

Uradni list

Evropske unije

C 142



Slovenska izdaja

Informacije in objave

Letnik 62

23. april 2019

Vsebina

I *Resolucije, priporočila in mnenja*

PRIPOROČILA

Svet

2019/C 142/01	Priporočilo Sveta z dne 9. aprila 2019 o ciljih glede varnosti in nezavezujočih funkcionalnih zahtevah za potniške ladje, krajše od 24 metrov	1
---------------	---	---

II *Sporočila*

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2019/C 142/02	Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji (Zadeva M.8744 – Daimler/BMW/Car Sharing JV) ⁽¹⁾	19
---------------	--	----

IV *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Svet

2019/C 142/03	Sklep Sveta z dne 15. aprila 2019 o imenovanju članov in nadomestnih članov Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu za Belgijo, Grčijo, Francijo in Malto	20
---------------	--	----

SL

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

Evropska komisija

2019/C 142/04	Menjalni tečaji eura	22
2019/C 142/05	Menjalni tečaji eura	23

V Objave

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

Evropska komisija

2019/C 142/06	Predhodna prijava koncentracije (Zadeva M.9348 – OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG) – Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku ⁽¹⁾	24
2019/C 142/07	Predhodna prijava koncentracije (Zadeva M.9304 – Tenaris/Severstal/JV) – Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku ⁽¹⁾	26

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP.

I

(Resolucije, priporočila in mnenja)

PRIPOROČILA

SVET

PRIPOROČILO SVETA

z dne 9. aprila 2019

o ciljih glede varnosti in nezavezujočih funkcionalnih zahtevah za potniške ladje, krajše od 24 metrov

(2019/C 142/01)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 292 in člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s priporočili, sprejetimi po preverjanju ustreznosti zakonodaje EU o varnosti potniških ladij v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov ⁽¹⁾, so bile z Direktivo (EU) 2017/2018 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ z dne 15. novembra 2017 iz področja uporabe Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽³⁾ izključene potniške ladje, krajše od 24 metrov (v nadaljnjem besedilu: majhne potniške ladje), zgrajene iz jekla ali enakovrednega materiala. Ta sprememba se bo uporabljala od 21. decembra 2019.
- (2) Pri preverjanju ustreznosti se je pokazalo, da je predpisane zahteve iz Direktive 2009/45/ES, ki izhajajo iz Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju iz leta 1974 (v nadaljnjem besedilu: Konvencija SOLAS iz leta 1974), težko prilagoditi majhnim potniškim ladjam. Ker za ladje, krajše od 24 metrov, ni posebnih pismenosti glede varnosti, Direktiva 2009/45/ES pa zanje ne določa ustreznih standardov, so bile take ladje, z izjemo visokohitrostnih potniških plovil, izključene iz področja uporabe navedene direktive.
- (3) Majhne potniške ladje večinoma niso zgrajene iz jekla, zato je velika večina te flote že registrirana na podlagi nacionalne zakonodaje. Države članice različno pristopajo k reguliranju varnosti majhnih potniških ladij, zato so pravila o varnosti in varnostni standardi različni. Te razlike predstavljajo velik izziv zlasti za manjša ladjarska podjetja v Uniji, ki so odvisna od trga z rabljenimi majhnimi potniškimi ladjami. To so potrdili rezultati javnega posvetovanja, v katerem so večino sodelujočih sestavljala mikro ali mala podjetja. Posvetovanje je pokazalo, da bi lahko enotnejši pristop k pravilom glede varnosti za majhne potniške ladje pozitivno vplival na delovanje notranjega trga na tem področju.
- (4) Notranji trg plovil za rekreacijo je bil vzpostavljen z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta 94/25/ES ⁽⁴⁾, s katero so bile harmonizirane varnostne značilnosti plovil za rekreacijo v vseh državah članicah, s tem pa so bile odpravljene ovire za trgovanje s temi plovili med državami članicami. Za majhne potniške ladje pa takšen notranji trg ni bil vzpostavljen.

⁽¹⁾ COM(2015) 508.⁽²⁾ Direktiva (EU) 2017/2108 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o spremembi Direktive 2009/45/ES o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 315, 30.11.2017, str. 40).⁽³⁾ Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (UL L 163, 25.6.2009, str. 1).⁽⁴⁾ Razveljavila in nadomestila jo je Direktiva 2013/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o plovilih za rekreacijo in osebnih plovilih (UL L 354, 28.12.2013, str. 90).

- (5) Po preverjanju ustreznosti je bil kot edini pristop, ki bi bil sorazmeren in ki bi lahko ustvaril dodano vrednost na ravni Unije, priporočen okvir standardov ustreznosti. Tak pristop bi pustil določeno stopnjo svobode pri prilagajanju lokalnim okoliščinam, kjer je to potrebno, in spodbujal inovativne modele, pri katerih pa bi bilo treba preveriti, ali je dosežena zahtevana raven varnosti. V primerjavi s preskriptivnim regulativnim okvirom bi bolje upošteval številne različne modele, materiale in načine upravljanja majhnih potniških ladij, pa tudi dejstvo, da lahko države članice bolje ocenijo lokalne omejitve plovbe za majhne potniške ladje v smislu razdalje do obale ali pristanišča in vremenskih razmer.
- (6) Cilji glede varnosti in nezavezujoče funkcionalne zahteve, ki so v prilogi k priporočilu, temeljijo na takem okviru standardov ustreznosti, pa tudi na dosedanjih mednarodnih izkušnjah, izkušnjah Unije in nacionalnih izkušnjah. Razviti so bili v sodelovanju s strokovnjaki držav članic in zainteresiranimi stranmi, če pa bi jih države članice sprejele in dodatno razvile, bi se lahko nanje sklicevali potniki, ki na takšnih ladjah plujejo v vodah Unije. Poleg tega bi lahko proizvajalcem in upravljavcem v Uniji olajšali dostop do širšega trga Unije. Pri nadaljnjem razvijanju okvira bi bilo treba upoštevati interese potnikov.
- (7) To priporočilo vključuje cilje glede varnosti in nezavezujoče funkcionalne zahteve, ki so bolje prilagojeni majhnim potniškim ladjam. Zato bi bilo treba države članice pozvati, naj jih upoštevajo, da bi imele enotnejši pristop k pravilom glede varnosti, ki se uporabljajo za majhne potniške ladje –

JE SPREJEL NASLEDNJE PRIPOROČILO:

1. Države članice naj postavijo temelje za enotnejši pristop k pravilom glede varnosti za potniške ladje, krajše od 24 metrov (v nadaljnjem besedilu: majhne potniške ladje), ki opravljajo notranja potovanja v vodah Unije in niso ne plovilo za rekreacijo, kot je opredeljeno v členu 3(2) Direktive 2013/53/EU, ne potniške ladje, ki spadajo na področje uporabe člena 3(1) Direktive 2009/45/ES, kakor je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2017/2018, ki se bo uporabljala od 21. decembra 2019.
2. V ta namen se priporoča, da države članice od 21. decembra 2019 prostovoljno:
 - (a) upoštevajo cilje glede varnosti in nezavezujoče funkcionalne zahteve za majhne potniške ladje, navedene v prilogi, kjer je to relevantno;
 - (b) podprejo nadaljnje analitično delo, na podlagi katerega bi znotraj okvira, ki temelji na ustreznosti, opredelile in nadalje ocenile cilje in zahteve iz točke (a), ter določijo in ocenijo morebitne druge oblike njihovega preverjanja in izvajanja. V to analizo bi bilo treba vključiti širok razpon vrst in velikosti potniških ladij, konstrukcijskih materialov in operativnih pogojev;
 - (c) k sodelovanju v tem postopku bi bilo treba pritegniti zainteresirane strani, tudi predstavnike potnikov.
3. To priporočilo ne posega v nacionalne varnostne predpise, ki se uporabljajo za potniške ladje, krajše od 24 m, ali v pravico držav članic, da določijo pravila glede varnosti, ki se uporabljajo za takšne ladje iz točke 1.

