

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B**

DIREKTIVA 2002/59/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 27. junija 2002

o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS

(UL L 208, 5.8.2002, str. 10)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2009/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009	L 131	101	28.5.2009
► <u>M2</u>	Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009	L 131	114	28.5.2009
► <u>M3</u>	Direktiva Komisije 2011/15/EU z dne 23. februarja 2011	L 49	33	24.2.2011
► <u>M4</u>	Direktiva Komisije 2014/100/EU z dne 28. oktobra 2014	L 308	82	29.10.2014



DIREKTIVA 2002/59/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 27. junija 2002

o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA -

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽⁴⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija je v svojem sporočilu z dne 24. februarja 1993 o skupni politiki za varnost v pomorskem prometu navedla, da je eden od ciljev na ravni Skupnosti uvedba obveznega sistema obveščanja, preko katerega bodo države članice imele hiter dostop do vseh pomembnih informacij o gibanju ladij, ki prevažajo nevarne ali onesnaževalne snovi, in o točni vsebini njihovega tovora.
- (2) Direktiva Sveta 93/75/EGS z dne 13. septembra 1993 o minimalnih zahtevah za ladje, ki plujejo v pristanišče Skupnosti ali iz njih in prevažajo nevarno ali onesnaževalno blago ⁽⁵⁾, je uvedla sistem, na podlagi katerega pristojni organi prejmejo informacije o ladjah, ki plujejo v pristanišča Skupnosti ali iz njih in prevažajo nevarno ali onesnaževalno blago, in o izrednih dogodkih na morju. Ta direktiva od Komisije zahteva, da predloži nove predloge za uvedbo popolnejšega sistema poročanja za Skupnost, ki bi lahko zajel tudi ladje v tranzitu vzdolž obal držav članic.
- (3) Resolucija Sveta z dne 8. junija 1993 o skupni politiki za varnost v pomorskem prometu ⁽⁶⁾ se je strinjala, da glavni cilji akcije Skupnosti vključujejo sprejetje popolnejšega sistema obveščanja.

⁽¹⁾ UL C 120 E, 24.4.2001, str. 67
in UL C 362 E, 18.12.2001, str. 255.

⁽²⁾ UL C 221, 7.8.2001, str. 54.

⁽³⁾ UL C 357, 14.12.2001, str. 1.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 14. junija 2001 (UL C 53 E, 28.2.2002, str. 304), Skupno stališče Sveta z dne 19. decembra 2001 (UL C 58 E, 5.3.2002, str. 14) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 10. aprila 2002 (še ni bil objavljen v Uradnem listu). Sklep Sveta z dne 25. junija 2002.

⁽⁵⁾ UL L 247, 5.10.1993, str. 19. Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 98/74/ES (UL L 276, 13.10.1998, str. 7).

⁽⁶⁾ UL C 271, 7.10.1993, str. 1.

▼B

- (4) Vzpostavitev sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet bi morala prispevati k preprečevanju nesreč in onesnaževanja morja ter zmanjševanju njihovega vpliva na morsko in obalno okolje, gospodarstvo in zdravje lokalnih skupnosti. Učinkovitost pomorskega prometa in zlasti upravljanja postankov ladij v pristaniščih je odvisna tudi od pravočasne vnaprejšnje napovedi prihoda ladij.
- (5) Ob evropskih obalah je bilo vzpostavljenih več obveznih sistemov poročanja z ladij, v skladu z ustreznimi pravili, ki jih je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO). Treba bi bilo zagotoviti, da ladje izpolnjujejo zahteve glede poročanja, ki veljajo v okviru teh sistemov.
- (6) Uvedeni so bili tudi sistemi za nadzor plovbe in organizacijo ladijskega prometa, ki imajo pomembno vlogo pri preprečevanju nesreč in onesnaževanja na nekaterih pomorskih območjih, ki so prezasedena ali nevarna za plovbo. Potrebno je, da ladje uporabljajo sistem za nadzor plovbe in upoštevajo pravila za sisteme organizacije ladijskega prometa, ki jih je odobrila IMO.
- (7) Ključni tehnološki napredek je bil dosežen na področju opreme na ladji, ki omogoča samodejno prepoznavanje ladij (sistemi AIS) za intenzivnejše spremljanje ladij, pa tudi zapisovanje podatkov o plovbi (sistemi VDR ali „črne skrinjice“) za lažjanje preiskave po nesrečah. Glede na pomembnost, ki jo ima ta oprema pri oblikovanju politike preprečevanja nesreč v pomorskem prometu, bi morala biti takšna oprema obvezna na ladjah, ki opravljajo nacionalna ali mednarodna potovanja in se ustavljajo v pristaniščih Skupnosti. Podatki, pridobljeni s sistemom VDR, se lahko uporabijo po nesreči za preiskovanje njenih vzrokov in preventivno za pridobitev potrebnih znanj iz takšnih dogodkov. Države članice bi morale spodbujati uporabo takšnih podatkov za oba namena.
- (8) Države članice bi morale zagotoviti, da imajo obalne postaje pristojnih organov na voljo poleg primerne tehnične opreme tudi zadostno in ustrezno usposobljeno osebje.
- (9) Natančno poznavanje nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevaža na ladjah, in drugih pomembnih informacij v zvezi z varnostjo, kot so informacije o nesrečah med plovbo, je bistveno za pripravo in učinkovitost postopkov za posredovanje v primeru onesnaženosti ali nevarnosti za onesnaženje morja. Ladje, ki plujejo iz pristanišč držav članic ali v njih, morajo te informacije uradno sporočiti pristojnim organom ali pristaniškim upravam teh držav članic.
- (10) Zaradi lažjega in hitrejšega prenosa in uporabe včasih obsežnih informacij o tovoru bi se te informacije morale pošiljati pristojnemu organu ali zadevni pristaniški upravi v elektronski obliki, kadarkoli je to izvedljivo. Iz istih razlogov bi morale tudi izmenjave informacij med pristojnimi organi držav članic potekati v elektronski obliki.

▼B

- (11) Kadar zadevne družbe v zadovoljstvo držav članic uvedejo interne postopke, s katerimi zagotovijo, da se informacije, ki jih zahteva Direktiva, pošljejo pristojnemu organu brez odlašanja, mora biti omogočeno, da so linijski prevozi med dvema državama ali več, od katerih je vsaj ena država članica, oproščeni obveznosti poročanja za vsako potovanje.
- (12) Nekatere ladje zaradi njihovega ravnanja ali stanja predstavljajo potencialno tveganje za varnost plovbe in za okolje. Države članice bi morale posvetiti posebno pozornost spremljanju takšnih ladij, sprejeti ustrezne ukrepe za preprečitev vsakršnega povečanja tveganja, ki ga predstavljajo, in poslati drugim zadevnim državam članicam zadevne informacije, ki jih imajo o teh ladjah. Takšni primerni ukrepi bi lahko bili ukrepi, sprejeti v okviru dejavnosti pomorske inšpekcije.
- (13) Države članice se morajo zavarovati pred grožnjami za varnost v pomorskem prometu, varnost posameznikov ter morskega in obalnega okolja, ki jih ustvarjajo izredni dogodki, nesreče ali nekatere druge razmere na morju ter navzočnost naftnih madežev ali kosov, ki plavajo na morju. V ta namen bi morali poveljniki ladij, ki plujejo znotraj območja iskanja in reševanja izključne ekonomske cone ali podobne cone držav članic, poročati obalnim oblastem o takšnih dogodkih in predložiti vse ustrezne informacije. Glede na njihov poseben položaj bi se morale države članice svobodno odločati, katero od zgoraj navedenih geografskih območij bi moralo biti zajeto v obveznosti poročanja.
- (14) V primeru izrednega dogodka ali nesreče na morju popolno sodelovanje strank, udeleženih v prevozu, pomembno prispeva k učinkovitosti delovanja pristojnih organov.
- (15) Kadar pristojni organ, ki ga imenuje država članica, na podlagi razmer na morju in vremenske napovedi, ki jo zagotovi usposobljena meteorološka informacijska služba, meni, da izjemno slabe vremenske ali pomorske razmere predstavljajo resno grožnjo za varnost človeškega življenja ali onesnaženje, bi moral o teh razmerah obvestiti poveljnika ladje, ki namerava vpluti ali izpluti iz pristanišča in lahko sprejme tudi vse druge ustrezne ukrepe. Brez poseganja v dolžnost pomagati ladjam v stiski lahko ti ukrepi vključujejo prepoved vplutja v pristanišče ali izplutja iz njega, dokler se razmere ne normalizirajo. V primeru možnega tveganja glede varnosti ali onesnaženja in ob upoštevanju posebnih razmer v zadevnem pristanišču lahko pristojni organ ladjam priporoči, da ne izplujejo iz pristanišča. Če se poveljnik odloči za izplutje iz pristanišča, to v vsakem primeru stori na lastno odgovornost in bi moral navesti razloge za svojo odločitev.

