

Uradni list

Evropske unije

L 131



Slovenska izdaja

Zakonodaja

Zvezek 52

28. maj 2009

Vsebina

I Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna

UREDBE

- ★ Uredba (ES) št. 390/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembi Skupnih konzularnih navodil o vizumih za diplomatsko-konzularna predstavništva glede uvedbe biometričnih podatkov, vključno z določbami o organizaciji sprejema in obravnavanja vlog za izdajo vizuma 1
- ★ 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 ⁽¹⁾ 11
- ★ Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč ⁽¹⁾ 24

DIREKTIVE

- ★ Direktiva 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščenice za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav ⁽¹⁾ 47
- ★ Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča ⁽¹⁾ 57

Cena: 26 EUR

⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

(Nadaljevanje na naslednji strani)

SL

Akti z rahlo natisnjenimi naslovi so tisti, ki se nanašajo na dnevno upravljanje kmetijskih zadev in so splošno veljavni za omejeno obdobje.

Naslovi vseh drugih aktov so v mastnem tisku in pred njimi stoji zvezdica.

- ★ Direktiva 2009/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ⁽¹⁾ 101

- ★ Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ 114

- ★ Direktiva 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve ⁽¹⁾ 128

- ★ Directive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave ⁽¹⁾ 132



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

I

(Akti, sprejeti v skladu s Pogodbo ES/Pogodbo Euratom, katerih objava je obvezna)

UREDBE

UREDBA (ES) št. 390/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. aprila 2009

o spremembi Skupnih konzularnih navodil o vizumih za diplomatsko-konzularna predstavništva glede uvedbe biometričnih podatkov, vključno z določbami o organizaciji sprejema in obravnavanja vlog za izdajo vizuma

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 62(2)(b)(ii) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega nadzornika za varnost podatkov ⁽¹⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Za zagotovitev zanesljivega preverjanja in identifikacije prosilcev je treba biometrične podatke obdelati v vizumskem informacijskem sistemu (VIS), vzpostavljenim z Odločbo Sveta 2004/512/ES ⁽³⁾, in zagotoviti pravni okvir za zbiranje teh biometričnih identifikatorjev. Poleg tega zahteva izvajanje VIS nove oblike organizacije za sprejem vlog za izdajo vizumov.

⁽¹⁾ UL C 321, 29.12.2006, str. 38.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 10. julija 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 5. marca 2009 (še ni objavljen v Uradnem listu) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 25. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽³⁾ UL L 213, 15.6.2004, str. 5.

(2) Vključitev biometričnih identifikatorjev v VIS je pomemben korak k uporabi novih elementov, ki ustvarjajo zanesljivejšo povezavo med imetnikom vizuma in potnim listom, da bi se preprečila uporaba lažnih identitet. Zato bi morala biti osebna zglasitev prosilca – vsaj pri prvi vlogi – ena od osnovnih zahtev za izdajo vizuma z vnosom biometričnih identifikatorjev v VIS.

(3) Izbira biometričnih identifikatorjev je določena v Uredbi (ES) št. 767/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o vizumskem informacijskem sistemu (VIS) in izmenjavi podatkov med državami članicami o vizumih za kratkoročno prebivanje („Uredba VIS“) ⁽⁴⁾.

(4) Ta uredba določa standarde za zbiranje teh biometričnih identifikatorjev s sklicevanjem na zadevne določbe, ki jih je določila Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO). Za zagotovitev interoperabilnosti niso potrebne nobene dodatne tehnične specifikacije.

(5) Vsi dokumenti, podatki ali biometrični identifikatorji, ki jih država članica prejme v postopku za izdajo vizuma, se v skladu z Dunajsko konvencijo o konzularnih odnosih z dne 24. aprila 1963 štejejo za „konzularne dokumente“ in se temu ustrezno obravnavajo.

(6) Za olajšanje registriranja prosilcev in zmanjšanje stroškov za države članice je treba poleg veljavnega okvira za zastopanje predvideti nove organizacijske možnosti. Najprej bi bilo treba Skupna konzularna navodila o vizumih za diplomatsko-konzularna predstavništva ⁽⁵⁾ dopolniti s posebno obliko zastopanja, ki bi vključevala le sprejemanje vlog in vnos biometričnih identifikatorjev.

⁽⁴⁾ UL L 218, 13.8.2008, str. 60.

⁽⁵⁾ UL C 326, 22.12.2005, str. 1.

- (7) Uvesti bi bilo treba druge možnosti, kot so kolokacija, skupni zajemni centri, častni konzuli in sodelovanje z zunanjimi ponudniki storitev. Za te možnosti bi bilo treba ob upoštevanju predvsem vidikov varstva podatkov vzpostaviti ustrezen pravni okvir. Države članice bi morale v skladu s pogoji, določenimi v tem pravnem okviru, opredeliti vrsto organizacijske strukture, ki jo bodo uporabile v vsaki tretji državi. Podrobnosti o teh strukturah bi morala objaviti Komisija.
- (8) Pri organiziranju sodelovanja bi morale države članice zagotoviti, da so prosilci napoteni v državo članico, odgovorno za obdelavo njihovih vlog.
- (9) Treba je sprejeti določbo za primere, v katerih se države članice odločijo, da bodo pri sprejemanju vlog zaradi olajšanja postopka sodelovale z zunanjim ponudnikom storitev. Takšna odločitev se sme sprejeti zlasti, če se v posebnih okoliščinah ali zaradi lokalnih razmer sodelovanje z drugimi državami članicami v obliki omejenega zastopanja, kolokacije ali skupnega zajemnega centra za zadevno državo članico izkaže za neustrezno. Takšno ureditev bi bilo treba vzpostaviti v skladu s splošnimi načeli izdajanja vizumov, ob spoštovanju zahtev za varstvo podatkov, določenih v Direktivi 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takšnih podatkov⁽¹⁾. Poleg tega bi bilo treba pri vzpostavitvi in izvajanju takšne ureditve paziti, da se prepreči trgovanje z vizumi.
- (10) Države članice bi morale sodelovati z zunanjimi ponudniki storitev na podlagi pravnega instrumenta, ki bi moral vsebovati določbe o njihovih točnih nalogah ter neposrednem in popolnem dostopu do njihovih prostorov, podatke o prosilcih, zaupnosti in okoliščinah, pogojih in postopkih za začasno prekinitev ali prenehanje sodelovanja.
- (11) Ta uredba predvideva odstopanje od splošnega pravila osebne zglasitve, kot je določeno v točki 4 dela III Skupnih konzularnih navodil, saj državam članicam omogoča, da pri sprejemanju vlog sodelujejo z zunanjim ponudnikom storitev, hkrati pa za predložitev vlog določijo načelo „vse na enem mestu“. To ne posega v možnost, da se prosilec pokliče na osebni razgovor, niti v morebitne prihodnje pravne instrumente za ureditev teh vprašanj.
- (12) Za zagotovitev spoštovanja zahtev za varstvo podatkov so potekala posvetovanja z delovno skupino, ustanovljeno po členu 29 Direktive 95/46/ES.
- (13) Pri obdelavi osebnih podatkov v skladu s to uredbo se za države članice uporablja Direktiva 95/46/ES.
- (14) Države članice bi morale ohraniti možnost za vse prosilce, da neposredno predložijo vloge na svojih diplomatskih ali konzularnih predstavništvih.
- (15) Da bi poenostavili postopek za vsako naslednjo vlogo, bi bilo treba omogočiti, da se prstni odtisi kopirajo iz prvega vnosa v VIS v roku 59 mesecev. Po preteku tega obdobja bi bilo treba prstne odtise ponovno odvzeti.
- (16) Komercialni posredniki, kot so potovalne agencije, zaradi zahteve po zbiranju biometričnih identifikatorjev ne bi smeli več obravnavati prvih vlog, temveč le naslednje.
- (17) Skupna konzularna navodila bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (18) Komisija bi morala tri leta po začetku delovanja VIS in nato vsaka štiri leta predložiti poročilo o izvajanju te uredbe.
- (19) Ker ciljev te uredbe, in sicer organizacije sprejemanja in obdelave vlog, kar zadeva vnašanje biometričnih podatkov v VIS ter uvedbo skupnih standardov, interoperabilnih biometričnih identifikatorjev in skupnih pravil za vse države članice, ki sodelujejo v skupni vizumski politiki Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in jih zato lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev.
- (20) V skladu s členoma 1 in 2 Protokola o stališču Danske, ki je priložen k Pogodbi o Evropski uniji in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti, Danska ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, ki zato zanjo ni zavezujoča in se v njej ne uporablja. Ker ta uredba nadgrajuje schengenski pravni red v skladu z določbami naslova IV tretjega dela Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, se Danska v skladu s členom 5 navedenega protokola v šestih mesecih od sprejetja te uredbe odloči, ali bo to uredbo prenesla v svojo nacionalno zakonodajo.

⁽¹⁾ UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

- (21) Ta uredba predstavlja za Islandijo in Norveško nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Svetom Evropske unije in Republiko Islandijo ter Kraljevino Norveško o pridružitvi obeh k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽¹⁾, ki sodijo v področje iz točke B člena 1 Sklepa Sveta 1999/437/ES ⁽²⁾ o nekaterih izvedbenih predpisih za uporabo navedenega sporazuma.
- (22) Ta uredba predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda pri katerem Združeno kraljestvo ne sodeluje v skladu s Sklepom Sveta 2000/365/ES z dne 29. maja 2000 o prošnji Združenega kraljestva Velike Britanije in Severne Irske za sodelovanje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda ⁽³⁾. Združeno kraljestvo torej ne sodeluje pri njenem sprejetju, zanj ni zavezujoča in se v njem ne uporablja.
- (23) Ta uredba predstavlja razvoj določb schengenskega pravnega reda pri katerem Irska ne sodeluje v skladu s Sklepom Sveta 2002/192/ES z dne 28. februarja 2002 o prošnji Irske, da sodeluje pri izvajanju nekaterih določb schengenskega pravnega reda ⁽⁴⁾. Irska zato ne sodeluje pri sprejetju te uredbe, zanj ni zavezujoča in se v njej ne uporablja.
- (24) Ta uredba predstavlja za Švico nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Sporazuma med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda ⁽⁵⁾, ki sodijo na področje iz člena 1, točka B, Sklepa Sveta 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2008/146/ES ⁽⁶⁾.
- (25) Ta uredba predstavlja za Lihtenštajn nadaljnji razvoj določb schengenskega pravnega reda v smislu Protokola med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo, Švicarsko konfederacijo in Kneževino Lihtenštajn o pristopu Kneževine Lihtenštajn k Sporazumu med Evropsko unijo, Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o pridružitvi Švicarske konfederacije k izvajanju, uporabi in razvoju schengenskega pravnega reda, ki sodijo na
- področje iz točke B, člena 1 Sklepa Sveta 1999/437/ES v povezavi s členom 3 Sklepa Sveta 2008/261/ES ⁽⁷⁾.
- (26) Ta uredba predstavlja za Ciper akt, ki nadgrajuje schengenski pravni red ali je z njim kako drugače povezan v smislu člena 3(2) Akta o pristopu iz leta 2003.
- (27) Ta uredba predstavlja akt, ki nadgrajuje schengenski pravni red ali je z njim kako drugače povezan v smislu člena 4(2) Akta o pristopu iz leta 2005 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Skupnih konzularnih navodil

Skupna konzularna navodila o vizumih za diplomatsko-konzularna predstavništva se spremenijo:

1. Del II se spremeni:

- (a) v točki 1.2(b) se dodajo naslednji odstavki:

„Poleg tega lahko država članica v omejenem obsegu zastopa eno ali več držav članic samo za sprejem vlog in vnos biometričnih identifikatorjev. Uporabljajo se ustrezne določbe iz točk 1.2(c) in (e). Sprejem in prenos dokumentov in podatkov zastopani državi članici se izvedeta ob spoštovanju ustreznih pravil o varstvu in zaščiti podatkov.

Zastopana(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo), da so podatki tako pri elektronskem kot tudi pri fizičnem prenosu od organov države članice zastopnice do organov zastopane države članice na elektronskem pomnilniškem mediju v celoti šifrirani.

⁽¹⁾ UL L 176, 10.7.1999, str. 36.

⁽²⁾ UL L 176, 10.7.1999, str. 31.

⁽³⁾ UL L 131, 1.6.2000, str. 43.

⁽⁴⁾ UL L 64, 7.3.2002, str. 20.

⁽⁵⁾ UL L 53, 27.2.2008, str. 52.

⁽⁶⁾ UL L 53, 27.2.2008, str. 1.

⁽⁷⁾ UL L 83, 26.3.2008, str. 3.

V tretjih državah, v katerih je prepovedano šifriranje podatkov, ki se od organov države članice zastopnice do organov zastopane(-ih) države(-av) članice(-ic) prenašajo elektronsko, zastopana(-e) država(-e) članica(-e) državi članici zastopnici ne dovoli(-jo) elektronskega prenosa podatkov.

V tem primeru zadevna(-e) zastopana(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo), da organi države članice zastopnice elektronske podatke organom zastopane(-ih) države(-av) članice(-ic) pošiljajo fizično, v celoti šifrirane na elektronskem pomnilniškem mediju prek konzularnega funkcionarja države članice ali – če bi bilo treba zaradi takšnega prenosa sprejeti nesorazmerne ali nerazumne ukrepe – na kakšen drug varen in zanesljiv način, na primer prek priznanih izvajalcev, izkušenih na področju prenosa občutljivih dokumentov in podatkov v zadevni tretji državi.

V vseh primerih se raven varnosti, ki je potrebna za prenos, prilagodi občutljivi naravi podatkov.

Države članice ali Skupnost si prizadevajo doseči dogovor z zadevnimi tretjimi državami o odpravi prepovedi šifriranja podatkov, ki se elektronsko prenašajo med organi zadevnih držav članic.“;

(b) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) Kadar se enotni vizumi izdajo v skladu s točkama (a) in (b), se zastopanje prikaže v tabeli zastopanja za izdajo enotnih vizumov iz Priloge 18.“

2. Del III se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Vloge za izdajo vizuma

1.1 Obrazci vloge za izdajo vizuma – število obrazcev

Prosilci morajo izpolniti tudi obrazec vloge za izdajo enotnega vizuma. Vloge za izdajo enotnega vizuma je treba izpolniti na usklajenem obrazcu, katerega vzorec je na voljo v Prilogi 16.

Izpolniti je treba vsaj en izvod obrazca za vlogo, da se lahko uporablja pri posvetovanju s centralnimi organi. Države članice lahko zahtevajo tudi več

izvodov vloge, če tako zahtevajo nacionalni upravni postopki.

1.2 Biometrični identifikatorji

(a) Države članice zberejo biometrične identifikatorje, ki vključujejo podobo obraza in deset prstnih odtisov prosilca, v skladu z zaščitnimi klavzulami, določenimi v Evropski konvenciji o varstvu človekovih pravic in temeljnih svobod, Listini Evropske Unije o temeljnih pravicah ter Konvenciji Združenih narodov o otrokovih pravicah.

Ob predložitvi prve vloge se od vsakega prosilca zahteva, da se zglosi osebno. Takrat se zberejo naslednji biometrični identifikatorji:

— fotografija, skenirana ali izdelana v času vloge, in

— deset prstnih odtisov, ploskih in digitalno odvzetih.

Če so bili prstni odtisi prosilca, ki so bili odvzeti pri prejšnji vlogi, prvič vneseni v vizumski informacijski sistem (VIS) manj kot 59 mesecev pred datumom nove vloge, se prekopiirajo v naslednjo vlogo.

V primeru upravičenega dvoma o identiteti prosilca pa diplomatsko ali konzularno predstavništvo v zgoraj navedenem obdobju odvzame prstne odtise.

Če ob predložitvi vloge ni mogoče takoj potrditi, da so prstni odtisi bili odvzeti v zgoraj navedenem obdobju, lahko prosilec zahteva odvzem prstnih odtisov.

Fotografija, priložena vsaki vlogi, se v skladu s členom 9(5) Uredbe VIS vnese v VIS. Prosilcu se za to ni treba zglositi osebno.

Tehnične zahteve za fotografijo so v skladu z mednarodnimi standardi, določenimi v dokumentu ICAO dok. 9303, del 1, šesta izdaja.

Prstni odtisi se odvzamejo v skladu s standardi ICAO in Odločbo Komisije 2006/648/ES z dne 22. septembra 2006 o tehničnih zahtevah glede standardov za biometrične značilnosti v zvezi z razvojem vizumskega informacijskega sistema (*).

Biometrične identifikatorje odvzame kvalificirano in ustrezno pooblaščen osebje diplomatskega ali konzularnega predstavništva in mejnih organov, pristojnih za izdajo vizumov. Biometrične identifikatorje lahko pod nadzorom diplomatskih ali konzularnih predstavništev odvzame tudi kvalificirano in ustrezno pooblaščen osebje častnega konzula ali zunanjega ponudnika storitev iz točk 1.3 in 1.4 dela VII.

Podatke v VIS vnaša samo ustrezno pooblaščen konzularno osebje v skladu s členom 6(1), členom 7 ter členom 9(5) in 9(6) Uredbe VIS.

Države članice zagotovijo, da se v celoti uporabljajo vsa iskalna merila iz člena 15 Uredbe VIS, da bi se izognili napačnim zavrnitvam in identifikacijam.

