II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta de Reglamento del Consejo sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada

(95/C 298/11)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(95) 28 final — 95/0028(SYN)

(Presentada por la Comisión el 17 de febrero de 1995)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84, y de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado,

Vista la propuesta de la Comisión,

En cooperación con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes marítimos que se cobran vidas humanas;

Considerando que la OMI adoptó el 4 de noviembre de 1993, en presencia de los Estados miembros, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad [Resolución OMI A.741 (18)], que prevé la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación y que, mediante su incorporación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, ese código será aplicable a los buques de pasajeros de carga rodada a partir del 1 de julio de 1998;

Considerando que el Código Internacional de Gestión de la Seguridad no tiene carácter obligatorio sino recomendatorio;

Considerando que la seguridad de la vida humana en el mar puede mejorarse de manera efectiva mediante una aplicación rigurosa y obligatoria del Código Internacional de Gestión de la Seguridad;

Considerando que la preocupación más apremiante para la Comunidad es la gestión de la seguridad de los buques de pasajeros de carga rodada;

Considerando que, en su Resolución de 22 de diciembre de 1994 sobre la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, el Consejo invitó a la Comisión a presentar una propuesta relativa a la aplicación anticipada y obligatoria del Código Internacional de Gestión de la Seguridad a todos los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan servicios regulares a partir de los puertos europeos o con destino a ellos, de conformidad con el Derecho internacional;

Considerando que es necesaria una aplicación rigurosa y obligatoria para garantizar el establecimiento y el mantenimiento adecuado de los sistemas de gestión de la seguridad por parte de las compañías que explotan transbordadores de pasajeros de carga rodada, tanto a nivel de las compañías como de los buques;

Considerando que la seguridad de los buques es responsabilidad principal de los Estados de abanderamiento y que los Estados miembros pueden garantizar el cumplimiento de las oportunas normas de gestión de la seguridad por parte de los transbordadores que enarbolan sus pabellones respectivos y de las compañías que los explotan; que la única manera de garantizar la seguridad de todos los transbordadores de carga rodada, con independencia de su pabellón, que prestan o desean prestar un servicio regular a partir de los puertos de los Estados miembros es que éstos exijan el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad como condición para prestar un servicio regular a partir de sus puertos;

Considerando que los Estados miembros deben tener la posibilidad de suspender la explotación de determinados transbordadores de carga rodada a partir de sus puertos cuando consideren que tales transbordadores constituyen una seria amenaza para la seguridad o el medio ambiente, a reserva de una decisión de la Comisión asistida por un comité consultivo;

Considerando que la verificación anual del cumplimiento de las normas de seguridad debe garantizar la continuidad de los esfuerzos realizados por las compañías para mantener el nivel de gestión de la seguridad requerido;

Considerando que los Estados miembros pueden verse en la necesidad de delegar sus poderes en organismos especializados, o de recurrir a éstos, a fin de cumplir las obligaciones que les impone el presente Reglamento; que el medio adecuado para garantizar un nivel de control uniforme y apropiado es exigir que estos organismos cumplan los requisitos de la Directiva 94/57/CE del Consejo [1], sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas;

Considerando que es necesario que la Comisión sea asistida por un comité de carácter consultivo para garantizar que las normas fijadas por el Reglamento, incluidos los requisitos aplicables a las organizaciones reconocidas, sigan siendo las adecuadas y se correspondan en la máxima medida posible con las normas internacionales, así como para confirmar o revocar las suspensiones de las autorizaciones de explotación de los Estados miembros;

Considerando que las medidas a nivel comunitario constituyen el medio óptimo para garantizar una entrada en vigor obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código y un control efectivo de su aplicación, evitando al mismo tiempo que se falsee la competencia entre los diferentes puertos comunitarios y los transbordadores de carga rodada; que sólo un reglamento, en virtud de su aplicabilidad directa, puede garantizar una entrada en vigor obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código; que la aplicación anticipada exige que el Reglamento sea aplicable a partir del 1 de julio de 1996,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El objetivo del presente Reglamento es aumentar la seguridad en la gestión, explotación y prevención de la contaminación de los transbordadores de carga rodada que prestan un servicio regular desde o hacia los puertos de la Comunidad Europea, garantizando:

— el establecimiento y el mantenimiento adecuado de los sistemas de gestión de la seguridad, tanto a bordo del buque como en tierra por parte de las compañías, y

— el control de estos sistemas por las administraciones del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento y del Código CGS, se entenderá por:

— *«transbordador de carga rodada»*: un transbordador de pasajeros equipado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres y ferroviarios por sus propios medios y con una capacidad superior a 12 pasajeros;