▼B

- (16) Če v primeru nezgode na morju ni na voljo pribežališča, ima lahko to resne posledice. Države članice bi zato morale izdelati načrte, po katerih bi ladje v stiski, če bi razmere to zahtevale, lahko dobile pribežališče v njihovih pristaniščih ali na katerem koli drugem zavarovanem območju pod najboljšimi možnimi pogoji. Če bi bilo potrebno in izvedljivo, bi ti načrti morali vključiti dobavo primernih sredstev in naprav za pomoč, reševanje in odzivanje na onesnaženje. Pristanišča, ki sprejmejo ladjo v stiski, bi morala računati s takojšnjim nadomestilom vseh stroškov in škode, nastalih pri takšni akciji. Komisija bi zato morala preučiti možnosti za uvedbo ustreznega sistema nadomestil za pristanišča v Skupnosti, ki sprejmejo ladjo v stiski, in izvedljivost zahteve, da je ladja, ki vpluje v pristanišče Skupnosti, primerno zavarovana.
- (17) Treba je vzpostaviti okvir sodelovanja med državami članicami in Komisijo, da bi se izboljšalo izvajanje sistema spremljanja in obveščanja v pomorskem prometu z ustreznimi komunikacijskimi povezavami, vzpostavljenimi med pristojnimi organi in pristanišči držav članic. Nadalje je treba dopolniti obseg delovanja sistema prepoznavanja in spremljanja ladij v tistih pomorskih območjih Skupnosti, v katerih je nezadosten. Poleg tega bi bilo treba ustanoviti središča za informatiko v pomorskih regijah Skupnosti, ki bi olajšali izmenjavo ali skupno uporabo koristnih podatkov v zvezi s spremljanjem prometa in izvajanjem te direktive. Države članice in Komisija bi si za doseganje teh ciljev morale prizadevati tudi za sodelovanje s tretjimi državami.
- (18) Učinkovitost te direktive je v veliki meri odvisna od tega, ali jo države članice dosledno izvajajo. V ta namen morajo države članice redno izvajati ustrezne inšpekcijske preglede ali katerikoli drug potreben ukrep, da bi zagotovile, da so komunikacijske povezave, vzpostavljene z namenom izpolnjevanja zahtev te direktive, zadovoljive. Uvesti bi bilo treba tudi sistem sankcij, ki bi zagotovil, da zadevne stranke izpolnjujejo zahteve v zvezi s poročanjem in prevozom opreme, določene s to direktivo.
- (19) Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, bi morali biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov izvajanja izvedbenih pooblastil, dodeljenih Komisiji ⁽¹⁾.
- (20) Nekatere določbe te direktive se lahko spremenijo po navedenem postopku, da se upošteva razvoj Skupnosti in mednarodnih instrumentov ter izkušnje, pridobljene pri izvajanju te direktive, v kolikor takšne spremembe ne razširjajo področje uporabe te direktive. Koristno orodje Komisije pri ocenjevanju izkušenj, pridobljenih pri izvajanju Direktive, je natančno poročanje držav članic o takšnem izvajanju.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

▼B

- (21) Določbe Direktive 93/75/EGS so s to direktivo pomembno okrepljene, razširjene in spremenjene. Zato je treba Direktivo 93/75/EGS razveljaviti.
- (22) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganega ukrepa, namreč povečanja varnosti in učinkovitosti pomorskega prometa, in bi jih bilo torej zaradi obsega ali učinkov predlaganega ukrepa lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je navedeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje teh ciljev -

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

*Člen 1***Namen**

Namen te direktive je vzpostaviti sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet v Skupnosti zaradi povečanja varnost in učinkovitosti pomorskega prometa, izboljšanja odzivanja organov na izredne dogodke, nesreče ali potencialne nevarne razmere na morju, vključno z iskalnimi in reševalnimi akcijami, ter prispevati k boljšemu preprečevanju in odkrivanju onesnaževanja z ladjami.

Države članice spremljajo in sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe za zagotovitev, da poveljniki, upravljavci ladij ali pomorski agenti, pa tudi vkrcevalci ali lastniki nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevažata na takšnih ladjah, izpolnjujejo zahteve po tej direktivi.

*Člen 2***Področje uporabe**

1. Ta direktiva velja za ladje z bruto tonažo 300 in več, razen če je določeno drugače.

2. ► **M1** Razen če ni drugače določeno, se ta direktiva ne uporablja za: ◀

- (a) vojne ladje, plovne pripomočke in druge ladje, ki so v lasti države članice ali jih ta upravlja in se uporabljajo za nekomercialno javno storitev;
- (b) ribiška plovila, tradicionalne ladje in rekreacijska plovila, krajša od 45 metrov;

▼M1

(c) tanke na ladjah z bruto tonažo pod 1 000 ton in ladijska skladišča in opremo za uporabo na vseh ladjah.

▼ **B**

Člen 3

Opredelitve pojmov

V tej direktivi

(a) ► **M1** „ustrezni mednarodni instrumenti“ pomeni naslednje instrumente v njihovi najnovejši različici: ◀

- MARPOL pomeni Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladjami iz leta 1973 in Protokol k tej konvenciji iz leta 1978,
- SOLAS pomeni Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, skupaj s protokoli in spremembami k tej konvenciji,
- Mednarodna konvencija o izmeritvi ladij iz leta 1969,
- Mednarodna konvencija o intervenciji na odprtem morju v primeru nesreče, ki jo povzroči ali utegne povzročiti onesnaženje z olji iz leta 1969 in Protokol k tej konvenciji iz leta 1973 o intervenciji v primeru onesnaženja s snovmi, ki niso olja,
- Konvencija SAR pomeni Mednarodno konvencijo o iskanju in reševanju na morju iz leta 1979,
- Kodeks ISM pomeni Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja,
- Kodeks IMDG pomeni Mednarodni kodeks za pomorski prevoz nevarnega blaga,
- Kodeks IBC pomeni Mednarodni kodeks IMO za gradnjo in opremo ladij, ki prevažajo nevarne kemikalije v razsutem stanju,
- Kodeks IGC pomeni Mednarodni kodeks IMO za gradnjo in opremo ladij, ki prevažajo utekočinjene pline v razsutem stanju,
- Kodeks BC pomeni Kodeks IMO za varno ravnanje s trdim tovorom v razsutem stanju,
- Kodeks INF pomeni Kodeks IMO za varen prevoz jedrskega goriva, ki seva ali žarči, plutonija in ustekleničenih visoko radioaktivnih odpadkov, ki se prevažajo na ladjah,
- Resolucija IMO A.851(20) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 851(20), naslovljeno „Splošna načela za sisteme poročanja z ladij in zahteve glede poročanja z ladij, vključno s smernicami za poročanje o izrednih dogodkih, ki vključujejo nevarno blago, škodljive snovi in/ali snovi, ki onesnažujejo morje“;

▼ **M1**

- „Resolucija IMO A.917(22)“ pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 917(22) z naslovom „Smernice za uporabo sistema AIS na ladji“, kakor je bila spremenjena z Resolucijo IMO A.956(23);

▼ M1

- Resolucija IMO A.949(23) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 949(23) z naslovom „Smernice o pribeljalih za ladje, ki potrebujejo pomoč“;
- Resolucija IMO A.950(23) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 950(23) z naslovom „Službe za pomoč na morju (MAS)“;
- „Smernice IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod“ pomenijo smernice, priložene k Resoluciji LEG. 3(91) pravnega odbora IMO z dne 27. aprila 2006 in kakor jih je odobrila upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006;

▼ B

- (b) „upravljavec“ pomeni lastnika ali upravitelja ladje;
- (c) „agent“ pomeni vsako osebo, ki ima mandat ali je pooblaščen za predložitev informacij v imenu upravljavca ladje;
- (d) „vkrcevalec“ pomeni vsako osebo, ki s prevoznikom sklence pogodbo o prevozu blaga, in sicer sama ali je pogodba sklenjena v njenem imenu ali na njen račun;
- (e) „družba“ pomeni družbo v smislu pravila 1(2) poglavja IX Konvencije SOLAS;
- (f) „ladja“ pomeni vsako morsko ladjo ali plovilo;
- (g) „nevarno blago“ pomeni:
 - blago, uvrščeno v Kodeks IMDG,
 - nevarne tekoče snovi, naštetih v poglavju 17 Kodeksa IBC,
 - utekočinjene pline, naštetih v poglavju 19 Kodeksa IGC,
 - trdne snovi, navedene v Dodatku B Kodeksa BC.

Vključeno je tudi blago, za katerega prevoz so bili določeni ustrezni predpogoji v skladu z odstavkom 1.1.3 Kodeksa IBC ali odstavkom 1.1.6 Kodeksa IGC;
- (h) „onesnaževalno blago“ pomeni:
 - olja, kakor so opredeljena v Prilogi I h Konvenciji MARPOL,
 - škodljive tekoče snovi, kakor so opredeljene v Prilogi II h Konvenciji MARPOL,
 - škodljive snovi, kakor so opredeljene v Prilogi III h Konvenciji MARPOL;
- (i) „tovorna prevozna enota“ pomeni cestno tovorno vozilo, železniški tovorni vagon, tovorni kontejner, cestno cisterno, železniški vagon ali premočno cisterno;

▼ B

- (j) „naslov“ pomeni ime in komunikacijske povezave, ki omogočajo vzpostavitev stika po potrebi z upravljavcem, agentom, pristaniško upravo, pristojnim organom ali katero koli drugo pooblaščen osebo ali službo, ki ima podrobne podatke o ladijskem tovoru;

▼ M1

- (k) „pristojni organi“ pomeni organe in organizacije, ki jih države članice imenujejo za opravljanje nalog v skladu s to direktivo;

▼ B

- (l) „pristaniška uprava“ pomeni pristojni organ ali službo, ki ga države članice imenujejo za vsako pristanišče za sprejemanje in posredovanje informacij, sporočenih po tej direktivi;

- (m) „pribežališče“ pomeni pristanišče, del pristanišča ali drug zavarovan privez ali sidrišče ali katero koli drugo zavarovano območje, ki ga država članica določi za sprejem ladij v stiski;

- (n) „obalna postaja“ pomeni katerega koli od naslednjih sistemov, ki jih države članice določijo po tej direktivi: sistem za nadzor plovbe; naprava na kopnem, pristojna za sistem obveznega poročanja, ki ga odobri IMO; ali služba, pooblaščen za usklajevanje iskalnih in reševalnih akcij ali akcij v zvezi z reševanjem onesnaženja morja;

- (o) „sistem za nadzor plovbe (VTS)“ pomeni storitev, namenjeno izboljšanju varnosti in učinkovitosti pomorskega prometa ter varstvu okolja, ki je zmožna poseči v promet in se odzvati na prometne razmere, ki nastanejo na območju VTS;

- (p) „sistem organizacije prometa“ pomeni vsak sistem z eno potjo ali ukrepom za organizacijo prometa ali več, ki je namenjen zmanjšanju nevarnosti za nesreče; vključuje sheme ločene plovbe, dvosmerne plovne poti, priporočene poti, območja, ki se jim je treba izogniti, obalne prometne cone, obvoze, območja previdnosti in globokomorske poti;

