

## VERORDENING (EG) Nr. 3051/95 VAN DE RAAD

van 8 december 1995

## betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,

Volgens de procedure van artikel 189 C van het Verdrag <sup>(3)</sup>,

Overwegende dat de Gemeenschap zich ernstige zorgen maakt over scheepsrampen waarbij mensenlevens verloren gaan;

Overwegende dat de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, hierna de ISM-code te noemen, door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in tegenwoordigheid van de Lid-Staten bij Resolutie A.741(18) van 4 november 1993 is goedgekeurd en, door opname in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1974, met ingang van 1 juli 1998 op ro-ro-passagiersschepen van toepassing zal zijn;

Overwegende dat dit één maatregel is van een reeks maatregelen om de veiligheid op zee te bevorderen; dat de ISM-code nog niet bindend is, maar slechts het karakter van een aanbeveling heeft;

Overwegende dat de veiligheid van mensen op zee daadwerkelijk vergroot kan worden door een nauwgezette en verplichte toepassing van de ISM-code;

Overwegende dat de meest dringende prioriteit voor de Gemeenschap het veiligheidsbeleid met betrekking tot ro-ro-passagiersschepen is; dat een eenvormige en samenhangende toepassing van de ISM-code in alle Lid-Staten een stap in de richting van een veiligheidsbeleid met betrekking tot ro-ro-passagiersschepen kan zijn;

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 22 december 1994 over de veiligheid van roll-on/roll-off-passagiersveerboten <sup>(4)</sup> de Commissie heeft verzocht een voorstel in te dienen voor een vervroegde verplichte toepassing van de ISM-code voor alle ro-ro-passagiersveerboten die overeenkomstig het internationale recht geregelde diensten van of naar Europese havens onderhouden;

Overwegende dat een nauwgezette en verplichte toepassing van de ISM-code vereist is om te verzekeren dat rederijen die zeegaande ro-ro-passagiersveerboten in de vaart hebben, zowel aan boord van hun schepen als op het niveau van de rederij veiligheidsbeleidssystemen opzetten en behoorlijk onderhouden;

Overwegende dat maatregelen op communautair niveau de beste manier zijn om een vervroegde verplichte toepassing van de bepalingen van de ISM-code en een effectief toezicht op de toepassing ervan te bewerkstelligen, terwijl concurrentiedistorsies tussen verschillende havens van de Gemeenschap en ro-ro-veerboten worden vermeden; dat alleen met een verordening, die rechtstreeks toepasselijk is, een dergelijke toepassing kan worden gewaarborgd; dat het voor een vervroegde toepassing noodzakelijk is dat de verordening op 1 juli 1996 van toepassing wordt;

Overwegende dat door de vervroegde verplichte toepassing van de ISM-code op alle ro-ro-veerboten ongeacht hun vlag ook rekening wordt gehouden met het verzoek in punt 2 van IMO-Resolutie A.741(18), waarin er bij de regeringen sterk wordt op aangedrongen om de code zo spoedig mogelijk ten uitvoer te leggen en daarbij onder meer voorrang te geven aan passagiersschepen;

Overwegende dat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van schepen in de eerste plaats bij de vlaggestaten berust en overwegende dat de Lid-Staten er zorg voor kunnen dragen dat de veerboten die hun vlag voeren en de rederijen die ze exploiteren aan adequate veiligheidsbeleidsvorschriften voldoen; dat de enige manier waarop de Lid-Staten de veiligheid van alle ro-ro-veerboten, ongeacht hun vlag, die een geregelde dienst vanuit hun havens onderhouden of wensen te onderhouden, kunnen verzekeren, is te eisen dat, als voorwaarde voor het onderhouden van een geregelde dienst vanuit hun havens, daadwerkelijk aan de veiligheidsvoorschriften moet zijn voldaan;

Overwegende dat rederijen die ro-ro-veerboten uitsluitend in beschermde wateren tussen havens in dezelfde Lid-Staat exploiteren, een beperkter risico vertegenwoordigen en verhoudingsgewijs meer administratieve formaliteiten zullen moeten vervullen dan andere rederijen en dat voor

<sup>(1)</sup> PB nr. C 298 van 11. 11. 1995, blz. 23, en op 15 juni 1995 ingediend gewijzigd voorstel (PB nr. C 298 van 11. 11. 1995, blz. 31).

<sup>(2)</sup> PB nr. C 236 van 11. 9. 1995, blz. 42.

