Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 3051/95

ze dne 8. prosince 1995

o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro

(Úř. věst. L 320 , 30.12.1995, s. 14)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Komise (ES) č. 179/98 ze dne 23. ledna 1998,	L 19	35	24.1.1998
►**M2**	Nařízení Komise (ES) č. 1970/2002 ze dne 4. prosince 2002,	L 302	3	6.11.2002
►**M3**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002,	L 324	1	29.11.2002

▼B

NAŘÍZENÍ RADY (ES) č. 3051/95

ze dne 8. prosince 1995

o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ([2]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ([3]),

vzhledem k tomu, že Společenství je vážně znepokojeno nehodami lodí se ztrátami na životech;

vzhledem k tomu, že pro lodě typu ro-ro platí od 1. července 1998 Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti zajišťující bezpečnost lodí a zabránění znečištění (dále jen „předpis ISM“, který byl přijat Mezinárodní námořní organizací (IMO) na základě rezoluce jejího shromáždění A.741(18) ze dne 4. listopadu 1993 za přítomnosti členských států a byl zahrnut do Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři z roku 1974;

vzhledem k tomu, že toto představuje jedno z řady opatření ke zvýšení bezpečnosti na moři; že předpis ISM nemá ještě závaznou, ale jen doporučující podobu;

vzhledem k tomu, že bezpečnost lidského života na moři lze účinně zvýšit přísným a závazným uplatňováním předpisu ISM;

vzhledem k tomu, že řízení bezpečnosti lodí typu ro-ro je předmětem naléhavého zájmu Společenství; že jednotné a systematické uplatňování předpisu ISM ve všech členských státech může být krokem k řízení bezpečnosti lodí typu ro-ro;

vzhledem k tomu, že ve svém usnesení ze dne 22. prosince 1994 o bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro ([4]) Rada vyzvala Komisi, aby v souladu s mezinárodním právem předložila návrh na uspíšené závazné uplatňování předpisu ISM na všechny pravidelné služby osobních lodí typu ro-ro provozované mezi evropskými přístavy;

vzhledem k tomu, že se vyžaduje přísné a závazné uplatňování předpisu ISM, aby bylo zajištěno, že společnosti provozující námořní osobní lodě typu ro-ro zavedou a budou řádně udržovat systémy řízení bezpečnosti jak na lodích, tak na úrovni společností;

vzhledem k tomu, že opatření na úrovni Společenství je nejlepší cestou k zajištění uspíšeného závazného uplatňování předpisu ISM a účinné kontroly jeho uplatňování s tím, že se zamezí narušování soutěže mezi různými přístavy Společenství a mezi loďmi typu ro-ro; že jen přímo použitelné nařízení může zajistit toto uplatňování; že uspíšené uplatňování vyžaduje, aby toto nařízení bylo použitelné od 1. července 1996;

vzhledem k tomu, že uspíšené závazné provádění předpisu ISM na všech lodích typu ro-ro bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují, rovněž bere v úvahu požadavek obsažený v bodu 2 rezoluce A.741(18) Mezinárodní námořní organizace, který důrazně naléhá na vlády, aby předpis provedly co nejdříve, přičemž přednost je dána mimo jiné lodím přepravujícím cestující;

([1]) Úř. věst. C 298, 11.11.1995, s. 23 a pozměněný návrh předaný 15. června 1995 (Úř. věstník C 288, 11.11.1995, s. 31).

([2]) Úř. věst. C 236, 11.9.1995, s. 42.

([3]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. června 1995 (Úř. věst. C 166, 3.7.1995, s. 55), společný postoj Rady ze dne 28. září 1995 (Úř. věst. C 297, 10.11.1995, s. 1) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 29. listopadu 1995 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

([4]) Úř. věst. C 379, 31.12.1994, s. 8.

▼B

vzhledem k tomu, že za bezpečnost lodí odpovídají především státy vlajky; že členské státy mohou zajistit, aby trajekty plující pod jejich vlajkou a společnosti tyto trajekty provozující vyhověly přiměřeným pravidlům pro řízení bezpečnosti; že vyžadovat účinný soulad s pravidly bezpečnosti jako podmínku pro provozování osobních lodí typu ro-ro na pravidelných linkách je pro členské státy jedinou cestou, jak zajistit bezpečnost všech lodí typu ro-ro bez ohledu na jejich vlajku, které jsou provozovány nebo mají být provozovány na pravidelných linkách z přístavů těchto členských států;

vzhledem k tomu, že společnosti provozující lodě typu ro-ro výlučně v chráněných vodách mezi přístavy ve stejném členském státě představují omezenější riziko a budou muset převzít poměrně větší administrativní zátěž než ostatní společnosti, a proto by jim měla být poskytnuta dočasná odchylka;

vzhledem k tomu, že je nezbytné stanovit podmínky, za kterých je uplatňován předpis ISM, a že je nezbytné vymezit podmínky pro vydávání a ověřování dokladu o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti;

vzhledem k tomu, že členské státy mohou považovat za nezbytné přenést své pravomoci na specializované subjekty pro plnění svých povinností vyplývajících z tohoto nařízení nebo se při plnění těchto povinností na tyto subjekty spoléhat; že vhodnou cestou k zajištění jednotné a přiměřené úrovně kontroly je vyžadovat, aby všechny tyto subjekty vyhovovaly požadavkům směrnice Rady 94/57/ES ze dne 22. listopadu 1994, kterou se stanoví společná pravidla a normy pro subjekty pověřené inspekcemi a prohlídkami lodí a pro související činnosti námořní správy ([1]);

vzhledem k tomu, že členský stát musí mít možnost pozastavit provoz určitých lodí typu ro-ro plujících z jeho přístavů, pokud je přesvědčen o existenci vážného rizika ohrožení bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, s výhradou rozhodnutí přijatého v rámci regulativního výboru, které členský stát musí respektovat;

vzhledem k tomu, že pro změnu tohoto nařízení při zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni je nezbytné uplatnit zjednodušený postup projednávání ve výboru regulativní povahy;

vzhledem k tomu, že rychlé zavedení těchto bezpečnostních pravidel vyvolává zvláštní technické a správní problémy pro Řecko, protože existuje velmi vysoký počet společností usazených v Řecku provozujících trajekty pod řeckou vlajkou a výlučně mezi řeckými přístavy; že má být proto poskytnuta odchylka s omezenou dobou platnosti řešící tuto situaci s přihlédnutím k tomu, že linková osobní a trajektová doprava mezi řeckými přístavy bude do 1. ledna 2004 vyloučena z volného pohybu služeb podle nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž) ([2]),