- (q) „tradicionalne ladje“ pomenijo vse vrste zgodovinskih ladij in njihove kopije, vključno s tistimi, ki so namenjene spodbujanju in pospeševanju tradicionalnih spretnosti in mornarskih veščin, ki skupaj tvorijo žive kulturne spomenike, s katerimi se upravlja v skladu s tradicionalnimi načeli pomorstva in tehnike;

- (r) „nezgoda“ pomeni nezgodo v smislu Kodeksa IMO za preiskavo pomorskih nezgod in izrednih dogodkov;

▼ M1

- (s) „SafeSeaNet“ pomeni sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij, ki ga je razvila Komisija v sodelovanju z državami članicami, da bi zagotovila izvajanje zakonodaje Skupnosti;

▼ M1

- (t) „linijski prevoz“ pomeni zaporedje plovb ladje med dvema ali več istimi pristanišči bodisi v skladu z objavljenim voznim redom bodisi s tako rednimi ali pogostimi plovbami, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;
- (u) „ribiško plovilo“ pomeni vsako plovilo, opremljeno za gospodarsko izkoriščanje živih vodnih virov;
- (v) „ladja, ki potrebuje pomoč“ pomeni, brez poseganja v določbe Konvencije SAR v zvezi z reševanjem oseb, ladjo v položaju, ki bi lahko privedel do njene izgube ali bi lahko ogrožal okolje ali plovbo;
- (w) „LRIT“ pomeni sistem dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam v skladu s predpisom SOLAS V/19-1.

▼ B

NASLOV I

POROČANJE IN SPREMLJANJE LADIJ

*Člen 4***Sporočilo pred vplutjem v pristanišča držav članic**

1. Upravljavec, agent ali poveljnik ladje, namenjene v pristanišče države članice, sporoči pristaniški upravi informacije iz Priloge I(1):
 - (a) najmanj štiriindvajset ur vnaprej; ali
 - (b) najpozneje v času, ko ladja izpluje iz prejšnjega pristanišča, če je čas potovanja krajši od štiriindvajsetih ur; ali
 - (c) takoj ko so te informacije na voljo, če pristanišče postanka ni znano ali je spremenjeno med plovbo.
2. Ladje, ki prihajajo iz pristanišča zunaj Skupnosti in so namenjene v pristanišče države članice ter prevažajo nevarno in onesnaževalno blago, upoštevajo obveznosti sporočanja iz člena 13.

*Člen 5***Spremljanje ladij, ki vplujejo v območje sistemov obveznega poročanja z ladij**

1. Zadevne države članice spremljajo in sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da vse ladje, ki vplujejo v območje sistema obveznega poročanja z ladij, ki ga je sprejela IMO v skladu s pravilom 11 poglavja V Konvencije SOLAS in ga uporablja ena država ali več, od katerih je vsaj ena država članica, v skladu z ustreznimi smernicami in merili, ki jih je izdelala IMO, upoštevajo ta sistem pri sporočanju zahtevanih informacij brez poseganja v dodatne informacije, ki bi jih država članica zahtevala v skladu z Resolucijo A.851(20) IMO.

▼B

2. Kadar država članica predloži v sprejetje IMO nov sistem obveznega poročanja z ladij ali predlog za spremembo obstoječega sistema poročanja, država članica vključi v svoj predlog vsaj informacije iz Priloge I(4).

*Člen 6***Uporaba samodejnih sistemov prepoznavanja**

1. Vsaka ladja, ki pristane v pristanišču države članice, mora biti v skladu s časovnim razporedom iz Priloge II(I) opremljena z AIS, ki je v skladu z izvedbenimi standardi, ki jih izdela IMO.

2. Ladje, opremljene z AIS, poskrbijo, da ta sistem ves čas deluje, razen če mednarodni sporazumi, določbe ali standardi predvidevajo zaščito podatkov o plovbi.

▼M1*Člen 6a***Uporaba sistemov samodejnega prepoznavanja (AIS) na ribiških plovilih**

Vsako ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, in ki pluje pod zastavo države članice ter je registrirano v Skupnosti ali deluje v notranjih morskih vodah ali teritorialnem morju države članice ali iztovarja ulov v pristanišču države članice, mora biti po časovnem načrtu iz dela I(3) Priloge II opremljeno z AIS (razred A), ki izpolnjuje izvedbene standarde, ki jih je določil IMO.

Ribiška plovila, opremljena z AIS, poskrbijo, da AIS vedno deluje. V izrednih okoliščinah se AIS lahko izključi, če poveljnik meni, da je to nujno za zaščito in varnost njegove ladje.

*Člen 6b***Uporaba sistemov dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT)**

1. Ladje, za katere se uporabljajo predpis SOLAS V/19-1 in standardi zmogljivosti ter zahteve za delovanje, ki jih je sprejel IMO, uporabljajo LRIT opremo, ki je skladna z navedenim predpisom, kadar so namenjena v pristanišče države članice.

Države članice in Komisija sodelujejo za določitev zahtev za vgradnjo opreme za oddajanje LRIT informacij na ladje, ki plujejo na območjih, katera pokrivajo fiksne bazne postaje sistema AIS držav članic, in predložijo IMO vse ustrezne ukrepe.

2. Komisija sodeluje z državami članicami pri vzpostavitvi evropskega podatkovnega centra LRIT, ki bo odgovoren za obdelavo informacij dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje.

*Člen 7***Uporaba sistemov za organizacijo ladijskega prometa**

1. Države članice spremljajo in sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da vse ladje, ki vplujejo v območje sistema obvezne organizacije ladijskega prometa, ki ga je sprejela IMO v skladu s pravilom 10 poglavja V Konvencije SOLAS in ga uporablja ena država ali več, od katerih je vsaj ena država članica, uporabljajo sistem v skladu z ustreznimi smernicami in merili, ki jih je izdelala IMO.

2. Kadar države članice na lastno odgovornost izvajajo sistem organizacije ladijskega prometa, ki ga IMO ni sprejela, države članice upoštevajo, kolikor je to mogoče, smernice in merila, ki jih je izdelala IMO, in objavijo vse informacije, potrebne za varno in učinkovito uporabo sistema organizacije ladijskega prometa.

*Člen 8***Spremljanje skladnosti ladij s sistemi za nadzor plovbe**

Države članice spremljajo in sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da:

- (a) ladje, ki vplujejo v območje uporabe sistema VTS, ki ga izvaja ena država ali več, od katerih je vsaj ena država članica, znotraj svojega teritorialnega morja in na podlagi smernic, ki jih je izdelala IMO, sodelujejo v tem VTS in upoštevajo njegova pravila;
- (b) ladje, ki plujejo pod zastavo države članice, ali ladje, ki plujejo v pristanišče države članice in vplujejo v območje uporabe takšnega VTS zunaj teritorialnega morja države članice in na podlagi smernic, ki jih je izdelala IMO, upoštevajo pravila tega VTS;
- (c) ladje, ki plujejo pod zastavo tretje države in ne plujejo v pristanišče države članice ter vplujejo v območje VTS zunaj teritorialnega morja države članice, upoštevajo pravila tega VTS, kolikor je to mogoče. Države članice bi morale poročati zadevni državi zastave o vsaki očitni resni kršitvi teh pravil na takšnem območju VTS.

*Člen 9***Infrastruktura za sisteme poročanja z ladij, sisteme organizacije ladijskega prometa in sisteme za nadzor plovbe**

1. Države članice sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, da si postopno, v časovnem okviru, združljivem s časovnim razporedom iz Priloge II(I), priskrbijo ustrezno opremo in naprave na kopnem za sprejemanje in uporabo informacij AIS, pri čemer upoštevajo potreben domet za prenos poročil.

▼B

2. Proces postavitve vse potrebne opreme in naprav na kopnem, potrebne za izvajanje te direktive, bo končan do konca leta 2007. Države članice zagotovijo, da bo ustrezna oprema za sprejem in prenos informacij ter njihovo izmenjavo med nacionalnimi sistemi držav članic delovala najpozneje v enem letu po tem datumu.

3. Države članice zagotovijo, da imajo obalne postaje, pooblaščenice za spremljanje skladnosti s sistemi za nadzor plovbe in organizacijo ladijskega prometa, na voljo zadostno in ustrezno usposobljeno osebje, pa tudi ustrezna sredstva za komuniciranje in spremljanje ladij ter da delujejo v skladu z ustreznimi smernicami IMO.

*Člen 10***Sistemi zapisovanja podatkov o plovbi**

1. Države članice spremljajo in sprejmejo vse potrebne in ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da so ladje, ki pristanejo v pristanišču države članice, opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o plovbi (VDR) v skladu z določbami iz Priloge II(II). Morebitne izjeme, dovoljene za RO-RO trajekte ali visokohitrostno potniško plovilo po členu 4(1)(d) Direktive Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z RO-RO trajekti in visokohitrostnimi potniškimi plovili⁽¹⁾, prenehajo veljati dne 5. avgusta 2002.

2. Podatki, zbrani v okviru sistema VDR, so dani na voljo zadevni državi članici v primeru preiskave po nezgodi, ki se pripeti v vodah pod jurisdikcijo države članice. Države članice zagotovijo, da se takšni podatki uporabijo pri preiskavi in se ustrezno analizirajo. Države članice zagotovijo, da se ugotovitve preiskave objavijo v čim krajšem času po njenem zaključku.

