

## ANKENÆVNET FOR SØFARTSFORHOLD

År 2007, den 8. maj blev af Ankenævnet for Søfartsforhold i sagen

**200614317**

vedrørende

Søfartsstyrelsens afgørelse om tilbagekaldelse af ISM-overensstemmelsesdokumentet for rederiet H. Folmer & Co.

afsagt sålydende

### K E N D E L S E:

Den 12. marts 2007 traf Søfartsstyrelsen afgørelse om tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet for det pågældende rederi. Søfartsstyrelsen meddelte samtidig, at en klage til Ankenævnet for Søfartsforhold inden den 23. marts 2007 ville medføre, at afgørelsen ville blive tillagt opsættende virkning indtil ankenævnet havde truffet afgørelse, dog senest til den 4. juni 2007.

Ved skrivelse af 22. marts 2007, modtaget samme dag i ankenævnet, indbragte rederiet afgørelsen for ankenævnet.

Søfartsstyrelsens afgørelse, der var ledsaget af et omfattende bilagsmateriale, hvortil der er henvist i afgørelsen, er sålydende:

”Søfartsstyrelsen har på baggrund af en gennemgang af, hvorvidt skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. opfylder ISM-kodens krav til sikkerhedsstyring for perioden 9. september 2004 og til dato, besluttet at tilbagekalde det af Bureau Veritas udstedte Document of Compliance af 3. november 2006 til Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. i medfør af ISM-kodens regel 13.5, idet Søfartsstyrelsen finder, at rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk indførelse af ISM-kodens krav, og at dette udgør en ”grov afvigelse”, som anført i kodens artikel 1.1.10, 2. led.

Endvidere tilbagekaldes Safety Management Certificates for skibene: DANALITH, DANICA BROWN, DANICA FOUR, DANICA RAINBOW, DANICA SUNBEAM, DANICA SUNRISE, DANICA VIOLET, DANICA WHITE, HANNE DANICA, KARINA DANICA OG MARIANNE DANICA.

Søfartsstyrelsen skal gøre opmærksom på, at det fremgår af ISM-kodens art. 13.5, at en tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet indebærer, at certifikater for sikker skibsdrift (Safety Management Certificates) for de af rederiets skibe, der er omfattet af koden, ligeledes skal tilbagekaldes. Dette vil medføre, at skibene vil blive tilbageholdt i medfør af lov om sikkerhed til søs § 14, stk. 2, eftersom skibene ikke er i besiddelse af de i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, kapitel IX, regel 4, nr. 3, foreskrevne certifikater.

Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. har valgt, at have certifikater for sikker skibsdrift (Safety Management Certificates) for skibene DANICA RED og DANICA GREEN. Skibene har en bruttotonnage på under 500 BRT, og det er derfor ikke et krav i henhold til SOLAS, at skibene skal have et certifikat for sikker skibsdrift. Eftersom rederiets overensstemmelsesdokument tilbagekaldes og da certifikaterne for sikker skibsdrift for DANICA RED og DANICA GREEN er udstedt i medfør heraf, tilbagekaldes certifikaterne for sikker skibsdrift for disse to skibe også.

Afgørelsen vil, såfremt der ikke inden den 23. marts 2007 er indgivet klage til Ankenævnet for Søfartsforhold, få virkning fra den 2. april 2007 kl. 12.00.

Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen har modtaget og gennemgået Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co.'s høringssvar af 7. og 15. februar 2007 på Søfartsstyrelsens høringsskrivelse af 14. december 2006, hvori der var redegjort for den påtænkte afgørelse.

.....

#### **Sagsfremstilling**

Den 12. februar 2001 udstedte Bureau Veritas Document of Compliance (overensstemmelsesdokument) i henhold til ISM-koden til Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. (rederiet) for den 5-årige periode fra 12. februar 2001 til 1. februar 2006

Overensstemmelsesdokumentet af 12. februar 2001 blev udstedt af Bureau Veritas, ligesom alle audits af rederiet og dets skibe er udført af Bureau Veritas. Bureau Veritas er et anerkendt klassifikationsselskab, som foretager kontrol (audit) af danske rederiers overholdelse af ISM-koden mv. på vegne af Søfartsstyrelsen, jf. § 22, stk. 1, i lov om sikkerhed til søs og regel 6 i kapitel IX i Meddelelser B fra Søfartsstyrelsen.

En audit er en kontrol af, at rederiet og dets skibe efterlever ISM-koden. Det gennemføres ved at interviewe de ansatte og gennemgå relevant dokumentation. Hvis der under en audit konstateres manglende efterlevelse af et punkt i ISM-koden, noteres der en afvigelse, som rederiet inden for en given tidsfrist skal afhjælpe. Hvis der skulle foretages en fuldstændig kontrol af alle forhold dækket af ISM-koden, ville varigheden af en audit blive meget omfattende. Derfor baseres en audit delvis på stikprøver, og ved fornyet auditering kan der derfor findes nye afvigelser. ISM-koden indeholder samtidig krav om, at rederiets eget kontrolsystem i form af interne auditeringer og rapporter til rederiet om for eksempel tilbageholdelser skal kunne forebygge, at der ved myndighedens auditeringer konstateres væsentlige afvigelser. Vurderingen af, hvorvidt et rederi har et effektivt egenkontrolsystem, sker løbende i forbindelse med at det vurderes, om rederiet anvender nedennævnte procedurer efter hensigten, og om de har den tilsigtede effekt.

Bureau Veritas udstedte den 3. november 2006 et nyt Document of Compliance (overensstemmelsesdokument) i henhold til ISM-koden til rederiet. Overensstemmelsesdokumentet er i modsætning til den normale varighed på 5 år begrænset til 5 måneder, dvs. med udløb den 2. april 2007. Baggrunden herfor var, at det var tvivlsomt, hvorvidt rederiets sikkerhedsstyringssystem levede op til de i ISM-koden fastlagte krav.

De nærmere regler for sikker skibsdrift, ISM-koden, er gennemført i dansk ret ved Meddelelser B fra Søfartsstyrelsen, kapitel B IX, som er udstedt i medfør af lov om sikkerhed til søs, lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002 med senere ændringer.

Søfartsstyrelsen har foretaget en gennemgang af rederiets efterlevelse af ISM-koden for perioden siden 9. september 2004 og til dato, særlig henset til, at det i Bureau Veritas' seneste audit af rederiets sikkerhedsstyringssystem af 14. september 2006 bl.a. konkluderende er anført, at rederiet ikke har tilstrækkelige ressourcer til at vedligeholde sit sikkerhedsstyringssystem og til i tilstrækkelig grad at følge op på de identificerede risikoområder.

Ved den 3-årige audit den 11. marts 2004 blev der konstateret 9 forhold, og i forbindelse med en ekstraordinær audit den 10. maj 2004 konstateredes 5 afvigelser fra ISM-koden. Desuden blev der ved endnu en ekstraordinær audit den 9. september 2004 konstateret 1 afvigelse. Alle forholdene blev korrigeret inden for de fastsatte tidsfrister.

Den 9. september 2004 var første gang Bureau Veritas indstillede overfor Søfartsstyrelsen, at rederiets overensstemmelsesdokument skulle tilbagekaldes, idet der var konstateret betydelige afvigelser, bl.a. manglede skibenes besætninger supplerende træning og de nødvendige opdateringer af kvalifikationer til varetagelse af ledelsen af rederiets skibe. Rapporten var udfærdiget på baggrund af en ekstraordinær ISM-audit på rederiet.

Søfartsstyrelsen fandt på daværende tidspunkt, at den af Bureau Veritas vedlagte dokumentation ikke gav et fuldt ud tilstrækkeligt grundlag for tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet.

I stedet udarbejdede rederiet på den baggrund i samarbejde med Bureau Veritas den 28. oktober 2004 en handlingsplan til udvikling og forbedring af rederiets sikkerhedsstyringssystem. Som led i handlingsplanen blev rederiet herefter sat under observation. Bureau Veritas' oprindelige indstilling om tilbagekaldelse blev således ikke fulgt.

Som opfølgning på en tilbageholdelse af skibet DANICA VIOLET, foretog Bureau Veritas den 15. september 2005 en ekstraordinær ISM-audit på rederiets kontor, hvor Søfartsstyrelsen deltog som observatør. På baggrund af denne audit anbefalede Bureau Veritas Søfartsstyrelsen at tilbagekalde rederiets overensstemmelsesdokument, idet rederiets sikkerhedsstyringssystem fortsat var mangelfuldt og utilstrækkeligt implementeret i henhold til ISM-koden. Det blev således bemærket, at rederiet først i forbindelse med iværksættelse af kontrolsyn og ekstraordinære audits gennemførte korrigerende handlinger for hændelser, som ikke var identificeret og korrigeret gennem rederiets egne (interne) kontrolsystemer. Bureau Veritas indstilling blev meddelt rederiet ved brev af 5. oktober 2005.

I brev af 24. oktober 2005 redegjorde rederiet kort for de tiltag, rederiet havde gennemført siden september 2004, herunder særligt om implementering af rederiets handlingsplan af 28. oktober 2004.

Den 8. december 2005 traf Søfartsstyrelsen afgørelse om ikke at tilbagekalde rederiets overensstemmelsesdokument. Søfartsstyrelsen anførte bl.a. i sin afgørelse, "[.] at der henset til den forudgående sagsbehandling hos klassifikationselskabet og den nu foreliggende dokumentation ikke er et bevismæssigt grundlag, som er fuld tilstrækkeligt til et så omfattende indgreb, som tilbagekaldelse af overensstemmelsesdokumentet ville være."

Søfartsstyrelsen valgte i stedet nøje at følge rederiets udvikling af dets sikkerhedsstyringssystem for at kunne vurdere, om rederiet iværksatte de korrigerende handlinger, der var nødvendige for, at rederiet kunne leve op til bestemmelserne i ISM-koden.

Styrelsens afgørelse af 8. december 2005 var tillige begrundet i, at rederiet den 9. november 2005 havde oplyst, at det ville styrke sin rederiorganisation ved at ansætte en medarbejder til at vedligeholde og udvikle sikkerhedsstyringssystemet.

Efterfølgende, og som en konsekvens af Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. december 2005, iværksatte Bureau Veritas et antal ekstraordinære auditeringer af rederiet og dets skibe for at følge udviklingen. Siden den 15. september 2005 har Bureau Veritas således foretaget 2 auditeringer af rederiet, henholdsvis 26. maj 2006 og den 14. september 2006. Endvidere blev der den 27. januar 2006 afholdt det 5-årige fornyelsesaudit.

Ved audit den 27. januar 2006 blev rederiets dokumentation til sikkerhedsstyringssystemet gennemgået, idet der ved en systemgennemgang udført af Bureau Veritas den 20. januar 2006 var givet væsentlige bemærkninger, som angivet i auditrapporten, om et antal punkter, hvor rederiets sikkerhedsstyringssystem ikke opfyldte kravene i ISM-koden.

Den 20. januar 2006 foretog Bureau Veritas en systemgennemgang. Systemgennemgangen blev drøftet under auditten den 27. januar 2006 og fremgår således af Bureau Veritas auditrapport af 27. januar 2006. Ved systemgennemgangen blev der afgivet følgende væsentlige bemærkninger:

- Rederiets henvisning til, at ISM-systemet ikke må forstyrre skibets drift, er ikke i overensstemmelse med ISM-kodens krav om løbende forbedringer og hensigten om, at ISM-koden skal fremme sikker skibsdrift, og
- der manglede krav i procedurerne om, at skibsføreren skal rapportere fejl til rederiet, og at skibsføreren har ansvar for vagthold og overholdelse af hviletidsbestemmelserne om bord på skibet.
- Under auditten den 27. januar 2006 blev det konstateret, at rederiet havde revideret sin sikkerhedsdokumentation på baggrund af anførte bemærkninger.
- Rederiet havde på dette tidspunkt ansat en ny medarbejder til at vedligeholde rederiets sikkerhedsstyringssystem.

