagertilladelse.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 3	Udgave nr. 1	Emne: Organisationsplan
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Organisationsplan for rederiet og skibet



SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 4	Udgave nr. 4	Emne: Designeret person
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Designeret person

Den designerede person for skibet er:

Navn: Jesper Daugaard
 Adresse: Sandvej 8
 9900 Frederikshavn

Arbejdstelefon:

Mobiltelefon: 2741 5726

Telefax:

CV:

Rederiet skal til enhver tid sørge for, at den designerede person har de fornødne ressourcer til rådighed, således at sikkerhedsstyringssystemets vedligeholdelse er sikret en høj prioritering.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 5	Udgave nr. 1	Emne: Førerens ansvar og pligter
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Skibets førers ansvar og pligter

Skibets fører repræsenterer rederiet i alle henseender hvad angår skib, besætning og passagerer. Som repræsentant for rederiet påtager skibets fører sig myndighed og ansvar i overensstemmelse med danske love og bestemmelser samt i overensstemmelse med internationale maritime konventioner og bestemmelser.

Skibet fører skal

1. motivere besætningen til at overholde rederiets sikkerheds- og miljøpolitik;
2. sørge for at besætningen generelt er informeret og instrueret om sikkerhedssystemet samt tilse, at de enkelte besætningsmedlemmer er fortrolige med de enkelte elementer, der er nødvendige og relevante for vedkommendes arbejdsområder; samt
3. gennemgå og evaluere sikkerhedssystemets rutiner regelmæssigt i samarbejde med besætningen.

Det er endvidere skibets førers ansvar, at skibet forefindes i god hygiejnisk stand i samtlige områder, hvor der færdes besætningsmedlemmer og/eller passagerer.

Skibets fører har ansvaret for besætningens ædruelighed og evt. misbrug af euforiserede stoffer i tjenesten.

Endelig er det skibets førers ansvar, at besætningen er instrueret i de i SMS-manualen beskrevne arbejdsrutiner og nødprocedurer. Føreren opbevarer et eksemplar af SMS-manualen ombord, og han er ansvarlig for, at ændringer og opdateringer meddeles besætningen. Det er især på et lille skib med en begrænset besætning vigtigt, at alle er i fuld overensstemmelse med hinanden vedrørende de forskellige procedurer.

Ingen af de i SMS-manualen beskrevne arbejdsrutiner og nødprocedurer fritager skibets fører for i en given situation at handle per konduite ud fra situationens karakter og i overensstemmelse med godt sømandskab.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 6	Udgave nr. 1	Emne: Ressourcer og personel
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Ressourcer og personel

Rederiet ansætter personale med minimum de kvalifikationer, der skal være i orden for at bestride jobbet.

For medlemmer af driftsbesætningen gælder det, at alle relevante uddannelser og dokumentationer for disse skal være i orden ved ansættelsen. Det er skibets førers ansvar at kontrollere, at dette er i orden.

For overtalligt personale, der fra tid til anden kan være forhyret ombord, lægges der vægt på selvstændighed, overblik og serviceminded adfærd.

Eventuelle medhjælpere, der medtages ombord (f.eks. af befragter) uden at være forhyret, regnes som passagerer.

Hele besætningen, driftsbesætning såvel som overtalligt personale, oplæres til aktiv deltagelse i skibets sikkerheds- og miljøbeskyttelsessystemer. Oplæringen er dog tilrettelagt således, at et fuldt beredskab kan opretholdes af driftsbesætningen alene, idet overtallige besætningsmedlemmer ikke altid kan forventes at være ombord. Det er skibets førers ansvar, at besætningen er fornødent oplært.

Oplæringen indeholder:

- Generelt skibskendskab
- Redningsmidler
- Brandbekæmpelse
- Gennemgang af skibet
- Kendskab til skibets SMS

Skibsbiblioteket

Besætningen kan til enhver tid på egen hånd orientere sig yderligere om skibets forhold og rutiner ved anvendelse af skibets bibliotek, der indeholder:

- Skibets SMS-manual
- Skibets tilsynsbog
- Skibets certifikatmappe
- Lægebogen
- Diverse manualer og instruktionsbøger for udstyr og installationer.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 6	Udgave nr. 2	Emne: Driftsbesætning - ansvar
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Driftsbesætningens størrelse

Skibets driftsbesætning består af:

Antal	Stillingsbetegnelse
1	Skibsfører
1	Bedstemand
1	Ubefaren Matros (ved sejlads af mere end 14 timers varighed)

For driftsbesætningens kvalifikationer og uddannelser henvises til skibets bemanningsfastsættelse, der forefindes i certifikatmappen.

Dokumentation for sejltid forevises og indføres i bilag: Kapitel 12, afsnit 3, side 1 af (X).

Personalets ansvar og pligter

Hvert enkelt besætningsmedlem har den myndighed, der er ham/hende tildelt af skibets førers for udførelse af hans/hendes arbejde inden for hans/hendes ansvarsområde; herunder at udføre rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik.

Den ansatte har inden for sit ansvarsområde det ansvar og deraf den myndighed, at for egen hånd at forhindre, forebygge eller standse ethvert forhold, der kan indvirke til at sikkerhed for liv, forurening eller materiel forringes.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 6	Udgave nr. 2	Emne: Oplæring af fører / afløserfører
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Oplæring af fører / afløsende fører

Oplæringen har det formål, at føreren er fuldt fortrolig med skibet og med rederiets sikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik, således at han kan påtage sig ansvaret for skibet og dets drift på betryggende vis.

Oplæringen omfatter

- instruktion i skibets SMS-manual og i rederiets politikker samt sikkerheds- og miljøbeskyttelsesprocedurer;
- gennemgang af skibet og dets indretning;
- gennemgang og instruktion i brug af pumper, herunder brandpumper og nødlæsepumper.;
- instruktion i redningsmidler, deres placering, kapacitet;
- instruktion om pyrotekniske nødsignaler, brandslukningsmateriel, dets placering og indhold;
- information om placering af hurtiglukkere til maskineri;
- information om placering af brandspjæld;
- gennemgang af brandmeldeanlæg, brandslukningsanlæg og alarmer. Disses placering og betjening;
- information om placering af SMS-manual, certifikatmappe, medicinkiste, skibets nøgler, håndbøger; samt
- gennemgang af rutiner for registrering af passagerlister og skibsdagbog.