(b) Izjeme

Naslednjim prosilcem ni treba odvzeti prstnih odtisov:

— otrokom, mlajšim od 12 let;

— osebam, pri katerih je odvzem prstnih odtisov fizično nemogoč. Če je možen odvzem manj kot desetih prstnih odtisov, se odvzamejo ti prstni odtisi. Če to le začasno ni mogoče, mora prosilec svoje prstne odtise dati ob predložitvi naslednje vloge. Diplomatska ali konzularna predstavništva in mejni organi, pristojni za izdajo vizumov, imajo pravico zahtevati dodatna pojasnila o tem, zakaj to začasno ni mogoče. Države članice vzpostavijo ustrezne postopke, s katerimi se zagotavlja dostojanstvo prosilca, če pride do težav pri registraciji. Dejstvo, da jemanje prstnih odtisov fizično ni možno, ne vpliva na odobritev ali zavrnitev vizuma;

— voditeljem držav ali vlad in članom nacionalne vlade s spremljajočimi zakonci in

članom njihovih uradnih delegacij, ki so jih povabile vlade držav članic ali mednarodne organizacije v uradne namene;

— vladarjem in drugim visokim članom kraljeve družine, ki so jih povabile vlade držav članic ali mednarodne organizacije v uradne namene.

V vsakem od teh primerov se v VIS doda vnos ‚se ne uporablja‘.

(*) UL L 267, 27.9.2006, str. 41.“;

(b) doda se naslednja točka:

„5. **Ravnanje osebja**

Diplomatska ali konzularna predstavništva držav članic zagotovijo, da so prosilci vljudno sprejeti.

Konzularno osebje pri opravljanju svojih dolžnosti v celoti spoštuje dostojanstvo ljudi. Vsi sprejeti ukrepi so sorazmerni s cilji, ki se želijo doseči s takšnimi ukrepi.

Pri opravljanju svojih nalog konzularno osebje z osebami ne ravna diskriminatorno na podlagi spola, rasne ali etnične pripadnosti, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti.“

3. V delu VII se točka 1 nadomesti z naslednjim:

„1. **Organizacija vizumskih oddelkov**

1.1 *Organizacija sprejemanja in obdelave vlog za izdajo vizuma*

Vsaka država članica je odgovorna za organizacijo sprejemanja in obdelave vlog. Vloge se načeloma vložijo na diplomatskem ali konzularnem predstavništvu države članice.

Države članice:

— svoja diplomatska ali konzularna predstavništva in mejne organe, pristojne za izdajo vizumov, pa tudi urade svojih častnih konzulov, če tudi ti v skladu s točko 1.3 zbirajo biometrične identifikatorje, opremijo s potrebno opremo za zbiranje biometričnih identifikatorjev, in/ali

- sodelujejo z eno ali več drugih držav članic v okviru lokalnega konzularnega sodelovanja ali drugih ustreznih stikov, v obliki omejenega zastopanja, kolokacije ali skupnega zajemnega centra v skladu s točko 1.2.

V posebnih okoliščinah ali zaradi lokalnih razmer, kot so:

- sprejemanja vlog in zbiranja podatkov zaradi velikega števila prosilcev ni mogoče organizirati pravčasno in v dostojnih pogojih, ali
- če v zadevni tretji državi ni mogoče na noben drug način zagotoviti zadovoljive ozemeljske pokritosti,

in kadar se zgoraj omenjene oblike sodelovanja v zadevni državi članici izkažejo za neustrezne, lahko država članica v skrajnem primeru sodeluje z zunanjim ponudnikom storitev v skladu s točko 1.4.

Brez poseganja v pravico, da se prosilca pokliče na osebni razgovor, kakor je določeno v točki 4 dela III, se zaradi izbire oblike organizacije ne sme zgoditi, da bi se moral prosilec za predložitev vloge osebno zglasiti na več kot enem mestu.

1.2 Oblike sodelovanja med državami članicami

- (a) V primeru ‚kolokacije‘ osebje diplomatskih ali konzularnih predstavništev ene ali več držav članic obravnava vloge (vključno z biometričnimi identifikatorji), ki so nanje naslovljene, na diplomatskem ali konzularnem predstavništvu druge države članice, pri čemer uporablja opremo te države članice. Zadevne države članice se dogovorijo o trajanju in pogojih za prenehanje kolokacije, kakor tudi o deležu vizumske takse, ki ga prejme država članica, katere diplomatsko ali konzularno predstavništvo se uporablja.
- (b) V primeru ‚skupnih zajemnih centrov‘ je osebje diplomatskih ali konzularnih predstavništev dveh ali več držav članic zbrano v eni stavbi, da sprejema vloge (vključno z biometričnimi identifikatorji), ki so naslovljene nanje. Prosilce napoti v državo članico, odgovorno za obdelavo vloge. Države članice se dogovorijo o trajanju in pogojih prenehanja tega sodelovanja, pa tudi o delitvi stroškov med sodelujočimi državami članicami. Ena država članica je odgovorna za pogodbe v zvezi z logistiko in diplomatskimi odnosi z državo gostiteljico.

1.3 Udeležba častnih konzulov

Častni konzuli so lahko pooblaščen tudi za opravljanje nekaterih ali vseh nalog, navedenih pod točko 1.5. Za zagotovitev varnosti in zaščite podatkov se sprejmejo ustrezni ukrepi.

Če častni konzul ni javni uslužbenec države članice, se te naloge opravlja skladno z zahtevami iz Priloge 19 razen določb iz točke C(c) navedene priloge.

Če je častni konzul javni uslužbenec države članice, zadevna država članica zagotovi, da veljajo zahteve, primerljive s tistimi, ki bi veljale, če bi naloge opravljal diplomatsko ali konzularno predstavništvo.

1.4 Sodelovanje z zunanjimi ponudniki storitev

Države članice si prizadevajo za sodelovanje z zunanjim ponudnikom storitev skupaj z eno ali več državami članicami, brez poseganja v pravila o javnem naročanju in konkurenci.

Sodelovanje z zunanjim ponudnikom storitev temelji na pravnem instrumentu, ki je v skladu z zahtevami iz Priloge 19.

Države članice v okviru lokalnega konzularnega sodelovanja izmenjujejo informacije o izboru zunanjih ponudnikov storitev in določitvi pogojev zadevnih pravnih instrumentov.

1.5 Vrste sodelovanja z zunanjimi ponudniki storitev

Zunanji ponudnik storitev se lahko zaupa opravljanje ene ali več naslednjih nalog:

- (a) zagotavljanje splošnih informacij o vizumskih zahtevah in obrazcev vlog;
- (b) obveščanje prosilca o zahtevanih spremnih dokumentih na podlagi kontrolnega seznama;
- (c) zbiranje podatkov in sprejemanje vlog (vključno z zbiranjem biometričnih identifikatorjev) in pošiljanje vlog diplomatskemu ali konzularnemu predstavništvu;

- (d) pobiranje takse, ki se zaračuna;
- (e) vodenje razporeda za osebno zglasitev na diplomatskem ali konzularnem predstavništvu ali pri zunanjem ponudniku storitev;
- (f) sprejemanje potnih listin (vključno z uradnim obvestilom o zavrnitvi, če je ustrezno) od diplomatskega ali konzularnega predstavništva ter njihovo vračanje prosilcu.

1.6 Obveznosti držav članic

Pri izbiri zunanjega ponudnika storitev zadevna(-e) država(-e) članica(-e) skrbno preveri(-jo) solventnost in zanesljivost družbe (vključno s potrebnimi dovoljenji, vpisom v register družb, statutom družbe, bančnimi pogodbami) in zagotovi(-jo), da ni navzkrižja interesov.

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo), da izbrani zunanji ponudnik storitev izpolnjuje pogoje, določene v pravnem instrumentu iz točke 1.4.

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) ostane(-jo) odgovorna(-e) za spoštovanje pravil o varstvu podatkov pri obdelavi podatkov in se nadzoruje(-jo) v skladu s členom 28 Direktive 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov (*).

Sodelovanje z zunanjim ponudnikom storitev ne omejuje ali izključuje kakršnih koli odgovornosti, ki izhajajo iz nacionalnega prava zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) zaradi kršitev obveznosti glede osebnih podatkov prosilca in obdelave vizumov. Ta določba ne posega v noben ukrep, ki bi lahko bil neposredno sprejet proti zunanjemu ponudniku storitev v skladu z nacionalno zakonodajo zadevne tretje države.

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo), da so podatki tako pri elektronskem kot tudi pri fizičnem prenosu na elektronskem pomnilniškem mediju od zunanjega ponudnika storitev do organov zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) v celoti šifrirani.

V tretjih državah, v katerih je prepovedano šifriranje podatkov, ki se od zunanjega ponudnika storitev do organov zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) prenašajo

elektronsko, zadevna(-e) država(-e) članica(-e) zunanjemu ponudniku storitev ne dovoli(-jo) elektronskega prenosa podatkov.

V tem primeru zadevna(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo), da zunanji ponudnik storitev elektronske podatke organom zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) pošilja fizično, v celoti šifrirane na elektronskem pomnilniškem mediju prek konzularnega funkcionarja države članice ali – če bi bilo treba zaradi takšnega prenosa sprejeti nesorazmerne ali nerazumne ukrepe – na kakšen drug varen in zanesljiv način, na primer prek priznanih izvajalcev, izkušenih na področju prenosa občutljivih dokumentov in podatkov v zadevni tretji državi.

V vseh primerih se raven varnosti, ki je potrebna za prenos, prilagodi občutljivi naravi podatkov.

Države članice ali Skupnost si prizadevajo doseči dogovor z zadevnimi tretjimi državami o odpravi prepovedi šifriranja podatkov, ki se elektronsko prenašajo od zunanjega ponudnika storitev do organov zadevne(-ih) tretje(-ih) države(-av).

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) zagotovi(-jo) usposabljanje zunanjega ponudnika storitev, ki ustreza znanju, potrebnemu za ustrezno opravljanje storitve in zagotavljanje zadostnih informacij prosilcem.

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) poskrbi(-jo) za to, da se lahko na diplomatskem ali konzularnem predstavništvu prstni odtisi preverijo v primeru dvoma, če je prstne odtise odzvel zunanji ponudnik storitev.

Pregled vlog, morebitne razgovore, postopek izdajanja dovoljenja ter tiskanje in lepljenje vizumskih nalepk lahko opravi le diplomatsko ali konzularno predstavništvo.

Zunanji ponudniki storitev nimajo nikakršnega dostopa do VIS. Dostop do VIS ima izključno ustrezno pooblaščen osebje diplomatskih ali konzularnih predstavništev.

Zadevna(-e) država(-e) članica(-e) pozorno spremlja(-jo) izvajanje pravnega instrumenta iz točke 1.4, vključno z:

- (a) splošnimi informacijami o zahtevah za prejem vizuma in obrazce vlog, ki jih zunanji ponudnik storitev zagotavlja prosilcem;
- (b) vsemi tehničnimi in organizacijskimi varnostnimi ukrepi, ki so potrebni, da se osebni podatki zaščitijo pred nenamernim ali nezakonitim uničenjem ali nenamerno izgubo, spreminjanjem, nepooblaščenim razkritjem ali dostopom, zlasti kadar sodelovanje vključuje pošiljanje dokumentov in podatkov diplomatskemu ali konzularnemu predstavništvu zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic), ter pred vsemi drugimi nezakonitimi oblikami obdelave osebnih podatkov;
- (c) zbiranjem in prenosom biometričnih identifikatorjev;
- (d) ukrepi, sprejetimi za spoštovanje določb o varstvu podatkov.

V ta namen diplomatsko ali konzularno predstavništvo zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) redno izvaja nena-povedane preglede v prostorih zunanjega ponudnika storitev.

1.7 Pristojbina za storitve

Zunanji ponudniki storitev lahko poleg takse, ki se zaračuna, kakor je določeno v Prilogi 12, zaračunajo pristojbino za storitve. Pristojbina za storitve je sorazmerna s stroški, ki jih ima zunanji ponudnik storitev pri opravljanju ene ali več nalog iz točke 1.5.

Ta pristojbina za storitve se določi v pravnem instrumentu iz točke 1.4.

Države članice v okviru lokalnega konzularnega sodelovanja zagotovijo, da je pristojbina za storitve, ki se zaračuna prosilcu, sorazmerna s storitvami, ki jih ponuja zunanji ponudnik storitev, in prilagojena lokalnim okoliščinam. Poleg tega si države članice prizadevajo za uskladitev veljavnih pristojbin za storitve.

Ne glede na morebitno oprostitev vizumske takse iz Priloge 12 pristojbina za storitve ne presega polovice vizumske takse, določene v Prilogi 12.

Država(-e) članica(-e) ohrani(-jo) možnost za vse prosilce, da neposredno predložijo vloge na svojih diplomatskih ali konzularnih predstavništvih.

1.8 Informacije

Diplomatska in konzularna predstavništva držav članic zagotovijo širši javnosti natančne informacije o tem, kako se dogovoriti za termin obiska in predložiti vlogo.

1.9 Nепrekinjeno delovanje

Države članice v primeru prekinitve sodelovanja z drugimi državami članicami ali katerim koli zunanjim ponudnikom storitev zagotovijo neprekinjeno opravljanje celotne storitve.

1.10 Odločitev in objava

Države članice obvestijo Komisijo o načinu organizacije sprejemanja in obdelave vlog za vsako konzularno mesto. Komisija zagotovi ustrezno objavo.

Države članice pošljejo Komisiji izvod pravnega instrumenta iz točke 1.4.

(*) UL L 281, 23.11.1995, str. 31.“

4. V delu VIII se točka 5.2 spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„5.2 Sodelovanje diplomatskih in konzularnih predstavništev držav članic s komercialnimi posredniki“;

(b) med naslov in točko 5.2(a) se vstavi naslednji stavek:

„Pri naslednjih vlogah v smislu točke 1.2 dela III lahko države članice svojim diplomatskim ali konzularnim predstavništvom dovolijo sodelovati s komercialnimi posredniki (tj. zasebne upravne agencije, prevozne ali potovalne agencije, kot so organizatorji potovanj ali prodajalci na drobno).“

5. Doda se naslednja priloga:

„PRILOGA 19

Seznam minimalnih zahtev, ki jih je treba vključiti v pravni instrument v primeru sodelovanja z zunanjimi ponudniki storitev

A. V zvezi z izvajanjem svojih dejavnosti zunanji ponudnik storitev glede varstvom podatkov:

(a) ob vsakem času preprečuje nepooblaščen branje, prepisovanje, spreminjanje ali brisanje podatkov, zlasti med njihovim pošiljanjem diplomatskemu ali konzularnemu predstavništvu države(-av) članice(-ic), pristojne(-ih) za obdelavo vloge;

(b) v skladu z navodili zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic) pošilja podatke

— elektronsko, v šifrirani obliki, ali

— fizično, na varen način;

(c) pošilja podatke čim prej:

— v primeru fizičnega prenosa podatkov, vsaj enkrat na teden,

— v primeru elektronskega prenosa šifriranih podatkov, najpozneje ob koncu dneva, ko so bili zbrani;

(d) podatke zbrši takoj po njihovem prenosu in zagotovi, da se lahko zaradi dogovora o terminu obiska shranijo le priimek in ime ter kontaktni naslov prosilca ter po potrebi številka potnega lista do vrnitve potnega lista prosilcu;

(e) zagotovi vse tehnične in organizacijske varnostne ukrepe, ki so potrebni, da se osebni podatki zaščitijo pred nenamernim ali nezakonitim uničenjem ali nenamerno izgubo, spreminjanjem, nepooblaščenim razkritjem ali dostopom, zlasti kadar sodelovanje vključuje pošiljanje dokumentov in podatkov diplomatskemu ali konzularnemu predstavništvu zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic), ter pred vsemi drugimi nezakonitimi oblikami obdelave osebnih podatkov;

(f) obdeluje podatke le za namene obdelave osebnih podatkov prosilcev v imenu zadevne(-ih) države(-av) članice(-ic);

(g) uporablja standarde o varstvu podatkov, ki so najmanj enakovredni standardom, določenim v Direktivi 95/46/ES;

(h) prosilcem priskrbi informacije, ki se zahtevajo po členu 37 Uredbe VIS;

B. V zvezi z izvajanjem svojih dejavnosti, zunanji izvajalec storitev glede ravnanja osebja:

(a) zagotovi, da je njegovo osebje ustrezno usposobljeno;

(b) zagotovi, da njegovo osebje pri opravljanju nalog:

— prosilce sprejema vljudno,

— spoštuje človekovo dostojanstvo in integriteto prosilcev,

— oseb ne diskriminira zaradi njihovega spola, rasnega ali narodnostnega porekla, vere ali prepričanja, invalidnosti, starosti ali spolne usmerjenosti, in

— spoštuje pravila o zaupnosti, ki veljajo tudi potem, ko osebje zapusti delovno mesto ali počasni prekinitvi ali prenehanju pravnega instrumenta;

(c) poskrbi za identifikacijo osebja, ki dela v podjetju, ob vsakem času;

(d) dokaže, da njegovo osebje nima kazenske evidence in da ima zahtevano strokovno znanje in izkušnje.

