II

(Voorbereidende besluiten)

COMMISSIE

Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende een veiligheidsbeleid voor ro-ro-passagiersschepen

(95/C 298/11)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(95) 28 def. — 95/0028(SYN)

(Door de Commissie ingediend op 17 februari 1995)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2, en handelend in overeenstemming met de in artikel 189 C van het Verdrag bedoelde procedure,

In samenwerking met het Europees Parlement,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

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

Overwegende dat de internationale veiligheidscode (ISM-code) voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging (IMO Resolutie A.741 (18)) door de IMO op 4 november 1993 in tegenwoordigheid van de Lid-Staten is goedgekeurd en, na opneming in de Internationale Conventie betreffende de veiligheid op zee van 1994, met ingang van 1 juli 1998 op passagiers van ro-ro-veerboten van toepassing zal zijn;

Overwegende dat de internationale veiligheidscode nog niet bindend is maar uit een reeks aanbevelingen bestaat;

Overwegende dat de veiligheid van mensen op zee daadwerkelijk vergroot kan worden door stringente toepassing van een bindende internationale veiligheidscode;

Overwegende dat de meest dringende prioriteit voor de Gemeenschap het veiligheidsbeleid met betrekking tot ro-ro-veerboten voor passagiersvervoer is;

Overwegende dat de Raad in zijn resolutie van 22 december 1994 betreffende de veiligheid van ro-ro-veerboten voor passagiersvervoer de Commissie heeft verzocht een voorstel voor een verplichte en vervroegde tenuitvoerlegging van de internationale veiligheidscode voor alle ro-ro-veerboten voor passagiersvervoer die overeenkomstig het international recht geregelde diensten van en naar Europese havens onderhouden, voor te leggen;

Overwegende dat een stringente en bindende toepassing vereist is om te verzekeren dat rederijen die ro-ro-veerboten voor passagiersvervoer in de vaart hebben, zowel aan wal als aan boord van hun schepen een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen invoeren en behoorlijk onderhouden;

Overwegende dat de veiligheid van schepen primair de verantwoordelijkheid van de vlaggestaten is en dat de Lid-Staten op de conformiteit met toereikende voorschriften voor het te voeren veiligheidsbeleid van veerboten die hun vlag voeren en rederijen die deze exploiteren, kunnen toezien; dat de enige manier die de Lid-Staten open staat om de veiligheid van alle ro-ro-veerboten, ongeacht hun vlag, die een geregelde dienst vanuit hun havens onderhouden of wensen te onderhouden, te verzekeren, is te vereisen dat deze, als voorwaarde voor het verzorgen van een geregelde dienst vanuit hun havens, voldoen aan de ter zake bestaande veiligheidsvoorschriften;

Overwegende dat een Lid-Staat de mogelijkheid moet hebben de vergunning voor de exploitatie van bepaalde ro-ro-veerboten vanuit zijn havens op te schorten, wanneer hij van mening is dat deze een ernstige bedreiging voor mens of milieu opleveren, zulks onder voorbehoud van een desbetreffend besluit van de Commissie, die hiertoe door een adviescomité wordt bijgestaan;

Overwegende dat door verificatie van de conformiteit met de veiligheidsvoorschriften om de drie jaar gewaarborgd moet worden dat de rederijen zich blijven inspannen om hun veiligheidsbeleid op het vereiste peil te houden;

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 uniforme en toereikende controle uit te oefenen hierin bestaat dat conformiteit moet worden verlangd van deze instanties met de vereisten 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 [1];

Overwegende dat de assistentie van een adviescomité noodzakelijk is om de Commissie te helpen bij haar taak erop toe te zien dat de door de verordening vastgestelde normen, met inbegrip van de vereisten voor erkende organisaties, voortdurend op adequate wijze worden toegepast en zoveel mogelijk met de internationale normen in overeenstemming zijn;

Overwegende dat maatregelen op communautair niveau de beste manier zijn om een bindende en vervroegde uitvoering van de bepalingen van de ISM-code en een effectief toezicht op de toepassing ervan te bewerkstelligen, terwijl concurrentiedistorties tussen verschillende havens van de Gemeenschap en ro-ro-veerboten worden vermeden; dat alleen met een verordening, welke rechtstreeks van toepassing is, een vervroegde en bindende uitvoering van de bepalingen van de ISM-code kan worden gewaarborgd; dat het met het oog op een vervroegde uitvoering van de verordening noodzakelijk is dat deze op 1 juli 1996 van kracht wordt,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Doel van deze verordening is het verzorgen van de veiligheid in het beleid en de uitbating van de voorkoming van verontreiniging door ro-ro-veerboten, die een geregelde dienst van en naar havens in de Europese Gemeenschap onderhouden, te vergroten, door te verzekeren:

— dat er door de rederij een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen wordt ingevoerd en behoorlijk wordt onderhouden zowel aan boord als aan de wal, en

— dat de autoriteiten van de vlaggestaat en de havenstaat hierop het nodige toezicht uitoefenen.