Når oplæring af føre/afløser er gennemført med tilfredsstillende resultat udfærdiges bilag: Kapitel 12, afsnit 3, side 2 af (X). som indsættes i skibets bilagsmappe.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Operationer ombord
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Udvikling af planer for operationer ombord

Generelt

Skibet er på grund af sin beskedne størrelse relativt overskueligt, og overordnet må det siges, at intet går ubemærket hen på et skib af denne størrelse. Om end besætningsmedlemmernes antal i sig selv er lille, er det set i forhold til antallet af passagerer stort. Besætningen har så megen føling med fartøjet og passagerernes gøren og laden, at en meget stor del af forklaringen på mindre fartøjers overordentlige lave ulykkesstatistik må tilskrives overskueligheden og besætningens medleven og engagement.

Indledning

Sikre arbejdsprocedurer skal udarbejdes i et enkelt sprogbrug og kun til et omfang, der udelukker misforståelser.

Samtlige udarbejdede planer og procedurer skal benyttes som et værktøj for udvikling og opretholdelse af sikkerheden.

Eventuelle indtrufne hændelser og deres konsekvenser, der ikke er forudset i arbejdsprocedurerne, skal rapporteres relevant brancheorganisation med henblik på en erfaringsopsamling til videre udvikling af sikkerheden ombord i de skibe, der benytter den i samarbejde med SME udarbejdede SMS-manual.

Rapporteringen skal indeholde: hvad?, hvornår?, hvorfor?, fremtidig konsekvens af afvigelsen?

Rapporteringen udføres af skibets fører.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Broorganisation
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Broorganisation

Søfartsstyrelsens *bekendtgørelse nr. 240 af 27. april 1998 om vagthold i skibe* følges.

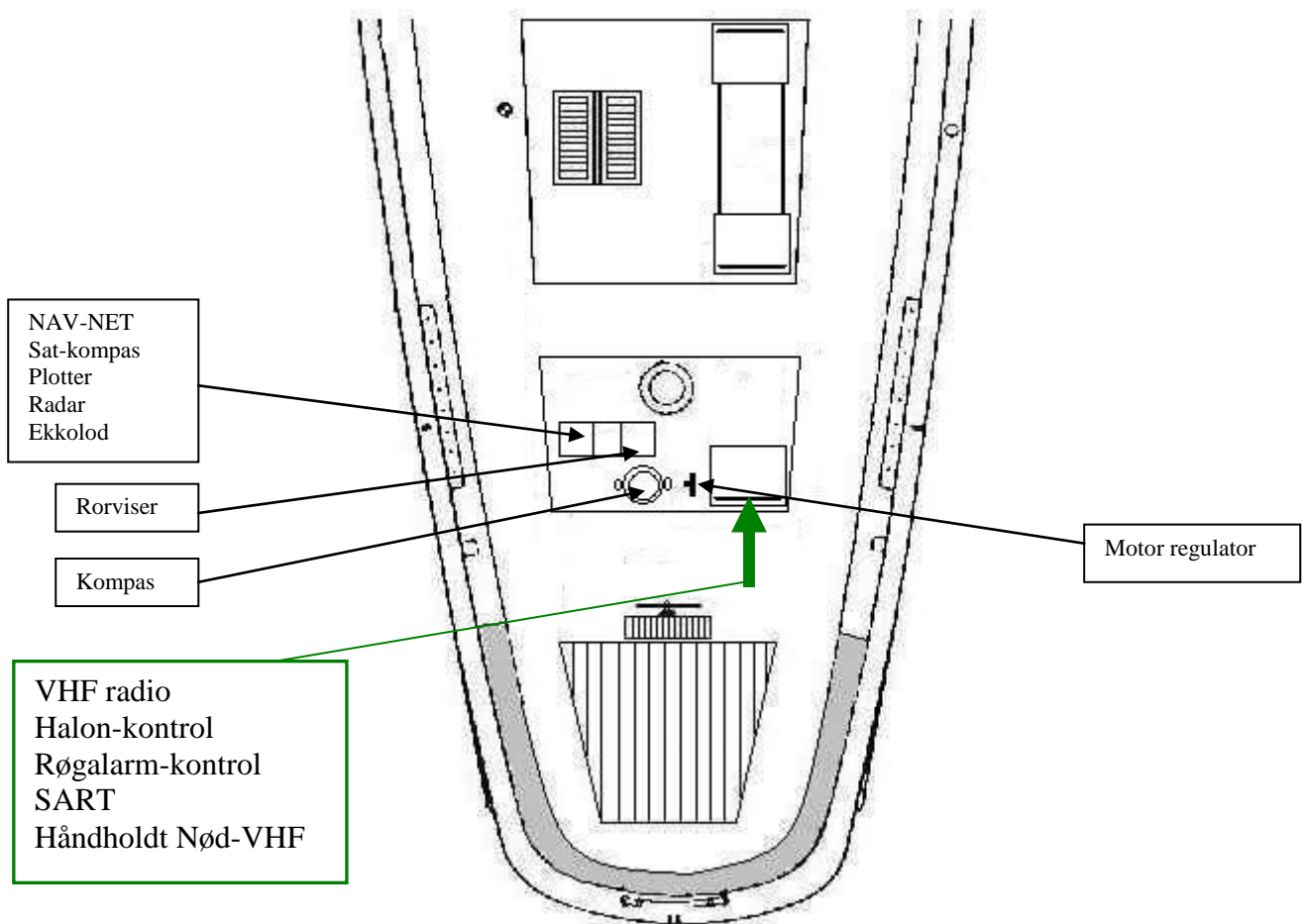
Vagtholdet skal altid som minimum bestå af et medlem af driftsbesætningen.

Vagthavende skal især være opmærksom på følgende

- De blinde vinkler på skibets radar p.g.a. masterne.
- Begrænsning i udsyn ved sejlads med sejl.
- Ved manøvre under sejl at give agt på eventuelle personer i forgrejer og rig.
- Være opmærksom på vindændringer under sejlads med sejl.
- Skibets begrænsede manøvreevne under bjærgning og sætning af sejl.
- Være opmærksom på lystsejlere og vindsurfere, der ikke altid kan forventes at følge søvejsreglerne.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr.: 4	Emne: Broens indretning
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Broens indretning



SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Opstartprocedure
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 2	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Opstartprocedure

Ved opstart af motor henvises til kap. 7.5.1

A. Særlig ved opstart efter at skibet har ligget ubemandet hen:

- Der runderes på dækket. Der lægges mærke til, om grej eller udstyr er fjernet samt om der er tegn på at indbrud har fundet sted.