V Luxembourg, 9. aprila 2019

Za Svet
Predsednik
G. CIAMBA

PRILOGA

Priročnik za majhne potniške ladje**I. SPLOŠNE DOLOČBE****I.1 Opredelitve pojmov**

Če ni navedeno drugače, se v tem nezavezujočem priročniku uporabljajo opredelitve iz Direktive 2009/45/ES.

Uporabljata se tudi naslednji opredelitvi:

- (a) „rešilni sistemi“ pomeni samostojne sisteme, ločene od matične ladje, ki lahko sprejmejo vse osebe na krovu in jih zaščitijo pred nevarnostmi, ki ogrožajo njihovo življenje ali zdravje, če je treba ladjo evakuirati;
- (b) „evakuacijski čas“ pomeni čas, potreben za namestitev vseh oseb, ki so na krovu, v rešilne sisteme.

I.2 Področje uporabe

Ta priročnik zadeva novozgrajene potniške ladje z neprekinjenim krovom, krajšim od 24 metrov, ki opravljajo notranja potovanja.

Ta priročnik ne zadeva potniških ladij, ki so:

- (i) vojaške ladje in ladje za prevoz čet;
- (ii) jadrnice;
- (iii) ladje brez mehanskega pogona;
- (iv) jahte za prosti čas;
- (v) ladje, ki delujejo izključno v pristaniških območjih;
- (vi) priobalne oskrbovalne ladje;
- (vii) pomožna plovila;
- (viii) visokohitrostna plovila;
- (ix) tradicionalne ladje;
- (x) kabelski trajekti ali
- (xi) lesene ladje enostavne gradnje.

I.3 Cilji

Glavni cilji tega priročnika so:

- (1) Z zasnovo, gradnjo in vzdrževanjem ladij ter njihovih sistemov zagotavljati varnost na morju, varovati ljudi pred telesnimi poškodbami ali izgubo življenja ter preprečevati povzročanje škode v okolju, zlasti morskem, in na premoženju.
- (2) Preprečevati, odkrivati, omejevati in gasiti požare ter obenem vzdrževati bistvene varnostne sisteme med izbruhom požara in po njem.
- (3) Zmanjšati ogroženost življenja zaradi požara in tveganje za nastanek škode, ki jo požar povzroči na ladji, njenem tovoru in v okolju.
- (4) Reševati in ohranjati človeška življenja med izrednimi razmerami in po njih, vključno z morebitno evakuacijo ladje.
- (5) Zagotavljati učinkovito komunikacijo ter oddajanje in sprejemanje klicev v sili.
- (6) Zagotavljati varno plovbo.

I.4 Operativni pogoji

- (1) Za vsako ladjo bi morali biti opredeljeni predvideni operativni pogoji (parametri in omejitve) in omejitve plovbe. Ti pogoji bi določali standarde, ki bi jih morala izpolnjevati ladja.
- (2) Ladja bi morala obratovati samo v okviru svojih predvidenih operativnih pogojev, ki bi morali biti razvidni iz njene uradne dokumentacije.

I.5 Sistem upravljanja varnosti

Za vsako ladjo bi moral veljati stalni sistem upravljanja varnosti, prilagojen dejavnostim, ki se izvajajo. Sistem upravljanja varnosti bi moral zagotavljati varnost na morju, varovanje ljudi pred telesnimi poškodbami ali izgubo življenja ter preprečevanje povzročanja škode v okolju, zlasti morskem, in škode na premoženju.

I.6 Prevoz tovora

Kadar nacionalna zakonodaja za potniške ladje, za katere se uporablja ta priročnik, dovoljuje prevoz tovora in nevarnega blaga, bi bilo treba upoštevati naslednja načela:

- (1) S tovorom, ki se prevaža na ladjah, bi bilo treba ravnati tako, da ni ogrožena varnost ljudi na krovu, ladje in njene okolice.
- (2) Tovor bi moral biti shranjen in zavarovan tako, da se čim bolj zmanjša nevarnost njegovega premikanja med prevozom. Območja tovora, nosilci tovora in naprave za zavarovanje tovora bi morali biti zasnovani in vzdrževani tako, da absorbirajo sile, ki lahko nastanejo zaradi pospeševanja med prevozom.
- (3) Nevarno blago bi bilo treba prevažati tako, da ni ogrožena varnost ljudi na krovu, ladje in njene okolice ter da je vpliv na okolje čim manjši.

I.7 Tehnične inovacije

Če inovativna rešitev vključuje dodatna tveganja poleg tistih, ki so opredeljena v tem priročniku, bi bilo treba sprejeti posebne ukrepe za njihovo obravnavo.

I.8 Ladijska pomorska oprema

Razen za področja, ki jih ureja zakonodaja Unije o harmonizaciji proizvodov, kolikor se uporablja za ladijsko pomorsko opremo⁽¹⁾, bi morala pomorska oprema, nameščena na potniških ladjah, za katere se uporablja ta priročnik, izpolnjevati zahteve iz Direktive 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta⁽²⁾. V ustrezno utemeljenih izjemnih okoliščinah, kadar pristojna uprava države zastave dovoli namestitev opreme, ki ne izpolnjuje zahtev iz navedene direktive, bi bilo treba zagotoviti, da taka oprema zagotavlja enako raven varnosti v predvidenih operativnih pogojih.

II.1 Konstrukcija, stabilnost, nadzorne in električne naprave ladje

II.1.1 Konstrukcijska trdnost

Funkcionalne zahteve

Ladijska konstrukcija bi morala biti zasnovana, zgrajena in vzdrževana tako, da je dovolj trdna, da vzdrži tovore in obremenitve, ki jim bo ladja izpostavljena v predvidenih operativnih pogojih.

Obravnavana tveganja

Strukturna okvara zaradi neustreznih dimenzij glede na tovore in obremenitve, ki jim bo ladja izpostavljena.

Zahteve glede delovanja

Zasnova, gradnja in vzdrževanje konstrukcije bi morali ustrezati standardom, ki so določeni za klasifikacijo po pravilih priznane organizacije ali enakovrednih pravilih, ki jih uporablja uprava države zastave v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta⁽³⁾.

⁽¹⁾ Spomniti je treba, da se za nekatero ladijsko pomorsko opremo uporablja harmonizacijska zakonodaja Unije v zvezi z varnostjo proizvodov, zlasti Direktiva 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. aprila 2014 o harmonizaciji zakonodaj držav članic v zvezi z dostopnostjo radijske opreme na trgu in razveljavitvi Direktive 1999/5/ES (UL L 153, 22.5.2014, str. 62).

⁽²⁾ Direktiva 2014/90/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi in razveljavitvi Direktive Sveta 96/98/ES (UL L 257, 28.8.2014, str. 146).

⁽³⁾ Uredba (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11).

II.1.2 **Sidranje**

Funkcionalne zahteve

Ladjo bi moralo biti mogoče obdržati pritrjeno na morsko dno brez uporabe napajanja.

Obravnavana tveganja

Izguba nadzora – ladja bi lahko prosto drsela in povzročila trk ali nasedla ⁽⁴⁾.

Zahteve glede delovanja

Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi, da lahko ladja ostane pritrjena na morsko dno, tudi če napajanje in/ali pogon nista na voljo.

II.1.3 **Privez**

Funkcionalne zahteve

Ladjo bi moralo biti mogoče privezati in ladja bi morala nato ostati varno privezana ob pomol ali drug privez brez uporabe napajanja.

Obravnavana tveganja

- Prosto drsenje ladje v pristanišču.
- Zlom elementov za privez.
- Varnost oseb pri vkrcavanju in izkrcavanju.

Zahteve glede delovanja

- (a) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi, ki omogočajo, da se ladja priveže ob pomol ali drug privez, tudi če ni na voljo napajanja in/ali pogona.
- (b) Najšibkejši element v zadevnem sistemu bi moral biti sposoben prenesti pričakovane obremenitve, ko je ladja privezana.
- (c) Zagotoviti bi bilo treba, da ladja med vkrcavanjem ali izkrcavanjem potnikov ostane na mestu.

II.1.4 **Vlečni sistem**

Funkcionalne zahteve

Zagotoviti bi bilo treba infrastrukturo za vleko ladje.