<sup>(3)</sup> Advies van het Europees Parlement van 14 juni 1995 (PB nr. C 166 van 3. 7. 1995, blz. 55), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 september 1995 (PB nr. C 297 van 20. 11. 1995, blz. 1) en besluit van het Europees Parlement van 29 november 1995 (nog niet verschenen in het Publikatieblad).

<sup>(4)</sup> PB nr. C 379 van 31. 12. 1994, blz. 8.

hen derhalve in een tijdelijke afwijking moet worden voorzien;

Overwegende dat de vereisten moeten worden vastgesteld waaronder de bepalingen van de ISM-code worden opgelegd en de voorwaarden bepaald voor de afgifte en verificatie van het conformiteitsdocument en het veiligheidsbeleidscertificaat;

Overwegende dat de Lid-Staten het nodig kunnen achten hun uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen over te dragen of toe te vertrouwen aan gespecialiseerde instanties; dat de juiste manier om een eenvormige en adequate controle uit te oefenen erin bestaat te bepalen dat het daarbij uitsluitend mag gaan om instanties die voldoen aan de eisen van Richtlijn 94/57/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake gemeenschappelijke voorschriften en normen voor met de inspectie en controle van schepen belaste organisaties en voor de desbetreffende werkzaamheden van maritieme instanties <sup>(1)</sup>;

Overwegende dat een Lid-Staat de mogelijkheid moet hebben de exploitatie van bepaalde ro-ro-veerboten vanuit zijn havens op te schorten wanneer hij van mening is dat deze een ernstige bedreiging voor de veiligheid van mensen of goederen of voor het milieu opleveren, zulks onder voorbehoud van een besluit dat dient te worden genomen in het kader van een regelgevend comité, dat door de Lid-Staten moet worden gevolgd;

Overwegende dat een vereenvoudigde procedure met een comité van regelgevende aard nodig is om deze verordening aan te passen aan internationale ontwikkelingen;

Overwegende dat de spoedige invoering van deze veiligheidsvoorschriften voor Griekenland specifieke technische en administratieve problemen oplevert in verband met het zeer grote aantal in Griekenland gevestigde rederijen dat veerdiensten onder Griekse vlag en uitsluitend tussen Griekse havens exploiteert; dat een tijdelijke afwijking om rekening te houden met deze situatie daarom toegestaan moet worden, waarbij daarenboven bedacht moet worden dat geregelde passagiers- en veerdiensten tussen Griekse havens tot 1 januari 2004 uitgesloten zijn van de vrije dienstverrichting krachtens Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de Lid-Staten (cabotage in het zeevervoer) <sup>(2)</sup>,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Doel van deze verordening is het veilige beheer en de veilige exploitatie van, alsmede de voorkoming van verontreiniging door ro-ro-passagiersveerboten die een geregelde dienst van of naar havens in de Lid-Staten van de

Gemeenschap onderhouden, te verbeteren door ervoor te zorgen dat rederijen die ro-ro-veerboten exploiteren, voldoen aan de ISM-code via:

- het opzetten en behoorlijk onderhouden door de rederijen van een veiligheidsbeleidssysteem zowel aan boord als aan de wal, en
- de uitoefening van de controle daarop door de administratie van de vlaggestaat en de havenstaat.

#### Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening en de tenuitvoerlegging van de ISM-code wordt verstaan onder

- a) „ro-ro-veerboot”: een zeegaand passagiersschip dat meer dan twaalf passagiers vervoert en de nodige voorzieningen heeft om weg- of spoorvoertuigen het vaartuig op en af te laten rijden;
- b) „geregelde dienst”: een reeks ro-ro-veerdiensten die zo worden geëxploiteerd dat het vervoer tussen dezelfde twee of meer plaatsen wordt verzorgd:
  1. hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling,
  2. hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;
- c) „rederij”: de eigenaar van een ro-ro-veerboot of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de ro-ro-veerboot van de eigenaar heeft overgenomen;
- d) „erkende organisatie”: een instantie die erkend is overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG;
- e) „ISM-code”: de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, zoals goedgekeurd bij IMO-Resolutie A.741 (18) van 4 november 1993, welke als bijlage bij deze verordening is gevoegd;
- f) „administratie”: de regering van de Staat waarvan de ro-ro-veerboot de vlag mag voeren;
- g) „conformiteitsdocument”: het overeenkomstig punt 13.2 van de ISM-code aan de rederij afgegeven document;
- h) „veiligheidsbeleidscertificaat”: het overeenkomstig punt 13.4 van de ISM-code voor ro-ro-veerboten afgegeven certificaat;
- i) „beschermde wateren”: gebieden waar de significante golfslag slechts met een jaarlijkse waarschijnlijkheid van minder dan 10 % 1,5 m overschrijdt, en waar de ro-ro-veerboot nooit meer dan 6 mijl is verwijderd van een veilig gebied waar schipbreukelingen aan land kunnen gaan.

