

**SPOLEČNÝ POSTOJ (ES) č. 32/2005****přijatý Radou dne 18. července 2005****s ohledem na přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. ... /2005 o provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti ve Společenství a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 3051/95**

(2005/C 264 E/03)

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(1)</sup>,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(2)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (dále jen „předpis ISM“) byl přijat Mezinárodní námořní organizací (IMO) v roce 1993. Tento předpis se po přijetí kapitoly IX „Řízení bezpečného provozu lodí“ Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) z roku 1974 v květnu 1994 postupně stal závazným pro většinu lodí v mezinárodní plavbě.
- (2) IMO pozměnila předpis ISM usnesením MSC.104(73) přijatým dne 5. prosince 2000.
- (3) Pokyny pro provádění předpisu ISM správami byly přijaty na základě usnesení IMO A.788(19) dne 23. listopadu 1995. Tyto pokyny byly pozměněny usnesením A.913(22) přijatým dne 29. listopadu 2001.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 20.<sup>(2)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 10. března 2004 ( Úř. věst. C 102 E, 28.4.2004, s. 565), společný postoj Rady ze dne 18. července 2005 a postoj Evropského parlamentu ze dne ... (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku).

(4) Na základě nařízení Rady (ES) č. 3051/95 ze dne 8. prosince 1995 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro <sup>(3)</sup> se předpis ISM stal závazným na úrovni Společenství s účinkem ode dne 1. července 1996 pro všechny osobní lodě typu ro-ro plující mezi přístavy členských států na pravidelných linkách, ve vnitrostátní i mezinárodní plavbě, bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují. Byl to první krok k zajištění jednotného a systematického provádění předpisu ISM ve všech členských státech.

(5) Dne 1. července 1998 se stal předpis ISM závazným podle ustanovení kapitoly IX SOLAS pro společnosti provozující osobní lodě, včetně vysokorychlostních osobních plavidel, ropných tankerů, chemických tankerů, lodí přepravujících plyn, lodí přepravujících volně ložený náklad a vysokorychlostních nákladních plavidel o hrubé prostornosti nejméně 500 GT v mezinárodní plavbě.

(6) Dne 1. července 2002 se stal předpis ISM závazným pro společnosti provozující jiné nákladní lodě v mezinárodní plavbě a mobilní vrtné jednotky na volném moři o hrubé prostornosti nejméně 500 GT.

(7) Bezpečnost lidského života na moři a ochranu životního prostředí lze účinně zvýšit přísným a závazným uplatňováním předpisu ISM.

(8) Je žádoucí přímo použít předpis ISM na lodě plující pod vlajkou členského státu, jakož i na lodě bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, provozované výlučně ve vnitrostátní plavbě nebo plující na pravidelných námořních linkách mezi přístavy členských států.

(9) Přijetí nového nařízení s přímou použitelností by mělo zajistit kontrolu dodržování předpisu ISM za předpokladu, že rozhodnutí, zda provádět předpis u lodí bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, provozovaných výhradně v přístavních oblastech, je ponecháno na členských státech.

(10) V důsledku toho by se nařízení (ES) č. 3051/95 mělo zrušit.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 320, 30.12.1995, s. 14. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1).

(11) Jestliže se členský stát domnívá, že dodržování konkrétních ustanovení části A předpisu ISM pro některé lodě nebo kategorie lodí výlučně ve vnitrostátní plavbě je v praxi pro společnosti v tomto státě obtížné, může se zcela nebo zčásti od uvedených ustanovení odchýlit, pokud přijme opatření zabezpečující rovnocenné dosažení cílů předpisu. Pro takové lodě a společnosti může zavést alternativní postupy pro vydávání osvědčení a ověřování.

(12) Je nutné přihlédnout ke směrnici Rady 95/21/ES ze dne 19. června 1995 o uplatňování mezinárodních norem pro bezpečnost lodí, zabránění znečištění a životní a pracovní podmínky na lodích, které využívají přístavy Společenství a plují ve výsostných vodách členských států (státní přístavní inspekce) <sup>(1)</sup>.

(13) Pro vymezení uznaných subjektů pro účely tohoto nařízení je rovněž nutné přihlédnout ke směrnici Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi lodí a dohledem nad nimi a pro související činnosti námořní správy <sup>(2)</sup>, a pro stanovení oblasti působnosti tohoto nařízení, pokud jde o osobní lodě provozované ve vnitrostátní plavbě, ke směrnici Rady 98/18/ES ze dne 17. března 1998 o bezpečnostních pravidlech a normách pro osobní lodě <sup>(3)</sup>.

(14) Opatření nezbytná pro změnu přílohy II by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi <sup>(4)</sup>.

(15) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž posílení řízení bezpečnosti a bezpečného provozu lodí, jakož i zabránění znečištění z lodí, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů,

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/84/ES (Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 53).

<sup>(2)</sup> Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2002/84/ES.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. L 144, 15.5.1998, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2003/75/ES (Úř. věst. L 190, 30.7.2003, s. 6).

<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

## Cíl

Cílem tohoto nařízení je posílit řízení bezpečnosti a bezpečný provoz lodí, jakož i zabránit znečištění z lodí uvedených v čl. 3 odst. 1 tím, že se zajistí, aby společnosti provozující tyto lodě dodržovaly předpis ISM pomocí těchto opatření:

- a) zavedení, uplatňování a řádná údržba systémů řízení bezpečnosti na lodích a na pevnině společnostmi a
- b) kontrola těchto systémů správami státu vlajky a státu přístavu.

Článek 2

## Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1. „předpisem ISM“ Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění, přijatý Mezinárodní námořní organizací na základě usnesení shromáždění A.741(18) ze dne 4. listopadu 1993, ve znění usnesení Výboru pro námořní bezpečnost MSC.104(73) ze dne 5. prosince 2000, a uvedený v příloze I tohoto nařízení, v platném znění;
2. „uznaným subjektem“ subjekt uznaný v souladu se směrnicí 94/57/ES;
3. „společností“ vlastník lodi nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodi odpovědnost za její provoz a který se při převzetí této odpovědnosti zavázal, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené předpisem ISM;
4. „osobní lodí“ loď, včetně vysokorychlostního plavidla, přepravující více než dvanáct cestujících, nebo ponorka k přepravě osob;

5. „cestujícím“ každá osoba kromě:

Článek 3

a) velitele lodi a členů posádky či jiných osob zaměstnaných či pracujících v jakékoli funkci na palubě lodi při provozu této lodi a

b) dětí mladších jednoho roku;

6. „vysokorychlostním plavidlem“ vysokorychlostní plavidlo vymezené v pravidlu X-1/2 SOLAS v platném znění. Pro vysokorychlostní osobní plavidla platí omezení podle čl. 2 písm. f) směrnice 98/18/ES;

7. „nákladní lodí“ loď, včetně vysokorychlostního plavidla, která není osobní loď;

8. „mezinárodní plavbou“ námořní plavba z přístavu členského státu nebo jakéhokoli jiného státu do přístavu mimo tento stát nebo naopak;

9. „vnitrostátní plavbou“ plavba v námořních oblastech z přístavu členského státu do stejného či jiného přístavu v tomto členském státě;

10. „pravidelnou lodní dopravou“ řada přeplaveb, které zajišťují dopravu mezi dvěma nebo více stejnými místy, buď:

a) podle zveřejněného plavebního řádu nebo

b) plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu;

11. „osobní lodí typu ro-ro“ námořní osobní plavidlo vymezené v kapitole II-1 SOLAS v platném znění;

12. „ponorkou k přepravě osob“ mobilní plavidlo pro přepravu cestujících, které pluje převážně pod vodou a které je závislé na podpoře z hladiny nebo povrchu, jako např. na hladinových lodích nebo na zařízení na pobřeží, pokud jde o kontrolu a alespoň jeden z těchto případů:

a) dobití zdroje elektrické energie,

b) doplnění stlačeného vzduchu,

c) doplnění prostředků nutných k životu;

13. „mobilní vrtnou jednotkou na volném moři“ plavidlo, které je schopné provádět vrty za účelem průzkumu nebo využití podmořských zdrojů, jako například kapalné či plynné uhlovodíky, síra nebo sůl;

14. „hrubou prostorností“ hrubá prostornost lodi stanovená v souladu s Mezinárodní úmluvou o vyměřování lodí z roku 1969, nebo u lodí plujících výlučně ve vnitrostátní plavbě, jejichž hrubá prostornost nebyla vyměřena v souladu s uvedenou úmluvou, hrubá prostornost lodi stanovená v souladu s vnitrostátními předpisy o měření prostornosti.

### Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na tyto typy lodí a na společnosti, které je provozují:

a) nákladní lodě a osobní lodě plující pod vlajkou členského státu a provozované v mezinárodní plavbě;

b) nákladní lodě a osobní lodě provozované výlučně ve vnitrostátní plavbě, bez ohledu na vlajku, pod kterou plují;

c) nákladní lodě a osobní lodě provozované mezi přístavy členských států na pravidelných námořních linkách, bez ohledu na vlajku, pod kterou plují;

d) mobilní vrtné jednotky na volném moři provozované pod pravomocí členského státu.

2. Toto nařízení se nevztahuje na tyto typy lodí nebo na společnosti, které je provozují:

a) válečné lodě a lodě pro přepravu vojska a jiné lodě vlastněné nebo provozované členským státem a používané pouze pro vládní neobchodní účely;

b) lodě nepoháněné mechanicky, dřevěné lodě primitivní konstrukce, rekreační jachty a rekreační plavidla, ledaže by byly nebo budou vybaveny posádkou a přepravují více než 12 cestujících pro obchodní účely;

c) rybářská plavidla;

d) nákladní lodě a mobilní vrtné jednotky na volném moři o hrubé prostornosti menší než 500 GT;

e) osobní lodě jiné než osobní lodě typu ro-ro v námořních oblastech, a to třídy C a D vymezené v článku 4 směrnice 98/18/ES.

Článek 4

### Soulad

Členské státy zajistí, aby všechny společnosti provozující lodě spadající do působnosti tohoto nařízení dodržovaly ustanovení tohoto nařízení.

Článek 5

### Požadavky na řízení bezpečnosti

Lodě uvedené v čl. 3 odst. 1 a společnosti, které je provozují, musí splňovat požadavky části A předpisu ISM.

## Článek 6

**Vydávání osvědčení a ověřování**

Pro účely vydávání osvědčení a ověřování dodržují členské státy ustanovení části B předpisu ISM.

## Článek 7

**Výjimka**

1. Pokud se členský stát domnívá, že pro společnosti je v praxi obtížné dodržovat ustanovení bodů 6, 7, 9, 11 a 12 části A předpisu ISM pro některé lodě nebo kategorie lodí provozovaných výlučně ve vnitrostátní plavbě v členském státě, může se zcela nebo zčásti od uvedených ustanovení odchýlit, a to uložením opatření, která zajistí rovnocenné dosažení cílů předpisu.

2. Pokud se členský stát domnívá, že je obtížné v praxi uplatnit požadavky uvedené v článku 6, může v případě lodí a společností, u kterých byla uplatněna výjimka podle odstavce 1, stanovit alternativní postupy pro vydávání osvědčení a ověřování.

3. Jestliže nastanou okolnosti uvedené v odstavci 1, popřípadě v odstavci 2, použije se tento postup:

a) dotyčný členský stát oznámí Komisi výjimku a opatření, která má v úmyslu přijmout;

b) jestliže je do šesti měsíců od oznámení rozhodnuto, v souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2, že navrhovaná výjimka není opodstatněná nebo že navrhovaná opatření jsou nedostatečná, je uvedený členský stát povinen změnit navrhovaná opatření nebo se zdržet jejich přijetí;

c) členský stát přijatá opatření zveřejní společně s přímým odkazem na odstavec 1, popřípadě odstavec 2.

4. Dotyčný členský stát vydá v souladu s přílohou II bodem 5 druhým pododstavcem osvědčení o platných provozních omezeních na základě výjimky podle odstavce 1, popřípadě odstavce 2.

## Článek 8

**Platnost, přijetí a uznání osvědčení**

1. Doklad o shodě zůstává v platnosti nejdéle pět let ode dne vydání. Osvědčení o řízení bezpečnosti zůstává v platnosti nejdéle pět let ode dne vydání.

2. Pro obnovení dokladu o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti se použijí příslušná ustanovení části B předpisu ISM.

3. Členské státy přijmou doklady o shodě, prozatímní doklady o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti, které vydala správa kteréhokoliv jiného členského státu nebo uznatý subjekt jménem této správy.

4. Členské státy přijmou doklady o shodě, prozatímní doklady o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti nebo prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti vydané správami třetích zemí nebo v jejich zastoupení.

U lodí provozovaných na pravidelných námořních linkách se nicméně ověří shoda dokladů o shodě, prozatímních dokladů o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti a prozatímních osvědčení o řízení bezpečnosti, vydaných v zastoupení správ třetích zemí, s předpisem ISM, jakoukoliv vhodnou formou, dotyčným členským státem (dotyčnými členskými státy) nebo v jeho (jejich) zastoupení, jen pokud nebyly vydány správou členského státu nebo uznatým subjektem.

## Článek 9

**Sankce**

Členské státy stanoví pravidla týkající se sankcí za porušování tohoto nařízení a přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

## Článek 10

**Podávání zpráv**

1. Členské státy podávají Komisi každé dva roky zprávu o provádění tohoto nařízení.

2. Komise vypracuje v souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2 harmonizovaný vzor těchto zpráv.

3. Komise s pomocí Evropské agentury pro námořní bezpečnost do šesti měsíců po obdržení zpráv členských států vypracuje souhrnnou zprávu o provádění tohoto nařízení, případně s navrhovanými opatřeními. Tato zpráva je určena Evropskému parlamentu a Radě.

#### Článek 11

##### Změny

1. Změny předpisu ISM mohou být vyňaty z oblasti působnosti tohoto nařízení podle článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí<sup>(1)</sup>.

2. Jakákoliv změna přílohy II se provádí v souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.

#### Článek 12

##### Výbor

1. Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený podle článku 3 nařízení (ES) č. 2099/2002.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je dva měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

#### Článek 13

##### Zrušovací ustanovení

1. Nařízení (ES) č. 3051/95 se zrušuje s účinkem od ... (\*).

2. Prozatímní doklady o shodě, prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti, doklady o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydané před ... (\*\*), zůstávají v platnosti do skončení doby své platnosti nebo do dalšího potvrzení.

#### Článek 14

##### Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Pro nákladní a osobní lodě, u nichž se dosud nevyžaduje dodržování předpisu ISM, se toto nařízení použije od ... (\*).

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne ...

Za Evropský parlament  
předseda

...

Za Radu  
předseda

...

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 415/2004 (Úř. věst. L 68, 6.3.2004, s. 10).

(\*) Den vstupu tohoto nařízení v platnost.

(\*\*) Dva roky po vstupu tohoto nařízení v platnost.