Under auditten den 27. januar 2006 blev der noteret afvigelser for:

- Manglende kontrol af skibsførernes tidligere beskæftigelse ved nyansættelser med henblik på at sikre de pågældendes egnethed til ansættelse i rederiet,
- manglende vurderinger i ledelsens årlige evaluering vedrørende rapporteringer fra auditeringer af rederiets skibe og rapportering af hændelser og uheld på rederiets skibe, og

- manglende forebyggende handlinger på skibene for at sikre overholdelse af søfartslovgivningen i form af egenkontrol med skibene ved brug af checklister.

Rederiet udførte efterfølgende rettelser i henhold til afvigelseerne inden for de fastsatte tidsfrister.

Ved audit den 26. maj 2006 fik Bureau Veritas oplyst, at rederiet havde afskediget den ved det første audit ansatte medarbejder til vedligeholdelse af rederiets sikkerhedsstyringssystem, og man havde i stedet indgået en kontrakt med et konsulentfirma "Besigtigelseskontoret". Under denne audit blev der noteret en afvigelse for, at konsulentfirmaets ansvar og beføjelser i forhold til rederiets sikkerhedsstyringssystem ikke var beskrevet. Der blev endvidere noteret en afvigelse for, at der manglede et dokumenteret vedligeholdelsesprogram for udstyr på rederiets skibe samt en observation om, at rederiet ikke har forebyggende handlinger for at sikre efterlevelse af rederiets alkoholpolitik.

Rederiet udførte efterfølgende rettelser i henhold til afvigelseerne inden for de fastsatte tidsfrister.

Ved den seneste audit af 14. september 2006 blev det konstateret, at den afskedigede medarbejder til vedligeholdelse og styrkelse af rederiets sikkerhedsstyringssystem endnu ikke var blevet erstattet, men at rederiet fortsat anvendte konsulentfirmaet "Besigtigelseskontoret", der udførte interne auditeringer på skibene, når rederiet anmodede herom. Konsulentfirmaet er ikke indskrevet i rederiets ISM-system. Det fremgår således ikke hvilket ansvar og beføjelser konsulentfirmaet har i forhold til vedligeholdelsen og styrkelsen af rederiets sikkerhedsstyringssystem. Når der sker hændelser om bord på skibene med betydning for sikkerhed og forurening, tager konsulentfirmaet heller ikke sådanne sager op af egen drift for at foreslå korrigerende handlinger, ligesom konsulentfirmaet ikke indgår i sikkerhedsberedskabet. Konsulentfirmaet er ikke pålagt ansvar eller beføjelser i rederiets sikkerhedsstyringssystem. Efter Søfartsstyrelsen opfattelse styrker konsulentfirmaet ikke rederiets organisation, således at denne lever op til kravene i ISM-koden.

Under auditten den 14. september 2006 blev der noteret afvigelser for:

- Mangel på opfølgning på rapporteringer fra auditeringer af rederiets skibe og rapportering af hændelser og uheld på rederiets skibe, og
- manglende gennemførelse af korrigerende handlinger til forebyggelse mod fremtidige faldulykker på skibenes mellemdæk.

Endvidere observeredes mangler ved rederiets registreringssystem, som vanskeliggjorde og i et tilfælde helt umuliggjorde at fremskaffe de relevante dokumenter.

Søfartsstyrelsen observerede desuden, at rederiets direktør J. J. Folmer, som designeret person, jf. artikel 4 i ISM-koden om udpegning af designerede personer, på forespørgsel ikke kunne huske de 8 arbejdsulykker, der var sket i løbet af 2006, og som de respektive skibe havde indberettet til rederiet. Evaluering af rapporteringer fra auditeringer af rederiets skibe og rapportering af hændelser og uheld på skibene skal ske i forbindelse med ledelsens årlige evaluering. Den designerede person kunne ikke umiddelbart

oplyse, hvordan sådanne rapporteringer evalueres, således at korrigerende handlinger som for eksempel information til alle rederiets skibe kan gennemføres.

De tre gennemførte auditeringer viser efter Søfartsstyrelsens opfattelse, at rederiet ikke reelt har personer designet til at udføre overvågning af sikkerheds- og miljøbeskyttelsesaspekterne ved driften af hvert enkelt af dets 13 skibe. Endvidere viser de tre auditeringer den 27. januar, 26. maj og 14. september 2006, at der i rederiet ikke er tilstrækkelige ressourcer, og at landbaseret støtte ikke anvendes i nødvendigt omfang til, at rederiet kan foretage en i henhold til ISM-koden tilfredsstillende drift af hvert enkelt af de 11 ISM-pligtige skibe, som rederiet driver, jf. ISM-kodens artikel 3.3 og 4.

#### *Arbejdsulykker i 2006:*

Ved den seneste audit den 14. september 2006 kunne det konstateres, at der ikke var sket en fyldestgørende udvikling af rederiets sikkerhedsstyringssystem med henblik på at sikre, at skibene kan opfylde de sikkerhedsmæssige krav, herunder at bl.a. arbejdsulykker kan forebygges.

Som følge af den manglende sikkerhedsorganisation hos rederiet var der ikke på adækvat måde fulgt op med korrigerende tiltag på de alvorlige arbejdsulykker.

Af de 8 arbejdsulykker<sup>1</sup>, der var blevet indrapporteret til rederiet i perioden 1. december 2005 til om med 1. september 2006, vedrører de 4 alvorlige risici i forbindelse med lastnings- og losningsarbejde.

Det kan konstateres, at der ikke fra rederiets side var fulgt op på de faldulykker, der er sket i forbindelse med håndtering af pontoner på mellemdækket henholdsvis den 24. maj 2006 på MARIANNE DANICA og den 30. maj 2006 på HANNE DANICA. Ved faldulykkerne kom en skibsassistent i klemme med hoften og en overstyrmand blev ramt på foden.

Endvidere stillede Bureau Veritas i forbindelse med et syn på DANICA VIOLET den 31. juli 2006 krav om forebyggelse af de faldulykker, der havde været ombord. Ved auditten den 14. september 2006 kunne det konstateres, at der fra rederiets side ikke var foretaget noget tiltag for at forebygge lignende faldulykker i fremtiden.

---

<sup>1</sup> HANNE DANICA den 30/1-2006. Ubefaren skibsassistent snubler ved klargøring/afmontering af kædesurringer til losseboommen ved land. Uarbejdsdygtig i 4-14 dage. MARIANNE DANICA den 31/1-2006. Ubefaren skibsassistent trådte forkert på containerfod og snublede. Uarbejdsdygtig i 4-14 dage. DANICA SUNRISE den 16/2-2006. Ubefaren skibsassistent falder ved afmontering af bridgefitting på container og falder udover containerkanten. Uarbejdsdygtig i 1-3 dage. DANICA WHITE den 16/3-2006. Kabyspersonale stikker sig på knækket tandstik. Uarbejdsdygtig i over 14 dage. DANICA VIOLET den 20/3-2006. Ubefaren skibsassistent snubler og får fingeren i klemme, mens han er ved at bære en ballastpumpe om bord. Uarbejdsdygtig i 1-3 dage. DANICA FOUR den 15/5-2006. Ubefaren skibsassistent får akut overbelastning ved løft. Uarbejdsdygtig i 1-3 dage. MARIANNE DANICA den 24/5-2006. Ubefaren skibsassistent bliver klemt under af/på-montering af ponton. Kom i klemme med hoften. Uarbejdsdygtig i 4-14 dage. HANNE DANICA den 30/5-2006. Overstyrmand bliver ramt af ponton i forbindelse med flytning af disse. Ponton lander på hans fod. Uarbejdsdygtig i over 14 dage.

Således er der under audit den 14. september 2006 noteret en afvigelse med hensyn til at gennemføre korrigerende handlinger for at sikre mod fremtidige faldulykker på mellemdækket. Endvidere fremgår det, at rederiet ikke har informeret de øvrige skibe om de samme fejl og mangler konstateret på flere skibe med henblik på at etablere korrigerende og forebyggende handlinger på alle rederiets skibe.

Rederiet havde på tidspunktet for den seneste audit den 14. september 2006 heller ikke etableret beskyttelsesforanstaltninger mod alle identificerede risici, ligesom rederiet ikke havde iværksat tiltag til at forbedre land- og skibspersonellets færdigheder i sikkerhedsledelse, herunder sørget for uddannelse til forberedelse på nødsituationer i forbindelse med såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse.

Endvidere kan det oplyses, at der siden 1. september 2006 og til dato er blevet indrapporteret yderligere 7 arbejdsulykker<sup>2</sup> til Søfartsstyrelsen.

Rederiet har den 15. februar 2007 fremsendt referat af ledelsesmøde afholdt den 12. december 2006 til Søfartsstyrelsen. Det fremgår af referatet, at der endnu den 12. december 2006 ikke var foretaget en samlet evaluering af de arbejdsulykker, der skete i 2006. Det fremgår af referatet, at en sådan evaluering vil ske senere som tillæg til Management Review for 2006.

#### *Havnestatskontrol:*

Hertil kommer, at rederiets skibe ved havnestatskontrol blev tilbageholdt 3 gange i 2005, og 6 gange i 2006. Set i forhold til andre rederier er antallet af tilbageholdelser/tilbageholdte skibe uacceptabelt højt.

Formålet med havnestatskontrol er at kontrollere, om et skib vedligeholdes tilfredsstillende, og om besætningen er uddannet og trænet tilstrækkeligt til at kunne varetage de sikkerhedsmæssige opgaver ombord, herunder at arbejdet ombord foregår således, at arbejdsulykker undgås. Havnestatskontrollen er kun en stikprøvekontrol, der anses som et supplement til flagstatskontrollen. Kun ved begrundet mistanke om fejl og mangler om bord (clear grounds) foretages en nærmere fysisk kontrol, en såkaldt "Expanded Inspection".