Obravnavana tveganja

Izguba nadzora – ladja mora omogočati vleko v primeru izgube pogona in/ali krmiljenja.

Zahteve glede delovanja

Sistem bi moral biti dovolj trden, da vzdrži obremenitve vleke v najslabših operativnih pogojih.

II.1.5 **Rezervoarji**

Funkcionalne zahteve

Rezervoarji bi morali biti postavljeni oziroma tekočine shranjene tako, da se prepreči škoda za osebe na krovu in ladjo.

Obravnavana tveganja

- Eksplozija zaradi koncentracije nevarnih plinov v rezervoarjih.
- Razlitje tekočin, shranjenih v rezervoarjih.

⁽⁴⁾ Seveda ladje ni mogoče vedno obdržati pritrjene na morsko dno. To je odvisno od številnih dejavnikov, kot so vrsta dna, globina morja, razmere v okolju itd., vendar bi se lahko v ustreznih okoliščinah zmanjšalo prosto drsenje ladje.

- Strukturna poškodba zaradi previsokega tlaka v rezervoarjih.
- Izguba napajanja: vdor vode v rezervoarje, v katerih je gorivo ali mazalno olje, kar povzroči okvaro pogona ali napajanja.

Zahteve glede delovanja

- (a) Vzpostavljena bi morala biti ureditev za preprečitev vžiga hlapov v rezervoarju.
- (b) Moralo bi biti mogoče določiti raven tekočine v rezervoarju in v nedostopnih praznih prostorih.
- (c) Vzpostavljena bi morala biti ureditev za preprečitev podtlaka ali nadtlaka.
- (d) Preprečiti bi bilo treba vdor deževnice ali morske vode v rezervoarje, v katerih je gorivo ali mazalno olje, tudi če se pokvari sistem za preprečevanje nadtlaka ali vžiga hlapov.
- (e) Po potrebi bi bilo treba zagotoviti varen vstop v rezervoar.

II.1.6 Vkrčavanje in izkrcavanje ⁽⁵⁾

Funkcionalne zahteve

Potnikom in posadki bi moralo biti omogočeno varno vkrčavanje na ladjo in izkrcavanje z nje.

Obravnavana tveganja

- Poškodbe oseb ob vkrčavanju ali izkrcavanju.
- Poškodbe oseb zaradi vozil ob vkrčavanju ali izkrcavanju.

Zahteve glede delovanja

- (a) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi, da se preprečijo poškodbe potnikov in posadke ob vkrčavanju ali izkrcavanju, pri čemer je posebna pozornost namenjena možnosti padcev med ladjo in pomol ali drug privez.
- (b) Tla na območju vkrčavanja in izkrcavanja bi morala biti neдрseča, zlasti ko so mokra.
- (c) Pešci bi morali biti ločeni od prometa vozil.
- (d) Objekti in naprave za vkrčavanje in izkrcavanje potnikov z zmanjšano mobilnostjo bi morali biti prilagojeni njihovim posebnim potrebam.

II.1.7 Nadvodje

Funkcionalne zahteve

- (1) Ladja bi morala imeti zadostno nadvodje in višino premca za predvidene operativne pogoje:

1.1 Da se zagotovi rezervna plovnost.

1.2 Da se prepreči vdiranje morske vode.

- (2) Konstrukcijska trdnost in stabilnost ladje bi morali zadostovati za ugrez, ki ustreza dodeljenemu nadvodju.

Obravnavana tveganja

- Potopitev ali prevrnitev.
- Konstrukcijska poškodba zaradi preobremenitve.

⁽⁵⁾ Sistemi na kopnem niso zajeti.

Zahteve glede delovanja

- (a) Ladja bi morala imeti v predvidenih operativnih pogojih nadvodje, ki:
- a.1. ladji omogoča, da ostane plovna z rezervno plovnostjo;
 - a.2. preprečuje, da bi se zaradi vdiranja morske vode poslabšala plovnost ladje, zlasti na premcu.
- (b) Ugrez, ki ustreza dodeljenemu nadvodju (najvišji ugrez), bi moral biti označen tako, da je viden zunanjemu opazovalcu.
- (c) Ugrez na premcu in krmi bi morala biti označena tako, da sta vidna zunanjemu opazovalcu.
- (d) Preveriti bi bilo treba, da konstrukcijska trdnost in stabilnost ladje zadostujeta za obremenjenost, ki ustreza dodeljenemu nadvodju (najvišji ugrez).

II.1.8 Stabilnost*Funkcionalne zahteve*

- (1) Ladja bi morala imeti tako odpornost proti nagibanju, da se prepreči prevrnitev ob motnjah, in zadostno energijo, da se po odpravi motnje vrne v pokončni položaj v predvidenih operativnih pogojih.
- (2) Če je neprepustni prostor, ki je v stiku s trupom, poplavljen, bi morala ladja v takih razmerah ostati plovna, da lahko vse osebe na krovu zapustijo ladjo.

Obravnavana tveganja

- Potopitev ali prevrnitev v neokrnjenem stanju.
- Potopitev ali prevrnitev v poškodovanem stanju.

Zahteve glede delovanja

- (a) Ob predvideni obremenitvi bi se morala ladja v predvidenih operativnih pogojih pod vplivom valov in vetra:
- a.1. upirati zibanju ali nagibanju zaradi motnje;
 - a.2. ob zibanju ali nagibanju, povzročenem zaradi motnje, po odpravi motnje vrniti v pokončni položaj.
- (b) Če je neprepustni prostor, ki je v stiku s trupom, poplavljen, bi morala ladja ostati plovna in ohraniti primerno stabilnost:
- b.1. pod ustreznim kotom za splavitev ustreznih rešilnih sistemov, kot so navedeni v poglavju III;
 - b.2. pod ustreznim kotom, da se lahko potniki pomikajo skozi ladjo.
- (c) Pri izračunu pogojev, v katerih ladja po poškodbi ostane plovna in ohrani ustrezno stabilnost, bi bilo treba upoštevati tudi nagibne momente, ki se v zvezi s tem pojavijo glede na lokacijo potnikov, splavitev reševalne opreme ter vremenske razmere in razmere na morju.

II.1.9 Neprepustnost za vodo in odpornost na vremenske vplive*Funkcionalne zahteve*

Ladja bi morala biti zasnovana tako, da zagotavlja določeno stopnjo neprepustnosti za vodo in odpornosti na vremenske vplive, ki jo varuje pred visokimi valovi in vdorom vode, ki bi lahko v predvidenih operativnih pogojih ogrozili plovnost ali stabilnost.

Obravnavana tveganja

Potopitev ali prevrnitev zaradi nenamernega nabiranja vode znotraj ladje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Ladja bi morala imeti meje neprepustnosti in odpornosti na vremenske vplive, da se prepreči nabiranje vode v prostorih, ki bi lahko ogrozilo vgrajene parametre stabilnosti ali plovnosti v predvidenih operativnih pogojih.
- (b) Vse ladje bi morale imeti vgrajeno raven, pod katero bi morale biti neprepustne v predvidenih operativnih pogojih: raven neprepustnosti.
- (c) Zunanja konstrukcija in oprema ladje bi morali biti neprepustni nad ravno neprepustnosti vsaj do naslednjega krova ali ravni.
- (d) Premec ladje bi moral preostalemu delu ladje zagotavljati neprepustnost za vodo v primeru trka.
- (e) Nameščen bi moral biti sistem za odstranjevanje nabrane tekočine iz katerega koli neprepustnega prostora v predvidenih operativnih pogojih. Strojnice bi morale biti opremljene z naprednim alarmnim sistemom.
- (f) Vsi izpostavljeni krovi bi morali imeti prosto odvodnjavanje.

II.1.10 Zaščita oseb na krovu*Funkcionalne zahteve*

Vsi sistemi, oprema ali pribor, nameščeni na ladji, bi morali biti zasnovani in nameščeni tako, da ne poškodujejo oseb na krovu.

Obravnavana tveganja

Poškodbe oseb na krovu.