## PŘÍLOHA I

**MEZINÁRODNÍ PŘEDPIS PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI LODÍ PRO ZABRÁNĚNÍ ZNEČIŠTĚNÍ (MEZINÁRODNÍ PŘEDPIS PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (PŘEDPIS ISM))**

## Část A – PROVÁDĚNÍ

## 1. OBECNÁ USTANOVENÍ

1.1 **Definice**1.2 **Cíle**1.3 **Použití**1.4 **Funkční požadavky na činnost systému řízení bezpečnosti**

## 2. ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

## 3. ODPOVĚDNOST A PRAVOMOC SPOLEČNOSTI

## 4. URČENÁ OSOBA NEBO OSOBY

## 5. ODPOVĚDNOST A PRAVOMOC VELITELE LODI

## 6. ZDROJE A PRACOVNÍCI

## 7. VYPRACOVÁNÍ PLÁNŮ PROVOZNÍCH OPERACÍ NA LODI

## 8. PŘIPRAVENOST NA NOUZOVÉ SITUACE

## 9. ZPRÁVY A ANALÝZY PŘI NESROVNALOSTECH, NEHODÁCH A NEBEZPEČNÝCH UDÁLOSTECH

## 10. ÚDRŽBA LODI A VYBAVENÍ

## 11. DOKUMENTACE

## 12. OVĚŘOVÁNÍ, REVIZE A HODNOCENÍ PROVÁDĚNÉ SPOLEČNOSTÍ

## ČÁST B – VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A OVĚŘOVÁNÍ

## 13. VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A PRAVIDELNÉ OVĚŘOVÁNÍ

## 14. VYDÁVÁNÍ PROZATÍMNÍCH OSVĚDČENÍ

## 15. OVĚŘOVÁNÍ

## 16. FORMULÁŘE OSVĚDČENÍ

**MEZINÁRODNÍ PŘEDPIS PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI LODÍ A PRO ZABRÁNĚNÍ ZNEČIŠTĚNÍ (MEZINÁRODNÍ PŘEDPIS PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (PŘEDPIS ISM))**

## Část A – PROVÁDĚNÍ

## 1. OBECNÁ USTANOVENÍ

1.1 **Definice**

Pro části A a B tohoto předpisu se použijí tyto definice:

- 1.1.1 „Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti (předpisem ISM)“ se rozumí Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, jak jej přijalo shromáždění a jak jej případně pozměnila organizace;
- 1.1.2 „společností“ se rozumí vlastník lodi nebo jakýkoli jiný subjekt nebo osoba, jako je provozovatel nebo nájemce v nájmu typu „bareboat charter“, který převzal od vlastníka lodi odpovědnost za její provoz a který se při převzetí této odpovědnosti zavázal, že převezme veškeré povinnosti a odpovědnosti uložené tímto předpisem;
- 1.1.3 „správou“ se rozumí vláda státu, pod jehož vlajkou je loď oprávněna plout;
- 1.1.4 „systémem řízení bezpečnosti“ se rozumí členěný a dokumentovaný systém umožňující pracovníkům společnosti účinně provádět politiku společnosti v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí;
- 1.1.5 „dokladem o shodě“ se rozumí dokument vydaný společností, která vyhovuje požadavkům tohoto předpisu;
- 1.1.6 „osvědčením o řízení bezpečnosti“ se rozumí dokument vydaný lodí, který potvrzuje, že společnost a řídicí pracovníci dotyčné lodi provozují loď v souladu se schváleným systémem řízení bezpečnosti;
- 1.1.7 „objektivními důkazy“ se rozumí kvantitativní nebo kvalitativní informace, záznamy nebo výkazy o faktech týkajících se bezpečnosti nebo existence a provádění určitého prvku systému řízení bezpečnosti, které jsou založené na zjištění, měření nebo zkoušce a mohou být ověřeny;
- 1.1.8 „zjištěním“ se rozumí fakta zjištěná během auditu řízení bezpečnosti a řádně doložená objektivními důkazy;
- 1.1.9 „nesrovnalostí“ se rozumí zjištěná situace, kdy objektivní důkazy naznačují neplnění předepsaného požadavku;
- 1.1.10 „závažnou nesrovnalostí“ se rozumí zjistitelná odchylka od provádění, která představuje závažné ohrožení bezpečnosti pracovníků nebo lodí nebo závažné riziko pro životní prostředí a která vyžaduje okamžitá nápravná opatření; zahrnuje i nedostatečně účinné a systematické provádění požadavku tohoto předpisu;
- 1.1.11 „výročním dnem“ se rozumí den a měsíc každého roku, jež odpovídají dni skončení platnosti příslušného dokladu nebo osvědčení;
- 1.1.12 „úmlouvou“ se rozumí Mezinárodní úmluva o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974 v platném znění.

1.2. **Cíle**

- 1.2.1 Cílem předpisu je zajistit bezpečnost na moři, zabránit zranění lidí nebo ztrátám na životech a vyhnout se škodám na životním prostředí, zejména mořském prostředí, a škodám na majetku;

1.2.2 V oblasti řízení bezpečnosti by společnost měla mít mimo jiné tyto cíle:

1.2.2.1 zajištění bezpečných postupů při provozu lodí a zajištění bezpečného pracovního prostředí;

1.2.2.2 zavedení bezpečnostních opatření proti všem zjištěným rizikům a

1.2.2.3 trvalé zlepšování dovedností pracovníků na pevnině a na lodích v oblasti řízení bezpečnosti, včetně přípravy na nouzové situace v souvislosti s bezpečností a ochranou životního prostředí.

1.2.3 Systém řízení bezpečnosti by měl zajistit:

1.2.3.1 soulad se závaznými pravidly a nařízeními a

1.2.3.2 aby byly brány v úvahu platné předpisy, pokyny a normy doporučené organizací, správami, klasifikačními společnostmi a organizacemi námořního průmyslu.

### 1.3 Použití

Požadavky tohoto předpisu lze použít na všechny lodě.

### 1.4 Funkční požadavky na činnost systému řízení bezpečnosti

Každá společnost by měla vypracovat, zavést a udržovat systém řízení bezpečnosti zahrnující tyto funkční požadavky:

1.4.1 zásady bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

1.4.2 pokyny a postupy zajišťující bezpečný provoz lodí a ochranu životního prostředí v souladu s příslušnými mezinárodními normami a právními předpisy státu vlajky;

1.4.3 vymezené úrovně pravomocí a způsoby dorozumívání mezi pracovníky na pevnině a na lodi, stejně jako mezi pracovníky navzájem, jak na pevnině, tak na lodi;

1.4.4 postupy při podávání zpráv o nehodách a o nesrovnalostech vůči ustanovením tohoto předpisu;

1.4.5 postupy k zajištění připravenosti a reakce na nouzové situace a

1.4.6 postupy vnitřních auditů a revizí řízení.

## 2. ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

2.1 Společnost by měla vypracovat zásady bezpečnosti a ochrany životního prostředí popisující, jak bude dosaženo cílů uvedených v bodě 1.2.

2.2 Společnost by měla zajistit plnění a dodržování těchto zásad na všech úrovních organizace, jak na lodi, tak na pevnině.

## 3. ODPOVĚDNOST A PRAVOMOC SPOLEČNOSTI

3.1 Jestliže subjektem odpovědným za provoz lodí je někdo jiný než vlastník, musí vlastník informovat správu o úplném jménu a dalších údajích o tomto subjektu.

3.2 Společnost by měla vymezit a dokumentovat odpovědnost, pravomoc a vzájemné vztahy mezi všemi pracovníky, kteří řídí, vykonávají a ověřují činnosti týkající se bezpečnosti a zabránění znečištění nebo činnosti, které bezpečnost a zabránění znečištění ovlivňují.

3.3 Společnost odpovídá za poskytování dostatečných zdrojů a podpory na pevnině s cílem umožnit určené osobě nebo osobám plnit jejich funkce.



#### 4. URČENÁ OSOBA NEBO OSOBY

K zajištění bezpečnosti provozu každé lodi a k zajištění vazby mezi společností a osobami na lodi by každá společnost měla podle potřeby určit osobu nebo osoby na pevnině, které mají přímý přístup k nejvyšší úrovni řízení. Odpovědnost a pravomoc určené osoby nebo osob by měly zahrnovat sledování aspektů bezpečnosti a zabránění znečištění při provozu každé lodi a zajištění dostatečných zdrojů a podpory z pevniny dle potřeby.