Artikel 2

Voor de toepassing van deze verordening en de ISM-code,

— wordt onder „ro-ro-veerboot" een zeegaand passagiersschip verstaan dat meer dan 36 passagiers kan vervoeren en de nodige voorzieningen heeft om weg- en spoorvoertuigen die het vaartuig rechtstreeks op- en af kunnen rijden aan boord te nemen;

— wordt onder „rederij" de eigenaar van een ro-ro-veerboot of een andere organisatie of persoon verstaan, zoals de bedrijfsleider of de verhuurder van het schip zonder bemanning, die de verantwoordelijkheid voor de ro-ro-veerboot van de eigenaar heeft overgenomen;

— wordt onder „erkende organisatie" een instantie verstaan waarvan erkend wordt dat deze in overeenstemming handelt met de bepalingen van Richtlijn 94/57/EG;

— wordt onder „ISM-code" verstaan de internationale veiligheidscode voor de scheepvaart en ter voorkoming van verontreiniging, welke is goedgekeurd door de Internationale Maritieme Organisatie (Resolutie A.741 (18) van de vergadering van 4 november 1993), welke als bijlage bij deze verordening gevoegd is;

— wordt onder „Regering" de Regering verstaan van het land wiens vlag de ro-ro-veerboot mag voeren;

— wordt onder „conformiteitsdocument" het conform deze verordening aan de rederij afgegeven document verstaan;

— wordt onder „veiligheidsbeleidscertificaat" het conform deze verordening voor ro-ro-veerboten afgegeven getuigschrift verstaan.

Artikel 3

De verordening is van toepassing op rederijen, ongeacht hun plaats van oprichting en vestiging of de plaats waar zij hun bedrijf uitoefenen, die minstens één ro-ro-veerboot, ongeacht zijn vlag, uitbaat in een geregelde dienst van of naar een haven van de Europese Gemeenschap.

Artikel 4

Alle rederijen moeten, als voorwaarde om van en naar een haven van de Europese Gemeenschap een geregelde dienst te mogen onderhouden, aan alle bepalingen van de paragrafen 1.2 tot en met 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code voldoen, als waren deze bepalingen van bindende aard en niet alleen als een reeks aanbevelingen bedoeld.

Artikel 5

1. De Lid-Staten moeten, met betrekking tot rederijen en ro-ro-veerboten, voldoen aan de bepalingen van de paragrafen 13.2, 13.4 en 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code, als waren deze bepalingen van bindende aard en niet slechts als een reeks aanbevelingen bedoeld.

2. Wat deze verordening betreft, mogen de Lid-Staten hun desbetreffende verantwoordelijkheden alleen, geheel of gedeeltelijk, overdragen of toevertrouwen aan een erkende organisatie.

3. Wat paragraaf 13.2 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code betreft, wordt een door de autoriteiten van een Lid-Staat op wiens grondgebied een rederij zijn bedrijf uitoefent of door een erkende organisatie die in naam van de Lid-Staat handelt, afgegeven conformiteitsdocument door andere Lid-Staten aanvaard.

[1] PB nr. L 319 van 12. 12. 1994, blz. 20.

4. Wat paragraaf 13.5 van de, hierbij gewijzigde, ISM-code betreft, zal minstens om de drie jaar een periodieke verificatie plaatsvinden.

Artikel 6

1. De Lid-Staten overtuigen zich ervan dat rederijen daadwerkelijk aan de bepalingen van deze verordening voldoen, alvorens hen toe te laten een geregelde ro-ro-veerdienst van of naar hun havens te onderhouden.

2. Wat lid 1 betreft, worden de door de autoriteiten van een Lid-Staat afgegeven certificaten door iedere andere Lid-Staat aanvaard.

3. Iedere Lid-Staat zal de door de Regeringen van derde landen of door erkende organisaties die in hun naam handelen, afgegeven conformiteitsdocumenten en veiligheidsbeleidscertificaten erkennen, indien hij ervan overtuigd is dat inachtneming van de bepalingen van deze verordening hierdoor gewaarborgd wordt.

Artikel 7

Wanneer een Lid-Staat van oordeel is dat een rederij niettegenstaande dat een conformiteitsdocument is afgegeven, geen geregelde dienst van of naar zijn havens kan onderhouden, omdat deze een ernstig gevaar voor mens, eigendommen of milieu oplevert, kan de uitbating van deze geregelde 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 van zijn met redenen omkleed besluit in kennis;

b) de Commissie onderzoekt of de opschorting gewettigd is om redenen van ernstig gevaar voor mens en milieu;

c) handelend in overeenstemming met de procedure van artikel 9, lid 2, laat de Commissie de Lid-Staat weten of diens besluit de vergunning op te schorten gewettigd is om redenen van ernstig gevaar voor mens en milieu en besluit zij, indien dit niet het geval is, het door de Lid-Staat genomen opschortingsbesluit ongedaan te maken.