#### Artikel 3

De verordening is van toepassing op alle rederijen die ten minste één ro-ro-veerboot, ongeacht zijn vlag, exploiteren in een geregelde dienst van of naar een haven van een Lid-Staat van de Gemeenschap.

<sup>(1)</sup> PB nr. L 319 van 12. 12. 1994, blz. 20.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 364 van 12. 12. 1992, blz. 7.

*Artikel 4*

1. Alle rederijen moeten, als voorwaarde voor hun schepen om een geregelde dienst van of naar een haven van de Europese Gemeenschap te mogen onderhouden, aan alle bepalingen van de punten 1.2 tot en met 13.1 en van punt 13.3 van de ISM-code voldoen, als waren deze bepalingen van bindende aard.

2. In afwijking van lid 1 krijgen rederijen die met een ro-ro veerboot of veerboten uitsluitend in beschermde wateren tussen havens van dezelfde Lid-Staat een geregelde dienst exploiteren tot 1 juli 1997 de tijd om aan de bepalingen van deze verordening te voldoen.

*Artikel 5*

1. De Lid-Staten passen, met betrekking tot rederijen en ro-ro-veerboten, de bepalingen van de punten 13.2, 13.4 en 13.5 van de ISM-code toe, als waren deze bepalingen van bindende aard.

2. Voor de toepassing van lid 1 mogen de Lid-Staten hun desbetreffende taken alleen aan een erkende organisatie geheel of gedeeltelijk overdragen of toevertrouwen.

Voor de toepassing van punt 13.2 van de ISM-code mag een Lid-Staat alleen conformiteitsdocumenten afgeven voor een rederij die haar hoofdzetel op zijn eigen grondgebied heeft. Vóór de afgifte raadplegen de Lid-Staten de administratie van de Staten waarvan de ro-ro-veerboten van die rederij de vlag mogen voeren, indien die administratie niet de administratie is van de Lid-Staat die de conformiteitsdocumenten afgeeft.

3. Het conformiteitsdocument is slechts geldig gedurende een termijn van vijf jaar vanaf de afgifte datum en voor zover eenmaal per jaar een verificatie plaatsvindt om na te gaan of het veiligheidsbeleidssysteem naar behoren werkt en of eventuele wijzigingen sinds de laatste verificatie aan de ISM-code voldoen.

4. Het veiligheidsbeleidscertificaat is slechts geldig gedurende een termijn van vijf jaar vanaf de afgifte datum en voor zover om de 30 maanden of vaker een tussentijdse verificatie plaatsvindt om na te gaan of het veiligheidsbeleidssysteem naar behoren werkt en of eventuele wijzigingen sinds de laatste verificatie aan de bepalingen van de ISM-code voldoen.

5. Voor de toepassing van deze verordening en met name van artikel 6 aanvaardt iedere Lid-Staat de conformiteitsdocumenten of veiligheidsbeleidscertificaten die zijn afgegeven door de administratie van een andere Lid-Staat of door een erkende organisatie die namens deze administratie handelt.

6. Een Lid-Staat erkent de door of namens de administratie van derde landen afgegeven conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten, indien hij ervan overtuigd is dat inachtneming van de bepalingen van deze verordening hierdoor aangetoond wordt.

Namens de administratie van derde landen afgegeven conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten kunnen alleen erkend worden indien zij zijn afgegeven door een erkende organisatie.

*Artikel 6*

De Lid-Staten vergewissen zich ervan dat alle rederijen die een geregelde ro-ro-veerdienst van of naar hun havens onderhouden, aan de bepalingen van deze verordening voldoen.

*Artikel 7*

Wanneer een Lid-Staat van oordeel is dat een rederij, niettegenstaande het feit dat zij een conformiteitsdocument bezit, geen geregelde ro-ro-veerdienst van of naar zijn havens kan onderhouden omdat deze een ernstig gevaar voor de veiligheid van de mens of eigendommen, of het milieu oplevert, kan de exploitatie van deze dienst worden opgeschort totdat het gevaar is opgeheven.