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Účelem tohoto nařízení je posílit řízení bezpečnosti a bezpečný a k životnímu prostředí šetrný provoz osobních lodí typu ro-ro plujících mezi přístavy členských států Společenství na pravidelných linkách, a to tak, aby společnosti provozující lodě typu ro-ro dodržovaly předpis ISM pomocí těchto opatření:

— společnosti zavedou a budou patřičně udržovat systémy řízení bezpečnosti na lodích a na pobřeží,

— kontrolu těchto systémů vykonávají správami státu vlajky a přístavního státu.

([1]) Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 20.
([2]) Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

▼B

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení a pro účely uplatňování předpisu ISM se:

a) „lodí typu ro-ro“ rozumí námořní plavidlo pro přepravu cestujících vybavené zařízením umožňujícím silničním nebo železničním vozidlům najet na loď nebo sjet z lodi, přičemž plavidlo přepravuje více než 12 cestujících;

b) „linkovou dopravou“ rozumí řada plaveb lodí typu ro-ro provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými místy buď

1) podle zveřejněného jízdního řádu, nebo

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

c) „společností“ rozumí vlastník lodi typu ro-ro nebo jakýkoliv jiný subjekt či osoba, jako je správce nebo nájemce plavidla, kterému vlastník lodi svěřil provozování lodi;

▼M1

d) „uznaným subjektem“ rozumí subjekt uznaný podle směrnice 94/57/ES ve znění směrnice Komise 97/58/ES ([1]);

▼M2

e) „předpisem ISM“ rozumí Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, přijatý Mezinárodní námořní organizací na základě rezoluce jejího shromáždění A.741 (18) ze dne 4. listopadu 1993, ve znění rezoluce IMO MSC.104 (73) ze dne 5. prosince 2000, a připojený k tomuto nařízení;

▼B

f) „správou“ rozumí vládu státu, pod jehož vlajkou je loď typu ro-ro oprávněna plout;

g) „dokladem o shodě“ rozumí doklad vydaný společnostem v souladu s odstavcem 13.2 předpisu ISM;

▼M2

h) „osvědčením o řízení bezpečnosti“ rozumí osvědčení vydané lodím typu ro-ro v souladu s odstavcem 13.7 předpisu ISM;

▼B

i) „chráněnými vodami“ rozumí oblasti, kde je celoroční pravděpodobnost významné výšky vln překračujících 1,5 m menší než 10 %, a ve kterých loď typu ro-ro nikdy není vzdálena více než šest námořních mil od místa útočiště, kterého mohou osoby ze ztroskotané lodi dosáhnout.

Článek 3

Toto nařízení platí pro všechny společnosti provozující nejméně jednu loď typu ro-ro z přístavu členského státu Společenství nebo do něj a poskytující linkovou dopravu bez ohledu na vlajku, pod kterou pluje.

Článek 4

▼M2

1. Všechny společnosti jsou povinny vyhovět všem ustanovením odstavců 1.2 až 13.1 a odstavce 13.6 předpisu ISM, jako by byla závazná, aby jejich plavidla mohla provozovat linkovou dopravu do přístavu členského státu Společenství nebo z něj.

▼B

2. Odchylně od odstavce 1 smějí společnosti do 1. července 1997 odložit povinnost vyhovět tomuto nařízení, pokud provozují loď nebo lodě typu ro-ro zajišťující linkovou dopravu výlučně v chráněných vodách mezi přístavy umístěnými ve stejném členském státě.

([1]) Úř. věst. L 274, 7.10.1997, s. 8.

▼B

Článek 5

▼M2

1. Členské státy vyhoví ve vztahu ke společnostem a lodím typu ro-ro odstavcům 13.2, 13.3, 13.4, 13.5, 13.7 až 13.11, 14 a 16 předpisu ISM, jako by byly závazné.

▼B

2. Pro účely odstavce 1 mohou členské státy přenést své úkoly pouze na uznaný subjekt či se na něj spolehnout zcela nebo částečně.

Pro účely odstavce 13.2 předpisu ISM může členský stát vydat doklady o shodě pouze společnosti, jejíž hlavní středisko činnosti je na jeho svrchovaném území. Před vydáním dokladů se členské státy poradí se správou států, pod jejichž vlajkou jsou lodě typu ro-ro této společnosti oprávněny plout, pokud tato správa není správou vydávajícího členského státu.

3. Doklad o shodě platí pět let ode dne vydání za předpokladu, že se jednou za rok uskuteční kontrola v zájmu potvrdit řádné fungování systému řízení bezpečnosti a potvrdit, že případné úpravy zavedené od poslední kontroly vyhovují předpisu ISM.

4. Osvědčení o řízení bezpečnosti platí pět let ode dne jeho vydání za předpokladu, že se nejméně každých 30 měsíců uskuteční průběžná kontrola s cílem potvrdit řádné fungování systému řízení bezpečnosti a potvrdit, že případné úpravy zavedené od poslední kontroly vyhovují předpisu ISM.

5. Pro účely tohoto nařízení a zejména článku 6 přijme každý členský stát doklad o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti vydané správou kteréhokoliv jiného členského státu nebo uznaným subjektem působícím jejím jménem.

6. Členský stát uzná doklady o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydané správou třetí země nebo jejím jménem, jestliže prokazují soulad s tímto nařízením.

Doklady o shodě a osvědčení o řízení bezpečnosti vydané jménem správ třetích zemí mohou být uznány jen tehdy, jestliže byly vydány uznaným subjektem.

Článek 6

Členské státy se samy přesvědčí, že všechny společnosti poskytující linkovou dopravu loďmi typu ro-ro z jejich přístavů nebo do nich vyhovují tomuto nařízení.

