

NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 3051/95,  
annettu 8 päivänä joulukuuta 1995,  
ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamisesta

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 84 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon komission muutetun ehdotuksen <sup>(1)</sup>,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattaa perustamissopimuksen 189 c artiklassa määrättyä menettelyä <sup>(3)</sup>,

sekä katsoo, että

yhteisö on erittäin huolestunut ihmishenkiä vaatineista laivaonnettomuuksista

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) antoi jäsenvaltioiden läsnä ollessa 4 päivänä marraskuuta 1992 yleiskokouksensa päätöslauselmalla A.741 (18) alusten turvallista toimintaa sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten, jäljempänä "ISM-säännöstö", jota sovelletaan ro-ro-matkustaja-aluksiin 1 päivästä heinäkuuta 1998 vuonna 1974 tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä sisällytettynä,

tämä on yksi meriturvallisuutta edistävien toimenpiteiden sarjasta; ISM-säännöstö ei vielä ole sitova vaan luonteeltaan suositus,

ihmishengen turvallisuutta merellä voidaan tehokkaasti parantaa soveltamalla ISM-säännöstöä tiukasti ja sitovana

ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtaminen on merkitykseltään yhteisölle mitä tärkein; ISM-säännösten yhtenäinen ja yhdenmukainen soveltaminen kaikissa jäsenvaltioissa voi olla askel kohti ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuusjohtamista,

<sup>(1)</sup> EYVL N:o C 298, 11. 11. 1995, s. 23 ja muutettu ehdotus, annettu 15 päivänä kesäkuuta 1995 (EYVL N:o C 298, 11. 11. 1995, s. 31).

<sup>(2)</sup> EYVL N:o C 236, 11. 9. 1995, s. 42

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin lausunto annettu 14 päivänä kesäkuuta 1995 (EYVL N:o C 166, 3. 7. 1995, s. 55), neuvoston yhteinen kanta vahvistettu 28 päivänä syyskuuta 1995 (EYVL N:o C 297, 10. 11. 1995, s. 1) ja Euroopan parlamentin päätös tehty 29 päivänä marraskuuta 1995 (sitä ei ole vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä).

neuvosto kehotti ro-ro-matkustaja-alusten turvallisuudesta 22 päivänä joulukuuta 1994 <sup>(4)</sup> antamassaan päätöslauselmassa komissiota tekemään ehdotuksen ISM-säännösten sitovasta ja ennalta toteutettavasta täytäntöönpanosta Euroopan satamiin säännöllisesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten osalta kansainvälisen osalta kansainvälisen oikeuden mukaisesti,

ISM-säännösten tiukkaa ja sitovaa soveltamista vaaditaan, jotta varmistetaan ro-ro-matkustaja-aluksilla yhtiöiden turvallisuusjohtamisjärjestelmien perustaminen ja asianmukainen ylläpito sekä yhtiöissä että yksittäisillä aluksilla,

toiminta yhteisön tasolla on paras tapa varmistaa ISM-säännösten määräysten ennalta toteutettava ja sitova täytäntöönpano sekä sen soveltamisen tehokas valvonta siten, että vältetään kilpailun vääristyminen yhteisön eri satamien ja ro-ro-alusten välillä; ainoastaan välittömästi sovellettavalla asetuksella voidaan varmistaa säännösten määräysten ennalta toteutettava ja sitova täytäntöönpano; ennalta toteutettava soveltaminen edellyttää, että asetusta sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 1996,

ISM-säännösten sitova ja ennalta toteutettava täytäntöönpano kaikkien ro-ro-alusten osalta niiden lippuvaltiosta riippumatta ottaa huomioon päätöslauselman A.741 (18) 2 kohdan sisältämän pyynnön, joka voimakkaasti kehottaa hallituksia toteuttamaan säännösten niin pian kuin mahdollista antaen etusijan muun muassa matkustaja-aluksille,

alusten turvallisuus on ensisijaisesti lippuvaltion vastuulla, ja jäsenvaltiot voivat varmistaa, että niiden lipun alla purjehtivat lautat ja näillä lautoilla liikennöivät yhtiöt noudattavat asianmukaisia turvallisuusjohtamissääntöjä; jäsenvaltioiden ainoa tapa varmistaa kaikkien niiden ro-ro-alusten turvallisuus, jotka liikennöivät tai haluavat liikennöidä säännöllisesti niiden satamista riippumatta siitä, minkä lipun alla alukset purjehtivat, on asettaa turvallisuussääntöjen tosiasiallinen noudattaminen ehdoksi säännölliselle liikennöimiselle jäsenvaltioiden satamista,

yhtiöt, jotka liikennöivät ro-ro-aluksilla ainoastaan suojaisilla vesillä yhden jäsenvaltion satamien välillä, ovat vähäisempi riski, ja niiden on tehtävä suhteellisesti enem-