#### 5. ODPOVĚDNOST A PRAVOMOC VELITELE LODI

##### 5.1 Společnost by měla jasně vymezit a dokumentovat odpovědnost velitele lodi, co se týče:

5.1.1 provádění politiky společnosti týkající se bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

5.1.2 motivování posádky k dodržování této politiky;

5.1.3 vydávání příslušných rozkazů a pokynů jasným a jednoduchým způsobem;

5.1.4 kontrolování, zda jsou stanovené požadavky plněny a

5.1.5 revize systému řízení bezpečnosti a oznamování jeho nedostatků řídicím strukturám na pevnině.

##### 5.2 Společnost by měla zajistit, aby systém řízení bezpečnosti fungující na lodi kladl jasný důraz na pravomoci velitele lodi. Společnost by měla v systému řízení bezpečnosti stanovit, že velitel lodi má nejvyšší pravomoc a odpovědnost činit rozhodnutí ohledně bezpečnosti a zabránění znečištění a žádat v případě potřeby podporu společnosti.

#### 6. ZDROJE A PRACOVNÍCI

##### 6.1 Společnost by měla zajistit, aby velitel lodi:

6.1.1 měl pro velení řádnou kvalifikaci;

6.1.2 byl plně obeznámen se systémem řízení bezpečnosti společnosti a

6.1.3 získal nezbytnou podporu tak, aby mohl bezpečně vykonávat své povinnosti velitele lodi.

##### 6.2 Společnost by měla zajistit, aby každá loď byla obsazena v souladu s vnitrostátními a mezinárodními požadavky posádkou kvalifikovaných a zdravotně způsobilých námořníků, kteří jsou držiteli osvědčení.

##### 6.3 Společnost by měla zavést takové postupy, aby noví pracovníci a pracovníci převedení na nové úkoly, které se dotýkají bezpečnosti a ochrany životního prostředí, byli řádně seznámeni se svými povinnostmi.

Pokyny, které je nezbytné vydat pro plavbu, by se měly určit, zdokumentovat a vydat ještě před vyplutím lodi.

##### 6.4 Společnost by měla zajistit, aby všichni pracovníci obsluhující systém řízení bezpečnosti společnosti dostatečně rozuměli příslušným pravidlům, nařízením, předpisům a pokynům.

##### 6.5 Společnost by měla zavést a dodržovat postupy, kterými lze zjistit veškeré požadavky na školení zajišťující činnost systému řízení bezpečnosti, a měla by zajistit, aby toto školení bylo poskytnuto všem dotýčným pracovníkům.

##### 6.6 Společnost by měla zavést postupy, které pracovníkům na lodi poskytnou příslušné informace o systému řízení bezpečnosti v pracovním jazyce nebo v jazycích, kterým pracovníci rozumí.

- 6.7 Společnost by měla zajistit, aby pracovníci na lodi při vykonávání svých povinností spojených se systémem řízení bezpečnosti byli schopni navzájem se účinně dorozumívat.

## 7. VYPRACOVÁNÍ PLÁNŮ PROVOZNÍCH OPERACÍ NA LODI

Společnost by měla zavést postupy k přípravě plánů a pokynů pro rozhodující činnosti lodi, včetně případných kontrolních seznamů, týkajících se bezpečnosti lodi a zabránění znečištění. Měly by se vymezit různé úkoly s tím související a měly by se přidělit kvalifikovaným pracovníkům.

## 8. PŘIPRAVENOST NA NOUZOVÉ SITUACE

- 8.1 Společnost by měla zavést postupy sloužící k zjišťování a popisu potenciálních nouzových situací na lodi a k reakci na ně.
- 8.2 Společnost by měla zavést programy pro nácvik a cvičení pro přípravu na nouzové situace.
- 8.3 Systém řízení bezpečnosti by měl zahrnovat opatření zajišťující, aby organizace společnosti mohla kdykoliv reagovat na ohrožení, nehody a nouzové situace lodí společnosti.

## 9. ZPRÁVY A ANALÝZY PŘI NESROVNALOSTECH, NEHODÁCH A NEBEZPEČNÝCH UDÁLOSTECH

- 9.1 Systém řízení bezpečnosti by měl zahrnovat postupy zajišťující, aby nesrovnalosti, nehody a nebezpečné události byly hlášeny společnosti, prošetřeny a analyzovány s cílem zvýšit bezpečnost a zabránit znečištění.
- 9.2 Společnost by měla zavést postupy k uplatňování nápravných opatření.

## 10. ÚDRŽBA LODI A VYBAVENÍ

- 10.1 Společnost by měla zavést postupy zajišťující udržování lodi v souladu s příslušnými pravidly a předpisy a s veškerými dodatečnými požadavky, které může společnost stanovit.
- 10.2 Při plnění těchto požadavků by společnost měla zajistit, aby:
- 10.2.1 inspekce byly prováděny v odpovídajících intervalech;
  - 10.2.2 veškeré nesrovnalosti byly hlášeny spolu s uvedením možné příčiny, pokud je známa;
  - 10.2.3 byla přijata vhodná nápravná opatření a
  - 10.2.4 byly vedeny záznamy o těchto činnostech.
- 10.3 Společnost by měla do systému řízení bezpečnosti zavést postupy k určování zařízení a technických systémů, jejichž náhlá porucha může vést k situacím ohrožení. Systém řízení bezpečnosti by měl zahrnovat specifická opatření zaměřená na podporu spolehlivosti těchto zařízení nebo systémů. Mezi tato opatření by mělo patřit pravidelné přezkušování činnosti zařízení nebo technických systémů, které jsou v pohotovosti a nejsou trvale používány.
- 10.4 Prohlídky zmíněné v bodě 10.2, stejně jako opatření podle bodu 10.3, by měly být začleněny do běžné provozní údržby lodi.

## 11. DOKUMENTACE

- 11.1 Společnost by měla vypracovat a zachovávat postupy umožňující kontrolu veškerých dokumentů a údajů, které se vztahují k systému řízení bezpečnosti.

- 11.2 Společnost by měla zajistit, aby:
- 11.2.1 byly na všech příslušných místech k dispozici platné dokumenty;
  - 11.2.2 změny dokumentů byly revidovány a schvalovány oprávněnými pracovníky a
  - 11.2.3 zastaralé dokumenty byly rychle odstraněny.
- 11.3 Dokumenty užívané k popisu a uplatňování systému řízení bezpečnosti mohou být společně nazývány jako „příručka pro řízení bezpečnosti“. Dokumentace by měla být vedena formou, kterou společnost považuje za nejúčinnější. Na každé lodi by měla být uložena veškerá dokumentace, která dané lodi přísluší.
12. OVĚŘOVÁNÍ, REVIZE A HODNOCENÍ PROVÁDĚNÉ SPOLEČNOSTÍ
- 12.1 Společnost by měla provádět vnitřní bezpečnostní audity s cílem ověřit, zda jsou činnosti spojené s bezpečností a zabráněním znečištění v souladu se systémem řízení bezpečnosti.
- 12.2 Společnost by měla pravidelně vyhodnocovat účinnost systému řízení bezpečnosti a v případě potřeby jej revidovat v souladu s postupy zavedenými společností.
- 12.3 Audit a možná nápravná opatření by se měly provádět v souladu s dokumentovanými postupy.
- 12.4 Pracovníci provádějící audit by měli být nezávislí na oblastech, které jsou předmětem auditu, pokud to nevyplývá z velikosti a povahy společnosti.
- 12.5 Na výsledky auditů a revizí by měli být upozorňováni pracovníci odpovídající za dané oblasti.
- 12.6 Řídicí pracovníci odpovídající za dané oblasti by měli přijmout včasná nápravná opatření týkající se zjištěných nedostatků.