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

B. På broen:

Følgende kontrolleres for funktionsduelighed og uregelmæssigheder:

- Styregrej
- Manøvregrøj
- VHF
- Ekkolod
- Radar
- Kompas
- Lanterner
- GPS
- EPIRB

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

C. Maskinrum:

- Alle sanser skal bruges. Ser alt ud som det skal? Er der nogen fremmed lugt? Er der nogen nye lyde?
- Maskinen eftergås.
- Olie og vand pejles.
- Er der nogen dryp?
- Bunkers noteres/aflæses.
- Om vinteren kontrolleres varmeanlæg.

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

D. Maskine efter opstart:

- Diverse tryk kontrolleres.
- Omstyringsfunktion/gear kontrolleres.
- Kølevand kontrolleres.
- Røggas (farve/mængde) kontrolleres.
- Generatortilstand kontrolleres.

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

E. Kabys

- Er der nogen fremmed lugt, stammende f.eks. fra kortslutning, lækage eller gas?
- Lever rengøring op til rederiets og sundhedsmyndigheders standard?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

F. Passagerområder:

- Er der nogen fremmed lugt, stammende f.eks. fra kortslutning eller lækage?
- Lever rengøring op til rederiets og sundhedsmyndigheders standard?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Opstartprocedure
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 2 af 2	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

G. Generelt:

- Er flugtveje farbare?
- Er skiltning i orden?
- Er ildslukkere på plads?
- Fungerer toilettet?
- Lever rengøring op til rederiets standard?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Drift af hovedmotor
Afsnit: 6	Udstedelsesdato: 03.11.2009	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Procedure for drift af hovedmotor

Hver 3. time:

I maskine:

Under drift

1. Pejl olie i gear (i tomgang og frigear)
2. Smør stævnør hver 4. Time
3. Tjek bundvand hver 4. Time, også forskibet
4. Stævnør for og agter (vælges med skiftebane) smøres
ved hjælp af fedtpresse på agterskot en halv omdrejning hver
5. Maskinrummet inspiceres for eventuelle lækager. øjnene
6. Eventuelle fremmede lyde eller lugte undersøges ører og næse
7. Er der uregelmæssigheder fører varskos

På dækket

1. Fedtpresse v/styremaskine en halv omdrejning

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Stop af hovedmotor
Afsnit: 8	Udstedelsesdato: 03.11.2009	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Procedure for stop af hovedmotor

1. Tilladt at stoppe
2. Smør stævnør
3. Luk for brandolie i begge sider
4. Luk begge søventiler
5. Tilslut landstrøm (se om lamperne på laderen er ok)
6. Tjek bundvand
7. Alarmer
8. Søventil i SB side
9. Søhaner for toilet

Vel med maskine fra fører

frastilles

lukkes

lukkes.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 3	Emne: Sikkerhedsinstruktion
Afsnit: 9	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side:	Godkendt af: OH

Sikkerhedsinstruktion

Der skal gives sikkerhedsinstruktion til nye ombordværende personer inden skibet afgår fra havn. Denne instruktion skal som minimum omfatte:

For skibe i dagfart:

1. Præsentation af besætningsmedlemmerne
2. Instruktion i brugen af personlige redningsmidler, herunder redningsveste og redningskranse.
3. Forklaring af den del af brandberedskabet, som passagererne kan deltage i, såsom rygerestriktioner og brandalarmering.
4. Oplysning om brugen af skibets redningsflåder.

For skibe i døgnfart:

5. Instruktion som for skibe i dagfart (pkt. 1-4 ovenfor)
6. En rundvisning i skibet hvorunder indretning, evakueringsveje, brandspjæld, transportable ildslukkere, lukning af døre, sikkerhedsskiltning, opslag m.m. vises og forklares.

Ved piktogrammer er placering af evakueringsveje, redningsveste og redningsflåder angivet. Endvidere vejleder opslag om, hvorledes redningsvestene tages på.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 3	Emne: Passagerregistrering
Afsnit: 10	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Procedure for passagerregistrering

Ved sejlads **under 20 sømil fra afgangshavnen (korte sejlads)** skal registreres oplysninger om antallet af ombordværende, skibets ruteplan samt ETA.

Ved sejlads **længere end 20 sømil fra afgangshavnen (lange sejlads)** skal ENDVIDERE oplyses navn, køn, alder, nationalitet samt eventuelle handicap FOR HVER ENKELT OMBORDVÆRENDE.

Registreringen skal foretages INDEN SKIBET FORLADER HAVNEN.

- Skibets sejloplysninger sendes med SMS til 4058 5473 eller E-mail til info@wklitgaard.dk
 - Sejladsoplysningerne skal bestå af:
 1. Skibsnavn
 2. Dato og klokkeslæt
 3. Afgangshavn
 4. Antal ombordværende (passagerer + besætningsmedlemmer)
 5. Forventet ankomsttidspunkt
 6. Forventet ankomsthavn
1. Hvis du er på en "lang sejlads" udfyldes sejloplysningen også med navn på passagerer og besætningsmedlemmer, sejloplysninger kan afleveres i rederiets postkasse, eller E-mailes til info@wklitgaard.dk

Umiddelbart efter ankomst til havn sendes en SMS til 4058 5473 med oplysning:

- Ankomsthavn
- Ankomsttidspunkt
- Eventuelt nyt afgangstidspunkt

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Bunkersoperationer
Afsnit: 11	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Procedure for bunkersoperationer

Dieselbunkring skal altid udføres med største forsigtighed i samarbejde med olieleverandøren. Føreren eller bedstemanden forestår bunkringen sammen med tankbilens chauffør (olieleverandøren). Fører eller bedstemand har ansvaret for bunkringen.

Følgende skal efterleves:

- Olieleverandøren orienteres om skibets tanksystem.
- Olieleverandøren skal under hele bunkringen være klar ved påfyldningsrøret, således at bunkringen kan stoppes ved eventuelt overløb.
- Det kontrolleres ved pejling, hvor mange liter olie der skal bunkres.
- Der skal forefindes en ildslukker ved påfyldningsstedet
- Klude og/eller granulat forefindes tilrigget til opsamling af spildt olie.
- Tobaksrygning og brug af åben ild er forbudt ombord under bunkring.
- Ved afslutning af bunkring lukkes forsvarligt af til brændstoftankene.
- Ved bortskaffelse af olierester bruges de landfaciliteter, der findes i den pågældende havn.

Tankkapacitet

1.400 Liter.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Brandpatruljering
Afsnit: 12	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Procedure for brandpatruljering

Når skibet er i dagfart, foretager besætningen løbende brandpatruljering i forbindelse med deres færden på skibet, og der er i dette tidsrum derfor ikke etableret en egentlig brandvagt.

Når der er passagerer ombord mellem kl. 22:00 og 06:00 skal der etableres en brandvagt, der fører tilsyn overalt i skibet. Brandvagten drejer fra kl. 22:00 til kl. 06:00. Brandvagten runderer igennem skibets passagerafsnit samt ved nedgang til maskinrum og skipperlukaf.