C. V zvezi s preverjanjem izvajanja svoje dejavnosti, zunanji izvajalec storitev:

(a) poskrbi, da ima osebje, ki ga pooblasti(-jo) zadevna(-e) država(-e) članica(-e), dostop do njegovih prostorov ob vsakem času brez predhodnega obvestila, zlasti za namene pregleda;

(b) za namene pregleda zagotovi možnost dostopa na daljavo do sistema naročanja;

(c) zagotovi uporabo ustreznih metod spremljanja (npr. izpraševanje prosilcev, spletna kamera);

(d) zagotovi dostop do dokazil glede izpolnjevanja zahtev v zvezi z varstvom podatkov, vključno z obveznostmi poročanja, zunanjimi revizijami, rednimi pregledi na kraju samem;

(e) zadevni(-m) državi(-am) članici(-am) nemudoma poroča o vsakršnih kršitvah varnosti ali kakršnih koli pritožbah prosilcev glede zlorabe podatkov ali nepooblaščenega dostopa ter z njo oz. njimi sodeluje pri iskanju rešitve, da bi prosilci, ki so se pritožili, dobili hiter odgovor s pojasnili.

D. V zvezi s splošnimi zahtevami, zunanji izvajalec storitev:

- (a) dela v skladu z navodili države(-av) članice(-ic), pristojne(-ih) za obravnavo vloge;
- (b) sprejme ustrezne protikorupcijske ukrepe (npr. določbe o osebnih dohodkih osebja, sodelovanje pri izbiri članov osebja, ki se ukvarjajo z določeno nalogo, pravilo dvojnega preverjanja, načelo rotacije);
- (c) v celoti spoštuje določbe pravnega instrumenta, ki vsebuje klavzulo o začasni prekinitvi ali prenehanju, zlasti v primeru kršitve veljavnih pravil, in klavzulo o reviziji, s katero se zagotovi, da pravni instrument odraža najboljšo prakso.“

Člen 2

Poročanje

Komisija tri leta po začetku delovanja VIS in nato vsaka štiri leta Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o izvajanju te uredbe, tudi o zbiranju in uporabi biometričnih identifikatorjev, ustreznosti izbranega standarda ICAO, spoštovanju pravil o varstvu podatkov, izkušnjah z zunanjimi ponudniki storitev z

izrecno omembo zbiranja biometričnih podatkov, izvajanju pravila o 59 mesecih za kopiranje prstnih odtisov ter organizaciji sprejemanja in obravnavanja vlog. Poročilo na podlagi člena 17(12), (13) in (14) ter člena 50(4) Uredbe VIS vključuje tudi primere, ko prstnih odtisov dejansko ni bilo mogoče priskrbiti ali jih zaradi pravnih razlogov ni bilo treba priskrbiti, v primerjavi s številom primerov, ko so bili prstni odtisi odvzeti. Vključuje tudi informacije o primerih, v katerih se osebi, ki prstnih odtisov dejansko ni mogla priskrbiti, zavrne izdaja vizuma. Poročilu se po potrebi priložijo ustrezni predlogi za spremembo te uredbe.

V prvem poročilu bo na podlagi rezultatov študije, izvedene v okviru odgovornosti Komisije, obravnavano tudi vprašanje, ali je odvzem prstnih odtisov otrokom, mlajšim od 12 let, za namene identifikacije in preverjanja zadosti zanesljiv in predvsem, kako se prstni odtisi z leti spreminjajo.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbo o ustanovitvi Evropske skupnosti.

V Strasbourg, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
P. NEČAS

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

(prenovitev)

(Besedilo velja za EGP)

- EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –
- ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,
- ob upoštevanju predloga Komisije,
- ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,
- ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,
- v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009 ⁽³⁾,
- ob upoštevanju naslednjega:
- (1) Direktiva Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblašene za inšpekcijski pregled in nadzor ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav ⁽⁴⁾ je bila večkrat bistveno spremenjena. Ker bodo sprejete še nadaljnje spremembe, bi bilo treba navedeno direktivo zaradi jasnosti prenoviti.
- (2) Glede na naravo določb Direktive 94/57/ES se zdi primerno, da se njene določbe prenovijo z različnimi pravnimi instrumentoma Skupnosti, in sicer z direktivo in uredbo.
- (3) Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 632), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 190 E, 29.7.2008, str. 1), stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).
- (4) UL L 319, 12.12.1994, str. 20.
- (3) Organizacijam za tehnični nadzor in pregled ladij bi morale biti omogočeno, da ponujajo svoje storitve po vsej Skupnosti in da tekmujejo med seboj, pri čemer pa morajo zagotavljati enako raven varnosti in varstva okolja. Strokovni standardi za njihove dejavnosti bi zato morali biti enotni in se prav tako enotno uporabljati po vsej Skupnosti.
- (4) Za doseg tega cilja si je treba prizadevati z ukrepi, ki so ustrezno povezani z delom Mednarodne pomorske organizacije (IMO) ter ga po potrebi nadgrajujejo in dopolnjujejo. Poleg tega bi morale države članice in Komisija spodbujati IMO pri razvoju mednarodnega kodeksa za priznane organizacije.
- (5) Določiti bi bilo treba minimalna merila za priznavanje organizacij, da bi okrepili varnost ladij in preprečili onesnaževanje z ladij. Zato bi bilo treba pooprstiti minimalna merila, določena v Direktivi 94/57/ES.
- (6) Za podelitev prvega priznanja organizacijam, ki želijo biti pooblašene za delovanje v imenu držav članic, bi lahko Komisija, skupaj z državami članicami, ki so zaprosile za priznanje, na usklajen in centraliziran način bolj učinkovito ocenila, ali so izpolnjena minimalna merila, določena v tej uredbi.
- (7) Priznanje bi moralo biti mogoče podeliti samo na podlagi izvajanja kakovosti in varnosti, ki bi jih izkazala organizacija. Treba bi bilo zagotoviti, da je obseg priznanja vedno v skladu z dejansko zmožnostjo zadevne organizacije. Priznanje bi prav tako moralo upoštevati različne pravne statute in notranje organiziranosti priznanih organizacij ter istočasno zagotavljati enotno uporabo minimalnih meril, določenih s to uredbo, in učinkovitosti nadzora Skupnosti. Ne glede na notranjo organiziranost bi morala organizacija, ki bo priznana, opravljati storitve na svetovni ravni in njene pravne enote bi morale biti globalno solidarno odgovorne.
- (8) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽⁵⁾.
- (5) UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (9) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te uredbe, da bi se vključile naknadne spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij, povezanih s to direktivo, posodobila merila iz Priloge I ter sprejela minimalna merila za ugotavljanje učinkovitosti pravil in postopkov ter učinkovitosti priznanih organizacij glede varnosti in preprečevanja onesnaževanja morja z njihovih klasificiranih ladij. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spremenjanju nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (10) Bistvenega pomena je, da se neizvajanje obveznosti priznane organizacije obravnava brez odlašanja, učinkovito in sorazmerno. Glavni cilj bi moral biti, da se odpravijo vse pomanjkljivosti, tako da se je že v zgodnji fazi možno izogniti potencialnemu ogrožanju varnosti ali okolja. Komisiji bi bilo zato treba podeliti potrebna pooblastila, da od priznane organizacije zahteva sprejem preventivnih in sanacijskih ukrepov ter da se lahko kot prisilni ukrepi zaračunajo globe in periodične denarne kazni. Komisija bi morala izvrševati ta pooblastila na način, ki je skladen s temeljnimi pravicami, in zagotoviti, da lahko organizacija poda svoje mnenje skozi celoten postopek.
- (11) V skladu s pristopom na ravni Skupnosti se mora odločitev o preklicu priznanja organizaciji, ki ne izpolnjuje obveznosti iz te uredbe, če se zgoraj navedeni ukrepi izkažejo za neučinkovite ali ravnanje organizacije kako drugače pomeni nesprejemljivo grožnjo za varnost in okolje, sprejeti na ravni Skupnosti, torej jo mora sprejeti Komisija na podlagi postopka v odboru.
- (12) Stalno naknadno spremljanje priznanih organizacij, da se oceni njihovo izpolnjevanje te uredbe, se lahko izvaja bolj učinkovito na usklajen in centraliziran način. Zato je smiselno, da se ta naloga v imenu Skupnosti poveri Komisiji in državi članici, ki je zaprosila za priznanje.
- (13) Bistveno je, da imajo inšpektorji Komisije kot del operacij spremljanja priznanih organizacij dostop do ladij in ladijske dokumentacije ne glede na ladijsko zastavo, tako da lahko preverijo, ali priznane organizacije izpolnjujejo minimalna merila, določena v tej uredbi, za vse ladje glede na zadevno klasifikacijo.
- (14) Za varnost ladij, ki jih priznane organizacije pregledujejo in jim izdajajo spričevala, je bistvenega pomena sposobnost organizacij, da hitro ugotovijo in popravijo pomanjkljivosti v svojih pravilih, postopkih in notranjih nadzorih. To sposobnost bi bilo treba povečati z vzpostavitvijo enote za oceno kakovosti in izdajanje spričeval, ki bi morala biti neodvisna od gospodarskih ali političnih interesov, lahko predlagal skupne ukrepe za trajnostno izboljšanje vseh priznanih organizacij in zagotavljala plodno sodelovanje s Komisijo.
- (15) Pravila in postopki priznanih organizacij so ključni dejavniki za povečanje varnosti in preprečevanje nesreč ter onesnaževanja. Priznane organizacije so začele postopek, ki bi moral pripeljati do uskladitve njihovih pravil in postopkov. Zakonodajca Skupnosti bi morala ta proces spodbujati in podpirati, saj bo imel pozitiven vpliv na pomorsko varnost ter konkurenčnost evropske ladjedelniške industrije.
- (16) Uskladitev pravil za priznane organizacije glede načrta, gradnje in rednih pregledov trgovskih ladij je stalen proces. Zato bi bilo treba obveznost, da se vzpostavi sklop lastnih pravil ali dokaže zmožnost za to, razumeti v okviru postopka usklajevanja in ne bi smela predstavljati ovire za dejavnosti priznanih organizacij ali morebitnih kandidatov za priznanje.
- (17) Priznane organizacije bi morale sproti dopolnjevati svoje tehnične standarde in jih dosledno uveljavljati, da bi uskladili varnostna pravila in zagotovili enotno izvajanje mednarodnih pravil znotraj Skupnosti. Kadar so tehnični standardi priznanih organizacij enaki ali zelo podobni, bi bilo treba razmisliti o vzajemnem priznavanju spričeval za materiale, opremo in dele v ustreznih primerih in kot izhodišče upoštevati najzahtevnejše in najstrožje standarde.
- (18) Medtem ko bi morala biti vsaka priznana organizacija načeloma odgovorna samo in izključno za dele, ki jim izda spričevalo, bo odgovornost priznanih organizacij in proizvajalcev določena z dogovorjenimi pogoji ali, če je to ustrezno, s pravom, ki se uporablja za zadevni primer.
- (19) Ker so preglednost in izmenjava informacij med zainteresiranimi stranmi in pravica javnosti do dostopa do informacij temeljnega pomena za preprečevanje nesreč na morju, bi morale priznane organizacije predložiti pomorskim inšpekcijskim organom vse ustrezne predpisane informacije v zvezi s stanjem ladij v njihovi klasifikaciji in o tem obvestiti javnost.

- (20) Da se ladjam prepreči spreminjanje klasifikacije zaradi izogibanja potrebnim popravilom, bi morale priznane organizacije med seboj izmenjevati vse ustrezne informacije v zvezi s stanjem ladij, ki spreminjajo klasifikacijo, in po potrebi v izmenjavo informacij vključiti državo zastave.
- (21) Varstvo pravic intelektualne lastnine pomorskih subjektov, vključno z ladjedelnici, dobavitelji opreme in lastniki ladij, ne bi smelo preprečiti običajnih poslovnih transakcij in pogodbeno dogovorjenih storitev med temi strankami.
- (22) Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), ustanovljena z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁾, bi morala zagotoviti potrebno podporo za uporabo te uredbe.
- (23) Ker cilja te uredbe, in sicer določitve ukrepov, ki jih morajo upoštevati organizacije, zadolžene za tehnični nadzor in pregled ladij in za izdajanje spričeval za ladje, ki delujejo v Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov ukrepa lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (24) Ukrepi, ki jih morajo države članice upoštevati pri svojih odnosih z organizacijami za tehnični nadzor in pregled ladij, so določeni v Direktivi 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščenice za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav⁽²⁾ –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Ta uredba določa ukrepe, ki jih morajo upoštevati organizacije, ki so zadolžene za tehnični nadzor in pregled ladij ter za izdajanje spričeval za ladje glede usklajenosti z mednarodnimi konvencijami o varnosti na morju in preprečevanju onesnaževanja morja, pri čemer spodbujajo cilj svobode opravljanja storitev. To vključuje razvoj in izvajanje varnostnih zahtev za trup, strojno opremo in električne ter nadzorne naprave ladij, ki sodijo na področje uporabe mednarodnih konvencij.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

⁽²⁾ Glej stran 47 tega Uradnega lista.

Člen 2

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „ladja“ pomeni ladjo, ki sodi na področje uporabe mednarodnih konvencij;
- (b) „mednarodne konvencije“ pomenijo Mednarodno konvencijo z dne 1. novembra 1974 o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS 74), z izjemo poglavja XI-2 njene priloge, Mednarodno konvencijo z dne 5. aprila 1966 o tovornih črtah in Mednarodno konvencijo z dne 2. novembra 1973 o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (MARPOL), skupaj s protokoli in spremembami teh konvencij ter pripadajočimi kodeksi obveznega značaja v vseh državah članicah, in sicer v najnovejših različicah;
- (c) „organizacija“ pomeni pravni subjekt, njegove enote in druge subjekte pod njegovim nadzorom, ki skupaj ali ločeno izvajajo naloge, ki spadajo na področje uporabe te direktive;
- (d) „nadzor“ pomeni za namene točke (c) pravice, pogodbe ali druga zakonita ali dejanska sredstva, ki ločeno ali v kombinaciji podeljujejo pravnemu subjektu možnost izvajanja odločilnega vpliva ali omogočajo, da ta pravni subjekt izvaja naloge, ki spadajo na področje uporabe te direktive;
- (e) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu s to uredbo;
- (f) „pooblastilo“ pomeni dejanje, s katerim država članica pooblasti priznano organizacijo ali nanjo prenese pristojnosti;
- (g) „predpisano spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z mednarodnimi konvencijami;
- (h) „pravila in postopki“ pomenijo zahteve priznane organizacije glede načrta, gradnje, opreme, vzdrževanja in pregleda ladij;
- (i) „klasifikacijsko spričevalo“ pomeni dokument, ki ga izda priznana organizacija ter potrjuje primernost ladje za določeno uporabo ali storitev v skladu s pravili in postopki, ki jih določi in objavi zadevna priznana organizacija;
- (j) „lokacija“ pomeni kraj statutarnega sedeža, glavne uprave ali glavni kraj poslovanja organizacije.

Člen 3

1. Države članice, ki želijo pooblastiti še nepriznane organizacije, predložijo Komisiji zahtevek za priznanje, ki vključuje popolne informacije in dokazila o tem, da organizacija izpolnjuje minimalna merila iz Priloge I, ter o zahtevi in zavezi organizacije, da bo izpolnjevala obveznosti določb členov 8(4), 9, 10 in 11.

2. Komisija skupaj z zadevnimi državami članicami, ki vložijo zahtevek, opravi ocene organizacij, za katere je prejela zahtevek za priznanje, da preveri, ali organizacije izpolnjujejo zahteve in so sprejele zavezo izpolnjevati zahteve iz odstavka 1.

3. Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3) zavrne priznanje organizacij, ki ne izpolnjujejo zahtev iz odstavka 1 tega člena ali za katere se šteje, da njihovo ravnanje predstavlja nesprejemljivo grožnjo za varnost ali okolje na podlagi meril, določenih v skladu s členom 14.

Člen 4

1. Priznanje podeli Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3).

2. Priznanje se podeli le organizacijam, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 3.

3. Priznanje se podeli ustreznemu pravnemu subjektu, ki je matični subjekt vseh pravnih subjektov, ki sestavljajo priznane organizacije. Priznanje zajema vse pravne subjekte, ki prispevajo k zagotovitvi, da ta organizacija zagotavlja kritje za njihove storitve na svetovni ravni.

4. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3) in glede na dokazano zmožnost in strokovno znanje zadevne organizacije omeji priznanje glede določene vrste ladij ali velikosti ladij, določenih vrst prevoza ali kombinacije le-teh. V takem primeru Komisija navede razloge za omejitev in pogoje, pod katerimi se omejitev odpravi ali razširi. Omejitev se lahko kadar koli ponovno preuči.

5. Komisija sestavi in redno posodablja seznam organizacij, ki so priznane v skladu s tem členom. Ta seznam se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 5

Kadar Komisija meni, da priznana organizacija ne izpolnjuje minimalnih meril iz Priloge I ali svojih obveznosti iz te uredbe ali da je občutno poslabšala izvajanje varnosti in preprečevanje

onesnaževanja, vendar to ne pomeni nesprejemljive grožnje za varnost ali okolje, zahteva od zadevne priznane organizacije, da v določenih rokih sprejme potrebne preventivne ali sanacijske ukrepe, s katerimi zagotovi popolno usklajenost z navedenimi minimalnimi merili in obveznostmi in se zlasti izogne potencialnemu ogrožanju varnosti in okolja, ali kako drugače odpravi vzroke za poslabšanje položaja.