Článek 7

Domnívá-li se členský stát, že společnost, přestože je držitelem dokladu o shodě, není schopna provozovat loď typu ro-ro na pravidelné lince z jeho přístavů nebo do nich vzhledem k tomu, že existuje možnost vážného ohrožení bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, může provoz této dopravy pozastavit do doby, než je toto nebezpečí odstraněno.

V tom případě se použije tento postup:

a) členský stát neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí a řádně je odůvodní;

b) Komise prošetří, zda je pozastavení provozu oprávněné z důvodů vážného ohrožení bezpečnosti a životního prostředí;

c) postupem podle čl. 10 odst. 2 se rozhodne, zda je rozhodnutí členského státu pozastavit provoz této dopravy odůvodněné vážným ohrožením bezpečnosti života nebo majetku nebo životního prostředí, nebo zda tomu tak není; jestliže je pozastavení nedůvodné, je dotyčný členský stát vyzván, aby odvolal toto pozastavení provozu.

▼B

Článek 8

V zájmu zohlednění všeobecných podmínek předpisu ISM přezkoumá Komise uplatňování tohoto nařízení tři roky po jeho vstupu v platnost a navrhne veškerá vhodná opatření.

Článek 9

V zájmu zohlednění vývoje na mezinárodní úrovni, a zejména na úrovni Mezinárodní námořní organizace, mohou být postupem podle čl. 10 odst. 2 změněny a zahrnuty do přílohy řídících zásad pro správy týkajících se uplatňování předpisu ISM

a) definice předpisu ISM v článku 2;

b) lhůty platnosti dokladů o shodě nebo osvědčení o řízení bezpečnosti a četnost kontrol těchto dokladů podle čl. 5 odst. 3 a 4;

c) příloha;

d) definice „uznaného subjektu“ v článku 2.

▼M3

Změny mezinárodních právních nástrojů uvedených v článku 2 mohou být vyjmuty z oblasti působnosti tohoto nařízení na základě 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) ([1]).

Článek 10

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

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([2]) 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.

▼B

Článek 11

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. ledna 1996.

Je použitelné ode dne 1. července 1996.

Odchylně od prvního pododstavce se toto nařízení až do 31. prosince 1997 nevztahuje na společnosti zřízené podle řeckého práva, které mají své hlavní středisko činnosti v Řecku a které provozují lodě typu ro-ro zapsané a plující pod vlajkou Řecka a poskytující linkovou dopravu výlučně mezi přístavy v Řecku.

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

([1]) Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼**M2**

PŘÍLOHA

OBSAH

HLAVA I

Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti- předpis ISM)

ČÁST A - PROVEDENÍ

1. Obecná ustanovení
   1.1. Definice
   1.2. Cíle
   1.3. Použití
   1.4. Provozní požadavky na činnost systému řízení bezpečnosti
2. Zásady bezpečnosti a ochrany životního prostředí
3. Odpovědnost a pravomoc společnosti
4. Určená osoba nebo osoby
5. Povinnosti a pravomoci velitele lodi
6. Zdroje a posádka
7. Vypracování plánů provozu lodi
8. Připravenost na nouzový stav
9. Zprávy a analýzy při nedodržení požadavků, při 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, ověřování a kontrola
14. Prozatímní osvědčení
15. Ověření
16. Formuláře osvědčení

Dodatek

HLAVA II

Ustanovení pro správy týkající se provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (předpis ISM)

ČÁST A - OBECNÁ USTANOVENÍ

ČÁST B - VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A NORMY

1.Přijetí a uznání prozatímního dokladu o splnění požadavků a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti…

2. Proces vydávání osvědčení

3. Požadavky na vedení auditu

4. Požadavky na způsobilost

5. Formulář dokladů o splnění požadavků a osvědčení o řízení bezpečnosti

HLAVA I

Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění (Mezinárodní předpis pro řízení bezpečnosti- předpis ISM)

ČÁST A - PROVEDENÍ

1. **Obecná ustanovení**

▼M2

1.1. Definice

Pro části A a B tohoto předpisu platí tyto definice:

1.1.1. „Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti“ 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 jakákoliv jiná organizace nebo osoba, jako je správce nebo nájemce člunu, který od vlastníka lodi převzal odpovědnost za její provoz a který při převzetí této odpovědnosti souhlasil převzít 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 pro řízení bezpečnosti“ se rozumí členěný a dokumentovaný systém umožňující personálu společnosti účinně provádět politiku společnosti v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

1.1.5. „Dokladem o splnění požadavků“ se rozumí dokument vydaný společnosti, která vyhovuje požadavkům tohoto předpisu.

1.1.6. „Osvědčením o řízení bezpečnosti“ se rozumí dokument vydaný lodi a znamenající, že společnost a řídící pracovníci dotčené lodi působí v souladu se schválenými systémem bezpečného řízení provozu.

1.1.7. „Objektivním důkazem“ se rozumí kvantitativní nebo kvalitativní informace, záznamy nebo konstatování okolností vztahujících se k bezpečnosti nebo k stavu a provádění určitého prvku systému pro řízení bezpečnosti, přičemž dotčený objektivní důkaz je založený na pozorování, měření nebo zkoušce a může být ověřen.

1.1.8. „Zpozorováním,“ se rozumí konstatování okolností učiněné během auditu řízení bezpečnosti a řádně doložené objektivními důkazy.

1.1.9. „Nesplněním požadavku“ se rozumí zpozorovaní situace, kdy objektivní důkaz naznačuje neplnění specifického požadavku.

1.1.10. „Závažným nesplněním požadavku“ se rozumí zjistitelná odchylka představující závažné ohrožení bezpečnosti personálu nebo lodi nebo závažného rizika pro životní prostředí s tím, že tato odchylka vyžaduje okamžitou nápravnou akci; mimo to se tímto pojmem rozumí nedostatečně účinné a systematické provádění požadavku tohoto předpisu.

1.1.11. „Výročním dnem“ se rozumí den a měsíc každého roku odpovídajícího dni skončení platnosti dokumentu nebo osvědčení.

1.1.12. „Úmluvou“ 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 zraněním lidí nebo ztrátám na životech a vyhnout se škodám na životním prostředí, zejména mořském prostředí, a škodám na majetku.