In deze omstandigheden wordt de volgende procedure gevolgd:

- a) de Lid-Staat stelt de Commissie en de overige Lid-Staten onverwijld en met opgave van de redenen daarvoor, van zijn besluit in kennis.
- b) de Commissie onderzoekt of de opschorting gewettigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid en het milieu.
- c) overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, wordt vastgesteld of het besluit van de Lid-Staat om de exploitatie van de betrokken dienst op te schorten al dan niet gewettigd is wegens ernstig gevaar voor de veiligheid van de mens, eigendommen of het milieu en, indien dit niet het geval is, wordt de betrokken Lid-Staat verzocht de opschorting in te trekken.

*Artikel 8*

Teneinde rekening te houden met de algemene bepalingen van de ISM-code evalueert de Commissie de tenuitvoerlegging van deze verordening drie jaar na de inwerkingtreding ervan, en stelt zij eventueel passende maatregelen voor.

*Artikel 9*

Teneinde met ontwikkelingen op internationaal niveau en meer bepaald in de IMO rekening te houden, kunnen:

- a) de definitie van „ISM-code” in artikel 2,
- b) de geldigheidsduur van het conformiteitsdocument en/of het veiligheidsbeleidscertificaat en de frequentie van de desbetreffende verificatie in artikel 5, leden 3 en 4,
- c) de bijlage,
- d) de definitie van „erkende organisatie” in artikel 2,

overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, gewijzigd worden, in het bijzonder om in de bijlage richtsnoeren voor de administratie op te nemen betreffende de toepassing van de ISM-code.

#### *Artikel 10*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad<sup>(1)</sup> ingestelde Comité.

2. De vertegenwoordiger van de Commissie legt het Comité een ontwerp voor van de te nemen maatregelen. Het Comité brengt advies uit over dit ontwerp binnen een termijn die de Voorzitter kan vaststellen naar gelang van de urgentie van de materie. Het Comité spreekt zich uit met de meerderheid van stemmen die in artikel 148, lid 2, van het Verdrag is voorgeschreven voor de aanneming van de besluiten die de Raad op voorstel van de Commissie dient te nemen. Bij de stemming in het Comité worden de stemmen van de vertegenwoordigers van de Lid-Staten gewogen overeenkomstig genoemd artikel. De Voorzitter neemt niet aan de stemming deel.

3. a) De Commissie stelt de beoogde maatregelen vast wanneer zij in overeenstemming zijn met het advies van het Comité.

b) Wanneer de beoogde maatregelen niet in overeenstemming zijn met het advies van het Comité of indien geen advies is uitgebracht, dient de Commissie onverwijld bij de Raad een voorstel in betreffende de te nemen maatregelen. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

c) Indien de Raad, na verloop van 40 dagen na de indiening van het voorstel bij de Raad, geen besluit heeft genomen, worden de voorgestelde maatregelen door de Commissie vastgesteld.

#### *Artikel 11*

Deze verordening treedt in werking op 1 januari 1996.

Zij is van toepassing met ingang van 1 juli 1996.

In afwijking van de eerste alinea is deze verordening tot en met 31 december 1997 niet van toepassing op rederijen naar Grieks recht met hoofdzetel in Griekenland die met in Griekenland geregistreerde ro-ro-veerboten onder Griekse vlag uitsluitend tussen havens in Griekenland geregelde diensten onderhouden.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, 8 december 1995.

*Voor de Raad*

*De Voorzitter*

J. BORRELL FONTELLES

---

<sup>(1)</sup> Richtlijn 93/75/EEG van de Raad van 13 september 1993 betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen (PB nr. L 247 van 5. 10. 1993, blz. 19).