Brandvagten kontrollerer mindst en gang i timen at:

- Der ikke lugter af røg nogen steder på skibet.
- At overflødigt lys er slukket.
- At trosser og landgang står hensigtsmæssigt.
- At fendere er placeret hensigtsmæssigt.
- At ingen uvedkommende kommer om bord.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Kloakspildevand
Afsnit: 13	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Procedure for lænsning / tømning af kloakspildevand

Alt sort spildevand opsamles i spildevandstanke og pumpes i land til landanlæg - eventuelt ved hjælp af slamsugere.

Eller:

Tømmes i havet efter reglerne i *Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 1 af 15. februar 1990 om behandling eller opbevaring af kloakspildevand i skibe*, der lyder (i uddrag):

3. **Udtømning af kloakspildevand**
 - 3.1 *Udtømning af kloakspildevand i havet må kun finde sted, såfremt*
 1. *udtømningen foretages under anvendelse af et godkendt anlæg til behandling af kloakspildevand, og spildevandet ved afløbet ikke frembringer synlige spor i havet, eller*
 2. *spildevandet er finfordelt og desinficeret i et godkendt anlæg, og udtømningen sker i en afstand af mindst 4 sømil fra nærmeste kyst, eller*
 3. *udtømningen foretages i en afstand af mindst 12 sømil fra nærmeste kyst. Foretages udtømningen fra en tank til opsamling og opbevaring af kloakspildevand, skal skibets eller platformens fart endvidere være mindst 4 knob, og udtømningen skal ske med moderat udløbshastighed.*

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Affald
Afsnit: 14	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Procedure for tømning af affald

Alt affald opbevares ombord til det kan afleveres i land til godkendt renovationsordning.
Mængde af afleveret affald indskrives i skibets affaldsjournal.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Ankring
Afsnit: 15	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Procedure for ankring

1. Føreren giver ordren: *Klar til ankring*
2. Alle passagerer og andre ikke berørte beordres agten for spil.
3. Ankerkæde hales agterover og sjækles til ankertov på spil
4. Ankerets surringer opgås
5. Anker fires af under kranbjælke og sættes med slipstik
6. Surring i ankerklyds fjernes
7. Spilbremse løsnes
8. Ved ordren *Lad falde* slippes ankeret
9. Efter udstikning af passende længde ankertov bremses spillet.
10. Det kontrolleres at ankeret holder.
11. Ankersignal sættes
12. Ankervagten sættes

Ankerkæde

Ankeret er udstyret med 12½ meter ankerkæde og 100 meter wire.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Arbejdsmiljø
Afsnit: 16	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Arbejdsmiljø

Overordnet skal det bemærkes, at alt arbejde skal tilrettelægges og udføres efter de regler lovgivningen har sat.

Sikkerhedsdatablad

Skibet skal have et sikkerhedsdatablad på alle rengøringsmidler, kemikalier, malinger m.m. som bruges ombord. Alle bladene opbevares i en databladmappe i skibsbiblioteket.

Maling

Al maling opbevares, når det ikke anvendes, i land.

Terpentin

Har der været brugt terpentin, er det brugerens ansvar, at beholderen er forsvarligt tillukket efter brug.

Personligt beskyttelsesudstyr

MAL-kodens henvisninger skal altid følges ved arbejde, der involverer brug af kodemærkede malinger. Personligt beskyttelsesudstyr skal endvidere anvendes i overensstemmelse beskrivelsen på det anvendte produkts sikkerhedsdatablad.

Rengøringsmidler

Det tilstræbes at bruge miljøvenlige rengøringsmidler.

Sikkerhedsliner

Ved reparations- og vedligeholdelsesarbejder i riggen eller på bovspydet skal der altid bruges sikkerhedsline. Der skal ligeledes bruges line under sejlpakning på bovspydet.

Sejلمانøvrer

Under sejلمانøvrer skal besætningen altid være opmærksom på chartergæsters manglende erfaring.

Maskinrum

Ved arbejde i maskinrum under gang skal der altid benyttes høreværn.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Bortskaffelse af spildolie
Afsnit: 17	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Procedure for bortskaffelse af spildolie

Olie- og kemikalieforurenede klude opbevares i stålskand med låg i maskinrum, spildolie fra f.eks. bundaftapninger fra dieselolietankene eller smørelieaftapninger opsamles i plasticdunke, der opbevares ombord, indtil de kan afleveres i havn på spildolieopsamlingsanlæg/miljøstation.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 1	Emne: Lænsning af maskinrum
Afsnit: 18	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Procedure for lænsning af maskinrum

Som en ekstra sikkerhedsforanstaltning skal udlænsning af bundvand fra maskinrummet overvåges af et besætningsmedlem, der i tilfælde af olierester i læsevandet kan afbryde udlænsningen.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Sejlads i hårdt vejr
Afsnit: 19	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Procedure i forbindelse med sejlads i hårdt vejr

Skibets fører skal være opmærksom på:

at overholdelse af stabilitets kriterierne ikke sikrer ubetinget mod krængning eller fritager skibets fører for hans ansvar, og at han derfor stadig skal udøve sund dømmekraft og godt sømandskab under hensyntagen til vejrforhold og farvand og skal træffe sådanne hensigtsmæssige foranstaltninger med hensyn til sejladsen, som de tilstedeværende omstændigheder tilsiger.

at der før rejsen påbegyndes, drages omsorg for, at evt. ladning og større udrustnings genstande er forsvarligt stuvet, således at risikoen for forskydning under sejlads begrænses mest muligt.

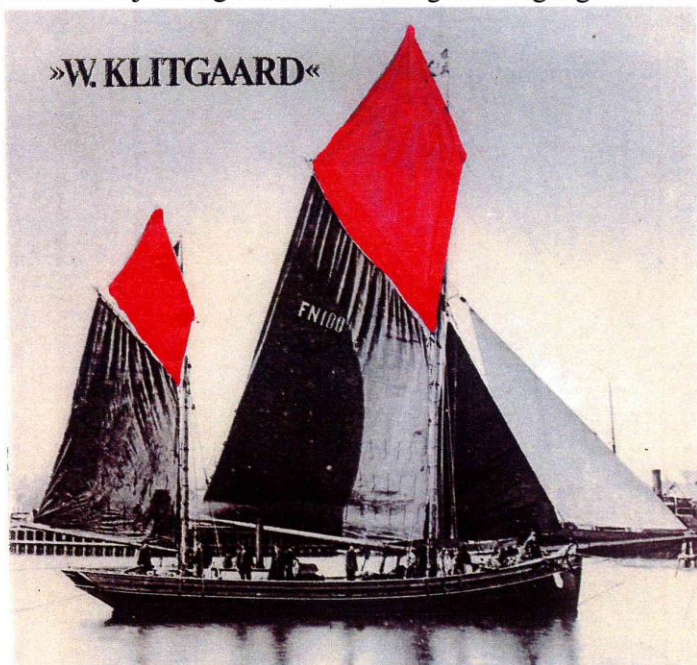
Skade stabilitets beregninger er ikke udført, hvorfor en skade eller indstrømning gennem eksisterende åbninger kan resultere i at skibet synker.