1.2.2. Cílem společnosti, co se týká řízení bezpečnosti, by mělo mimo jiné být:

1.2.2.1. zajištění bezpečných postupů při provozu lodi a zajištění bezpečného pracovního prostředí;

1.2.2.2. zavedení bezpečnostních opatření proti všem zjištěným rizikům;

1.2.2.3. trvalé zlepšovaní dovedností pracovníků na pobřežía na lodích, co se týká řízení bezpečnosti, včetně přípravy na výskyt nouzového stavu v souvislosti s bezpečností a ochranou životního prostředí.

1.2.3. Systém řízeníbezpečnosti by měl zajistit:

1.2.3.1. soulad se závaznými pravidly a nařízeními, a

1.2.3.2. dodržování platných předpisů, pokynů a norem doporučených organizací, správou, klasifikačními společnostmi a organizacemi námořního odvětví.

1.3. Použití

Požadavky tohoto předpisu lze použít pro všechny lodi.

1.4. Provozní požadavky na činnost systému řízení bezpečnosti

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

1.4.1. zásadu bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

▼M2

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. definované úrovně pravomoci a způsoby dorozumívání mezi pracovníky na pobřeží a na lodi, stejně jako mezi pracovníky navzájem, jak na pobřeží, tak na lodi;

1.4.4. postupy při podávání zpráv o nehodách a o neplnění tohoto předpisu;

1.4.5. postupy k zajištění připravenosti a reakce na nouzové situace;

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 dosahováno cílů uvedených v odstavci 1.2.

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

3. **Odpovědnost a pravomoc společnosti**

3.1. Jestliže je subjektem odpovědným za provoz lodi někdo jiný než vlastník lodi, pak vlastník lodi musí informuje správu o úplném jménu a dalších konkrétních údajích o tomto subjektu.

3.2. Společnost by měla definovat a dokumentovat odpovědnost, pravomoc a vzájemné vztahy mezi všemi pracovníky, kteří řídí, vykonávají a ověřují práci týkající se bezpečnosti a zabránění znečištění.

3.3. Společnost odpovídá za poskytování dostatečných zdrojů a podpory na pobřeží umožňujících určené osobě nebo osobám plnit své funkce.

4. **Určená osoba nebo osoby**

K zajištění bezpečnosti provozu každé lodi a k zajištění spojení mezi společností a osobami na lodi by každá společnost měla podle potřeby určit osobu nebo osoby na pobřeží, které mají přímý přístup k nejvyšším úrovním řízení. Povinnosti a pravomoci určené osoby nebo osob by měly zahrnovat sledování aspektů bezpečnosti a zabránění znečištění při provozu každé lodi a zajištění dostatečných zdrojů a pobřežní podpory, jak je požadováno.

5. **Povinnosti a pravomoci velitele lodi**

5.1. Společnost by měla jasně definovat a dokumentovat povinnosti velitele lodi, co se týče:

5.1.1. provádění zásad společnosti týkajících se bezpečnosti a ochrany životního prostředí;

5.1.2. motivování posádky k dodržování těchto zásad;

5.1.3. vydávání příslušných rozkazů a pokynů jasným a jednoduchým způsobem;

5.1.4. kontrolování, zda jsou určené požadavky plněny; a

5.1.5. revize systému řízení bezpečnosti a oznamování jeho nedostatků pobřežním řídícím strukturám.

5.2. Společnost by měla zajistit, aby systém řízení bezpečnosti na lodi obsahoval jasné konstatování zdůrazňující pravomoc velitele lodi. Společnost by měla do systému řízení bezpečnosti zavést příkaz, že velitel lodi má nejvyšší pravomoc a odpovědnost činit rozhodnutí ohledně bezpečnosti a zabránění znečištění a žádat v případě potřeby od společnosti pomoc.

6. **Zdroje a posádka**

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 společnosti pro řízení bezpečnosti; a

6.1.3. obdržel nezbytnou pomoc tak, aby mohl bezpečně vykonávat své povinnosti velitele lodi.

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

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.

▼M2

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 pracovníci obsluhující systém řízení bezpečnosti dostatečně rozuměli příslušným pravidlům, nařízením, předpisům a pokynům.

6.5. Společnost by měla zavést a dodržovat postupy, kterými lze zjistit veškerou potřebu odborné přípravy na podporu systému pro řízení bezpečnosti, a měla by zajistit, aby tato odborná příprava byla poskytnuta všem příslušným pracovníkům.

6.6. Společnost by měla zavést postupy, které lodní posádce poskytnou příslušné informace o systému řízení bezpečnosti v pracovním jazyce, nebo v jazycích, kterým posádka rozumí.

6.7. Společnost by měla zajistit, aby lodní posádka při vykonávání svých povinností spojených se systémem řízení bezpečnosti byla schopna se navzájem účinně dorozumívat.

7. **Vypracování plánů provozu lodi**

Společnost by měla zavést postupy pro přípravu plánů a pokynů pro rozhodující činnosti lodi, včetně případných kontrolních seznamů, týkajících se bezpečnosti lodi a zabránění znečištění. Měly by se stanovit různé s tím související úkoly a měly by se přidělit kvalifikované lodní posádce.

8. **Připravenost na nouzový stav**

8.1. Společnost by měla zavést postupy sloužící k rozpoznání potenciálních nouzových stavů na lodi, ke způsobu jejich popsání a reakci na ně.

8.2. Společnost by měla zavést programy pro nácvik a cvičení jakožto přípravu na nouzové akce.

8.3. Systém řízení bezpečnosti by měl zahrnovat opatření zajišťující, aby organizace společnosti mohla kdykoliv reagovat na ohrožení, nehody a nouzový stav související s lodí.

9. **Zprávy a analýzy při nedodržení požadavků, při nehodách a nebezpečných událostech**

9.1. Systém řízení bezpečnosti by měl zahrnovat postupy zajišťující, aby nedodržování požadavků, nehody a nebezpečné události byly společnosti ohlašovány, prošetřeny a analyzovány s cílem zvýšit bezpečnost a zabránit znečištění.

