

— V článku 20 návrhu se zrušuje rozhodnutí 73/391/EHS Rady. Příloha III návrhu naproti tomu pod nadpisem „Zrušené rozhodnutí se změnou“ uvádí také rozhodnutí 76/641/EHS Rady. Pro úplnost by proto ve článku 20 návrhu měla být zrušena také změna na základě rozhodnutí 76/641/EHS.

2.6 Zejména je třeba věnovat zvýšenou pozornost zajištění toho, aby překlady byly správné, protože nepřesnosti mohou vést k právní nejasnosti a k chybné aplikaci legislativy.

Brusel, 30. června 2004.

*Předseda*

*Evropského hospodářského a sociálního výboru*

Roger BRIESCH

### **Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu na nařízení Evropského parlamentu a Rady k implementaci Mezinárodního kodexu řízení bezpečnosti v rámci Společenství**

COM(2003) 767 final – 2003/0291 (COD)

(2004/C 302/05)

13. ledna 2004 Rada Evropské unie rozhodla konzultovat s Evropským hospodářským a sociálním výborem podle článku 80 (2) Smlouvy zřizující Evropské společenství návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady k implementaci Mezinárodního kodexu řízení bezpečnosti v rámci Společenství.

Sekce pro dopravu, energetiku, infrastrukturu a informační společnost, která je odpovědný za přípravu práce Výboru k tomuto tématu, schválila stanovisko 10. května 2004. Zpravodajkou byla Dr Bredima Savopoulou.

Na svém 410. plenárním zasedání ve dnech 30. června a 1. července 2004 (jednání ze dne 30. června) Evropský hospodářský a sociální výbor schválil následující stanovisko poměrem hlasů 155 pro a 2 členové se zdrželi hlasování:

#### **1. Úvod**

1.1 Mezinárodní kodex řízení pro bezpečnost provozu lodí a prevenci znečišťování (Kodex ISM) schválila Mezinárodní námořní organizace (IMO) v roce 1979 jako nástroj na podporu rozvoje kultury bezpečnosti a ekologického povědomí v námořní dopravě. V roce 1994 IMO rozhodla učinit Kodex povinným a schválila novou kapitolu IX „Řízení pro bezpečný provoz lodí“ v Mezinárodní úmluvě pro bezpečný život na mořích (SOLAS) z roku 1974.

1.2 Povinné uplatňování kodexu vstoupilo v platnost ve dvou fázích. 1. července 1998 se stalo povinným pro společnosti provozující lodě pro cestující, ropné tankery, tankery pro přepravu chemikálií, tankery pro přepravu plynu a pro přepravu sypaných materiálů o 500 brt a více využívané pro mezinárodní námořní přepravu.

1.3 V reakci na tragedii trajektu Estonia se EU rozhodla učinit kroky k brzké implementaci Kodexu ISM pro trajekty přepravující cestující s vozidly typu „najeď a vyjeď“ při mezinárodních a vnitrostátních plavbách v rámci Společenství do 1.7.1996 podle nařízení (EC) 3051/95 (8/12/1995) <sup>(1)</sup>. EHSV ve svém příslušném stanovisku uvítal navrhované kroky a podpořil iniciativu Komise. <sup>(2)</sup>

1.4 Nařízení bylo dvakrát novelizováno: a) nařízením 179/1998 <sup>(3)</sup> týkajícím se jednotné implementace dokumentů/certifikátů Kodexu ISM pro trajekty provozované v Evropě a b) nařízením 1970/2002 <sup>(4)</sup> zohledňujícím následné novely Kodexu ISM schválené IMO. Nařízení vstoupilo v platnost 26. listopadu 2002.

<sup>(1)</sup> Nařízení Rady (EC) č. 3051/95 z 8. prosince 1995 o řízení bezpečnosti osobních trajektů typu najeď a vyjeď (trajekty ro-ro), Úř. věst. L 320, 30.12.1995, s. 14.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 236, 11.9.1995, s. 42.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 19, 24.1.1998, s. 35.

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 302, 6.12.2002, s. 3.

## 2. Návrh Komise

2.1 Když bylo Nařízení (EC) č. 3051/95 schváleno, členské státy a Evropský parlament prohlásily, že uplatňování Kodexu ISM na trajekty ro-ro je prioritou, ale že je pouze prvním z řady pokračujících iniciativ pro zvýšení bezpečnosti na moři.

2.2 Navrhované nařízení je obecnější povahy, nahradí Nařízení (EC) č. 3051/95 a jeho hlavním účelem je usnadnit správnou, přísnou a sladěnou implementaci Kodexu ve všech členských státech a přistupujících zemích. Nařízení bude paralelně zachovávat pravidla ISM platná v EU pro trajekty ro-ro bez ohledu na jejich vlajku plavících se na pravidelných linkách z evropských přístavů a z do evropských přístavů.