## BIJLAGE

INTERNATIONALE VEILIGHEIDSCODE VOOR DE SCHEEPVAART EN TER VOOR-  
KOMING VAN VERONTREINIGING  
(International Safety Management (ISM-code))

## Veiligheids- en vervuilingspreventievereisten)

## INHOUD

	Bladzijde
Voorwoord .....	19
1. Algemeen .....	19
1.1. Definities .....	19
1.2. Doelstellingen .....	19
1.3. Toepassing .....	20
1.4. Functionele vereisten voor een veiligheidsbeleidssysteem .....	20
2. Veiligheids- en milieubeschermingsbeleid .....	20
3. Verantwoordelijkheden en autoriteit van de rederij .....	20
4. Aangewezen persoon (personen) .....	21
5. Verantwoordelijkheid en gezag van de kapitein .....	21
6. Middelen en personeel .....	21
7. Uitwerking van plannen voor werkzaamheden aan boord .....	22
8. Noodsituaties .....	22
9. Rapporteren en analyseren van inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties .....	22
10. Onderhoud van schip en uitrusting .....	23
11. Documentatie .....	23
12. Inspecties, herzieningen en evaluatie .....	23
13. Certificatie, verificatie en controle .....	24

### Voorwoord

1. Doel van deze Code is internationale veiligheidsnormen vast te stellen voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging.
2. De Vergadering heeft resolutie A.443 (XI) aangenomen, waarbij alle regeringen worden verzocht de nodige stappen te nemen om te garanderen dat de kapitein zich behoorlijk kan kwijten van zijn verantwoordelijkheden met betrekking tot de veiligheid op zee en de bescherming van het zeemilieu.
3. De Vergadering heeft tevens resolutie A.680 (17) aangenomen, waarbij nogmaals de noodzaak erkend wordt van een behoorlijk georganiseerd beleid teneinde tegemoet te kunnen komen aan de behoeften van zeevarenden wier taak het is de voorzieningen voor veiligheid en milieubescherming op een hoog peil te brengen en te houden.
4. De Vergadering beseft dat er altijd onderlinge verschillen tussen rederijen en scheepseigenaren zullen bestaan en dat schepen in de meest uiteenlopende omstandigheden worden gebruikt, reden waarom de Code op algemene beginselen en doelstellingen gebaseerd is.
5. De Code is met het oog op een ruim toepassingsgebied in algemene termen geformuleerd. Uiteraard zal op de verschillende beleidsniveaus, aan wal dan wel aan boord, een uiteenlopende mate van bekendheid met de aangegeven punten vereist zijn.
6. Wil een veiligheidsbeleid succes hebben, dan is het in de eerste plaats nodig dat de bedrijfsleiding hier achter staat. In zaken van veiligheid en vervuilingspreventie zijn het de inzet, de vakkennis, de mentaliteit en motivatie van de betrokkenen op alle niveaus die het uiteindelijke resultaat bepalen.

#### 1. ALGEMEEN

##### 1.1. Definities

- 1.1.1. Met „International Safety Management (ISM) Code” wordt de door de Vergadering goedgekeurde internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging bedoeld, zoals eventueel door de Organisatie gewijzigd.
- 1.1.2. Onder „rederij” wordt de scheepseigenaar verstaan, of iedere andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter die de verantwoordelijkheid voor het gebruik van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die zich, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, bereid heeft verklaard alle uit de Code voortvloeiende plichten en verantwoordelijkheden op zich te nemen.
- 1.1.3. Onder „administratie” wordt de regering verstaan van de Staat waarvan het schip de vlag mag voeren.

##### 1.2. Doelstellingen

- 1.2.1. Doel van de Code is de veiligheid op zee te verzekeren en te bereiken dat er niemand gewond raakt, dat er geen mensenlevens verloren gaan en dat er geen schade aan het milieu — met name het zeemilieu — en aan eigendommen wordt toegebracht.
- 1.2.2. Met haar veiligheidsbeleid dient de rederij onder meer na te streven:
  - 1.2.2.1. dat er aan boord veilige methodes gehanteerd worden en de werkomgeving veilig is;

- 1.2.2.2. dat er voorzieningen ter bescherming tegen alle bekende gevaren worden aangebracht; en
- 1.2.2.3. dat de bij het wal- en boordpersoneel aanwezige kennis van veiligheidsprocedures voortdurend verbeterd wordt, waaronder ook de voorbereiding voor zowel met veiligheid als milieubescherming samenhangende noodsituaties valt.
- 1.2.3. Met dit veiligheidsbeleidssysteem moet bereikt worden:
  - 1.2.3.1. dat er in overeenstemming met de bestaande regels en voorschriften wordt gewerkt; en
  - 1.2.3.2. dat de door de Organisatie, de administratie, de classificatiemaatschappijen en organisaties van scheepvaartindustrieën aanbevolen codes, richtsnoeren en normen in aanmerking worden genomen.
- 1.3. **Toepassing**