<sup>(4)</sup> EYVL N:o C 379, 31. 12. 1994, s. 8

män hallinnollista työtä kuin muiden yhtiöiden, joten niille tulisi myöntää väliaikainen poikkeus,

on tarpeellista selvittää edellytykset ISM-säännösten mää-  
rysten toteuttamiselle ja määritellä vaatimuksenmukai-  
suuskirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen myöntämi-  
sen ja vahvistamisen ehdot

jäsenvaltiot saattavat katsoa tarpeelliseksi antaa erityiseli-  
mille toimivaltuuksia tai turvautua niiden apuun täyt-  
tääkseen tässä asetuksessa niille säädetyt velvoitteet; asi-  
anmukainen tapa varmistaa valvonnan yhdenmukainen ja  
riittävä taso on vaatia, että tällaiset elimet noudattavat  
alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja lai-  
toksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä  
toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista  
22 päivänä marraskuuta 1994 annetun neuvoston direk-  
tiivin 94/57/EY<sup>(1)</sup> vaatimuksia,

jäsenvaltiolla on oltava mahdollisuus keskeyttää tiettyjen  
ro-ro-alusten liikennöinti omista satamistaan, jos se kat-  
soo niiden aiheuttavan vakavan turvallisuus- tai ympäris-  
töriskin, jollei komission neuvoa-antavan komitean avus-  
tamana tekemästä päätöksestä, johon jäsenvaltioiden on  
mukauduttava, muuta johdu,

yksinkertaistettu menettely, johon osallistuu sääntelyko-  
mitea, on tarpeen tämän asetuksen mukauttamiseksi  
ottaen huomioon kansainvälisen tason kehitys,

näiden turvallisuussääntöjen nopea käyttöönotto aiheut-  
taa erityisiä teknisiä ja hallinnollisia ongelmia Kreikalle,  
sillä hyvin monet yhtiöt ovat sijoittautuneet Kreikkaan ja  
liikennöivät Kreikan lipun alla purjehtivilla lautoilla  
yksinomaan kreikkalaisissa satamissa; olisi myönnettävä  
määräaikainen poikkeus tilanteen korjaamiseksi ottaen  
huomioon se tosiasia, että matkustaja- ja lauttapalvelu  
kreikkalaisten satamien välillä ei 1 päivään tammikuuta  
2004 asti kuulu palvelujen tarjoamisen vapauden periaat-  
teen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (me-  
riliikenteen kabotaasi) 7 päivänä joulukuuta 1992 an-  
netun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92 soveltami-  
sen piiriin<sup>(2)</sup>,

ON ANTANUT TÄMÄN ASETUKSEN:

### 1 artikla

Tämän asetuksen tarkoituksena on parantaa Euroopan  
yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai satamista säännölli-  
sesti liikennöivien ro-ro-matkustaja-alusten turvallista  
johtamista, turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantu-

misen ehkäisemistä varmistamalla, että ro-ro-aluksilla li-  
kennöivät yhtiöt noudattavat ISM-säännöstöä seuraavasti:

- yhtiöt perustavat turvallisuusjohtamisjärjestelmiä ja  
ylläpitävät niitä moitteettomasti sekä aluksilla että  
maissa, ja
- lippu- ja satamavaltioiden hallinnot valvovat tätä.

### 2 artikla

Tässä asetuksessa ja kansainvälisen turvallisuusjohtamis-  
säännösten täytäntöönpanossa tarkoitetaan

- a) "ro-ro-aluksella" meriliikenteeseen yli 12 matkusta-  
jalle tarkoitettua matkustaja-alusta, joka on suunnit-  
teltu siten, että maantie- tai raideajoneuvojen ajo-  
kuorma ja -purkaminen on mahdollista,
- b) "säännöllisellä liikennöinnillä" sarjaa ro-ro-alusmat-  
koja, joita liikennöidään tiettyjen kahden tai useam-  
man kohteen välillä
  - 1) joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai
  - 2) niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muo-  
dostuu järjestelmällinen sarja,
- c) "yhtiöllä" ro-ro-aluksen omistajaa tai muuta järjestöä  
tai henkilöä kuten liikenteen harjoittajaa tai ilman  
miehistöä rahdatun aluksen rahtajaa, jolla on varus-  
tamon sijasta vastuu ro-ro-aluksen toiminnasta,
- d) "hyväksytyllä laitoksella" direktiivin 94/57/EY sään-  
nösten mukaisesti hyväksyttyä elintä,
- e) "ISM-säännöstöllä" alusten turvallista toimintaa ja  
ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kan-  
sainvälistä johtamissäännöstöä sellaisena kuin IMO  
sen on kokouksessaan hyväksynyt 4 päivänä marras-  
kuuta 1993 antamallaan edustajainkokouksen päätös-  
lauselmalla A.741 (18), joka on tämän asetuksen liit-  
teenä,
- f) "hallinnolla" sen valtion hallitusta, jonka lipun alla  
ro-ro-aluksella on oikeus purjehtia,
- g) "vaatimustenmukaisuusasiakirjalla" yhtiöille ISM-  
säännösten 13.2 kohdan mukaisesti myönnettyä asia-  
kirjaa,
- h) "turvallisuusjohtamistodistuksella" ro-ro-aluksille  
ISM-säännösten 13.4 kohdan mukaisesti myönnettyä  
todistusta,
- i) "suojaisilla vesillä" alueita, joilla vuosittainen toden-  
näköisyys yli 1,5 metrin merkittävään aallonkorkeu-  
teen on alle 10 prosenttia ja joilla ro-ro-alus ei  
milloinkaan ole yli 6 meripeninkulman päässä turva-  
paikasta, jossa haaksirikkoutuneet voivat nousta mai-  
hin.