2.3 Nařízení se bude týkat všech společností provozujících na moři jednu nebo více z následujících lodí:

- nákladní lodi plující pod vlajkou některého členského státu na mezinárodních a vnitrostátních plavbách;
- osobní lodi plující pod vlajkou některého členského státu na mezinárodních plavbách;
- osobní lodi na vnitrostátních plavbách na mořích v oblastech třídy A a B tak, jak jsou definovány v článku 4 Směrnice 98/18/EC bez ohledu na jejich vlajku;
- osobní trajekty ro-ro provozované z přístavů členských států Společenství na pravidelných linkách osobních trajektů ro-ro bez ohledu na jejich vlajku; a
- nákladní lodi provozované do přístavů členských států Společenství nebo z těchto přístavů v rámci kabotáže bez ohledu na jejich vlajku.

2.4 Působnost navrhovaného nařízení je založena na ustanoveních kapitoly IX Úmluvy SOLAS a platí pro všechny lodi spadající do působnosti SOLAS a plovoucí pod vlajkou členského státu, i když operují pouze vnitrostátně. Nicméně u lodí poskytujících osobní přepravu na vnitrostátních linkách se ustanovení budou vztahovat pouze na osobní lodi operující na ve vzdálenosti vyšší než 5 mil od pobřeží, ale tyto pravidla budou platná pro všechny vlajky.

2.5 Všechny společnosti provozující jednu nebo více ze shora uvedených lodí budou muset dodržovat Mezinárodní kodex řízení pro bezpečný provoz lodí a pro prevenci znečišťování (Kodex ISM) uvedený v Hlavě I Přílohy. Členské státy budou muset dodržovat Pokyny pro proces certifikace (Ustanovení o správě týkající se implementace Kodexu ISM) tak, jak je uveden v Hlavě II Přílohy.

## 3. Všeobecné připomínky

3.1 Kodex ISM je jedním z nejvýznamnějších kroků vpřed, které IMO učinila v oblasti námořní bezpečnosti, protože poskytuje rámec, ve kterém mohou být úmluvy IMO účinně implementovány. Názorem EHSV, který byl vyjádřen již v předcházejících stanoviscích, je, že Nařízením 3051/95 posloužilo dobrému cíli při rozšiřování implementace Kodexu ISM na

osobní trajekty ro-ro do dvou let a rozšíření jeho uplatnění na lodi provozující vnitrostátní námořní plavbu.

3.2 EHSV zaznamenává, že ve vztahu ke společností provozujícím osobní a nákladní lodi na mezinárodních linkách byl již účel nařízení naplněn, protože povinnost jednat v souladu s Kodexem ISM vyplývá již z úmluvy SOLAS. Pro společnosti provozující osobní trajekty ro-ro na domácích linkách pak bylo cíle dosaženo prostřednictvím implementace Nařízením 3051/95.

3.3 Základním důvodem Komise pro předložení návrhu je to, že převzetí úplného Kodexu ISM a příslušných pokynů IMO do zákonů EU prohloubí účinnou implementaci Kodexu ISM v rámci Společenství. EHSV souhlasí s odůvodněním a plně podporuje tento cíl, protože se vztahuje na lodi, na které již Kodex ISM lze vztáhnout. Nicméně pokud jde o navrhované rozšíření uplatnění Kodexu ISM na jiné typy lodí, vyjadřuje EHSV následující připomínky.

3.3.1 Kodex ISM vznikl na základě iniciativy odvětví jako nástroj na podporu kvality přepravy. Zkušenosti z povinné globální implementace Kodexu ISM od první fáze v roce 1998 podle očekávání odhalily silné stránky i nedostatky Kodexu. Obecně se uznává, že je potřeba hlubší pochopení cílů Kodexu ze strany námořní komunity (států s vlastní vlajkou, klasifikačních společenství a přepravních společností), aby se posílila vazba mezi těmi, kdo vydávají certifikáty ISM a jednotnými standardy pro školení auditorů Kodexu ISM. Základním kamenem pro dobré řízení bezpečnosti je angažovanost shora. U námořní bezpečnosti a prevenci znečišťování je to právě angažovanost a motivace jednotlivců na všech úrovních, které určují konečný výsledek. Bez pochopení celého komplexu námořní problematiky se Kodex ISM může stát pouhým papírovým cvičením, o kterém tak rádi mluví skeptici.

3.3.2 Vyhodnocení rizika se v současné době často používá jako cíl a spolehlivý nástroj pro úvahy o zlepšování bezpečnosti. Na základě tohoto přístupu a po zvážení projevených potřeb se povinné uplatňování Kodexu ISM na trajekty operující na pravidelných linkách z evropských přístavů a do evropských přístavů v rámci EU ukázalo jako odůvodněné a schválené. Ze stejných důvodů bylo zcela správně uplatňování pokynů i na všechny další lodi provozující vnitrostátní přepravu zatím ponecháno na rozhodnutí národních vlád na základě principu subsidiarity. EHSV neví o žádném národním zákonu, který by rozšiřoval povinné uplatnění Kodexu ISM na další lodi operující na vnitrostátně.

