

**Søfartsstyrelsens kontrol med de  
autoriserede klassifikationsselskaber**

Årsrapport 2003

---

# Søfartsstyrelsens kontrol med de autoriserede klassifikationsselskaber

## Årsrapport 2003

29. juli 2004  
Sag 199940019/74  
Arkivkode 01.15.02  
Center for Skibsteknik  
og Arbejdsmiljø (CSA)  
/EIT/AU/OL

### Årsrapport 2003 – Sammenfatning

---

De opstillede mål for Søfartsstyrelsens kontrol med de autoriserede klassifikationsselskaber i 2003 blev nået.

Resultatområdet ”klassekontrol mv.” var herudover præget af følgende begivenheder i årets løb:

- Klasseaftalen blev gennemgribende revideret med ikrafttrædelse den 27. september 2003, en aftale der – ifølge flere kilder – kopieres flittigt i flere europæiske lande.
- Kredsen af autoriserede klassifikationsselskaber er blev udvidet med det italienske RINA, der i 2004 forventer at åbne et kontor i Danmark.

I lighed med forrige år kan der ikke udledes noget systematisk mønster i de rapporterede fejl og mangler, der er konstateret i forbindelse med klassekontrol – udover, at stort set alle alvorlige observationer af sikkerhedsmæssig karakter vedrører skibe med en brutto tonnage på mindre end 3.000.

Dette kan man ikke drage nogen sikker konklusion på baggrund af, idet synsindsatsen på skibe i drift netop har været fokuseret på denne gruppe af skibe.

Erfaringerne fra 2003 og 2002 betyder imidlertid, at der gennemføres en modifikation af konceptet for klassekontrol for 2005 med henblik på en yderligere fokusering af Søfartsstyrelsens kontrol med de autoriserede klassifikationsselskaber.

#### **SØFARTSSTYRELSEN**

Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 01

CVR-nr. 29 83 16 10

sfs@dma.dk

[www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

## 1. Introduktion – Årsrapport 2003

---

Det er første gang Søfartsstyrelsen (SFS) offentliggør en rapport, der beskriver resultatet af de aktiviteter, Søfartsstyrelsen udfører for at føre kontrol med de af Søfartsstyrelsen autoriserede klassifikationselskaber.

Af hensyn til forståelsen af området i brede kredse har Søfartsstyrelsen derfor valgt at indlede rapporten med en generel beskrivelse af Søfartsstyrelsens relationer til klassifikationselskaberne. Herefter fortsættes der med en mere ”normal” årsrapport, hvor der redegøres for de aktiviteter, der er knyttet til styringen af og kontrollen med de af Søfartsstyrelsen autoriserede klassifikationselskaber.

### Indhold

---

1.	Introduktion – Årsrapport 2003 .....	2
2.	Søfartsstyrelsens relationer til klassifikationselskaberne .....	2
3.	Kontrol med klassifikationselskabernes arbejde i 2003 .....	5
4.	Antal klassekontROLSYN i 2003 .....	5
5.	Resultatet af klassekontrol på skibene i 2003 (type 1 – 3).....	6
6.	Resultatet af systemkontrol i 2003 (type 4) .....	8
7.	Revision af klasseaftalen i 2003.....	9
8.	Planer for klassekontrol mv. i 2004 .....	9
9.	Videreudvikling af Søfartsstyrelsens klassekontrol.....	10
10.	Bilag 1 Oversigt over rapporterede klassekontROLSYN i 2003 .....	13

## 2. Søfartsstyrelsens relationer til klassifikationselskaberne

---

Søfartsstyrelsen fastsætter på en lang række områder bestemmelser om skibes bygning, udstyr og drift.

Af historiske grunde fastsættes de tekniske krav på en række vigtige områder – skibes skrog, maskineri, el og automatik – imidlertid af de såkaldte klassifikationselskaber.

En række internationale konventioner, EF direktiver og Søfartsstyrelsens regelværker kræver således, at skibene på disse områder lever op til de krav, som fastsættes af klassifikationselskaberne.