### 3 artikla

Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin yhtiöihin, jotka liiken-  
nöivät säännöllisesti vähintään yhdellä ro-ro-aluksella  
Euroopan yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta  
huolimatta siitä, minkä lipun alla alus purjehtii.

<sup>(1)</sup> EYVL N:o L 319, 12. 12. 1994, s. 20.

<sup>(2)</sup> EYVL N:o L 364, 12. 12. 1992, s. 7.

*4 artikla*

1. Jotta yhtiöiden alukset voisivat tarjota säännöllistä liikennöintipalvelua johonkin yhteisön jäsenvaltion satamaan tai satamasta, kaikkien yhtiöiden on noudatettava ISM-säännösten 1.2—13.1 sekä 13.3 kohtaa ikään kuin määräykset olisivat sitovia.

2. Poiketen 1 kohdasta yhtiöt, jotka liikennöivät säännöllisesti ro-ro-aluksella tai -aluksilla ainoastaan suojaisilla vesillä saman jäsenvaltion satamien välillä voivat lykätä tämän asetuksen säännösten soveltamista 1 päivään heinäkuuta 1997.

*5 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on noudatettava yhtiöiden ja ro-ro-alusten osalta ISM-säännösten 13.2, 13.4 ja 13.5 kohdan määräyksiä ikään kuin ne olisivat sitovia.

2. Edellä 1 kohdan osalta jäsenvaltiot voivat antaa toimivaltuuksia ainoastaan hyväksytyille laitokselle tai turvautua siihen kokonaan tai osittain.

ISM-säännösten 13.2 kohdan osalta jäsenvaltio voi myöntää vaatimustenmukaisuusasiakirjoja ainoastaan yhtiölle, jonka pääasiallinen toimipaikka on sen omalla alueella. Ennen tällaisen asiakirjan myöntämistä jäsenvaltion on kuultava niiden valtioiden hallintoviranomaisia, joiden lipun alla tämän yhtiön ro-ro-aluksilla on oikeus purjehtia, jos tämä hallinto ei ole sama kuin asiakirjan myöntävän jäsenvaltion hallinto.

3. Vaatimustenmukaisuusasiakirja on voimassa ainoastaan viisi vuotta sen myöntämispäivästä kuitenkin vain sillä edellytyksellä, että kerran vuodessa tehdään tarkistus turvallisuusjohtamisjärjestelmän moitteettoman toiminnan vahvistamiseksi ja että mahdolliset viimeisen tarkistuksen jälkeen tehdyt muutokset ovat ISM-säännösten määräysten mukaisia.

4. Turvallisuusjohtamistodistus on voimassa ainoastaan viisi vuotta sen myöntämispäivästä kuitenkin vain sillä edellytyksellä, että tarkistus tehdään vähintään kerran 30 kuukaudessa, jotta voidaan vahvistaa, että turvallisuusjohtamisjärjestelmä toimii moitteettomasti ja että mahdolliset viimeisen tarkistuksen jälkeen tehdyt muutokset ovat ISM-säännösten määräysten mukaisia.

5. Tämän asetuksen ja erityisesti sen 6 artiklan mukaisesti jokaisen jäsenvaltion on hyväksyttävä toisen jäsenvaltion hallinnon tai jäsenvaltion puolesta toimivan hyväksytyin laitoksen myöntämä vaatimustenmukaisuusasiakirja tai turvallisuusjohtamistodistus.

6. Jäsenvaltion on hyväksyttävä kolmansien maiden hallinnon itse myöntämä tai sen puolesta myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja sekä turvallisuusjohtamistodistus, jos jäsenvaltio katsoo, että niissä osoitetaan tämän asetuksen määräysten noudattaminen.