3.3.3 Kodex ISM, který byl vypracován pro lodi na mezinárodních plavbách a tedy i mimo snadný dosah správ a společností, ukládá významné povinnosti společnostem a jejich lodím a vyžaduje plnění mezinárodních úmluv a vede k dodržování oborových norem. Kromě toho je bezpečnostní režim nákladních lodí operujících výhradně vnitrostátně regulován národní legislativou, a implicitně mohou takové lodi dodržovat i režim platný pro nákladní lodi operující mezinárodně.

3.3.4 EHSV se jako ochránce mimo jiné i zájmů malých a středních podniků v Evropě obává povinného uplatňování Kodexu ISM na malé a střední přepravní společnosti, které se zabývají výhradně vnitrostátními plavbami. Ve světle těchto úvah by navrhované nařízení mělo zohlednit byrokratické formality a náklady na dodržování Kodexu při jeho uplatňování na lodi takových společností. Proto ude nezbytná pružnost v uplatňování a/nebo derogace.

#### 4. Konkrétní připomínky

##### 4.1 Článek 3 – Uplatňování

4.1.1 EHSV se domnívá, že derogace mohou být z praktických důvodů nezbytné u malých nákladních lodí a osobních lodí na vnitrostátních plavbách, pokud tyto lodí provozuje sám majitel nebo majitel na jejich provoz přímo dohlíží.

##### 4.2 Článek 4 – Požadavky na řízení bezpečnosti

4.2.1 Implicitně budou shora uvedené lodí muset být v souladu s režimem platným pro lodí operující na mezinárodních plavbách. EHSV se domnívá, že Nařízení by mělo jasně definovat základní požadavky Kodexu ISM, které by byly pro takové lodě relevantní.

##### 4.3 Článek 5 – Certifikace

4.3.1 EHSV podporuje povinné uplatňování certifikačního procesu, který je hlavním platným odůvodněním navrhovaného nařízení.

4.3.2 K odstavcům 2 a 6 by mělo být řečeno, že doklady o souladu a certifikáty pro řízení bezpečnosti může vydávat i správa na základě žádosti vlajkové správy.

4.3.3 EHSV trvá na tom, že článek 5 odst. 4 a 9 vyžadují vysvětlení a zesouladění s ustanoveními Kodexu ISM, protože zavádějí zbytečná omezení a způsobují zmatky.

##### 4.4 Článek 7 – Zajišťovací postup

4.4.1 Zajišťovací postup správně nezahrnuje členský stát nebo vlajkový stát, který vydal dokument o souladu a který může cítit nutnost pozastavit platnost nebo odejmout dokument.

##### 4.5 Článek 9 – Podávání zpráv

4.5.1 Článek se týká formy zpráv, kterou má stanovit Komise, nicméně nestanoví, co by mělo být obsahem zpráv. Mělo by být vyjasněno, zda se předpokládá podávání zpráv o souladu s nařízením a konkrétněji s postupem certifikace, nebo zpráv o souladu společností a jejich lodí, tak jak je evidují státní úřady kontrolující vlajky a přístavy.

##### 4.6 Článek 13 – Vstup v platnost

4.6.1 V souladu s připomínkami k článkům 3 a 4 se EHSV domnívá, že jednoroční přechodné období pro dosažení souladu u nákladních lodí a osobních lodí na vnitrostátních plavbách je přiměřené.

#### 5. Závěry

5.1 EHSV podporuje převedení celého Kodexu ISM a příslušných pokynů IMO do zákonů EU prostřednictvím navrhovaného nového Nařízení 3051/95. Realisticky však přidaná hodnota rozšířené působnosti navrhovaného nařízení může být omezena, protože lodí operující na mezinárodních plavbách a osobní trajekty ro-ro na vnitrostátních plavbách ji Kodex ISM dodržují.

5.2 EHSV zaznamenává, že zkušenosti z implementace ISM od první fáze v roce 1998 odhalily silné stránky i nedostatky Kodexu. Všechny zainteresované strany v oboru námořní přeprava by měly plně chápat cíle Kodexu, jinak se stane pouze cvičením na papíře. Tato potřeba je ještě zjevnější u společností a lodí, které byly doposud vyloučeny z režimu Kodexu ISM.

5.3 Iniciativa s cílem rozšířit uplatňování Kodexu ISM na všechny lodí provozující vnitrostátní přepravu musí být revidována, aby se stala pružnější. Neúmyslně a neúměrně by tak nové kategorie lodí musely splňovat režim platný pro lodí provozující mezinárodní přepravu s pravděpodobně přílišnými náklady na soulad, a to zejména v případech lodí provozovaných majitelem nebo pod jeho přímým dohledem. Je třeba upravit certifikační postup v navrhovaném nařízení tak, aby nevedl k zbytečnému omezování malých a středních společností zabývajících se vnitrostátní přepravou. Proto budou možná nezbytné derogace nebo stanovení základních požadavků Kodexu ISM platných pro tyto lodí.

Brusel, 30. května 2004.

Předseda  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Roger BRIESCH