Artikel 8

Teneinde met ontwikkelingen op international niveau rekening te kunnen houden, kunnen:

1. de definitie van „ISM-Code" in artikel 2,

2. de bijlage, en

3. de definitie van „erkende organisatie" in artikel 2,

gewijzigd worden, in het bijzonder om in de bijlage richtsnoeren op te nemen aan de hand waarvan de Regeringen de ISM-code, in overeenstemming met de in artikel 9, lid 2, neergelegde procedure, kunnen toepassen.

Artikel 9

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren en die naar of uit de zeehavens van de Gemeenschap varen [1] ingestelde comité.

2. Waar naar dit lid verwezen wordt, is de volgende procedure van toepassing:

a) de vertegenwoordiger van de Commissie legt het in lid 1 bedoelde comité een ontwerp van de te nemen maatregelen voor;

b) het comité brengt zijn advies uit binnen een door de voorzitter, op grond van de urgentie van het vraagstuk, vast te stellen termijn; zo nodig wordt hiertoe een stemming gehouden;

c) het advies wordt in de notulen vermeld; bovendien heeft elke Lid-Staat het recht zijn standpunt in de notulen te laten opnemen;

d) de Commissie houdt zoveel mogelijk rekening met het advies van het comité; zij zal het comité mededelen op welke wijze diens advies in aanmerking is genomen.

Artikel 10

Deze verordening wordt op 1 januari 1996 van kracht en zal vanaf 1 juli 1996 worden toegepast.

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

---

[1] PB nr. L 247 van 5. 10. 1993, blz. 19.

BIJLAGE

INTERNATIONALE VEILIGHEIDSCODE VOOR DE SCHEEPVAART EN TER VOORKOMING VAN VERONTREINIGING (INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT (ISM) CODE)

Veiligheids- en vervuilingspreventievereisten

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 wordt verzocht de nodige stappen te nemen om te garanderen dat de schipper 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 aan boord 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 vierkant achter staat. In zaken van veiligheid en vervuilingspreventie zijn het de inzet, de competentie, 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; deze kan nog door de organisatie worden gewijzigd.

1.1.2. Onder „rederij" wordt de scheepseigenaar verstaan, of iedere andere organisatie of persoon, zoals de manager of de verhuurder 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 „Regering" wordt de Regering verstaan van het land wiens vlag het schip 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 zou de Rederij onder andere moeten nastreven:

1. dat er aan boord veiliger methodes gehanteerd worden en een veilige werkomgeving gecreëerd wordt;

2. dat er voorzieningen ter bescherming tegen alle bekende gevaren worden aangebracht, en

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 systeem van veiligheidsvoorschriften en voorzieningen moet bereikt worden:

1. dat er in overeenstemming met de bestaande regels en voorschriften wordt gewerkt, en

2. dat de door de organisatie, de Regeringen, de classificatiemaatschappijen en organisaties van scheepvaartindustriëen 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 systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen**

Iedere rederij moet een systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen ontwikkelen, uitvoeren en onderhouden waarin de volgende functionele vereisten zijn verwerkt:

1. een beleid voor veiligheid en milieubescherming;

2. instructies en procedures tot waarborging van veiligere 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;

3. duidelijk afgebakende gezagsverhoudingen en communicatiekanalen tussen de leden van wal- en boordpersoneel;

4. procedures voor het rapporteren van ongevallen en inbreuken op de bepalingen van de code;

5. procedures om de betrokkenen op noodsituaties voor te bereiden en in staat te stellen hierop te reageren, en

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 paragraaf 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, dient de eigenaar de Regering van de volledige naam van deze persoon of instantie en alle desbetreffende bijzonderheden in kennis te 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 een 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 kan (kunnen) beschikken om zijn (hun) functies te kunnen uitoefenen.

4. AANGEWEZEN 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, waar nodig, aan de wal een 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 ver-

antwoordelijkheid en autoriteit krijgen om te verifiëren of een schip nog aan de gestelde veiligheids- en vervuilingspreventievereisten voldoet en erop toezien dat er aan boord, zoals vereist, op voldoende middelen en assistentie van de wal gerekend kan worden.