Zahteve glede delovanja

- (a) Osebe na krovu bi morale biti zaščitene pred vsem naslednjim:
 - a.1. gibljivimi deli;
 - a.2. vročimi elementi;
 - a.3. deli, ki bi lahko povzročili električni udar;
 - a.4. spolzkimi površinami;
 - a.5. previsokimi ravnmi hrupa in vibracij;
 - a.6. elementi pod obremenitvijo;
 - a.7. strupenimi snovmi.
- (b) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi za zaščito vseh oseb na krovu pred padcem čez krov.

II.1.11 Pogon in krmiljenje*Funkcionalne zahteve*

V predvidenih operativnih pogojih bi morale biti mogoče krmiliti hitrost in smer ladje, tudi ob morebitnih okvarah.

Obravnavana tveganja

Nezmožnost manevriranja zaradi izgube pogonske ali krmilne sposobnosti, ki lahko povzroči trk ali nasedanje ladje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Zagotoviti bi bilo treba opremo za redundantno napajanje in krmiljenje, vključno z morebitnimi pomožnimi storitvami, ob upoštevanju velikosti ladje in operativnega območja.
- (b) Glavne funkcije pogonskih strojev (mehanske, električne itd.) bi morale biti mogoče upravljati z mostu, vključno s hitrostjo in smerjo vrtenja, pri kateri koli vrednosti nagiba in prevesa v predvidenih operativnih pogojih.

- (c) Poveljnik na mostu bi moral imeti na voljo operativne kazalnike, ki zagotavljajo zgodnje opozarjanje o napaki na pogonu ali krmiljenju.
- (d) Na napake, zaradi katerih bi lahko ladja ostala brez nadzora nad pogonom ali krmiljenjem, bi moral opozarjati vizualni in zvočni alarm na mostu in v ustrezni strojnici, če je v njej predvidena posadka.
- (e) Hitrost in smer bi morale biti mogoče upravljati lokalno.
- (f) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi za sporočanje ukazov s poveljniškega mostu do lokalnih krmilnih položajev za pogon in krmiljenje.
- (g) Glavni pogonski sistem bi moralo biti mogoče zagnati in ustaviti ter ga iz stanja popolnega mirovanja ladje ponovno pognati brez uporabe zunanjih virov napajanja.
- (h) Zasnova, gradnja in vzdrževanje glavnih in pomožnih strojev, potrebnih za upravljanje hitrosti in smeri ladje, bi morali ustrezati standardom, ki so določeni za klasifikacijo po pravilih priznane organizacije ali enakovrednih pravilih, ki jih uporablja uprava države zastave v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009.

II.1.12 **Zasilni vir napajanja**

Funkcionalne zahteve

Bistveni varnostni sistemi bi se morali napajati vsaj iz dveh medsebojno neodvisnih virov napajanja, od katerih je eden od njiju namenjen izključno bistvenim varnostnim sistemom.

Obravnavana tveganja

- Izpad bistvenih varnostnih sistemov zaradi nezadostnega napajanja.
- Napaka pri zagonu ali delovanju zasilnih virov napajanja zaradi temperaturnih pogojev ali pogojev nagiba in prevesa.

Zahteve glede delovanja

- (a) Zasilni vir napajanja bi se moral zagnati samodejno v primeru izpada drugih virov napajanja, s katerimi se oskrbujejo bistveni varnostni sistemi.
- (b) Zasilni vir napajanja in z njim povezan distribucijski sistem bi morala biti nameščena tako, da sistem ne odpove v primeru požara, vdora vode ali druge nesreče, ki prizadene druge vire napajanja, s katerimi se oskrbujejo bistveni varnostni sistemi.
- (c) Bistveni varnostni sistemi, ko so nameščeni, so vsi naslednji:
 - c.1. oprema za odvodnjavanje;
 - c.2. oprema za odkrivanje požara;
 - c.3. zasilna gasilna črpalka in, kjer je primerno, razpršilni sistemi;
 - c.4. potrebna komunikacijska oprema za opozarjanje vseh oseb na krovu, za opozarjanje iskalnih in reševalnih služb in sporazumevanje z njimi ter za prenos aktivnih signalov, ki omogočajo določitev lokacije ladje;
 - c.5. alarmi in opozorila;
 - c.6. navigacijske luči in potrebna oprema za ohranjanje navigacijskih funkcij;
 - c.7. zasilna razsvetljava, vključno s tisto, ki je nujna za poti za izhod v sili;
 - c.8. vsi drugi sistemi, potrebni za to, da lahko vse osebe na krovu zapustijo ladjo.
- (d) Bistveni varnostni sistemi bi se morali ohranjati vsaj tako dolgo, da se pomoč ali reševanje zagotovita iz zunanjih virov.

(e) Zasilni viri napajanja bi morali:

- e.1. delovati učinkovito pri katerem koli nagibu in prevesu v predvidenih operativnih pogojih in predvidljivih stanjih poškodb ter
- e.2. omogočati, da se jih zlahka uporablja pri kateri koli temperaturi v predvidenih operativnih pogojih.

(f) Zasnova, konstrukcija in vzdrževanje zasilnih virov napajanja in njihovega distribucijskega sistema bi morali ustrezati standardom, ki so določeni za klasifikacijo po pravilih priznane organizacije ali enakovrednih pravilih, ki jih uporablja uprava države zastave v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009.

II.2 Požarna varnost

II.2.1 Vžig

Funkcionalne zahteve

- (1) Preprečiti bi bilo treba vžig gorljivih materialov in vnetljivih tekočin, plinov in hlapov.
- (2) Gorljivi materiali, vnetljive tekočine in območja, na katerih se lahko kopičijo vnetljivi plini ali hlapi, bi morali biti opredeljeni kot potencialni viri vžiga, na primer pogonski akumulatorji.

Obravnavana tveganja

Vžig gorljivega materiala ali vnetljivih tekočin, plinov in hlapov.

Zahteve glede delovanja

- (a) Na voljo bi morala biti sredstva za preprečevanje in omejitev puščanja vnetljivih tekočin.
- (b) Na voljo bi morala biti sredstva za omejitev kopičenja vnetljivih plinov in hlapov.
- (c) Viri vžiga bi morali biti ločeni od gorljivih materialov ter vnetljivih tekočin in plinov.
- (d) Vnetljive tekočine in plini bi morali biti skladiščeni v za to namenjenih prostorih.
- (e) Sprejeti bi bilo treba dodatne varnostne ukrepe, vključno z uporabo Varnostnega kodeksa za ladje, ki uporabljajo pline ali druga goriva z nizkim vnetiščem (International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (kodeks IGF)), če se uporablja gorivo z vnetiščem pod 60 °C.

II.2.2 Širjenje požara

Funkcionalne zahteve

- (1) Na voljo bi morali biti upravljalni sistemi za dovod zraka v vsak zaprt prostor.
- (2) Na voljo bi morali biti upravljalni sistemi za ustavitev toka vnetljivih tekočin.
- (3) Omejiti bi bilo treba požarno obremenitev prostorov na krovu.

Obravnavana tveganja

Širjenje ognja.

Zahteve glede delovanja

- (a) Omogočiti bi bilo treba, da se od zunaj zaprejo vsi prezračevalni vodi prostorov z visokim tveganjem požara in prostorov, za katere je potrebna visoka požarna zaščita.
- (b) Omogočiti bi bilo treba, da se električno prezračevanje izklopi zunaj prostora, v katerem je nameščeno.
- (c) Prezračevanje bivalnih prostorov bi moralo biti ločeno od prezračevanja prostorov z visokim tveganjem požara.

- (d) Na voljo bi morali biti upravljalni sistemi za ustavitev sistemov, ki uporabljajo vnetljive tekočine, npr. črpalk za gorivo, črpalk za mazalno olje, toplotnih oljnih črpalk in lovilnikov olja (čistilnikov).
- (e) Naslednje izpostavljene površine bi morale imeti nizko stopnjo širjenja plamena:
 - e.1. hodniki in stopnišča, ki so del poti za izhod v sili;
 - e.2. stropi in obloge v bivalnih in delovnih prostorih ter kontrolnih postajah.
- (f) Kadar je nameščen gorljiv material, bi ta moral imeti omejeno kalorično vrednost. Taka omejitev bi morala biti odvisna od konstrukcijskega materiala ladje, vendar v nobenem primeru ne bi smela biti višja od 45 MJ/m².
- (g) Najvišja požarna obremenitev v vsakem prostoru bi morala biti omejena v skladu s smernicami MSC.1/Circ. 1003 ali drugim enakovrednim standardom.