Klassifikationselskaberne forestår desuden – mod betaling – kontrollen med ovennævnte områder for langt størstedelen af danske skibe. Disse skibe benævnes i daglig tale som ”klassede”. Det er frivilligt for rederen, om denne vil anvende sig af et klassifikationselskab men det kan være endog særdeles svært at få et skib forsikret, såfremt det ikke er klasset

Søfartsstyrelsen kontrollerer, at skibe, der ikke er klassede på de omtalte områder, lever op til et af de anerkendte klassifikationselskabers regelsæt.

Anerkendelsen af klassifikationselskaberne sker på europæisk plan (EF) i henhold til det såkaldte klassedirektiv<sup>1</sup>, og kontrollen udføres af EU kommissionen<sup>2</sup> i samarbejde med medlemsstaterne.

De klassifikationselskaber, der er anerkendt af EU Kommissionen, er for nærværende (i denne forbindelse kaldet ”anerkendte organisationer” eller på engelsk ”Recognised Organisations” (RO)):

- American Bureau of Shipping (ABS, hjemland USA),
- Bureau Veritas (BV, hjemland Frankrig),
- China Classification Society (CS, hjemland Kina),
- Det Norske Veritas (DNV, hjemland Norge),
- Germanischer Lloyd (GL, hjemland Tyskland),
- Hellenic Register of Shipping (HR, hjemland Grækenland),
- Korean Register of Shipping (KR, hjemland Korea),
- Lloyd's Register (LR, hjemland Storbritannien),
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK, hjemland Japan),
- Registro Italiano Navale (RINA, hjemland Italien),
- Registro Internacional Naval (RINAVE, hjemland Portugal),
- Russian Maritime Register of Shipping (RS, hjemland Rusland).

I henhold til klassedirektivet skal Søfartsstyrelsen acceptere danske skibe, som er klasset ved et af disse selskaber, som værende ”i klasse”.

Danske skibe klassede i alle andre klassifikationselskaber, skal af Søfartsstyrelsen betragtes som værende uklassede.

Her udover er følgende klassifikationselskaber **autoriseret** af Søfartsstyrelsen til **også** at udstede lovpligtige – såkaldte ”statutory” – certifikater:

- American Bureau of Shipping,
- Bureau Veritas,
- Det Norske Veritas,
- Germanischer Lloyd,
- Lloyd's Register,
- Nippon Kaiji Kyokai,
- Registro Italiano Navale,
- Korean Register of Shipping (kun målebrev).

<sup>1</sup> European Union's Council Directive 94/57/EC (as amended – 97/58/EC and 2001/105/EC) on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

<sup>2</sup> EU kommissionen har fra 1. marts 2004 uddelegeret opgaven til EMSA (European Maritime Safety Agency), som er EU's søfartsagentur.

Autorisationen af klassifikationsselskaberne reguleres af en kontrakt – den såkaldte ”klasseaftale” – som Søfartsstyrelsen har indgået med ovenstående syv ”anerkendte” klassifikationsselskaber, og som er godkendt af EU Kommissionen. Kontrakten er desuden udarbejdet med hjemmel i ”Lov om sikkerhed til søs” §22.

Ovennævnte klasseaftale sætter detaljerede rammer for:

- Hvilke opgaver de autoriserede klassifikationsselskaber må udføre på vegne af Søfartsstyrelsen.
- Hvilket ansvar de autoriserede klassifikationsselskaber påtager sig, herunder erstatningsansvar.
- Hvordan Søfartsstyrelsen fører kontrol med klassifikationsselskabernes arbejde.
- Kommunikationen mellem de autoriserede klassifikationsselskaber og Søfartsstyrelsen.

De autoriserede klassifikationsselskaber er kun bemyndiget til at udføre ganske få opgaver vedrørende passagerskibe. Der er imidlertid et vist overlap mellem de områder, et skibs klassifikationsselskab fører tilsyn med i medfør af selskabets egne regler, og det tilsyn, Søfartsstyrelsen fører med samme skib i medfør af internationale regler.