▼M2**▼B**

NASLOV II

OBVEŠČANJE O NEVARNEM ALI ONESNAŽEVALNEM BLAGU NA LADJAH (HAZMAT)**▼M1***Člen 12***Zahtevane informacije glede prevoza nevarnega blaga**

1. Nevarno ali onesnaževalno blago se ne glede na njegovo velikost v pristanišču države članice ne sme predložiti v prevoz ali vzeti na katerokoli ladjo, razen če poveljnik ali upravljavec, preden se blago vrca na ladjo, prejme izjavo, ki vsebuje naslednje informacije:

(a) informacije, našteje v Prilogi I(2);

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

▼M3

- (b) za snovi iz Priloge I h Konvenciji MARPOL varnostni list, v katerem so navedene fizikalno-kemijske lastnosti proizvodov, vključno z, kjer je to primerno, njihovo viskoznostjo, izraženo v cSt pri 50 °C, in gostoto pri 15 °C ter druge podatke, vsebovane v varnostnem listu, v skladu z Resolucijo IMO MSC.286(86);

▼M1

- (c) kontaktno številko za klic v sili vkrcevalca ali katere koli druge osebe ali telesa, ki ima informacije o fizikalno-kemijskih lastnostih proizvodov in o ukrepanju v nujnih primerih.

2. Plovila, ki prihajajo iz pristanišča zunaj Skupnosti in so namenjena v pristanišče države članice in ki prevažajo nevarno ali onesnaževalno blago, morajo imeti deklaracijo, ki jo priskrbi vkrcevalec, ki vsebuje zahtevane informacije iz odstavka 1(a), (b) in (c).

3. Dolžnost in odgovornost vkrcevalca je, da predloži poveljniku ali upravljavcu to izjavo, in da zagotovi, da je pošiljka, predložena v prevoz, res tista, ki je bila deklarirana v skladu z odstavkom 1.

▼B*Člen 13***Obveščanje o nevarnem ali onesnaževalnem blagu, ki se prevažata na ladji**

1. Upravljavец, agent ali poveljnik ladje, ne glede na njeno velikost, ki prevažata nevarno ali onesnaževalno blago in zapuščata pristanišče države članice, sporoči pristojnemu organu, ki ga imenuje država članica, informacije iz Priloge I(3) najpozneje v trenutku izplutja.

2. Upravljavец, agent ali poveljnik ladje, ne glede na njeno velikost, ki prevažata nevarno ali onesnaževalno blago in pripluje iz pristanišča zunaj Skupnosti in pluje v pristanišče države članice ali na sidrišče v teritorialnih vodah države članice, sporoči informacije iz Priloge I(3) pristojnemu organu države članice, v kateri je prvo namembno pristanišče ali sidrišče, in sicer najpozneje ob izplutju iz pristanišča vkrcanja ali takoj, ko sta znana namembno pristanišče ali sidrišče, v kolikor ti podatki niso bili na voljo v trenutku izplutja.

3. Države članice lahko sprožijo postopek, s katerim pooblastijo upravljavca, agenta ali poveljnika ladje, navedene v odstavkih 1 in 2, za sporočanje informacij iz Priloge I(3) pristaniški upravi pristanišča izplutja ali namembnega pristanišča v Skupnosti.

Vzpostavljeni postopek mora zagotoviti, da ima pristojni organ do informacij iz Priloge I(3) dostop v vsakem trenutku, ko jih potrebuje. V ta namen zadevna pristaniška uprava zadrži informacije iz Priloge I(3) dovolj dolgo, da se lahko uporabijo v primeru izrednega dogodka ali nesreče na morju. Pristaniška uprava sprejme potrebne ukrepe za takojšnje pošiljanje teh informacij pristojnemu organu na njegovo zahtevo v elektronski obliki, 24 ur na dan.

▼B

4. Upravljavec, agent ali poveljnik ladje mora pristaniški upravi ali pristojnemu organu sporočiti informacije o tovoru iz Priloge I(3).

Podatki morajo biti poslani v elektronski obliki, če je to izvedljivo. Pri elektronski izmenjavi sporočil je treba upoštevati sintakso in postopke iz Priloge III.

*Člen 14***Računalniška izmenjava podatkov med državami članicami**

Države članice sodelujejo pri zagotavljanju medsebojne povezave in interoperabilnosti nacionalnih sistemov, uporabljenih za vodenje informacij iz Priloge I.

Komunikacijski sistemi, vzpostavljeni po prvem pododstavku, morajo prikazati naslednje lastnosti:

- (a) izmenjava podatkov mora biti elektronska ter mora omogočiti sprejemanje in obdelavo sporočil, sporočenih v skladu s členom 13;
- (b) sistem mora omogočiti prenos podatkov 24 ur na dan;

▼M1

- (c) na zahtevo prek sistema SafeSeaNet in če se te informacije potrebujejo zaradi pomorske varnosti ali zaščite ali varstva morskega okolja mora imeti vsaka država članica možnost, da nemudoma pošlje informacije o ladji in o nevarnem ali onesnaževalnem blagu na njej pristojnim nacionalnim in pristojnim lokalnim organom druge države članice.

*Člen 15***Izvetje**

1. Države članice lahko redne linije med pristanišči na svojem ozemlju izvzamejo iz zahtev, določenih v členih 4 in 13, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) družba, ki vzdržuje te redne linije, ima izdelan in posodobljen seznam zadevnih ladij, ki ga pošlje zadevnemu pristojnemu organu;
- (b) za vsako izvedeno plovo so pristojnemu organu na njegovo zahtevo na voljo informacije, navedene v delu 1 ali 3 Priloge I. Družba mora vzpostaviti notranji sistem, ki zagotavlja možnost elektronskega pošiljanja teh informacij pristojnemu organu na njegovo zahtevo 24 ur na dan in brez odlašanja, v skladu s členom 4(1) ali členom 13(4), kakor je ustrezno;
- (c) vsako odstopanje od predvidenega časa vplutja v namembno pristanišče ali pilotažno postajo, daljše od treh ur, se sporoči pristanišču prihoda ali odgovornemu organu v skladu s členom 4 ali členom 13, kakor je ustrezno;
- (d) izvetje velja le za posamezna plovila na določeni liniji

▼ M1

Za namene prvega pododstavka se linija ne šteje za redno linijo, če ni načrtovano, da bo obratovala najmanj en mesec.

Izvzetja iz zahtev iz členov 4 in 13 so omejena na plovbe z načrtovanim trajanjem do dvanajst ur.

2. Če poteka redna mednarodna linija med dvema ali več državami, od katerih je vsaj ena država članica, lahko katera koli izmed vpletenih držav članic zaprosi ostale države članice za izvzetje za to linijo. Vse vpletene države članice, vključno z zadevnimi obalnimi državami, sodelujejo pri odobritvi izvzetja za zadevno linijo v skladu s pogoji iz odstavka 1.

3. Države članice redno preverjajo izpolnjevanje pogojev iz odstavkov 1 in 2. Če vsaj eden izmed teh pogojev ni izpolnjen, države članice zadevni družbi nemudoma prekličejo izvzetje.

4. Države članice Komisiji sporočijo seznam družb in ladij, ki jim je bilo odobreno izvzetje iz tega člena, kakor tudi morebitne posodobitve navedenega seznama.

▼ B

NASLOV III

SPREMLJANJE NEVARNIH LADIJ IN POSREDOVANJE V PRIMERU IZREDNIH DOGODKOV IN NESREČ NA MORJU*Člen 16***Prenos podatkov v zvezi z nekaterimi ladjami**

1. Ladje, ki izpolnjujejo merila, navedena spodaj, se štejejo za ladje, ki predstavljajo potencialno nevarnost za ladijski promet ali grožnjo za varnost v pomorskem prometu, varnost posameznikov ali okolja:

(a) ladje, ki so bile med potovanjem:

- udeležene v izrednih dogodkih ali nesrečah na morju, kakor so navedene v členu 17, ali
- niso izpolnile zahtev glede obveščanja in poročanja, ki jih nalaga ta direktiva, ali
- niso izpolnile pravil, veljavnih v sistemih organizacije ladijskega prometa in VTS, ki so pod odgovornostjo države članice;

(b) ladje, v zvezi s katerimi obstaja dokaz ali sum o namernih izpustih olj ali drugih kršitvah Konvencije MARPOL v vodah pod jurisdikcijo države članice;

(c) ladje, ki jim je bil zavrnen dostop do pristanišč držav članic ali so bile predmet poročila ali obvestila države članice v skladu Prilogo I-1 k Direktivi Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o pomorski inšpekciji za ladijski promet ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1. Direktiva, nazadnje spremenjena z Direktivo 2001/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 19, 22.1.2002, str. 17).

▼ M1

- (d) ladje, ki niso uradno obvestile o zavarovanju ali finančnih jamstvih, ali le teh nimajo, v skladu z zakonodajo Skupnosti in mednarodnimi predpisi;
- (e) ladje, glede katerih so piloti ali pristaniški organi prijavili očitne pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrožale varnost plovbe ali povzročile tveganje za okolje.

▼ B

2. Obalne postaje, ki imajo pomembne informacije o ladjah iz odstavka 1, te informacije sporočijo zadevnim obalnim postajam v drugih državah članicah, ki so ob načrtovani poti ladje.

3. Države članice zagotovijo, da so informacije, ki so jim sporočene po odstavku 2, poslane ustreznim pristaniškim upravam in/ali kateremu koli drugemu organu, ki ga država članica imenuje. Države članice v mejah razpoložljive kapacitete osebja izvedejo vsak ustrezen inšpekcijski pregled ali preverjanje v svojih pristaniščih bodisi na lastno pobudo bodisi na zahtevo druge države članice, brez poseganja v katero koli obveznost pomorske inšpekcije. O rezultatih izvedene akcije obvestijo vse zadevne države članice.

*Člen 17***Poročanje o izrednih dogodkih in nesrečah na morju**

1. Brez poseganja v mednarodno pravo in z vidika preprečevanja ali lajšanja kakršne koli pomembnejše grožnje za varnost v pomorskem prometu, varnost posameznikov ali okolja, države članice spremljajo in sprejmejo vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da poveljnik ladje, ki pluje znotraj njihovega iskalnega in reševalnega območja/izključne ekonomske cone ali podobne cone, takoj poroča obalni postaji, pristojni za to geografsko območje:

- (a) o vsakem izrednem dogodku ali nesreči, ki vpliva na varnost ladje, kot so trčenje, nasedenje, poškodba, napaka ali okvara, poplavljenje ali drsenje tovora, kakršne koli napake v ladijskem trupu ali konstrukcijske pomanjkljivosti;
- (b) o vsakem izrednem dogodku ali nesreči, ki ogroža varnost plovbe, kot so napake, ki lahko vplivajo na sposobnost manevriranja ali sposobnost ladje za plovbo ali kakršne koli napake, ki vplivajo na pogonski sistem ali krmilne naprave, naprave za proizvodnjo elektrike, navigacijsko ali komunikacijsko opremo;
- (c) o vsaki okoliščini, ki lahko privede do onesnaženja vode ali obale države članice, kot so izpust ali nevarnost izpusta onesnaževalnih proizvodov v morje;
- (d) o vsakem madežu snovi, ki onesnažujejo okolje, in o kontejnerjih ali kosih, ki se jih vidi plavati na morski površini.