Preventivni in sanacijski ukrepi lahko vključujejočasne varnostne ukrepe, kadar je potencialno ogrožanje varnosti in okolja neposredno.

Kljub temu in brez poseganja v njihovo takojšnje izvajanje pa Komisija o ukrepih, ki jih namerava sprejeti, vnaprej obvesti vse države članice, ki so podelile pooblastilo zadevnim priznanim organizacijam.

Člen 6

1. Komisija lahko v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 12(2) poleg ukrepov, sprejetih na podlagi člena 5, naloži globe priznanim organizacijam:

(a) — katerih resno ali večkratno neizpolnjevanje minimalnih meril iz Priloge I ali svojih obveznosti, ki izhajajo iz členov 8(4), 9, 10 in 11,

ali

— katerih zmanjšana učinkovitost

razkriva resne hibe v njihovi organiziranosti, sistemih, postopkih ali notranjih nadzorih,

ali

(b) ki so Komisiji v času ocenjevanja v skladu s členom 8(1) namenoma predložile netočne, nepopolne ali zavajajoče informacije ali so kako drugače ovirale ocenjevanje.

2. Brez poseganja v odstavek 1 lahko Komisija, kadar priznana organizacija ne sprejme preventivnih ali sanacijskih ukrepov, ki jih je zahtevala Komisija, ali povzroči neupravičene zamude, do izvedbe zahtevanega ukrepa zadevni organizaciji naloži periodične denarne kazni.

3. Globe in periodične denarne kazni iz odstavkov 1 in 2 so odvračilne in sorazmerne z resnostjo zadeve in gospodarsko zmožljivostjo zadevne priznane organizacije, zlasti ob upoštevanju stopnje ogrožanja varnosti ali varstva okolja.

Globe in periodične denarne kazni se naložijo šele po tem, ko je bila zadevni priznani organizaciji in državam članicam dana možnost, da predložijo svoje pripombe.

Skupni znesek naloženih glob in periodičnih denarnih kazni ne presega 5 % skupnega povprečnega prometa priznane organizacije v preteklih treh poslovnih letih za dejavnosti, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

4. Sodišče Evropskih skupnosti ima neomejeno pristojnost za ponovno preučitev odločitev, s katerimi je Komisija določila globo ali periodično denarno kazen. Naloženo globo ali periodično denarno kazen lahko prekliče, zniža ali poviša.

Člen 7

1. Komisija prekliče priznanje organizacije:

- (a) ki večkrat in v veliki meri ne izpolnjuje minimalnih meril iz Priloge I ali svojih obveznosti po tej uredbi, tako da njeno ravnanje pomeni nesprejemljivo grožnjo za varnost ali okolje;
- (b) ki večkrat in v veliki meri ne izvaja ukrepov za varnost in preprečevanje onesnaževanja, tako da to predstavlja nesprejemljivo grožnjo za varnost ali okolje;
- (c) ki Komisiji preprečuje ali jo večkrat ovira pri ocenjevanju;
- (d) ki v roku ne poravnava glob in/ali periodičnih denarnih kazni iz člena 6(1) in (2), ali
- (e) ki skuša pridobiti finančno kritje ali povračilo za morebitne globe, ki so ji bile naložene na podlagi člena 6.

2. Komisija za namene iz točk (a) in (b) iz odstavka 1 sprejme odločitev ob upoštevanju vseh naslednjih razpoložljivih informacij:

- (a) rezultatov lastnega ocenjevanja zadevne priznane organizacije na podlagi člena 8(1);
- (b) poročil, ki jih predložijo države članice na podlagi člena 10 Direktive 2009/15/ES;

(c) analize nezgod, v katere so bile vpletene ladje, ki so jih klasificirale priznane organizacije;

(d) ponovnega pojava pomanjkljivosti iz točke (a) člena 6(1);

(e) stopnje, do katere je ladjevje v klasifikaciji priznane organizacije prizadeto, in

(f) neučinkovitost ukrepov iz člena 6(2).

3. O preklicu priznanja Komisija odloča na lastno pobudo ali zahtevo države članice v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3), in sicer po tem, ko je bila zadevni priznani organizaciji dana možnost, da predloži svoje pripombe.

Člen 8

1. Komisija skupaj z državo članico, ki je vložila ustrezno zahtevo za priznanje, redno in vsaj vsaki dve leti oceni vse priznane organizacije, da preveri, ali izpolnjujejo obveznosti iz te uredbe in minimalna merila iz Priloge I. Ocena se omeji na tiste dejavnosti priznane organizacije, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.

2. Pri izbiranju priznanih organizacij za oceno Komisija posveča posebno pozornost učinkovitosti priznane organizacije pri izvajanju varnosti in preprečevanju onesnaževanja, evidencam o nezgodah in poročilom, ki jih predložijo države članice v skladu s členom 10 Direktive 2009/15/ES.

3. Ocena lahko vključuje obisk regionalnih podružnic priznane organizacije in prav tako naključni tehnični nadzor ladij, kadar obratujejo ali so v izgradnji, da se preveri poslovanje priznane organizacije. V tem primeru, če je to primerno, Komisija obvesti državo članico lokacije regionalne podružnice. Komisija predloži državam članicam poročilo o rezultatih ocene.

4. Vsaka priznana organizacija da odboru iz člena 12(1) vsako leto na voljo rezultate pregleda svojega upravljanja sistema kakovosti.

Člen 9

1. Priznane organizacije zagotovijo Komisiji dostop do informacij, potrebnih za ocene iz člena 8(1). Za preprečitev tega dostopa se ni mogoče sklicevati na nobeno pogodbeno klavzulo.

2. Priznane organizacije v pogodbah z lastniki in upravljavci ladjam za izdajo predpisanih spričeval ali klasifikacijskih spričeval ladjam zagotovijo, da se tako spričevalo izda pod pogojem, da te stranke ne nasprotujejo dostopu inšpektorjev Komisije na ladjo za namene iz člena 8(1).

Člen 10

1. Priznane organizacije se med seboj redno posvetujejo, da bi ohranile enakovrednost ter si prizadevale za usklajenost svojih pravil in postopkov in njihovega izvajanja. Priznane organizacije med seboj sodelujejo, da dosežejo usklajeno razlago mednarodnih konvencij brez poseganja v pristojnosti držav zastave. Priznane organizacije se v ustreznih primerih sporazumejo o tehničnih in postopkovnih pogojih, pod katerimi bodo vzajemno priznavale klasifikacijska spričevala za materiale, opremo in dele, ki temeljijo na enakovrednih standardih, pri čemer kot izhodišče upoštevajo najzahtevnejše in najstrožje standarde.

Če zaradi varnostnih razlogov ni mogoče doseči dogovora o vzajemnem priznavanju, priznana organizacija jasno navede razloge za to.

Če priznana organizacija z inšpekcijskim pregledom ali kako drugače potrdi, da material, del opreme ali sestavni del ni skladen s spričevalom, lahko ta organizacija zavrne odobritev namestitve tega materiala, dela opreme ali sestavnega dela na ladjo. Priznana organizacija nemudoma obvesti druge priznane organizacije in navede razloge za zavrnitev.

Priznane organizacije za namene klasifikacije priznajo spričevala za morsko opremo z znakom skladnosti v skladu z Direktivo Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi⁽¹⁾.

Komisiji in državam članicam predložijo redna poročila o temeljnem napredku na področju standardov in na področju vzajemnega priznavanja spričeval za materiale, opremo in dele.

2. Komisija do 17. junija 2014 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu na neodvisni študiji temelječe poročilo o doseženi stopnji v procesu usklajevanja pravil in postopkov za vzajemno priznavanje spričeval za materiale, opremo in dele.

3. Priznane organizacije sodelujejo s pomorskimi inšpekcijskimi upravami države pristanišča, kadar gre za njihovo klasificirano ladjo, zlasti zato, da bi olajšale odpravljanje ugotovljenih pomanjkljivosti ali drugih odstopanj.

4. Priznane organizacije predložijo vsem upravam držav članic, ki so podelile katero koli od pooblastil iz člena 3 Direk-

tive 2009/15/ES, in Komisiji vse ustrezne informacije o svojem klasificiranem ladjevju, prenosih, spremembah, začasnih odvzemih in preklicih klasifikacije, ne glede na zastavo, pod katero plujejo ladje.

Informacije o prenosih, spremembah, začasnih odvzemih in preklicih klasifikacije, vključno z informacijami o vseh zapoznelih pregledih in zapoznelih priporočilih, klasifikacijskih pogojih, operativnih pogojih ali operativnih omejitvah, naloženih njihovim klasificiranim ladjam, se – ne glede na zastavo, pod katero ladje plujejo – elektronsko sporočijo tudi v skupno podatkovno bazo o inšpekcijskih pregledih, ki jo uporablja država članice za izvajanje Direktive 2009/16/ES z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča (prenovitev)⁽²⁾, ob istem času, ko se zabeležijo v lastne sisteme priznane organizacije in v vsakem primeru najpozneje v 72 urah po dogodku, na podlagi katerega je nastala obveznost sporočanja informacij. Te informacije se z izjemo priporočil in klasifikacijskih pogojev, ki niso zapoznani, objavi na spletni strani teh priznanih organizacij.

5. Priznane organizacije ne izdajo predpisanih spričeval ladji, ne glede na njeno zastavo, ki je deklasificirana ali je spremenila klasifikacijo iz varnostnih razlogov, preden ne dajo možnosti pristojnemu organu države zastave, da v razumnem roku poda svoje mnenje o tem, ali je potreben celoten tehnični nadzor.

6. Pri prenosu ladje od ene priznane organizacije k drugi odstopna organizacija nemudoma zagotovi prevzemni organizaciji popolno dokumentacijo o ladji in jo obvesti o:

- (a) vsakem zapoznelem pregledu;
- (b) vsakem zapoznelem priporočilu in klasifikacijskih pogojih;
- (c) operativnih pogojih, ki so naloženi ladji, in
- (d) operativnih omejitvah, ki so naložene ladji.

Prevzemna organizacija lahko izda nova spričevala za ladjo šele po tem, ko je uspešno zaključen vsak zapozneli pregled in izpolnjena vsa zapoznela priporočila ali klasifikacijski pogoji, ki so bili v zvezi z ladjo naloženi predhodno, v skladu z navedbami odstopne organizacije.

Pred izdajo spričeval mora prevzemna organizacija obvestiti odstopno organizacijo o datumu izdaje spričeval in potrditi datum, kraj in ukrepe, sprejete v zvezi z izvedbo vsakega zapoznelega pregleda, zapoznelega priporočila ali zapoznelega pogoja klasifikacije.

⁽¹⁾ UL L 46, 17.2.1997, str. 25.

⁽²⁾ Glej stran 57 tega Uradnega lista.

Priznane organizacije oblikujejo in izvajajo ustrezne skupne zahteve glede prenosa ladje, kjer so potrebni posebni previdnostni ukrepi. Ti primeri so zlasti tisti, kjer gre za prenos ladje, stare petnajst let ali več, in prenos od nepriznane organizacije k priznani.

Priznane organizacije medsebojno sodelujejo zaradi pravnega izvajanja določb tega odstavka.

Člen 11

1. Priznane organizacije do 17. junija 2011 v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi kakovosti ustanovijo in vzdržujejo neodvisno enoto za oceno kakovosti in izdajanje spričeval, pri čemer ji lahko s svetovanjem pomagajo ustrezna strokovna združenja, ki delujejo na področju pomorstva.

2. Enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval opravlja naslednje naloge:

(a) pogosto in redno ocenjevanje sistemov upravljanja kakovosti v priznanih organizacijah v skladu s standardi za merila kakovosti ISO 9001;

(b) izdajanje spričeval za sisteme upravljanja kakovosti priznanih organizacij, vključno z organizacijami, za katere je bilo zaproseno za priznanje v skladu s členom 3;

(c) izdajanje razlag mednarodno priznanih standardov upravljanja kakovosti, zlasti za upoštevanje posebne narave in obveznosti priznanih organizacij, in

(d) sprejetje posameznih in skupnih priporočil za izboljšanje postopkov in mehanizmov notranjega nadzora priznanih organizacij.

3. Enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval ima potrebne pristojnosti, da deluje neodvisno od priznanih organizacij in ima potrebna sredstva, da svoje dolžnosti izvaja učinkovito in po najvišjih strokovnih standardih, pri čemer štiti neodvisnost oseb, ki te dolžnosti izvršujejo. Enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval bo določila svoje delovne metode in poslovnik.

4. Enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval lahko zaprosi za pomoč drugih zunanjih organov za oceno kakovosti.

5. Enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval obvešča zainteresirane strani, vključno z državami zastave in Komisijo, o svojem letnem delovnem načrtu kot tudi o ugotovitvah in priporočilih, zlasti o dogodkih, kjer bi bila varnost lahko ogrožena.

6. Komisija redno ocenjuje enoto za oceno kakovosti in izdajanje spričeval.

7. Komisija o rezultatih in nadaljnjih ukrepih na podlagi ocenjevanja poroča državam članicam.

Člen 12

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

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

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

Člen 13

1. Ta uredba se lahko spremeni brez razširitve področja njene uporabe, da bi se posodobila minimalna merila, določena v Prilogi I, zlasti zaradi upoštevanja ustreznih odločitev IMO.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitnih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(4).

2. Spremembe mednarodnih konvencij, opredeljenih v členu 2(b) te uredbe, se lahko izključijo s področja uporabe te uredbe v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

Člen 14

1. Komisija sprejme in objavi:

- (a) merila za ugotavljanje učinkovitosti pravil in postopkov ter izvajanja priznanih organizacij na področju varnosti ladij in preprečevanju onesnaževanja z njihovih klasificiranih ladij, zlasti ob upoštevanju podatkov iz Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, in/ali drugih podobnih shem, ter
- (b) merila za ugotavljanje, kdaj tako izvajanje pomeni nesprejemljivo grožnjo za varnost in okolje, ter pri katerih se lahko upoštevajo posebne okoliščine, ki vplivajo na manjše ali visoko usposobljene organizacije.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(4).

2. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, v zvezi z izvajanjem člena 6 in, če je ustrezno, člena 7, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(4).

3. Brez poseganja v takojšnjo uporabo minimalnih meril iz Priloge I lahko Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3) sprejme pravila za njihovo razlago in preuči možnost določitve ciljev za splošna minimalna merila iz točke 3 dela A Priloge I.

Člen 15

1. Organizacije, ki so bile v trenutku začetka veljavnosti te uredbe priznane v skladu z Direktivo 94/57/ES, ostanejo priznane organizacije ob upoštevanju določb odstavka 2.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
P. NEČAS

2. Brez poseganja v člena 5 in 7 Komisija do 17. junija 2010 v luči člena 4(3) te uredbe ponovno preuči vsa priznanja, dodeljena v skladu z Direktivo 94/57/ES, da odloči v skladu z regulativnim postopkom iz člena 12(3), ali je omejitve treba nadomestiti ali umakniti. Omejitve se uporabljajo, vse dokler Komisija ne odloči drugače.

Člen 16

V postopku ocenjevanja na podlagi člena 8(1) Komisija preveri, ali je imetnik priznanja ustrezní pravni subjekt v organizaciji, za katero se uporabljajo določbe te uredbe. Če temu ni tako, Komisija z odločbo priznanje spremeni.

Če Komisija priznanje spremeni, države članice prilagodijo svoje sporazume s priznano organizacijo, tako da upoštevajo to spremembo.

Člen 17

Komisija vsaki dve leti obvešča Evropski parlament in Svet o uporabi te uredbe.

Člen 18

Sklicevanja v zakonodaji Skupnosti in nacionalni zakonodaji na Direktivo 94/57/ES se po potrebi štejejo za sklicevanja na to uredbo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge II.

Člen 19

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

PRILOGA I

MINIMALNA MERILA ZA ORGANIZACIJE ZA PRIDOBITEV ALI OHRANITEV PRIZNANJA S STRANI SKUPNOSTI

(iz člena 3)

A. SPLOŠNA MINIMALNA MERILA

1. Priznana organizacija mora biti pravna oseba v državi svoje lokacije. Njene računovodske izkaze potrjujejo neodvisni revizorji.
2. Priznana organizacija mora biti zmožna izkazati obširne izkušnje pri ocenjevanju načrta in konstrukcije trgovskih ladij.
3. Priznana organizacija mora imeti vedno vodstveno in tehnično podporo ter raziskovalno osebje, ki je sorazmerno z velikostjo klasificiranega ladjevja, sestavo organizacije in njenim sodelovanjem pri gradnji in preoblikovanju ladij. Priznana organizacija mora biti zmožna dodeliti za vsako delovno mesto, kadar je potrebno, sredstva in osebje sorazmerno z nalogami, ki jih je treba opraviti v skladu s splošnimi minimalnimi merili iz točk 6 in 7 ter s posebnimi minimalnimi merili iz dela B.
4. Priznana organizacija mora imeti in uporabljati skupek lastnih izčrpnih pravil in postopkov za načrt, gradnjo in redni pregled trgovskih ladij, ki jih odlikujejo mednarodno priznani standardi, ali pa mora prikazati zmožnost za to. Ta pravila in postopki morajo biti objavljeni ter se morajo redno posodabljati in izboljševati z raziskovalnimi in razvojnimi programi.
5. Priznana organizacija mora vsako leto objaviti svoj register ladij ali ga voditi v elektronski bazi podatkov, ki je dostopna javnosti.
6. Priznane organizacije ne smejo nadzirati lastniki ali graditelji ladij ali drugi, ki so gospodarsko vključeni v gradnjo, opremljanje, popravilo ali obratovanje ladij. Priznana organizacija glede prihodka ni bistveno odvisna od enega samega trgovskega podjetja. Priznana organizacija ne opravlja klasifikacijskih ali predpisanih dejavnosti, če je sama lastnik ali upravljavec ladje ali če ima poslovne, osebne ali družinske vezi z lastnikom ali upravljavcem ladje. Ta nezdružljivost se uporablja tudi za nadzornike, ki jih zaposli priznana organizacija.
7. Priznana organizacija mora poslovati v skladu z določbami Priloge k Resoluciji IMO A.789(19) o specifikacijah glede izvajanja pregledov in izdajanja spričeval s strani priznanih organizacij, ki delujejo v imenu uprave, kolikor te določbe spadajo na področje uporabe te uredbe.