II.2.3 **Nastajanje dima in toksičnost**

Funkcionalne zahteve

Omejiti bi bilo treba količino dima in strupenih produktov, ki se med požarom sproščajo iz materialov, vključno s površinskimi premazi.

Obravnavana tveganja

Ogrožanje življenj zaradi dima in strupenih produktov, ki nastajajo med požarom v prostorih, do katerih lahko osebe dostopajo.

Zahteve glede delovanja

- (a) Barve, laki in drugi zaključni premazi, ki se uporabljajo na izpostavljenih notranjih površinah, ne bi smeli tvoriti prevelikih količin dima in strupenih produktov.
- (b) Če se v bivalnih in delovnih prostorih ter v kontrolnih postajah uporabljajo osnovne obloge krova, bi morale biti te iz odobrenega materiala, ki ob visokih temperaturah ne bi smel tvoriti dima ali predstavljati nevarnosti zastrupitve ali eksplozije.

II.2.4 **Odkrivanje požara in požarni alarm**

Funkcionalne zahteve

Vgrajene naprave sistemov za odkrivanje požara in za požarni alarm bi morale biti primerne glede na namembnost prostora, možnost širjenja požara ter možnost za nastajanje dima in plinov.

Obravnavana tveganja

Požar na krovu, ki ni odkrit dovolj zgodaj, da bi se omogočilo dovolj časa za gašenje in/ali varno zapustitev prostora.

Zahteve glede delovanja

- (a) V prostorih z visokim tveganjem požara in prostorih, ki so označeni kot prostori, v katerih je potrebna visoka požarna zaščita, bi morale biti na voljo naprave za odkrivanje požara v skladu s točko II-2.5(a).
- (b) Naprave za odkrivanje požara bi morale v primeru požara zagotavljati signal na mostu. Tak signal bi moral spremljati zvočni alarm.
- (c) Če zvočni alarma na mostu ni potrjen v razumnem času, bi moral biti slišen v vseh prostorih ladje, do katerih ima posadka dostop.
- (d) Glasnost alarma bi morala biti prilagojena stopnji hrupa na ladji pri običajnem obratovanju, da ga lahko posadka zazna.
- (e) Identificirati bi morale biti mogoče prostor, v katerem je bil odkrit požar.

II.2.5 **Strukturna protipožarna zaščita**

Funkcionalne zahteve

- (1) Požar bi bilo treba omejiti v prostoru, v katerem je izbruhnil, da se zagotovi dovolj časa za gašenje in/ali za to, da vse osebe na krovu zapustijo ladjo.
- (2) Vsaka ladja bi morala biti pregrajena s toplotnimi in strukturnimi mejami.

Obravnavana tveganja

Osebe na krovu, poškodovane v požaru, preden so dosegle rešilni sistem.

Zahteve glede delovanja

- (a) Prostori na krovu bi morali biti razvrščeni tako:
 - a.1. Prostori z veliko nevarnostjo požara, vključno s:
 - prostori, v katerih so stroji z notranjim zgorevanjem,
 - ro-ro prostori,
 - prostori, v katerih so vnetljive tekočine,
 - nekaterimi prostori za visokozmogljive električne akumulatorje.
 - a.2. Prostori, v katerih je potrebna visoka požarna zaščita, vključno s:
 - potmi za izhod v sili, tudi stopnišča in hodniki,
 - kontrolnimi postajami,
 - bivalnimi prostori,
 - zbirnimi mesti in mesti za vkrcavanje,
 - strojnicami za pogonske in krmilne naprave,
 - prostori, v katerih je oprema za pretvorbo, distribucijo in shranjevanje električne energije (akumulatorji).
- (b) Med prostorom z veliko nevarnostjo požara in prostorom, v katerem je potrebna visoka požarna zaščita, bi morale biti toplotne meje, ki zagotavljajo strukturno protipožarno zaščito.
- (c) Strukturna protipožarna zaščita toplotne meje bi morala praviloma 60 minut preprečevati prehod ognja in dima. Ta čas bi se lahko skrajšal glede na evakuacijski čas, izračunan v skladu s točko II-2.6, vendar v nobenem primeru ne bi smel biti krajši od 30 minut.
- (d) V toplotnih mejah, izdelanih iz jekla, povprečna temperatura neizpostavljene strani ne bi smela narasti več kot 140 °C nad začetno temperaturo, temperatura na kateri koli točki, vključno s spoji, pa ne bi smela narasti več kakor 180 °C nad začetno temperaturo v času strukturne protipožarne zaščite pri standardnem preskusu požarne varnosti.
- (e) Če se v toplotnih mejah uporabljajo drugi materiali in ne jeklo, bi morale biti izolirane tako, da temperatura strukturnega jedra med strukturno protipožarno zaščito ne doseže take temperature, da izgubi strukturne lastnosti. Temperatura za aluminij, ki jo je treba upoštevati, na primer znaša 200 °C.
- (f) Za ladje, ki niso iz jekla, bi bilo treba za vsako mejo prostora z veliko nevarnostjo požara, ki je v stiku s trupom, zagotoviti toplotno mejo.
- (g) Požarna zaščita prezračevalnih vodov bi morala biti enaka protipožarni zaščiti prostora, v katerem so nameščeni.

II.2.6 **Evakuacijski čas**

Funkcionalne zahteve

Čas, potreben za evakuacijo ladje, bi moral biti izračunan ⁽⁶⁾ in/ali prikazan na krovu vsake ladje.

Obravnavana tveganja

Smrti primeri ali poškodbe v izrednih razmerah, ko je nujna evakuacija ladje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Pri določitvi evakuacijskega časa bi se morali za uporabne šteti vsi zasilni izhodi.
- (b) Evakuacijski čas, izražen v minutah, ne bi smel preseči naslednje vrednosti:

$$\text{Najdaljši čas} = (\text{strukturna protipožarna zaščita} - 7)/3$$

Strukturna protipožarna zaščita je trajanje strukturne protipožarne zaščite v minutah.

II.2.7 **Gašenje požarov**

Funkcionalne zahteve

Požare bi bilo treba zatreti in pogasiti v prostoru, kjer izbruhnejo.

Obravnavana tveganja

Širjenje ognja.

Zahteve glede delovanja

- (a) Vsak prostor na ladji, do katerega imajo osebe dostop, in odprte krove bi morale biti mogoče doseči z vodnim curkom z učinkovitim tlakom in zmogljivostjo, ki sta prilagojena zadevni ladji.
- (b) Na ladji bi morali biti nameščeni vsaj dve gasilni vodni črpalke, od katerih se ena napaja iz zasilnega vira napajanja (zasilna gasilna črpalke).
- (c) Zasilna gasilna črpalke in njena sesalna cev bi morali biti nameščeni v prostoru, ki je ločen od prostorov, v katerih so druge gasilne črpalke, od prostorov, v katerih so pogonski stroji, pa bi morali biti ločeni s toplotno pregrado.
- (d) Vsi prostori z visoko nevarnostjo požara bi morali imeti vgrajen sistem za gašenje požara.
- (e) V nastanitvenih spalnih prostorih bi morali biti nameščeni samodejni razpršilni sistemi.
- (f) Prenosni gasilni aparati bi morali biti nameščeni blizu vhoda v prostore z visoko nevarnostjo požara ali prostore, v katerih je potrebna visoka požarna zaščita.
- (g) Sredstvo, ki se uporablja za vgrajene ali prenosne gasilne naprave:

g.1. bi morale biti ustrezno glede na najverjetnejšo vrsto požara, ki bi lahko izbruhnil v zaščitenem prostoru, in

g.2. ne bi smelo biti škodljivo za zdravje ljudi, razen če obstajajo:

- načini za zagotovitev, da se lahko prostor popolnoma zapre, tako da se vse odprtine lahko zaprejo z zunanje strani, in
- načini za zagotovitev, da pred začetkom gašenja požara ni nikogar v zadevnem prostoru.