Sejlkonditionerne er baseret på et vindtryk på 110 N/m^2 , der svarer til en vindstyrke på 12 m/sek, med sejlene sat mest ugunstigt i forhold til krængning, hvilket i princippet betyder med alle sejl tot-halet på tværs af vindretningen. Selv om dette synes urealistisk, kan det forekomme.

Så ved vindhastigheder over 12 m/sek skal topsejl stryges, og det anbefales at sætte grænsen ved 10 m/sek. Dette gælder også hvis krængningen af andre årsager overstiger 15° . Se markering på vedlagte billede.

Ved større vind hastigheder bør sejlene yderligere reduceres.

Ved sejlads med sejl føring skal alle udvendige døre og luger holdes lukkede.



De markeret røde sejl anbefales strøget når vindhastigheden overstiger 10 m/sek.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 7	Udgave nr. 2	Emne: Nedlukning af skib
Afsnit: 20	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Procedure for nedlukning af skib

A. På broen:

- Elektriske navigations- og kommunikationsmidler slukkes.

B. Maskinrum:

- Stævnør smøres, og der kontrolleres for vandindtrængning
- Alle sanser bruges. Ser alt ud som det skal? Er der nogen fremmed lugt? Er der nogen nye lyde?
- Er alle søventiler lukkede?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

C. Kabys

- Gastilførsel til komfur afbrydes.
- Er der nogen fremmed lugt?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

D. Passagerområder:

- Er der nogen fremmed lugt?
- Er askebægre tømt og asken bragt i land?

Alle uregelmæssigheder rapporteres til føreren.

E. Generelt inden skibet forlades:

- Fendere og fortøjninger kontrolleres.
- Flaget nedhales.
- Al unødvendig el afbrydes.
- Er landstrøm etableret og fungerer?
- Der låses af overalt.

Når ovenstående procedure er gennemført kvitteres i logbog.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 2	Emne: Nødberedskab
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Nødberedskab

I det følgende beskrives procedurer for:

- Brand ved land
- Brand til søs
- Mand over bord
- Evakuering
- Grundstødning
- Personulykke/tilskadekomst

Det påhviler skibets fører at gennemføre øvelser i et sådant omfang, at medlemmerne af driftsbesætningen er bekendt og fortrolig med indholdet i ovennævnte procedurer.

Alle afholdte øvelser indføres i skibsdagbogen og tilsynsbogen.

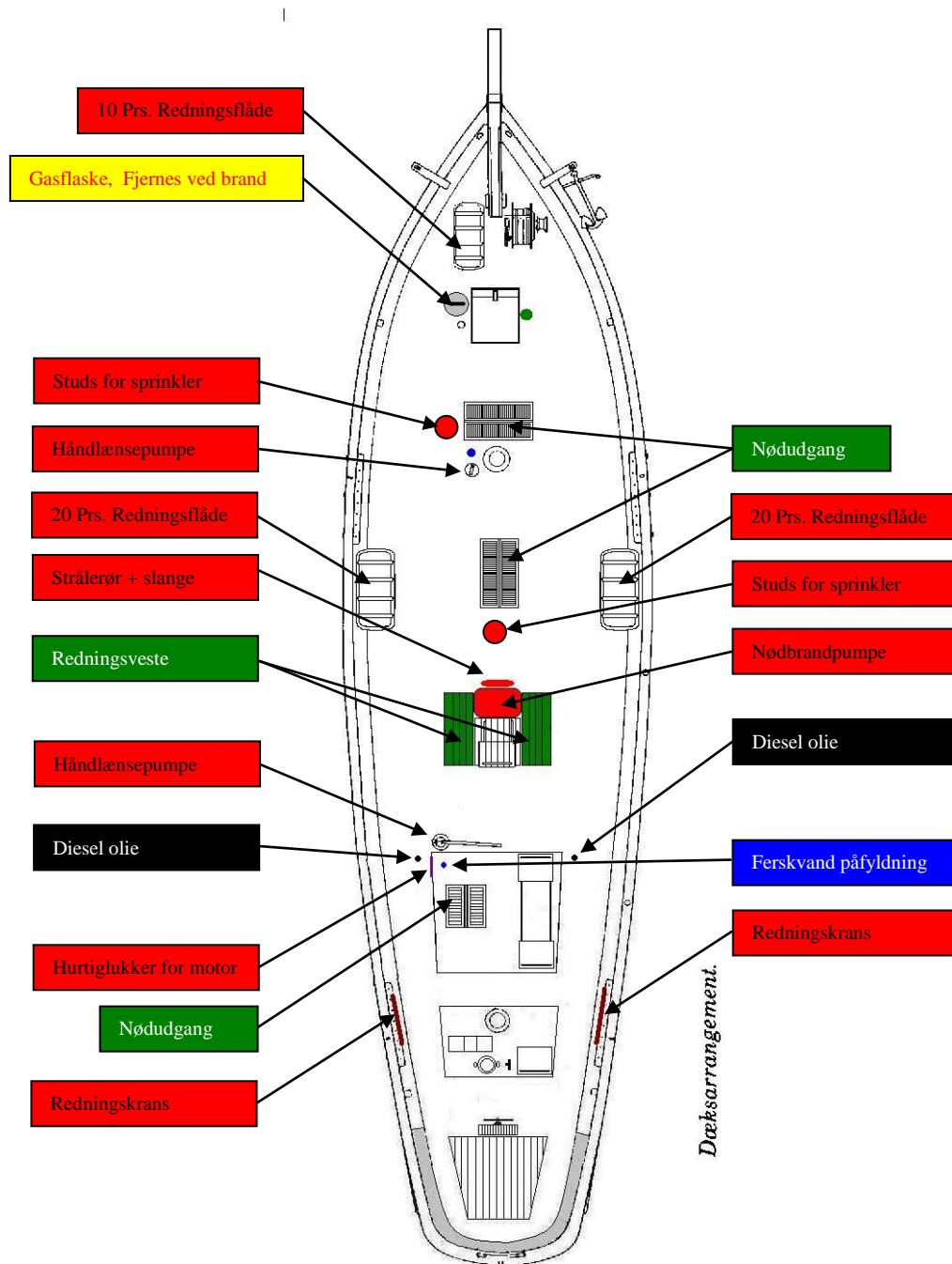
Evakueringsøvelse afholdes 1 gang månedligt.