For at minimere dobbeltarbejde og dermed minimere både udgifter og besvær for erhvervet, foretager Søfartsstyrelsen derfor, i samarbejde med skibets klassifikationsselskab, rederi og byggeværft, en individuel kortlægning og afgrænsning af styrelsens og klassifikationsselskabernes kontrolområder hver gang, et nyt skib bygges, eller et eksisterende skib gennemgår en større ombygning. Dette arbejde munder ud i en detaljeret checkliste, der beskriver, ”hvem der gør hvad”, samt hvorledes dette dokumenteres.

Processen er styret af en procedure, undergivet Søfartsstyrelsens kvalitetsstyringssystem for tilsynsområdet, og undergivet den ovenfor nævnte klasseaftale med hensyn til ansvar samt kontrol med skibets klassifikationsselskab.

Ansvar for samarbejdet med klassifikationsselskaberne og for kontrollen af deres arbejde varetages i Søfartsstyrelsen af Center for Skibsteknik og Arbejdsmiljø (CSA). Hertil hører også varetagelsen af den daglige kontakt med klassifikationsselskaberne (spørgsmål, fortolkninger mv.).

### **3. Kontrol med klassifikationsselskabernes arbejde i 2003**

---

Søfartsstyrelsen udførte i 2003 følgende typer af klassekontROLSYN:

#### **1. Ikke planlagt stikprøvekontrol**

Ikke planlagt stikprøvekontrol kan udføres i forbindelse med ethvert syn, som SFS afholder på skibe, hvor SFS har autoriseret andre til at udføre synsopgaver. Udføres typisk hvor den erfarne skibsinspektør, der er om bord i anden anledning, finder en sådan kontrol påkrævet.

#### **2. Planlagt stikprøvekontrol**

Inden et planlagt besøg/syn om bord fastlægger Søfartsstyrelsens inspektør, efter aftale med sin chef, et eller flere områder, systemer, installationer, arrangementer, som skal gennemgå en nærmere kontrol. Ifølge Søfartsstyrelsens resultatkontrakt 2003 skulle der i alt gennemføres 20 sådanne planlagte klassekontROLSYN.

#### **3. Vertikal kontrol**

En eller to medarbejdere følger et selskabs udførelse af et eller flere periodiske syn, som udføres på vegne af Søfartsstyrelsen.

#### **4. Systemkontrol (Audit)**

Systemkontrol betyder en systematisk og uafhængig undersøgelse for at bestemme, om kvalitetsstyringsaktiviteter i forbindelse med synsvirksomheden mv. er i overensstemmelse med den til enhver tid gældende klasseaftale, og om denne bliver efterlevet på en effektiv måde, og er hensigtsmæssig til opnåelse af målene. Endvidere vil der blive fulgt op på evt. observationer, der er udført ifm. stikprøve- eller vertikal kontrol på skibene. Denne form for kontrol udføres kun af medarbejdere ved Søfartsstyrelsen, der er uddannet som auditor af kvalitetsstyringssystemer.

Såfremt der ved et klassekontROLSYN af typerne 1 – 3 findes noget at påtale, udfylder skibsinspektøren en såkaldt ”Observationsrapport”, der indsendes til CSA. I CSA vurderes rapporten, og såfremt observationen ”holder vand”, kontaktes det relevante klassifikationsselskab for en forklaring og evt. aktion.

### **4. Antal klassekontROLSYN i 2003**

---

Som det fremgår af nedenstående tabel, har der i 2003 været udfærdiget 24 observationsrapporter ved planlagte klassekontROLSYN og én ved et ikke planlagt klassekontROLSYN. Her udover er der gennemført tre audits (systemkontrol).

Det skal bemærkes, at den ene ”ikke planlagte stikprøvekontrol” i 2003 drejer sig om en fejludløsning af EPIRB i forbindelse med et af klassen gennemført radiosyn.