De vereisten van de Code kunnen op alle schepen worden toegepast.
- 1.4. **Functionele vereisten voor een veiligheidsbeleidssysteem (Safety Management System; SMS)**

Iedere rederij moet een veiligheidsbeleidssysteem (SMS) ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden waarin de volgende functionele vereisten zijn verwerkt:

  - 1.4.1. een beleid voor veiligheid en milieubescherming;
  - 1.4.2. instructies en procedures tot waarborging van veilige werkmethodes aan boord en ter bescherming van het milieu, in overeenstemming met de desbetreffende internationale wetgeving en met die van het land wiens vlag gevoerd wordt;
  - 1.4.3. duidelijk afgebakende gezagsverhoudingen en communicatiekanalen tussen wal- en boordpersoneel en tussen de leden van dit personeel onderling;
  - 1.4.4. procedures voor het rapporteren van ongevallen en inbreuken op de bepalingen van de Code;
  - 1.4.5. procedures om de betrokkenen op noodsituaties voor te bereiden en in staat te stellen hierop te reageren; en
  - 1.4.6. procedures voor interne controles en beleidsherzieningen.
2. **VEILIGHEIDS- EN MILIEUBESCHERMINGSBELEID**
  - 2.1. De rederij moet een veiligheids- en milieubeschermingsbeleid vaststellen waarmee beschreven wordt hoe de in punt 1.2 aangegeven doelstellingen bereikt zullen worden.
  - 2.2. De rederij moet erop toezien dat dit beleid op alle administratieve niveaus, zowel aan wal als aan boord, uitgevoerd en gehandhaafd wordt.
3. **VERANTWOORDELIJKHEDEN EN AUTORITEIT VAN DE REDERIJ**
  - 3.1. Indien de voor het gebruik van het schip verantwoordelijke persoon of instantie niet de eigenaar is, moet de eigenaar de administratie van de volledige naam van deze persoon of instantie en alle gegevens betreffende deze persoon of instantie in kennis stellen.

- 3.2. De rederij dient precies aan te geven hoe de verantwoordelijkheden verdeeld zijn van alle personeelsleden die belast zijn met het verrichten van of met het toezicht op werkzaamheden in verband met en van invloed zijnde op veiligheid en vervuilingspreventie en hoe het met de gezagsverhoudingen en onderlinge betrekkingen tussen deze personeelsleden gesteld is, alsmede één en ander naar behoren te documenteren.
- 3.3. De rederij dient erop toe te zien dat de aangewezen persoon of personen over voldoende middelen en assistentie van het walpersoneel kunnen beschikken om hun functies te kunnen uitoefenen.
4. **AANGEWENZEN PERSOON (PERSONEN)**
- Teneinde de veiligheid aan boord van elk schip te kunnen verzekeren en een verbinding tot stand te brengen tussen de rederij en het boordpersoneel, moet iedere rederij, volgens de behoeften, aan de wal één of meerdere personen aanwijzen die rechtstreeks met de hoogste autoriteit in het bedrijf in contact kan (kunnen) treden. Deze aangewezen persoon (of personen) moet(en) tevens de verantwoordelijkheid en bevoegdheid krijgen om te verifiëren of een schip nog aan de gestelde veiligheids- en vervuilingspreventievereisten voldoet en erop toezien dat er, zoals vereist, op voldoende middelen en assistentie van de wal gerekend kan worden.
5. **VERANTWOORDELIJKHEID EN GEZAG VAN DE KAPITEIN**
- 5.1. De rederij moet duidelijk de verantwoordelijkheden van de kapitein afbakenen en documenteren met betrekking tot:
- 5.1.1. de tenuitvoerlegging van het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid van de rederij;
- 5.1.2. het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden;
- 5.1.3. het geven van in duidelijke en eenvoudige taal gestelde ter zake dienende bevelen en instructies;
- 5.1.4. het controleren dat aan bepaalde eisen voldaan wordt; en
- 5.1.5. een herziening van het SMS en het rapporteren van eventuele tekortkomingen aan de bedrijfsleiding aan de wal.
- 5.2. De rederij moet erop toezien dat het aan boord van het schip gehanteerde SMS een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de kapitein benadrukt wordt. De rederij moet in dit SMS ook vastleggen dat de kapitein het hoogste gezag alsmede de verantwoordelijkheid heeft om besluiten te nemen met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie en om de rederij, zo nodig, om assistentie te vragen.
6. **MIDDELEN EN PERSONEEL**
- 6.1. De rederij moet erop toezien dat de kapitein:
- 6.1.1. behoorlijk gekwalificeerd is om het bevel te voeren;
- 6.1.2. volledig bekend is met het door de rederij gehanteerde SMS; en
- 6.1.3. voldoende steun krijgt om zich op veilige wijze van zijn taken te kunnen kwijten.