#### ČÁST B – VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A OVĚŘOVÁNÍ

13. VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A Pravidelné OVĚŘOVÁNÍ
- 13.1 Loď by měla být provozována společností, které byl vydán doklad o shodě nebo prozatímní doklad o shodě v souladu s bodem 14.1, jež se týká dané lodi.
- 13.2 Správa, subjekt uznáný správou nebo, na žádost správy, jiná vláda, která je stranou úmluvy, by měly vydat doklad o shodě každé společnosti, která vyhovuje požadavkům tohoto předpisu, na dobu stanovenou správou, přičemž tato doba by neměla překročit pět let. Tento doklad by měl být přijímán jako důkaz, že společnost je schopna vyhovět požadavkům tohoto předpisu.
- 13.3 Doklad o shodě platí pouze pro typy lodí výslovně uvedené v dokladu. Tento údaj by měl být založen na typech lodí, pro které bylo provedeno počáteční ověření. Další typy lodí by se měly doplňovat pouze po ověření toho, že společnost vyhovuje požadavkům tohoto předpisu použitelným pro tyto typy lodí. V této souvislosti se typy lodí rozumí ty typy, které jsou uvedeny v pravidle IX/1 úmluvy.

- 13.4 Platnost dokladu o shodě by měla být každý rok ověřena správou nebo subjektem uznaným touto správou nebo, na žádost této správy, vládou jiného signatářského státu během tří měsíců před nebo tří měsíců po výročním dni.
- 13.5 Doklad o shodě by měl být správou nebo, na její žádost, vládou signatářského státu, která doklad vydala, odňat, jestliže o roční ověření podle bodu 13.4 není požádáno nebo jestliže existuje důkaz o zásadních nesrovnalostech vůči tomuto předpisu.
- 13.5.1 Je-li doklad o shodě odňat, měla by být rovněž odňata všechna související osvědčení o řízení bezpečnosti nebo prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti.
- 13.6 Kopie dokladu o shodě by měla být uložena na lodi, aby ji velitel lodi mohl na požádání předložit k ověření správě nebo subjektu správu uznanému, nebo pro účely kontroly podle pravidla IX/6.2 úmluvy. Ověření pravosti nebo správnosti kopie dokladu není požadováno.
- 13.7 Osvědčení o řízení bezpečnosti by na dobu, která by neměla překročit pět let, měla lodi vydat správa nebo subjekt uznaný správou nebo, na žádost správy, vládou jiného signatářského státu. Osvědčení o řízení bezpečnosti by se mělo vydat po ověření toho, že společnost a její řídicí pracovníci na lodi provozují loď v souladu se schváleným systémem řízení bezpečnosti. Toto osvědčení by se mělo přijímat jako důkaz, že loď vyhovuje požadavkům tohoto předpisu.
- 13.8 Platnost osvědčení o řízení bezpečnosti by měla být předmětem alespoň jednoho průběžného ověření správou, subjektem uznaným správou nebo, na žádost správy, vládou jiného signatářského státu. Jestliže má být provedeno jen jedno průběžné ověření a doba platnosti osvědčení o řízení bezpečnosti je pět let, mělo by se toto průběžné ověření uskutečnit mezi druhým a třetím výročním dnem vydání osvědčení o řízení bezpečnosti.
- 13.9 Kromě požadavků bodu 13.5.1 by správa nebo, na její žádost, vládou signatářského státu, která osvědčení o řízení bezpečnosti vydala, měla toto osvědčení odejmout, jestliže není požádáno o průběžné ověření podle bodu 13.8 nebo jestliže existuje důkaz o závažné nesrovnalosti vůči tomuto předpisu.
- 13.10 Bez ohledu na požadavky bodů 13.2 a 13.7, jestliže je obnovení ověření dokončeno do tří měsíců přede dnem skončení platnosti stávajícího dokladu o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, by nový doklad o shodě nebo nové osvědčení o řízení bezpečnosti měly platit ode dne dokončení obnovení ověření po dobu nepřevyšující pět let ode dne skončení platnosti stávajícího dokladu o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti.
- 13.11 Jestliže je obnovení ověření dokončeno více než tři měsíce přede dnem skončení platnosti stávajícího dokladu o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, nový doklad o shodě nebo nové osvědčení o řízení bezpečnosti by měly platit po dobu nepřevyšující pět let ode dne, kdy bylo dokončeno obnovení ověření.
14. VYDÁVÁNÍ PROZATÍMNÍCH OSVĚDČENÍ
- 14.1 V zájmu usnadnění počátečního provádění tohoto předpisu může být vydán prozatímní doklad o shodě, jestliže:
1. společnost je nově zřízena nebo
  2. nové typy lodí jsou doplněny do stávajícího dokladu o shodě, po ověření toho, že společnost disponuje systémem řízení bezpečnosti, který splňuje cíle bodu 1.2.3 tohoto předpisu, pokud společnost během doby platnosti prozatímního dokladu o shodě předloží plány o zavedení systému řízení bezpečnosti, který vyhovuje všem požadavkům tohoto předpisu. Tento prozatímní doklad o shodě by měla správa nebo subjekt uznaný správou nebo, na žádost správy, vládou jiného signatářského státu vydat na dobu nepřekračující 12 měsíců. Kopie prozatímního dokladu o shodě by měla být uložena na lodi, aby ji velitel lodi mohl na požádání předložit k ověření správě nebo subjektu uznanému správou, nebo pro účely kontroly podle pravidla IX/6.2 úmluvy. Ověření pravosti nebo správnosti kopie dokladu není požadováno.

- 14.2 Prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti může být vydáno:
1. novým lodím při jejich dodání;
  2. jestliže společnost přebírá odpovědnost za provoz lodi, která je pro společnost nová, nebo
  3. jestliže loď mění vlajku.
- Toto prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti by měla vydat správa nebo subjekt uznávaný správou nebo, na žádost správy, vláda jiného signatářského státu na dobu nepřevyšující šest měsíců.
- 14.3 Správa nebo, na její žádost, vláda jiného signatářského státu může ve zvláštních případech platnost prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti prodloužit o další dobu, která by neměla překročit šest měsíců ode dne skončení platnosti tohoto osvědčení.
- 14.4 Prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti lze vydat po ověření toho, že
1. doklad o shodě nebo prozatímní doklad o shodě se týká dotyčné lodě;
  2. systém řízení bezpečnosti, který společnost pro dotyčnou loď zavedla, obsahuje klíčové prvky tohoto předpisu a byl posouzen během auditu uskutečněného za účelem vydání dokladu o shodě nebo předložen pro vydání prozatímního dokladu o shodě;
  3. společnost plánuje provedení auditu lodi do tří měsíců;
  4. velitel lodi a důstojníci jsou obeznámeni se systémem řízení bezpečnosti a plánovanými opatřeními pro jeho zavedení;
  5. před vyplutím jsou vydány pokyny, které jsou posouzeny jako zásadní, a
  6. příslušné informace o systému řízení bezpečnosti jsou poskytnuty v pracovním jazyce nebo jazycích srozumitelných pracovníkům na lodi.
15. OVĚŘOVÁNÍ
- 15.1 Veškerá ověřování požadovaná ustanoveními tohoto předpisu by se měla provádět v souladu s postupy přijatelnými pro správu, přičemž se musí brát ohled na pokyny vypracované organizací <sup>(1)</sup>.
16. FORMULÁŘE OSVĚDČENÍ
- 16.1 Doklad o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti, prozatímní doklad o shodě a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti by měly být vyhotoveny formou odpovídající formulářům uvedeným v dodatku k tomuto předpisu. Není-li použit ani anglický ani francouzský jazyk, měl by text obsahovat překlad do jednoho z těchto jazyků.
- 16.2 Kromě požadavků bodu 13.3 lze potvrdit typy lodí uvedené v dokladu o shodě a v prozatímním dokladu o shodě, aby byla zohledněna veškerá omezení provozu lodí popsaná v systému řízení bezpečnosti.