**Tabel 1 - Rapporterede klassekontROLSYN mv. i 2002 og 2003**

Klassifikationsselskab	Ikke planlagt stikprøvekontrol		Planlagt stikprøvekontrol		Vertikal kontrol		I alt	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
American Bureau of Shipping	0	0	0	1	0	0	0	1
Bureau Veritas	6	0	3	10	0	0	9	10
Det Norske Veritas	1	0	2	5	0	0	3	5
Germanischer Lloyd	0	0	0	7	0	0	0	7
Lloyd's Register of Shipping	2	1	1	1	1	0	4	2
Nippon Kaiji Kyokai <sup>3</sup>	0	0	0	0	0	0	0	0
RINA <sup>4</sup>	-	0	-	0	-	0	-	0
<b>Sum</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>25</b>

## **5. Resultatet af klassekontrol på skibene i 2003 (type 1 – 3)**

I CSA er det gradvis i løbet af 2003 blevet indarbejdet, at alle syn indeholder et element af klassekontrol. I forbindelse med syn på danske skibe tilbageholdt i udlandet har ledelsen desuden konkret taget stilling til, i hvilket omfang der skulle gennemføres klassekontrol. Dette vil blive yderligere udbygget i 2004, således at der udmeldes mål for, hvilke områder der skal afholdes klassekontROLSYN på i forbindelse med de syn, der foretages af CSA's skibsinspektører.

De indsendte observationsrapporter har været på meget varierende områder, og der kan ikke siges at være noget tydeligt mønster i dem. Dog kan det bemærkes, at stort set alle sikkerhedsmæssigt alvorlige observationer er konstateret om bord på lastskibe med en bruttotonnage (GT/brt) på under 3.000. Her udover skal det også bemærkes, at der er rapporteret en del fejl ved udfyldelsen af skibenes certifikater.

En oversigt over de 24 rapporter fremgår af bilag 1, hvoraf følgende nøgletal kan udledes:

- Antal tørlastskibe udgør af antal rapporterede syn:..... 63%
- Antal skibe med en tonnage på under 3.000 GT/brt:..... 71%

<sup>3</sup> ClassNK har ikke haft skibe under dansk flag i 2003.

<sup>4</sup> RINA blev først autoriseret i 2003 og er medio 2004 ved at certificeret det første skib under dansk flag.

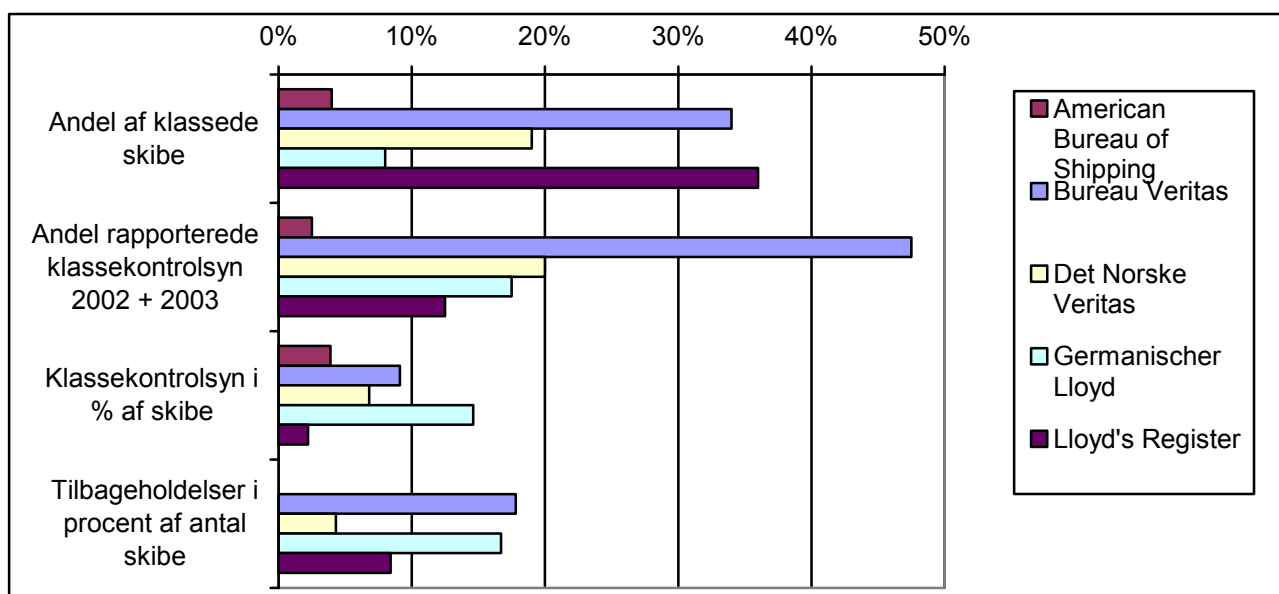
- Antal skibe køllagt før 1990:..... 63%