B. POSEBNA MINIMALNA MERILA

1. Priznana organizacija mora s svojimi ekskluzivnimi nadzorniki ali, v izjemnih in ustrezno utemeljenih primerih, z ekskluzivnimi nadzorniki drugih priznanih organizacij zagotoviti pokrivanje po celem svetu.
2. Priznana organizacija mora spoštovati etični kodeks.
3. Priznana organizacija mora biti vodena in upravljana tako, da je zagotovljena zaupnost informacij, ki jih zahteva uprava.
4. Priznana organizacija mora predložiti upravi, Komisiji in zainteresiranim stranem zadevne informacije.

5. Priznana organizacija, njeni nadzorniki in tehnično osebje opravljajo svoje delo, ne da bi pri tem na kakršen koli način škodili intelektualnim pravicam ladjedelnic, dobaviteljev opreme in lastnikov ladij, vključno s patenti, licencami, izkušnjami ali kakršnim koli drugim znanjem, katerega uporaba je pravno zaščitena na mednarodni ravni, ravni Skupnosti ali na nacionalni ravni; pod nobenimi pogoji ter brez poseganja v pristojnosti ocenjevanja držav članic in Komisije ter zlasti v skladu s členom 9 priznana organizacija ali nadzorniki in tehnično osebje, ki so zaposleni v organizaciji, ne smejo posredovati ali razkrivati poslovnih podatkov, ki so jih pridobili med opravljanjem inšpekcijskih pregledov, preverjanj in nadzorovanja ladij v izgradnji ali v popravilu.
6. Vodstvo priznane organizacije mora opredeliti in dokumentirati svojo politiko, cilje in zavezanost glede kakovosti ter zagotoviti, da se ta politika razume, izvaja in vzdržuje na vseh ravneh priznane organizacije. Politika priznane organizacije mora upoštevati cilje in kazalce glede izvajanja varnosti in preprečevanja onesnaževanja.
7. Priznana organizacija mora zagotoviti, da:
 - (a) se njena pravila in postopki sistematično oblikujejo in vzdržujejo;
 - (b) se njena pravila in postopki upoštevajo in da je uveljavljen notranji sistem merjenja kakovosti storitve glede na ta pravila in postopke;
 - (c) so izpolnjene zahteve za predpisane dejavnosti, za katere je priznana organizacija pooblaščenca, in da je vzpostavljen notranji sistem merjenja kakovosti storitve glede na usklajenost z mednarodnimi konvencijami;
 - (d) so odgovornosti, pristojnosti in medsebojna razmerja med osebami, katerih delo vpliva na kakovost storitev priznane organizacije, opredeljena in dokumentirana;
 - (e) vse delo poteka pod nadzorovanimi pogoji;
 - (f) je vzpostavljen nadzorni sistem, ki spremlja dejavnosti in delo nadzornikov ter tehničnega in upravnega osebja, ki ga organizacija zaposli;
 - (g) imajo nadzorniki obširno znanje o določeni vrsti ladje, na kateri izvajajo svoje delo, kolikor je to pomembno za izvedbo določenega pregleda, in o ustreznih zahtevah, ki se pri tem uporabljajo;
 - (h) se izvaja sistem izobraževanja nadzornikov in se njihovo znanje stalno dopolnjuje;
 - (i) se vzdržuje evidence, iz katerih je razvidno doseganje zahtevanih standardov na področjih izvajanih storitev in prav tako učinkovito delovanje sistema kakovosti;
 - (j) se vzdržuje obširen sistem načrtovanih in zabeleženih notranjih ocenjevanj s kakovostjo povezanih dejavnosti na vseh lokacijah;
 - (k) se predpisani pregled in tehnični nadzor, ki jih zahteva usklajeni sistem za pregled in izdajo spričeval, za katere je priznana organizacija pooblaščenca, izvajajo v skladu z določbami Priloge in Dodatka k Resoluciji IMO A.948(23) o smernicah za pregled v okviru usklajenega sistema za pregled in izdajo spričeval;
 - (l) so vzpostavljene jasne in neposredne odgovornosti in nadzori med osrednjimi in regionalnimi predstavništvami priznane organizacije ter med priznanimi organizacijami in njihovimi nadzorniki.

8. Priznana organizacija mora razviti, izvesti in vzdrževati učinkovite notranje sisteme nadzora kakovosti, ki temeljijo na ustreznih mednarodno priznanih standardih kakovosti ter so v skladu z EN ISO/IEC 17020:2004 (inšpekcijska telesa) in z EN ISO 9001:2000 (sistemi upravljanja kakovosti, zahteve), kot jih razlaga in potrjuje enota za oceno kakovosti in izdajanje spričeval iz člena 11(1).
 9. Pravila in postopki se morajo izvajati tako, da je priznana organizacija s pomočjo klasifikacijskih spričeval, na podlagi katerih se lahko izdajo predpisana spričevala, s svojim neposrednim znanjem in po lastni presoji sposobna sestaviti zanesljivo in objektivno izjavo o varnosti zadevnih ladij.
 10. Priznana organizacija mora imeti potrebna sredstva, da z uporabo usposobljenega strokovnega osebja in na podlagi določb Priloge k Resoluciji IMO A.913(22) o smernicah za izvajanje Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje (ISM) ladij s strani uprav oceni uporabo in vzdrževanje sistema za varno upravljanje na kopnem in na ladjah, o katerem naj bi se izdalo spričevalo.
 11. Priznana organizacija mora predstavnikom uprave in drugim zainteresiranim stranem omogočiti udeležbo pri razvijanju svojih pravil in postopkov.
-

PRILOGA II

Korelacijska tabela

Direktiva 94/57/ES	Direktiva 2009/15/ES	Ta uredba
člen 1	člen 1	člen 1
člen 2(a)	člen 2(a)	člen 2(a)
člen 2(b)	člen 2(b)	—
člen 2(c)	člen 2(c)	—
člen 2(d)	člen 2(d)	člen 2(b)
člen 2(e)	člen 2(e)	člen 2(c)
—	člen 2(f)	člen 2(d)
člen 2(f)	člen 2(g)	člen 2(e)
člen 2(g)	člen 2(h)	člen 2(f)
člen 2(h)	člen 2(i)	člen 2(g)
člen 2(i)	člen 2(k)	člen 2(i)
—	člen 2(j)	člen 2(h)
člen 2(j)	člen 2(l)	—
člen 2(k)	—	člen 2(j)
člen 3	člen 3	—
člen 4(1), prvi stavek	—	člen 3(1)
člen 4(1), drugi stavek	—	člen 3(2)
člen 4(1), tretji stavek	—	—
člen 4(1), četrti stavek	—	člen 4(1)
—	—	člen 3(3)
—	—	člen 4(2), (3), (4)
—	—	člen 5
—	—	člen 6
—	—	člen 7
člen 5(1)	člen 4(1)	—
člen 5(3)	člen 4(2)	—
člen 6(1), (2), (3), (4)	člen 5 (1), (2), (3), (4)	—
člen 6(5)	—	—
člen 7	člen 6	člen 12
člen 8(1), prva alineja	člen 7(1), točka (a) prvega pododstavka	—
člen 8(1), druga alineja	—	člen 13(1)
člen 8(1), tretja alineja	člen 7(1), točka (b) prvega pododstavka	—
—	člen 7(1), drugi pododstavek	člen 13(1), drugi pododstavek
člen 8(2)	člen 7(2)	—
člen 8(2), drugi pododstavek	—	člen 13(2)

Direktiva 94/57/ES	Direktiva 2009/15/ES	Ta uredba
člen 9(1)	—	—
člen 9(2)	—	—
člen 10(1), uvodno besedilo	člen 8	—
člen 10(1)(a), (b), (c), (2), (3), (4)	—	—
člen 11(1), (2)	člen 9(1), (2)	—
člen 11(3), (4)	—	člen 8(1), (2)
člen 12	člen 10	—
člen 13	—	—
člen 14	člen 11(1), (2)	—
—	člen 11(3)	—
—	člen 12	—
—	—	člen 9
člen 15(1)	—	—
—	—	člen 10(1), (2)
člen 15(2)	—	člen 10(3)
člen 15(3)	—	člen 10(4)
člen 15(4)	—	člen 10(5)
člen 15(5)	—	člen 10(6), prvi, drugi, tretji in peti pododstavek
—	—	člen 10(6), četrti pododstavek
člen 16	člen 13	—
člen 17	člen 16	—
—	člen 14	—
—	člen 15	—
—	—	člen 11
—	—	člen 14
—	—	člen 15
—	—	člen 16
—	—	člen 17
—	—	člen 18
—	—	člen 19
Priloga	—	Priloga I
—	Priloga I	—
—	Priloga II	Priloga II

UREDBA (ES) št. 392/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. aprila 2009

o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

morale določbe Protokola, ki jih vključuje ta uredba, za Skupnost veljati najpozneje od 31. decembra 2012.

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

- (3) Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002 („Atenska konvencija“), se uporablja le za mednarodni prevoz. Na notranjem trgu storitev pomorskega prevoza je razlikovanje med nacionalnim in mednarodnim prevozom odpravljeno, zato je primerno, da sta znotraj Skupnosti raven in narava odgovornosti enaki.

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

- (4) Sistem zavarovanja, kakor ga zahteva Atenska konvencija, mora ustrezati finančnim zmogljivostim ladjarjev in zavarovalnih družb. Lastnikom ladij mora biti omogočeno, da svoj sistem zavarovanja urejajo gospodarno, zlasti pri malih ladjarskih podjetjih, ki opravljajo storitve domačega prevoza, pa je treba upoštevati, da je njihova dejavnost odvisna od sezone. Sistem zavarovanja na podlagi te uredbe bi zato moral upoštevati različne razrede ladij.

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009,

- (5) V primeru smrti ali poškodbe potnika je primerno prevoznika zavezati k predplačilu, pri čemer predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V okviru skupne prometne politike je treba za izboljšanje varnosti pomorskega prometa sprejeti nadaljnje ukrepe. Med te ukrepe bi morala spadati pravila o odgovornosti za škodo, povzročeno potnikom, saj je pomembno, da se potnikom, vključenim v pomorske nesreče, zagotovi ustrezna odškodnina.

- (6) Potnikom bi bilo treba pred začetkom potovanja ali, če to ni mogoče, najpozneje ob odhodu zagotoviti ustrezne informacije o pravicah, ki jim pripadajo.

(2) Protokol iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, je bil sprejet 1. novembra 2002 pod okriljem Mednarodne pomorske organizacije (IMO). Skupnost in njene države članice so v procesu odločanja, ali naj k temu protokolu pristopijo oziroma ga ratificirajo. V vsakem primeru bi

- (7) Pravni odbor IMO je 19. oktobra 2006 sprejel Pridržek in smernice za izvajanje Atenske konvencije („Smernice IMO“), ki zadevajo nekatera vprašanja iz Atenske konvencije, zlasti nadomestilo za škodo, nastalo zaradi terorističnih dejanj. Kot take je Smernice IMO možno šteti za lex specialis.

- (8) Ta uredba vključuje dele Smernic IMO in določa njihovo obvezno veljavo. Zato bi bilo treba v določbah Smernic IMO, kjer se pojavi, pogojnik razumeti kot normativni sedanjik.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 562), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 190 E, 29.7.2008, str. 17), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

- (9) Določbe Atenske konvencije (Priloga I) in Smernic IMO (Priloga II) bi bilo treba smiselno razumeti v okviru zakonodaje Skupnosti.

- (10) Sistem odgovornosti, kakor je določen v tej uredbi, bi bilo treba postopoma razširiti na različne razrede ladij iz člena 4 Direktive Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje⁽¹⁾. Upoštevati bi bilo treba posledice na cene vozovnic in zmožnost trga, da pridobi dostopno zavarovalno kritje na zahtevani ravni za okrepitev pravic potnikov, kakor tudi sezonsko naravo dela prometa.
- (11) Zadeve iz členov 17 in 17a Atenske konvencije sodijo v izključno pristojnost Skupnosti, kolikor navedena člena vplivata na pravila iz Uredbe Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah⁽²⁾. Ti dve določbi bosta, ko bo Skupnost pristopila k Atenski konvenciji, v tem obsegu postali sestavni del pravnega reda Skupnosti.
- (12) V tej uredbi bi bilo treba izraz „ali je registrirana v državi članici“ razlagati v smislu, da mora biti država zastave za namene dovoljenja registracije svoje ladje, ki je dana v zakup, v drugi državi (bareboat charter-out registration), država članica ali pogodbenica Atenske konvencije. Države članice in Komisija bi morale narediti vse potrebno, da pozovejo IMO, naj oblikuje smernice o konceptu dovoljenja registracije svoje ladje, ki je dana v zakup, v drugi državi.
- (13) V tej uredbi izraz „pripomočki za osebe z zmanjšano mobilnostjo“ ne bi smel pomeniti niti prtljage niti vozil v smislu člena 8 Atenske konvencije.
- (14) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽³⁾.
- (15) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te uredbe, da se vanjo vključijo nadaljnje spremembe mednarodne konvencije ter z njo povezanih protokolov, kodeksov in resolucij. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (16) Evropska agencija za pomorsko varnost, ustanovljena z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta⁽⁴⁾, bi morala Komisiji pomagati pri pripravi in pisanju poročila o napredku v zvezi z delovanjem pravil, določenih v tej uredbi.
- (17) Nacionalni organi, zlasti pristaniški organi, imajo temeljno in odločilno vlogo pri prepoznavanju različnih tveganj, povezanih s pomorsko varnostjo, ter pri upravljanju z njimi.
- (18) Države članice so se v svoji Izjavi o pomorski varnosti z dne 9. oktobra 2008 trdno zavezale, da bodo najpozneje do 1. januarja 2012 izrazile svojo privolitve, da bodo zavezane z Mednarodno konvencijo o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve iz leta 1976, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1996. Države članice lahko uporabijo možnost iz člena 15(3a) navedene konvencije, da s posebnimi določbami na podlagi te uredbe uredijo sistem omejitve odgovornosti, ki se uporablja za potnike.
- (19) Ker cilja te uredbe, in sicer oblikovanja skupka enotnih pravil glede pravic prevoznikov po morju in njihovih potnikov v primeru nesreče, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi njihovega obsega in učinka lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

1. Ta uredba določa režim Skupnosti glede odgovornosti in zavarovanja za prevoz potnikov po morju, kakor je določeno v relevantnih določbah:

- (a) Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002 („Atenska konvencija“), navedenih v Prilogi I, in
- (b) Pridržka in smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, ki jih je 19. oktobra 2006 sprejel Pravni odbor IMO („Smernice IMO“), navedenih v Prilogi II.

⁽¹⁾ UL L 144, 15.5.1998, str. 1.

⁽²⁾ UL L 12, 16.1.2001, str. 1.

⁽³⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽⁴⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

2. Poleg tega ta uredba razširja uporabo teh določb na prevoz potnikov po morju znotraj posamezne države članice z ladjami, ki v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES sodijo v razreda A in B, in določa nekatere dodatne zahteve.

3. Najpozneje 30. junija 2013 Komisija po potrebi predstavi zakonodajni predlog, ki med drugim razširja področje uporabe te uredbe na ladje, ki v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES sodijo v razreda C in D.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za ves mednarodni prevoz v smislu točke 9 člena 1 Atenske konvencije in za prevoz po morju znotraj posamezne države članice z ladjami, ki v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES sodijo v razreda A in B, če:

- (a) ladja pluje pod zastavo države članice ali je registrirana v državi članici;
- (b) je bila prevozna pogodba sklenjena v državi članici; ali
- (c) je v skladu s prevozno pogodbo kraj odhoda ali kraj prihoda v državi članici.

Države članice lahko uporabljajo to uredbo za ves prevoz po morju znotraj posamezne države članice.

Člen 3

Odgovornost in zavarovanje

1. Ureditev odgovornosti glede potnikov, njihove prtljage in vozil ter pravil v zvezi z zavarovanjem ali drugim finančnim jamstvom ureja ta uredba in členi 1, 1a, 2(2), 3 do 16, 18, 20 in 21 Atenske konvencije, navedeni v Prilogi I, in določbe Smernic IMO, navedene v Prilogi II.