9.2. Společnost by měla zavést postupy k provádění nápravných akcí.

10. **Údržba lodi a vybavení**

10.1. Společnost by měla zavést postupy zajišťující, aby byla loď udržována v souladu s příslušnými pravidly a předpisy a. s. veškerými dodatečnými požadavky, které může společnost stanovit.

10.2. Při plnění těchto požadavků společnost by měla společnost zajistit, aby:

10.2.1. prohlídky byly prováděny v přiměřených intervalech;

10.2.2. veškeré nedodržování požadavků bylo hlášeno 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 zavést do systému řízení bezpečnosti postupy ke zjišťování zařízení a technických systémů, jejichž náhlá porucha může vést k situacím ohrožení. Systém řízení bezpečnosti zahrnuje specifická opatření zaměřená na podporu spolehlivosti těchto zařízení nebo systémů. Do takových opatření patří pravidelné přezkušování činností, zařízení nebo technických systémů, které jsou v pohotovosti a nejsou trvale používány.

10.4. Prohlídky zmíněné v odstavci 10.2, stejně jako opatření podle odstavce 10.3, by měly být začleněny do běžné provozní údržby lodi.

11. **Dokumentace**

11.1. Společnost by měla zavést a zachovat postupy ke kontrole veškerých dokumentů a údajů, kterése vztahují k systému řízení bezpečnosti.

11.2. Společnost by měla zajistit, aby:

11.2.1. na všech příslušných místech byly k dispozici platné dokumenty;

▼M2

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 příslušející k dané lodi.

12. **Ověřování, revize a hodnocení prováděné společností**

12.1. Společnost by měla provádět vnitřní bezpečnostní audity s cílem ověřit, zda činnosti spojené s bezpečností a zabráněním znečištění jsou v souladu se systémem pro řízení bezpečnosti.

12.2. Společnost by měla pravidelně vyhodnocovat účinnost systému řízení bezpečnosti a v případě potřeby jej posoudit v souladu s postupy zavedenými společností.

12.3. Audity a možná nápravná opatření by se měla provádět v souladu s dokumentovanými postupy.

12.4. Pracovníci provádějící audity by měli být nezávislí na oblastech, které jsou předmětem auditu, pokud to dovoluje velikost a povaha společnosti.

12.5. Na výsledky auditů a revizí by měli být upozorňováni pracovníci odpovídající za dotyčné oblasti.

12.6. Řídící pracovníci odpovídající za dotyčné oblasti by měli provádět včasná nápravná opatření týkající se zjištěných nedostatků.

ČÁST B - VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A OVĚŘOVÁNÍ

13. **Vydávání osvědčení, ověřování a kontrola**

13.1. Loď by měla být provozována společností, které byl vydán doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků v souladu s odstavcem 14.1, příslušný pro tuto loď.

13.2. Správa, organizace uznaná správou nebo, na žádost správy, jiná smluvní vláda úmluvy by měla vydat doklad o splnění požadavků každé společnosti, která vyhovuje požadavkům tohoto předpisu, na dobu specifikovanou správou, přičemž tato doba by neměla nepřekročit pět roků. Takový doklad by měl být přijímán jako důkaz, že společnost je schopna vyhovět požadavkům tohoto předpisu.

13.3. Doklad o splnění požadavků platí pouze pro typy lodí výslovně uvedené v dokladu. Tento údaj by měl být založen na typech lodí, pro které bylo provedeno počáteční ověření. Ostatní typy podoby se měly přidávat pouze po ověření, že společnost vyhovuje požadavkům tohoto předpisu použitelným pro tyto typy lodí. V této souvislosti se typy lodí rozumí ty, které jsou uvedeny v pravidle IX/1 Úmluvy.

13.4. Platnost dokladu o splnění požadavků by měla podléhat každoročnímu ověření správou, organizací uznanou touto správou nebo, na žádost této správy, jinou smluvní vládou tři měsíce před nebo tři měsíce po výročním dni.

13.5. Doklad o splnění požadavků by měl být správou nebo na její žádost smluvní vládou, která doklad vydala, odejmut, jestliže o každoroční ověření požadované podle odstavce 13.4 není požádáno nebo jestliže existuje důkaz o zásadním neplnění požadavků tohoto předpisu.

13.5.1. Jestliže je doklad o splnění požadavků odejmut, měla by být rovněž odejmuta všechna přidružená osvědčení o řízení bezpečnosti nebo prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti.

13.6. Kopie dokladu o splnění požadavků by měla být uložena na lodi, aby velitel lodi, jestliže je to požadováno, ji mohl předložit k ověření správou nebo organizací správou uznanou nebo za 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 nepřekročí pět let, měla lodi vydat správa nebo organizace uznaná správou nebo, na žádost správy, jiná smluvní vláda úmluvy. Osvědčení o řízení bezpečnosti by se mělo vydat po ověření, že společnost a její řídící pracovníci na lodi působí v souladu se schváleným systémem řízení bezpečnosti. Toto osvědčení by se mělo přijímat jako důkaz, že loď vyhovuje požadavkům tohoto předpisu.

▼M2

13.8. Osvědčení o řízení bezpečnosti by mělo platit s výhradou alespoň jednoho průběžného ověření správou, organizací uznanou správou nebo, na žádost správy, jinou smluvní vládou. 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 osvědčení o řízení bezpečnosti.

13.9. Kromě požadavků odstavce 13.5.1. by správa, organizace uznaná správou nebo, na žádost správy, jiná smluvní vláda, která osvědčení vydala, měla osvědčení o řízení bezpečnosti odejmout, jestliže není požádáno o průběžné ověření podle odstavce 13.8. nebo jestliže existuje důkaz zásadního nesplnění požadavků tohoto předpisu.

13.10. Bez ohledu na požadavky odstavců 13.2. a 13.7. a jestliže je řízení o obnově ověření dokončeno do tří měsíců před dnem skončení platnosti existujícího dokladu o splnění požadavků nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, by nový doklad o splnění požadavků nebo nové osvědčení o řízení bezpečnosti měly platit ode dne dokončení řízení o obnově ověření po dobu nepřevyšující pět let ode dne skončení platnosti existujícího dokladu o splnění požadavků nebo osvědčení o řízení bezpečnosti.

