II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Forslag til Rådets forordning (EF) om sikkerhedsledelse af ro-ro-passagerfærger

(95/C 298/11)

(Tekst af betydning for EØS)

KOM(95) 28 endelig udg. — 95/0028(SYN)

(Forelagt af Kommissionen den 17. februar 1995)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 84, stk. 2 og i overensstemmelse med fremgangsmåden i artikel 198 C i traktaten,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

i samarbejde med Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabet er stærkt foruroliget over søulykker med tab af menneskeliv;

den 4. november 1993 vedtog IMO under medlemsstaternes medvirken den internationale kodeks for sikkerhedsledelse, der vedrører sikkerhedsmæssigt forsvarlig drift af skibe og forebyggelse af forurening (IMO resolution A.741 (18)), og som vil gælde for ro-ro-passagerskibe fra den 1. juli 1998, i og med at den indføjes i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen fra 1974;

den internationale kodeks for sikkerhedsledelse er endnu ikke bindende, men kun vejledende;

sikkerheden for menneskeliv til søs kan forbedres effektivt ved streng og obligatorisk anvendelse af den internationale kodeks for sikkerhedsledelse;

det mest presserende anliggende for Fællesskabet er sikkerhedsledelsen for ro-ro-passagerskibe;

i Rådets resolution af 22. december 1994 om sikkerhed ved sejlads med ro-ro-passagerfærger opfordres Kommissionen til at forelægge forslag om fremskyndet obligatorisk anvendelse af den internationale sikkerhedsledelseskodeks (IMO-resolution A.741 (18)) på alle ro-ro-passagerfærgerutesejlads til eller fra europæiske havne i overensstemmelse med international ret;

det er nødvendigt at gøre denne kodeks bindende og anvende den strengt, hvis det skal sikres, at selskaber, der driver ro-ro-passagerfærger, indfører systemer for sikkerhedsledelse både på selskabsniveau og på de enkelte skibe, og at de vedvarende anvender og opdaterer dem forsvarligt;

skibes sikkerhed er i første række flagstaternes ansvar, og medlemsstaterne kan sikre, at skibe, der fører deres flag, og de selskaber, der driver skibene, overholder fyldestgørende regler for sikkerhedsledelse; sikkerhedsmæssigt forsvarlige forhold på alle ro-ro-færger, der drives eller ønskes drevet i fast rutefart på medlemsstaternes havne, uanset hvilket flag de fører, kan kun garanteres, hvis medlemsstaterne forlanger, at færgerne lever effektivt op til en række sikkerhedsbestemmelser som forudsætning for, at de må sejle i fast rutefart på medlemsstaternes havne;

en medlemsstat skal have mulighed for at suspendere driften af bestemte ro-ro-færger på sine havne, hvis den mener, at de udgør en alvorlig trussel mod sikkerheden eller miljøet, dog således, at Kommissionen skal træffe afgørelse bistået af et rådgivende udvalg;

kontrol hvert tredje år med, om sikkerhedsreglerne overholdes, skulle kunne sikre, at selskaberne gør en løbende indsats for at opretholde det krævede niveau for sikkerhedsledelse;

medlemsstaterne kan finde det nødvendigt at uddelegere opgaver til — eller bygge på, at de udføres af — specialiserede organer med henblik på at opfylde forpligtelserne i medfør af denne forordning; den mest hensigtsmæssige måde at sikre en ensartet og fyldestgørende kontrol på er at forlange, at sådanne organer opfylder kravene i Rådets direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed (1);

der er behov for et rådgivende udvalg til at bistå Kommissionen med at sikre, at de standarder, som forordningen fastsætter, herunder kravene til anerkendte organisationer, forbliver fyldestgørende og så vidt muligt på linje med internationale standarder, samt til at bekræfte eller tilbagekalde medlemsstaters suspensioner af driftstilladelser;

en indsats på EF-plan er det bedste middel til at sikre obligatorisk og fremskyndet håndhævelse af bestemmelserne i kodeksen og effektiv kontrol med deres anvendelse, samtidig med at konkurrenceforvridning mellem forskellige EU-havne og ro-ro-færger undgås; kun en forordning, der gælder umiddelbart, kan sikre en obligatorisk og fremskyndet håndhævelse af kodeksens bestemmelser; fremskyndet gennemførelse forudsætter, at forordningen træder i kraft den 1. juli 1996 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formålet med denne forordning er at øge sikkerheden i ledelsen, driften og forureningsforebyggelsen for ro-ro-færger, der sejler i fast rutefart til eller fra havne i Det Europæiske Fællesskab, ved at sikre:

