

31995R3051

L 320/14

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

30.12.1995

UREDBA SVETA (ES) št. 3051/95**z dne 8. decembra 1995****o varnem upravljanju ro-ro potniških trajektov**

SVET EVROPSKE UNIJE JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 84(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 189c Pogodbe ⁽³⁾,

ker je Skupnost resno zaskrbljena zaradi smrtnih žrtev v nesrečah ladij;

ker se bo Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, v nadaljnjem besedilu „Kodeks ISM“, ki ga je z Resolucijo skupščine A.741(18) z dne 4. novembra 1993 sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) ob navzočnosti držav članic, z vključitvijo v Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju 1974 začel uporabljati za ro-ro potniška plovila od 1. julija 1998;

ker to predstavlja enega od številnih ukrepov za izboljšanje varnosti na morju; ker Kodeks ISM še ni zavezujoč, temveč priporočilen;

ker se lahko varnost človeškega življenja na morju učinkovito izboljša z dosledno in obvezno uporabo Kodeksa ISM;

ker je najpomembnejša skrb Skupnosti varno upravljanje ro-ro potniških trajektov; ker lahko enotno in koherentno izvajanje Kodeksa ISM v vseh državah članicah pomeni korak k varnejšemu upravljanju ro-ro potniških trajektov;

ker je Svet v svoji Resoluciji z dne 22. decembra 1994 o varnosti ro-ro potniških trajektov ⁽⁴⁾ zaprosil Komisijo, naj predloži predlog o predčasni obvezni uporabi Kodeksa ISM za vse linijske prevoze ro-ro potniških trajektov, ki plujejo v evropska pristanišča ali iz njih, v skladu z mednarodnim pravom;

ker je za zagotovitev vzpostavitve in pravilnega vzdrževanja sistemov za varno upravljanje potrebno, da družbe, ki upravljajo ro-ro potniške trajekte v pomorskem prometu, dosledno in obvezno uporabljajo Kodeks ISM na ladih in v družbi;

ker je ukrepanje na ravni Skupnosti najboljši način za zagotavljanje predčasne obvezne uveljavitve Kodeksa ISM in učinkovito kontrolo njegove uporabe ob preprečevanju izkrivljanja konkurence med različnimi pristanišči Skupnosti in ro-ro potniškimi trajekti; ker lahko le uredba, ki se neposredno uporablja, zagotovi tako uveljavitev; ker predčasna uveljavitev zahteva, da uredba velja od 1. julija 1996;

ker predčasna obvezna uporaba Kodeksa ISM za vse ro-ro potniške trajekte, ne glede na njihovo zastavo, upošteva tudi zahtevo iz točke 2 Resolucije IMO A.741(18), ki močno spodbuja vlade k čimprejšnji uporabi Kodeksa, pri čemer med drugim daje prednost potniškim ladjam;

ker je za varnost ladij prvenstveno odgovorna država zastave; ker lahko države članice zagotovijo, da trajekti, ki plujejo pod njihovo zastavo, in družbe, ki jih upravljajo, upoštevajo ustrezne predpise za varno upravljanje; ker je edini način za zagotavljanje varnosti na vseh ro-ro potniških trajekti, ki opravljajo ali želijo opravljati linijske prevoze, ne glede na zastavo, pod katerimi plujejo, da države članice kot pogoj za opravljanje linijskih prevozov iz njihovih pristanišč zahtevajo dejansko izpolnjevanje varnostnih predpisov;

ker družbe, ki upravljajo ro-ro potniške trajekte, ki plujejo izključno v zaščitnih vodah med pristanišči iste države članice, predstavljajo manjše tveganje in bodo morale prevzeti sora-

⁽¹⁾ UL C 298, 11.11.1995, str. 23, in spremenjen predlog, predložen 15. junija 1995 (UL C 288, 11.11.1995, str. 31).