5. VERANTWOORDELIJKHEID EN GEZAG VAN DE SCHIPPER

5.1. De rederij moet duidelijk de verantwoordelijkheden van de schipper afbakenen en documenteren met betrekking tot:

1. de tenuitvoerlegging van het veiligheids- en milieubeschermingsbeleid van de rederij;
2. het motiveren van de bemanning om zich aan dit beleid te houden;
3. het geven van in duidelijke en eenvoudige taal gestelde ter zake dienende bevelen en instructies;
4. het controleren dat aan bepaalde eisen voldaan wordt; en
5. een herziening van het systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen 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 systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen een duidelijke verklaring bevat waarin het gezag van de schipper benadrukt wordt. De rederij moet in dit systeem ook vastleggen dat de schipper het allerhoogste gezag heeft, alsmede de verantwoordelijkheid 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 schipper:

1. behoorlijk gekwalificeerd is om het bevel te voeren;
2. volledig bekend is met het door de rederij gehanteerde systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen; en
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 er vóór het tijdstip van de afvaart bepaalde instructies 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 systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen 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 systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen 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 veiligheidssysteem 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 veiligheidssysteem verband houdende taken doeltreffend met elkaar kunnen communiceren.

7. UITWERKING VAN PLANNEN VOOR WERKZAAMHEDEN AAN BOORD

De rederij dient procedures vast te stellen ter 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 taken in kwestie 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 aan boord ter voorbereiding op noodsituaties.

8.3. Het door de rederij gehanteerde veiligheidssysteem dient te voorzien in maatregelen waarmee verzekerd kan worden dat het rederijbedrijf 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 systeem van veiligheidsvoorschriften en -voorzieningen dient procedures te omvatten waarmee verzekerd kan worden dat inbreuken, ongevallen en gevaarlijke situaties aan de rederij worden gesignaleerd en verder onderzocht en geanalyseerd worden met het doel veiligheid en vervuilingspreventie te verbeteren.

9.2. De rederij dient procedures vast te stellen voor het nemen van corrigerende maatregelen.

10. ONDERHOUD VAN HET SCHIP EN DIENS UITRUSTING

10.1. De rederij dient procedures vast te stellen waarmee verzekerd moet worden dat het schip voortdurend in een staat van onderhoud verkeert die 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:

1. dat er met voldoende regelmaat inspecties plaatsvinden;
2. dat eventuele afwijkingen en de mogelijke oorzaken hiervoor, voor zover bekend, worden gerapporteerd;
3. dat er passende corrigerende maatregelen worden getroffen; en
4. dat er een register van deze activiteiten wordt bijgehouden.

10.3. De rederij dient in het kader van haar veiligheidsbeleid procedures vast te stellen voor het registreren van uitrustingsstukken en technische systemen welke tot gevaarlijke situaties aanleiding zouden kunnen geven, wanneer zij plotseling dienst weigeren. Het veiligheidsbeleid moet voorzien in specifieke maatregelen ter bevordering van de betrouwbaarheid van dergelijke uitrustingsstukken of systemen. Deze 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 paragraaf 10.2 genoemde inspecties, alsmede de in paragraaf 10.3 genoemde maatregelen zouden een integrerend onderdeel van de normale onderhoudswerkzaamheden aan boord moeten vormen.

11. DOCUMENTATIE

11.1. De rederij dient procedures vast te stellen voor het beheer van alle documenten en gegevens die voor haar veiligheidsbeleid van belang zijn.

11.2. De rederij moet er zorg voor dragen:

1. dat er op alle relevante locaties geldige documenten aanwezig zijn;
2. dat eventuele veranderingen in documenten door bevoegde personeelsleden geverifieerd en goedgekeurd worden; en
3. dat niet langer actuele documenten onmiddellijk verwijderd worden.

11.3. De documenten ter beschrijving en uitvoering van het veiligheidsbeleid 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

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 veiligheidssysteem in overeenstemming zijn.

12.2. De rederij moet op gezette tijden het veiligheidssysteem op zijn doeltreffendheid toetsen en eventueel herzien, zulks overeenkomstig de door de rederij vastgestelde procedures.

12.3. De controles en mogelijke 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 het bedrijf 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 afdelingen 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 af te geven conformiteitsdocument.

13.2. Voor iedere rederij die voldoet aan de vereisten van de ISM-code moet door de Regering, door een door de Regering erkende organisatie, dan wel - namens de Regering - 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 schipper het, desgevraagd, kan tonen wanneer door Regeringsambtenaren of door van regeringswege erkende organisaties hierin inzage verlangd wordt.

13.4. Door de Regering of door een van regeringswege erkende organisatie moet voor elk schip een veiligheidsbeleidscertificaat worden afgegeven. Bij afgifte van dit certificaat dient de Regering zich ervan te vergewissen dat de rederij en het leidinggevend personeel aan boord in overeenstemming met het goedgekeurde veiligheidssysteem handelen.

13.5. De Regering of een door de Regering erkende organisatie moeten op gezette tijden nagaan of het aan boord gehanteerde veiligheidssysteem nog altijd voldoet aan de vereisten uitgaande waarvan dit beleid is goedgekeurd.