Brandøvelse afholdes 1 gang månedligt.

Når ovenstående procedure er gennemført kvitteres i logbog.

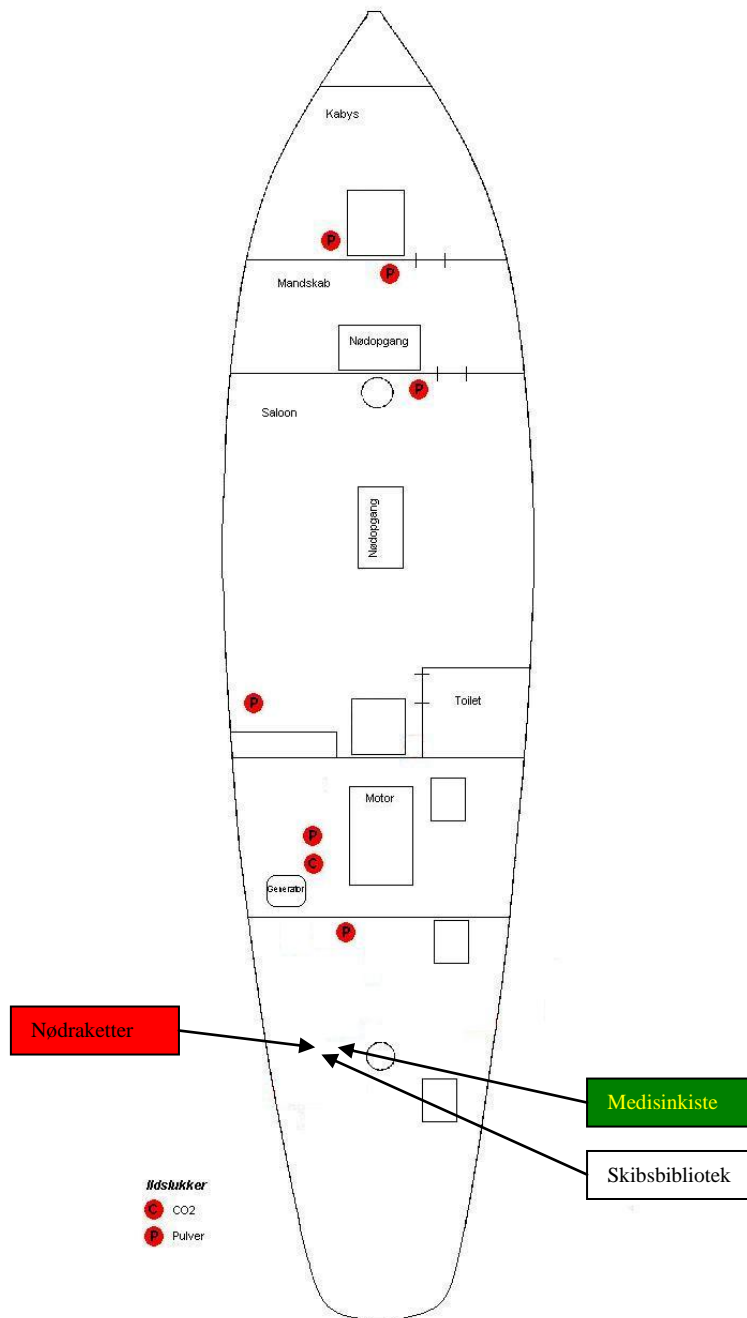
SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr.: 2	Emne: Indretning på dæk
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Skibets indretning på dæk



SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr.: 2	Emne: Indretning under dæk
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Skibets indretning under dæk



SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 2	Emne: Brand ved land
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Brand ved land

1. Ved konstatering af brand anråbes alle ombordværende.
2. Samtlige ombordværende purre/prajes og sendes i land.
3. Vagthavende alarmerer brandvæsen på telefon **112**.
4. Vagthavende aktiverer relevante automatiske brandbekæmpelsesinstallationer.
5. Trykflasker fjernes af driftsbesætningen.
6. Driftsbesætningen indleder brandbekæmpelse med relevante brandslukningsmidler.

SMS Sikkerhedsstyringsystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 2	Emne: Brand til søs
Afsnit: 5	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Brand til søs

1. Ved konstatering af brand tager skibets fører kommandoen.
2. Bedstemanden purrer/prajer samtlige ombordværende, der kaldes på dæk og iføres redningsveste.
3. Skibets fører slår via VHF alarm til kystradiostation.
4. Skibets fører aktiverer relevante automatiske brandbekæmpelsesinstallationer.
5. Skibets fører og bedstemanden klargør i forening brandpumpe og tilslutter brandslanger samt fjerner trykflasker fra brandtruede områder.
6. Driftsbesætningen under skibets førers ledelse iværksætter bekæmpelse af branden med relevante brand-slukningsmidler.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 1	Emne: Mand over bord
Afsnit: 6	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Mand over bord

1. Enhver, der konstaterer en overbordfaldne, skal højt og tydeligt varsko "MAND OVER BORD".
2. En redningskrans kastes ud til den overbordfaldne.
3. Så vidt det overhovedet er muligt, holdes der konstant øje på den overbordfaldne.
4. Skibets fører tager kommando.
5. *Når skibet går for motor:* Skibet vendes og nærmer sig den overbordfaldne.
6. *Når skibet går for sejl:* Skibet lægges op i vinden. Motor startes. Sejlene bjærges. Derefter nærmer skibet sig den overbordfaldne fra læ side.
7. Kystradiostation alarmeres via VHF.
8. Efter opsamling af den overbordfaldne undersøges vedkommende af skibets fører, og der tages stilling til, om der skal søges havn, eller om den overbordfaldne skal evakueres til hospital v.h.a. redningstjeneste.
9. Efter opsamling af den overbordfaldne afmeldes alarmeren til kystradiostation via VHF.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 1	Emne: Evakuering
Afsnit: 7	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Evakuering

1. Skibets fører meddeler evakuering til kystradiostation via VHF (mayday melding).
GMDSS-alarmknap aktiveres
2. Samtlige ombordværende bringes på dæk, iføres redningsveste og fordeles mellem skibets flåder.
3. Skibets fører tager kommando over en flåde.
4. Bedstemanden tager kommando over en flåde.
5. På skibets førers befaling udsættes flåderne og udløses.
6. På skibets førers befaling evakueres de ombordværende til flåderne.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 1	Emne: Grundstødning
Afsnit: 8	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Grundstødning