En opgørelse af status for rederiet i perioden 1. december 2005 til 12. februar 2007 viser således, at der i forbindelse med havnestatskontrol og syn udført af Søfartsstyrelsen som

---

<sup>2</sup> DANICA RAINBOW den 2/9- 2006. Skibsfører udbrud af malaria. DANICA GREEN den 19/9 – 2006. Ubefaren skibsassistent skærer surringskæden over med en vinkelsliber med skærm. Vinkelsliberen smutter fra ham og han får sårskade på hånden. Uarbejdsdygtig i 1-3 dage. DANICA BROWN den 5/10 – 2006. Ubefaren skibsassistent kravler end af en lejder med en ledning og mister fodfæstet. Han forstøver foden. Uarbejdsdygtig i under 1 dag. DANICA SUNRISE den 18/11- 2006. Ungkok – hans arm ramte et gelænder, da skibet tog en overhaling. Uarbejdsdygtig i over 14 dage. DANICA SUNBEAM den 7/12- 2006. Ubefaren skibsassistent fik tommelfingeren i klemme mellem ponton og spant under flytning af mellemdækspontoner. Uarbejdsdygtig i over 14 dage. KARINA DANICA den 10/12 – 2006. Ubefaren skibsassistent. Under surringsarbejde i lastrummet smuttede hans kniv, og han fik et snitsår på venstre knæ. Uarbejdsdygtig i 1-3 dage. DANICA WHITE den 29/1- 2006. Ubefaren skibsassistent. Mistede fodfæstet ved søgang og ramte motoren med hovedet og tabte sine briller. Uarbejdsdygtig i under 1 dag.

flagstat, har været 6 tilbageholdelser af skibe og 15 arbejdsulykker. Endvidere har der været 25 syn, der ikke har medført tilbageholdelser. På de i alt 48 havnestatskontroller/syn blev der konstateret følgende mangler, som alle blev meddelt rederiet:

1. Fejl ved søkort og nautiske publikationer	11 skibe
2. Fejl ved 15 ppm olieseparator	5 skibe
3. Fejl ved redningsmidler	11 skibe
4. Fejl ved brandudstyret	8 skibe
5. Fejl ved nødbrandpumpen	5 skibe
6. Manglende forebyggelse af ulykker	10 skibe
7. Manglende vedligeholdelse af skibet	8 skibe

Ovennævnte liste viser en række fejl og mangler, der kan udgøre en fare enten for skibets eller besætningens sikkerhed, sundheden eller havmiljøet. Således kan bl.a. fejl ved søkort og nautiske publikationer være til fare for sejladsikkerheden, fejl ved 15 ppm olieseparatoren kan medføre forurening af havmiljøet, og fejl ved redningsmidler kan i værste fald føre til tab af menneskeliv.

Under auditeringerne i 2006 blev rederiet foreholdt, at en række af de omhandlede tilbageholdelser af rederiets skibe ved havnestatskontROLSYN kunne og burde have været undgået, såfremt de foreskrevne ISM-procedurer havde været implementeret og efterlevet.

Af audit-rapporten af 14. september 2006 fremgår det, at der fortsat ikke sker tilfredsstillende opfølgning på de konstaterede fejl og mangler, idet det i den forbindelse bemærkes, at rederiet ikke havde informeret de øvrige skibe om de fejl og mangler, der blev konstateret på et skib under en havnestatskontrol, med henblik på at undgå tilsvarende fejl, herunder etablere korrigerende og forebyggende handlinger på disse (øvrige) skibe.

Søfartsstyrelsen har således senest den 14. september 2006 konstateret, at der i rederiet skal foretages en holdningsændring for så vidt angår havnestatskontrol, hvis gentagne og grove afvigelser fra ISM-koden skal undgås i fremtiden.

#### **H. Folmer & Co.'s bemærkninger til sagen**

Søfartsstyrelsen sendte den 14. december 2006 sagsfremstilling samt udkast til afgørelse til skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. med henblik på, at rederiet kunne afgive sine bemærkninger hertil.

Ved brev af 7. februar 2007 fremkom rederiet med bemærkninger til Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006. Rederiet fremsendte ved brev af 15. februar 2007, efter anmodning af 9. februar 2007 fra Søfartsstyrelsen, yderligere bemærkninger, referat af Ledelsesmøde afholdt den 12. december 2006, Handlingsplan for Folmer & Co. udarbejdet den 12. december 2006, Handlingsplan for Folmer & Co. udarbejdet den 17. januar 2006 samt en oversigt over audits for 2006-2007.

Direktør J. J. Folmer skriver indledningsvist i brev af 7. februar 2007, at rederiet i september 2005 havde oplyst Søfartsstyrelsen, at man ville styrke rederiorganisationen ved ansættelse af endnu en medarbejder til at vedligeholde og udvikle rederiets sikkerhedsstyringssystem. Denne medarbejder blev ansat den 15. november 2005. Da den nytiltrådte medarbejder ikke levede op til rederiets forventninger, fratrådte denne pr. 1. marts 2006. Inden sin fratræden nåede medarbejderen at lave en intern audit som fastsat i rederiets handlingsplan. Der blev herefter indgået aftale med yderligere et konsulentfirma<sup>3</sup> i form af en 2-årig konsulentaftale, hvorved rederiet kunne trække på den assistance, det havde behov for. Samtidig søgte rederiet en ny medarbejder. Det lykkedes ikke at ansætte en ny medarbejder grundet ansøgernes manglende kvalifikationer samt den mangel, der generelt er på kvalificerede medarbejdere i søfartserhvervet.

Direktør J. J. Folmer oplyser, at man fortsat vil tilstræbe at opbygge rederiorganisationen til at varetage rederiets forpligtelser og ansvar i henhold til ISM og ISPS. Siden maj 2006 har eksterne konsulentfirmaer varetage følgende opgaver for rederiet:

- Udførelse samt afrapportering af interne audits på rederiets skibe samt kontor efter anmodning fra designeret person
  - De eksterne konsulenter har siden maj 2006 deltaget i fem interne audits på rederiets skibe, samt på rederiets kontor.
- I forbindelse med besætningens besøg på rederikontoret informeres disse om forhold vedrørende rederiets ISM-system
  - Alle kaptajner bliver undervist og trænet på rederikontoret inden afrejse til skibene, så vidt det er muligt.
- Deltaget i opdatering af rederiets SMS-manual<sup>4</sup>, samt deltagelse i rederiets årlige gennemgang af systemet
- Assistere skibets besætning i forbindelse med klassifikationselskabets årlige syn
  - De eksterne konsulentfirmaer har siden maj 2006 deltaget ved årlige syn. Senest ved syn af DANICA BROWN i Walvis Bay, Sydafrika.
- Assistance ved udarbejdelse af SMS-manual på engelsk
  - Af hensyn til at audits kan foretages i udlandet af Bureau Veritas, har rederiet valgt at oversætte SMS-manual til engelsk.
- Assistance ved rederiets management review for år 2006
- Udarbejdelse af handlingsplan for år 2007
- Udarbejdelse af skema til vurdering af ulykkesrapporter for året 2006. Vurdering af ulykker foretages løbende og indgår i det årlige management review
  - Rederiet har, for at få overblik over arbejdsulykker, udarbejdet et skema med henblik på en præventiv indsats. De enkelte ulykker vurderes efter deres omfang og relevans for flåden generelt.
- Udarbejdelse af skema til vurdering af port state control for året 2006.
  - Skemaet blev udarbejdet for at understøtte handlingsplanen.

---

<sup>3</sup> Rederiet har gennem flere år anvendt konsulent Jacob Larsen bl.a. til udarbejdes af procedurer m.v. til rederiets ISM-system. Jacob Larsen har endvidere deltaget under rederiauditeringerne.

<sup>4</sup> Safety Management System (SMS). SMS-manual svarer til ISM-manual, men forefindes om bord på skibene, hvorimod ISM-manual findes på rederikontoret.

Til selve Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006 bemærker direktør J. J. Folmer, at da brevet blev sendt til H. Folmer & Co. i egenskab af rederi og bestyrende reder skabes der tvivl om, hvad H. Folmer & Co. har ansvaret for i henhold til søloven og SOLAS.

Søfartsstyrelsens oplysninger om, at det af Bureau Veritas udstedte overensstemmelsesdokument af 3. november 2006 til rederiet kun blev udstedt for 5 måneder og ikke for 5 år, da det var tvivlsomt, hvorvidt rederiets sikkerhedsstyrings-system levede op til de i ISM-kodens fastlagte krav, mener direktør J. J. Folmer ikke er i overensstemmelse med fakta. Den ledende auditor udtalte under fornyelsesaudit den 27. januar 2006, at der ville blive udstedt endeligt certifikat til rederiet. Der var kun tre afvigelser ved fornyelsessynet, hvilket er normalt. Rederiet har endnu ikke fået et endeligt certifikat til trods for, at alle 3 afvigelser blev korrigeret inden for den angivne tidsfrist. Bureau Veritas har ikke kunnet oplyse årsagen til, at der kun blev udstedt et midlertidigt certifikat, ligesom Bureau Veritas ej heller kunne oplyse, hvad rederiet skulle foretage sig for at få udstedt et endeligt overensstemmelsesdokument.

Direktør J. J. Folmer konstaterer, at Søfartsstyrelsen, der har delegeret sine beføjelser til Bureau Veritas, igen har underkendt Bureau Veritas og har hindret udstedelsen af det endelige overensstemmelsesdokument den 27. januar 2006 på trods af, at det modsatte blev oplyst ved afslutningen af fornyelsessynet. Dette indikerer efter direktør J. J. Folmers opfattelse, at Søfartsstyrelsen direkte laver specielle regler for rederiet. At der ikke er blevet udstedt endeligt certifikat, har kostet rederiet betydelige udgifter til yderligere audits, hvilket rederiet vil søge erstatning for.

Videre er anført, at det er vanskeligt for rederiet at konstatere præcist hvilket forhold, der får Søfartsstyrelsen til at beslutte, at rederiet ikke skulle have foretaget en effektiv og systematisk indførelse af ISM-kodens krav, og at dette udgør en grov afvigelse, eftersom Søfartsstyrelsen i 2004 påtænkte at inddrage rederiets overensstemmelsesdokument, men efter en høring fandt, at der ikke var grundlag for dette. Det samme gentog sig i slutningen af 2005. Den 27. januar 2006 blev det 5-årige fornyelsessyn afholdt med deltagelse af observatør fra Søfartsstyrelsen, hvor den ledende auditor afsluttede mødet med at udtale, at et 5-års certifikat ville blive udstedt. Nu meddeler Søfartsstyrelsen i slutningen af 2006, at styrelsen atter agter at inddrage rederiets overensstemmelsesdokument. Dette fortæller ifølge direktør J. J. Folmer med al tydelighed, at styrelsen agter at lukke rederiet, idet det ikke er beskrevet, hvilken tidsperiode Søfartsstyrelsen har gennemgået.

Direktør J. J. Folmer bemærker, at rederiet allerede i 1996 havde kendskab til ISM's indførelse. ISM er i princippet en fortsættelse af Søfartsstyrelsens regler om sikker skibsdrift. Rederiet startede opbygningen af ISM-systemet allerede i 1996, idet de faste kaptajner, rederiet havde ansat på daværende tidspunkt, alle var bemyndiget til at foretage de enkelte øvelser efter metoder/procedure, som de hver især anså for relevante. Da ISM skulle implementeres i rederiets skibe, var man så langt fremme, at manualen kunne sendes ud med instruks om, at skibene skulle tage indholdet af de eksisterende mapper og overføre til de nye blå mapper, hvorefter systemet fungerede. Søfartsstyrelsens påstand om, at der ikke er sket kontinuerlig udvikling af rederiets ISM-system, kan således modbevise ved at sammenholde en kopi af den oprindelige ISM-manual med den nuværende ISM-manual.

Skibes SMC-certifikater skal fornyes hvert femte år. Alle rederiets skibe skal have fornyet dette inden den 1. juli 2007. Direktør J. J. Folmer oplyser, at arbejdet med halvdelen af fornyelsessynene af skibene næsten er afsluttet. Dette til trods for, at det har været meget vanskeligt at give udenlandske Bureau Veritas-surveyor en god grund for, at rederiet ikke har fået fornyet sit overensstemmelsesdokument, da der ifølge ISM-koden skal være en kopi ombord på skibet.