⁽⁶⁾ Kot referenca za izračun bi se lahko uporabile smernice MSC.1/Circ.1533 in MSC.1/Circ.1166, kot so bile spremenjene.

II.2.8 **Izhodi v sili**

Funkcionalne zahteve

Osebam na krovu bi moralo biti omogočeno, da pridejo do rešilnega sistema prek dostopnih poti za izhod v sili, ki so vidno označene, na njih ni ovir ter so zaščitene pred ognjem in poplavo.

Obravnavana tveganja

Osebe na krovu, ki ob evakuaciji ne morejo zapustiti ladje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Na ladjah bi morala biti zagotovljena vsaj dva različna zasilna izhoda iz vsakega prostora, v katerem so običajno ljudje, ki vodita do mest za vkrcanje.
- (b) Oba zasilna izhoda bi morala biti urejena tako, da noben zasilni izhod v nobenem verjetnem požarnem scenariju ne bi bil oviran.
- (c) Izhodi v sili:
 - c.1. bi morali biti opremljeni z držali;
 - c.2. ne bi smeli biti ovirani;
 - c.3. bi morali biti jasno označeni, tako da so oznake vidne tudi ob slabi vidljivosti;
 - c.4. bi morali biti osvetljeni z napajanjem iz dveh virov, pri čemer je eden od njiju zasilni vir napajanja, in
 - c.5. bi morali biti dovolj široki, da se lahko osebe na krovu, vključno z osebami, ki nosijo zaščitno opremo, osebami, ki prenašajo osebe na nosilih, in osebami z oviranostmi, prosto gibajo.
- (d) Vse kabine in javni prostori bi morali biti po možnosti opremljeni z načrti poti za izhod v sili.

III. **REŠEVALNA OPREMA IN NAPRAVE**

III.1 **Splošna pripravljenost reševalne opreme**

Funkcionalne zahteve

Vsa reševalna oprema bi morala biti v stanju stalne pripravljenosti neodvisno od napajanja ladje v predvidenih operativnih pogojih.

Obravnavana tveganja

- Poškodbe oseb na krovu med običajnim obratovanjem, usposabljanjem, vzdrževanjem ali v izrednih razmerah.
- Nepravilno delovanje ali prepozna uporaba reševalne opreme v dejanskih izrednih razmerah ali med usposabljanjem ali vajami.

Zahteve glede delovanja

Reševalna oprema bi morala biti:

- (a) lahko dostopna;
- (b) neovirana in nezaklenjena;
- (c) delujoča in moralo bi jo bilo mogoče splaviti neodvisno od ladijskih virov energije;
- (d) vzdrževana v stanju stalne pripravljenosti;
- (e) zmožna delovati v predvidenih operativnih pogojih in
- (f) bi jo moralo biti mogoče splaviti pri katerem koli nagibu ali prevesu v okviru predvidenih operativnih pogojev in predvidljivih stanj okvar.

III.2 Obveščanje v sili

Funkcionalne zahteve

Zagotoviti lahek dostop do informacij in navodil za postopke v sili vsem osebam na krovu glede na to, katera reševalna oprema jim je dodeljena.

Obravnavana tveganja

Pomanjkanje ustreznih informacij in navodil potnikom v zvezi s postopki v sili, kar lahko povzroči dodatne zamude, zmedo ali paniko.

Zahteve glede delovanja

- (a) Informacije in navodila vsem osebam na krovu bi morali biti:
 - a.1. predstavljeni razumljivo (npr. z uporabo ustreznega sloga in jezika) in
 - a.2. nameščeni na vidnih mestih po vsej ladji.
- (b) Informacije in navodila o postopkih v sili, lokaciji in uporabi opreme bi morali vključevati vsaj:
 - b.1. usmerjanje do zbirnih mest;
 - b.2. lokacijo reševalne opreme in
 - b.3. delovanje in uporabo reševalne opreme.
- (c) Navodila za reševalno opremo bi morala biti čitljiva in razumljiva tudi ob slabi vidljivosti (npr. zasilna razsvetljava), poleg tega bi moralo biti jasno označeno, kje je oprema spravljena.

III.3 Komuniciranje

Funkcionalne zahteve

- (1) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi za opozarjanje in usmerjanje iskalnih in reševalnih služb do lokacije ladje in rešilnih sistemov.
- (2) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi, ki poveljniku ali posadki omogočajo, da v izrednih razmerah istočasno komunicirajo z vsemi osebam na krovu.
- (3) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi za opozarjanje vseh oseb na krovu o izrednih razmerah.

Obravnavana tveganja

- Težave iskalnih in reševalnih služb pri iskanju v izrednih razmerah (bodisi ladje bodisi rešilnega sistema na morju).
- Nezmožnost vzpostavitve učinkovite dvosmerne komunikacije med člani posadke v podporo pri dejavnostih izhoda v sili, evakuacije in reševanja.
- Nezmožnost pravočasnega zagotavljanja učinkovitih informacij in navodil osebam na krovu glede izrednih razmer.
- Nezmožnost pravočasnega opozarjanja oseb na krovu na izredne razmere.
- Zamude in organizacijske napake.

Zahteve glede delovanja

- (a) Na voljo bi morali biti naslednji mehanizmi za usmerjanje iskalnih in reševalnih služb do ladje in rešilnih sistemov:
 - a.1. elektronski signal, ki ga lahko iskalne in reševalne službe samodejno zaznajo na daljavo (vključno s signali, ki jih oddajajo satelitski navigacijski sistemi, kot je Galileo);
 - a.2. signal, ki ga je mogoče vidno zaznati v bližini, in
 - a.3. prenosni komunikacijski sistem za uporabo med rešilnimi sistemi ter iskalnimi in reševalnimi službami.

(b) Mehanizmi za notranjo komunikacijo bi morali:

- b.1. zagotavljati dvosmerno komunikacijo med člani posadke ne glede na to, v katerem prostoru ladje so;
- b.2. zagotavljati neprekinjene zvočne informacije in navodila v vseh prostorih, do katerih imajo osebe dostop.

(c) Mehanizmi za opozarjanje vseh oseb na krovu bi morali:

- c.1. biti slišni v vseh prostorih, do katerih imajo osebe dostop, in
- c.2. biti primerni za ustno komuniciranje na krovu.

III.4 Evakuacija

Funkcionalne zahteve

- (1) Vsaka ladja bi morala imeti zbirna mesta, kjer bi se morale zbrati vse osebe na krovu, preden bi bile premeščene na rešilne sisteme.
- (2) Vse osebe bi morale biti mogoče z zbirnega mesta premestiti na rešilni sistem brez poškodb in s „suhimi nogami“, tj. ne da bi morale stopiti v vodo, četudi samo za nekaj časa.
- (3) Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi, s katerimi se zagotovi preživetje vseh oseb po evakuaciji.

Obravnavana tveganja

- Neustrezni rešilni sistemi, ki niso niti zadostni niti primerni niti dostopni za vse osebe na krovu.
- Neustrezno zbiranje potnikov, kar povzroča zamude in zmedo pri evakuaciji.
- Možnost, da nekateri rešilni sistemi niso dostopni zaradi požara, poplave ali drugih poškodb.
- Poškodbe rešilnih sistemov in/ali oseb med uporabo.
- Utopitev.
- Podhladitev.

Zahteve glede delovanja

- (a) Vsaka ladja bi morala imeti dovolj zmogljive rešilne sisteme, da se lahko v primeru izgube ali onesposobitve katerega koli rešilnega sistema v preostale rešilne sisteme vkrca toliko oseb, kot jih ladja lahko prevaža.
- (b) Razporeditev, načrt splavitve in zmogljivost rešilnih sistemov bi morali omogočiti, da se vse osebe, za katerih prevoz je ladja registrirana, vkrcajo na katerem koli boku ladje (?).
- (c) Na zbirnih mestih bi morale biti dovolj prostora, da se zberejo vse osebe na krovu.
- (d) Od nikogar se ne bi smelo pričakovati, da v rešilni sistem skoči z višine več kot 1 m. Za večje višine bi bilo treba zagotoviti napravo za lažje vkrcaje (npr. evakuacijsko drčo ali lestev za vkrcaje).
- (e) Splavitev rešilnega sistema bi morala potekati neovirano in brez poseganja v druge strukture, zlasti v vijak.
- (f) Na vsaki ladji bi morali biti individualni rešilni pasovi, primerni za vse osebe na krovu.
- (g) Glede na operativne pogoje bi morala biti zagotovljena ustrezna oprema za zaščito oseb pred mrazom.