Kolmansien maiden hallinnon puolesta myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirjat sekä turvallisuusjohtamistodistukset voidaan hyväksyä ainoastaan, jos hyväksytty laitos on ne myöntänyt.

*6 artikla*

Jäsenvaltioiden on itse huolehdittava siitä, että kaikki yhtiöt, jotka tarjoavat säännöllistä liikennöintipalvelua ro-ro-aluksilla niiden satamiin tai satamista, noudattavat tämän asetuksen säännöksiä.

*7 artikla*

Jos jäsenvaltio katsoo, että huolimatta siitä, että yhtiöllä on vaatimustenmukaisuusasiakirja, yhtiö ei voi liikennöidä säännöllisesti ro-ro-aluksella sen satamaan tai satamasta siitä syystä, että se aiheuttaa vakavan uhan ihmis hengelle, omaisuudelle tai ympäristölle, tällainen liikennöinti voidaan keskeyttää siihen asti, kunnes vaara on poistettu.

Edellä mainituissa olosuhteissa sovelletaan seuraavaa menettelyä:

- jäsenvaltion on ilmoitettava viipymättä komissiolle ja muille jäsenvaltioille päätöksestään ja perusteltava se asianmukaisesti,
- komissio tutkii, onko liikennöinnin keskeytys perusteltua siksi, että liikennöinti aiheuttaa vakavan uhan turvallisuudelle tai ympäristölle,
- jäljempänä 10 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen päätetään, onko jäsenvaltion päätös keskeytyksestä perusteltu siksi, että liikennöinti aiheuttaa vakavan uhan ihmis hengelle, omaisuudelle tai ympäristölle, ja jos keskeytyspäätös ei ole perusteltu, jäsenvaltiota kehoitetaan peruuttamaan keskeytys.

*8 artikla*

ISM-säännösten yleisten määräysten huomioon ottamiseksi komissio tutkii tämän asetuksen täytäntöönpanoa kolmen vuoden kuluttua sen voimaantulosta ja tekee ehdotukset tarkoituksenmukaisista toimenpiteistä.

*9 artikla*

Jotta kansainvälinen ja erityisesti IMOssa tapahtunut kehitys otettaisiin huomioon

- edellä 2 artiklassa annettua "ISM-säännösten" määritelmää,
- vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja/tai turvallisuusjohtamistodistuksen voimassaoloaikaa sekä 5 artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyä tarkistusten tiheyttä,
- liitettä ja
- edellä 2 artiklassa annettua "hyväksytyin laitoksen" määritelmää

voidaan muuttaa erityisesti, jotta liitteeseen voidaan 10 artiklan 2 kohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti lisätä hallintoa varten ohjeita ISM-säännösten soveltamisesta.

#### 10 artikla

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivin 93/75/ETY 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustettu komitea <sup>(1)</sup>.

2. Komission edustaja tekee komitealle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Komitea antaa lausuntonsa ehdotuksesta määräajassa, jonka puheenjohtaja voi asettaa asian kiireellisyyden mukaan. Lausunto annetaan perustamissopimuksen 148 artiklan 2 kohdassa niiden päätösten edellytykseksi määrättyllä enemmistöllä, jotka neuvosto tekee komission ehdotuksesta. Komiteaan kuuluvien jäsenvaltioiden edustajien äänet painotetaan mainitussa artiklassa määrättyllä tavalla. Puheenjohtaja ei osallistu äänestykseen.

3. a) Komissio päättää suunnitelluista toimenpiteistä, jos ne ovat komitean lausunnon mukaiset.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 8 päivänä joulukuuta 1995.

*Neuvoston puolesta*

J. BORRELL FONTELLES

*Puheenjohtaja*

b) Jos suunnitellut toimenpiteet eivät ole komitean lausunnon mukaisia tai lausuntoa ei ole annettu, komissio tekee viipymättä neuvostolle ehdotuksen tarvittavista toimenpiteistä. Neuvosto ratkaisee asian määränemmistöllä.

c) Jos neuvosto ei ole ratkaissut asiaa 40 päivän kuluessa siitä, kun asia on tullut vireille neuvostossa, komissio tekee päätöksen ehdotetuista toimenpiteistä.

#### 11 artikla

Tämä asetus tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996.

Sitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 1996.

Tätä asetusta ei ensimmäisestä kohdasta poiketen sovelleta 31 päivään joulukuuta 1997 Kreikan lainsäädännön mukaisesti rekisteröityihin yhtiöihin, joiden päätoimipaikka on Kreikassa ja jotka liikennöivät Kreikkaan rekisteröidyillä ja Kreikan lipun ala purjehtivilla ro-ro-aluksilla, jotka tarjoavat säännöllistä liikennöintipalvelua ainoastaan Kreikassa sijaitsevien satamien välillä.

<sup>(1)</sup> Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa sieltä 13 päivänä syyskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/75/ETY (EYVL N:o L 247, 5. 10. 1993, s. 19).