Direktør J. J. Folmer gør i den forbindelse opmærksom på, at da ISM skulle indføres var budskabet fra alle, at man skulle "keep it simple". Rederiet har formået at lave et system, der kan dokumenteres på en simpel måde, men måske lidt på bekostning af en lille del af overskueligheden for den surveyor, der skal checke systemet. Det er et bevidst valg, når der kun er lavet et overensstemmelsesdokument for alle 13 skibe, og ikke et for hvert partrederi. Direktør J. J. Folmer anfører, at 12 ud af de 13 skibe, der sejler under rederiets overensstemmelsesdokument, sejler med en komplet dansk besætning, og at kun 4 ud af 8 ansatte på det sidste skib er udenlandske. Dette burde ifølge direktør J. J. Folmer være en garanti for kvalitet i uddannelse og kompetencer.

Til Søfartsstyrelsens oplysninger om de 3 audits foretaget i foråret 2004 anfører direktør J. J. Folmer, at styrelsen for alle 3 mangler at oplyse, at afvigelserne blev korrigeret inden for den fastsatte tidsfrist. Hvad angår de ni afvigelser, der blev givet den 11. marts 2004, blev de givet i forhold til en vejledning og ikke i forhold til ISM-kodens bestemmelser. Styrelsen mangler også at oplyse, at denne vejledning er udstedt på basis af erfaring med passagerskibe, som styrelsen har inspektion af. Dette skitserer ifølge direktør J. J. Folmer med al tydelighed, at rederiet følger op på forhold, der bliver påpeget. Søfartsstyrelsen konstaterer selv, at der ikke var grundlag for at inddrage rederiets overensstemmelsesdokument ved udgangen af 2004.

Direktør J. J. Folmer anfører, at der i ISM-koden er fastsat en periode på to et halvt år mellem hvert syn på skibene, og et år mellem hver kontoraudit. Dette betyder, at rederiets system har været godkendt år for år med afvigelser, der alle er korrigeret inden for den fastsatte tidsfrist og til Bureau Veritas tilfredshed.

Endvidere oplyser direktør J. J. Folmer, at da ISM-koden trådte i kraft valgte rederiet at inddrage alle skibene under ISM-kodens bestemmelser til trods for, at ikke alle enhederne var underlagt SOLAS' bestemmelser grundet deres størrelse.

I Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006 er det anført, at under den seneste audit af 14. september 2006 blev det bl.a. konkluderet anført, at rederiet ikke har tilstrækkelige ressourcer til at vedligeholde et sikkerhedsstyringssystem. Direktør J. J. Folmer er ikke enig i denne konklusion, ligesom det er en fejl, når det står skrevet som om det var Bureau Veritas, der foretog denne observation. Det var en observatør fra Søfartsstyrelsen, der lavede denne observation, på trods af at Søfartsstyrelsen ikke er auditor. Søfartsstyrelsens observatør blander sig således i det arbejde, der er delegeret til Bureau Veritas.

Direktør J. J. Folmer formoder, at Søfartsstyrelsen ikke mener, at Bureau Veritas gør deres arbejde godt nok, og derfor stiller med en observatør ved audits af rederiet.

Under audit den 14. september 2006 var der en diskussion af, hvad der var væsentligt, og hvad der var uvæsentligt. Direktør J. J. Folmer fastholder sine synspunkter vedrørende to bemærkninger, som rederiets skibe havde fået ved en kontrol udført af Søfartsstyrelsens inspektører.

Det forhold, at der ikke var lagt gummi mellem redningsflåden, der var indpakket i glasfiberskal og stålstativ, er efter direktør J. J. Folmers opfattelse ikke en væsentlig sikkerhedsrisiko set i forhold til SOLAS og ISM-koden. Der findes ej heller en teknisk forskrift for dette. Søfartsstyrelsen overser derimod fuldstændig, at rederiet har en politik, der siger, at ingen redningsflåder i rederiets skibe må være ældre end 10 år. Derudover mener direktør J. J. Folmer ikke, at en lukkemekanisme på en lem til en eltavle er nogen sikkerhedsrisiko, så længe man på en anden måde sørger for at holde den lukket. Det er derfor hans opfattelse, at de to punkter ikke er afvigelser i henhold til bestemmelserne i ISM-koden. En af afvigelseerne fra audit af 14. september 2006 er baseret på disse to punkter. Rapporten, som Bureau Veritas skrev efter denne audit, reflekterer ikke disse 2 afvigelser.

Direktør J. J. Folmer finder det korrekt, hvad Søfartsstyrelsen anfører i sagsfremstillingen om, at Bureau Veritas er et anerkendt klassifikationselskab, som foretager kontrol af danske rederier på styrelsens vegne. Styrelsen mangler bare at oplyse, at der foreligger en samarbejdsaftale mellem Bureau Veritas og Søfartsstyrelsen, således at styrelsen rent faktisk er en form for arbejdsgiver for klassifikationselskabet. Dette har vist sig i praksis ved, at den ledende auditor blev underkendt af Søfartsstyrelsen.

Efter at Søfartsstyrelsen inddrog overensstemmelsesdokumentet for et andet dansk coasterrederi, ser det ifølge direktør J. J. Folmer ud til, at turen er kommet til hans rederi. Der er nu så meget fokus på rederiet, at en auditor ikke kan skrive sin rapport, før den er afstemt med Søfartsstyrelsen.

Direktør J. J. Folmer tilføjer hertil, at rederiet startede med auditor Jesper Jespergaard. Derefter fik de en ny auditor, Per Tunnel. Per Tunnel foretog syn og havde ingen bemærkninger til rederiets system. Efterfølgende har en af Bureau Veritas ledende auditorer fra Finland forestået fornyelsessyn i januar 2006. Inden da har rederiet haft minimum 2 personer fra Bureau Veritas til hver audit. Dette har direktør J. J. Folmer ikke hørt, at andre redere har været udsat for.

Direktør J. J. Folmer mener, at Søfartsstyrelsen er kommet med anbefalinger til Bureau Veritas, som styrelsen ikke kan komme med. Styrelsen har således anbefalet, at der skulle laves to ekstraordinære audits på to af rederiets skibe. Endvidere har styrelsen anbefalet, at der skulle laves tre ekstraordinære audits af kontoret. Direktør J. J. Folmer udbeder sig hjemlen til, at Søfartsstyrelsen pålægger rederiet sådanne omkostninger.

Til Søfartsstyrelsens forklaring af en audit finder direktør J. J. Folmer det relevant at oplyse, hvor lang tid en audit på et kontor varer hos henholdsvis et stort og et lille rederi. Han anfører, at med et så lille system som rederiets, kan en audit blotlægge systemet meget hurtigt. Med alle de audits, der har været på rederiets kontor, kan Søfartsstyrelsen ikke den 14. december 2006 komme og sige, at man ikke havde fanget og givet afvigelser på systemets kontrolfunktion.

Til det af Søfartsstyrelsen anførte vedrørende audit af 9. september 2004, skriver direktør J. J. Folmer, at grunden til at rederiet fik en major non-conformity (grov afvigelse), var fordi rederiet havde overset, at Bureau Veritas havde pålagt rederiet en ekstraordinær audit på grund af de mange tilbageholdelser. Bureau Veritas havde ikke i kvartalsrapporten anført, at der udestod et syn, hvorfor dette glippede.

Den grove afvigelse blev korrigeret med det samme, hvorefter den blev nedgraderet til en afvigelse og det ekstraordinære syn, der var blevet forlangt af Søfartsstyrelsen blev afholdt.

Direktør J. J. Folmer spørger efter hvilken regler Søfartsstyrelsen kan kræve, at der afholdes ekstraordinære syn, og hvem der skal betale for disse.

Direktør J. J. Folmer bemærker, at ISM-koden foreskriver øvelse og træning, men at uddannelse hører under STCW-konventionen. Rederiets ansatte har altid opfyldt samtlige bestemmelser i bemandingsloven til at gøre tjeneste om bord på rederiets skibe.

I lyset af de mange tilbageholdelser udarbejdede rederiet i samarbejde med konsulent Jacob Larsen en handlingsplan, der skulle modvirke tilbageholdelser, idet rederiet har den største interesse i, at dets skibe sejler.

Søfartsstyrelsen afgjorde på daværende tidspunkt, at der grundet nedgraderingen af den grove afvigelse til afvigelse ikke var grundlag for at foretage sig yderligere. Det er således uforståeligt, at dette bruges som argument for at inddrage rederiets overensstemmelsesdokument to år efter det er afgjort ikke at have betydning

Det er ikke korrekt, når Søfartsstyrelsen skriver, at rederiet blev sat under observation i slutningen af 2004. Rederiet havde allerede været på Søfartsstyrelsens observationsliste de sidste 3 år. Det er dog korrekt, at rederiets skibe blev sat på Bureau Veritas' observationsliste.

Dette gjorde, at et af rederiets skibe blev forsinket to dage efter et havari i Suezkanalen, idet den første surveyor, der blev sendt til skibet, ikke havde beføjelser til at checke et skib, som var sat på observationslisten.

Vedrørende ekstraordinært audit af 15. september 2005, der blev foretaget som opfølgning på tilbageholdelse af DANICA VIOLET, skriver direktør J. J. Folmer, at rederiet havde ansat en ny skibsfører til skibet samt en ny styrmand med ISPS-certifikat. Ved ansættelsen af styrmanden blev det besluttet ikke at afholde ISPS-kursus, da rederiets konsulent var på ferie og designerede person var beskæftiget med en dokning.

DANICA VIOLET blev tilbageholdt i august 2005 af de amerikanske myndigheder, idet styrmanden blev nægtet at fungere som SSO, da han ikke kunne tale engelsk. Rederiet sendte derfor en ny styrmand til USA sammen med rederiets konsulent. Da disse ankom, blev det konstateret, at US Coast Guard havde ret i, at styrmanden ikke var bekendt med ISPS-reglerne og derfor ikke kunne fungere som SSO.

Rederiet havde i medfør af handlingsplanen fra 2004 iværksat et kursusforløb for rederiets navigatører. Rederiet havde lavet et kursusforløb i samarbejde med Danmarks Rederiforening for uddannelse i ISPS. Kurset indeholdt også omgang med Port State officerer. Kurset i ISPS og ISM bliver stadig udbudt, dog kun ved rederiets personale.

Efter at DANICA VIOLET blev frigivet af de amerikanske myndigheder, sendte Søfartsstyrelsen to inspektører, der tilbageholdt skibet i 5 dage efter at have inspiceret dette. Endvidere forlangte de afholdelse af ISM-syn. Direktør J. J. Folmer finder det betænkeligt, at Søfartsstyrelsens afgørelse først blev truffet efter, at inspektørerne var vendt tilbage til Danmark og ikke blev truffet ude på skibet. Dette vidner om, at det var Søfartsstyrelsens øverste ledelse, der traf afgørelsen. Rederiet har anket denne afgørelse til ankenævnet, men har ikke haft de personalemæssige ressourcer til at følge op på anken.

Synet blev afholdt af Bureau Veritas, der påtog sig det eksisterende certifikat uden anmærkninger. Dette blev meddelt Søfartsstyrelsen, der erklærede certifikatet ugyldigt, hvorfor skibet fortsat var tilbageholdt. Skibet blev således liggende indtil Bureau Veritas bekræftede, at certifikatet var gyldigt.

Direktør J. J. Folmer anfører, at grunden til at Bureau Veritas i september 2005 anbefalede Søfartsstyrelsen at tilbagekalde rederiets overensstemmelsesdokument var, at rederiet ikke havde korrigeret afvigelser inden for den fastsatte tidsfrist. Dette viste sig at skyldes en fejl hos Bureau Veritas, idet rederiet havde afskrevet de korrigerende handlinger inden for tidsrammen, men Bureau Veritas i Paris var ikke bekendt med dette. Det er ifølge direktør J. J. Folmer derfor ganske naturligt, at Søfartsstyrelsen den 8. december 2005 ikke følger Bureau Veritas opfordring.