(?) Ta zahteva ne pomeni nujno, da je na vsakem boku ladje potrebna 100-odstotna zmogljivost. Uporabiti je mogoče rešilne sisteme, ki bi jih bilo mogoče splaviti s katerega koli boka ladje.

III.5 Reševanje

Funkcionalne zahteve

Zagotovljeni bi morali biti mehanizmi za reševanje oseb iz vode.

Obravnavana tveganja

Nezmožnost učinkovitega in hitrega reševanja osebe iz vode, zaradi česar se lahko poslabša zdravje preživelega ali ta celo izgubi življenje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Na ladji bi morali biti plovni pripomočki, ki jih je mogoče z ladje vreči osebi v vodi.
- (b) Reševanje osebe iz vode bi morala izvajati posadka ali posebna enota.

IV. RADIJSKE ZVEZE

Funkcionalne zahteve

- (1) Ladja bi morala biti sposobna oddajati in sprejemati pomembne informacije o pomorski varnosti.
- (2) Vsaka ladja bi morala biti sposobna oddajati in sprejemati klice v sili.
- (3) Med iskalno in reševalno operacijo bi moralo biti omogočeno komuniciranje z zunanjimi sredstvi pomoči, zračnimi ali pomorskimi.

Obravnavana tveganja

- Nezmožnost sprejemanja ali oddajanja pomembnih informacij o pomorski varnosti.
- Nezdostna komunikacija z zunanjimi sredstvi v nujnih primerih.
- Nezmožnost zagotavljanja pomoči okoliškim ladjam v stiski.

Zahteve glede delovanja

Vsaka ladja bi morala biti sposobna:

- (a) oddajati klice v sili z ladje na kopno;
- (b) sprejemati klice v sili s kopnega na ladjo;
- (c) oddajati in sprejemati klice v sili z ladje na ladjo (tudi s satelitskimi sistemi);
- (d) oddajati in sprejemati sporočila pri usklajevanju iskanja in reševanja;
- (e) oddajati in sprejemati sporočila na lokaciji;
- (f) oddajati in sprejemati informacije o pomorski varnosti;
- (g) oddajati in sprejemati splošna radijska sporočila do radijskih sistemov ali omrežij na kopnem ali od njih in
- (h) oddajati in sprejemati sporočila z mosta na most.

V. NAVIGACIJA

Funkcionalne zahteve

Ladja bi morala biti zasnovana, zgrajena, opremljena in vzdrževana tako, da jo je mogoče, ko je na morju:

- (1) neodvisno krmariti in
- (2) opozarjati posadko na vse fiksne ali premične nevarnosti med navigacijo.

Obravnavana tveganja

- Trki in nasedanja.
- Nezmožnost določitve položaja ladje.

Zahteve glede delovanja

- (a) Zagotoviti bi bilo treba podrobne informacije o geografskem morskem območju, v katerem ladja pluje.
 - (b) Na voljo bi morali biti mehanizmi za določitev položaja, smeri in hitrosti ladje (kot so satelitski navigacijski sistemi, vključno s sistemom Galileo).
 - (c) Na voljo bi morali biti mehanizmi za pomoč pri navigaciji in izogibanju trkom (kot so satelitski navigacijski sistemi, vključno s sistemom Galileo).
 - (d) Zasnova mostu bi morala straži krova zagotavljati ustrezno vidljivost v vseh smereh.
 - (e) Na voljo bi morali biti mehanizmi za določitev smeri vrtenja vijaka in odjemne moči ter položaja smernega krmila glede na glavno smer ladje.
 - (f) Na voljo bi morali biti mehanizmi za določitev globine vode.
 - (g) Ladjo bi morale zaznati okoliške ladje.
-

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji**(Zadeva M.8744 – Daimler/BMW/Car Sharing JV)****(Besedilo velja za EGP)**

(2019/C 142/02)

Komisija se je 7. novembra 2018 odločila, da ne bo nasprotovala zgoraj navedeni priglašeni koncentraciji in jo bo razglasila za združljivo z notranjim trgov. Ta odločitev je sprejeta v skladu s členom 6(1)(b) v povezavi s členom 6(2) Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾. Celotno besedilo odločitve je na voljo samo v angleščini in bo objavljeno po tem, ko bodo iz besedila odstranjene morebitne poslovne skrivnosti. Na voljo bo:

- v razdelku o združitvah na spletišču Komisije o konkurenci (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Spletišče vsebuje različne pripomočke za iskanje posameznih odločitev o združitvah, vključno z nazivi podjetij, številkami zadev, datumi ter indeksi področij,
- v elektronski obliki na spletišču EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=sl>) pod dokumentarno številko 32018M8744. EUR-Lex zagotavlja spletni dostop do evropskega prava.

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1.

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE
UNIJE

SVET

SKLEP SVETA

z dne 15. aprila 2019

**o imenovanju članov in nadomestnih članov Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu za
Belgijo, Grčijo, Francijo in Malto**

(2019/C 142/03)

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Sklepa Sveta z dne 22. julija 2003 o ustanovitvi Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu ⁽¹⁾ in
zlasti člena 3 Sklepa,

ob upoštevanju seznama kandidatov, ki so jih Svetu posredovale vlade držav članic,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Svet je s Sklepom z dne 12. marca 2019 ⁽²⁾ imenoval člane in nadomestne člane Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu za obdobje od 1. marca 2019 do 28. februarja 2022.
- (2) Belgijska, grška in malteška vlada, belgijske, grške, francoske in malteške organizacije delavcev ter belgijske, grške, francoske in malteške organizacije delodajalcev so predlagale dodatne kandidate za več prostih mest, ki jih je treba zapolniti –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Za člane in nadomestne člane Svetovalnega odbora za varnost in zdravje pri delu za obdobje do 28. februarja 2022 se imenujejo:

I. PREDSTAVNIKI VLAD

Država	Član	Nadomestni član
Belgija	Godelieve PONNET	Véronique CRUTZEN Xavier LEBICHOT
Grčija	Ioannis KONSTANTAKOPOULOS	Georgios GOURZOULIDIS Aggeliki MOIROU
Malta	Mark GAUCI	David SALIBA Melhino MERCIECA

⁽¹⁾ UL C 218, 13.9.2003, str. 1.⁽²⁾ UL C 100, 15.3.2019, str. 1.

II. PREDSTAVNIKI SINDIKATOV

Država	Član	Nadomestni član
Belgija	Caroline VERDOOT	Herman FONCK Kris VAN EYCK
Grčija	Andreas STOIMENIDIS	Ioannis ADAMAKIS Alexandros KOMINIS
Francija	Abderrafik ZAIGOUCHE	Edwina LAMOUREUX Jean-Paul ZERBIB
Malta	Alfred LIA	Edwin BALZAN Anthony CASARU

III. PREDSTAVNIKI ORGANIZACIJ DELODAJALCEV

Država	Član	Nadomestni član
Belgija	Kris DE MEESTER	Dorothee DUPUIS Marc JUNIUS
Grčija	Christos KAVALOPOULOS	Antonios MEGOULIS Anastasia AVLONITOU
Francija	Nathalie BUET	Franck GAMBELLI Pierre THILLAUD
Malta	Abigail MAMO	Joe DELIA Andy TANTI

Člen 2

Svet bo pozneje imenoval tudi člane in nadomestne člane, ki še niso bili predlagani.