## LIITE

## KANSAINVÄLINEN JOHTAMISSÄÄNNÖSTÖ LAIVOJEN TURVALLISESTA TOIMINNASTA JA YMPÄRISTÖN PILAANTUMISEN EHKÄISEMISESTÄ (KANSAINVÄLINEN TURVALLISUUSJOHTAMISSÄÄNNÖSTÖ [ISM])

## Turvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen johtamisvaatimukset

## SISÄLLYSLUETTELO

	Sivu
Johdanto .....	19
1 Yleistä .....	19
1.1 Määritelmät .....	19
1.2 Tavoitteet .....	19
1.3 Soveltaminen .....	20
1.4 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän (SMS) käytännön vaatimukset .....	20
2 Turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet .....	20
3 Yhtiöiden vastuu ja määräysvalta .....	20
4 Nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt .....	21
5 Aluksen päällikön vastuu ja määräysvalta .....	21
6 Voimavarat ja henkilökunta .....	21
7 Suunnitelmien kehittäminen aluksen toiminnasta .....	22
8 Valmius hätätilanteissa .....	22
9 Epäyhdennäköisyyksistä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen ja niiden analysointi .....	22
10 Aluksen ja laitteiston kunnossapito .....	23
11 Aineisto .....	23
12 Yhtiön tarkastus- ja arviointitoiminta .....	23
13 Todistuskirjojen antaminen, tarkastus ja valvonta .....	24

## Johdanto

- 1 Tämän järjestelmän tarkoituksena on luoda kansainvälinen standardi alusten turvallisesta johtamisesta ja toiminnasta sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä.
  - 2 Kokous hyväksyi päätöslauselman A.443 (XI), jossa kehoitettiin kaikkia hallituksia toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet aluksen päällikön aseman suojaamiseksi hänen hoitaessaan asianmukaisia meriturvallisuuteen ja meriympäristön suojeluun liittyviä tehtäviä.
  - 3 Kokous hyväksyi myös päätöslauselman A.680 (17), jossa se edelleen vahvisti tarvittavan asianmukaista johtamisen organisointia, jotta voidaan täyttää aluksilla työskentelevien henkilöiden tarpeet korkeiden turvallisuusstandardien ja ympäristönsuojelun saavuttamisesta ja ylläpitämisestä.
  - 4 Säännöstö perustuu yleisiin periaatteisiin ja tavoitteisiin, sillä ei ole kahta samalaista laivayhtiötä tai varustamoja ja alukset liikennöivät hyvin vaihtelevissa olosuhteissa.
  - 5 Säännöstö on yleisluonteinen, jotta sitä voidaan soveltaa laajalti. On selvää, että johdon eri tasot sekä maissa että merellä vaativat erilaista tietoa tärkeinä pidetyistä asioista.
  - 6 Hyvän turvallisuusjohtamisen perustana on ylimmän johdon sitoutuminen siihen. Turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisyyn liittyvissä kysymyksissä yksilöiden osallistuminen, pätevyys, asenteet ja motivaatio kaikilla tasoilla ratkaisevat lopputuloksen.
- 1 **YLEISTÄ**
  - 1.1 **Määritelmät**
  - 1.1.1 "Kansainvälisellä turvallisuusjohtamissäännöstöllä (ISM)" tarkoitetaan alusten turvallista toimintaa ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskevaa kansainvälistä johtamissäännöstöä, sellaisena kuin kokous sen on hyväksynyt ja jota järjestö voi muuttaa.
  - 1.1.2 "Yhtiöllä" tarkoitetaan aluksen omistajaa tai muuta järjestöä tai henkilöä kuten johtajaa tai ilman miehistöä rahdatun aluksen rahtiajaja, joka on ottanut vastuun laivan toiminnasta varustamolalta ja joka on täten vastuun otettuaan suostunut hoitamaan kaikki säännöstöön sisältyvät velvoitteet ja tehtävät.
  - 1.1.3 "Hallinnolla" tarkoitetaan sen valtion hallitusta, jonka lipun alla aluksella on oikeus purjehtia.
  - 1.2 **Tavoitteet**
  - 1.2.1 Säännöstön tavoitteina on varmistaa turvallisuus merellä, estää ihmisten loukkaantuminen tai ihmishenkien menetys sekä välttää ympäristö-, erityisesti meriympäristö- ja omaisuusvahingot.
  - 1.2.2 Yhtiön turvallisuusjohtamisen tavoitteisiin olisi kuuluttava muun muassa
  - 1.2.2.1 aluksen toimintojen turvallinen toteuttaminen sekä turvallisen työympäristön luominen,