At Søfartsstyrelsen - i stedet for at inddrage rederiets overensstemmelsesdokument i december 2005 - valgte nøje at følge rederiets udvikling af dets sikkerhedsstyrings-system, får rederiet til at føle sig forfulgt af Søfartsstyrelsen og ikke behandlet på lige vilkår med andre rederier. For at sikre, at rederiet ikke lå langt under den standard, som ISM-koden sætter, fandt man frem til Besigtigelseskontoret, der ifølge direktør J. J. Folmer udfører tilsvarende syn for en fremmed stat. Besigtigelseskontoret udførte en intern audit på rederiets kontor i december/januar 2005/2006. Denne audit bekræftede rederiets opfattelse, at det ikke var rederiets system, der var noget galt med, men at det var ren og skær forfølgelse.

Direktør J. J. Folmer mener, at beslutningen om at afholde de audits, der blev foretaget efter Søfartsstyrelsens afgørelse af 8. december 2005, kun kunne være truffet af Søfartsstyrelsen. Dette dog for at kontrollere Bureau Veritas og ikke rederiet.

I forbindelse med fornyelsessynet den 27. januar 2006 fremsendte rederiet en kopi af dets ISM-manual med kopi til Søfartsstyrelsen. Manualen blev fremsendt rettidigt. Direktør J. J. Folmer er ikke bekendt med den af Søfartsstyrelsen omtalte systemgennemgang af 20. januar 2006. Rederiet har ikke deltaget i noget møde den 20. januar 2006. Rederiet er derfor ikke kommet med de udtalelser, der er noteret i systemgennemgangen. Disse må stamme fra et møde, hvor rederiet ikke har deltaget.

Den 27. januar 2006 blev der givet 3 afvigelser, og alle blev korrigeret. På skemaet, som udfyldes ved ansættelse, er der lavet plads til oplysninger om tidligere ansættelsesforhold, som kan indhentes, hvis den nyansatte giver tilladelse. Der skulle endvidere udarbejdes et tillæg til den i forvejen af ledelsen udarbejdede årlige evaluering. Da rederiet var ansvarligt for skibsmanualen, blev det aftalt hvilken checkliste, der skulle medtages i den nye reviderede udgave, der skulle komme 1. februar 2006.

Efter et fornyelsessyn med kun 3 afvigelser mener direktør J. J. Folmer ikke, at det er normalt at foretage efterfølgende audits på rederiets kontor, og slet ikke at det giver anledning til yderligere audits om bord på rederiets skibe. Ikke desto mindre er dette blevet anbefalet af Søfartsstyrelsen. De ekstraordinære audits er en ekstraomkostning. Det ses ikke, hvilken hjemmel Søfartsstyrelsen benytter sig af. Rederiet forbeholder sig derfor ret til at få dækket disse ekstraomkostninger.

Ved audit den 26. maj 2006 anmodede rederiet Søfartsstyrelsen om et møde, hvilket blev afvist med den begrundelse, at styrelsen ikke var part i sagen, og at man ikke mente, at man kunne afsætte tid til at snakke med rederiet. Dette forhold finder direktør J. J. Folmer stærkt kritisabelt. Rederiet forsøger at skabe en dialog med den lovgivende myndighed og forventer, at denne søger at tjene sit erhverv og ikke afvise borgerne.

Rederiet er yderst tilfreds med samarbejdet med de eksterne konsulenter, som samtidig bevirket, at rederiets mangeårige konsulent stadig har tilknytning til rederiet. Det er rigtigt, at Besigtigelseskontoret ikke har ansvar og beføjelser vedrørende ISM-implementering i rederiet, men det er ikke korrekt, at Besigtigelseskontoret ikke fremsætter anbefalinger og forslag til fortsat forbedring af rederiets system. Bureau Veritas har endvidere fremhævet, at rederiet har udvist en positiv udvikling vedrørende ISM og rederidrift siden Besigtigelseskontoret har medvirket. Eksempler på nye tiltag er: Forslag om officerskonferencer, PSC gennemgang med kaptajner, ISM interview med tiltrædende kaptajner, udvikling af ny procedure og tilstandsbesigtigelse af skibene.

Ved audit den 26. maj 2006 blev der konstateret to afvigelser. Den ene afvigelse vedrørte en manglende skriftlig aftale mellem rederiet og Besigtigelseskontoret. Det er direktør J. J. Folmers opfattelse, at rederiet ikke er pligtig til at delagtiggøre Søfartsstyrelsen eller Bureau Veritas i rederiets dispositioner vedrørende ansættelse af personale efter ISM-koden. Denne afvigelse blev fremsat af Søfartsstyrelsens observatør. Da afvigelsen ikke er skibsdriftrelateret, burde den ikke have været fremsat.

Søfartsstyrelsens observatør anbefalede Bureau Veritas yderligere to ekstraordinære audits på rederiets skibe og en yderligere på rederiets kontor.

Direktør J. J. Folmer mener ikke, at Søfartsstyrelsens opfattelse af konsulentfirmaer er relevant i forhold til ISM-koden. I øvrigt er sagsfremstilling her også ukorrekt.

Direktør J. J. Folmer er af den opfattelse, at rederiet er betydelig bedre stillet med 2 konsulentfirmaer, end da den tidligere ansatte var en del af firmaet. Rederiet ønsker dog fortsat at besætte denne stilling.

Under audit den 14. september 2006 blev der givet to afvigelser samt en observation. Direktør J. J. Folmer mener ikke, at Søfartsstyrelsens oversættelse af disse i styrelsens brev af 14. december 2006 er korrekt.

De observerede mangler ved rederiets registreringssystem skyldes en edb-fejl. Konsulentfirmaet, der havde foretaget interne audits på skibene, havde sendt deres rapporter via edb. Disse var ikke læsbare på rederikontoret grundet dokumenternes format.

Direktør J. J. Folmer fremfører, at det er en ensidig opfattelse, når Søfartsstyrelsen skriver, at den designerede person på forespørgsel den 14. september 2006 ikke kunne huske de 8 arbejdsulykker, der var sket i løbet af 2006, og som de respektive skibe havde indberettet til rederiet. Rederiets mangeårige bemandingschef havde netop forladt sin stilling grundet utilfredshed med den behandling, hun havde været udsat for under tidligere auditeringer. Før auditten havde den designerede person forespurgt den nye bemandingschef, om der var nogen arbejdsulykker siden sidst, hvortil denne svarede nej.

På forespørgsel blev det oplyst, at rederiet havde vurderet, hvorvidt hver enkelt arbejdsulykke kunne være af betydning for andre besætningsmedlemmers sikkerhed. Blev det vurderet, at en arbejdsulykke var af betydning for de øvrige besætningsmedlemmers sikkerhed, blev uheldet sendt ud som e-mail til alle skibe. Dette blev der afleveret eksempler på. Det konstateredes endvidere på mødet, at rederiet havde arbejdsulykkerne registret, samt at der i alle tilfælde var afholdt sikkerhedsrådsmøde ombord. Dette blev ligeledes dokumenteret.

Direktør J. J. Folmer gør opmærksom på, at rederiet administrerer 12 skibe med 4-mands besætninger og disse sejler stort set altid med 1-2 overtallige personer. Alle med dansk nationalitet. Derudover administreres et skib med en 6-mands besætning. Søfartsstyrelsen henviser til ISM-kodens 3.3 og 4. Rederiet skal samtidig henviser til ISM-kodens indledning til afsnit 4, hvor det klart anføres, at koden anvendes på alle skibe, samt afsnit 5 hvor det anføres, at der eksisterer forskellige grader af viden i de forskellige rederier. Søfartsstyrelsens observatører, der har været på rederiets kontor, har deres erfaring fra passagerskibe og ikke fra fragtskibe i rederiets størrelse.

Til afsnittet i Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006 vedrørende arbejdsulykker, anfører direktør J. J. Folmer, at vurderingen af ulykkerne er foretaget løbende, og at den samlede vurdering indgår i handlingsplanen for 2007 og vil blive behandlet en gang om året i management review. Endvidere går direktør J. J. Folmer ud fra, at disse sager ikke indeholder en overtrædelse af ISM-koden. Er der begået ulovligheder, er det domstolene, der skal afgøre dette spørgsmål.

Rederiet og en kaptajn er pt. anmeldt til politiet af Søfartsstyrelsen for at have overtrådt hviletidsbestemmelserne i forbindelse med et dødsfald. Dette er ikke en arbejdsulykke.

Der er udarbejdet en vurdering og evaluering af arbejdsulykker.

Direktør J. J. Folmer anfører, at Søfartsstyrelsens opgørelse af Port State syn af 14. december 2006 er misvisende i den udformning, den er foretaget.

### **Bemærkninger fra Bureau Veritas**

Søfartsstyrelsen anmodede den 13. februar 2007 Bureau Veritas om at komme med bemærkninger til følgende punkter i H. Folmer & Co.'s brev af 7. februar 2007:

- Om systemgennemgang af 20. januar 2006 blev sendt til rederiet inden audit den 27. januar 2006, og
- hvorvidt det i slutningen af mødet den 27. januar 2006 blev meddelt, at der ville blive udstedt et nyt 5-årigt certifikat.

I e-mail af 16. februar 2007 skriver Bureau Veritas, at i audit-rapport af 27. januar 2006 har Lead Auditor ikke krydset af for udstedelse af nyt certifikat, men i rapporten bemærket, hvad den nye termin vil blive, nemlig 01.02.2011.

Lead Auditors rapport skal først godkendes af det Marine Center, som Auditenheden hører under. I dette tilfælde Marine Center Rotterdam. Denne praksis er J. J. Folmer bekendt med. Lead Auditor, og for den sags skyld surveyors, udsteder ikke definitive lovpligtige certifikater.

Med hensyn til systemgennemgangen af 20. januar 2006 skriver Bureau Veritas, at det var en mundtlig aftale at diskutere dette under den efterfølgende audit, hvilket blev gjort. Derfor blev der ikke rejst afvigelser forud for audit af 27. januar 2006.

Ved e-mail af 21. februar 2007 forelagde Søfartsstyrelsen Bureau Veritas bemærkninger for H. Folmer & Co.

### **Regelgrundlaget:**

ISM-koden om sikker skibsdrift, med seneste rettelselser, er gennemført i dansk ret ved teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., jf. kapitel IX af 1. juli 2002 i Meddelelser B fra Søfartsstyrelsen. Den danske oversættelse af ISM-koden blev offentliggjort i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen nr. 6 af 22. november 2002.

Af regel 3, nr. 1, om krav til sikkerhedsledelse i Meddelelser B, kapitel IX af 1. juli 2002, fremgår, at rederiet og skibet skal opfylde kravene i ISM-koden. I forbindelse med disse regler skal bestemmelserne i koden betragtes som obligatoriske.

Ifølge regel 4 i Meddelelser B, kapitel IX af 1. juli 2002 udstedes et overensstemmelsesdokument af Administrationen eller en organisation, som er anerkendt af Administrationen til rederier, som opfylder kravene i ISM-koden.