— at de pågældende selskaber indfører systemer for skibs- eller landbaseret sikkerhedsledelse, og at de vedvarende anvender og opdaterer dem forsvarligt

— at flag- og havnestaternes administrationer fører kontrol hermed.

Artikel 2

I denne forordning og i ISM-kodeksen forstås ved:

— »ro-ro-færge«: et søgående passagerskib, der er indrettet, så køretøjer og tog kan køres direkte om bord og fra borde, og som kan medtage mere end tolv passagerer

— »selskab«: ejeren af en ro-ro-færge eller enhver anden organisation eller person — f.eks. en driftsleder eller en totalbefragter — der har overtaget ansvaret for at drive ro-ro-færgen fra ejeren

— »anerkendt organisation«: et organ, der er anerkendt efter reglerne i direktiv 94/57/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed

— »ISM-kodeksen«: den internationale ledelseskodeks for sikker drift af skibe og for forebyggelse af forurening, sådan som den er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation i forsamlingens resolution A.741 (18) af 4. november 1993 og vedføjet som bilag til denne forordning

— »administration«: regeringen i den stat, hvis flag ro-ro-færgen har ret til at føre

— »overensstemmelsesdokument«: det dokument, der udstedes til selskaber i overensstemmelse med denne forordning

— »sikkerhedsledelsescertifikat«: det certifikat, der udstedes for ro-ro-færger i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 3

Forordningen gælder for selskaber, der driver mindst én ro-ro-færge, som anløber til eller fra en havn i Det Europæiske Fællesskab i fast rutefart, uanset hvilket flag færgen fører, og uanset hvor selskabet er indregistreret, etableret eller har forretningssted.

Artikel 4

Alle selskaber skal opfylde bestemmelserne i ISM-kodeksens punkt 1.2 til 13.5, som ændret ved denne forordning, som om kodeksens bestemmelser var bindende og ikke kun vejledende, som forudsætning for, at de må drive regelmæssig færgefart på en havn i Det Europæiske Fællesskab.

Artikel 5

1. Medlemsstaterne opfylder bestemmelserne i ISM-kodeksens punkt 13.2, 13.4 og 13.5, som ændret ved denne forordning, som om kodeksens bestemmelser var bindende og ikke kun vejledende, over for selskaber og ro-ro-færger.

2. Med henblik på hel eller delvis varetagelse af opgaverne til opfyldelse af denne forordning må medlemsstaterne kun bemyndige eller bygge på en anerkendt organisation.

3. For så vidt angår ISM-kodeksens punkt 13.2, som ændret ved denne forordning, anerkender medlemsstaterne et overensstemmelsesdokument, der er udstedt af en anden medlemsstat eller af en anerkendt organisation, som handler på deres vegne, på hvis område et selskab driver forretning.

(1) EFT nr. L 319 af 12. 12. 1994, s. 20.

4. For så vidt angår ISM-kodeksens punkt 13.5, som ændret ved denne forordning, foretages der regelmæssig kontrol mindst hvert tredje år.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne forvisser sig om, at denne forordnings bestemmelser overholdes effektivt, før de giver selskaber tilladelse til at drive regelmæssig færgefart med ro-ro-skibe på deres havne.

2. I forbindelse med stk. 1 anerkender medlemsstaterne certifikater, der er udstedt af myndighederne i enhver anden medlemsstat.

3. Hver medlemsstat skal anerkende overensstemmelsesdokumenter og sikkerhedsledelsescertifikater, der er udstedt af administrationerne i de pågældende tredjelande eller af anerkendte organisationer, som handler på deres vegne, hvis den er overbevist om, at de garanterer overholdelse af denne forordning.