13.11. Jestliže je řízení o obnově ověření dokončeno více než tři měsíce před dnem skončení platnosti existujícího dokladu o splnění požadavků nebo osvědčení o řízení bezpečnosti, pak by nový doklad o splnění požadavků nebo nové osvědčení o řízení bezpečnosti měly platit po dobu nepřevyšující pět let ode dne dokončení řízení o obnově ověření.

14. **Prozatímní osvědčení**

14.1. V zájmu usnadnění počátečního provádění tohoto předpisu může být vydán prozatímní doklad o splnění požadavků, jestliže:

1. je společnost nově zřízena; nebo
2. do existujícího dokladu o splnění požadavků jsou přidány nové typy lodí,

nicméně až po ověření, že společnost disponuje systémem pro řízení bezpečnosti, který vyhovuje cílům odstavce 1.2.3. tohoto předpisu, pokud během platnosti prozatímního dokladu o splnění požadavků společnost předloží plány o provádění systému řízení bezpečnosti vyhovující všem požadavkům tohoto předpisu. Tento prozatímní doklad o splnění požadavků by správa, organizace uznaná správou nebo, na žádost správy, jiná smluvní vláda měla vydat na dobu nepřekračující 12 měsíců. Kopie dokladu o splnění požadavků by měla být uložena na lodi, aby ji velitel lodi na požádání mohl předložit k ověření správou nebo organizací uznanou správou nebo za účelem kontrol 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. nové lodi při jejím dodání;
2. jestliže společnost převezme odpovědnost za provoz lodi, která je pro společnost nová; nebo
3. jestliže loď mění vlajku.

Toto prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti by správa, organizace uznaná správou nebo, na žádost správy, jiná smluvní vláda měla vydat na dobu nepřevyšující šest měsíců.

14.3. Správa nebo na žádost správy jiná smluvní vláda může ve zvláštních případech platnost prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti prodloužit o další dobu, která nepřekročí šest měsíců ode dne uplynutí platnosti tohoto osvědčení.

14.4. Prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti může být vydáno po ověření, že

1. doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků je příslušný pro dotčenou loď;
2. systém řízení bezpečnosti, kterým společnost dotčenou loď vybavila, obsahuje rozhodující prvky tohoto předpisu a byl posouzen během auditu pro vydání dokladu o splnění požadavků nebo předložen pro vydání prozatímního dokladu o splnění požadavků;
3. společnost plánuje provedení auditu do tří měsíců;
4. velitel lodi a důstojníci jsou obeznámeni se systémem řízení bezpečnosti a plánovanými opatřeními pro jeho zavedení;

▼M2

5. před vyplutím jsou vydány pokyny, které byly posouzeny jako zásadní; a

6. příslušné informace o systému řízení bezpečnosti jsou vydány v pracovnímjazyce nebo v jazycích srozumitelných posádce lodi.

15. **Ověření**

15.1. Veškerá ověření požadovaná tímto předpisem by se měla provádět v souladu s postupy přijatelnými pro správu, přičemž je brán ohled na pokyny vypracované organizací ([1]).

16. **Formuláře osvědčení**

16.1. Doklad o splnění požadavků, osvědčení o řízení bezpečnosti, prozatímní doklad o splnění požadavků a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti by se měla vyhotovit ve formě odpovídající vzorům uvedeným v dodatku k tomuto předpisu. Jestliže není použit ani anglický, ani francouzský jazyk, měl by text formuláře obsahovat překlad do jednoho z těchto jazyků.

16.2. Kromě požadavků odstavce 13.3. lze v dokladu o splnění požadavků a v pozatímním dokladu o splnění požadavků poznamenat, že typy lodí uvedené v těchto dokladech podléhají veškerým omezením činnosti lodí popsaných v systému řízení bezpečnosti.

([1]) Viz Pokyny pro provádění Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (předpis ISM) státními správami přijatý organizací usnesením A.913(22).

▼M2

Dodatek

Formuláře dokladu o splnění požadavků, osvědčení o bezpečném řízení, prozatímního dokladu o splnění požadavků a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti

DOKLAD O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Osvědčení č. . . . . .

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

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno a adresa společnosti . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

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

osobní loď

osobní rychlý člun

nákladní rychlý člun

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

tanker na chemikálie

tanker na plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

Tento doklad o splnění požadavků platí do . . . . . s výhradou pravidelného ověřování.

Vydán v: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

(pečeť nebo případně razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího doklad)

▼M2

Osvědčení č. .....

POTVRZENÍ O KAŽDOROČNÍM OVĚŘENÍ

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

První každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Druhé každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Třetí každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Čtvrté každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

▼M2

OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Osvědčení č. . . . . .

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

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno lodi: . . . . . .

Identifikační čísla nebo ísmena: . . . . . .

Domovský přístav: . . . . . .

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

Hrubá prostornost: . . . . . .

IMO č.: . . . . . .

Jméno a adresa společnosti: . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

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

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

Vydáno: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího osvědčení)

(úřední razítko vydávajícího orgánu)

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

▼M2

Osvědčení č. .....

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

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověřování podle pravidla IX/6.1 úmluvy a odstavce 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 oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (*)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (*)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (*)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

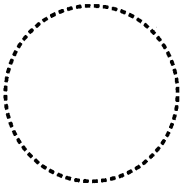
Místo: .....

Datum: .....

(*) Připadá-li v úvahu. Viz odstavec 3.2.3. Pokynů pro provádění Mezinárodního předpisu o řízení bezpečnosti (předpis ISM) správami (rezoluce A.913 (229)).

▼M2

PROZATÍMNÍ DOKLAD O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ



(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Osvědčení č. . . . . .

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

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno a adresa společnosti . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

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

osobní loď

osobní rychlý člun

nákladní rychlý člun

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

tanker na chemikálie

tanker na plyn

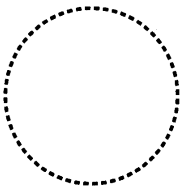
mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

Tento prozatímní doklad o splnění požadavků platí do . . . . . .

Vydán v: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .



(pečeť nebo případně razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího doklad)

▼M2

PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Osvědčení č. . . . . .

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

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno lodi: . . . . . .

Identifikační čísla nebo písmena: . . . . . .

Domovský přístav: . . . . . .

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

Hrubá prostornost: . . . . . .

IMO č.: . . . . . .

Jméno a adresa společnosti: . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že požadavky odstavce 14.4 předpisu ISM byly splněny a že doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků (**) vydaný společnosti se týká této lodi.

Toto prozatímní osvědčení o bezpečném řízení platí do . . . . . .
s výhradou, že doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků (**) zůstává v platnosti.

Vydáno: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

(úřední razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího osvědčení)

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

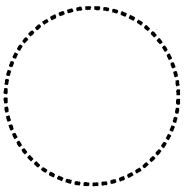
(**) Nehodící se škrtněte.

▼**M2**

Osvědčení č. . . . . .

Platnost tohoto prozatímního osvědčení o bezpečném řízení je prodloužena do: . . . . . .

Datum prodloužení: . . . . . .



(pečeť nebo případně razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .

(Podpis řádně oprávněného úředníka prodlužujícího platnost)

▼M2

HLAVA II

Ustanovení pro správy týkající se provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (předpis ISM)

ČÁST A - OBECNÁ USTANOVENÍ

1.1. Při provádění úkolů ověřování a vystavování osvědčení požadovaných předpisem ISM pro lodě typu ro-ro členské státy plní požadavky a normy stanovené v části B této hlavy.

1.2. Kromě toho členské státy berou patřičný ohled na revidované pokyny pro provádění Mezinárodního předpisu pro řízení bezpečnosti (předpis ISM) vydané správami a přijaté IMO prostřednictvím rezoluce A.913 (22) ze dne 29. listopadu 2001, pokud nejsou obsaženy v části B této hlavy.

ČÁST B - VYDÁVÁNÍ OSVĚDČENÍ A NORMY

1. **Přijetí a uznání prozatímního dokladu o splnění požadavků a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti**

1.1. Prozatímní doklad o splnění požadavků a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti vyhovující tomuto nařízení a vydané správou kteréhokoliv jiného členského státu nebo uznanou organizací jednající v jejím zastoupení přijme každým členský stát.

1.2. Prozatímní doklad o splnění požadavků a prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti vydané správami třetích zemí v jejich zastoupení členský stát přijme, pokud je přesvědčen, že prokazují soulad s tímto nařízením.

2. **Proces vydávání osvědčení**

2.1. Jestliže je společnosti vydáván doklad o splnění požadavků nebo osvědčení o řízení bezpečnosti pro lodě typu ro-ro, příslušný postup vydávání osvědčení se provede v souladu s těmito ustanoveními:

2.2. Postup vydávání osvědčení má obvykle tyto kroky:

1. počáteční ověření;
2. výroční nebo průběžné ověření;
3. obnova ověření; a
4. dodatečné ověření.

Tato ověření jsou prováděna na žádost společnosti správou nebo uznanou organizací jednající v jejím zastoupení.

2.3. Součástí každého ověření je audit řízení bezpečnosti.

2.4. Za účelem provedení auditu se jmenuje hlavní auditor, případně auditorský tým.

2.5. Jmenovaný hlavní auditor naváže spojení se společností a předloží plán auditu.

2.6. Zpráva o auditu se vypracuje pod vedením vedoucího auditora, který odpovídá za její přesnost a úplnost.

2.7. Zpráva o auditu obsahuje plán auditu, údaj o členech auditorského týmu, data a jméno společnosti, záznamy o zjištění jakýchkoliv nesplněných požadavků a o zjištění účinnosti systému řízení bezpečnosti při plnění specifických cílů.

3. **Požadavky na vedení auditu**

3.1. Auditoři nebo auditorský tým ověřující dodržování předpisu ISM mají odbornou způsobilost v těchto oblastech:

1. zajišťování souladu s pravidly a předpisy u lodí typu ro-ro provozovaných společností a rovněž zajišťování vydávání osvědčení námořníků těchto lodí;
2. schvalovací, posuzovací a činnosti relevantní pro vydání námořního osvědčení;
3. praktické zkušenosti s provozem lodi.

3.2. Při ověřování souladu s předpisem ISM je třeba zajistit, aby personál poskytující konzultační služby a účastníci procesu vydávání osvědčení byli vzájemně nezávislí.

4. **Požadavky na způsobilost**

▼M2

4.1. Základní způsobilost pro ověřování

4.1.1. Personál určený k účasti na ověřování plnění požadavků předpisu ISM splňuje minimální kritéria pro inspektory stanovená v příloze VII odstavci 2 směrnice Rady 95/21/ES ([1]).

4.1.2. Prochází školením zajišťujícím dostatečnou způsobilost a schopnosti k ověřování souladu s požadavky předpisu ISM, zejména s ohledem na:

1. znalost a porozumění předpisu ISM;
2. závazná pravidla a předpisy;
3. oblast působnosti, kterou společnosti musí podle požadavku předpisu ISM brát v úvahu;
4. hodnotící metody (zkoušení, dotazování, vyhodnocování a podávání zpráv);
5. technická nebo provozní hlediska řízení bezpečnosti;
6. základní znalosti námořní dopravy a lodního provozu; a
7. účast alespoň na jednom auditu vztahujícího se k systému řízení námořního provozu.

4.2. Způsobilost pro počáteční ověřování a obnovu ověření

4.2.1. V zájmu úplného ověření, zda společnost nebo loď typu ro-ro kromě základní způsobilosti uvedené výše splňuje požadavky předpisu ISM, musí personál určený k provedení počátečního ověření nebo k obnově ověření dokladu o splnění požadavků a osvědčení o řízení bezpečnosti být způsobilý:

1. určit, zda prvky řízení bezpečnosti jsou nebo nejsou v souladu s požadavky předpisu ISM;
2. určit, zda systém řízení bezpečnosti, kterým je společnost nebo loď typu ro-ro vybavena, je tak účinný, aby zajišťoval soulad s pravidly a předpisy uvedenými ve statutárních a klasifikačních přehledech;
3. posoudit účinnost systému řízení bezpečnosti při zajišťování souladu s ostatními pravidly a předpisy, které nejsou obsaženy ve statutárních a klasifikačních přehledech a které umožňují ověření souladu s těmito pravidly a předpisy; a
4. posoudit, zda jsou respektovány bezpečné postupy doporučené IMO, správami, klasifikačními společnostmi a organizacemi námořního odvětví.