Til hvert skib udstedes et certifikat, benævnt Certifikatet for Sikker Skibsdrift, når Administrationen eller en organisation, som er anerkendt af Administrationen, har verificeret, at rederiet og dets skibsledelse drives i overensstemmelse med det godkendte system for sikker skibsdrift.

*Fra indledningen til Den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden) citeres afsnit 4 og 5:*

- "4 I erkendelse af, at to rederier ikke 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."

*Nedenfor er de mest relevante bestemmelser i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) citeret:*

ISM-kodens art. 13.5

"Overensstemmelsesdokumentet bør tilbagekaldes af Administrationen eller på dens vegne af den kontraherende regering, som har udstedt dokumentet, når de ikke anmodes om at foretage den i afsnit 13.4 krævede verifikation, eller hvis der foreligger bevis for grov afvigelse fra denne kode."

ISM-kodens art 13.5.1

"Alle tilknyttede certifikater for sikker skibsdrift og/eller midlertidige certifikater for sikker skibsdrift bør ligeledes tilbagekaldes, hvis overensstemmelsescertifikatet tilbagekaldes"

ISM-kodens art 1.1.10

">>Grov afvigelse<<: En identificerbar afvigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabet, skibets sikkerhed eller for miljøet, og som kræver øjeblikkelig afhjælpning; manglen på en effektiv og systematisk indførelse af krav omfattet af ISM-koden vil ligeledes blive betragtet som en grov afvigelse"

ISM-kodens art. 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."

ISM-kodens art. 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."

ISM-kodens art. 1.2.2.3

"Rederiets målsætning for sikker skibsdrift bør bl.a. bestandig forbedre land- og skibspersonellets færdigheder i sikkerhedsledelse, herunder forberedelse på nødsituationer i forbindelse med såvel sikkerhed som miljøbeskyttelse."

ISM-kodens art. 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."

ISM-kodens art. 4

"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."

ISM-kodens art. 9.1 og 9.2

"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.

Rederiet bør etablere procedurer til gennemførelsen af korrigerende handlinger."

ISM-kodens art. 12.2

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

**Begrundelse:**

Søfartsstyrelsen har gennemgået Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co.'s efterlevelse af den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening (ISM-koden) for perioden fra 9. september 2004 og til dato. Det er på baggrund heraf, at Søfartsstyrelsen vurderer, at rederiets overensstemmelsesdokument (Document of Compliance) i henhold til ISM-koden art. 13.5, jf. artikel 1.1.10, skal tilbagekaldes.

Det af H. Folmer & Co. fremsendte høringssvar af 7. februar 2007 samt supplerende høringssvar af 15. februar 2007 indeholder ikke yderligere eller supplerende oplysninger, der væsentligt har ændret de faktuelle forhold, der ligger til grund for denne afgørelse, eller som samlet set kunne føre til en ændring af denne afgørelse.

I brev af 7. februar 2007 har Folmer & Co. i forbindelse med ankesagen anmodet Søfartsstyrelsen om aktindsigt i det materiale Søfartsstyrelsen har gennemgået fra 9. september 2004 og til dato. Søfartsstyrelsen har besluttet at imødekomme denne anmodning om aktindsigt med undtagelse af de dokumenter, der er undtaget fra aktindsigt jf. forvaltningsloven § 12, stk. 1, om offentlige myndigheders interne arbejdsdokumenter. Det ønskede materiale fremsendes vedlagt denne afgørelse.

Søfartsstyrelsen sendte den 14. december 2006 sit høringsbrev til Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. i dets egenskab af reder samt bestyrende reder. Dette blev gjort af hensyn til ejerne af skibene. En tilbagekaldelse af et overensstemmelsesdokument er ikke kun af betydning for rederiet, der er underlagt ISM-koden, men også for skibenes

ejere, hvor disse ikke er H. Folmer & Co. Ved at fremsende brev af 14. december 2006 til H. Folmer & Co. i egenskab af bestyrende reder, forudsatte Søfartsstyrelsen, at rederiet orienterer skibenes ejere om sagen.

Søfartsstyrelsen er administrationen i henhold til ISM-koden. Gyldigheden af et overensstemmelsesdokument skal årligt verificeres af styrelsen eller en anerkendt organisation. Det følger af de generelle regler for Søfartsstyrelsens myndighedstilsyn jf. lov om sikkerhed til søs kapitel 6, at opstår der tvivl om, hvorvidt et rederi opfylder ISM-kodens krav, kan dette kræves verificeret.

At Søfartsstyrelsen i medfør af lov om sikkerhed til søs, § 22 har delegeret sine beføjelser til Bureau Veritas, betyder ifølge ISM-koden ikke, at styrelsen er afskåret fra at deltage i audits. Søfartsstyrelsen er fortsat myndigheden, på hvis vegne overensstemmelsesdokumentet er udstedt, ligesom det er Søfartsstyrelsen som myndighed, der træffer afgørelse om tilbagekaldelse af et overensstemmelsesdokument.

Klassifikationsselskaberne kan kræve betaling af rederiet for deres arbejde på vegne af Søfartsstyrelsen efter § 25 i lov om sikkerhed til søs.

Direktør J. J. Folmer skriver i brev af 7. februar, at han ved audit af 26. maj 2006 anmode Søfartsstyrelsen om et møde og at denne anmodning blev afslået. Direktør J. J. Folmer tilbyder i brev af 15. februar 2007 at mødes med Søfartsstyrelsen, såfremt der ønskes en yderligere uddybning af sagen.

Søfartsstyrelsen bemærker, at man ikke i maj 2006 har modtaget nogen konkret anmodning om at møde vedrørende rederiets ISM-system, men kan ikke afvise, at spørgsmålet om et sådan møde kan have været nævnt i forbindelse med audit af 26. maj 2006. Endvidere kan det oplyses, at styrelsens sagsbehandlere løbende har været i kontakt med direktør J. J. Folmer vedrørende konkrete problemstillinger af teknisk karakter samt i forbindelse med tilbageholdelse af rederiets skibe.

ISM-koden foreskriver, at rederierne selv skal forestå implementering af koden. Søfartsstyrelsen skal alene tilse, at ISM-koden er implementeret og at den efterleves i praksis. Søfartsstyrelsen finder, at sagen på nuværende tidspunkt er tilstrækkeligt oplyst. Man har således ikke fundet behov for at acceptere rederiets tilbud om at uddybe sagen yderligere på et møde.

Direktør J. J. Folmer anfører i brev af 7. februar 2007, at den ene afvigelse under audit den 14. september 2006 blev givet, fordi der ikke var lagt gummi mellem en redningsflåde og stativet, samt fordi der ikke var en behørig lukkemekanisme på et el-skab. Det fremgår imidlertid af auditrapporten, at afvigelsen ikke alene blev givet på grundlag af disse to forhold. Afvigelsen blev derimod givet på grundlag af yderligere tre forskellige forhold, der var af væsentlig betydning for skibenes sikre drift. De tre forhold vedrørte manglende forebyggende aktiviteter, fx dårlig isolering af udstødningsrør på en dieselmotor, manglende navneplader på luft-, fylde- og pejlerør samt at laste- og losseudstyret var i dårlig stand.

Det er ikke korrekt, når direktør J. J. Folmer skriver, at der under audit den 14. september 2006 blev fremvist eksempler på e-mails vedrørende arbejdsulykker, der var blevet sendt ud til rederiets øvrige skibe. Der blev ikke fremvist sådanne eksempler.

Søfartsstyrelsen kan på baggrund af de foretagne auditeringer af rederiet siden 9. september 2004 konstatere, at rederiet, på trods af udarbejdelse af handlingsplan af 28. oktober 2004, handlingsplan af 17. januar 2006, audit af 27. januar 2006, ekstraordinære auditeringer af 15. september 2005 og 26. maj 2006 med påtale af afvigelser, fortsat ikke den 14. september 2006 havde etableret en organisation, der på tilfredsstillende vis vedligeholder et sikkerhedsstyringssystem. Der foreligger derfor en grov afvigelse efter ISM-kodens artikel 1.1.10, 2. led, idet rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk indførelse af krav omfattet af ISM-koden.

Formålet med ISM-koden er at sikre sikkerheden til søs, forebyggelse af tilskadekomst af mennesker eller tab af menneskeliv, undgåelse af miljøskader samt skader på ejendom. Det er centralt i forhold til ISM-koden, at et rederi selvstændigt kan identificere de tiltag, der er nødvendige for at undgå arbejdsulykker, samt skader på miljø og ejendom. En effektiv forebyggelse af ulykker kræver, således at der løbende sker opfølgning på samt forebyggelse af hændelser. Det er således ikke tilstrækkeligt, - som tilfældet er hos H. Folmer & Co. - at der kun sker opfølgning på forhold, der er blevet påpeget under audits eller kontrolsyn. Det er således Søfartsstyrelsens opfattelse, at man i rederiorganisationen ikke har formået at opbygge en behørig sikkerhedskultur til forebyggelse af fremtidige ulykker som krævet i ISM-koden.

Den manglende opbygning af en sikkerhedskultur fremgår endvidere også af punkt 20 i rederiets handlingsplan af 12. december 2006, hvoraf det fremgår, at kaptajner vil blive undervist og trænet på rederikontoret inden afrejse til skibene, ”så vidt det er muligt”.

Der er således ikke sket den nødvendige udvikling af rederiets sikkerhedsstyringssystem med henblik på at sikre, at skibene kan opfylde de sikkerhedsmæssige krav, idet rederiet alene i forbindelse med de af Bureau Veritas foretagne auditeringer, har gennemført korrigerende handlinger for hændelser, der burde være, men ikke er blevet identificeret og korrigeret gennem rederiets egne interne auditeringer. Rederiet foretager således ikke nødvendige, selvstændige tiltag til vedligehold af rederiets sikkerhedsstyringssystem og forebygger derfor ikke fremtidige hændelser i nødvendigt omfang.

Til illustration herfor har Søfartsstyrelsen valgt at fremhæve nedennævnte uoverensstemmelser med ISM-koden fundet ved auditeringer af 27. januar 2006, 26. maj 2006 og 14. september 2006;

- ISM-koden art. 1.2.1. og art. 1.2.2, underpunkt 1 og 2, er overtrådt, da rederiet ikke har gennemført korrigerende handlinger til forebyggelse af fremtidige faldulykker. Ved den seneste audit af 14. september 2006 blev det påtalt, at dette ikke var gennemført til trods for, at forholdet blev påtalt allerede ved auditten af 27. januar 2006.
- ISM-koden art. 1.2.2, underpunkt 3, er overtrådt ved, at rederiet ikke havde sikret en forbedring af land- og skibspersonellets uddannelse og færdigheder i sikkerhedsledelse.

- ISM-koden art. 3.3 er overtrådt, idet rederiet ikke har tilstrækkelige ressourcer til at vedligeholde sit sikkerhedsstyringssystem. Ved den seneste audit af 14. september 2006 blev det konstateret, at man endnu ikke, som man tidligere havde stillet i udsigt, havde ansat en ny medarbejder til at styrke rederiorganisationen, ligesom samarbejdet med eksterne konsulenter ikke er formuleret i rederiets sikkerhedsstyringssystem.
- ISM-koden art. 9 er overtrådt, idet rederiet ikke foretager undersøgelser af eller analyserer de rapporterede afvigelser, ulykker og farlige situationer, der konstateres ombord på skibene, med henblik på at forbedre sikkerheden gennem etablering af passende procedurer til gennemførelse af korrigerende handlinger.
- ISM-koden art. 12.2 er ikke overholdt, idet det ikke har kunnet konstateres, at rederiet periodisk har fulgt op på de rapporteringer, der indgik til rederiet om hændelser og uheld på rederiets skibe.