---

<sup>(1)</sup> Viz Pokyny pro provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (ISM) správami přijaté Mezinárodní námořní organizací usnesením A.913(22).

## Dodatek

**Formuláře dokladu o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti, prozatímního dokladu o shodě a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti**

## DOKLAD O SHODĚ

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění

na základě pověření vlády .....

(název státu)

.....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno a adresa společnosti:

.....  
(viz bod 1.1.2 předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že systém řízení bezpečnosti ve společnosti byl podroben auditu a že vyhovuje požadavkům Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM) pro typy lodí uvedené níže (nehodící se škrtněte):

osobní loď

vysokorychlostní osobní plavidlo

vysokorychlostní nákladní plavidlo

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

chemický tanker

loď přepravující plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

Tento doklad o shodě platí do ..... s výhradou pravidelného ověřování.

Vydáno v .....

(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího doklad)

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

Osvědčení č.

POTVRZENÍ O ROČNÍM OVĚŘENÍ

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověření podle pravidla IX/6.1 úmluvy a bodu 13.4 předpisu ISM byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

1. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Misto: .....

Datum: .....

2. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Misto: .....

Datum: .....

3. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Misto: .....

Datum: .....

4. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Misto: .....

Datum: .....

## OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle

MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění

na základě pověření vlády .....  
(název státu).....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno lodi: .....

Rozlišovací číslo nebo písmena: .....

Rejstříkový přístav: .....

Typ lodi (\*): .....

Hrubá prostornost: .....

Číslo podle IMO: .....

Jméno a adresa společnosti: .....  
(viz bod 1.1.2 předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že na základě ověření dokladu o shodě vydaného společnosti a jeho použitelnosti pro tento typ lodi byl systém pro řízení bezpečnosti lodi podroben auditu a že vyhovuje požadavkům Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM).

Toto osvědčení o řízení bezpečnosti platí do ..... s výhradou pravidelného ověřování a za předpokladu, že doklad o shodě zůstane v platnosti.

Vydáno v .....  
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení)

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(\*) Uveďte, o který z těchto typů lodí se jedná: osobní loď, vysokorychlostní osobní plavidlo, vysokorychlostní nákladní plavidlo, loď přepravující volně ložený náklad, ropný tanker, chemický tanker, loď přepravující plyn, mobilní vrtná jednotka na volném moři, jiná nákladní loď.



Osvědčení č.

POTVRZENÍ O PRŮBĚŽNÉM OVĚŘENÍ A DODATEČNÉM OVĚŘENÍ (JE-LI POŽADOVÁNO)

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověření podle pravidla IX/6.1 úmluvy a bodu 13.8 předpisu ISM byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

PRŮBĚŽNÉ OVĚŘENÍ  
(provést mezi druhým a třetím výročním dnem)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

(\*) Případá-li v úvahu. Viz bod 3.4.1 Pokynů pro provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (ISM) správami (usnesení A.913 (22)).

## PROZATÍMNÍ DOKLAD O SHODĚ

*(úřední razítko)**(stát)*

Osvědčení č.

vydané podle

MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění

na základě pověření vlády .....  
*(název státu)**(kým – pověřená osoba nebo subjekt)*

Jméno a adresa společnosti:

*(viz bod 1.1.2 předpisu ISM)*

POTVRZUJE SE, že systém řízení bezpečnosti ve společnosti byl uznán jako vyhovující cílům bodu 1.2.3 Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM) pro typ (typy) lodí uvedený (uvedené) níže (nehodící se škrtněte):

osobní loď

vysokorychlostní osobní plavidlo

vysokorychlostní nákladní plavidlo

loď přepravující volně ložené náklad

ropný tanker

chemický tanker

loď přepravující plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

Tento prozatímní doklad o shodě platí do:

Vydáno v .....  
*(místo vydání dokladu)*

Datum vydání: .....

*(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího doklad)**(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

## PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle

MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění

na základě pověření vlády .....  
(název státu).....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno lodi: .....

Rozlišovací číslo nebo písmena: .....

Rejstříkový přístav: .....

Typ lodi (\*): .....

Hrubá prostornost: .....

Číslo podle IMO: .....

Jméno a adresa společnosti: .....

(viz bod 1.1.2 předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že požadavky bodu 14.4 předpisu ISM byly splněny a že doklad o shodě/prozatímní doklad o shodě (\*\*) vydaný společností se týká této lodi.

Toto prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti platí do ..... za předpokladu, že doklad o shodě / prozatímní doklad o shodě (\*\*) zůstane v platnosti.

Vydáno v .....

(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení)

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(\*) Uvedte, o který z těchto typů lodí se jedná: osobní loď, vysokorychlostní osobní plavidlo, vysokorychlostní nákladní plavidlo, loď přepravující volně ložený náklad, ropný tanker, chemický tanker, loď přepravující plyn, mobilní vrtná jednotka na volném moři, jiná nákladní loď.

(\*\*) Nehodící se škrtněte.

Osvědčení č.

Platnost tohoto prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti se prodlužuje do:

Datum prodloužení: .....

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

*(podpis řádně pověřeného úředníka prodlužujícího platnost)*

\_\_\_\_\_

## PŘÍLOHA II

**USTANOVENÍ PRO SPRÁVU TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ MEZINÁRODNÍHO PŘEDPISU PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (PŘEDPIS ISM)**

## ČÁST A – OBECNÁ USTANOVENÍ

## ČÁST B – VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A NORMY

2. POSTUP PRO VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ
3. NORMA ŘÍZENÍ
4. NORMY ZPŮSOBILOSTI
5. FORMULÁŘ DOKLADU O SHODĚ A OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

## ČÁST A – OBECNÁ USTANOVENÍ

- 1.1 Členské státy při provádění úkolů ověřování a vydávání osvědčení požadovaných předpisem ISM pro lodě, které spadají do působnosti tohoto nařízení, plní požadavky a normy stanovené v části B této hlavy.
- 1.2 Kromě toho členské státy náležitě přihlédnou k ustanovením revidovaných Pokynů pro provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (ISM) správami, přijatých Mezinárodní námořní organizací na základě usnesení A.913 (22) ze dne 29. listopadu 2001, pokud nejsou obsaženy v části B této hlavy.

## ČÁST B – VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A NORMY

2. POSTUP PRO VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ
  - 2.1 Příslušný postup pro vydání dokladu o shodě společnosti a osvědčení o řízení bezpečnosti pro každou loď se provede s přihlédnutím k níže uvedeným ustanovením.
  - 2.2 Postup pro vydávání osvědčení obvykle zahrnuje tyto kroky:
    1. počáteční ověření;
    2. roční nebo průběžné ověření;
    3. obnovení ověření a
    4. dodatečné ověření.Tato ověření se provádějí na základě žádosti společnosti předložené správě nebo uznanému subjektu jednajícímu v zastoupení správy.
  - 2.3 Součástí ověřování je audit řízení bezpečnosti.
  - 2.4 K provedení auditu je jmenován vedoucí auditor, případně auditorský tým.
  - 2.5 Jmenovaný vedoucí auditor naváže spojení se společností a předloží plán auditu.
  - 2.6 Zpráva auditora se vypracuje pod vedením vedoucího auditora, který odpovídá za její přesnost a úplnost.
  - 2.7 Zpráva auditora obsahuje plán auditu, údaje o členech auditorského týmu, data a údaje o společnosti, záznamy o zjištěních a nesrovnalostech a o zjištěních týkajících se účinnosti systému řízení bezpečnosti z hlediska dosažení stanovených cílů.