Artikel 7

Hvor en medlemsstat vurderer, at et selskab ikke kan sejle i fast rutefart til eller fra dens havne pga. alvorlig fare for sikkerhed eller liv eller ejendom eller miljø, på trods af at selskabet har et overensstemmelsesdokument, kan driften suspenderes, indtil faren er overstået.

I den ovenfor anførte situation anvendes følgende fremgangsmåde:

a) Medlemsstaten underretter straks Kommissionen og de andre medlemsstater om sin beslutning og begrunder den udførligt.

b) Kommissionen undersøger, om suspensionen er berettiget, fordi der foreligger alvorlig fare for sikkerhed eller miljø.

c) Efter fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2, underretter Kommissionen medlemsstaten om, hvorvidt dens beslutning om at suspendere driftstilladelsen er berettiget, fordi der foreligger alvorlig fare for sikkerhed eller miljø, og hvis den ikke er berettiget, beslutter den at tilbagekalde medlemsstatens beslutning om suspension.

Artikel 8

Med det formål at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan kan:

1) definitionen af »ISM-kodeks« i artikel 2

2) bilaget

3) definitionen af »anerkendt organisation«

ændres — især ved i bilaget at indføje retningslinjer for administrationernes gennemførelse af ISM-kodeksen efter fremgangsmåden i artikel 9, stk. 2.

Artikel 9

1. Kommissionen bistås af det rådgivende udvalg, der er nedsat ved Rådets direktiv 93/75/EØF [1], om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, artikel 12, stk. 1.

2. Når der henvises til dette stykke, benyttes følgende fremgangsmåde:

a) Kommissionens repræsentant forelægger det udvalg, der er nævnt i stk. 1, et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes.

b) Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.

c) Udtalelsen optages i mødeprotokollen; derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen.

d) Kommissionen tager størst muligt hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvorledes den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 10

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 1996. Den finder anvendelse fra den 1. juli 1996.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

---

[1] EFT nr. L 247 af 5. 10. 1993, s. 19.

BILAG

DEN INTERNATIONALE LEDELSESKODEKS FOR SIKKER DRIFT AF SKIBE OG FOR FOREBYGGELSE AF FORURENING (»ISM-KODEKSEN«: DEN INTERNATIONALE KODEKS FOR SIKKERHEDSLEDELSE)

Krav til sikkerhedsledelse og forureningsforebyggelse

PRÆAMBEL

1. Formålet med denne kodeks er at tilvejebringe en international standard for sikker ledelse og drift af skibe og for forebyggelse af forurening.

2. Forsamlingen har vedtaget resolution A.443 (XI), hvori den har opfordret alle regeringerne til at træffe de nødvendige foranstaltninger til sikring af, at skibsføreren har mulighed for at udføre sine opgaver vedrørende sikkerhed til søs og beskyttelse af havmiljøet.

3. Forsamlingen har endvidere vedtaget resolution A.680 (17), hvori den yderligere har erkendt, at der er behov for passende organisering af ledelsen, så den kan imødekomme behovet for, at de ombordværende opnår og fastholder en høj sikkerheds- og miljøbeskyttelsesmæssig standard.

4. I erkendelse af, at der gør sig særlige forhold gældende i hvert enkelt rederi og hos hver enkelt reder, og at skibe drives under mange forskellige forhold, er kodeksen bygget op om generelle principper og målsætninger.

5. Kodeksen er holdt i brede vendinger, for at den kan finde udbredt anvendelse. Forskellige ledelsesniveauer har naturligvis brug for forskellige grader af viden om og opmærksomhed på de anførte emner.

6. Afgørende for en god sikkerhedsledelse er det, at topledelsen er engageret i sagen. Hvor det drejer sig om sikkerhed og forebyggelse af forurening, er det engagement, kompetence, holdning og motivering hos de enkelte medarbejdere på alle niveauer, der bestemmer udfaldet.

1. GENERELT

1.1. Definitioner

1.1.1. Ved »ISM-kodeksen« (ISM: International Safety Management) forstås den internationale ledelseskodeks for sikker drift af skibe og for forebyggelse af forurening, således som den er vedtaget af forsamlingen og eventuelt senere ændres af organisationen.