Det skal endvidere bemærkes, at den manglende effektive implementering af et sikkerhedsstyringssystem har givet anledning til et uforholdsmæssigt stort antal tilbageholdelser af rederiets skibe ved havnestatskontrol.<sup>5</sup> Hovedparten af disse tilbageholdelser ved havnestatskontrollen kunne og burde have været undgået, såfremt de foreskrevne ISM-procedurer havde været implementeret og efterlevet. For eksempel har rederiet først efter vejledning fra Bureau Veritas, samt efter at have fået afvigelser herfor, indført checklister for kontrol af rederiets skibe. Disse checklister skal sikre, at alle de væsentlige forhold, der kræves efter lovgivningen, herunder vedligehold af skibene, efterleves og dermed forebygge tilbageholdelser under havnestatskontrol og Søfartsstyrelsens kontrollsyn.

Sammenfattende kan det konstateres, at der ikke ved den seneste audit af 14. september 2006 var sket en tilfredsstillende udvikling af rederiets sikkerhedsstyringssystem med henblik på at sikre, at skibene fremover kan opfylde de sikkerhedsmæssige krav. Rederiet har således ikke formået effektivt og systematisk at indføre de af ISM-koden omfattede krav, således at risikoen for uheld af hensyn til besætningens og skibenes sikkerhed samt tilbageholdelser nedbringes fremover.

De af rederiet fremsendte oplysninger samt handlingsplaner for 2006 og 2007 indebærer ingen ændring af Søfartsstyrelsens vurdering heraf.

Det er Søfartsstyrelsens erfaring, at der næppe i et rederi med 13 skibe, hvoraf de 11 er underlagt ISM-koden, på tilfredsstillende vis kan udvikles og vedligeholdes et sikkerhedsstyringssystem, når den designerede person både er direktør, reder og sikkerhedsansvarlig, og det er styrelsens vurdering, at dette heller ikke er sket i rederiet.

Den 17. januar 2006 lavede rederiet en handlingsplan for 2006. Ifølge handlingsplanen forventes hovedparten af punkter afsluttet i april 2006. Endvidere indgik rederiet en

---

<sup>5</sup> Således havde rederiet 6 tilbageholdelser i 2006: 17/1 – 2006 DANICA WHITE, 16/2 – 2006 DANICA SUNRISE, 27/3 – 2006 DANICA WHITE, 8/6 - 2006 DANICA BROWN, 12/7 - 2006 DANICA WHITE, 14/7- 2006 DANICA VIOLET.

aftale med et konsulentfirma i maj 2006 om deltagelse på fem interne audits på rederiets skibe samt et på rederiets kontor.

Den fremsendte handlingsplan af 17. januar 2006 indeholder 20 punkter, der i alt tilsammen ville løfte rederiets ISM-system.

Søfartsstyrelsen har i den forbindelse særligt bemærket handlingsplanens punkt 3, som vedrører udarbejdelse af nye procedurer for kontrol af besætningens certifikater inden påmønstring, punkt 11, der vedrører nautiske publikationer, punkt 15, der omhandler rutevejledning og punkt 20, der vedrører procedure til sikring af at besætningen er fuldt fortrolig med driften af skibet, især for nymønstret besætningsmedlemmer (familisering). De nævnte punkter er ifølge det fremsendte gennemført senest juli 2006.

Fra 1. maj 2006 til 12. februar 2007 har der været 29 Port State control syn (PSC-syn) på rederiets skibe. To af disse resulterede i tilbageholdelse. I samme tidsrum har Søfartsstyrelsen afholdt 4 syn, der i alt resulterede i 78 krav grundet fejl og mangler på skibene.

Søfartsstyrelsen bemærker, at

- uanset handlingsplanens punkt 3 vedrørende kontrol af besætningens certifikater, blev der ved PSC-syn den 2. oktober 2006 af MARIANNE DANICA i Portugal fundet mangler ved besætningens certifikater (Certificate for rating for watch-keeping og Crew certificates, evidence of basic training).
- uanset handlingsplanens punkt 11 vedrørende nautiske publikationer, blev der ved PSC-syn i Tyrkiet den 8. juni 2006 af DANICA BROWN konstateret mangler ved publikationerne, ved PSC-syn af DANICA RAINBOW i Holland den 16. januar 2007 blev der fundet forældede publikationer, ved PSC-syn den 30. maj 2006 af DANICA VIOLET i Tyskland blev der konstateret fejl ved søkort og ved PSC syn af 8. juni 2006 af DANICA BROWN i Tyrkiet blev der fundet forældede kort. Der blev også fundet forældede kort ved PSC-syn af DANICA RAINBOW den 16. januar 2007 i Holland. På de to skibe DANICA GREEN og DANICA RED, der ikke er omfattet af pligten til at have et ISM sikkerhedsstyringssystem, men efter det oplyste omfattet af handlingsplanen, blev der henholdsvis den 8. juni 2006 og den 7. september 2006 konstateret mangler ved publikationerne. Der blev også konstateret manglende kort ved PSC-syn af DANICA RED den 7. september 2006.
- uanset handlingsplanens punkt 15 vedrørende ruteplanlægning blev der ved PSC-syn af DANICA VIOLET den 30. maj 2006 i Tyskland fundet fejl ved ruteplanlægningen. Ved audit den 5. juli af DANICA BROWN og ved audit den 20. juli af DANICA VIOLET blev der ved begge audits konstateret mangelfuld ruteplanlægning.
- uanset handlingsplanens punkt 20, nymønstrets besætnings familisering, blev det ved PSC-syn den 8. juni 2006 af DANICA BROWN i Tyrkiet fundet, at besætningen var "not familiar about ship safety and fire fighting".

De mange afvigelser ved PSC-syn viser, at det ikke er tilstrækkeligt, at det i en handlingsplan fastsættes, at der skal laves procedurer. De sikkerhedsmæssige tiltag skal også implementeres og anvendes ude på rederiets skibe, hvilket resultaterne fra de nævnte havnestatskontroller vidner om ikke er sket i tilstrækkeligt omfang. Den manglende effektive gennemførelse af handlingsplanen viser, at der ikke er sket en tilfredsstillende udvikling af rederiets sikkerhedsstyringssystem med henblik på at sikre, at skibene kan opfylde de sikkerhedsmæssige krav.

Direktør J. J. Folmer har således ikke overfor Søfartsstyrelsen vist, at rederiet kan drive en forsvarlig sikkerhedsorganisation med de nuværende ressourcer. Endvidere har det fremsendte materiale af 15. februar 2007, vist, at end ikke indgåelse af aftale med forskellige konsulenter, om at bistå rederiet, har styrket rederiets sikkerhedsorganisation i tilstrækkelig grad. Hertil bemærkes særligt de mange fejl og mangler, der blev fundet ved kontrolsyn på rederiets skibe i perioden 1. maj 2006 til 12. februar 2007 til trods for handlingsplan af 17. januar 2006 og rederiets indgåelse af aftale med konsulentfirmaet "Besigtigelseskontoret".

Det er herefter Søfartsstyrelsens vurdering, at rederiet ikke har foretaget en effektiv og systematisk implementering af ISM-kodens krav."

**I klageskrivelsen af 22. marts 2007 fra rederiets advokat, advokat Henrik Thal Jantzen, er der bl.a. anført følgende:**

"Skibsmæglerfirmaet H. Folmer & Co. A/S, Fredericiagade 57, 1310 København K ("Rederiet"), stiftet i 1955, driver rederivirksomhed som bestyrende reder for i alt 13 skibe, jf. data vedrørende de enkelte skibe fra Dansk Illustreret Skibsliste (bilag 1).

Alle skibe er mindre tørlastskibe i størrelsesordenen fra 584 BT til 1.440 BT, bortset fra to skibe som er under 500 BRT.

Der er dansk besætning på samtlige skibe bortset fra et enkelt, hvor 4 ud af 8 besætningsmedlemmer er udenlandske. Besætningen består af kaptajn og styrmand begge med sætteskippercertifikat (maksimalt 3.000 BRT-skibe) samt to menige søfolk. Der er fast to mand på broen; officerer går 6-timers vagter.

Rederiets administration består af i alt 13 personer med Jørgen J. Folmer og Uffe Martin Jensen som direktører. Sammensætningen af de 13 medarbejdere er; 4 i befragtningsafdelingen, 3 i teknisk afdeling, 2 i bogholderiet samt et reparationsgæng på 4 personer.

I tillæg hertil har Rederiet kontraheret med eksterne konsulenter; Jakob Larsen og Besigtigelses Kontoret A/S.

Samtlige skibe er klasset i Bureau Veritas og har farttilladelse til sejlads worldwide.

I forbindelse med at ISM blev indført for almindelige tørlastskibe (over 500 BRT) pr. 1. juli 2002, har samtlige Rederiets skibe været omfattet af Rederiets ISM-godkendelse, og på hvert enkelt skib er der i overensstemmelse hermed udstedt sædvanlig Safety Management Certificate.

Alle skibe er kaskoforsikrede i Codan Forsikring A/S og P&I-forsikret hos Assuranceforeningen Skuld.

#### Rederiets ISM-certificering

ISM-certificeringen af rederier baserer sig på den såkaldte ISM-kode (bilag 2), der omfatter en skabelon af generelle krav om forskellige sikkerhedsstyringssystemer, rederierne skal implementere med det formål at forbedre sikkerheden for skibsfart og besætning og reducere faren for forurening fra fartøjer.

ISM-koden er holdt i meget generelle vendinger og giver ikke nogen konkrete anvisninger på, hvorledes det enkelte rederis sikkerhedsstyringssystem skal udformes eller implementeres - dette er i det hele overladt til det enkelte rederi under tilsyn af de nationale søfartsmyndigheder, der i omtrent alle lande har delegeret tilsynet til anerkendte klassefikationsselskaber.

I forbindelse med Rederiets ISM-certificering udarbejdede Rederiet i overensstemmelse med ISM-kodens art. 1.4 et sikkerhedsstyringssystem (Safety Management System) gældende for Rederiets skibe, hvori forskrifterne i ISM-koden er inkorporeret.

Oversigt over Rederiets senest opdaterede Safety Management System godkendt af Bureau Veritas dateret 1. februar 2006 fremlægges som bilag 3. Hele det originale Safety Management System vil blive fremlagt under sagens forhandling.

I forbindelse med Rederiets indførelse af ISM-koden i 2002 foretog Bureau Veritas den fornødne verifikation (Initial Auditing), hvori Rederiets sikkerhedsstyringssystem såvel i land som på skibene blev godkendt som opfyldelse af kodens krav, og Document of Compliance blev udstedt. Efterfølgende er intet af systemet blevet annulleret, men der er udelukkende foretaget tilføjelser af ny procedurer.

Som nævnt indeholder ISM-koden ikke nogen konkrete anvisninger på, hvorledes det enkelte rederis sikkerhedsstyringssystem skal udformes; dette er i det hele overladt til det enkelte rederi, hvorefter standarder og detaljeringsgrad fastlægges ud fra myndighedernes skøn med skyldig hensyntagen til, hvilket segment det enkelte rederi arbejder i.

ISM-koden er identisk for alle rederier, men det siger sig selv, at detaljeringsgraden og omfanget af dette sikkerhedssystem i høj grad afhænger af, om rederiet er et større passagerskibsrederi, tankskibsrederi eller som her et lille rederi, der driver småskibsfart med små tørlastskibe under 2.000 BT.