Som tidligere omtalt kan dette ikke tages som udtryk for, at klasserelaterede fejl er hyppigere på disse skibe end på andre, men reflekterer snarere den særlige fokus, der er på disse skibe.

**Tabel 2 - Statistik for de enkelte selskabers præstationer**

Klassifikations-selskab	Antal skibe under dansk flag (primo 2003) <sup>5</sup>	Andel af klassede skibe	Antal rapporterede klassekontROLSYN 2002 + 2003	Andel rapporterede klassekontROLSYN 2002 + 2003	KlassekontROLSYN i % af skibe	Tilbageholdelser i sidste 3 år <sup>6</sup>	Tilbageholdelser i procent af antal skibe
American Bureau of Shipping	26	4 %	1	2,5 %	3,9 %	0	0 %
Bureau Veritas	210	34 %	19	47,5 %	9,1 %	31	17,8 %
Det Norske Veritas	117	19 %	8	20,0 %	6,8 %	5	4,3 %
Germanischer Lloyd	48	8 %	7	17,5 %	14,6 %	8	16,7 %
Lloyd's Register	225	36 %	5	12,5 %	2,2 %	19	8,4 %
Nippon Kaiji Kyokai	0	0 %	0	0 %	-	-	-
RINA	0	0 %	0	0 %	-	-	-
<b>Sum</b>	<b>626</b>	<b>100 %</b>	<b>40</b>	<b>100 %</b>	<b>6,4 %</b>	<b>66</b>	<b>10,1 %</b>

**Figur 1 - Grafisk afbildning af procentfordelinger fra Tabel 2.**



<sup>5</sup> Tallene opdateres i 1. kvartal hvert år, men er endnu ikke modtaget fra selskaberne.

<sup>6</sup> Paris MOU – LIS oktober 2003

Som det fremgår af både Tabel 2 og Figur 1, er antallet af klassekontrol-rapporter fra skibe under BV og GL overrepræsenteret i forhold til de to selskabers andel af flåden. DNVs andel af rapporter svarer til deres andel af flåden. ABS og LR er underrepræsenteret med rapporter i forhold til deres andel af flåden.

Hvad tilbageholdelser angår, er GL stadig det klassifikationsselskab, der har den største andel tilbageholdte skibe set i forhold til deres andel af den danske handelsflåde. På verdensplan har GL derimod en særdeles god statistik for tilbageholdelser, hvorfor deres resultat under dansk flag i høj grad må tilskrives flådens alder og størrelsesmæssige sammensætning. GL fik således ingen "Non-conformity" rapporter i forbindelse med audit omkring årsskiftet 2002/2003.

Det skal desuden bemærkes, at f.eks. ABS kun har A.P. Møller skibe, og at det statistiske materiale ikke er overvældende. Da der således er meget stor forskel på, hvilke redere og skibstyper (størrelse og alder) de enkelte klassifikationsselskaber har i deres portefølje, er det meget svært at udlede noget konkret om de enkelte selskabers kvalitet på baggrund af disse tal.