- 6.2. De rederij moet erop toezien dat elk schip, in overeenstemming met nationale en internationale voorschriften, bemand wordt met personeelsleden die de nodige kwalificaties en getuigschriften hebben en in goede gezondheid verkeren.
- 6.3. De rederij dient procedures vast te stellen om te verzekeren dat nieuwe personeelsleden en met nieuwe taken in verband met veiligheid en milieubescherming belaste personeelsleden naar behoren met hun nieuwe functies vertrouwd gemaakt worden.
- Wanneer het van essentieel belang is dat bepaalde instructies vóór het tijdstip van de afvaart gegeven worden, dienen deze als zodanig genoemd, geregistreerd en metterdaad gegeven te worden.
- 6.4. De rederij dient erop toe te zien dat alle bij de tenuitvoerlegging van het door de rederij gehanteerde SMS betrokken personeelsleden een voldoende begrip van de desbetreffende regels, voorschriften, codes en richtsnoeren hebben.
- 6.5. De rederij moet procedures vaststellen en handhaven waarmee moet worden nagegaan of en in hoeverre er behoefte bestaat aan extra onderricht ter ondersteuning van het bestaande SMS en moet ervoor zorgen dat alle betrokken personeelsleden deze bijscholing krijgen.
- 6.6. De rederij dient procedures vast te stellen waardoor de bemanningsleden voorlichting over het gehanteerde SMS ontvangen in een werktaal of -talen die zij begrijpen.
- 6.7. De rederij moet ervoor zorgen dat de bemanningsleden bij de uitvoering van hun met het SMS verband houdende taken doeltreffend met elkaar kunnen communiceren.
7. **UITWERKING VAN PLANNEN VOOR WERKZAAMHEDEN AAN BOORD**
- De rederij dient procedures vast te stellen voor de voorbereiding van plannen en instructies voor essentiële werkzaamheden aan boord in verband met de veiligheid van het schip en ter voorkoming van verontreiniging. De verschillende desbetreffende taken moeten als zodanig worden omschreven en aan gekwalificeerde personeelsleden worden toegewezen.
8. **NOODSITUATIES**
- 8.1. De rederij dient procedures vast te stellen waarmee potentiële noodsituaties aan boord als zodanig kunnen worden onderkend en beschreven en waarmee de in deze situaties vereiste maatregelen kunnen worden genomen.
- 8.2. De rederij dient programma's vast te stellen voor oefeningen ter voorbereiding op noodsituaties.
- 8.3. Het door de rederij gehanteerde SMS dient te voorzien in maatregelen waarmee verzekerd kan worden dat haar bedrijf te allen tijde op potentieel gevaarlijke situaties, ongevallen en noodsituaties waarbij schepen van de rederij betrokken zijn, kan reageren.
9. **RAPPORTEREN EN ANALYSEREN VAN INBREUKEN, ONGEVALLEN EN GEVAARLIJKE SITUATIES**
- 9.1. Het SMS dient procedures te omvatten waarmee verzekerd kan worden dat inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties aan de rederij worden gerapporteerd en verder onderzocht en geanalyseerd worden met het doel de veiligheid en vervuilingspreventie te verbeteren.