▼B

2. Sporočilo, poslano ob uporabi odstavka 1, vključuje vsaj identifikacijo ladje, njen položaj, pristanišče izplutja, namembno pristanišče, naslov, na katerem se lahko dobijo informacije o nevarnem in onesnaževalnem blagu, ki se prevaža na ladji, število oseb na ladji, podrobnosti o izrednem dogodku in vse pomembne informacije, navedene v Resoluciji A. 851(20) IMO.

*Člen 18***Ukrepi v primeru izjemno slabega vremena**

1. Kadar pristojni organi, ki jih imenujejo države članice, menijo, da zaradi izjemno slabih vremenskih razmer ali razmer na morju obstaja resna grožnja za onesnaženje njihovih pomorskih območij ali obalnih con ali pomorskih območij ali obalnih con drugih držav članic ali da je v nevarnosti varnost človeškega življenja:

- (a) bi morali, če je mogoče, v celoti obvestiti poveljnika ladje, ki je na zadevnem pristaniškem območju in namerava vpluti v zadevno pristanišče ali izpluti iz njega, o razmerah na morju in vremenskih razmerah in, če je primerno in mogoče, o nevarnosti, ki jo te razmere lahko predstavljajo za njegovo/njeno ladjo, tovor, posadko in potnike;
- (b) lahko sprejmejo, brez poseganja v dolžnost pomagati ladjam v stiski in v skladu s členom 20, katere koli druge ustrezne ukrepe, ki lahko vključujejo priporočilo ali prepoved bodisi za določeno ladjo ali ladje na splošno, da vplujejo v pristanišče ali izplujejo iz pristanišča na prizadetih območjih, dokler ni ugotovljeno, da ni več nevarnosti za človeško življenje in/ali okolje;
- (c) sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi, kolikor je mogoče, omejijo ali po potrebi prepovejo oskrbovanje ladij z gorivom v njihovih teritorialnih vodah.

2. Poveljnik obvesti družbo o ustreznih ukrepih ali priporočilih iz odstavka 1. Ti ukrepi ali priporočila pa ne posegajo v poveljnikovo odločitev, ki jo sprejme na podlagi svoje strokovne ocene v skladu s Konvencijo SOLAS. Kadar odločitev, ki jo sprejme poveljnik ladje, ni v skladu z ukrepi iz odstavka 1, poveljnik obvesti pristojne organe o razlogih za svojo odločitev.

3. Ustrezni ukrepi ali priporočila iz odstavka 1 temeljijo na razmerah na morju in vremenski napovedi, ki jo zagotovi usposobljena meteorološka informacijska služba, ki jo prizna država članica.

▼M1*Člen 18a***Ukrepi v primeru tveganja zaradi prisotnosti ledu**

1. Če pristojni organi glede na stanje ledu menijo, da obstaja resna grožnja za varnost človeškega življenja na morju ali za varstvo njihovih pomorskih območij ali obalnih con ali za varstvo pomorskih območij ali obalnih con drugih držav:

- (a) poveljniku ladje, ki je v njihovem območju pristojnosti ali želi vpluti v enega od njihovih pristanišč ali izpluti iz njega, zagotovijo

▼ M1

ustrezne informacije o stanju ledu, priporočenih poteh in o storitvah ledolomilcev v njihovem območju pristojnosti;

- (b) brez poseganja v dolžnost pomagati ladjam, ki potrebujejo pomoč, in v druge obveznosti, ki izhajajo iz ustreznih mednarodnih predpisov, lahko zahtevajo, da ladja, ki je v zadevnem območju in želi vpluti v pristanišče ali terminal ali izpluti iz njega ali zapustiti območje zasidranja, z listinami dokaže, da izpolnjuje zahteve glede trdnosti in moči, ustrezne stanju ledu v zadevnem območju.

2. Ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 1, temeljijo, kar zadeva podatke o stanju ledu, na napovedih o stanju ledu in vremenskih razmerah, ki jih posreduje pristojna meteorološka informacijska služba, ki jo priznava država članica.

▼ B*Člen 19***Ukrepi v zvezi z izrednimi dogodki ali nesrečami na morju**

1. V primeru izrednih dogodkov ali nesreč na morju iz člena 17 države članice sprejmejo vse ustrezne ukrepe v skladu z mednarodnim pravom, če je to potrebno, da zagotovijo varnost ladijskega prometa in oseb ter zaščitijo morsko in obalno okolje.

Priloga IV navaja neizčrpen seznam ukrepov, ki jih imajo države članice na voljo po tem členu.

2. Upravljavec, poveljnik ladje in lastnik nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevaža na ladji, morajo v skladu z nacionalnim in mednarodnim pravom popolnoma sodelovati s pristojnimi nacionalnimi organi na njihovo zahtevo, da bi bile posledice izrednega dogodka ali nesreče na morju čim manjše.

▼ M1

V ta namen pristojnim nacionalnim organom na njihovo zahtevo predložijo informacije iz člena 12.

▼ B

3. Poveljnik ladje, za katero veljajo določbe Kodeksa ISM, obvesti družbo v skladu s tem kodeksom o vsakem izrednem dogodku ali nesreči iz člena 17(1), ki se pripeti na morju. Družba mora takoj, ko je obveščena o takšnih razmerah, stopiti v stik s pristojno obalno postajo in ji biti po potrebi na voljo.

▼ M1

4. Države članice v skladu s svojo nacionalno zakonodajo upoštevajo ustrezne določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod v vodah pod njihovo jurisdikcijo.

▼ **M1***Člen 20***Pristojni organ za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč**

1. Države članice določijo enega ali več pristojnih organov, ki imajo zahtevano znanje in pooblastila, da v času reševalne akcije na lastno pobudo sprejemajo neodvisne odločitve o sprejemu ladij, ki potrebujejo pomoč.
2. Organ ali organi iz odstavka 1 lahko po potrebi in zlasti v primeru grožnje pomorski varnosti ali varstvu okolja sprejmejo kateri koli ukrep, ki je vključen na neizčrpnem seznamu v Prilogi IV.
3. Organ ali organi iz odstavka 1 se srečujejo redno za izmenjavo svojih strokovnih znanj in izboljšanje ukrepov, sprejetih na podlagi tega člena. Srečajo se lahko kadar koli iz razlogov posebnih razmer.

*Člen 20a***Načrti za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč**

1. Države članice izdelajo načrte za sprejem ladij, da se odzovejo na grožnje, ki jih povzročajo ladje, ki potrebujejo pomoč v vodah pod njihovo jurisdikcijo, vključno po potrebi z grožnjami za življenje ljudi in okolje. Organ ali organi iz člena 20(1) sodelujejo pri izdelavi in izvajanju teh načrtov.
2. Načrti iz odstavka 1 se izdelajo po posvetovanju z zadevnimi stranmi na podlagi resolucij IMO A.949(23) in A.950(23) in vsebujejo vsaj naslednje informacije:
 - (a) identiteto organa ali organov, pristojnih za sprejem in obdelavo opozoril;
 - (b) identiteto pristojnega organa za ocenitev situacije in sprejem odločitve o sprejemu ali zavrnitvi ladje, ki potrebuje pomoč, v izbranem pribežališču;
 - (c) informacije o obali držav članic in vse elemente za lažjo predhodno oceno in hitro odločitev glede izbire pribežališča za ladjo, vključno z opisom okoljskih, gospodarskih in družbenih dejavnikov ter naravnih pogojev;
 - (d) ocenjevalne postopke za sprejem ali zavrnitev ladje, ki potrebuje pomoč, v pribežališče;
 - (e) ustrezna sredstva in naprave za pomoč, reševanje in boj proti onesnaževanju;
 - (f) postopke za mednarodno usklajevanje in odločanje;
 - (g) postopke glede finančnih jamstev in odgovornosti za ladje, sprejete v pribežališče.
3. Države članice objavijo ime in kontaktni naslov organa ali organov iz člena 20(1) in organov, imenovanih za sprejemanje in obdelavo opozoril.

▼ M1

Države članice sosednjim državam članicam na zahtevo sporočijo ustrezne informacije o načrtih.

Pri izvajanju postopkov, ki jih predvidevajo načrti za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč, države članice zagotovijo, da so vse ustrezne informacije na voljo stranem, udeleženi v teh akcijah.

Če države članice tako zahtevajo, velja za tiste, ki prejmejo informacije v skladu z drugim in tretjim pododstavkom, obveza zaupnosti.

4. Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi tega člena, do 30. novembra 2010.

*Člen 20b***Odločitev o sprejemu ladij**

Organ ali organi iz člena 20(1) odločijo o sprejemu ladje v pribežališče po predhodni oceni razmer, opravljeni na podlagi načrtov iz člena 20a. Organ ali organi zagotovijo, da se ladja sprejme v pribežališče, če menijo, da je tak sprejem najboljši ukrep za zaščito življenja ljudi ali okolja.

*Člen 20c***Finančna varnost in nadomestila**

1. Države članice morajo predhodno oceno in odločitev iz člena 20(b) opraviti oziroma izdati tudi, če potrdilo o zavarovanju v okviru člena 6 Direktive 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve⁽¹⁾ ne obstaja, to pa tudi ni zadosten razlog, da bi država članica zavrnila sprejem ladje v pribežališče.