2. Smernice IMO, kakor so navedene v Prilogi II, so zavezujoče.

Člen 4

Nadomestilo za pripomočke za osebe z zmanjšano mobilnostjo in druge posebne pripomočke

V primeru izgube ali poškodovanja pripomočkov za osebe z zmanjšano mobilnostjo ali drugih posebnih pripomočkov, ki jih uporablja potnik z zmanjšano mobilnostjo, ureja prevoznikovo odgovornost člen 3(3) Atenske konvencije. Nadomestilo

ustreza nadomestni vrednosti zadevnih pripomočkov ali, kjer je to primerno, stroškom popravila.

Člen 5

Globalna omejitev odgovornosti

1. Ta uredba ne spreminja pravic ali obveznosti prevoznika ali dejanskega prevoznika v skladu z nacionalno zakonodajo za izvajanje Konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske zahtevke, 1976, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1996, vključno z morebitnimi prihodnjimi spremembami te konvencije

Kadar ne obstaja veljavna nacionalna zakonodaja, odgovornost prevoznika ali dejanskega prevoznika urejajo določbe člena 3 te uredbe.

2. V zvezi z zahtevki zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika, ki je posledica katerega koli od rizikov iz odstavka 2.2 Smernic IMO, lahko prevoznik in dejanski prevoznik omejita svojo odgovornost na podlagi določb iz odstavka 1 tega člena.

Člen 6

Predplačilo

1. Kadar je smrt ali telesna poškodba potnika posledica ladijske nesreče, prevoznik, ki je dejansko opravljal celoten prevoz ali del prevoza, med katerim se je zgodila ladijska nesreča, v 15 dneh od identifikacije osebe, upravičene do odškodnine, izplača predplačilo, ki zadostuje za kritje takojšnjih finančnih potreb, sorazmernih s povzročeno škodo. V primeru smrti to plačilo znaša najmanj 21 000 EUR.

Ta določba se uporablja tudi, če ima prevoznik sedež v Skupnosti.

2. Predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti in se lahko pobota s pozneje izplačanimi zneski na podlagi te uredbe. To predplačilo ni vračljivo, razen v primerih, določenih v členu 3(1) ali členu 6 Atenske konvencije ali Dodatku A k Smernicam IMO, ali kadar oseba, ki je prejela predplačilo, ni oseba, upravičena do odškodnine.

Člen 7

Informiranje potnikov

Brez poseganja v obveznosti organizatorjev potovanj, v skladu z Direktivo Sveta 90/314/EGS z dne 13. junija 1990 o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih⁽¹⁾, prevoznik in/ali dejanski prevoznik zagotovita, da potniki dobijo ustrezne in razumljive informacije o pravicah v skladu s to uredbo.

⁽¹⁾ UL L 158, 23.6.1990, str. 59.

Kadar je bila prevozna pogodba sklenjena v državi članici, se te informacije zagotovijo na vseh prodajnih točkah, vključno s telefonsko prodajo in prek spleta. Kadar je kraj odhoda v državi članici, se te informacije zagotovijo pred odhodom. V vseh drugih primerih se te informacije zagotovijo najpozneje ob odhodu. Če izpolni obveznost informiranja po tem členu bodisi prevoznik bodisi dejanski prevoznik, drugemu potnikov ni treba informirati. Informacije se zagotavljajo v najprimernejši obliki.

Za izpolnitev obveznosti informiranja na podlagi tega člena lahko prevoznik in dejanski prevoznik potnikom zagotovita najmanj informacije iz povzetka določb te uredbe, ki ga pripravi Komisija in ki se objavi.

Člen 8

Poročanje

Najpozneje tri leta po dnevu začetka uporabe te uredbe Komisija pripravi poročilo o njeni uporabi, ki med drugim upošteva gospodarski razvoj in razvoj v okviru mednarodnih forumov.

Temu poročilu je lahko priložen predlog za spremembo te uredbe ali predlog, ki naj ga Skupnost predloži pred ustreznim mednarodnim forumom.

Člen 9

Spremembe

1. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, ki se nanašajo na vključitev sprememb omejitev iz členov 3(1), 4a(1), 7(1) in 8 Atenske konvencije zaradi upoštevanja odločitev, sprejetih po členu 23 navedene konvencije, in ustreznih posodobitev Priloge I k tej uredbi, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 10(2) te uredbe.

Ob upoštevanju posledic na cene vozovnic in zmožnost trga, da pridobi dostopno zavarovalno kritje na zahtevani ravni za okrepitev pravic potnikov, kakor tudi sezonske narave dela prometa, na podlagi primerne ocene vplivov, Komisija do 31. decembra 2016 sprejme ukrep v zvezi z omejitvami, določenimi v Prilogi I za ladje, ki sodijo v razred B v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES. Navedeni ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih

določb te uredbe, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 10(2) te uredbe.

2. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe in ki se nanašajo na vključitev sprememb določb Smernic IMO, navedenih v Prilogi II, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 10(2).

Člen 10

Postopek v odboru

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

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

Člen 11

Prehodne določbe

1. V zvezi s prevozom po morju znotraj posamezne države članice z ladjami, ki v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES sodijo v razred A, se lahko države članice odločijo, da odložijo uporabo te uredbe za štiri leta po dnevu začetka njene uporabe.

2. V zvezi s prevozom po morju znotraj posamezne države članice z ladjami, ki v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES sodijo v razred B, se lahko države članice odločijo, da odložijo uporabo te uredbe do 31. decembra 2018.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

Uporablja se od dne začetka veljavnosti Atenske konvencije za Skupnost, vendar v vsakem primeru najpozneje od 31. decembra 2012.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
P. NEČAS

PRILOGA I

DOLOČBE ATENSKÉ KONVENCIJE O PREVOZU POTNIKOV IN NJIHOVE PRTLJAGE PO MORJU, KI SO RELEVANTNE ZA UPORABO TE UREDBE

(Prečiščeno besedilo Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, in Protokola iz leta 2002 h Konvenciji)

1. člen

Opredelitve

V tej konvenciji imajo naslednji izrazi tale pomen:

1. (a) „prevoznik“ pomeni osebo, ki je sklenila prevozno pogodbo ali je bila le-ta sklenjena v njenem imenu, ne glede na to, ali prevoz dejansko opravi ta oseba ali dejanski prevoznik;
 - (b) „dejanski prevoznik“ pomeni osebo, ki ni prevoznik in je lahko lastnik, zakupnik ali upravljaec ladje, ki dejansko opravi prevoz ali del prevoza, ter
 - (c) „prevoznik, ki dejansko opravi prevoz ali del prevoza“ pomeni dejanskega prevoznika ali, v primeru, da prevoznik dejansko opravi prevoz, prevoznika;
2. „prevozna pogodba“ pomeni pogodbo, ki jo je sklenil prevoznik ali je bila sklenjena v njegovem imenu za prevoz potnika ali potnika in njegove prtljage po morju;
 3. „ladja“ pomeni samo morsko plovilo, ne pa plovila z zračno blazino;
 4. „potnik“ pomeni vsako osebo, ki jo prevažata ladja:
 - (a) na podlagi prevozne pogodbe ali
 - (b) ki s soglasjem prevoznika spremlja vozilo ali žive živali, ki so opredeljene v prevozni pogodbi za prevoz blaga, ki ga ta konvencija ne ureja;
 5. „prtljaga“ pomeni vsak predmet ali vozilo, ki ga na podlagi prevozne pogodbe prevažata prevoznik, razen:
 - (a) predmetov in vozil, ki se prevažajo v skladu s pogodbo o zakupu, nakladnico ali drugo pogodbo, ki v prvi vrsti ureja prevoz blaga, ter
 - (b) živih živali;
 6. „kabinska prtljaga“ pomeni prtljago, ki jo ima potnik v svoji kabini ali je kako drugače v njegovi posesti, varstvu ali pod njegovim nadzorom. Razen po osmem odstavku tega člena in 8. členu vključuje kabinska prtljaga tudi prtljago, ki jo ima potnik v ali na svojem vozilu;
 7. „izguba ali poškodovanje prtljage“ vključuje gmotno škodo, ki je posledica neizročitve prtljage potniku v razumnem času po prihodu ladje, ki je prevažala ali bi morala prevažati prtljago, ne vključuje pa zamud, ki so posledica delovnih sporov;
 8. „prevoz“ zajema naslednja obdobja:
 - (a) za potnika in njegovo kabinsko prtljago čas, ko sta potnik in/ali njegova kabinska prtljaga na ladji ali v postopku vkrcavanja ali izkrcavanja, in čas, ko se potnik in njegova kabinska prtljaga prevažata s kopnega na ladjo ali obratno, če so stroški takšnega prevoza vključeni v ceno vozovnice ali je plovilo, ki se uporablja za takšen pomožni prevoz, potniku zagotovil prevoznik. Vendar pa za potnika prevoz ne vključuje časa, ki ga ta prebije v pomorskem terminalu, postaji, na pomolu oziroma na ali v katerem koli drugem pristaniškem objektu;

- (b) za kabinsko prtljago prav tako čas, ki ga potnik prebije v pomorskem terminalu ali na postaji ali pomolu oziroma na ali v katerem koli drugem pristaniškem objektu, če je prtljago prevzel prevoznik ali oseba, ki dela zanj, ali njegov agent in potniku ni bila ponovno izročena;
- (c) za ostalo prtljago, ki ni kabinska prtljaga, čas od trenutka, ko jo prevzame prevoznik ali oseba, ki dela zanj, ali njegov agent na kopnem ali na ladji, do trenutka, ko jo prevoznik ali oseba, ki dela zanj, ali njegov agent potniku ponovno izroči;
9. „mednarodni prevoz“ pomeni vsak prevoz, v okviru katerega sta v skladu s prevozno pogodbo kraj odhoda in prihoda v različnih državah ali v isti državi, če je v skladu s prevozno pogodbo ali načrtom potovanja vmesno pristanišče postanka v drugi državi;
10. „Organizacija“ pomeni Mednarodno pomorsko organizacijo;
11. „generalni sekretar“ pomeni generalnega sekretarja Organizacije.

1a. člen

Priloga

Priloga k tej konvenciji je njen sestavni del.

2. člen

Uporaba

1. [...] (*)

2. Ne glede na prvi odstavek tega člena se Konvencija ne uporablja, kadar se v skladu s katero koli mednarodno konvencijo o prevozu potnikov ali prtljage z drugo vrsto prevoza uporablja za prevoz režim civilne odgovornosti v skladu z določbami takšne konvencije, če je uporaba določb zadevne konvencije glede pomorskega prevoza obvezna.

3. člen

Odgovornost prevoznika

1. Za škodo, nastalo zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika, ki je posledica ladijske nesreče, prevoznik odgovarja do 250 000 obračunskih enot na posameznega potnika v posameznem primeru, razen če prevoznik dokaže, da je nesreča:

(a) posledica vojne, sovražnosti, državljanske vojne, vstaje ali izjemnega, neizogibnega ali neobvladljivega naravnega pojava ali

(b) je nastala zaradi dejanja ali opustitve dejanja z namenom povzročitve nesreče s strani tretje osebe.

Če in v kolikor škoda presega navedeno mejo, je prevoznik odgovoren še nadalje, razen če ne dokaže, da do nesreče, ki je povzročila škodo, ni prišlo namenoma ali zaradi malomarnosti prevoznika.

2. Prevoznik odgovarja za škodo, nastalo zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika, ki ni posledica ladijske nesreče, če je do nesreče, ki je povzročila škodo, prišlo namenoma ali zaradi njegove malomarnosti. Breme dokazovanja namena ali malomarnosti nosi tožnik.

3. V primeru škode zaradi izgube ali poškodovanja kabinske prtljage prevoznik odgovarja, če je do nesreče, ki je povzročila škodo, prišlo namenoma ali zaradi njegove malomarnosti. Za škodo, ki je nastala zaradi ladijske nesreče, se domneva, da je nastala namenoma ali zaradi malomarnosti prevoznika.

4. Prevoznik odgovarja za škodo, nastalo zaradi izgube ali poškodovanja prtljage, ki ni kabinska prtljaga, razen če dokaže, da je do nesreče, ki je povzročila škodo, prišlo nenamerno ali brez malomarnosti prevoznika.

5. V tem členu:

(a) „ladijska nesreča“ pomeni brodolom, prevrnitev, trčenje ali nasedanje ladje, eksplozijo, požar ali okvaro ladje;

(b) „namen ali malomarnost prevoznika“ vključuje namen ali malomarnost oseb, ki delajo za prevoznika, pri opravljanju njihovih nalog;

(*) Ni povzeto.

(c) „okvara ladje“ pomeni vsako nepravilno delovanje, okvaro ali nespoštovanje ustreznih varnostnih predpisov glede katerega koli dela ladje ali njene opreme, ki se uporablja za umik, evakuacijo, vkrcavanje in izkrcavanje potnikov; pogon, krmiljenje, varno plovbo, privezovanje, sidranje, vplutje ali izplutje s priveza ali sidrišča, nadzorovanje škode zaradi poplave; ali za sprožitev reševalnih naprav, ter

(d) „škoda“ ne vključuje kaznovalnih ali odvračilnih odškodnin.

6. Odgovornost prevoznika v skladu s tem členom se nanaša le na škodo, nastalo v nesrečah, ki so se zgodile med prevozom. Dokazno breme, da je do nesreče, ki je povzročila škodo, prišlo med prevozom, pa tudi glede obsega škode, nosi tožnik.

7. Nič v tej konvenciji ne posega v regresno pravico prevoznika zoper katero koli tretjo osebo ali ugovor zaradi deljene odgovornosti v skladu s 6. členom te konvencije. Nič v tem členu ne posega v pravico do omejitve odgovornosti v skladu s 7. in 8. členom te konvencije.

8. Domneva o odgovornosti za namen ali malomarnost določene stranke ali naložitev dokaznega bremena določeni stranki ne preprečuje upoštevanja dokazov v prid tej stranki.

4. člen

Dejanski prevoznik

1. Če je bil prevoz ali del prevoza zaupan dejanskemu prevozniku, prevoznik skladno z določbami Konvencije vseeno ostaja odgovoren za celoten prevoz. Poleg tega za dejanskega prevoznika za del prevoza, ki ga opravi, veljajo pravice in obveznosti, ki mu jih nalagajo določbe Konvencije.

2. Prevoznik je pri prevozu, ki ga opravi dejanski prevoznik, odgovoren za dejanja in opustitve dejanj dejanskega prevoznika in oseb, ki delajo zanj, ali njegovih agentov, ki jih ti storijo pri opravljanju svojih nalog.

3. Poseben dogovor, po katerem prevoznik prevzema obveznosti, ki jih Konvencija ne nalaga, ali se odreka pravicam, zagotovljenim s Konvencijo, zavezuje dejanskega prevoznika le, če se je s tem izrecno pisno strinjal.

4. Če in kolikor prevoznik in dejanski prevoznik odgovarjata, je njuna odgovornost solidarna.

5. Nič v tem členu ne posega v regresno pravico v razmerju med prevoznikom in dejanskim prevoznikom.

4a. člen

Obvezno zavarovanje

1. Pri prevozu potnikov z ladjo, ki je v državi pogodbenici registrirana za prevoz več kot dvanajst potnikov, in če se uporablja ta konvencija, ima vsak prevoznik, ki prevoz ali del prevoza dejansko opravi, urejeno zavarovanje ali drugo finančno jamstvo, na primer bančno garancijo ali podoben finančni instrument za kritje odgovornosti v skladu s to konvencijo za smrt ali telesne poškodbe potnikov. Omejitev obveznega zavarovanja ali drugega finančnega jamstva ne sme biti nižja od 250 000 obračunskih enot na potnika za vsak posamezen primer.