## **6. Resultatet af systemkontrol i 2003 (type 4)**

---

Der blev i 2003 gennemført systemkontrol hos følgende selskaber:

- Germanischer Lloyd (GL), hovedkontor i Hamburg, den 21. januar 2003.
  - Dette var afslutningen på audit indledt i december 2002 på kontoret i Danmark. Der blev ikke udstedt nogle "Non-conformity" rapporter.
- Lloyd's Register (LR) i København, den 28. marts 2003.
  - Der blev udstedt én "Non-conformity" rapport, idet det ikke kunne verificeres, at LR informerer Søfartsstyrelsen korrekt om ændringer i klasseforhold mv.
- Det Norske Veritas (DNV) i København, den 9. maj 2003.
  - Der blev udstedt én "Non-conformity" rapport, idet det ikke kunne verificeres, at DNV iagttager udstyrsdirektivet ved godkendelse af nye skibe.
- American Bureau of Shipping (ABS) i Göteborg, den 26. august 2003.
  - Der blev ikke udstedt nogle "Non-conformity" rapporter.

I forbindelse med samtlige ovenstående audits blev der gjort en række iagttagelser, der blev indført i audit rapporten for det enkelte selskab. Der vil blive fulgt op på disse punkter ved senere audits.

Hermed har alle fem aktive blandt de syv autoriserede selskaber været auditeret i løbet af 2002 og 2003. De to inaktive (ClassNK og RINA) vil blive auditeret, når de har certificeret deres første skib.

## 7. Revision af klasseaftalen i 2003

---

Søfartsstyrelsen gennemførte i 2003 en gennemgribende revision af klasseaftalen. Anledningen til dette var ikrafttrædelsen af MARPOL Anneks IV<sup>7</sup> den 27. september 2003, men lejligheden blev samtidigt anvendt til en modernisering af aftalen. Der blev i store træk foretaget følgende:

- Aftalen og de tilhørende annekser blev omstruktureret og gjort refererbar på linie med en standard, således at man ved klassekontrol kan referere entydigt til, hvad der ikke er overholdt.
- En del uklarheder blev forsøgt udryddet. Dette blev i høj grad foretaget på basis af den viden, der blev indhentet i forbindelse med de gennemførte audits.
- Antallet af annekser blev reduceret til to, og der blev udluget kraftigt i nationale særkrav.
- Endelig er aftalen nu indrettet til brug på Internettet, således at alle danske regler, der skal anvendes af de autoriserede klassifikationselskaber, nu kan findes via links direkte fra klasseaftalen til de engelske versioner af enkelte regler på Søfartsstyrelsens hjemmeside.

Selve aftalen blev fremsendt til de enkelte selskaber i elektronisk form, og er blevet indarbejdet i de IT systemer, der anvendes af selskabernes skibsinspektører. Aftalen er offentliggjort på Søfartsstyrelsens hjemmeside<sup>8</sup>, hvorfra der kan ”klikkes” videre til de enkelte regler som ovenfor omtalt.

## 8. Planer for klassekontrol mv. i 2004

---

For bl.a. at gennemføre Søfartsstyrelsens resultatmål om ”Reduktion i antallet af tilbageholdte danske skibe i udlandet” er der behov for at prioritere kontrolindsatsen i forbindelse med ”klassernes” certificering af rederiernes ISM-systemer.

<sup>7</sup> Om skibenes håndtering af kloakspildevand.

<sup>8</sup> Aftalen er offentliggjort på Søfartsstyrelsens hjemmeside, se venligst:

[http://soefart.inforce.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK\\_PDF/STCW/dk\\_class\\_agreement\\_2003.pdf](http://soefart.inforce.dk/graphics/Synkron-Library/DMA/UK_PDF/STCW/dk_class_agreement_2003.pdf)

I 2004 vil CSA derfor sætte fokus på ”ISM og klassekontrol”. Fokuseringen vil medføre tæt kontakt med de autoriserede classeselskaber i alle konkrete sager, hvor f.eks. skibe bliver tilbageholdt. Det vil endvidere komme til at indgå som emne ved auditering af classeselskaberne. CSA vil sammenkalde selskaberne til et møde i efteråret 2004 for at evaluere konkrete forløb samt for at drøfte fremtidige initiativer på området.

Her udover fortsætter kontrolaktiviteterne efter modellen fra 2003 med både klassekontrollsyn om bord i danske skibe og med audits ved klassifikationsselskabernes kontorer.