Člen 3

Ta sklep se v informativne namene objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Luxembourg, 15. aprila 2019

Za Svet
Predsednik
P. DAEA

EVROPSKA KOMISIJA

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾

17. aprila 2019

(2019/C 142/04)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,1301	CAD kanadski dolar	1,5070
JPY japonski jen	126,51	HKD hongkonški dolar	8,8656
DKK danska krona	7,4652	NZD novozelandski dolar	1,6784
GBP funt šterling	0,86593	SGD singapurski dolar	1,5286
SEK švedska krona	10,4408	KRW južnokorejski won	1 280,65
CHF švicarski frank	1,1400	ZAR južnoafriški rand	15,7872
ISK islandska krona	135,60	CNY kitajski juan	7,5594
NOK norveška krona	9,5778	HRK hrvaška kuna	7,4375
BGN lev	1,9558	IDR indonezijska rupija	15 917,46
CZK češka krona	25,657	MYR malezijski ringit	4,6724
HUF madžarski forint	319,69	PHP filipinski peso	58,381
PLN poljski zlot	4,2731	RUB ruski rubelj	72,1887
RON romunski leu	4,7625	THB tajski bat	35,926
TRY turška lira	6,4967	BRL brazilski real	4,4046
AUD avstralski dolar	1,5712	MXN mehiški peso	21,2813
		INR indijska rupija	78,4570

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

Menjalni tečaji eura ⁽¹⁾**18. aprila 2019**

(2019/C 142/05)

1 euro =

Valuta	Menjalni tečaj	Valuta	Menjalni tečaj
USD ameriški dolar	1,1250	CAD kanadski dolar	1,5065
JPY japonski jen	125,86	HKD hongkonški dolar	8,8265
DKK danska krona	7,4663	NZD novozelandski dolar	1,6819
GBP funt šterling	0,86470	SGD singapurski dolar	1,5251
SEK švedska krona	10,4760	KRW južnokorejski won	1 278,95
CHF švicarski frank	1,1383	ZAR južnoafriški rand	15,8482
ISK islandska krona	135,60	CNY kitajski juan	7,5445
NOK norveška krona	9,5978	HRK hrvaška kuna	7,4350
BGN lev	1,9558	IDR indonezijska rupija	15 797,81
CZK češka krona	25,682	MYR malezijski ringit	4,6609
HUF madžarski forint	320,09	PHP filipinski peso	58,147
PLN poljski zlot	4,2786	RUB ruski rubelj	71,9719
RON romunski leu	4,7618	THB tajski bat	35,792
TRY turška lira	6,5486	BRL brazilski real	4,4206
AUD avstralski dolar	1,5719	MXN mehiški peso	21,2303
		INR indijska rupija	78,0680

⁽¹⁾ Vir: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

V
(Objave)

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

EVROPSKA KOMISIJA

Predhodna priglasitev koncentracije

(Zadeva M.9348 – OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG)

Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku

(Besedilo velja za EGP)

(2019/C 142/06)

1. Komisija je 11. aprila 2019 prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾.

Ta priglasitev zadeva naslednji podjetji:

- OMERS Infrastructure European Holdings B.V. („OMERS Infrastructure“, Nizozemska),
- Morgan Stanley („Morgan Stanley“, ZDA).

Podjetji OMERS Infrastructure in Morgan Stanley pridobita v smislu člena 3(1)(b) in člena 3(4) uredbe o združitvah skupni nadzor nad podjetjem VTG Aktiengesellschaft („VTG“, Nemčija).

Koncentracija se izvede z nakupom delnic.

2. Poslovne dejavnosti zadevnih podjetij so:

- za OMERS Infrastructure: evropska naložbena platforma za infrastrukturne naložbe podjetja OMERS Administration Corporation, Kanada, ki upravlja diverzificiran globalni portfelj delnic in obveznic, nepremičninske in infrastrukturne naložbe ter naložbe zasebnega kapitala za kanadski pokojninski sklad,
- za Morgan Stanley: vodilni ameriški ponudnik finančnih storitev, ki po vsem svetu zagotavlja širok nabor storitev na področju investicijskega bančništva, vrednostnih papirjev ter upravljanja premoženja in naložb,
- za VTG: podjetje s sedežem v Hamburgu, Nemčija, ki ponuja najem tovornih vagonov in logistične storitve v železniškem prometu; razpolaga z obsežnim voznim parkom, ki sestoji večinoma iz vagonov-cistern, vagonov za intermodalni prevoz, standardnih tovornih vagonov in tovornih vagonov z drsnimi stenami. Poleg navedenega ponuja tudi multimodalne logistične storitve, osredotočene na železniški prevoz in globalni prevoz s cisternami-zabojniki.

3. Po predhodnem pregledu Komisija ugotavlja, da bi se za priglašeno koncentracijo lahko uporabljala uredba o združitvah. Vendar končna odločitev o tem še ni sprejeta.

V skladu z Obvestilom Komisije o poenostavljenem postopku obravnave določenih koncentracij na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽²⁾ je treba opozoriti, da je ta zadeva primerna za obravnavo po postopku iz Obvestila.

4. Komisija zainteresirane tretje osebe poziva, naj ji predložijo morebitne pripombe glede predlagane transakcije.

Komisija mora pripombe prejeti najpozneje v 10 dneh po datumu te objave. Pri tem vedno navedite sklicno številko:

M.9348 – OMERS Infrastructure/Morgan Stanley/VTG

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1 (uredba o združitvah).

⁽²⁾ UL C 366, 14.12.2013, str. 5.

Pripombe se lahko Komisiji pošljejo po elektronski pošti, po telefaksu ali po pošti. Pri tem uporabite spodnje kontaktne podatke:

E-naslov: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Faks +32 22964301

Poštni naslov:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Predhodna priglasitev koncentracije
(Zadeva M.9304 – Tenaris/Severstal/JV)
Zadeva, primerna za obravnavo po poenostavljenem postopku
(Besedilo velja za EGP)
(2019/C 142/07)

1. Komisija je 10. aprila 2019 prejela priglasitev predlagane koncentracije v skladu s členom 4 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽¹⁾.

Ta priglasitev zadeva naslednja podjetja:

- Tenaris S.A. (Luksemburg),
- PAO Severstal (Ruska federacija),
- skupno podjetje (Singapur).

Podjetji Tenaris S.A. in PAO Severstal pridobita v smislu člena 3(1)(b) in člena 3(4) uredbe o združitvah skupni nadzor nad skupnim podjetjem.

Koncentracija se izvede z nakupom delnic v novoustanovljeni družbi, ki je skupno podjetje.

2. Poslovne dejavnosti zadevnih podjetij so:

- za podjetje Tenaris S.A.: proizvodnja in dobava brezšivnih in varjenih cevi ter povezane storitve za naftno in plinsko industrijo,
- za podjetje PAO Severstal: rudarstvo ter proizvodnja in dobava jeklenih izdelkov,
- za skupno podjetje: gradnja in upravljanje obrata v Ruski federaciji za proizvodnjo in dobavo nekaterih vrst cevi za naftno in plinsko industrijo v Ruski federaciji in Skupnosti neodvisnih držav.

3. Po predhodnem pregledu Komisija ugotavlja, da bi se za priglašeno koncentracijo lahko uporabljala uredba o združitvah. Vendar končna odločitev o tem še ni sprejeta.

V skladu z Obvestilom Komisije o poenostavljenem postopku obravnave določenih koncentracij na podlagi Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 ⁽²⁾ je treba opozoriti, da je ta zadeva primerna za obravnavo po postopku iz Obvestila.

4. Komisija zainteresirane tretje osebe poziva, naj ji predložijo morebitne pripombe glede predlagane transakcije.

Komisija mora pripombe prejeti najpozneje v 10 dneh po datumu te objave. Pri tem vedno navedite sklicno številko:

M.9304 – Tenaris/Severstal/JV

Pripombe se lahko Komisiji pošljejo po elektronski pošti, po telefaksu ali po pošti. Pri tem uporabite spodnje kontaktne podatke:

E-naslov: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Faks +32 22964301

Poštni naslov:

European Commission
Directorate-General for Competition
Merger Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

⁽¹⁾ UL L 24, 29.1.2004, str. 1 (uredba o združitvah).

⁽²⁾ UL C 366, 14.12.2013, str. 5.