3. NORMA ŘÍZENÍ
  - 3.1 Auditoři nebo auditorský tým řídící ověření shody s předpisem ISM mají odbornou způsobilost v těchto oblastech:
    1. zajišťování souladu s pravidly a předpisy včetně vydávání osvědčení námořníků pro každý typ lodi provozovaný společností;
    2. schvalovací, posuzovací a certifikační činnosti pro vydávání námořních osvědčení;
    3. pravomoci, které musí být zohledněny v rámci systému řízení bezpečnosti podle požadavků předpisu ISM a
    4. praktické zkušenosti s provozem lodí.
  - 3.2 Při ověřování shody s předpisem ISM je třeba zajistit, aby pracovníci poskytující konzultační služby a účastníci procesu vydávání osvědčení byli vzájemně nezávislí.
4. NORMY ZPŮSOBILOSTI
  - 4.1 Základní způsobilost pro ověřování
    - 4.1.1 Pracovníci určení k účasti na ověřování plnění požadavků předpisu ISM splňují minimální kritéria pro inspektory stanovená v oddílu 2 přílohy VII směrnice Rady 95/21/ES.
    - 4.1.2 Pracovníci procházejí školením zajišťujícím dostatečnou způsobilost a schopnosti k ověřování shody s požadavky předpisu ISM, zejména s ohledem na:
      - a) znalost a porozumění předpisu ISM;
      - b) závazná pravidla a předpisy;
      - c) pravomoci, které společnosti musí podle požadavků předpisu ISM brát v úvahu;
      - d) hodnotící metody zkoušení, dotazování, vyhodnocování a podávání zpráv;
      - e) technická nebo provozní hlediska řízení bezpečnosti;
      - f) základní znalosti námořní dopravy a lodního provozu a
      - g) účast alespoň na jednom auditu vztahujícím se k systému řízení námořního provozu.
  - 4.2 Způsobilost pro počáteční ověření a obnovení ověření
    - 4.2.1 V zájmu úplného ověření toho, zda společnost nebo každý typ lodi kromě základní způsobilosti uvedené výše splňuje požadavky předpisu ISM, musí být pracovníci určení k provedení počátečního ověření nebo k obnovení ověření dokladu o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti způsobilí:
      - a) určit, zda prvky systému řízení bezpečnosti jsou nebo nejsou v souladu s předpisem ISM;
      - b) určit účinnost systému řízení bezpečnosti společnosti nebo každého typu lodi při zajištění shody s pravidly a předpisy uvedenými ve statutárních a klasifikačních přehledech;
      - c) posoudit účinnost systému řízení bezpečnosti při zajišťování shody s ostatními pravidly a předpisy, které nejsou obsaženy ve statutárních a klasifikačních přehledech a které umožňují ověření shody s těmito pravidly a předpisy, a
      - d) posoudit, zda byly respektovány bezpečné postupy doporučené Mezinárodní námořní organizací, správami, klasifikačními společnostmi a organizacemi námořního průmyslu.
    - 4.2.2 Tato způsobilost může být splňována týmy, které jako celek vykazují úplnou požadovanou způsobilost.

5. FORMULÁŘ DOKLADU O SHODĚ A OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Jestliže jsou lodě provozovány pouze v členském státě, použijí členské státy formuláře připojené k předpisu ISM nebo dále uvedené formuláře dokladu o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti, prozatímního dokladu o shodě a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti.

Jde-li o výjimku podle čl. 7 odst. 1, a připadá-li to v úvahu, podle čl. 7 odst. 2, liší se vydané osvědčení od osvědčení uvedeného výše a jasně stanoví, že výjimka podle čl. 7 odst. 1, a připadá-li to v úvahu, podle čl. 7 odst. 2 tohoto nařízení byla udělena a zahrnuje platná provozní omezení.

## DOKLAD O SHODĚ

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle [MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a] (\*) nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství

na základě pověření vlády .....  
(název státu)

.....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno a adresa společnosti :

.....  
(viz bod 1.1.2 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../...)

POTVRZUJE SE, že systém řízení bezpečnosti ve společnosti byl podroben auditu a že vyhovuje požadavkům Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM) pro typy lodí uvedené níže (nehodící se škrtněte):

osobní loď

vysokorychlostní osobní plavidlo

vysokorychlostní nákladní plavidlo

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

chemický tanker

loď přepravující plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

osobní loď typu ro-ro

Tento doklad o shodě platí do ..... s výhradou pravidelného ověřování.

Vydáno v .....  
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího doklad)

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.



Osvědčení č.

POTVRZENÍ O ROČNÍM OVĚŘENÍ

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověření podle [pravidla IX/6.1 úmluvy a bodu 13.4 předpisu ISM a] (\*) článku 6 nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

1. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

2. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

3. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

4. ROČNÍ OVĚŘENÍ

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.

## OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle [MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a] (\*) nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství

na základě pověření vlády .....  
(název státu)

.....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno lodi: .....

Rozlišovací číslo nebo písmena: .....

Rejstříkový přístav: .....

Typ lodi (\*\*): .....

Hrubá prostornost: .....

Číslo podle IMO: .....

Jméno a adresa společnosti: .....  
(viz bod 1.1.2 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../...)

POTVRZUJE SE, že na základě ověření dokladu o shodě vydaného společnosti a jeho použitelnosti pro tento typ lodi byl systém pro řízení bezpečnosti lodi podroben auditu a že vyhovuje požadavkům Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (předpis ISM).

Toto osvědčení o řízení bezpečnosti platí do ..... s výhradou pravidelného ověřování a za předpokladu, že doklad o shodě zůstane v platnosti.

Vydáno v .....  
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení)

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.

(\*\*) Uveďte, o který z těchto typů lodí se jedná: osobní loď, vysokorychlostní osobní plavidlo, vysokorychlostní nákladní plavidlo, loď přepravující volně ložený náklad, ropný tanker, chemický tanker, loď přepravující plyn, mobilní vrtná jednotka na volném moři, jiná nákladní loď, osobní loď typu ro-ro.

Osvědčení č.

POTVRZENÍ O PRŮBĚŽNÉM OVĚŘENÍ A DODATEČNÉM OVĚŘENÍ (JE-LI POŽADOVÁNO)

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověření podle [pravidla IX/6.1 úmluvy a bodu 13.8 předpisu ISM a] (\*) článku 6 nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

PRŮBĚŽNÉ OVĚŘENÍ  
(provést mezi druhým a třetím výročním dnem)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

DODATEČNÉ OVĚŘENÍ (\*\*)

Podpis: .....  
(podpis pověřeného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.

(\*\*) Případá-li v úvahu. Viz bod 13.8 předpisu ISM a bod 3.4.1 Pokynů pro provádění Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (ISM) správami (usnesení A.913 (22)).

## PROZATÍMNÍ DOKLAD O SHODĚ

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle [MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a] (\*) nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství

na základě pověření vlády .....  
(název státu)

.....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno a adresa společnosti

.....  
(viz bod 1.1.2 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../...)

POTVRZUJE SE, že systém řízení bezpečnosti ve společnosti byl uznán jako vyhovující cílům bodu 1.2.3 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../... pro typ (typy) lodí uvedený (uvedené) níže (nehodící se škrtněte):

osobní loď

vysokorychlostní osobní plavidlo

vysokorychlostní nákladní plavidlo

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

chemický tanker

loď přepravující plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

osobní loď typu ro-ro

Tento prozatímní doklad o shodě platí do .....

Vydáno v .....  
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího doklad)

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.

## PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

(stát)

Osvědčení č.

vydané podle [MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a] (\*) nařízení (ES) č. .../... o provádění předpisu ISM ve Společenství

na základě pověření vlády .....  
(název státu).....  
(kým – pověřená osoba nebo subjekt)

Jméno lodi: .....