2. Brez poseganja v odstavek 1 lahko država članica pri sprejemu ladje v pribežališče zahteva, da upravljavec, agent ali poveljnik ladje predloži potrdilo o zavarovanju v okviru člena 6 Direktive 2009/20/ES. Zahteva za predložitev potrdila ne sme povzročiti nobene zamude pri sprejemu ladje.

*Člen 20d***Pregled s strani Komisije**

Komisija pregleda obstoječe mehanizme v državah članicah za nadomestilo morebitne gospodarske izgube, ki jih utrpi pristanišče ali subjekt zaradi odločitve, sprejete na podlagi člena 20(1). Na podlagi tega pregleda predlaga in oceni različne možnosti ureditve. Komisija do 31. decembra 2011 Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih teh pregledov.

⁽¹⁾ UL L 131, 28.5.2009, str. 128.

▼B*Člen 21***Obveščanje zadevnih strank**

1. Po potrebi pristojna obalna postaja zadevne države članice po radiu sporoči znotraj ustreznih območij vsak izredni dogodek ali nesrečo, sporočeno po členu 17(1), in navzočnost kakršne koli ladje, ki predstavlja grožnjo za varnost v pomorskem prometu, varnost posameznikov ali okolja.

2. Pristojni organi, ki imajo informacije, sporočene v skladu s členoma 13 in 17, sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo takšne informacije v vsakem trenutku, če jih iz varnostnih razlogov zahteva pristojni organ druge države članice.

3. Vsaka država članica, katere pristojni organi so bili po tej direktivi ali na kak drug način obveščeni o dejstvih, ki za drugo državo članico vključujejo ali povečujejo tveganje za nekatera pomorska območja in obalne cone, sprejme ustrezne ukrepe, da o tem čim prej obvesti vsako zainteresirano državo članico in se z njo posvetuje o predvidenih ukrepih. Po potrebi države članice sodelujejo, da bi skupaj določile ravnanje v skupni akciji.

Vsaka država članica sprejme potrebne ukrepe za čim boljšo uporabo poročil, ki so ji jih ladje dolžne pošiljati po členu 17.

NASLOV IV

SPREMLJAJOČI UKREPI*Člen 22***Določitev in objava seznama pristojnih služb**

1. Vsaka država članica imenuje pristojne organe, pristaniške uprave in obalne postaje, ki jim je treba pošiljati sporočila, zahtevana s to direktivo.

2. Vsaka država članica zagotovi, da je sektor pomorskih prevozov ustrezno in tekoče obveščen, zlasti prek navtičnih objav, o organih in postajah, imenovanih po odstavku 1, po potrebi vključno z geografskim območjem, za katerega so pristojni, ter o postopkih, določenih za sporočanje informacij, zahtevanih s to direktivo.

3. Države članice pošljejo Komisiji seznam organov in postaj, ki jih imenujejo po odstavku 1, pa tudi ažuriranje navedenega seznama.

▼M1*Člen 22a***SafeSeaNet**

1. Države članice za obdelavo informacij iz te direktive vzpostavijo nacionalne ali lokalne sisteme upravljanja pomorskih informacij.

▼ M1

2. Sistemi, vzpostavljeni na podlagi odstavka 1, omogočajo operativno uporabo zbranih informacij in izpolnjevanje zlasti pogojev iz člena 14.

3. Za učinkovito izmenjavo informacij iz te direktive države članice zagotovijo, da se lahko nacionalni ali lokalni sistemi, vzpostavljeni za zbiranje, obdelavo in hranjenje teh informacij, povežejo s SafeSeaNetom. Komisija zagotovi, da SafeSeaNet deluje 24 ur na dan. Opis in načela SafeSeaNeta so določena v Prilogi III.

4. Brez poseganja v odstavek 3 države članice pri sodelovanju v okviru sporazumov znotraj Skupnosti ali v okviru čezmejnih medregionalnih ali transnacionalnih projektov znotraj Skupnosti zagotovijo, da razviti informacijski sistemi ali omrežja ustrezajo zahtevam te direktive ter so združljivi in povezani s SafeSeaNetom.

▼ B*Člen 23***Sodelovanje med državami članicami in Komisijo**

Države članice in Komisija sodelujejo pri doseganju naslednjih ciljev:

- (a) čim boljše uporabiti informacije, sporočene po tej direktivi, vključno z razvijanjem ustreznih telematskih povezav med obalnimi postajami in pristaniškimi upravami zaradi izmenjave podatkov v zvezi z gibanjem ladij, predvidenim časom njihovega vplutja v pristanišča in njihovim tovorom;
- (b) razvijati in povečevati učinkovitost telematskih povezav med obalnimi postajami držav članic zaradi pridobitve jasnejše podobe o prometu, izboljšanja spremljanja ladij v tranzitu ter uskladitve in, kolikor je le mogoče, racionalizacije poročil, ki so jih ladje na poti dolžne pošiljati;

▼ M1

- (c) povečati pokritost sistema Skupnosti za spremljanje in obveščanje za ladijski promet in/ali ga posodobiti zaradi izboljšanja prepoznavanja in spremljanja ladij, ob upoštevanju razvoja na področju informacijskih in komunikacijskih tehnologij. V ta namen države članice in Komisija sodelujejo pri uvedbi, kjer je to potrebno, sistemov obveznega poročanja, obveznih služb nadzora pomorskega prometa in ustreznih sistemov organizacije ladijskega prometa z namenom, da se predložijo IMO v odobritev. V okviru zadevnih regionalnih ali mednarodnih organov sodelujejo tudi pri razvoju naprav dolgega dometa za spremljanje pomorskega prometa in pomorski nadzor;

▼ B

- (d) po potrebi izdelati skupne načrte za sprejem ladij v stiski;

▼ M1

- (e) zagotoviti medsebojno povezavo in interoperabilnost nacionalnih sistemov, ki se uporabljajo za upravljanje informacij iz Priloge I, ter razviti in posodobiti SafeSeaNet.

▼ M1*Člen 23a***Obdelava in upravljanje informacij o varnosti v pomorskem prometu**

1. Komisija organom, ki jih imenujejo države članice, po potrebi zagotovi obdelavo, uporabo in razširjanje informacij, ki so bile zbrane na podlagi te direktive.
2. Komisija po potrebi prispeva k razvoju in delovanju sistemov za zbiranje in razširjanje podatkov o varnosti v pomorskem prometu, zlasti prek sistema „Equasis“ ali katerega koli drugega enakovrednega javnega sistema.

*Člen 24***Zaupnost informacij**

1. Države članice v skladu z zakonodajo Skupnosti ali nacionalno zakonodajo sprejmejo ustrezne ukrepe, da zagotovijo zaupnost informacij, ki so jim bile poslana na podlagi te direktive, in te informacije uporabljajo le v skladu s to direktivo.
2. Komisija razišče možne težave glede varnosti omrežij in informacij in predlaga ustrezne spremembe Priloge III za večjo varnost omrežja.

▼ B*Člen 25***Spremljanje izvajanja te direktive in sankcije**

1. Države članice izvajajo redne inšpekcijske preglede in vse druge ukrepe, potrebne za preverjanje delovanja telematskih sistemov na kopnem, vzpostavljenih zaradi izpolnjevanja zahtev te direktive, in zlasti njihovo zmožnost izpolnjevanja zahtev v zvezi s sprejemanjem ali pošiljanjem informacij, sporočenih po členih 13 in 15, brez odlašanja, 24 ur na dan.
2. Države članice določijo sistem sankcij za kršitev nacionalnih predpisov, sprejetih po tej direktivi in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev uporabe teh sankcij. Tako predvidene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.
3. Države članice brez odlašanja obvestijo državo zastave in vsako drugo zadevno državo o ukrepih, sprejetih v zvezi z ladjami, ki ne plujejo pod njihovo zastavo, po členih 16 in 19 ter odstavku 2 tega člena.
4. Kadar država članica ob izrednem dogodku ali nesreči na morju iz člena 19 ugotovi, da družba ni zmožna vzpostaviti in ohranjati povezave z ladjo ali zadevnimi obalnimi postajami, o tem obvesti državo, ki je izdala listino o skladnosti ISM in pripadajoče spričevalo o varnem upravljanju ladij ali v imenu katere sta bila izdana.

▼B

Kadar pomembnost napake pokaže na obstoj večje neskladnosti v delovanju sistema obvladovanja varnosti v družbi s sedežem v državi članici, država članica, ki je ladji izdala listino o skladnosti ali spričevalo o varnem upravljanju, takoj sprejme potrebne ukrepe proti zadevni družbi, da bi dosegla odvzem listine o skladnosti in pripadajočega spričevala o varnem upravljanju.

*Člen 26***Ocenjevanje**

1. Države članice morajo poročati Komisiji o napredku pri izvajanju te direktive, zlasti določb členov 9, 10, 18, 20, 22, 23 in 25, do 5. februarja 2007. Države članice morajo poročati Komisiji o popolnem izvajanju Direktive do 31. decembra 2009.

2. Na podlagi poročil iz odstavka 1 Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju te direktive v šestih mesecih pozneje. V svojih poročilih Komisija določi, ali in v kolikšnem obsegu določbe te direktive, kakor jih izvajajo države članice, prispevajo k povečevanju varnosti in učinkovitosti pomorskega prometa in preprečevanju onesnaževanja z ladjami.

3. Komisija preuči potrebo in izvedljivost ukrepov na ravni Skupnosti, katerih namen je olajšati izterjavo ali nadomestilo stroškov in škode, nastalih v zvezi s sprejemom ladij v stiski, vključno z ustreznimi zahtevami za zavarovanje ali drugo finančno jamstvo.

Komisija poroča Evropskemu parlamentu in Svetu o rezultatih takšnega pregleda do 5. februarja 2007.

KONČNE DOLOČBE**▼M1***Člen 27***Spremembe**

1. Sklicevanje na akte Skupnosti in Mednarodne pomorske organizacije v tej direktivi, opredelitve iz člena 3 te direktive ter priloge k tej direktivi se lahko spremenijo z namenom uskladitve z določbami prava Skupnosti ali mednarodnega prava, ki je bilo sprejeto ali spremenjeno ali ki je začelo veljati, pod pogojem, da te spremembe ne razširijo področja uporabe te direktive.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 28(2).