- 9.2. De rederij dient procedures vast te stellen voor het nemen van corrigerende maatregelen.
10. **ONDERHOUD VAN SCHIP EN UITRUSTING**
- 10.1. De rederij dient procedures vast te stellen waarmee verzekerd moet worden dat het schip voortdurend in overeenstemming is met het bepaalde in de desbetreffende regels en voorschriften, alsmede met eventueel door de rederij vast te stellen bijkomende vereisten.
- 10.2. Met het oog op deze vereisten moet de rederij ervoor zorgen:
- 10.2.1. dat er met voldoende regelmaat inspecties plaatsvinden;
- 10.2.2. dat eventuele afwijkingen en, voor zover bekend, de mogelijke oorzaken hiervoor worden gerapporteerd;
- 10.2.3. dat er passende corrigerende maatregelen worden getroffen; en
- 10.2.4. dat er een register van deze acties wordt bijgehouden.
- 10.3. De rederij dient in het kader van haar SMS procedures vast te stellen voor het aanwijzen van uitrustingsstukken en technische systemen die tot gevaarlijke situaties aanleiding kunnen geven, wanneer zij plotseling dienst weigeren. Het SMS moet voorzien in specifieke maatregelen ter bevordering van de betrouwbaarheid van deze uitrustingsstukken of systemen. De maatregelen dienen ook het geregeld testen te omvatten van reservevoorzieningen en -uitrustingsstukken of van technische hulpsystemen die niet voortdurend in gebruik of bedrijf zijn.
- 10.4. De in punt 10.2 genoemde inspecties, alsmede de in punt 10.3 genoemde maatregelen moeten een integrerend onderdeel van de normale onderhoudswerkzaamheden aan boord vormen.
11. **DOCUMENTATIE**
- 11.1. De rederij dient procedures vast te stellen en te handhaven voor de controle van alle documenten en gegevens die voor haar SMS van belang zijn.
- 11.2. De rederij moet er zorg voor dragen:
- 11.2.1. dat er op alle relevante locaties geldige documenten aanwezig zijn;
- 11.2.2. dat veranderingen in documenten door bevoegde personeelsleden geverifieerd en goedgekeurd worden; en
- 11.2.3. dat niet langer actuele documenten onmiddellijk verwijderd worden.
- 11.3. De documenten ter beschrijving en uitvoering van het SMS kunnen met de term „Handboek voor het Veiligheidsbeleid” worden aangeduid. De desbetreffende documentatie dient in de door de rederij meest geschikt geachte vorm te worden bewaard. Ieder schip dient alle voor dat schip relevante documentatie aan boord te hebben.
12. **INSPECTIES, HERZIENINGEN EN EVALUATIE DOOR DE REDERIJ**
- 12.1. De rederij dient interne veiligheidscontroles te houden om na te gaan of de met betrekking tot veiligheid en vervuilingspreventie genomen maatregelen met het SMS in overeenstemming zijn.

- 12.2. De rederij moet op gezette tijden het SMS op zijn doeltreffendheid toetsen en zo nodig herzien, zulks overeenkomstig de door de rederij vastgestelde procedures.
- 12.3. De controles en eventuele corrigerende maatregelen moeten in overeenstemming met gedocumenteerde procedures worden uitgevoerd.
- 12.4. De met de controles belaste personeelsleden mogen generlei binding hebben met de afdelingen waarop de inspecties betrekking hebben, tenzij omvang en aard van de rederij het onmogelijk maken aan deze regel de hand te houden.
- 12.5. De resultaten van de controles en herzieningen dienen ter kennis van alle personeelsleden met verantwoordelijkheden in de geïnspecteerde afdelingen te worden gebracht.
- 12.6. Het met de leiding van de geïnspecteerde afdeling belaste personeel dient bij eventueel gevonden tekortkomingen tijdig corrigerende maatregelen te nemen.
13. **CERTIFICATIE, VERIFICATIE EN CONTROLE**
- 13.1. Om een schip te exploiteren dient de rederij in het bezit te zijn van een voor het schip afgegeven conformiteitsdocument.
- 13.2. Voor iedere rederij die voldoet aan de vereisten van de ISM-code moet door de administratie, door een door de administratie erkende organisatie, dan wel — namens de administratie — door de regering van het land waarin de rederij haar bedrijf wenst uit te oefenen, een conformiteitsdocument worden afgegeven. Dit document moet aanvaard worden als bewijs dat de rederij in staat is zich aan de vereisten van de Code te conformeren.
- 13.3. Een exemplaar van dit document moet aan boord worden bewaard, zodat de kapitein het, desgevraagd, kan tonen wanneer de administratie of door de administratie erkende organisaties hiervan inzage wensen.
- 13.4. De administratie of de door de administratie erkende organisatie moet voor elk schip een veiligheidsbeleidscertificaat afgeven. Bij de afgifte van dit certificaat dient de administratie zich ervan te vergewissen dat de rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het goedgekeurde SMS handelen.
- 13.5. De administratie of de door de administratie erkende organisatie moeten op gezette tijden nagaan of het aan boord gehanteerde SMS nog altijd voldoet aan de vereisten uitgaande waarvan dit SMS is goedgekeurd.
-