1.1.2. Ved »selskab« forstås skibets ejer eller enhver anden organisation eller person — f.eks. en driftsleder eller en totalbefragter — der har overtaget ansvaret for skibets drift fra ejeren, og som dermed har accepteret at overtage alle de forpligtelser og hele det ansvar, der påhviler ejeren i medfør af kodeksen.

1.1.3. Ved »administration« forstås regeringen i den stat, hvis flag skibet har ret til at føre.

1.2. Mål

1.2.1. Målet med kodeksen er at bevare sikkerheden til søs, at forhindre personskader og tab af menneskeliv og at undgå skader på miljøet, især havmiljøet, og på ejendom.

1.2.2. Målene for selskabets sikkerhedsledelse bør blandt andet omfatte:

1) tilvejebringelse af sikkerhedsmæssigt forsvarlige fremgangsmåder ved drift af skibe og et sikkert arbejdsmiljø

2) tilvejebringelse af sikkerhedsforholdsregler mod alle kendte risici

3) løbende forbedring af både det landbaserede og det skibsbaserede personales færdigheder vedrørende sikkerhedsledelse, herunder uddannelse i håndtering af både sikkerhedsmæssige og miljøbeskyttelsesmæssige nødsituationer.

1.2.3. Sikkerhedsledelsesystemet bør garantere:

1) at bindende regler og forskrifter overholdes

2) at der tages hensyn til gældende kodekser, retningslinjer og standarder, som anbefales af IMO, administrationerne, klassifikationsselskaber og søfartserhvervets organisationer.

1.3. **Anvendelsesområde**

Kravene i denne kodeks kan stilles til alle skibe.

1.4. **Funktionskrav til et sikkerhedsledelsessystem (SLS)**

Ethvert selskab bør udarbejde, gennemføre og løbende opdatere et sikkerhedsledelsessystem (SLS), der omfatter følgende funktionskrav:

1) et sæt retningslinjer for sikkerheds- og miljøbeskyttelse

2) instrukser og procedurer, der skal garantere, at skibe drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt og miljøet beskyttes i overensstemmelse med relevant international og flagstatslig lovgivning

3) klart definerede beføjelsesniveauer og kommunikationslinjer mellem land- og skibsbaseret personale samt indbyrdes mellem medlemmer af hver af disse personalegrupper

4) procedurer for indberetning af ulykker og af manglende overholdelse af denne kodeks

5) procedurer for forberedelse på og reaktion under nødsituationer

6) procedurer for interne inspektioner og ledelsesundersøgelser.

2. RETNINGSLINJER FOR SIKKERHEDSLEDELSE OG MILJØBESKYTTELSE

2.1. Selskabet bør opstille et sæt retningslinjer for sikkerhedsledelse og miljøbeskyttelse, hvori det beskrives, hvordan man vil nå de mål, der er nævnt i punkt 1.2.

2.2. Selskabet bør sikre, at retningslinjerne gennemføres og løbende opdateres på alle organisationens niveauer både på skibene og på landjorden.

3. SELSKABETS ANSVAR OG BEFØJELSER

3.1. Hvis en anden person eller organisation end ejeren er ansvarlig for skibets drift, skal ejeren give administrationen fuldstændige oplysninger om den pågældende persons eller organisations navn og andre relevante data.

3.2. Selskabet bør fastlægge og dokumentere ansvar, beføjelser og indbyrdes forhold for alle personalemedlemmer, som har ledende, udførende og kontrollerende opgaver, der vedrører og har betydning for sikkerhed og forebyggelse af forurening.

3.3. Selskabet er ansvarligt for, at der er tilstrækkelige ressourcer og landbaseret opbakning til rådighed til, at den eller de udpegede personer kan udføre deres opgaver.

4. UDPEGEDE PERSONER

Ethvert selskab bør efter forholdene udpege en eller flere personer, som har direkte adgang til det højeste ledelsesniveau, og som har til opgave at sikre, at skibet drives sikkerhedsmæssigt forsvarligt, og at være bindeled mellem selskabet og de ombordværende. Den eller de udpegede personers ansvar og beføjelser bør omfatte overvågning af de sikkerhedsmæssige og forureningsfore-

byggende aspekter af driften af hvert enkelt skib samt sikring af, at der efter forholdene stilles tilstrækkelige ressourcer og landbaserede opbakningsmidler til rådighed.