1. Bedstemanden sørger for, at alle ombordværende bringes på dæk og iføres om nødvendigt redningsveste.
2. Føreren og bedstemanden undersøger skibets tilstand (slagside, lækage, skade på rør og styregrejer, skrue m.m.).
3. Føreren vurderer, hvilke aktioner som skal iværksættes (evt. evakuering; forsøge at komme fri ved egen kraft eller tilkaldelse af assistance).
4. I den grad situationen tillader det, noteres position, tidspunkt for grundstødningen og andre relevante fakta med henblik på at samle nødvendigt dokumentation til en eventuel efterfølgende søforklaring.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 8	Udgave nr. 1	Emne: Personulykke/tilskadekomst
Afsnit: 9	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Personulykke / tilskadekomst

1. Ved personulykke/tilskadekomst af enhver art tilses den tilskadekomne af skibets fører, og førstehjælp/behandling iværksættes af denne.
2. Skibets fører/bedstemanden vurderer behovet for assistance.
3. Som assistance kan der være tale om:
 - Anvendelse af skibets medicinkiste
 - Søge havn for lægebesøg/skadestue
 - Konsultere Radio Medical (via VHF til kystradiostation)
 - Evakuere patienten (arrangeres via VHF over kystradiostation til kystredningstjenesten).

Evakuering med helikopter

Se altid proceduren i den nyeste udgave af Fiskeriårbogen under "Helikopterassistance til søs", der forefindes i skibsbiblioteket.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 9	Udgave nr. 2	Emne: Rapportering
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Rapporter og analyser af afvigelser, ulykker og farlige situationer

I tilfælde af afvigelser, ulykker og farlige situationer skal skibets fører snarest muligt rapportere skriftligt til skibets reder. Denne rapportering skal medvirke til, at tildragelser bliver analyseret på en sådan måde, at sikkerhedsproceduren bliver forbedret.

Til indrapportering af afvigelser anvendes rapporteringsskema. Evt. uddybende dokumentation, politirapport, havarirapport m.m. kan vedlægges.

Rapporten behandles af skibets reder, der hurtigst muligt melder tilbage til skibets fører. Skibets reder underretter relevante brancheorganisationer. Dette sker med henblik på opsamling og anvendelse af de erfaringer, som skibets reder og besætning opnår, til alles bedste.

Endvidere gøres opmærksom på pligten til at informere Søfartsstyrelsen i tilfælde af væsentlige ulykker.

Søfartsstyrelsen
Vermundsgade 38 C
2100 København Ø
Tlf. 39 17 44 00
Fax: 39 17 44 01

Receptionen er åben
Mandag-torsdag 9-16
Fredag 9-15

Mail og telefon
Du kan sende en mail til os på sfs@dma.dk

Søulykker
Søulykker og alvorlige personulykker anmeldes til Søfartsstyrelsen på tlf. 3917 4400.

Udenfor kontortid kan alvorlige ulykker anmeldes til vagthavende i Søfartsstyrelsen på tlf. 3917 4699.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 9	Udgave nr.: 1	Emne: Rapporteringsskema
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Skema til rapportering af afvigelser, ulykker og farlige situationer

Afvigelsens art:

Beskrivelse af hændelsesforløb:

Forslag til forbedringer:

Dato:

Navn & stilling:

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 9	Udgave nr. 1	Emne: Rapportering
Afsnit: 3	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Rapportering af arbejdsulykker

Arbejdsulykker og forgiftningstilfælde, der rammer forhyrede besætningsmedlemmer, skal, skal såfremt de har medført arbejdsudygtighed i 1 dag eller mere, snarest og inden 9 dage anmeldes til Søfartsstyrelsen på en særlig blanket, der udleveres gennem Søfartsstyrelsen jvf. *bekendtgørelse nr. 922 af 10. december 1998 om anmeldelse af arbejdsulykker m.v. til Søfartsstyrelsen.*

Arbejdsulykker/skader, der rammer forhyrede besætningsmedlemmer, skal endvidere indrapporteres inden 9 dage til ulykkesforsikringsselskab:

Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart Gensidigt Forbund

(Danish Shipowners Accident Insurance Association)

Amaliegade 33 B Telefon +45 33 13 86 88
1256 København K Fax +45 33 14 86 88
Danmark E-mail: ufds@ufds.dk

Policenummer: 41700/9677

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 9	Udgave nr. 2	Emne: Rapportering
Afsnit: 4	Udstedelsesdato: 15.04.2012	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Rapportering af havari

I tilfælde af havari tages kontakt til:

- Skibets reder
- Skibets forsikringsselskab

Skibets forsikringsselskab er:

Aon Denmark A/S
CVR-73548519
Aon Risk Solutions
Strandgade 4C
1401 København K

Annette Bonde Pedersen | Forsikringsmæglerassistent
3269 7000 | d 3269 7174 | f 3269 7001
annette.bonde.pedersen@aon.dk | www.aon.dk

Policy ref:W0260412PNWU

SMS Sikkerhedsstyringsystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 9	Udgave nr. 2	Emne: Rapportering
Afsnit: 5	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Rapportering af forureningsulykker

I tilfælde af forureningsulykker skal indberetning **så hurtigt som muligt** foretages til Miljøstyrelsen jf. *bekendtgørelse nr. 311 af 12. juni 1981 om indberetning i henhold til lov om beskyttelse af havmiljøet.*

Til søs: enten

Via kystradiostation til Søværnets Operative Kommando

eller

Pr. telefon til Søværnets Operative Kommando, tlf. 8943 3099.

I havn:

Frederikshavn Havn, Oliepieren 7, Postbox 129 DK 9900 Frederikshavn
Tlf: 98 42 19 88 – 9620 4700 Fax: 96 20 4711
Mail: info@frederikshavnhavn.dk

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 10	Udgave nr. 3	Emne: Vedligehold
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 3	Erstatter side: Samme	Godkendt af: OH

Vedligeholdelse af skib og udstyr

Vedligeholdelse af sikkerhedsudrustning

Håndslukkere og slukningsanlæg i maskinen kontrolleres årligt af autoriseret servicestation. Certifikater indsættes i certifikatmappen.

Brandspjæld afprøves månedligt. Eftersyn registreres på månedlig sikkerheds tjekliste.