⁽²⁾ UL C 236, 11.9.1995, str. 42.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. junija 1995 (UL C 166, 3.7.1995, str. 55), Skupno stališče Sveta z dne 28. septembra 1995 (UL C 297, 10.11.1995, str. 1) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 29. novembra 1995 (še ni objavljen v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL C 379, 31.12.1994, str. 8.

zmerno večjo upravno delovno obremenitev kakor druge družbe ter bi jim zato morali zagotoviti začasno odstopanje;

ker je treba določiti predpostavke za uveljavitev predpisov Kodeksa ISM ter pogoje za izdajo in preverjanje spričevala o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju;

ker lahko države članice menijo, da je izpolnjevanje obveznosti iz te uredbe treba prenesti na posebne organizacije ali jim tako izpolnjevanje zaupati; ker zagotavljanje enotne in ustrezne ravni kontrole zahteva, da so take organizacije samo tiste, ki izpolnjujejo zahteve Direktive Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblašene za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav ⁽¹⁾;

ker mora imeti država članica možnost z odločbo, sprejeto v okviru regulativnega odbora in ki jo države članice morajo upoštevati, začasno prepovedati plovbo nekaterih ro-ro potniških trajektov, ki plujejo iz njenih pristanišč, če meni, da obstaja tveganje za resno nevarnost za življenje, premoženje ali okolje;

ker je za spreminjanje te uredbe zaradi upoštevanja razvoja na mednarodni ravni potreben poenostavljen postopek z udeležbo regulativnega odbora;

ker hitro uvajanje teh varnostnih predpisov Grčiji povzroča posebne tehnične in upravne težave zaradi velikega števila družb s sedežem v Grčiji, ki upravljajo trajekte, ki plujejo pod grško zastavo in izključno med grškimi pristanišči; ker je treba zato zagotoviti časovno omejeno odstopanje za ureditev takega stanja ob upoštevanju, da so potniški in trajektni linijski prevozi med grškimi pristanišči do 1. januarja 2004 izvzeti iz svobode opravljanja storitev, ki jo zagotavlja Uredba Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu znotraj držav članic (pomorska kabotaža) ⁽²⁾,

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Namen te uredbe je izboljšati varno upravljanje in delovanje ro-ro potniških trajektov, ki opravljajo linijske prevoze v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, ter preprečevati ones-

naževanje, ob zagotavljanju, da družbe, ki upravljajo ro-ro potniške trajekte, upoštevajo Kodeks ISM:

- z vzpostavitvijo in pravilnim vzdrževanjem sistemov za varno upravljanje na ladij in na kopnem ter
- z izvajanjem kontrole navedenih sistemov prek uprav držav zastave in držav pristanišča.

Člen 2

V tej uredbi in za izvajanje Kodeksa ISM:

- (a) „ro-ro trajekt“ pomeni potniško plovilo za morsko plovbo z možnostjo neposrednega vkrcanja in izkrcanja cestnih in železniških vozil ter prevoza več kot 12 potnikov;
- (b) „linijski prevoz“ pomeni zaporedje plovb ro-ro trajektov med dvema ali več istimi pristanišči bodisi:
 - (1) v skladu z objavljenim voznim redom bodisi
 - (2) plovb, ki so tako redne ali pogoste, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;
- (c) „družba“ pomeni lastnika ro-ro trajekta ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik, ki je od lastnika prevzela odgovornost za plovbo ro-ro trajekta;
- (d) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu z določbami Direktive 94/57/ES;
- (e) „Kodeks ISM“ pomeni Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, ki ga je z Resolucijo skupščine A.741(18) z dne 4. novembra 1993 sprejela IMO, in je priložen k tej uredbi;
- (f) „uprava“ pomeni vlado države, pod zastavo katere sme pluti ro-ro trajekt;
- (g) „spričevalo o skladnosti“ pomeni spričevalo, izdano družbam v skladu z odstavkom 13.2 Kodeksa ISM;
- (h) „spričevalo o varnem upravljanju“ pomeni spričevalo, izdano ro-ro trajektom v skladu z odstavkom 13.4 Kodeksa ISM;
- (i) „zaščitene vode“ so območja, na katerih je letna verjetnost, da značilna višina valov preseže 1,5 m, manjša od 10 %, in na katerih ro-ro trajekt ni nikoli oddaljen več kot 6 morskih milj od pribežališča, na katerem se brodolomci lahko izkrcajo.

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20.

⁽²⁾ UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

Člen 3

Uredba velja za vse družbe, ki upravljajo vsaj en ro-ro trajekt, ki opravlja linijske prevoze v pristanišče države članice Skupnosti ali iz njega, ne glede na zastavo, pod katero pluje.

Člen 4

1. Da lahko njihova plovila opravljajo linijski prevoz v pristanišče države članice Skupnosti ali iz njega, morajo vse družbe izpolnjevati vse določbe odstavkov 1.2 do 13.1 in odstavka 13.3 Kodeksa ISM, kakor da so obvezni.

2. Z odstopanjem od odstavka 1 lahko družbe, ki upravljajo ro-ro trajekt(-e), ki opravlja(-jo) linijske prevoze izključno v zaščitene vodah med pristanišči iste države članice, odložijo uskladitev z določbami te uredbe do 1. julija 1997.

Člen 5

1. Države članice morajo glede družb in ro-ro trajektov izpolnjevati določbe odstavkov 13.2, 13.4 in 13.5 Kodeksa ISM, kakor da so obvezni.

2. Za namene odstavka 1 lahko države članice svoje obveznosti v celoti ali delno prenesejo ali zaupajo samo priznani organizaciji.

Za namene odstavka 13.2 Kodeksa ISM lahko država članica izda spričevalo o skladnosti le družbi, ki ima glavni sedež na njenem ozemlju. Pred izdajo se država članica posvetuje z upravo države, pod zastavo katere plujejo ro-ro trajekti družbe, če navedena uprava ni uprava države članice, ki izda spričevalo.

3. Spričevalo o skladnosti velja pet let od datuma izdaje, če se enkrat letno opravi preverjanje, da se potrdi pravilno delovanje sistema za varno upravljanje in da so morebitne spremembe, nastale po zadnjem preverjanju, v skladu s predpisi Kodeksa ISM.

4. Spričevalo o varnem upravljanju velja pet let od datuma izdaje, če se vsakih 30 mesecev ali pogostejše opravi vmesno preverjanje, da se potrdi pravilno delovanje sistema za varno upravljanje in da so morebitne spremembe, nastale po zadnjem preverjanju, v skladu s predpisi Kodeksa ISM.

5. Za namene te uredbe in zlasti člena 6 vsaka država članica prizna spričevalo o skladnosti ali spričevalo o varnem upravljanju, ki ga izda uprava katere koli druge države članice ali priznana organizacija v njenem imenu.

6. Država članica prizna spričevala o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju, ki jih izdajo ali so izdana v imenu uprav tretjih držav, če se prepriča, da izkazujejo skladnost z določbami te uredbe.

Spričevala o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju, izdana v imenu uprave tretjih držav, so lahko priznana le, če jih je izdala priznana organizacija.

Člen 6

Države članice zagotovijo, da vse družbe, ki opravljajo linijske prevoze z ro-ro trajekti v njihova pristanišča ali iz njih, izpolnjujejo določbe te uredbe.

Člen 7

Če država članica meni, da družba kljub dejstvu, da je imetnik spričevala o skladnosti, ne more opravljati linijskih prevozov z ro-ro trajekti v njena pristanišča ali iz njih zaradi tveganja za resno nevarnost za življenje, premoženje ali okolje, se lahko opravljanje takih prevozov začasno prepove, dokler nevarnost ni odpravljena.

V zgoraj navedenih okoliščinah se uporablja naslednji postopek:

- (a) država članica nemudoma obvesti Komisijo in druge države članice o svoji odločitvi in navede utemeljene razloge zanj;
- (b) Komisija preveri, če je začasna prepoved upravičena zaradi resne nevarnosti za varnost in okolje;
- (c) po postopku iz člena 10(2) se odloči, ali je odločitev države članice o začasni prepovedi zaradi resne nevarnosti za življenje, premoženje ali okolje upravičena, in ob njeni neupravičenosti od države članice zahteva njen preklic.

Člen 8

Za upoštevanje splošnih določb Kodeksa ISM Komisija preveri izvajanje te uredbe tri leta po začetku njene veljavnosti in predlaga vse potrebne ukrepe.

Člen 9

Za upoštevanje razvoja na mednarodni ravni in zlasti v okviru IMO se lahko

- (a) opredelitev „Kodeksa ISM“ v členu 2;

(b) obdobja veljavnosti spričevala o skladnosti in/ali spričevala o varnem upravljanju ter pogostost preverjanja po členih 5(3) in (4);

(c) Priloga;

(d) opredelitev „priznanih organizacij“ v členu 2;

spremenijo v skladu s postopkom iz člena 10(2), zlasti da bi se vključilo v Prilogo smernice za uprave glede izvajanja Kodeksa ISM.

Člen 10

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen na podlagi člena 12(1) Direktive Sveta 93/75/EGS ⁽¹⁾.

2. Predstavniki Komisije predložijo odboru osnutek potrebnih ukrepov. Odbor poda svoje mnenje o osnutku v roku, ki ga lahko glede na nujnost zadeve določi predsednik. Mnenje se sprejme z večino, ki jo določa člen 148(2) Pogodbe za sprejemanje odločitev Sveta na predlog Komisije. Glasovi predstavnikov držav članic v odboru se ponderirajo na način, določen v navedenem členu. Predsednik ne glasuje.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 8. decembra 1995

3. (a) Komisija sprejme predlagane ukrepe, če so v skladu z mnenjem odbora.

(b) Če predlagani ukrepi niso v skladu z mnenjem odbora ali če mnenje ni bilo podano, Komisija brez odlašanja Svetu predloži predlog ukrepov, ki naj se sprejmejo. Svet odloča s kvalificirano večino.

(c) Če Svet ne odloči v 40 dneh po prejemu predloga, predlagane ukrepe sprejme Komisija.

Člen 11

Ta uredba začne veljati 1. januarja 1996.

Uporabljati se začne 1. julija 1996.

Z odstopanjem od prvega pododstavka se ta uredba do 31. decembra 1997 ne uporablja za družbe, ki so inkorporirane po grškem pravu, ki imajo glavni sedež v Grčiji in upravljajo ro-ro potniške trajekte, registrirane v Grčiji, ki plujejo pod grško zastavo in opravljajo linijske prevoze izključno med pristanišči v Grčiji.

Za Svet

Predsednik

J. BORRELL FONTELLES

⁽¹⁾ Direktiva Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 o minimalnih zahtevah za plovila, ki plujejo v pristanišča Skupnosti ali iz njih in prevažajo nevarno ali okolju škodljivo blago (UL L 247, 5.10.1993, str. 19).

PRILOGA

MEDNARODNI KODEKS ZA VARNO UPRAVLJANJE LADIJ IN PREPREČEVANJE ONESNAŽEVAN
[MEDNARODNI KODEKS ZA VARNO UPRAVLJANJE (KODEKS ISM)]**Predpisi za varno upravljanje in preprečevanje onesnaževanja**

VSEBINA

	Stran
Preambula	324
1. Splošno	324
1.1 Opredelitve pojmov	324
1.2 Cilji	324
1.3 Področje uporabe	325
1.4 Funkcionalne zahteve za sistem varnega upravljanja (SMS)	325
2. Politika varnosti na morju in varovanja okolja	325
3. Odgovornosti in pooblastila družbe	325
4. Pooblaščen(-e) oseba(-e)	326
5. Odgovornosti in pooblastila poveljnika	326
6. Viri in osebje	326
7. Razvoj načrtov za delovanje na ladji	327
8. Pripravljenost v sili	327
9. Poročila in analize o neskladnostih, nesrečah in nevarnih dogodkih	327
10. Vzdrževanje ladij in oprema	328
11. Dokumentacija	328
12. Preverjanje, pregled in ocena družb	328
13. Izdaja, preverjanje in kontrola spričeval	329

Preambula

1. Namen tega kodeksa je vzpostaviti mednarodne standarde za varno upravljanje in delovanje ladij ter preprečevanje onesnaževanja.
2. Skupščina je z Resolucijo A.443(XI) pozvala vse vlade, da sprejmejo potrebne ukrepe za zaščito poveljnika ladje pri pravilnem izpolnjevanju njegovih obveznosti v zvezi z varnostjo na morju in varovanjem morskega okolja.
3. Skupščina je z Resolucijo A.680(17) nadalje priznala potrebo po ustrezni organizaciji upravljanja, da bi tako lahko upoštevala potrebe oseb na ladjah po doseganju in ohranjanju visokih standardov varnosti in varovanja okolja.
4. Ob spoznanju, da niti dve ladjarski družbi ali dva lastnika ladij nista enaki(-a) in da ladje plujejo pod zelo različnimi pogoji, temelji Kodeks na splošnih načelih in ciljih.
5. Kodeks je napisan v splošnem pomenu, zato da je lahko široko uporaben. Seveda bodo različne ravni upravljanja, bodisi na morju ali na kopnem, zahtevale različne ravni znanja in ozaveščenosti o spodaj navedenem tematskem področju.
6. Temelj dobrega varnega upravljanja je prizadevanje vodilnih v družbi. Kadar gre za varnost in preprečevanje onesnaževanja, je končni rezultat odraz prizadevanja, sposobnosti, odnosa in motivacije posameznikov na vseh ravneh.

1. SPLOŠNO

1.1 Opredelitve pojmov

- 1.1.1 „Mednarodni kodeks za varno upravljanje (ISM)“ pomeni Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja, kakor ga je sprva sprejela skupščina in ga lahko Organizacija kasneje spremeni.
- 1.1.2 „Družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje in ki je ob prevzemu te odgovornosti privolila v prevzem vseh dolžnosti in odgovornosti, določenih v Kodeksu.
- 1.1.3 „Uprava“ pomeni vlado države, pod zastavo katere sme pluti ladja;

1.2 Cilji

- 1.2.1 Cilji Kodeksa so zagotavljanje varnosti na morju, varovanje ljudi pred telesnimi poškodbami in izgubo življenj ter preprečevanje poškodb okolja, zlasti morskega, in premoženja.
- 1.2.2 Za varno upravljanje naj družbe med drugim zasledujejo naslednje cilje:
 - 1.2.2.1 zagotavljajo varno plovbo ladje in varno delovno okolje;

- 1.2.2.2 vzpostavijo zaščito pred vsemi znanimi tveganji; in
- 1.2.2.3 redno izboljšujejo sposobnosti za varno upravljanje osebja na kopnem in ladji, vključno s pravico za ravnanje v sili na področju varnosti na morju in varovanja okolja.
- 1.2.3 Sistem varnega upravljanja mora zagotavljati:
 - 1.2.3.1 skladnost z obveznimi pravili in predpisi; in
 - 1.2.3.2 upoštevanje kodeksov, smernic in standardov, ki jih priporočajo Organizacija, uprave, klasifikacijske družbe in združenja pomorske industrije.

1.3 Področje uporabe

Predpisi tega kodeksa se lahko uporabljajo za vse ladje.

1.4 Funkcionalne zahteve za sistem varnega upravljanja (SMS)

Vsaka družba naj razvije, uveljavi in vzdržuje sistem varnega upravljanja (SMS), ki vključuje naslednje funkcionalne zahteve:

- 1.4.1 politiko varnosti na morju in varovanja okolja;
- 1.4.2 navodila in postopke za zagotavljanje varne plovbe ladij in varovanje okolja v skladu z mednarodnim pravom in zakonodajo države zastave;
- 1.4.3 opredeljena področja pristojnosti in načine sporazumevanja osebja na kopnem in osebja na ladji ter med njima;
- 1.4.4 postopke za prijavo nesreč in neskladnosti z določbami tega kodeksa;
- 1.4.5 postopke za pripravo in ravnanje v sili; in
- 1.4.6 postopke za notranje revizije in preglede upravljanja.

2. POLITIKA VARNOSTI NA MORJU IN VAROVANJA OKOLJA

- 2.1 Družba naj oblikuje politiko varnosti na morju in varovanja okolja, ki opredeljuje način doseganja ciljev, navedenega v odstavku 1.2.
- 2.2 Družba naj zagotovi uresničevanje in spoštovanje politike na vseh ravneh organizacije, na ladji in kopnem.

3. ODGOVORNOSTI IN POOBLASTILA DRUŽBE

- 3.1 Če subjekt, odgovoren za plovbo ladje, ni njen lastnik, mora lastnik upravi sporočiti polno ime in druge podatke o tem subjektu.

3.2 Družba mora opredeliti in dokumentirati odgovornosti, pooblastila in medsebojno razmerje vsega osebja, ki upravlja, izvaja in preverja dejavnosti ki so v zvezi z varnostjo na morju in preprečevanjem onesnaževanja in nanju vplivajo.

3.3 Družba je odgovorna za zagotavljanje ustreznih virov in podpore s kopnega, ki pooblaščen(-m) osebi(-am) omogočajo opravljanje njihovih nalog.

4. **POOBLAŠČENA(-E) OSEBA(-E)**

Za zagotavljanje varne plovbe vsake ladje in vzpostavitev povezave med družbo in osebami na ladji naj vsaka družba, glede na potrebe, pooblasti osebo ali osebe na obali, ki so v neposrednem stiku z najvišjo ravno vodenja. Odgovornosti in pooblastila pooblaščenih oseb ali oseb naj vključujejo spremljanje vidikov plovbe vsake ladje, ki se nanašajo na varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja, ter zagotavljajo ustrezne vire in podporo s kopnega, kakor je zahtevano.

5. **ODGOVORNOSTI IN POOBASTILA POVELJNIKA**

5.1 Družba naj jasno opredeli in dokumentira odgovornost poveljnika v zvezi s:

5.1.1 politiko varnosti na morju in varovanja okolja, ki jo izvaja družba;

5.1.2 motivacijo posadke za upoštevanje te politike;

5.1.3 dajanjem koristnih ukazov in navodil jasno in preprosto;

5.1.4 preverjanjem upoštevanja določenih zahtev; in

5.1.5 pregledovanjem SMS in poročanjem vodstvu na kopnem o njegovih pomanjkljivostih.

5.2 Družba naj zagotovi, da SMS, ki se uporablja na ladji, vsebuje jasno izjavo o pooblastilih poveljnika. Družba naj v SMS zagotovi, da je poveljnik izključno pooblaščen in odgovoren za ukrepanje glede varnosti na morju in preprečevanja onesnaževanja ter da po potrebi od družbe zahteva njeno sodelovanje.

6. **VIRI IN OSEBJE**

6.1 Družba naj zagotovi, da je poveljnik:

6.1.1 ustrezno usposobljen za opravljanje vodilnih nalog na krovu;

6.1.2 popolnoma seznanjen s SMS družbe; in

6.1.3 deležen potrebne podpore za varno opravljanje njegovih dolžnosti.

- 6.2 Družba naj zagotovi, da vsako ladjo upravljajo usposobljeni, strokovno izobraženi in zdravstveno sposobni pomorščaki v skladu z mednarodnimi predpisi in predpisi države.
- 6.3 Družba naj izdela postopke za zagotovitev, da se novo osebje in osebje, ki prevzame nove naloge, povezane z varnostjo na morju in varovanjem okolja, ustrezno seznani s svojimi nalogami.
- Navodila, ki so bistvena za izplutje ladje, morajo biti določena, dokumentirana in na voljo pred izplutjem.
- 6.4 Družba naj zagotovi, da celotno osebje, vključeno v SMS družbe, ustrezno pozna in razume predpise, pravila, kodekse in smernice.
- 6.5 Družba naj izdela in vzdržuje postopke za določitev kakršnega koli usposabljanja, ki se lahko zahteva kot podpora SMS, ter zagotovi, da je tako usposabljanje zagotovljeno za vse osebje.
- 6.6 Družba naj izdela postopke, s katerimi je osebje na ladji ustrezno seznanjeno s SMS v delovnem jeziku ali jezikih, ki jih razumejo.
- 6.7 Družba naj zagotovi, da se lahko osebje na ladji učinkovito obvešča o izvajanju svojih dolžnosti, povezanih s SMS.

7. RAZVOJ NAČRTOV ZA DELOVANJE NA LADJI

Družba naj izdela postopke za pripravo načrtov in navodil za ključno delovanje na ladji, povezano z varnostjo ladje na morju in preprečevanjem onesnaževanja. Različne naloge je treba opredeliti in dodeliti usposobljenemu osebju.

8. PRIPRAVLJENOST V SILI

- 8.1 Družba naj izdela postopke za prepoznavanje, opisovanje in ukrepanje v morebitnih razmerah v sili na ladji.
- 8.2 Družba naj izdela programe za vadbo in urjenje kot pripravo na ukrepanje v sili.
- 8.3 SMS naj predvidi ukrepe, ki zagotavljajo, da se lahko organizacije družbe kadarkoli odzovejo na nevarnosti, nesreče in razmere v sili, v katerih se znajdejo ladje družbe.

9. POROČILA IN ANALIZE O NESKLADNOSTIH, NESREČAH IN NEVARNIH DOGODKIH

- 9.1 SMS naj vsebuje tudi postopke, ki zagotavljajo, da se neskladnosti, nesreče in nevarni dogodki sporočijo družbi, raziščejo in analizirajo s ciljem izboljšati varnost na morju in preprečevati onesnaževanje.