2. Priloge I, III in IV se lahko spremenijo glede na izkušnje, pridobljene s to direktivo, pod pogojem, da takšne spremembe ne razširijo področja uporabe te direktive.

▼ M1

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 28(2).

*Člen 28***Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

▼ B*Člen 29*

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 5. februarja 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji predpise nacionalne zakonodaje, sprejete na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 30

Direktiva Sveta 93/75/EGS se z dnem 5. februarja 2004 razveljavi.

Člen 31

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

Člen 32

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.



PRILOGA I

SEZNAM INFORMACIJ, KI JIH JE TREBA SPOROČITI

1. **Informacije, ki jih je treba sporočiti v skladu s členom 4 — Splošne informacije:**
 - (a) identifikacija ladje (ime, klicni znak, identifikacijska številka IMO ali številka MMSI);
 - (b) namembno pristanišče;
 - (c) predvideni čas vplutja v namembno pristanišče ali pilotažno postajo, kakor zahteva pristojni organ, in predvideni čas izplutja iz navedenega pristanišča;
 - (d) celotno število oseb na ladji.
2. **Informacije, ki jih je treba sporočiti v skladu s členom 12 — Informacije o tovoru:**
 - (a) pravilni tehnični nazivi nevarnega ali onesnaževalnega blaga, številke Združenih narodov (UN), če obstajajo, razredi tveganja IMO v skladu s Kodeksi IMDG, IBC in IGC ter po potrebi vrsta ladje, potrebna za tovore INF, kakor so opredeljeni v pravilu VII/14.2, količine takšnega blaga in, če se blago prevaža v tovornih prevoznih enotah in ne v cisternah, identifikacijsko številko teh enot;
 - (b) naslov, na katerem se lahko dobijo podrobne informacije o tovoru.
3. **Informacije, ki jih je treba sporočiti v skladu s členom 13:**
 - A. Splošne informacije:
 - (a) identifikacija ladje (ime, klicni znak, identifikacijska številka IMO ali številka MMSI);
 - (b) namembno pristanišče;
 - (c) za ladjo, ki izpluje iz pristanišča države članice: predvideni čas izplutja iz pristanišča izplutja ali pilotažne postaje, kakor zahteva pristojni organ, in predvideni čas vplutja v namembno pristanišče;
 - (d) za ladjo, ki pripluje iz pristanišča zunaj Skupnosti in je namenjena v pristanišče v državi članici: predvideni čas vplutja v namembno pristanišče ali pilotažno postajo, kakor zahteva pristojni organ;
 - (e) celotno število oseb na ladji.
 - B. Informacije o tovoru:
 - (a) pravilni tehnični nazivi nevarnega ali onesnaževalnega blaga, številke Združenih narodov (UN), če obstajajo, razredi tveganja IMO v skladu s Kodeksi IMDG, IBC in IGC ter po potrebi vrsta ladje, kakor je opredeljena v Kodeksu INF, količine takšnega blaga in kraj njihove namestitve na ladji in, če se prevažajo v tovornih prevoznih enotah in ne v cisternah, identifikacijsko številko teh enot;
 - (b) potrditev, da je na ladji seznam ali tovorni list ali ustrezní načrt natovarjanja, ki vsebuje podrobne podatke o nevarnem ali onesnaževalnem blagu, ki se prevaža, in o kraju njegove namestitve na ladji;
 - (c) naslov, na katerem se lahko dobijo podrobne informacije o tovoru.

▼B**4. Informacije iz člena 5:**

- A. identifikacija ladje (ime, klicni znak, identifikacijska številka IMO ali številka MMSI),
- B. datum in ura,
- C ali D. položaj glede na zemljepisno širino in dolžino ali prava smer in razdalja v morskih miljah glede na jasno določeno orientacijsko točko na kopnem,
- E. smer,
- F. hitrost,
- I. namembno pristanišče in predvideni čas vplutja,
- P. tovor ter v primeru navzočnosti nevarnega blaga na ladji količina in razred IMO,
- T. naslov za sporočanje informacij o tovoru,
- W. celotno število oseb na ladji,

▼M1

- X. Drugo:
 - lastnosti in ocenjena količina goriva v tanku za ladje z bruto tonažo več kot 1 000 ton,
 - navigacijski status.

▼B

5. Poveljnik ladje mora takoj obvestiti pristojni organ ali zadevno pristaniško upravo o vsaki spremembi informacij, sporočenih po tej prilogi.

▼ **M3***PRILOGA II***Zahteve za opremo na ladji****I. RIBIŠKA PLOVILA**

Ribiška plovila z dolžino več kot 15 metrov so opremljena s sistemom samodejnega prepoznavanja (AIS), kot je določeno v členu 6a v skladu z naslednjim časovnim razporedom:

- ribiško plovilo, ki meri v dolžino 24 metrov in več, a manj kot 45 metrov: najpozneje do 31. maja 2012,
- ribiško plovilo, ki meri v dolžino 18 metrov in več, a manj kot od 24 metrov: najpozneje do 31. maja 2013,
- ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, a manj kot 18 metrov: najpozneje do 31. maja 2014,
- od 30. novembra 2010 velja za novo izdelana ribiška plovila, ki merijo v dolžino več kot 15 metrov, zahteva glede nosilnosti iz člena 6a.

II. LADJE, KI OPRAVLJAJO MEDNARODNA POTOVANJA

Potniške ladje, ne glede na velikost, ter vse ladje, ki niso potniške ladje, z bruto tonažo 300 in več, ki opravljajo mednarodna potovanja in pristanejo v pristanišču države članice, so opremljene s sistemom samodejnega prepoznavanja (AIS) v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi iz poglavja V SOLAS. Potniške ladje, ne glede na velikost, ter vse ladje, ki niso potniške ladje, z bruto tonažo 3 000 in več, ki opravljajo mednarodna potovanja in pristanejo v pristanišču države članice, so opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o plovbi (VDR) v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi iz poglavja V SOLAS. V primeru tovornih ladij, ki so bile izdelane pred 1. julijem 2002, je VDR lahko poenostavljeni zapisovalnik podatkov o plovbi (S-VDR), ki je v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi, razvitimi v skladu s poglavjem V SOLAS.

III. LADJE, KI OPRAVLJAJO POTOVANJA, KI NISO MEDNARODNA**1. Sistemi samodejnega prepoznavanja (AIS)**

Potniške ladje, ne glede na velikost, ter vse druge ladje, z bruto tonažo 300 in več, ki opravljajo potovanja, ki niso mednarodna, so opremljene s sistemom samodejnega prepoznavanja (AIS) v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi iz poglavja V SOLAS.

2. Sistemi zapisovanja podatkov o plovbi (VDR)

(a) Potniške ladje, ne glede na velikost, ter vse ladje, ki niso potniške ladje, z bruto tonažo 3 000 in več, ki so bile izdelane 1. julija 2002 ali pozneje in opravljajo potovanja, ki niso mednarodna, so opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o plovbi (VDR) v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi, razvitimi v skladu s poglavjem V SOLAS.

(b) Tovorne ladje z bruto tonažo 3 000 in več, ki so bile izdelane pred 1. julijem 2002 in opravljajo potovanja, ki niso mednarodna, so opremljene s sistemom zapisovanja podatkov o plovbi (VDR) ali poenostavljenim zapisovalnikom podatkov o plovbi (S-VDR) v skladu s tehničnimi in izvedbenimi standardi, razvitimi v skladu s poglavjem V SOLAS.

▼ M3

IV. IZJEME

1. **Izjeme od zahteve za namestitev AIS na krovu**

- (a) Države članice lahko oprostijo potniške ladje, krajše od 15 metov ali z bruto tonažo pod 300, ki opravljajo potovanja, ki niso mednarodna, uporabe zahtev v zvezi z AIS iz te priloge.
- (b) Države članice lahko izvzamejo ladje, ki niso potniške ladje, z bruto tonažo 300 in več, vendar manj kot 500, ki plujejo izključno v notranjih vodah države članice in zunaj poti, ki jih običajno uporabljajo druge ladje, opremljene z AIS, iz zahtev za prevoz v zvezi z AIS iz te priloge.

2. **Izjeme od zahteve za namestitev VDR ali S-VDR na krovu**

Države članice lahko dovolijo izjeme od zahteve za namestitev VDR ali S-VDR, kot sledi:

- (a) potniške ladje, ki opravljajo samo potovanja v morskimi območjih, razen tistih, zajetih v razredu A, kakor je navedeno v členu 4 Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, se lahko izvzamejo iz zahteve, da so opremljene z VDR,
- (b) ladje, razen RO-RO potniških ladij, izdelane pred 1. julijem 2002, se lahko izvzamejo iz zahteve, da so opremljene z VDR, če se lahko dokaže, da je priključitev VDR na obstoječo opremo na ladji neprimerna in nepraktična,
- (c) tovorne ladje, izdelane pred 1. julijem 2002, ki opravljajo mednarodna potovanja ali potovanja, ki niso mednarodna, se lahko izvzamejo iz zahteve, da so opremljene s S-VDR, če bodo dokončno vzete iz uporabe v dveh letih po datumu izvajanja, ki je določen v poglavju V SOLAS.

⁽¹⁾ UL L 163, 25.6.2009, str. 1.

▼ **M4***PRILOGA III***ELEKTRONSKA SPOROČILA IN SISTEM UNIJE ZA IZMENJAVO POMORSKIH INFORMACIJ (SAFESEANET)****1. Splošen koncept in zgradba**

Sistem Unije za izmenjavo pomorskih informacij SafeSeaNet omogoča sprejem, shranjevanje, iskanje in izmenjavo informacij za večjo pomorsko varnost, zaščito v pristaniščih in na morju, varstvo morskega okolja in učinkovitost pomorskega prometa in prevoza.