Redningsflåder og hydrostatiske udløser e efterses årligt af autoriseret servicestation. Certifikater indsættes i certifikatmappen

Redningsveste, redningskranse, sikkerhedsliner m.v. efterses månedligt. registreres på månedlig sikkerheds tjekliste.

Maskineri m.v.

Nødbrandpumpe afprøves månedligt.

Nødllys, batterier og alarmer afprøves månedligt.

Pumper og læsepumper afprøves månedligt.

Nødstop for maskine, olieledninger m.v. afprøves månedligt.

Nød-, radio- og startbatterier checkes månedligt.

Registreres på månedlig sikkerheds tjekliste.

Kabys

Auto-luk på gasanlæg kontrolleres årligt af autoriseret servicestation, afprøves månedligt ved udblæsning.

Medicinkiste

Suppleres løbende af skibets fører. Indføres i *Brugervejledning og fortegnelse over indhold i skibsmedicinkiste.*

Instrumenter - elektronik

Radar, GPS, VHF, Ekkolod, EPIRB, SART. Eftersyn i henhold til manualer.

Søkort, signalflag og figurer, håndbøger m.v.

Vedligeholdes løbende af skibets fører.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 10	Udgave nr. 2	Emne: Vedligehold
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 2 af 3	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Maskineri

Vedligeholdelse af maskinen er en proces, der er fortløbende. Det er ethvert besætningsmedlems pligt at varske skibets fører, hvis der opdages fejl eller mangler i skibets maskinrum. Ved maskinen forstås: hovedmaskine, gear, stævnrør, hjælpemotor, lænsepumper, brandpumper, ladere, generatorer, strømtavler, batterier, søventiler, nødbrandpumpe.

Fabrikanternes manualer skal følges.

Alle olie- og filterskift samt reparationer indføres i tilsynsbogen.

1. Hovedmaskine

Smøreolie checkes før start. Flanger og rør kontrolleres for utætheder. Filtre og olie skiftes efter fabrikantens anvisninger.

2. Stævnrør

Indvendig og udvendig stævnrør holdes altid velsmurt. Under maskinsejladts eftersmøres en gang hver 3. time, og der checkes for vandindstrømning.

3. Hjælpemotor

Smøreolie checkes før hver opstart. Olie og filtre skiftes efter fabrikantens anvisninger.

4. Forbrugs- og nødbatterier

Batterisko holdes rene og smurte. Efterses jævnligt for vandstand.

5. Søventiler

Skibets søventiler skilles ad og kontrolleres under det årlige skrogsyn.

Kompas

Kompasset kontrolleres og korrigeres for deviation ved årlig omsvejning.

Skrog

Skroget vedligeholdes når skibet tages på land i forbindelse med det årlige skrogsyn.

Fartstilladelse

Skibets fartstilladelse fornyes årligt efter afsluttet syn.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 10	Udgave nr. 2	Emne: Vedligehold
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 03.01.2010	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 3 af 3	Erstatter side: -	Godkendt af: OH

Rig og løbende gods

Vedligeholdelse af riggen er en proces, der er fortløbende. Det er ethvert besætningsmedlems pligt at varske skibets fører, hvis der opdages fejl eller mangler i skibets rig. Følgende punkter skal gennemgås en gang om året - typisk ved forårsklargøringen:

1. Samtlige blokke kontrolleres for slitage.
2. Klædt rig kontrolleres for slitage.
3. Bændsler, taklinger og splejsninger kontrolleres for slitage.
4. Rundholter kontrolleres for slitage og råd.
5. Diverse beslag kontrolleres for slitage og eventuelle brud.
6. Løbende gods kontrolleres for slitage og eventuelle begyndende brud.

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 10	Udgave nr.: 1	Emne: Checkliste
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Sikkerhedscheckliste

Efterfølgende checkliste skal føres, når skibets sikkerhedsudstyr bliver kontrolleret. Kontrollanten skal med sin underskrift bekræfte checklistens validitet. **Udfyldte sikkerhedschecklister opbevares i tilsynsbogen, indtil næstkommende auditering.**

Sikkerhedscheckliste	Dato	Dato	Dato	Dato	Dato	Dato
Brandspjæld						
Håndslukkere						
Redningsveste						
Redningskranse						
Sikkerhedsliner						
Hydrostatiske udløsere, flåder						
Nødbrandpumpe						
Læsepumper						
Nødlis						
Nødstop, hovedmaskine						
Nødstop, hjælpemotor						
Nødbatterier						
Auto luk gas kabys						
Brandalarmer						
Vandstandsalarm						
Pyroteknik						
Underskrift:						

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 11	Udgave nr. 2	Emne: Dokumentation
Afsnit: 1	Udstedelsesdato: 03.01.2006	Udarbejdet af: Laurits Nielsen/Orla Hemmingsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: Samme	Godkendt af: LN

Dokumentation

Den designerede person fører hovedmanualen og godkender rettelselser til denne.

Ved udskiftning af sider i SMS-manualen sender den designerede person de aktuelle sider til personer, der er udstyret med manualen - sammen med en oversigt over de sidst udskiftede sider. Hver manual skal være udstyret med en rettelseslog, hvor rettelselser indføres.

Ovenstående skema bruges til dokumentstyring.

Kapitel - refererer til ISM-kodens kapitelinddeling, som denne manual følger.

Afsnit - oplyser om underafsnit-inddelingen af hvert kapitel.

Side - oplyser hvilken side af afsnittet med befinder sig på.

Udgave nr. - refererer til den aktuelle udgave af siden.

Udstedelsesdato - viser hvilken dato den aktuelle side er udarbejdet.

Erstatter side - refererer til den udgave af siden, som den aktuelle side skal erstatte.

Emne - refererer til aktuelle emne.

Udarbejdet af - refererer til forbogstaverne på den person, der har udarbejdet siden.

Godkendt af - refererer til den person, rederiet har designeret.

Følgende er i besiddelse af et eksemplar af SMS-manualen:

1 eksemplar hos skibets reder / korresponderende reder

1 eksemplar i skibsbiblioteket

SMS Sikkerhedsstyringssystem for W. Klitgaard		
Kapitel: 12	Udgave nr. 1	Emne: Intern audit skema
Afsnit: 2	Udstedelsesdato: 10.11.2002	Udarbejdet af: Laurits Nielsen
Side: 1 af 1	Erstatter side: -	Godkendt af: PM

Intern auditskema
Intern audit afholdt (dato):
Deltagere:
Afvigelse/behov for ændring konstateret: (anfør henvisning til kapitel/afsnit/side)
Korrigerende handling:
Korrigerende handling udføres af (navn):
Signeret (auditdeltagerne):
Kvittering for udført korrigerende handling:
Dato for udførelse af korrigerende handling: