II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di regolamento (CE) del Consiglio sulla gestione della sicurezza delle navi roll on-roll off da passeggeri

(95/C 298/11)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(95) 28 def. — 95/0028(SYN)

(Presentata dalla Commissione il 17 febbraio 1995)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2, e statuendo in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato,

vista la proposta della Commissione,

in cooperazione con il Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la Commissione è seriamente preoccupata per gli incidenti navali con perdite di vite umane;

considerando che il Codice internazionale di gestione della sicurezza, che stabilisce norme per la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento [risoluzione OMI A.741 (18)], è stato adottato dall'Organizzazione marittima internazionale il 4 novembre 1993 in presenza degli Stati membri e che, previo inglobamento nella Convenzione internazionale per la sicurezza della vita umana in mare, del 1974, si applicherà alle navi roll on-roll off da passeggeri a decorrere dal 1° luglio 1998;

considerando che l'applicazione del suddetto codice non è ancora obbligatoria, ma facoltativa;

considerando che la sicurezza della vita umana in mare può essere rafforzata efficacemente rendendo obbligatoria l'applicazione del Codice internazionale di gestione della sicurezza;

considerando che la Comunità ritiene assolutamente prioritaria la gestione della sicurezza delle navi roll on-roll off da passeggeri;

considerando che, con la risoluzione del 22 dicembre 1994, relativa alla sicurezza dei traghetti roll on-roll off da passeggeri, il Consiglio ha invitato la Commissione a presentargli una proposta sull'applicazione obbligatoria e anticipata del Codice internazionale di gestione della sicurezza, per tutti i traghetti roll on-roll off da passeggeri che effettuano servizi regolari di trasporto da e per i porti europei, in conformità della legislazione internazionale in materia;

considerando che un'applicazione severa e obbligatoria à necessaria per garantire che le società di navigazione che gestiscono i traghetti roll on-roll off da passeggeri elaborino e mantengano sistemi di gestione della sicurezza, sia a terra che a bordo dei traghetti;

considerando che la sicurezza delle navi compete principalmente agli Stati di bandiera e che gli Stati membri possono garantire la conformità alle norme di gestione della sicurezza da parte dei traghetti che battono la loro bandiera e da parte delle società di navigazione che li gestiscono; che il solo modo di garantire la sicurezza di tutti i traghetti roll on-roll off, indipendentemente dalla loro bandiera, che effettuano o desiderano effettuare servizi regolari di trasporto dai loro porti è che lo Stato membro ponga l'effettiva conformità alle norme di sicurezza come «conditio sine qua non» per l'autorizzazione ad esercitare l'attività;

considerando che gli Stati membri devono avere la possibilità di sospendere l'attività di taluni traghetti roll on-roll off che svolgono la loro attività partendo dai loro porti se ritengono che essi costituiscono una seria minaccia alla sicurezza o all'ambiente, a condizione che la Commissione, assistita da un comitato consultivo, adotti una decisione in merito;

considerando che la verifica annuale della conformità alle norme di sicurezza può garantire che le società di navigazione si impegnino a mantenere il livello prescritto di gestione della sicurezza;

considerando che gli Stati membri possono ritenere necessario delegare ad organismi specializzati le attività di controllo necessarie per adempiere gli obblighi imposti dal presente regolamento; che il modo corretto per garantire un livello uniforme e adeguato di controllo è quello di richiedere che tali organismi siano conformi ai requisiti stabiliti dalla direttiva 94/57/CE del Consiglio [1], relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;

considerando che l'istituzione di un comitato consultivo è necessaria per assistere la Commissione nel compito di garantire che le norme stabilite dal presente regolamento, inclusi i requisiti applicabili agli organismi riconosciuti, restino adeguate e il più possibile conformi alle norme internazionali;

considerando che l'azione a livello comunitario costituisce lo strumento migliore per garantire l'applicazione obbligatoria e anticipata delle disposizioni del suddetto codice e un controllo effettivo della sua applicazione, evitando distorsioni alla concorrenza tra i vari porti della Comunità e i traghetti roll on-roll off; che soltanto un regolamento, che è direttamente applicabile, può garantire l'applicazione anticipata e obbligatoria delle disposizioni del codice; che l'esigenza di un'applicazione anticipata impone che il regolamento entri in vigore dal 1° luglio 1996,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il presente regolamento ha lo scopo di rafforzare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento dei traghetti roll on-roll off che effettuano servizi regolari di trasporto da e per i porti della Comunità europea assicurando:

— l'adozione e il corretto mantenimento di sistemi di gestione della sicurezza a bordo e a terra da parte delle società di navigazione, e

— il loro controllo da parte delle amministrazioni degli Stati di bandiera e di approdo.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento e del codice ISM si intende per:

— «traghetto roll on-roll off»: un traghetto marittimo da passeggeri avente sistemazioni che consentano di caricare e scaricare direttamente i veicoli (stradali e ferroviari), e che trasportano più di 12 passeggeri;

— «società di navigazione»: il proprietario di un traghetto roll on-roll off o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quale l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che assume dal proprietario la responsabilità della gestione del traghetto roll on-roll off;

— «organismo riconosciuto»: un organismo riconosciuto ai sensi delle disposizioni della direttiva 94/57/CE del Consiglio, del 22 novembre 1994, relativa alle disposizioni e alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;

— «codice ISM»: il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e della prevenzione dell'inquinamento, adottato il 4 novembre 1993 dall'Organizzazione marittima internazionale con la risoluzione A.741 (18) dell'assemblea, e allegato al presente regolamento;

— «amministrazione»: il governo dello Stato la cui bandiera il traghetto roll on-roll off è autorizzato a battere;

— «documento di conformità»: il documento rilasciato alla compagnia ai sensi del presente regolamento;

— «certificato di gestione della sicurezza»: il certificato rilasciato ai traghetti roll on-roll off ai sensi del presente regolamento.

Articolo 3

Il regolamento si applica alle società di navigazione, indipendentemente dal luogo in cui sono giuridicamente costituite, stabilite o in cui svolgono la loro attività, che gestiscono almeno un traghetto roll on-roll off che esercita un servizio regolare di trasporto da o per un porto della Comunità europea, indipendentemente dalla sua bandiera.

Articolo 4

Tutte le società di navigazione si conformano alle disposizioni degli articoli da 1.2 a 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie e non facoltative. Questa è la condizione per poter effettuare servizi regolari di trasporto da o per un porto della Comunità europea.

Articolo 5

1. Per quanto riguarda le società di navigazione e i traghetti roll on-roll off, gli Stati membri si conformano alle disposizioni degli articoli 13.2, 13.4 e 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, come se le disposizioni ivi contenute fossero obbligatorie e non facoltative.

2. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli Stati membri possono delegare, in tutto o in parte, esclusivamente uno degli organismi riconosciuti, oppure possono rivolgersi a tali organismi.

3. Ai fini dell'articolo 13.2 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, un documento di conformità rilasciato dalle autorità di uno Stato membro nel territorio del quale la società di navigazione esercita la sua attività o da un organismo riconosciuto che opera per loro conto, è accettato dagli altri Stati membri.

[1] GU n. L 319 del 12. 12. 1994, pag. 20.

4. Ai fini dell'articolo 13.5 del codice ISM, così come modificato dal presente regolamento, sarà eseguita una verifica periodica almeno ogni anno.

Articolo 6

1. Gli Stati membri devono accertare, a loro soddisfazione, l'effettiva conformità alle disposizioni del presente regolamento, prima di autorizzare le società di navigazione a gestire servizi regolari di traghetto roll on-roll off da o per i loro porti.

2. Ai fini del paragrafo 1, ogni Stato membro accetta i certificati rilasciati dalle autorità di qualsiasi altro Stato membro.

3. Ogni Stato membro riconosce i documenti di conformità e i certificati di gestione della sicurezza rilasciati dalle amministrazioni di Stati terzi o da organismi riconosciuti che operano per loro conto se sono convinti che essi garantiscono l'osservanza delle disposizioni del presente regolamento.

Articolo 7

Quando uno Stato membro ritiene che una società di navigazione, nonostante il fatto che abbia un documento di conformità, non può svolgere regolare servizio di trasporto da o per i suoi porti perché ciò costituirebbe un grave pericolo per la sicurezza delle persone o delle cose, oppure per l'ambiente, l'autorizzazione ad esercitare tale attività può essere sospesa fintanto che il pericolo non sia rimosso.

Nelle circostanze sopra descritte, si applica la seguente procedura:

a) lo Stato membro informa senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri della propria decisione, indicandone i motivi concreti;

b) la Commissione stabilisce se la sospensione sia giustificata o meno da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente;

c) statuendo secondo la procedura descritta all'articolo 9, paragrafo 2, la Commissione informa lo Stato membro se la sua decisione di sospendere l'autorizzazione è giustificata da un grave pericolo per la sicurezza e l'ambiente e in caso contrario decide di revocare la decisione di sospensione adottata dallo Stato membro.

Articolo 8

Per tener conto della futura evoluzione del settore a livello internazionale,

1) la definizione di «codice ISM» dell'articolo 2,

2) l'allegato,

3) la definizione di «organismi riconosciuti», di cui all'articolo 2,

possono essere modificati, in particolare per introdurre nell'allegato istruzioni, destinate alle amministrazioni, per l'applicazione del codice ISM secondo la procedura descritta all'articolo 9, paragrafo 2.

Articolo 9

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito con l'articolo 12, paragrafo 1 della direttiva 93/75/CEE del Consiglio [1], relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti.

2. Quando si fa riferimento al presente paragrafo, si applica la seguente procedura:

a) il rappresentante della Commissione presenta al comitato di cui al paragrafo 1 un progetto delle misure da adottare;

b) il comitato formula il proprio parere in merito a tale progetto entro un termine che il presidente può stabilire in funzione dell'urgenza del problema, se necessario procedendo ad una votazione;

c) il parere è iscritto a verbale; inoltre, ogni Stato membro ha il diritto di far iscrivere a verbale la propria posizione;

d) la Commissione tiene nel massimo conto l'opinione espressa dal comitato. Essa lo informa del modo in cui ha tenuto conto del suo parere.

Articolo 10

Il presente regolamento entra in vigore il 1° gennaio 1996 ed è applicabile dal 1° luglio 1996.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

---

[1] GU n. L 247 del 5. 10. 1993, pag. 19.

ALLEGATO

CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE NAVI E DELLA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO [CODICE INTERNAZIONALE DI GESTIONE DELLA SICUREZZA (ISM)]

Disposizioni relative alla gestione della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento

PREAMBOLO

1. Lo scopo del presente codice è fornire una norma internazionale per garantire la sicurezza delle navi e la prevenzione dell'inquinamento.

2. L'assemblea ha approvato la risoluzione A.443 (XI) che invitava tutti i governi ad adottare i provvedimenti necessari per proteggere il comandante della nave esonerandolo dalla responsabilità in materia di sicurezza marittima e di protezione dell'ambiente marino.

3. L'assemblea ha approvato anche la risoluzione A.680 (17) che, inoltre, riconosceva la necessità di promuovere un adeguato sistema di gestione delle società, per renderle idonee a far fronte alle necessità del personale di bordo e ad adottare e mantenere alti livelli di sicurezza e protezione ambientale.

4. Fermo restando che due società o due armatori difficilmente sono identici e che le navi operano ciascuna in condizioni molto diverse, il codice è basato su principi e obiettivi generali.

5. Il codice è espresso in termini generali, in modo da consentirne l'applicazione più ampia possibile. È chiaro che i dirigenti di diversi livelli, sia a terra che a bordo, devono avere livelli diversi di conoscenza delle disposizioni qui riportate.

6. La chiave di volta di una buona gestione della sicurezza è l'impegno da parte dei più alti dirigenti. In materia di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento sono l'impegno, la competenza, il comportamento e la motivazione delle persone di tutti i livelli che determinano il risultato finale.

1. GENERALITÀ

1.1. Definizioni

1.1.1. *«Codice internazionale di gestione della sicurezza» (codice ISM)* significa il Codice internazionale di gestione della sicurezza delle navi e di gestione della prevenzione dell'inquinamento, adottato dall'assemblea dell'IMO e che può essere modificato dalla stessa IMO.

1.1.2. *«Società»* significa l'armatore della nave od ogni altra persona fisica o giuridica, quali l'amministratore o il noleggiatore a scafo nudo, che abbia assunto dall'armatore la responsabilità della gestione della nave e che in tal modo ha convenuto di assolvere a tutte le obbligazioni e le responsabilità imposte dal presente codice.

1.1.3. *«Amministrazione»* significa il governo dello Stato la cui bandiera la nave è autorizzata a battere.

1.2. Obiettivi

1.2.1. Gli obiettivi del codice sono i seguenti: assicurare la sicurezza in mare, prevenire danni alle persone o perdite di vite umane, evitare danni all'ambiente, in particolare a quello marino, e danni alle cose.

1.2.2. Gli obiettivi della gestione della sicurezza sono, tra gli altri:

1) istituire procedure di sicurezza nella gestione della nave e creare un ambiente di lavoro sicuro;

2) definire misure di protezione contro tutti i rischi prevedibili;

3) migliorare costantemente l'addestramento del personale di bordo e di terra in materia di gestione della sicurezza e di preparazione alle situazioni di emergenza che si possono verificare sia sul piano della sicurezza che su quello della protezione ambientale.

1.2.3. Il sistema di gestione della sicurezza deve assicurare:

1) la conformità alle norme e ai regolamenti la cui applicazione sia obbligatoria;

2) che i codici, le istruzioni e le norme prescritti dall'IMO, dalle amministrazioni, dalle società di classificazione e dalle organizzazioni delle industrie marittime siano tenute nel debito conto.

1.3. **Campo di applicazione**

Le disposizioni del presente codice si applicano a tutte le navi.

1.4. **Requisiti del sistema di gestione della sicurezza (SMS)**

Ogni società deve elaborare, applicare e mantenere un sistema di gestione della sicurezza (SMS) che abbia i seguenti requisiti:

1) una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale;

2) istruzioni e procedure per garantire la sicurezza delle navi e la protezione dell'ambiente in conformità della legislazione vigente sia a livello internazionale che nello Stato di bandiera;

3) una definizione chiara dei poteri e un sistema di comunicazione efficace tra tutto il personale, di terra e di bordo;

4) procedure per segnalare gli incidenti e i casi di inosservanza delle disposizioni del presente codice;

5) procedure per organizzare la preparazione alle situazioni di emergenza e per affrontare tali situazioni;

6) procedure per eseguire le verifiche interne e per modificare il sistema di gestione.

2. POLITICA IN MATERIA DI SICUREZZA E DI PROTEZIONE AMBIENTALE

2.1. La società deve elaborare una politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale che indichi in che modo saranno raggiunti gli obiettivi di cui al paragrafo 1.2.

2.2. La società deve provvedere affinché la suddetta politica venga applicata e mantenuta a tutti i livelli, sia sulle navi che a terra.

3. POTERI E RESPONSABILITÀ DELLA SOCIETÀ

3.1. Se la persona fisica o giuridica responsabile della gestione della nave non è l'armatore, questi deve comunicare all'amministrazione il nome completo e i dati precisi della suddetta persona fisica o giuridica.

3.2. La società deve definire e documentare le responsabilità, i poteri e le funzioni del personale che dirige, esegue o verifica le attività connesse con la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento o che possono avere ripercussioni su tali elementi.

3.3. La società deve provvedere affinché siano disponibili adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, per consentire alla(e) persona(e) designata(e) di svolgere le proprie funzioni.

4. PERSONA(E) DESIGNATA(E)

Per assicurare la sicurezza delle navi e i collegamenti tra la società ed il personale di bordo, ogni società deve designare, nei modi più idonei, una o più persone a terra che abbiano accesso ai più

alti livelli dirigenziali. Le responsabilità e i poteri della(e) persona(e) designata(e) devono comprendere il controllo sistematico degli aspetti della gestione di ogni nave connessi con la sicurezza e la protezione dell'ambiente e la verifica della disponibilità di adeguati mezzi e misure di assistenza da terra, così come prescritto.

5. RESPONSABILITÀ E POTERI DEL COMANDANTE

5.1. La società deve definire in modo chiaro e deve documentare la responsabilità del comandante per quanto riguarda:

1) l'applicazione della politica in materia di sicurezza e di protezione ambientale della società;

2) la motivazione dell'equipaggio riguardo all'osservanza di tale politica;

3) la comunicazione di ordini e istruzioni semplici e chiari;

4) la verifica dell'osservanza di requisiti specifici;

5) la modifica dell'SMS e la segnalazione delle sue carenze ai dirigenti di terra.

5.2. La società deve provvedere affinché l'SMS applicato a bordo delle navi specifichi chiaramente i poteri conferiti al comandante. La società deve iscrivere nell'SMS una dichiarazione dalla quale risulti che il comandante ha il massimo potere e la responsabilità esclusiva di prendere decisioni in materia di sicurezza e protezione ambientale e di richiedere assistenza alla società laddove necessario.

6. RISORSE E PERSONALE

6.1. La società deve garantire che il comandante:

1) sia qualificato per il comando;

2) condivida pienamente l'SMS della società;

3) riceva l'assistenza necessaria per poter espletare i propri compiti in condizioni di sicurezza.

6.2. La società deve provvedere affinché l'equipaggio di ogni nave sia in possesso delle qualifiche, dei diplomi e dei requisiti di idoneità fisica prescritti dalle leggi nazionali ed internazionali.

6.3. La società deve stabilire procedure atte a garantire che il personale appena assunto e quello cui vengono assegnati nuovi incarichi inerenti alla sicurezza e alla protezione ambientale venga adeguatamente istruito sui propri compiti. Occorre definire, documentare e impartire le istruzioni che è essenziale fornire prima della partenza della nave.

6.4. La società deve provvedere affinché tutto il personale addetto all'SMS abbia adeguata conoscenza delle norme, dei regolamenti, dei codici e delle istruzioni applicabili.

6.5. La società deve stabilire e mantenere procedure atte a determinare le azioni di formazione che potrebbero essere indispensabili per l'SMS e deve provvedere affinché a tali azioni di formazione partecipi tutto il personale interessato.

6.6. La società deve stabilire procedure che consentano di fornire al personale di bordo le informazioni relative all'SMS in una lingua di lavoro o in altre lingue per esso comprensibili.

6.7. La società provvede affinché i membri del personale di bordo siano in grado di comunicare efficacemente tra di loro durante l'esecuzione dei rispettivi compiti inerenti all'SMS.

7. ELABORAZIONE DI PIANI PER LE OPERAZIONI DI BORDO

La società deve stabilire procedure per la preparazione di piani e istruzioni inerenti alle operazioni di bordo più importanti riguardo alla sicurezza della nave e alla prevenzione dell'inquinamento. Occorre definire i vari compiti ed assegnarli a personale qualificato.

8. PREPARAZIONE ALL'EMERGENZA

8.1. La società deve stabilire procedure per individuare, descrivere ed affrontare le possibili situazioni di emergenza a bordo.

8.2. La società deve approntare appositi programmi di esercitazione per addestrare il personale agli interventi di emergenza.

8.3. L'SMS deve prevedere misure per assicurare che il sistema organizzativo della società sia in grado di far fronte in qualsiasi momento a pericoli, incidenti e situazioni di emergenza che dovessero coinvolgere le proprie navi.

9. SEGNALAZIONE DI CASI DI INOSSERVANZA DELLE NORME, DI INCIDENTI E DI SITUAZIONI PERICOLOSE

9.1. L'SMS deve prevedere procedure atte a garantire che i casi di inosservanza delle norme, gli incidenti e le situazioni pericolose siano segnalate alla società, sottoposte a indagine e analizzate allo scopo di migliorare la sicurezza e la prevenzione dell'inquinamento.

9.2. La società deve stabilire procedure per l'applicazione di misure correttive.

10. MANUTENZIONE DELLA NAVE E DELLE APPARECCHIATURE

10.1. La società deve stabilire procedure atte a garantire che le navi vengano mantenute conformi alle disposizioni delle norme e dei regolamenti applicabili e alle eventuali disposizioni da essa adottate.

10.2. Per soddisfare a tali disposizioni, la società deve provvedere affinché:

1) le ispezioni siano effettuate ad intervalli appropriati;

2) venga segnalata ogni inosservanza delle norme, indicandone il probabile motivo, se conosciuto;

3) siano prese adeguate misure correttive;

4) siano tenute registrazioni di queste attività.

10.3. La società deve introdurre nell'SMS procedure che consentano di individuare le apparecchiature e gli impianti la cui improvvisa avaria può determinare una situazione pericolosa. L'SMS deve prevedere disposizioni specifiche per migliorare l'affidabilità di tali apparecchiature ed impianti. Le suddette misure devono includere prove regolari dei dispositivi e delle apparecchiature di riserva o degli impianti che normalmente non sono in funzione.

10.4. Le ispezioni di cui al punto 10.2 e le misure di cui al punto 10.3 devono costituire parte della regolare manutenzione di bordo.

11. DOCUMENTAZIONE

11.1. La società deve stabilire e mantenere apposite procedure di controllo di tutti i documenti e dei dati utili ai fini dell'SMS.

11.2. La società deve provvedere affinché:

1) documenti validi siano disponibili ovunque sia opportuno;

2) le modifiche apportate ai documenti siano verificate e approvate da personale qualificato;

3) i documenti obsoleti vengano immediatamente rimossi.

11.3. Il documento utilizzato per descrivere e applicare l'SMS può essere denominato «manuale di gestione della sicurezza». La documentazione deve essere tenuta nel modo che la società ritiene più efficace. Ogni nave deve portare a bordo tutta la documentazione ad essa relativa.

12. VERIFICHE, MODIFICHE E VALUTAZIONI DELLA SOCIETÀ

12.1. La società deve effettuare verifiche interne in materia di sicurezza per accertare se le attività di sicurezza e prevenzione dell'inquinamento siano conformi all'SMS.

12.2. La società deve valutare periodicamente l'efficienza dell'SMS e, se necessario, modificarlo secondo le procedure da essa stessa stabilite.

12.3. Le verifiche e le eventuali misure correttive devono essere eseguite secondo procedure riportate in appositi documenti.

12.4. Il personale che esegue le verifiche deve essere estraneo ai settori oggetto delle verifiche, a meno che ciò risulti impossibile a causa delle dimensioni e della natura della società.

12.5. I risultati delle verifiche e delle modifiche devono essere portati all'attenzione di tutto il personale che ha responsabilità nel settore interessato.

12.6. I dirigenti responsabili del settore devono adottare tempestivamente misure correttive allo scopo di eliminare le carenze riscontrate.

13. CERTIFICAZIONE, VERIFICHE E CONTROLLI

13.1. Le navi devono essere gestite da una società alla quale sia stato rilasciato un certificato di conformità.

13.2. Ad ogni società che soddisfi i requisiti del codice ISM, l'amministrazione dello Stato in cui la società ha scelto di esercitare la propria attività, o un organismo riconosciuto dall'amministrazione o dal governo di tale Stato e che agisca su delega della suddetta dall'amministrazione, deve rilasciare un certificato di conformità. Questo documento deve essere accettato come prova che la società è in grado di soddisfare i requisiti del codice.

13.3. Una copia di tale documento deve essere tenuta a bordo per consentire al comandante, quando richiesto, di esibirlo per le verifiche da parte dell'amministrazione o degli organismi da essa riconosciuti.

13.4. Il certificato, denominato «certificato di gestione della sicurezza», deve essere rilasciato alla nave dall'amministrazione o da un organismo da questa riconosciuto. Quando rilascia il certificato, l'amministrazione deve verificare che la società e il bordo siano gestiti in conformità dell'SMS approvato.

13.5. L'amministrazione o un organismo da essa riconosciuto deve periodicamente verificare il corretto funzionamento, a bordo della nave, dell'SMS approvato.