— *«compañía»*: el propietario de un transbordador de carga rodada o cualquier otra organización o persona en la que el propietario haya delegado la responsabilidad de su explotación, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo;

— *«organización reconocida»*: un organismo reconocido de conformidad con las disposiciones de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas;

— *«Código CGS»*: el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación adoptado por la Organización Marítima Internacional en su Resolución A.741 (18), de 4 de noviembre de 1993, y que figura como Anexo al presente Reglamento;

— *«administración»*: el Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el transbordador de carga rodada;

— *«documento de conformidad»*: el documento expedido a las compañías de conformidad con el presente Reglamento;

— *«certificado de gestión de la seguridad»*: el certificado expedido a los transbordadores de carga rodada de conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento se aplicará a las compañías, con independencia de su lugar de constitución, establecimiento o actividad, que exploten al menos un transbordador de carga rodada desde o hacia un puerto de la Comunidad Europea como parte de un servicio regular, independientemente de su pabellón.

Artículo 4

Todas las compañías cumplirán todas las disposiciones de los apartados 1.2 a 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, como si las disposiciones de dicho Código tuvieran carácter obligatorio y no meramente recomendatorio, como condición previa a la prestación de servicios regulares a partir de un puerto de la Comunidad Europea o con destino a él.

Artículo 5

1. Los Estados miembros cumplirán las disposiciones de los puntos 13.2, 13.4 y 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, como si tales disposiciones tuvieran carácter obligatorio y no meramente recomendatorio, en relación con las compañías y los transbordadores de carga rodada.

2. A efectos del presente Reglamento, los Estados miembros sólo podrán autorizar o recurrir, total o parcialmente, a una organización reconocida.

3. A efectos del apartado 13.2 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, un documento de conformidad expedido por las autoridades de un Estado miembro en cuyo territorio una compañía desarrolle su actividad o por una organización reconocida que actúe en su nombre, deberá ser aceptado por los demás Estados miembros.

[1] DO nº L 319 de 12. 12. 1994, p. 20.

4. A efectos del apartado 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, se efectuará una verificación periódica al menos cada año.

Artículo 6

1. Los Estados miembros se cerciorarán del cumplimiento efectivo de las disposiciones del presente Reglamento antes de autorizar a las compañías a prestar servicios regulares de transbordador de carga rodada a partir de sus puertos o con destino a ellos.

2. A efectos del apartado 1, todo Estado miembro aceptará los certificados expedidos por las autoridades de cualquier otro Estado miembro.

3. Cada Estado miembro reconocerá los documentos de conformidad y los certificados de gestión de la seguridad expedidos por las administraciones de terceros países o por las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre, si considera que garantizan el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 7

Cuando un Estado miembro considere que una compañía, a pesar de que tenga en su poder un documento de conformidad no pueda prestar un servicio regular a partir de sus puertos o con destino a ellos por el grave riesgo que entraña para la seguridad de las personas o los bienes, o para el medio ambiente, la explotación de dicha actividad podrá quedar suspendida hasta que tal riesgo haya desaparecido.

En tales circunstancias, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) el Estado miembro informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión, aduciendo las razones justificativas de la misma;

b) la Comisión examinará si la suspensión está justificada por motivos de grave peligro para la seguridad y el medio ambiente;

c) de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 9, la Comisión comunicará al Estado miembro si su decisión de suspender la autorización está justificada por razones de grave peligro para la seguridad y el medio ambiente y, en caso de que no lo esté, la revocación de la decisión de suspensión adoptada por el Estado miembro.

Artículo 8

A fin de tener en cuenta la evolución de la situación a nivel internacional, podrán modificarse:

1) la definición de «Código CGS» del artículo 2,

2) el Anexo,

3) la definición de «organización reconocida» del artículo 2,

en particular para introducir en el Anexo directrices destinadas a la aplicación del Código CGS por parte de las administraciones, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9.

Artículo 9

1. La Comisión será asistida por el Comité establecido en el apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo (1), sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) el representante de la Comisión presentará al Comité citado en el apartado 1 un proyecto de las medidas que deban tomarse;

b) el Comité emitirá su dictamen en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate, por votación cuando sea necesario;

c) el dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en la misma;

d) la Comisión tendrá lo más en cuenta posible el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996. Será aplicable a partir del 1 de julio de 1996.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

(1) DO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

ANEXO

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (CGS)]

Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación

PREÁMBULO

1. El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. La Asamblea aprobó la resolución A.443 (XI), mediante la cual invitó a todos los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

3. La Asamblea aprobó asimismo la resolución A.680 (17), en la que reconocía, además, la primordial importancia de que la gestión esté debidamente organizada para responder a las necesidades del personal de a bordo con objeto de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente.