2. Potrdilo, da zavarovanje ali drugo finančno jamstvo velja v skladu z določbami Konvencije, se izda za vsako ladjo, potem ko ustrezni organ države pogodbenice presodi, ali so bile izpolnjene zahteve iz prvega odstavka. Za ladjo, registrirano v državi pogodbenici, tako potrdilo izda ali potrdi ustrezni organ države, v kateri je ladja vpisana v register; za ladjo, ki v državi pogodbenici ni registrirana, lahko takšno potrdilo izda ali potrdi ustrezni organ vsake države pogodbenice. Vzorec potrdila je določen v prilogi k tej konvenciji in vsebuje naslednje podrobnosti:

(a) ime ladje, razpoznavno številčno ali črkovno oznako in pristanišče registracije;

- (b) ime in navedbo glavnega kraja poslovanja prevoznika, ki dejansko opravlja prevoz ali del prevoza;
- (c) IMO identifikacijsko številko ladje;
- (d) vrsto in trajanje jamstva;
- (e) ime in glavni kraj poslovanja zavarovalnice ali druge osebe, ki zagotavlja finančno jamstvo, in, odvisno od primera, kraj poslovanja, v katerem je bilo sklenjeno zavarovanje ali drugo jamstvo, ter
- (f) čas veljavnosti potrdila, ki ne sme biti daljši od časa veljavnosti zavarovanja ali drugega finančnega jamstva.
3. (a) Država pogodbenica lahko za izdajo potrdila pooblasti od nje priznani institucijo ali organizacijo. Ta institucija ali organizacija državo obvesti o izdaji vsakega potrdila. V vseh primerih država pogodbenica v celoti jamči za popolnost in točnost tako izdanega potrdila ter zagotovi vse potrebno za izpolnitev te obveznosti.
- (b) Država pogodbenica generalnemu sekretarju sporoči:
- (i) posebne obveznosti in pogoje pooblastila, ki ga je dodelila priznani instituciji ali organizaciji;
- (ii) preklic takega pooblastila ter
- (iii) datum začetka učinkovanja pooblastila ali preklica pooblastila.
- Dodeljeno pooblastilo začne učinkovati šele tri mesece od dne, ko je bil o tem obveščen generalni sekretar.
- (c) Institucija ali organizacija, pooblaščenca za izdajo potrdil v skladu s tem odstavkom, je pooblaščenca najmanj za preklic teh potrdil, če ne izpolnjujejo pogojev, pod katerimi so bila izdana. V vseh primerih institucija ali organizacija o preklicu obvesti državo, v katere imenu je bilo potrdilo izdano.
4. Potrdilo je sestavljeno v uradnem jeziku ali uradnih jezikih države izdajateljice. Če uporabljeni jezik ni angleščina, francoščina ali španščina, besedilo vsebuje prevod v enega od teh jezikov; če tako določi zadevna država, se njen uradni jezik lahko izpusti.
5. Potrdilo se hrani na ladji, kopija pa se deponira pri organu, ki vodi ladijski register, ali, če ladja ni registrirana v državi pogodbenici, pri organu države, ki je potrdilo izdal ali potrdil.
6. Zavarovanje ali drugo finančno jamstvo ne izpolnjuje zahtev tega člena, če lahko preneha iz drugih razlogov, kot je potek veljavnosti zavarovanja ali finančnega jamstva, določenega v potrdilu, pred iztekom treh mesecev od dne vročitve obvestila o poteku organu iz petega odstavka, razen če je bilo potrdilo izročeno temu organu ali je bilo v navedenem obdobju izdano novo potrdilo. Podobno se navedene določbe uporabljajo za vsako spremembo, ki povzroči, da zavarovanje ali drugo finančno jamstvo ne izpolnjuje več zahtev tega člena.
7. Država ladijskega registra določi pogoje za izdajo in veljavnost potrdila ob upoštevanju določb tega člena.
8. Konvencija državi pogodbenici v ničemer ne preprečuje, da bi se opirala na informacije, ki jih pridobi od drugih držav, Organizacije ali drugih mednarodnih organizacij glede finančnega stanja ponudnikov zavarovanj ali drugih finančnih jamstev za namene te konvencije. V teh primerih se država pogodbenica, ki se opira na zadevne informacije, ne razbremeni odgovornosti, ki jo ima kot država izdajateljica potrdila.

9. Potrdila, ki jih izda ali potrdi organ države pogodbenice, sprejmejo druge države pogodbenice za namene te konvencije in jih obravnavajo enakovredno s potrdili, ki so jih izdale ali potrdile same, četudi so bila izdana ali potrjena za ladjo, ki ni registrirana v državi pogodbenici. Država pogodbenica lahko kadar koli zahteva posvetovanje z državo, ki je potrdilo izdala ali potrdila, če sumi, da je zavarovalnica ali porok, naveden v potrdilu, finančno nesposoben izpolniti svoje obveznosti v skladu s to konvencijo.

10. Vsak odškodninski zahtevek, ki ga krije zavarovanje ali drugo finančno jamstvo v skladu s tem členom, je mogoče vložiti neposredno zoper zavarovalnico ali drugo osebo, ki zagotavlja finančno jamstvo. V takšnem primeru se znesek, določen v prvem odstavku, nanaša na omejitev odgovornosti zavarovalnice ali druge osebe, ki zagotavlja finančno jamstvo, četudi prevoznik ali dejanski prevoznik ni upravičen do omejitve odgovornosti. Toženec lahko še naprej uveljavlja ugovore (razen stečaja ali prisilne poravnave), ki bi jih bil v skladu s to konvencijo upravičen uveljavljati prevoznik iz prvega odstavka. Toženec lahko poleg tega uveljavlja ugovor, da je škoda posledica naklepa zavarovanca, vendar toženec ne more uveljavljati drugih ugovorov, do katerih bi bil upravičen v postopku zavarovanja zoper toženca. Toženec ima v vsakem primeru pravico zahtevati, da se prevoznik in dejanski prevoznik vključita v postopek.

11. Vsi zneski, ki jih zagotovi zavarovalnica, ali ki se zagotovijo iz drugega finančnega jamstva v skladu s prvim odstavkom, so na voljo izključno za poplačilo zahtevkov v skladu s Konvencijo, vsa izplačila takšnih zneskov pa bodo odgovornost, ki izhaja iz Konvencije, razbremenila do višine plačanega zneska.

12. Država pogodbenica ladji pod njeno zastavo, za katero se uporablja ta člen, dovoli plovbo le, če je bilo potrdilo izdano v skladu z drugim ali petnajstim odstavkom.

13. Ob upoštevanju določb tega člena vsaka država pogodbenica v skladu s svojo nacionalno zakonodajo zagotovi, da zavarovanje ali drugo finančno jamstvo v obsegu iz prvega odstavka velja za vsako ladjo, registrirano za prevoz več kot dvanajstih potnikov, ne glede na to, kje je registrirana, za vplutje v pristanišče na njenem ozemlju ali izplutje iz njega, v kolikor se uporablja ta konvencija.

14. Ne glede na določbe petega odstavka lahko država pogodbenica obvesti generalnega sekretarja, da za namene trinajstega odstavka ladjam ob vplutju v pristanišča na njenem ozemlju ali izplutju iz njih ni treba imeti ali predložiti potrdila, zahtevanega v drugem odstavku, če je država pogodbenica, ki je potrdilo izdala, generalnega sekretarja obvestila, da vodi evidenco v elektronski obliki, ki je dostopna vsem državam pogodbenicam in potrjuje obstoj potrdila ter omogoča državam pogodbenicam, da izpolnijo svoje obveznosti v skladu s trinajstim odstavkom.

15. Če zavarovanje ali drugo finančno jamstvo za ladjo v lasti države pogodbenice ni urejeno, se ustrezne določbe tega člena za takšno ladjo ne uporabljajo, ladja pa mora imeti potrdilo, ki ga izda ustrezní organ države ladijskega registra, ki navaja, da je ladja v lasti te države in da je odgovornost zavarovana ustrezno znesku, določenemu v skladu s prvim odstavkom. Oblika takšnega potrdila mora čim bolj ustrezati vzorcu, predpisanemu v drugem odstavku.

5. člen

Vrednostni predmeti

Prevoznik ne odgovarja za izgubo ali poškodbo denarja, vrednostnih papirjev, zlata, srebrnine, nakita, okrasnih predmetov, umetnin ali drugih vrednostnih predmetov, razen če niso bili vrednostni predmeti zaupani prevozniku v hrambo, pri čemer pa prevoznik odgovarja do omejitve, določene v tretjem odstavku 8. člena, razen če ni v skladu s prvim odstavkom 10. člena dogovorjena višja omejitev.

6. člen

Deljena odgovornost

Če prevoznik dokaže, da je smrt ali telesno poškodbo potnika ali izgubo ali poškodovanje njegove prtljage povzročilo namerno ali malomarno ravnanje potnika oziroma je njegovo ravnanje k temu pripomoglo, lahko sodišče, pred katerim poteka postopek, prevoznika v skladu z veljavno zakonodajo deloma ali v celoti oprusti odgovornosti.

7. člen

Omejitev odgovornosti za smrt ali telesno poškodbo

1. Odgovornost prevoznika za smrt ali telesno poškodbo potnika v skladu s 3. členom v nobenem primeru ne presega 400 000 obračunskih enot na potnika v posameznem primeru. Če je v skladu z veljavno zakonodajo sodišča, pred katerim teče postopek, dodeljena odškodnina v obliki večkratnih periodičnih izplačil, skupna vrednost plačil ne preseže navedene omejitve.

2. Država pogodbenica lahko s posebnimi določbami nacionalne zakonodaje uredi omejitev odgovornosti, določeno v prvem odstavku, pod pogojem, da nacionalna omejitev odgovornosti, če ta sploh obstaja, ni nižja od tiste, predpisane v prvem odstavku. Država pogodbenica, ki izkoristi možnost iz tega odstavka, obvesti generalnega sekretarja o višini sprejete omejitve odgovornosti oziroma o tem, da ta ne obstaja.

8. člen

Omejitev odgovornosti za izgubo ali poškodovanje prtljage in vozil

1. Odgovornost prevoznika za izgubo ali poškodovanje kabinske prtljage v nobenem primeru ne presega 2 250 obračunskih enot na potnika na prevoz.

2. Odgovornost prevoznika za izgubo ali poškodovanje vozil, vključno z vso prtljago v ali na vozilu, v nobenem primeru ne presega 12 700 obračunskih enot na vozilo na prevoz.

3. Odgovornost prevoznika za izgubo ali poškodovanje prtljage, razen prtljage iz prvega in drugega odstavka, v nobenem primeru ne presega 3 375 obračunskih enot na potnika na prevoz.

4. Prevoznik in potnik se lahko dogovorita, da prevoznik odgovarja z odbitno franšizo, ki ni višja od 330 obračunskih enot v primeru poškodovanja vozila in ni višja od 149 obračunskih enot na potnika v primeru izgube ali poškodovanja ostale prtljage; ta znesek se odšteje od izgube ali škode.

9. člen

Obračunska enota in pretvorba

1. Obračunska enota v tej konvenciji je posebna pravica črpanja, kot jo je opredelil Mednarodni denarni sklad. Zneski, navedeni v prvem odstavku 3. člena, prvem odstavku 4a. člena, prvem odstavku 7. člena in v 8. členu se pretvorijo v nacionalno valuto države sodišča, pred katerim poteka postopek, na osnovi vrednosti te valute v razmerju do posebne pravice črpanja na dan izdaje sodne odločbe ali na dan, o katerem se dogovorita stranki. Glede na posebno pravico črpanja se vrednost nacionalne valute države pogodbenice, ki je članica Mednarodnega denarnega sklada, izračuna po cenitveni metodi, ki jo na zadevni dan uporablja Mednarodni denarni sklad za svoje operacije in transakcije. Glede na posebno pravico črpanja se vrednost nacionalne valute države pogodbenice, ki ni članica Mednarodnega denarnega sklada, izračuna na način, ki ga določi ta država pogodbenica.

2. Kljub temu pa lahko država pogodbenica, ki ni članica Mednarodnega denarnega sklada in katere zakonodaja ne omogoča uporabe določb prvega odstavka, ob ratifikaciji, sprejetju, odobritvi ali pristopu k tej konvenciji ali kadar koli pozneje izjavi, da je obračunska enota iz prvega odstavka enaka znesku 15 zlatih frankov. Zlati frank iz tega odstavka je enak petinšestdesetim in pol miligramom zlata čistosti devetsto tisočin. Pretvorba zlatega franka v nacionalno valuto se opravi v skladu z zakonodajo zadevne države.

3. Izračun iz zadnjega stavka prvega odstavka in pretvorba iz drugega odstavka se opravita tako, da je, kolikor je to mogoče, vrednost za zneske iz prvega odstavka 3. člena, prvega odstavka 4a. člena, prvega odstavka 7. člena in 8. člena, izražena v nacionalni valuti države pogodbenice, enaka dejanski vrednosti, pridobljeni z uporabo prvih treh stavkov prvega odstavka. Države obvestijo generalnega sekretarja o načinu izračuna po prvem odstavku oziroma o rezultatu pretvorbe iz drugega odstavka, ko deponirajo listino o ratifikaciji, sprejetju, odobritvi ali pristopu k tej konvenciji in kadar pride do spremembe v načinu izračuna oziroma v rezultatu pretvorbe.

10. člen

Dodatne določbe o omejitvi odgovornosti

1. Prevoznik in potnik se lahko izrecno in pisno dogovorita za višje omejitve odgovornosti od tistih, predpisanih v 7. in 8. členu.
2. Obresti na odškodnino in pravni stroški niso vključeni v omejitve odgovornosti, predpisane v 7. in 8. členu.

11. člen

Ugovori in omejitve odgovornosti za osebe, ki delajo za prevoznika

Če je zoper osebo, ki dela za prevoznika, ali agenta prevoznika ali dejanskega prevoznika vložena tožba za povrnitev škode, ki sodi na področje te konvencije, lahko taka oseba ali agent, če dokaže, da je deloval v okviru svojih nalog, uveljavlja tiste ugovore in omejitve odgovornosti, na katere se lahko v skladu s to konvencijo sicer sklicuje prevoznik ali dejanski prevoznik.

12. člen

Seštevanje zahtevkov

1. Če se uporabljajo omejitve odgovornosti iz 7. in 8. člena, se te nanašajo na skupno vrednost vseh zneskov odškodninskih zahtevkov, vloženi zaradi smrti ali telesne poškodbe posameznega potnika ali izgube ali poškodovanja njegove prtljage.
2. Za prevoz, ki ga opravi dejanski prevoznik, skupna vrednost zneskov, ki se lahko zahtevajo od prevoznika, dejanskega prevoznika in od oseb, ki zanj delajo, in njihovih agentov, ki delujejo v okviru svojih nalog, ne presega najvišjega zneska, na katerega je v skladu s to konvencijo mogoče obsoditi prevoznika ali dejanskega prevoznika, vendar nobena od omenjenih oseb ne odgovarja za znesek, ki bi presegel zanj veljavno omejitev.
3. V vseh primerih, v katerih se oseba, ki dela za prevoznika, ali agent prevoznika ali dejanskega prevoznika v skladu z 11. členom Konvencije lahko sklicuje na omejitve odgovornosti, predpisane v 7. in 8. členu, skupna vrednost zneskov, ki se lahko zahtevajo od prevoznika ali dejanskega prevoznika in od osebe, ki zanj dela, ali njegovega agenta, ne presega teh omejitev.

13. člen

Izguba pravice do omejitve odgovornosti

1. Prevoznik ni upravičen do omejitev odgovornosti, predpisanih v 7. in 8. členu ter prvem odstavku 10. člena, če se dokaže, da je škoda nastala zaradi dejanja ali opustitve tega prevoznika z namenom povzročiti tako škodo ali zaradi nepremišljenosti in ob poznavanju dejstva, da bo po vsej verjetnosti nastala taka škoda.
2. Oseba, ki dela za prevoznika, ali agent prevoznika ali dejanskega prevoznika ni upravičen do omejitev odgovornosti, če se dokaže, da je škoda nastala zaradi dejanja ali opustitve dejanja te osebe ali agenta z namenom povzročiti tako škodo ali zaradi nepremišljenosti in ob poznavanju dejstva, da bo po vsej verjetnosti nastala taka škoda.

14. člen

Podlaga za tožbene zahtevke

Zahtevek za odškodnino zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika ali za izgubo ali poškodovanje prtljage se vložijo zoper prevoznika ali dejanskega prevoznika le v skladu s to konvencijo.

15. člen

Obvestilo o izgubi ali poškodovanju prtljage

1. Potnik pisno obvesti prevoznika ali njegovega agenta:
 - (a) v primeru očitne poškodbe prtljage:
 - (i) za kabinsko prtljago pred ali med izkrcanjem potnika;
 - (ii) za vso ostalo prtljago pred ali ob njeni ponovni izročitvi;

- (b) v primeru poškodbe prtljage, ki ni očitna, ali izgube prtljage v petnajstih dneh od dne izkranja ali ponovne izročitve prtljage ali od dne, ko bi prtljaga morala biti ponovno izročena.
2. Če potnik ne ravna po tem členu, se šteje, da je bila prejeta prtljaga nepoškodovana, razen če se ne dokaže nasprotno.
3. Pisno obvestilo ni potrebno, če je bila prtljaga ob prejemu skupaj pregledana.

16. člen

Zastaranje zahtevkov

1. Vsi zahtevki v zvezi s smrtjo ali telesno poškodbo potnika ali izgubo ali poškodovanjem prtljage zastarajo v roku dveh let.
2. Rok zastaranja se izračuna:
- (a) v primeru telesne poškodbe od dne izkranja potnika;
- (b) v primeru smrti med prevozom od dne, ko bi se potnik moral izkrcati, in v primeru telesne poškodbe, nastale med prevozom, katere posledica je smrt potnika po izkrcanju, od dne smrti, pod pogojem, da to obdobje ni daljše od treh let od dne izkranja;
- (c) v primeru izgube ali poškodovanja prtljage od dne izkranja ali od dne, ko bi do izkranja moralo priti, kar koli se zgodi pozneje.
3. Veljavna zakonodaja sodišča, pred katerim teče postopek, ureja podlago za začasno odložitev in prekinitev teka zastaralnih rokov, vendar tožba na podlagi te konvencije v nobenem primeru ne more biti vložena po izteku katerega koli izmed naslednjih rokov:
- (a) pet let od dne izkranja potnika ali od dne, ko bi do izkranja moralo priti, kar koli se zgodi pozneje, ali, če to nastopi prej,
- (b) tri leta od dne, ko je tožnik izvedel ali bi moral izvedeti za telesno poškodbo, izgubo ali škodo, nastalo zaradi nesreče.
4. Ne glede na prvi, drugi in tretji odstavek tega člena se lahko zastaralni rok podaljša z izjavo prevoznika ali z dogovorom strank po nastanku vzroka za tožbo. Izjava ali dogovor morata biti v pisni obliki.