- 9.2 Gospodarska družba naj izdela postopke za izvajanje odpravljanja pomanjkljivosti.
10. **VZDRŽEVANJE LADIJ IN OPREMA**
- 10.1 Družba naj izdela postopke za zagotovitev, da se ladja vzdržuje v skladu z zadevnimi pravili in predpisi ter z vsemi dodatnimi zahtevami, ki jih lahko postavi družba.
- 10.2 Za izpolnjevanje teh zahtev naj družba zagotovi:
- 10.2.1 preglede v ustreznih časovnih razmikih;
- 10.2.2 sporočanje o neskladnosti in njenem vzroku, če je znan;
- 10.2.3 sprožitev postopka odprave pomanjkljivosti; in
- 10.2.4 hrambo poročil o navedenih dejavnostih.
- 10.3 Družba naj v okviru SMS določi postopke za opredelitev opreme in tehničnih sistemov, katerih nepredvidena motnja delovanja lahko povzroči nevarne razmere. SMS naj določi posebne ukrepe za povečevanje zanesljivosti take opreme in sistemov. Ti ukrepi morajo vključevati redno testiranje nadomestnih naprav in opreme ali tehničnih sistemov, ki se ne uporabljajo stalno.
- 10.4 Pregledi, navedeni v 10.2, in ukrepi iz 10.3, naj bodo vključeni v operativno vzdrževanje/redni postopek ladje.
11. **DOKUMENTACIJA**
- 11.1 Družba naj izdela in izvaja postopke za preverjanje vseh dokumentov in podatkov, ki so pomembni za SMS.
- 11.2 Družba naj zagotovi:
- 11.2.1 razpoložljivost veljavnih dokumentov na vseh zadevnih lokacijah;
- 11.2.2 da spremembe dokumentov pregleda in odobri pooblaščen osebje; in
- 11.2.3 takojšnjo odstranitev neveljavnih dokumentov.
- 11.3 Dokumenti za opisovanje in izvajanje SMS so lahko združeni v „priročnik za varno upravljanje“. Dokumentacija naj bo shranjena v obliki, za katero družba meni, da je najustreznejša. Na vsaki ladji naj se nahaja vsa dokumentacija v zvezi s to ladjo.
12. **PREVERJANJE, PREGLED IN OCENA DRUŽB**
- 12.1 Družba naj redno izvaja notranje revizije varnosti, da preveri, če so ukrepi za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja v skladu s SMS.

- 12.2 Družba naj v skladu s postopki, ki jih je izdala, redno ocenjuje učinkovitost in po potrebi pregleda SMS.
- 12.3 Revizije in morebitni ukrepi odpravljanja pomanjkljivosti naj se izvedejo v skladu z določenimi postopki.
- 12.4 Osebe, ki izvaja revizije, naj bo neodvisno od področij, ki jih pregleduje, razen če je to neizvedljivo zaradi velikosti in narave družbe.
- 12.5 Z rezultati revizij in pregledov naj se seznani celotno osebje, odgovorno za določeno področje.
- 12.6 Vodstveno osebje, odgovorno za določeno področje, nemudoma sprejme ukrepe za odpravljanje odkritih pomanjkljivosti.
13. **IZDAJA, PREVERJANJE IN KONTROLA SPRIČEVAL**
- 13.1 Ladjo naj upravlja družba, ki ima spričevalo o skladnosti v zvezi s to ladjo.
- 13.2 Spričevalo o skladnosti vsaki družbi, ki izpolnjuje zahteve Kodeksa ISM, izda uprava, od uprave priznana organizacija ali vlada države, ki deluje v imenu uprave, na ozemlju katere ima družba sedež. To spričevalo naj se prizna kot dokaz, da je družba sposobna izpolnjevati zahteve Kodeksa.
- 13.3 Kopija takega spričevala naj bo na ladji, da jo lahko poveljnik, če se od njega zahteva, predloži pri preverjanju uprave ali od uprave priznanih organizacij.
- 13.4 Spričevalo, imenovano spričevalo o varnem upravljanju, izda uprava ali od uprave priznana organizacija. Uprava pri izdaji spričevala preveri, ali družba in njeno vodstvo na ladji delujeta v skladu z odobrenim SMS.
- 13.5 Uprava ali od uprave priznana organizacija naj redno preverja pravilno delovanje odobrenega SMS na ladji.
-