4.2.2. Tato způsobilost může být splňována týmem, který jako celek vykazuje požadovanou způsobilost.

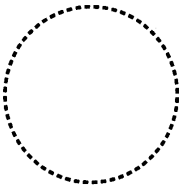
5. **Formulář dokladů o splnění požadavků a osvědčení o řízení bezpečnosti**

Jestliže jsou lodě typu ro-ro provozovány pouze ve členském státě, tento stát buď použije formuláře připojené k předpisu ISM nebo dále uvedené formuláře dokladu o splnění požadavků, osvědčení o řízení bezpečnosti, prozatímního dokladu o splnění požadavků a prozatímního osvědčení o řízení bezpečnosti.

([1]) Úř. věst. L 157, 7.7.1995, s. 1.

▼M2

DOKLAD O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ



(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Vydán podle MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a (*) nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno a adresa společnosti . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

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

osobní loď

osobní rychlý člun

nákladní rychlý člun

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

tanker na chemikálie

tanker na plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

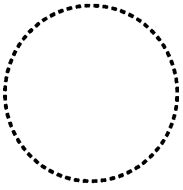
jiná nákladní loď

osobní loď typu ro-ro

Tento doklad o splnění požadavků platí do . . . . . s výhradou pravidelného ověřování.

Vydán v: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .



(pečeť nebo případně razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího doklad)

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.

▼M2

POTVRZENÍ O KAŽDOROČNÍM OVĚŘENÍ

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověřování podle pravidla IX/6.1 úmluvy a odstavce 13.4 předpisu ISM a (*) čl. 5 odst. 3 nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

První každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Druhé každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Třetí každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Čtvrté každoroční ověření

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.

▼M2

OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Vydáno podle MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a (*) nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno lodi: . . . . . .

Identifikační čísla nebo písmena: . . . . . .

Domovský přístav: . . . . . .

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

Hrubá prostornost: . . . . . .

IMO č.: . . . . . .

Jméno a adresa společnosti: . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že na základě ověření dokladu o splnění požadavků 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 zabránění znečištění (předpis ISM).

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

Vydáno: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

(úřední razítko vydávajícího orgánu)

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího osvědčení)

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.

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

▼M2

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

POTVRZUJE SE, že při pravidelném ověřování podle pravidla IX/6.1 úmluvy a odstavce 13.8 předpisu ISM a (*) čl. 5 odst. 4 nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro byl systém řízení bezpečnosti shledán jako vyhovující požadavkům předpisu ISM.

Průběžné ověření
(provést mezi druhým a třetím výročním dnem)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (**)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (**)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

Dodatečné ověření (**)

Podpis .....
(podpis oprávněného úředníka)

Místo: .....

Datum: .....

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.
(**) Připadá-li v úvahu. Viz odstavec 13.8 předpisu ISM.

▼M2

PROZATÍMNÍ DOKLAD O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Vydáno podle MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a (*) nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno a adresa společnosti . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

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

osobní loď

osobní rychlý člun

nákladní rychlý člun

loď přepravující volně ložený náklad

ropný tanker

tanker na chemikálie

tanker na plyn

mobilní vrtná jednotka na volném moři

jiná nákladní loď

osobní loď typu ro-ro

Tento prozatímní doklad o splnění požadavků platí do . . . . . .

Vydán v: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího doklad)

(pečeť případně razítko vydávajícího orgánu)

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.

▼M2

PROZATÍMNÍ OSVĚDČENÍ O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(úřední razítko)

. . . . . .
(stát)

Vydáno podle MEZINÁRODNÍ ÚMLUVY O BEZPEČNOSTI LIDSKÉHO ŽIVOTA NA MOŘI z roku 1974 v platném znění a (*) nařízení Rady (ES) č. 3051/95 o řízení bezpečnosti osobních lodí typu ro-ro.

Jménem vlády . . . . . .
(název státu)

. . . . . .
(kým – odpovědná osoba nebo organizace)

Jméno lodi: . . . . . .

Identifikační čísla nebo písmena: . . . . . .

Domovský přístav: . . . . . .

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

Hrubá prostornost: . . . . . .

IMO č.: . . . . . .

Jméno a adresa společnosti: . . . . . .

. . . . . .
(viz odstavec 1.1.2. předpisu ISM)

POTVRZUJE SE, že požadavky odstavce 14.4 předpisu ISM byly splněny a že doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků (**) vydaný společnosti se týká této lodi.

Toto prozatímní osvědčení o řízení bezpečnosti platí do . . . . . .
s výhradou, že doklad o splnění požadavků nebo prozatímní doklad o splnění požadavků (***) zůstává v platnosti.

Vydáno: . . . . . .
(místo vydání dokladu)

Datum vydání: . . . . . .

. . . . . .
(podpis řádně oprávněného úředníka vydávajícího osvědčení)

(úřední razítko vydávajícího orgánu)

(*) Může být vynecháno pro lodě zabývající se pouze plavbou uvnitř jednoho členského státu.

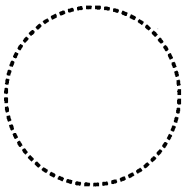
(**) Uveďte, o který z těchto typů lodí se jedná: osobní loď, rychlý osobní člun, rychlý nákladní člun, loď přepravující volně ložený náklad, ropný tanker, tanker na chemikálie, tanker na plyn, mobilní vrtná jednotka na volném moři, jiná nákladní loď, osobní loď typu ro-ro (loď typu ro-ro).

(***) Nehodící se škrtněte.

▼**M2**

Platnost tohoto prozatímního osvědčení o bezpečném řízení je prodloužena do: .....

Datum prodloužení: .....



(Pečeť případně razítko vydávajícího orgánu)

.....
(Podpis řádně oprávněného úředníka prodlužujícího platnost)