- 1.2.2.2 suojaaminen kaikilta yksilöidyltä vaaratekijöiltä ja
- 1.2.2.3 aluksessa ja maissa työskentelevän henkilökunnan turvallisuusjohtamistaitojen jatkuva parantaminen, johon kuuluu valmistautuminen hätätilanteisiin niin turvallisuus- kuin ympäristönsuojelun osalta.
- 1.2.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmän olisi taattava
- 1.2.3.1 pakollisten sääntöjen noudattaminen ja
- 1.2.3.2 järjestön, hallinnon, luokituslaitosten ja merenkulkualan järjestöjen suosittelemien sovellettavien sääntöjen, ohjeiden ja standardien huomioon ottaminen.
- 1.3 **Soveltaminen**
- Tämän järjestelmän vaatimuksia voidaan soveltaa kaikkiin laivoihin.
- 1.4 **Turvallisuusjohtamisjärjestelmän (SMS) käytännön vaatimukset**
- Jokaisen yhtiön olisi kehitettävä, sovellettava ja ylläpidettävä turvallisuusjohtamisjärjestelmää (SMS), joka käsittää seuraavat käytännön vaatimukset:
- 1.4.1 turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet,
- 1.4.2 ohjeet ja menettelytavat laivojen turvallisen toiminnan ja ympäristönsuojelun takaamiseksi asiaa koskevan kansainvälisen ja lippuvaltion oikeuden mukaisesti,
- 1.4.3 valtasuhteiden ja tiedonvälitykanavien määrittely maissa työskentelevän ja aluksen henkilökunnan välillä ja näiden kesken,
- 1.4.4 menettelytavat ilmoitettaessa onnettomuuksista ja epäyhdennukaisuuksista tämän säännösten määräysten kanssa,
- 1.4.5 menettelytavat hätätilanteisiin valmistauduttaessa sekä itse hätätilanteissa,
- 1.4.6 menettelytavat sisäisiä tarkastuksia sekä johtamisen arviointia varten.
- 2 **TURVALLISUUS- JA YMPÄRISTÖNSUOJELUPERIAATTEET**
- 2.1 Yhtiön on laadittava turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteet, joissa kuvataan, kuinka 1.2 kohdassa annetut tavoitteet saavutetaan.
- 2.2 Yhtiön on varmistettava, että periaatteita noudatetaan ja ylläpidetään kaikilla organisaatiotasolla sekä aluksella että maissa.
- 3 **YHTIÖN VASTUU JA MÄÄRÄYSVALTA**
- 3.1 Jos aluksen toiminnasta vastaava yksikkö on muu kuin varustamo, varustamon on ilmoitettava yksikön täydellinen nimi ja muut tiedot hallinnolle.

3.2 Yhtiön on määriteltävä ja kirjallisesti osoitettava koko sen henkilökunnan vastuu, määräysvalta ja keskinäiset suhteet, joka johtaa, suorittaa tai tarkastaa turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvää tai niihin vaikuttavaa työtä.

3.3 Yhtiön tehtävänä on tarjota riittävästi voimavaroja sekä maista annettavaa tukea, jotta nimetty henkilö tai nimetyt henkilöt voivat hoitaa tehtävänsä.

#### 4 NIMETTY HENKILÖ TAI NIMETYT HENKILÖT

Jokaisen aluksen turvallisen toiminnan varmistamiseksi sekä yhteyden luomiseksi yhtiön ja aluksella olevien henkilöiden välille jokaisen yhtiön on asiaankuuluvalla tavalla nimettävä henkilö tai henkilöt maissa, jo(i)lla on suora yhteys ylimpään johtoon. Nimetyn henkilön tai nimettyjen henkilöiden vastuulle ja määräysvaltaan on kuuluttava kunkin aluksen toiminnan turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvien kysymysten seuranta sekä sen varmistaminen, että on vaatimusten mukaisesti käytettävissä riittävästi voimavaroja sekä tukea maista.

#### 5 ALUKSEN PÄÄLLIKÖN VASTUU JA MÄÄRÄYSVALTA

5.1 Yhtiön on määriteltävä selvästi ja kirjallisesti osoitettava aluksen päällikön vastuu

5.1.1 yhtiön turvallisuus- ja ympäristönsuojeluperiaatteiden noudattamisesta,

5.1.2 miehistön motivoinnista noudattamaan periaatteita,

5.1.3 asianmukaisten käskyjen ja ohjeiden antamisesta selvästi ja yksinkertaisesti,

5.1.4 erityisvaatimusten noudattamisen tarkastamisesta ja

5.1.5 turvallisuusjohtamisjärjestelmän tarkastamisesta sekä sen puutteiden ilmoittamisesta maissa toimivalle johdolle.