4. En vista de que nunca dos compañías navieras o propietarios de buques son idénticos y que éstos operan en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales.

5. El Código está redactado en términos amplios para lograr la máxima aplicación. No cabe duda de que los distintos niveles de gestión, ya sea en tierra o en el mar, requerirán diversos niveles de conocimiento y dominio de los temas a que se hace referencia.

6. La dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad. En materia de seguridad y de prevención de la contaminación, el resultado que se obtenga dependerá, en último término, del grado de competencia y de la actitud y motivación que tengan las personas de todas las categorías.

1. GENERALIDADES

1.1. Definiciones

1.1.1. *«Código internacional de gestión de la seguridad (CGS)»:* El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación aprobado por la Asamblea, en la forma que pueda ser enmendado por la Organización.

1.1.2. *«Compañía»:* El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

1.1.3. *«Administración»:* El gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el buque.

1.2. Objetivos

1.2.1. El Código internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes.

1.2.2. Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán entre otras cosas:

1. establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;

2. tomar precauciones contra todos los riesgos señalados; y

3. mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3. El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar:

1. el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias;

y

2. que se tienen presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la Organización, las administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector.

1.3. **Aplicación**

Las prescripciones del Código podrán aplicarse a todos los buques.

1.4. **Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)**

La compañía elaborará, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

1. principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;

2. instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;

3. niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;

4. procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumpliento de las disposiciones del Código;

5. procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y

6. procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

2. PRINCIPIOS SOBRE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

2.1. La compañía establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

2.2. La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.

3. RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DE LA COMPAÑÍA

3.1. Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquélla.

3.2. La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

3.3. La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

4. PERSONAS DESIGNADAS

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les

permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

5. RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL CAPITÁN

5.1. La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

1. implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;

2. fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;

3. impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;

4. verificar que se cumplen las medidas prescritas; y

5. revisar el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2. La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

6. RECURSOS Y PERSONAL

6.1. La compañía garantizará que el capitán:

1. está debidamente capacitado para ejercer el mando;

2. conoce perfectamente el SGS por ella adoptado; y

3. cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2. La compañía garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

6.3. La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente puede familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4. La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.5. La compañía adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.6. La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.

6.7. La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

7. ELABORACIÓN DE PLANES PARA LAS OPERACIONES DE A BORDO

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

8. PREPARACIÓN PARA EMERGENCIAS

8.1. La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente.

8.2. La compañía establecerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3. En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

9. INFORMES Y ANÁLISIS DE LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO, ACCIDENTES Y ACAECIMIENTOS POTENCIALMENTE PELIGROSOS

9.1. El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

9.2. La compañía establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

10. MANTENIMIENTO DEL BUQUE Y EL EQUIPO

10.1. La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2. En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:

1. se efectuán inspecciones con la debida periodicidad;

2. se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;

3. se toman medidas correctivas apropiadas; y

4. se conservan sendos expedientes de esas actividades.

10.3. La compañía adoptará en el SGS procedimientos adecuados para averiguar cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se arbitrarán asimismo medidas concretas destinadas a acrecentar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

10.4. Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

11. DOCUMENTACIÓN

11.1. La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2. La compañía se asegurará de que:

1. se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;

2. las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y

3. se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3. Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse «Manual de gestión de la seguridad». La documentación se elaborará en la forma que juzque más conveniente la compañía. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.

12. VERIFICACIÓN POR LA COMPAÑÍA, EXAMEN Y EVALUACIÓN

12.1. La compañía efectuará auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS.

12.2. La compañía evaluará periódicamente la eficacia del SGS, y, en caso necesario, la revisará con arrego a los procedimientos que ella misma establezca.

12.3. Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.4. El personal que lleve a cabo las auditorías será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de la compañía, ello resulte inviable.

12.5. Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

12.6. El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

13. CERTIFICACIÓN, VERIFICACIÓN Y CONTROL

13.1. El buque debe ser utilizado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento aplicable a dicho buque.

13.2. La Administración, una organización reconocida por la Administración, y que actué en su nombre o el gobierno del país en el que la compañía haya elegido establecerse, debe expedir un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla con las prescripciones del Código CGS. Dicho documento debe ser aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código.

13.3. Se debe conservar a bordo una copia de dicho documento de modo que el capitán, previa demanda, pueda moostrarlo para su verificación por la Administración o las organizaciones reconocidas por ella.

13.4. La Administración o las organizaciones reconocidas por ella deben expedir a los buques un certificado llamado Certificado de gestión de la seguridad. Para expedir dicho certificado la Administración debe verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al SGS aprobado.

13.5. La Administración o una entidad reconocida por ella debe verificar periódicamente que el SGS aprobado del buque funciona como es debido.