SafeSeaNet je specializiran sistem, vzpostavljen za lažjo izmenjavo informacij v elektronski obliki med državami članicami in za zagotovitev ustreznih informacij Komisiji in državam članicam, v skladu z zakonodajo Unije. Sestavljata jo mreža nacionalnih sistemov SafeSeaNet v državah članicah in osrednji sistem SafeSeaNet, ki deluje kot vozlišče.

Omrežje za izmenjavo pomorskih informacij Unije povezuje vse nacionalne sisteme SafeSeaNet, vzpostavljene v skladu s to direktivo, in vključuje osrednji sistem SafeSeaNet.

2. Upravljanje, delovanje, razvoj in vzdrževanje**2.1 Odgovornosti****2.1.1 Nacionalni sistemi SafeSeaNet**

Države članice vzpostavijo in vzdržujejo nacionalni sistem SafeSeaNet, ki omogoča izmenjavo pomorskih informacij med pooblaščenimi uporabniki in je v pristojnosti pristojnega nacionalnega organa (PNO).

PNO je pristojen za upravljanje nacionalnega sistema, kar zajema nacionalno koordinacijo uporabnikov podatkov in pošiljateljev podatkov, kakor tudi za zagotovitev, da so ZN LOCODES določeni ter da so vzpostavljeni in vzdrževani potrebna nacionalna infrastruktura informacijske tehnologije ter postopki, opisani v dokumentu o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3.

Nacionalni sistem SafeSeaNet omogoča medsebojno povezovanje uporabnikov, pooblaščenih s strani PNO, in je lahko dostopen določenim ladijskim akterjem (lastnikom ladij, zastopnikom, kapitanom, vkrcevalcem in drugim), pooblaščenim s strani PNO, zlasti z namenom, da se olajša elektronsko posredovanje in sprejemanje poročil v skladu z zakonodajo Unije.

2.1.2 Osrednji sistem SafeSeaNet

Komisija je v sodelovanju z državami članicami odgovorna za upravljanje in razvoj osrednjega sistema SafeSeaNet na politični ravni ter za nadzor nad njim, medtem ko je v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ Evropska agencija za pomorsko varnost, v sodelovanju z državami članicami in Komisijo, odgovorna za:

— tehnično izvedbo in dokumentacijo sistema SafeSeaNet,

— razvoj, delovanje in integracijo elektronskih sporočil in podatkov ter vzdrževanje vmesnikov z osrednjim sistemom SafeSeaNet, vključno s podatki AIS, zbranimi prek satelita, in z različnimi informacijskimi sistemi iz te direktive, kot je navedeno v točki 3.

⁽¹⁾ Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost (UL L 208, 5.8.2002, str. 1).

▼ **M4**

Osrednji sistem SafeSeaNet kot vozlišče medsebojno povezuje vse nacionalne sisteme SafeSeaNet in vzpostavlja potrebno infrastrukturo informacijske tehnologije in postopke, opisane v dokumentu o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3.

2.2 *Načela upravljanja*

Komisija vzpostavi skupino na visoki ravni za upravljanje, ki sprejme svoj poslovnik in je sestavljena iz predstavnikov držav članic in Komisije, z namenom, da:

- daje priporočila za izboljšanje učinkovitosti in varnosti sistema,
- ustrezno usmerja razvoj sistema,
- pomaga Komisiji pri pregledu delovanja sistema,
- zagotovi ustrezne smernice za razvoj interoperabilne platforme za izmenjavo podatkov, ki združuje informacije iz sistema SafeSeaNet z informacijami iz drugih informacijskih sistemov, kot je navedeno v točki 3,
- odobri dokument o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3 in njegove morebitne spremembe,
- sprejme smernice za zbiranje in širjenje (prek sistema SafeSeaNet) informacij v zvezi s pristojnimi organi, ki jih države članice imenujejo za izvajanje ustreznih nalog v skladu s to direktivo,
- sodeluje z drugimi ustreznimi delovnimi forumi, zlasti s skupino za upravno poenostavitev in elektronske informacijske storitve na področju pomorstva.

2.3 *Dokument o nadzoru vmesnika in funkcij ter tehnična dokumentacija*

Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami razvije in vzdržuje dokument o nadzoru vmesnika in funkcij (IFCD).

IFCD vsebuje natančen opis zahtev glede zmogljivosti in postopkov, ki se uporabljajo za nacionalne elemente in osrednji element sistema SafeSeaNet ter so namenjeni zagotavljanju skladnosti z ustrežno zakonodajo Unije.

IFCD vključuje pravila glede:

- ravnanja s pravicami dostopa za upravljanje kakovosti podatkov,
- integracije podatkov, kot je določeno v točki 3, in njihove distribucije prek sistema SafeSeaNet,
- operativnih postopkov, ki jih morajo upoštevati Agencija in države članice ter ki določajo mehanizme za nadzor kakovosti podatkov SafeSeaNet,
- varnostnih zahtev za posredovanje in izmenjavo podatkov ter
- shranjevanja informacij na nacionalni in osrednji ravni.

IFCD opredeljuje načine shranjevanja in dostopnost informacij o nevarnem ali onesnaževalnem blagu v zvezi z rednimi linijami, ki jim je bila dovoljena izjema v skladu s členom 15.

Tehnično dokumentacijo, povezano s sistemom SafeSeaNet, kot so standardi za obliko, v kateri poteka izmenjava podatkov, interoperabilnost z drugimi sistemi in aplikacijami, priložniki za uporabnike, varnostne zahteve omrežja in referenčne podatkovne zbirke, ki se uporabljajo v podporo obveznostim poročanja, razvije in vzdržuje Agencija v sodelovanju z državami članicami.

▼ **M4****3. Izmenjava in souporaba podatkov**

Sistem uporablja standarde sektorja in je sposoben vzajemnega delovanja z javnimi in zasebnimi sistemi, ki se uporabljajo za ustvarjanje, pošiljanje ali sprejemanje informacij v okviru sistema SafeSeaNet.

Komisija in države članice skupaj proučijo izvedljivost in razvoj funkcionalnosti, ki bodo v največji možni meri zagotovile, da bodo pošiljatelji podatkov, vključno s kapitani, lastniki, zastopniki, operaterji, vkrcevalci in ustreznimi organi, posredovali informacije samo enkrat, ob upoštevanju obveznosti iz Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU ⁽¹⁾ in druge ustrezne zakonodaje Unije. Države članice zagotovijo, da je posredovana informacija na voljo za uporabo v vseh ustreznih sistemih poročanja, opozarjanja in souporabe informacij ter sistemih za upravljanje in obveščanje ladijskega prometa.

Države članice razvijejo in vzdržujejo potrebne vmesnike za samodejno pošiljanje podatkov z elektronskimi sredstvi v sistem SafeSeaNet.

Osrednji sistem SafeSeaNet se uporabi za distribucijo elektronskih sporočil in podatkov, ki se izmenjajo ali souporabijo v skladu s to direktivo in ustrežno zakonodajo Unije, med drugim z:

- Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovara ⁽²⁾, v zvezi s členom 12(3) Direktive,
- Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve v zvezi z onesnaževanjem, vključno s kazenskimi sankcijami ⁽³⁾, v zvezi s členom 10 Direktive,
- Direktivo 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča ⁽⁴⁾, v zvezi s členom 24 Direktive,
- Direktivo 2010/65/EU, v kolikor se uporablja člen 6 Direktive.

Uporaba sistema SafeSeaNet naj bi pripomogla k vzpostavitvi in spodbujanju evropskega prostora za pomorski prevoz brez meja.

V primeru, ko mednarodno sprejeti predpisi dopuščajo posredovanje informacij LRIT v zvezi s plovili tretjih držav, se omrežja SafeSeaNet uporabljajo za distribucijo LRIT informacij med državami članicami z ustrežno ravno varnosti v skladu s členom 6b te direktive.

4. Varnost in pravice dostopa

Osrednji sistem in nacionalni sistemi SafeSeaNet izpolnjujejo zahteve iz te direktive v zvezi z zaupnostjo informacij, pa tudi z varnostnimi načeli in zahtevami iz IFCD, zlasti kar zadeva pravice dostopa.

Države članice identificirajo vse uporabnike, ki se jim dodelita vloga in sklop pravic dostopa v skladu z IFCD.

⁽¹⁾ Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES (UL L 283, 29.10.2010, str. 1).

⁽²⁾ UL L 332, 28.12.2000, str. 81.

⁽³⁾ UL L 255, 30.9.2005, str. 11.

⁽⁴⁾ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

▼ **M3***PRILOGA IV***Ukrepi, ki so na voljo državam članicam v primeru grožnje za pomorsko varnost in varstvo okolja**

(po členu 19(1))

Kadar po izrednem dogodku ali okoliščini vrste, opisane v členu 17, ki prizadene ladjo, pristojni organ zadevne države članice meni, da je treba v okviru mednarodnega prava preprečiti, zmanjšati ali odstraniti resno in neposredno grožnjo za njihovo obalo ali z njo povezane interese, varnost drugih ladij in njihovih posadk ter potnikov ali oseb na kopnem ali zaščititi morsko okolje, ta organ lahko med drugim:

- (a) omeji gibanje ladje ali jo usmeri v določeno smer. Ta zahteva ne vpliva na odgovornost poveljnika za varno upravljanje ladje;
- (b) na poveljnika ladje naslovi uradni opomin, naj se preneha z grožnjo okolju ali pomorski varnosti;
- (c) pošlje na ladjo ocenjevalno skupino, ki oceni stopnjo tveganja, pomaga poveljniku, da uredi razmere, in o tem sproti obvešča pristojno obalno postajo;
- (d) od poveljnika zahteva, da v primeru neposredne nevarnosti vpluje v pristanišče ali zahteva pilotazo ali vleko ladje.

Če se vleka ladje izvede na podlagi sporazuma o vleki ali reševanju, lahko ukrepi, ki jih v skladu s točkama (a) in (d) sprejme pristojni organ države članice, veljajo tudi za vključena podjetja za pomoč, reševanje in vleko.