5.2 Yhtiön on varmistettava, että aluksella käytettävän turvallisuusjohtamisjärjestelmän periaatteissa korostetaan selvästi aluksen päällikön määräysvaltaa. Yhtiön on turvallisuusjohtamisjärjestelmässään osoitettava, että aluksen päälliköllä on ensisijainen määräysvalta ja vastuu turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyvässä päätöksenteossa ja että aluksen päällikkö voi tarvittaessa vaatia yhtiön apua.

#### 6 VOIMAVARAT JA HENKILÖKUNTA

6.1 Yhtiön on varmistettava, että aluksen päällikkö on

6.1.1 asianmukaisesti pätevä johtamaan alusta,

6.1.2 täysin perehtynyt yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja

6.1.3 saa tarvittavaa tukea voidakseen hoitaa päällikön velvollisuudet turvallisesti.



- 6.2 Yhtiön on varmistettava, että jokainen alus on miehitetty kansallisten ja kansainvälisten vaatimusten mukaan pätevillä, lupakirjan saaneilla ja terveystaustatäyttävillä merimiehillä.
- 6.3 Yhtiön on laadittava menettelytavat uuden henkilökunnan ja turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyviin uusiin tehtäviin siirretyn henkilökunnan asianmukaiseksi perehdyttämiseksi tehtäviinsä.
- Ohjeet, jotka on olennaisen tärkeää antaa ennen merelle lähtöä, on yksilöitävä ja annettava kirjallisesti.
- 6.4 Yhtiön on varmistettava, että koko henkilökunta, joka on tekemisissä yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa, on riittävän tietoinen aisaankuuluvista säännöistä, säännöstoista ja ohjeista.
- 6.5 Yhtiön on luotava ja ylläpidettävä menettelytapoja sellaisen koulutuksen tunnistamiseksi, jota voidaan tarvita turvallisuusjohtamisjärjestelmän tueksi, ja varmistettava, että tällaista koulutusta annetaan koko kyseiselle henkilöstölle.
- 6.6 Yhtiön on luotava menettelytavat, joiden avulla aluksen henkilöstö saa asiaankuuluvaa tietoa turvallisuusjohtamisjärjestelmästä työkielellään tai ymmärtämällään kielellä.
- 6.7 Yhtiön on varmistettava, että aluksen henkilökunta kykenee kommunikoimaan tehokkaasti hoitaessaan turvallisuusjohtamisjärjestelmään liittyviä tehtäviään.
- 7 **SUUNNITELMIEN KEHITTÄMINEN ALUKSEN TOIMINNASTA**
- Yhtiön on vahvistettava menettelytavat laivan turvallisuuteen ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseen liittyviä tärkeimpiä toimintoja koskevien suunnitelmien ja ohjeiden valmistelemiseksi. Niihin liittyvät erilaiset tehtävät olisi määriteltävä ja niiden hoitaminen annettava pätevälle henkilökunnalle.
- 8 **VALMIUS HÄTÄTILANTEISSA**
- 8.1 Yhtiön on luotava menettelytavat mahdollisten aluksella tapahtuvien hätätilanteiden yksilöimistä, kuvaamista ja niissä toimimista varten.
- 8.2 Yhtiön on laadittava ohjelmia harjoituksista, joiden avulla valmistaudutaan toimimaan hätätilanteissa.
- 8.3 Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä toimenpiteitä, joiden avulla varmistetaan, että yhtiön organisaatio kykenee milloin tahansa reagoimaan sen aluksia kohdanneisiin vaaroihin, onnettomuuksiin ja hätätilanteisiin.
- 9 **EPÄYHDENMUKAISUUKSISTA, ONNETTOMUUKSISTA JA VAARATILANTEISTA ILMOITTAMINEN JA NIIDEN ANALYSOINTI**
- 9.1 Turvallisuusjohtamisjärjestelmään on sisällyttävä menettelytapoja, joiden avulla voidaan varmistaa, että epäyhdenmukaisuuksista, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoitetaan yhtiölle ja että ne tutkitaan ja analysoidaan siten, että pyritään parantamaan turvallisuutta ja edistämään ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä.