Rozlišovací číslo nebo písmena: .....

Rejstříkový přístav: .....

Typ lodi (\*\*): .....

Hrubá prostornost: .....

Číslo podle IMO: .....

Jméno a adresa společnosti: .....  
(viz bod 1.1.2 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../...)

POTVRZUJE SE, že požadavky bodu 14.4 části A přílohy I nařízení (ES) č. .../... byly splněny a že doklad o shodě / prozatímní doklad o shodě (\*\*\*) vydaný společností se týká této lodi.

Toto prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti platí do ..... za předpokladu, že doklad o shodě / prozatímní doklad o shodě (\*\*\*) zůstane v platnosti.

Vydáno v .....  
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: .....

(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)

(podpis řádně pověřeného úředníka vydávajícího osvědčení)

(\*) Může být vynecháno u lodí provozovaných pouze na plavbách uvnitř jednoho členského státu.

(\*\*) Uvedte, o který z těchto typů lodí se jedná: osobní loď, vysokorychlostní osobní plavidlo, vysokorychlostní nákladní plavidlo, loď přepravující volně ložený náklad, ropný tanker, chemický tanker, loď přepravující plyn, mobilní vrtná jednotka na volném moři, jiná nákladní loď, osobní loď typu ro-ro.

(\*\*\*) Nehodící se škrtněte.

Osvědčení č.

Platnost tohoto prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti se prodlužuje do:

Datum prodloužení: .....

*(pečeť nebo razítko vydávajícího orgánu)*

*(podpis řádně pověřeného úředníka prodlužujícího platnost)*

\_\_\_\_\_

## ODŮVODNĚNÍ RADY

### I. ÚVOD

V rámci postupu spolurozhodování (čl. 251 Smlouvy o založení Evropského společenství) dosáhla Rada dne 9. prosince 2004 politické dohody o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (předpis ISM) ve Společenství<sup>(1)</sup>. Po právní a jazykové revizi Rada přijala svůj společný postoj dne 18. července 2005.

Evropský parlament ve svém stanovisku v rámci prvního čtení dne 10. března 2004 vyjádřil souhlas se schválením návrhu Komise beze změn<sup>(2)</sup>. Při vypracování svého postoje Rada přihlédla ke stanovisku Hospodářského a sociálního výboru<sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>.

Účelem tohoto nařízení je nahradit a rozšířit nařízení Rady (ES) č. 3051/95 s cílem zlepšit řízení bezpečnosti, bezpečný provoz a zabránění znečištění. Ustanovení předpisu ISM se použijí na všechny lodě plující pod vlajkou členského státu provozované v mezinárodní a vnitrostátní plavbě, jakož i na všechny lodě spadající do působnosti Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) provozované výlučně ve vnitrostátní plavbě nebo plující na pravidelných námořních linkách mezi přístavy členských států.

### II. ANALÝZA SPOLEČNÉHO POSTOJE

Mezinárodní námořní organizace (IMO) přijala v roce 1993 Mezinárodní předpis pro bezpečné řízení lodí a pro zabránění znečištění, tzv. „předpis ISM“, jako součást Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS) s cílem podpořit vytvoření obecně rozšířené kultury bezpečnosti a environmentální povědomí mezi členy posádky a společnostmi provozujícími lodě. Stanoví obecné pokyny pro řízení a provoz lodí příslušnými společnostmi.

Společenství předjímalo v reakci na tragickou nehodu *Estonie* provedení tohoto předpisu ISM přijetím nařízení (ES) č. 3051/95 týkajícího se osobních lodí typu ro-ro provozovaných v mezinárodní a vnitrostátní plavbě ve Společenství.

Rada podporuje zásadu stanovenou v návrhu Komise, předloženém v prosinci roku 2003, za účelem nahrazení nařízení (ES) č. 3051/95 novým zněním, podle kterého by všechny společnosti a lodě podle kapitoly IX úmluvy SOLAS musely používat předpis ISM, přičemž rovněž bere v úvahu, že tento předpis je na mezinárodní úrovni závazný od roku 2002. Sdílí názor, že nové nařízení usnadní správné, důsledné a harmonizované provádění předpisu všemi členskými státy.

Rada považovala za nutné překročit rámec návrhu Komise tak, jak je uvedeno níže, aby se příslušným způsobem zohlednily mezinárodní právní předpisy.

Rada souhlasí, že by dalším logickým krokem mělo být rovněž rozšíření působnosti tohoto nařízení na lodě plující pod vlajkou členského státu provozované ve vnitrostátní plavbě, jakož i na lodě bez ohledu na vlajku, pod kterou plují, provozované výlučně ve vnitrostátní plavbě nebo plující na pravidelných námořních linkách mezi přístavy členských států. Z důvodu proporcionality jsou z oblasti působnosti vyloučeny osobní lodě jiné než osobní lodě typu ro-ro provozované méně než 5 mil od pobřeží a v souladu s předpisem ISM i nákladní lodě a mobilní vrtné jednotky na volném moři o hrubé prostornosti menší než 500 GT.

Definice byly za účelem stanovení jasných a přesných právních předpisů doplněny a případně uvedeny v soulad se stávajícími mezinárodními nástroji, přičemž se vzala v úvahu vysokorychlostní pravidla, ponorky k přepravě osob, osobní lodě typu ro-ro a mobilní vrtné jednotky na volném moři, jakož i zvláštnosti měření hrubé prostornosti.

<sup>(1)</sup> Komise předložila svůj návrh dne 11. prosince 2003.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 102 E, 28.4.2004, s. 565.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 302, 7.12.2004, s. 20.

<sup>(4)</sup> Výbor regionů stanovisko nezaujal.

Rada se domnívá, že právní předpisy Společenství, jimiž se provádí mezinárodní právní nástroje, by měly být uvedeny co nejvíce v soulad s těmito nástroji. Proto ustanovení týkající se platnosti dokladů, jež je třeba vydat pro lodě a společnosti, které je provozují (doklad o shodě, prozatímní doklad o shodě, osvědčení o řízení bezpečnosti a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti), odpovídají ustanovením předpisu ISM, přičemž se jejich platnost stanoví až na pět let od data vydání.

V souladu se zásadou dodržování předpisu ISM členské státy tyto doklady přijmou, pokud je vydala správa kteréhokoli jiného členského státu nebo jménem této správy uznávaný subjekt podle směrnice 94/57/ES nebo pokud byly vydány správami třetích zemí nebo jejich jménem. V posledním případě členské státy u lodí provozovaných na pravidelných námořních linkách ověří jakýmkoli vhodnými prostředky soulad těchto dokladů s předpisem ISM.

Rada se domnívá, že rozšířením působnosti tohoto nařízení na vnitrostátní plavbu je nezbytné vzít v úvahu skutečnost, že se situace může v jednotlivých členských státech lišit. Nařízení proto stanoví možné výjimky pro případ, že se členský stát domnívá, že by pro společnosti bylo v praxi obtížné dodržovat konkrétní ustanovení předpisu ISM pro některé lodě nebo kategorie lodí, jež jsou provozovány výhradně ve vnitrostátní plavbě v příslušném členském státě. V rámci těchto výjimek uloží dotyčný členský stát opatření, která zajistí rovnocenné dosažení cílů předpisu ISM, oznámí Komisi výjimku a opatření, která má v úmyslu přijmout, a přijatá opatření zveřejní. Následně se v případě výjimky osvědčení vydané pro loď a provozující společnost liší od formulářů uvedených v přílohách I a II nařízení a jasně uvádí, že byla udělena výjimka v souladu s tímto nařízením, jakož i platná provozní omezení.

Společný postoj nakonec zahrnuje řadu zejména technických úprav, které jsou nezbytné pro uvedení nového znění v soulad se stávajícími právními předpisy Společenství.

---