Der er ingen planer om at ændre selve klasseaftalen i 2004, men annekserne til klasseaftalen vil blive opdateret løbende, når behovet herfor opstår.

Første opdatering er således planlagt til andet halvår i 2004, idet det forventes, at Miljøstyrelsen vil sikre hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan autorisere klassifikationsselskaberne til at udstede certifikater under AFS-konventionen og muligvis også til ”Ballast Water Management”. Der skal desuden indarbejdes en procedure for tilbagetrækning af et ISM DOC. Endelig skal IMO resolution A.948(23) – ”Revised survey guidelines under the [Harmonized System of Survey and Certification](#)” – som har ophævet resolution A.746(18) indarbejdes i aftalen, som krævet af ”klasse-direktivet”.

Endelig ønsker Søfartsstyrelsen, at der deltages aktivt i klassifikationsselskabernes tekniske komiteer. I henhold til både klassesdirektivet og selskabernes egne udmeldinger er disse fora et meget væsentligt bindeled mellem myndighederne og selskaberne, og er således en væsentlig forudsætning for, at både myndigheder og selskaber lever op til klassesdirektivets krav (direktivets annek B, punkt 9).

Aktiviteten understøtter vækststrategien, ved at problemskibe og -rederier underkastes gennemgribende kontrol af både Søfartsstyrelsen og de autoriserede klassifikationsselskaber.

## **9. Videreudvikling af Søfartsstyrelsens klassekontrol**

---

Erfaringerne fra 2002 og især 2003 giver imidlertid anledning til en del overvejelser. Et punkt er, at der i dag ikke registreres (tælles) klassekontrolaktiviteter (syn), men kun de rapporterede observationer.

Samtidig har det nye ”klassekontroldirektiv” sat nye rammer for arbejdsdelingen imellem flagstaten, EU (EMSA) og IACS med hensyn til kontrol med klassifikationsselskabernes arbejde. I henhold til direktivets artikel 11.3 udfører EU Kommissionen (EMSA) således den overordnede

kontrol af de anerkendte organisationer. Søfartsstyrelsen skal i henhold til direktivets artikel 11.1 og 11.2 udføre den mere detaljerede kontrol med overholdelsen af aftalen mellem Søfartsstyrelsen og de enkelte autoriserede klassifikationselskaber.

Disse ændringer er indarbejdet i den nye klasseaftale (2003), men endnu ikke fuldt ud i mål og procedurer for klassekontrolaktiviteter. På den baggrund overvejes det, om konceptet for klassekontrol skal ændres til følgende aktiviteter (sammenlign med afsnit 4 af nærværende rapport):

### 1. KlassekontROLSYN

KlassekontROLSYN er en stikprøvekontrol af tekniske eller operationelle forhold om bord i et skib, hvor godkendelse/tilsyn foretages af skibets klassifikationselskab. Denne kontrol skal foregå i forbindelse med enhver anden synsvirksomhed på klassede skibe (f.eks. et arbejdsmiljøsyn eller syn på nationale krav ved nybygningssyn), syn når skibet er i drift (herunder i forbindelse med skibe tilbageholdt af havnestatskontrol i udlandet), eller som kampagnesyn, hvor der fokuseres på specielle områder.

### 2. Vertikal kontrol

Vertikal kontrol er en grundig gennemgang af ét skib, hvor medarbejdere fra Søfartsstyrelsen følger et selskabs udførelse af et første syn eller et periodisk syn, der udføres på vegne af Søfartsstyrelsen. En vertikal kontrol vil være baseret på kravene i IMO resolution A.948(23). Til vertikal kontrol kan desuden høre en dybtgående gennemgang af et klassifikationselskabs tegningsgodkendelse på et eller flere udvalgte områder.