- 9.2 Yhtiön on laadittava menettelytapoja tilannetta korjaavien toimien täytäntöön panemiseksi.
- 10 **ALUKSEN JA LAITTEISTON KUNNOSSAPITO**
- 10.1 Yhtiön on luotava menettelytapoja, joilla taataan, että laiva pidetään kunnossa asiaankuuluvien sääntöjen ja muiden yhtiön asettamien lisävaatimusten mukaisesti.
- 10.2 Näiden vaatimusten täyttämiseksi yhtiön on huolehdittava, että
- 10.2.1 tarkastukset suoritetaan asianmukaisin väliajoin,
- 10.2.2 kaikista epäyhdenmukaisuuksista ilmoitetaan ja kerrotaan syyt niihin, jos ne ovat tiedossa,
- 10.2.3 toteutetaan asianmukaiset toimet tilanteen korjaamiseksi ja
- 10.2.4 tästä toiminnasta pidetään kirjaa.
- 10.3 Yhtiön on hyväksyttävä turvallisuusjohtamisjärjestelmässään menettelytavat, jotta sellaiset laitteet ja tekniset järjestelmät voidaan yksiköidä, joiden äkillinen toimintavika saattaa aiheuttaa vaaratilanteita. Turvallisuusjohtamisjärjestelmään olisi sisällytettävä toimenpiteitä, jotka on tarkoitettu parantamaan tällaisten laitteiden ja järjestelmien luotettavuutta. Näihin toimenpiteisiin on kuuluttava valmiustilassa olevien varajärjestelmien ja -laitteiden tai teknisten järjestelmien säännöllinen testaus.
- 10.4 Edellä 10.2 kohdassa mainitut tarkastukset sekä 10.3 kohdassa tarkoitettujen toimenpiteiden olisi otettava osaksi aluksen toiminnallista kunnossapitoa ja tavanomaista käyttöä.
- 11 **AINEISTO**
- 11.1 Yhtiön on luotava ja ylläpidettävä menettelytapoja kaikkien turvallisuusjohtamisjärjestelmän kannalta oleellisten asiakirjojen ja tietojen valvomiseksi.
- 11.2 Yhtiön on huolehdittava, että
- 11.2.1 voimassa olevat asiakirjat ovat saatavilla kaikissa asianmukaisissa paikoissa,
- 11.2.2 asiakirjoihin tehdyt muutokset tarkastaa ja hyväksyy siihen valtuutettu henkilökunta ja
- 11.2.3 vanhentuneet asiakirjat poistetaan viipymättä.
- 11.3 Asiakirjoja, joita käytetään turvallisuusjohtamisjärjestelmän kuvaamisessa ja soveltamisessa, voidaan kutsua "turvallisuusjohtamisohjekirjaksi". Aineisto säilytetään yhtiön tarkoituksenmukaisimmaksi katsomassaan muodossa. Jokaisessa aluksessa on oltava koko alusta koskeva asianmukainen aineisto.
- 12 **YHTIÖN TARKASTUS- JA ARVIOINTITOIMINTA**
- 12.1 Yhtiön on tehtävä sisäisiä turvallisuustarkastuksia todetakseen, että turvallisuustoimet ja ympäristön pilaantumisen ehkäisytöimintä ovat turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaiset.

- 12.2 Yhtiön on määräajoin arvioitava turvallisuusjohtamisjärjestelmän tehokkuutta ja tehtävä siihen tarvittaessa tarkistuksia yhtiön luomien menettelytapojen mukaisesti.
- 12.3 Tarkastukset ja mahdolliset toimet tilanteen korjaamiseksi on tehtävä kirjallista menettelyä noudattaen.
- 12.4 Tarkastusta tekevän henkilökunnan olisi oltava riippumaton suhteessa tarkastettaviin alueisiin, jollei tämä ole mahdotonta yhtiön koon ja luonteen vuoksi.
- 12.5 Tarkastusten ja arviointien tulokset olisi saatettava koko kyseisestä alueesta vastaavan henkilökunnan tietoon.
- 12.6 Kyseisestä alueesta vastaavan johtohenkilöstön on toteutettava pikaisesti toimet havaittujen puutteiden korjaamiseksi.
- 13 **TODISTUSKIRJOJEN ANTAMINEN, TARKASTUS JA VALVONTA**
- 13.1 Aluksella liikennöivällä yhtiöllä on oltava kyseistä alusta varten myönnetty vaatimustenmukaisuusasiakirja.
- 13.2 Hallinnon, hallinnon hyväksymän laitoksen tai hallinnon puolesta toimivan sellaisen maan hallituksen, jossa yhtiöllä on toimipaikka, on myönnettävä vaatimustenmukaisuusasiakirja jokaiselle yhtiölle, joka noudattaa ISM-säännösten vaatimuksia. Kyseinen asiakirja on hyväksyttävä todisteeksi siitä, että yhtiö kykenee noudattamaan säännösten vaatimuksia.
- 13.3 Asiakirjasta on pidettävä jäljennös aluksella, jotta aluksen päällikkö voi pyydetessä esittää sen hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen tarkastettavaksi.
- 13.4 Hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen on myönnettävä alukselle todistus, jota kutsutaan turvallisuusjohtamistodistukseksi. Hallinnon on todistusta myöntäessään tarkastettava, että yhtiö ja sen aluksen päällystö toimivat hyväksytyyn turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaisesti.
- 13.5 Hallinnon tai sen hyväksymän laitoksen on määräajoin tarkastettava aluksen turvallisuusjohtamisjärjestelmän moitteeton toiminta sellaisena kuin se on hyväksytty.
-