De lokale myndigheder fører gennem klassifikationsselskaberne en løbende kontrol af, at rederiernes sikkerhedsstyringssystem stedse er i overensstemmelse med ISM-koden ved foretagelse af jævnlige inspektioner og verifikationer (såkaldte audits).

Endvidere skal rederierne selv gennemføre interne audits og foretage egen kontrol af, at sikkerhedsstyringssystemet er indarbejdet og kendt af navnlig besætningen, men også af det landbaserede personale.

I Danmark er Søfartsstyrelsen den myndighed, der skal sikre rederiernes overholdelse af ISM-koden.

Hvis der konstateres afvigelser (non-conformity) fra koden (i ISM-kodens art. 1.1.9 defineret som "*observeret situation, hvor det fremgår af de objektive beviser, at et specificeret krav ikke er opfyldt*"), vil den naturlige reaktion fra Søfartsstyrelsen være ved rådgivning og vejledning at bistå rederierne med at foretage de fornødne tiltag, således at koden opfyldes.

Hvis rederier ikke efterlever Søfartsstyrelsens anvisninger, vil det være muligt for Søfartsstyrelsen at udstede påbud om indførelse af sådanne konkrete tiltag, der, hvis de ikke overholdes, kan straffes med bøde og fængsel, jf. Lov om sikkerhed til søs (Lov nr. 627 af 26. juni 2002) § 28.

Hvis overtrædelsen knytter sig til et enkelt skib, vil det endvidere være muligt gennem de stedlige havnemyndigheder (Port State Control) at tilbageholde det pågældende skib.

Kun i tilfælde af en grov afgivelse (major non-conformity) af ISM-koden, der i henhold til kodens art. 1.1.10 defineres som en påviselig fravigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabets og skibets sikkerhed, eller en alvorlig fare for miljøet, og som kræver øjeblik afhjælpning, herunder i tilfælde, hvor koden ikke er gennemført effektivt og systematisk, har myndighederne i henhold til ISM-kodens § 13.5 ret til at inddrage Document of Compliance.

Hvis Document of Compliance inddrages, vil ligeledes de enkelte skibes Safety Management Certificate blive inddraget, og i konsekvens heraf vil samtlige skibe blive tilbageholdt af havnemyndighederne.

Et sådant indgreb er i sagens natur et meget ultimativt indgreb over for det enkelte rederi og vil, henset til de økonomiske konsekvenser det får, være ødelæggende for rederiet.

Det er derfor, at denne sanktionsmulighed er begrænset til tilfælde, hvor myndigheden kan føre bevis for, at der sket en sådan kvalificeret grov afgivelse fra kodens krav, jf. ISM-kodens art. 13.5.

#### Rederiets ISM-godkendelse fra 2004

Ved ISM-auditing hos Rederiet den 11. marts 2004 blev det konkluderet, at Rederiets implementeringsniveau var "Very Good", og der blev ikke fundet hverken grove afvigelser (MNC), afvigelser (NC) eller observationer. Der henvises til ISM-audit-rapport dateret 11. marts 2004 (bilag 4).

Som redegjort for af Søfartsstyrelsen i afgørelsen af 12. marts 2007, blev der ved efterfølgende inspektioner i 2004 givet følgende anmærkninger:

- Ved ekstraordinær audit den 10. maj 2004 - 5 anmærkninger.
- Ved ekstraordinær audit den 9. september 2004 - 1 anmærkning.

Samtlige anmærkninger blev efterlevet af Rederiet inden for de af Bureau Veritas givne frister.

På grundlag af bemærkninger fra Bureau Veritas om, at Rederiets besætning manglede supplerende træning og ledelseskvalifikationer, udfærdigede Rederiet i samarbejde med Bureau Veritas en handlingsplan dateret 28. oktober 2004 (bilag 5) med henblik på udvikling og forbedring af Rederiets sikkerhedsstyringssystem.

Endvidere redegjorde Rederiet med brev af 24. oktober 2005 (bilag 6) for de tiltag, Rederiet havde fået gennemført af den pågældende handlingsplan.

For yderligere at forbedre og effektivisere Rederiets sikkerhedsstyringssystem fastansatte Rederiet en konsulent i efteråret 2005 til at påtage sig denne opgave. Stillingsbeskrivelse fremlægges som bilag 7.

Desværre var den pågældende ikke tilstrækkeligt indstillet på at påtage sig opgave og måtte afskediges pr. 1. marts 2006.

I erkendelse heraf indgik Rederiet en konsulentaftale med Besigtigelses Kontoret A/S pr. 1. januar 2006. Selskabet, der er en del af Codan A/S, har autorisation til at foretage ISM-audits for udenlandske myndigheder og besidder således kompetence til at kunne bistå Rederiet hermed.

Rederiets konsulentaftale med Besigtigelses Kontoret A/S dateret 18. juli 2006 fremlægges som bilag 8.

Rederiet havde herefter i samarbejde med Besigtigelses Kontoret A/S udarbejdet en revideret handlingsplan dateret 6. april 2006 (bilag 9).

Søfartsstyrelsen havde ultimo december 2005 vurderet Rederiets ISM-standard og med afgørelse af 8. december 2005 (bilag 10) konkluderet, at der ikke var bevismæssigt grundlag for at tilbagekalde overensstemmelsescertifikat (Document of Compliance).

Efter dette tidspunkt har Søfartsstyrelsen taget initiativ til afholdelse af følgende audits hos Rederiet, og været observatører:

27. januar 2006 (bilag 11)	3 non-conformities 0 major non-conformities
26. maj 2006 (bilag 12)	2 non-conformities 0 major non-conformities
14. juli 2006 (bilag 13)	2 non-conformities 0 major non-conformities
14. september 2006 (bilag 14)	2 non-conformities 0 major non-conformities

Endvidere har Rederiet ikke mindst i 2006 ladet afholde adskillige møder og opfølgning med deltagelse af Rederiets ISM-konsulenter, ikke mindst for at effektivisere og udbygge Rederiets ISM-status. Som illustration vedlægges kopi af Rederiets rapport nr. 35(!) dateret 12. december 2006 (bilag 15), der referer til et ledelsesmøde samme dag,

hvor adskillige ISM-relaterede punkter blev gennemgået og beslutninger truffet om den fremtidige fortsat effektivisering.

Med Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006 (bilag 16) præsenterede styrelsen Rederiet for, at man - trods Rederiets efterlevelse af styrelsens og klassifikationsselskabets anmærkninger og trods de mange tiltag for at effektivisere sikkerhedsstyringssystemet - agtede at benytte den ultimative sanktion over for Rederiet, nemlig en tilbagekaldelse af Rederiets overensstemmelsescertifikat (Document of Compliance).

Denne beslutning forekommer så meget desto mere ubegrundet, når Rederiet siden Søfartsstyrelsens konklusion om, at der ikke var belæg for at tilbagekalde ISM-certifikatet, ikke har kunnet notere en eneste major non-conformity ved de efterfølgende 4 audits i 2006 og kun ganske få non-conformities, der alle straks blev efterlevet.

Med Rederiets brev af 7. februar 2007 (bilag 17) bilagt Rederiets detaljerede kommentarer (bilag 18) redegjorde Rederiet for Søfartsstyrelsens kritikpunkter i brevet af 14. december 2006.

Samtidig anmodede Rederiet om et møde med Søfartsstyrelsen, således at man i samarbejde med Søfartsstyrelsen kunne blive enige om de konkrete yderligere tiltag, der var påkrævede.

Søfartsstyrelsen fandt ikke anledning til at deltage i et sådant møde trods Rederiets betydelige indsats og ressourcer (ikke mindst økonomiske) for at efterkomme de fremsatte kritikpunkter og konkrete forbedringer som beskrevet i Rederiets høringssvar, men fastholdt sin opfattelse og fremsendte sin beslutning om tilbagekaldelse af skibenes Certificate of Compliance med brev af 12. marts 2007, der er omtrent identisk med Søfartsstyrelsens brev af 14. december 2006.

#### Rederiets driftsforhold i øvrigt

Selvom Søfartsstyrelsen må kunne påvise, at Rederiet ikke i fuldt omfang har implementeret ISM-koden, er det væsentligt at fremhæve, at Rederiets skibe stedse har været drevet og fortsat drives på en professionel og søsikkerhedsmæssig forsvarlig måde.

Omtrent alle skibenes besætningsmedlemmer er danske. Besætningsmedlemmerne er fuldt kvalificerede og med papirer i overensstemmelse med de gældende krav i henhold til såvel bemandingsloven som STCW-Konventionen.

Skibene er alle fuldt klassede, og ingen skibe har udestående klasseanmærkninger (recommendations) af betydning for skibenes søsikkerhed.

Ingen af skibene har været involveret i væsentlige søulykker, og Rederiet har en meget fin skadeprocent. Der henvises til udtalelse fra skibets kaskoassurandør ved e-mail-udveksling af 22. marts 2007 (bilag 19) samt skibets P&I-forsikring, Assuranceforeningen Skuld (bilag 20).

Hvad angår Port State Controls, bemærkes, at disse i løbet af 2006 har været stærkt reducerede; ikke mindst i kraft af Rederiets tiltag med forbedring af sikkerhedsstyringssystemet, specielt hvad angår Port State proceduren. Med hensyn til de tidligere Port State Controls, bemærkes, at ingen af de anmærkninger, der er givet ved disse tidligere Port State Controls, kan siges at have været graverende, endsi­ge direkte relateret til eventuelle afvigelser fra ISM-koden.

Således har der i 2006 været følgende Port State Controls:

	Totale antal syn	Tilbageholdelser	Totale antal punkter	Punkter, som ikke er korrekte	Reelle punkter
1. kvartal	13	3	71	27	44
2. kvartal	8	1	35	6	29
3. kvartal	13	1	30	15	15
4. kvartal	10	1	5	3	2
Total	44	6	141	51	90
Samme tal men angivet i procent af det totale antal					
1. kvartal	29,5	50,0	50,4	52,9	48,9
2. kvartal	18,2	16,7	24,8	11,8	32,2
3. kvartal	29,5	16,7	21,3	29,4	16,7
4. kvartal	22,7	16,7	3,5	5,9	2,2

Der er således en klart faldende tendens i Port State Controls og ikke mindst i tilbageholdelser og anmærkninger.

Rederiet har et godt renommé og omdømme, og Rederiets medarbejdere og officerer har alle langvarig tilknytning til Rederiet og udtrykker alle stor tilfredshed med ansættelsesforholdene.

Det kan derfor konkluderes, at Rederiet generelt set er et professionelt og ordentligt rederi og har en generel standard i søsikkerhedsmæssig henseende, der ligger væsentligt over gennemsnittet af tilsvarende mindre tørlastskibe og coastere.

#### Hjemmel for tilbagekaldelse af Document of Compliance

1.

Det følger af ISM-kodens art. 13.5, at myndighederne kun kan tilbageholde Rederiets Document of Compliance, hvis der er bevis for grov afgivelse fra kodens krav.

Grov afvigelse defineres i art. 1.1.10 som følger:

*"Ved "grov afgivelse" forstås en påviselig fravigelse, som udgør en alvorlig trussel for mandskabets eller skibets sikkerhed eller en alvorlig fare for miljøet, og som krævet øjeblikkelig afhjælpning; udtrykket omfatter også det forhold, at et krav i henhold til denne kode ikke er gennemført effektivt og systematisk."*