### 3. Systemkontrol

Systemkontrol (audit) er en systematisk og uafhængig undersøgelse til at bestemme, om aktiviteter i forbindelse med klassifikationselskabernes synsvirksomhed mv. er i overensstemmelse med den til enhver tid gældende klasseaftale, om denne bliver efterlevet på en effektiv måde, og er hensigtsmæssig til opnåelse af målene. Systemkontrol kan omfatte:

- Audit på et selskabs kontor(er) i Danmark eller udlandet.
- Audit af et eller flere periodiske syn, som classeselskabet udfører på vegne af Søfartsstyrelsen.
- Deltagelse som observatør ved et ”assessment”, der gennemføres af IACS eller EMSA. Dette vil normalt kun foregå ved EMSAs assessment af DNV, hvor Danmark skal deltage som følge af, at Danmark i sin tid var det land, der først autoriserede DNV under klassesdirektivet.

I henhold til klassesdirektivet skal audit gennemføres mindst en gang hvert andet år hos hvert af de autoriserede klassifikationselskaber.

For at understøtte dette tænkes der opbygget en database, der opsamler data fra alle gennemførte stikprøvekontroller, således at der i løbet af 2005 kan udgives halvårsstatistikker for Søfartsstyrelsens klassekontrolaktiviteter.

Herunder skal der opstilles procedurer for, hvorledes kontrollen med klassifikationsselskabernes udførelse af første syn og herunder deres tegningsgodkendelse kan gennemføres og effektiviseres. Desuden skal der være gennemført sådanne ændringer i procedurer og checklister for Søfartsstyrelsens synsvirksomhed, at aktiviteter på klassekontrolområdet indgår i og registreres ved **alle** syn på klassede skibe.

**10.Bilag 1****Oversigt over rapporterede klassekontROLSYN i 2003**

Rapport nr.	Selskab	Skibstype	Tonnage (GT/brt)	Årgang	Mangel
1	ABS	Container	93.496	2003	Internationale certifikater udfyldt forkert af RO
2	BV	Tørlastskib	1.441	1982	Cargo Securing manual
3	BV	Slæbebåd	512	2002	Udstyrsdirektivet ikke overholdt
4	BV	Tørlastskib	296	1958	Lastelinieproblemer, certifikat og vedligehold
5	BV	Tørlastskib	1.560	1982	Sejlede uden gyldige certifikater
6	BV	Tørlastskib	990	1980	SOLAS Kap. 11-1 (el)
7	BV	Tørlastskib	2.881	1992	SMC certifikat ikke udskiftet ved skift af navn og hjemsted.
8	BV	Tørlastskib	3.504	1983	Affaldsplan samt navneskift uden registrering ved SFS
9	BV	Tørlastskib	1.872	1974	IOPP certifikat forkert udfyldt
10	BV	Tørlastskib	1.652	1989	SOLAS kap. III
11	BV	Olie/kemikalie tank-skib	2.682	2002	Flere midlertidige lasteliniecertifikater med forskellige mål
12	DNV	Olie/kemikalie tank-skib	30.058	2002	SOLAS kap. III og kap. II-2 (el)
13	DNV	Trawler	3.377	2001	Klasseaftalen (2001), ingen "statement" fra klassen
14	DNV	Olie/kemikalie tank-skib	30.058	2002	SOLAS kap. II, reg. 6.4.2
15	DNV	Tørlastskib	5.656	1997	SOLAS kap. II-1, II-2 og V
16	DNV	Tørlastskib	2.239	1973	Ny tonnage ikke videreført på øvrige certifikater.
17	GL	Tørlastskib	1.793	1976	Lasteliniecertifikat ikke endosseret efter sidste syn
18	GL	Pram	349	?	Tonnage passer ikke sammen på certifikater
19	GL	Tørlastskib	498	1979	Lastelinierelaterede problemer - vedligehold
20	GL	Trawler	2.541	1975	Synsterminer ikke overholdt
21	GL	Tørlastskib	498	1979	Ikke Ex-sikker ventilator
22	GL	Tørlastskib	1.595	1976	Problemer med tonnagocertifikat og Røgdykkerudstyr ikke OK
23	GL	Tørlastskib	1.473	1985	SOLAS kap. III, reg. 11.7
24	LR	Gastankskib	22.878	1991	Udløsning af EPIRB ved classesyn