5. SKIBSFØRERENS ANSVAR OG BEFØJELSER

5.1. Selskabet bør tydeligt fastlægge og dokumentere skibsførerens ansvar med hensyn til:

1) at gennemføre selskabets retningslinjer for sikkerhed og miljøbeskyttelse

2) at motivere besætningen til at følge disse retningslinjer

3) at udstede de relevante ordrer og instrukser klart og enkelt

4) at kontrollere, at de fastlagte krav overholdes

5) at undersøge SLS'et og indberette dets mangler til ledelsen på land.

5.2. Selskabet bør sikre, at det SLS, der benyttes på skibet, indeholder et klart udsagn, der understreger skibsførerens beføjelser. Selskabet bør fastslå i SLS'et, at skibsføreren er øverste myndighed og har ansvaret for at træffe beslutninger om sikkerhed og forureningsforebyggelse og for at anmode selskabet om bistand, når det er nødvendigt.

6. RESSOURCER OG PERSONALE

6.1. Selskabet bør sikre, at skibsføreren:

1) er forsvarligt kvalificeret til at føre kommandoen

2) er fuldt fortrolig med selskabets SLS

3) får stillet den nødvendige opbakning til rådighed, så skibsføreren kan udføre sine opgaver sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

6.2. Selskabet bør sikre, at hvert skib er bemandet med kvalificerede og helbredsmæssigt egnede søfarende, der er i besiddelse af de fornødne uddannelsesbeviser, i overensstemmelse med nationale og internationale krav.

6.3. Selskabet bør fastlægge procedurer, som sikrer, at nyt personale og personale, der overføres til nye arbejdsområder med betydning for sikkerhed og miljøbeskyttelse, gøres forsvarligt bekendt med deres opgaver. Instrukser, som det er vigtigt at udstede før afsejling, bør identificeres, dokumenteres og udstedes.

6.4. Selskabet bør sikre, at alt personale, der er impliceret i selskabets SLS, forstår de relevante regler, forskrifter, kodekser og retningslinjer i tilstrækkeligt omfang.

6.5. Selskabet bør fastlægge og løbende anvende og opdatere procedurer, der giver mulighed for at finde frem til, hvilke former for uddannelse der kan være behov for som underbygning af SLS'et, og det bør sikre, at alle berørte personalemedlemmer modtager den relevante uddannelse.

6.6. Selskabet bør fastlægge procedurer for, hvordan relevante oplysninger om SLS'et formidles til skibets personale på et eller flere arbejdssprog, som det forstår.

6.7. Selskabet bør sikre, at skibets personale er i stand til at kommunikere effektivt under udførelsen af deres opgaver i forbindelse med SLS'et.

7. UDARBEJDELSE AF PLANER FOR ARBEJDSOPERATIONER OM BORD

Selskabet bør fastlægge procedurer for udarbejdelse af planer og instruktioner for vigtige arbejdsoperationer om bord på skibet, der vedrører skibets sikkerhed og forebyggelse af forurening. Det

bør fastlægges, hvilke opgaver disse operationer omfatter, og opgaverne bør tildeles kvalificeret personale.

8. NØDBEREDSKAB

8.1. Selskabet bør fastlægge procedurer for, hvordan potentielle nødsituationer om bord bestemmes, beskrives og imødegås.

8.2. Selskabet bør fastlægge programmer for beredskabsøvelser.

8.3. SLS'et bør omfatte forholdsregler, der sikrer, at selskabets organisation til enhver tid kan reagere på faresituationer, ulykker og nødsituationer, hvori dets skibe er impliceret.

9. INDBERETNING OG ANALYSE AF MANGLENDE OVERENSSTEMMELSE, ULYKKER OG FARLIGE HÆNDELSER

9.1. SLS'et bør omfatte procedurer, der sikrer, at manglende overensstemmelse, ulykker og farlige situationer indberettes til selskabet, undersøges og analyseres med det sigte at forbedre sikkerheden og forureningsforebyggelsen.

9.2. Selskabet bør etablere procedurer for udbedring af mangler.

10. VEDLIGEHOLDELSE AF SKIB OG UDSTYR

10.1. Selskabet bør etablere procedurer, der sikrer, at skibet vedligeholdes, så det hele tiden opfylder bestemmelserne i relevante regler og forskrifter og eventuelle supplerende krav, der opstilles af selskabet.

10.2. Med henblik på opfyldelse af disse krav bør selskabet sikre:

1) at der gennemføres inspektioner med passende mellemrum

2) at enhver manglende overensstemmelse indberettes med angivelse af mulige årsager, hvis disse kendes

3) at der træffes hensigtsmæssige foranstaltninger til at udbedre mangler

4) at der føres journal over disse aktiviteter.

10.3. Selskabet bør etablere procedurer som led i SLS'et med henblik på at identificere udstyr og tekniske systemer, hvis pludselige svigt kan medføre farlige situationer. SLS'et bør foreskrive, at der skal træffes specifikke foranstaltninger for at øge pålideligheden af dette udstyr eller disse systemer. Foranstaltningerne bør omfatte regelmæssig afprøvning af nødsystemer og af udstyr eller tekniske systemer, der ikke benyttes løbende.

10.4. De inspektioner, der er nævnt i punkt 10.2, og de foranstaltninger, der er nævnt i punkt 10.3, bør være omfattet af skibets rutiner for driftsvedligeholdelse.

11. DOKUMENTATION

11.1. Selskabet bør fastlægge og løbende anvende og opdatere procedurer for kontrol med alle dokumenter og data, der er relevante for SLS'et.

11.2. Selskabet bør sikre:

1) at der foreligger gyldige dokumenter på alle relevante lokaliteter

2) at ændringer i dokumenterne kontrolleres og godkendes af bemyndiget personale

3) at forældede dokumenter straks fjernes.

11.3. De dokumenter, der benyttes til at beskrive og gennemføre SLS'et, kan benævnes »sikkerhedsledelsesmanualen«. Dokumentationen bør opbevares i den form, som selskabet anser for den mest formålstjenlige. Hvert skib bør medføre al dokumentation, der er relevant for det pågældende skib.

12. VERIFICERING, UNDERSØGELSE OG VURDERING INTERNT I SELSKABET

12.1. Selskabet bør gennemføre interne sikkerhedsinspektioner for at verificere, om aktiviteterne vedrørende sikkerhed og forureningsforebyggelse udføres som foreskrevet i SLS'et.

12.2. Selskabet bør regelmæssigt vurdere SLS'ets formålstjenlighed og, når der er behov for det, undersøge det efter fremgangsmåder, der fastlægges af selskabet.

12.3. Inspektioner og eventuelle udbedringer af mangler bør udføres efter dokumenterede remgangsmåder.

12.4. Inspektionspersonalet bør være uafhængigt af de områder, der inspiceres, med mindre dette umuliggøres af selskabets størrelse og art.

12.5. Resultaterne af inspektioner og undersøgelser bør gøres kendt for alt det personale, der har ansvar inden for det pågældende område.

12.6. Det ledende personale, der er ansvarligt for det pågældende område bør udbedre de fundne mangler i rette tid.

13. CERTIFICERING, VERIFICERING OG KONTROL

13.1. Et skib bør drives af et selskab, som har fået udstedt et overensstemmelsesdokument, der gælder for det pågældende skib.

13.2. Der bør udstedes et overensstemmelsesdokument for hvert selskab, der opfylder ISM-kodeksens krav; dokumentet udstedes af administrationen, af en organisation, der er anerkendt af administrationen, eller — på administrationens vegne — af regeringen i det land, hvor selskabet har forretningssted. Dokumentet bør anerkendes som bevis for, at selskabet er i stand til at opfylde kodeksens krav.

13.3. En kopi af dette dokument bør befinde sig om bord på skibet, så skibsføreren efter anmodning kan forelægge det for administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, med henblik på kontrol.

13.4. For et skib bør administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, udstede et certifikat, benævnt sikkerhedsledelsescertifikat. Når administrationen udsteder sådanne certifikater, bør den kontrollere, at selskabet og dets ledelse om bord på skibet arbejder i overensstemmelse med det godkendte SLS.

13.5. Administrationen eller en organisation, som denne har anerkendt, bør regelmæssigt kontrollere, at skibets SLS fungerer, således som det er godkendt.