17. člen

Pristojni sodni organ (*)

17a. člen

Priznanje in izvršitev (*)

18. člen

Ničnost pogodbenih določil

Pogodbena določila, dogovorjena pred nastankom nesreče, ki je povzročila smrt ali telesno poškodbo potnika ali izgubo ali poškodovanje prtljage, katerih namen je katero koli osebo, ki je odškodninsko odgovorna po tej konvenciji, razbremeniti odgovornosti do potnika ali predpisati nižjo omejitev odgovornosti, kot je določena s to konvencijo, razen v primerih iz četrtega odstavka 8. člena, in določila, katerih namen je prevaliti dokazno breme s prevoznika ali dejanskega prevoznika ali katerih posledica je omejitev možnosti, navedenih v prvem in drugem odstavku 17. člena, so nična, vendar pa ničnost takih pogodbenih določil ne pomeni ničnosti celotne prevozne pogodbe, za katero še naprej veljajo določbe te konvencije.

(*) Ni povzeto.

20. člen

Jedrska škoda

Ta konvencija ne določa odgovornosti za škodo, nastalo zaradi jedrske nesreče:

- (a) če je upravljavec jedrskega objekta odgovoren za škodo v skladu bodisi s Pariško konvencijo z dne 29. julija 1960 o odgovornosti tretjih oseb na področju jedrske energije, kot je bila spremenjena z Dodatnim protokolom z dne 28. januarja 1964, bodisi z Dunajsko konvencijo z dne 21. maja 1963 o civilni odgovornosti za jedrsko škodo ali katero koli njuno veljavno spremembo ali protokolom, ali
- (b) če je upravljavec jedrskega objekta za takšno škodo odgovoren po nacionalni zakonodaji, ki ureja takšno odgovornost, in če je ta zakonodaja v vseh pogledih enako naklonjena prizadetim osebam kot Pariška ali Dunajska konvencija ali katera koli njuna veljavna sprememba ali protokol.

21. člen

Gospodarski prevoz, ki ga opravljajo javni organi

Ta konvencija se uporablja za gospodarski prevoz, ki ga v skladu s prevozno pogodbo v smislu 1. člena opravljajo države ali javni organi.

[člena 22 in 23 Protokola iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974]

22. člen

Revizija in sprememba (*)

23. člen

Spremembe omejitev

1. Brez poseganja v določbe 22. člena se posebni postopek iz tega člena uporablja zgolj za spreminjanje omejitev, določenih v prvem odstavku 3. člena, prvem odstavku 4a. člena, prvem odstavku 7. člena in 8. členu Konvencije, kakor je bila revidirana s tem protokolom.
2. Na zahtevo vsaj polovice, v vsakem primeru pa najmanj šestih držav pogodbenic tega protokola, generalni sekretar vsak predlog za spremembo omejitev, vključno z odbitnimi franšizami, določenih v prvem odstavku 3. člena, prvem odstavku 4a. člena, prvem odstavku 7. člena in 8. členu Konvencije, kakor je bila revidirana s tem protokolom, razpošlje vsem članicam Organizacije in vsem državam pogodbenicam.
3. Vsaka predlagana in razposlana sprememba se predloži v preučitev Pravnemu odboru Organizacije (v nadaljnjem besedilu „Pravni odbor“) vsaj šest mesecev po tem, ko je bila razposlana.
4. Vse države pogodbenice Konvencije, kakor je bila revidirana s tem protokolom, so upravičene sodelovati v postopku Pravnega odbora za preučitev in sprejetje sprememb, četudi niso članice Organizacije.
5. Spremembe se sprejmejo z dvotretjinsko večino držav pogodbenic Konvencije, kakor je bila revidirana s tem protokolom, ki so navzoče in glasujejo v Pravnem odboru, razširjenem skladno s četrtrim odstavkom, pod pogojem, da je pri glasovanju prisotna vsaj polovica držav pogodbenic Konvencije, kakor je bila revidirana s tem protokolom.
6. Pri obravnavi predloga za spremembo omejitev Pravni odbor upošteva izkušnje, pridobljene ob nesrečah, in zlasti višino škode, ki je pri tem nastala, spremembe denarnih vrednosti ter učinek predlagane spremembe na stroške zavarovanja.

(*) Ni povzeto.

7. (a) Nobena sprememba omejitev po tem členu se ne sme obravnavati prej kot pet let od dne, ko je bil ta protokol dan na voljo za podpis, niti prej kot v petih letih od dne začetka veljavnosti predhodne spremembe po tem členu.
- (b) Nobena omejitev se ne sme zvišati tako, da preseže znesek, ki ustreza omejitvi, predpisani s Konvencijo, kot je bila spremenjena s tem protokolom, povečani za šest odstotkov letno, ob uporabi obrestno obrestnega računa od dne, ko je bil ta protokol dan na voljo za podpis.
- (c) Nobena omejitev se ne sme zvišati tako, da preseže znesek, ki ustreza omejitvi, predpisani s Konvencijo, kot je bila spremenjena s tem protokolom, pomnoženi s tri.
8. Organizacija uradno obvesti države pogodbenice o vsaki spremembi, sprejeti v skladu s petim odstavkom. Sprememba se šteje za sprejeto po izteku osemnajstmesečnega roka od dne uradnega obvestila, razen če je v navedenem roku vsaj četrtnina držav, ki so bile ob sprejetju spremembe države pogodbenice, generalnemu sekretarju sporočila, da spremembe ne sprejmejo. V tem primeru je sprememba zavržena in nima učinkov.
9. Sprememba, ki se šteje za sprejeto v skladu z osmim odstavkom, začne veljati osemnajst mesecev po sprejetju.
10. Sprememba zavezuje vse države članice, razen če v skladu s prvim in drugim odstavkom 21. člena ne odpovejo tega protokola vsaj šest mesecev pred začetkom veljavnosti spremembe. Odpoved začne učinkovati z začetkom veljavnosti spremembe.
11. Kadar se sprememba sprejme, vendar se osemnajstmesečni rok za njeno sprejetje še ni iztekel, je država, ki postane država pogodbenica v tem obdobju, vezana s to spremembo, če ta začne veljati. Država, ki postane pogodbenica po tem obdobju, je vezana s spremembo, ki je bila sprejeta v skladu z osmim odstavkom. V primerih iz tega odstavka je država vezana s spremembo, ko ta začne veljati ali, če se to zgodi pozneje, ko za zadevno državo začne veljati ta protokol.
-

PRILOGA K ATENSKI KONVENCIJI

POTRDILO O ZAVAROVANJU ALI DRUGEM FINANČNEM JAMSTVU V ZVEZI Z ODGOVORNOSTJO ZA SMRT ALI TELESNO POŠKODBO POTNIKOV

Izdano v skladu z določbami 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002

Ime ladje	Razpoznavna številčna ali črkovna oznaka	IMO identifikacijska številka ladje	Pristanišče registracije	Ime in polni naslov glavnega kraja poslovanja prevoznika, ki dejansko opravlja prevoz

Potrjujemo, da ima navedena ladja veljavno zavarovalno polico ali drugo finančno jamstvo, ki izpolnjuje zahteve 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002.

Vrsta jamstva

Trajanje jamstva

Ime in naslov zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov)

Ime

Naslov

To potrdilo velja do

Izdala ali potrdila vlada

(polno ime države)

ALI

Kadar se država pogodbenica sklicuje na tretji odstavek 4a. člena, je treba uporabiti naslednje besedilo:

To potrdilo je na podlagi pooblastila vlade

(polno ime države) izdal(-a) (ime institucije ali organizacije)

V, dne

(Kraj)

(Datum)

.....
(Podpis in naziv uradnika, ki je potrdilo izdal ali potrdil)

Opombe:

1. Navedba države lahko vključuje tudi omembo pristojnega organa te države, v kateri je izdano potrdilo.
2. Če celotni znesek jamstva izvira iz več kakor enega vira, je treba navesti zneske po posameznih virih.
3. Če je jamstvo dano v več oblikah, je treba te oblike naštet.
4. V rubriki „Trajanje jamstva“ mora biti določen datum, ko začne to jamstvo učinkovati.
5. V rubriki „Naslov zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov)“ mora biti naveden glavni kraj poslovanja zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov). Če je ustrezno, se navede kraj poslovanja, v katerem je bilo sklenjeno zavarovanje ali drugo jamstvo.

PRILOGA II

Izveleček iz Pridrška in smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, ki jih je 19. oktobra 2006 sprejel Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije

PRIDRŽEK IN SMERNICE IMO ZA IZVAJANJE ATENSKE KONVENCIJE

Pridržek

1. Atenska konvencija bi morala biti ratificirana z naslednjim pridržkom ali njemu ustrezajočo izjavo:

„[1.1] Pridržek Vlade ... v zvezi z ratifikacijo Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002 (v nadaljnjem besedilu ‚Konvencije‘).

Omejitev odgovornosti prevoznikov itd.

[1.2] Vlada ... si pridržuje pravico, da omeji, in se obvezuje, da bo omejila odgovornost iz prvega in drugega odstavka 3. člena Konvencije, in sicer za smrt ali telesno poškodbo potnika, ki je posledica katerega koli rizika pod 2.2 Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, na nižjega izmed naslednjih zneskov:

— 250 000 obračunskih enot za vsakega potnika v posameznem primeru

ali

— 340 milijonov obračunskih enot na ladjo v posameznem primeru.

[1.3] Poleg tega si Vlada ... pridržuje pravico, da smiselno uporablja, in se obvezuje, da bo smiselno uporabljala 2.1.1. in 2.2.2. točko Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije za te obveznosti.

[1.4] Odgovornost dejanskega prevoznika v skladu s 4. členom Konvencije, odgovornost oseb, ki delajo za prevoznika, in agentov prevoznika ali dejanskega prevoznika v skladu z 11. členom Konvencije in omejitev skupne vrednosti zneskov, ki se lahko zahteva v skladu z 12. členom Konvencije, se omejijo na isti način.

[1.5] Pridržek in obveza pod 1.2 se bosta uporabljala ne glede na temelj odgovornosti iz prvega in drugega odstavka 3. člena in ne glede na morebitne nasprotno določbe 4. ali 7. člena Konvencije; vendar ta pridržek in zaveza ne vplivata na učinkovanje 10. ali 13 člena.

Obvezno zavarovanje in omejitev odgovornosti zavarovalnic

[1.6.] Vlada ... si pridržuje pravico, da omeji zahteve, in se obvezuje, da bo omejila zahteve iz prvega odstavka 4a. člena Konvencije za ureditev zavarovanja ali drugega finančnega jamstva za smrt ali telesno poškodbo potnika, ki je posledica katerega koli rizika pod 2.2 Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, na nižjega izmed naslednjih zneskov:

— 250 000 obračunskih enot za vsakega potnika v posameznem primeru

ali

— 340 milijonov obračunskih enot na ladjo v posameznem primeru.

[1.7] Vlada ... si pridržuje pravico, da omeji odgovornost, in se obvezuje, da bo omejila odgovornost zavarovalnice ali druge osebe, ki zagotavlja finančno jamstvo v skladu z desetim odstavkom 4a. člena, za smrt ali telesno poškodbo potnika, ki je posledica katerega koli rizika pod 2.2 Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, do najvišjega zneska zavarovanja ali drugega finančnega jamstva, ki ga mora zagotavljati prevoznik v skladu z 1.6. točko tega pridrška.

[1.8] Vlada ... si poleg tega pridržuje pravico, da uporablja, in se obvezuje, da bo uporabljala Smernice IMO za izvajanje Atenske konvencije, vključno z uporabo klavzul pod 2.1 in 2.2 Smernic, za vsa obvezna zavarovanja v okviru Konvencije.

- [1.9] Vlada ... si pridržuje pravico in se obvezuje, da bo ponudnika zavarovanja ali drugega finančnega jamstva iz prvega odstavka 4a. člena izvzela iz kakršne koli odgovornosti, za katero se ni zavezal.

Izdajanje potrdil

- [1.10] Vlada ... si pridržuje pravico in se obvezuje, da bo izdajala potrdila o zavarovanju iz drugega odstavka 4a. člena Konvencije, da bi:

- odrazila omejitve odgovornosti in zahteve po zavarovalnem kritju pod 1.2, 1.6, 1.7 in 1.9 ter
- vključila druge tovrstne omejitve, zahteve in izjeme, kadar ugotovi, da je to potrebno zaradi razmer na zavarovalniškem trgu v trenutku izdaje potrdila.

- [1.11] Vlada ... si pridržuje pravico in se obvezuje, da bo sprejemala potrdila o zavarovanju, ki jih izdajo druge države pogodbenice na podlagi podobnega pridržka.

- [1.12] Vse takšne omejitve, zahteve in izjeme bodo jasno razvidne iz izdanega ali potrjenega potrdila iz drugega odstavka 4a. člena Konvencije.

Razmerje med tem pridržkom in Smernicami IMO za izvajanje Atenske konvencije

- [1.13] Pravice, ki jih ohranja ta pridržek, se bodo uveljavljale ob doslednem upoštevanju Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije ali katerih koli sprememb teh smernic, s ciljem zagotavljanja enotnosti. Če bo predlog za spremembo Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije – vključno z omejitvami – odobril Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije, se bodo te spremembe začele uporabljati na dan, ki ga določi odbor. To ne posega v določbe mednarodnega prava glede pravice posamezne države, da umakne ali spremeni svoj pridržek.“

Smernice

2. Države pogodbenice bi morale v trenutnih razmerah na zavarovalniškem trgu izdajati potrdila o zavarovanju na podlagi enega jamstva zavarovalnice, ki krije vojne rizike, in druge zavarovalnice, ki krije nevojne rizike. Vsaka od zavarovalnic bi morala biti odgovorna le za svoj del. Uporabljati bi se morala naslednja pravila (spodaj omenjene klavzule so določene v Dodatku A):

- 2.1 Tako za zavarovanje za primer vojne kot za nevojno zavarovanje lahko veljajo naslednje klavzule:

2.1.1 *izključitvena klavzula za radioaktivno onesnaženje, kemično, biološko, biokemično in elektromagnetno orožje* (klavzula št. 370);

2.1.2 *izključitvena klavzula za kibernetki napad* (klavzula št. 380);

2.1.3 *ugovori in omejitve ponudnika obveznega finančnega jamstva v skladu s Konvencijo, kakor je bila spremenjena s temi smernicami, zlasti omejitev 250 000 obračunskih enot na potnika za vsak posamezen primer;*

2.1.4 *določba, da zavarovanje krije izključno odgovornosti, ki izhajajo iz Konvencije, kakor je bila spremenjena s temi smernicami, ter*

2.1.5 *določba, da se bo z vsakim zneskom, plačanim v okviru Konvencije, znižala neporavnana obveznost prevoznika in/ali njegove zavarovalnice v skladu s 4a. členom Konvencije, čeprav ga niso izplačale ali se njegovega izplačila ni zahtevalo od ustrezne zavarovalnice za primer vojne ali nevojne zavarovalnice.*

2.2 Zavarovanje za primer vojne krije odgovornost, če obstaja, za škodo, nastalo zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika, zaradi:

- vojne, državljanske vojne, revolucije, upora, vstaje ali javnih nemirov, nastalih zaradi teh dogodkov, ali vseh sovražnih dejanj, ki jih storijo vojaške sile ali so storjena proti vojaškim silam,
- ujetništva, zasega, aretacije, zadrževanja ali pridržanja ter njihovih posledic ali vsakega poskusa takšnih dejanj,
- zavrženih min, torpedov in bomb ali drugega zavrženega vojaškega orožja,
- dejanj teroristov ali oseb iz zlonamernosti ali političnih nagibov in vseh ukrepov, sprejetih za preprečevanje takega rizika ali boj proti njemu,
- zaplembe in razlastitve,

za to zavarovanje pa lahko veljajo naslednje izjeme, omejitve in zahteve:

2.2.1 *WKlavzula o samodejnem prenehanju v primeru vojne in samodejnem prenehanju kritja*

2.2.2 Če zahtevki posameznih potnikov skupaj presegajo znesek 340 milijonov obračunskih enot na ladjo za kateri koli posamezni primer, ima prevoznik pravico do uveljavitve omejitve svoje odgovornosti v znesku 340 milijonov obračunskih enot, vedno pod pogojem, da:

- bi se ta znesek razporedil med tožnike sorazmerno glede na njihove ugotovljene zahtevke,
- se ta znesek tožnikom, znanim v trenutku razdelitve, lahko razporedi v enem ali več obrokih ter
- ta znesek lahko razporedi bodisi zavarovalnica bodisi sodišče ali drug pristojni organ, na katerega se obrne zavarovalnica v kateri koli državi pogodbenici, v kateri potekajo postopki v zvezi z zahtevki, ki jih domnevno krije zavarovanje.

2.2.3 Klavzula o 30-dnevnem odpovednem roku za primere, ki niso zajeti z 2.2.1.

2.3 Nevojno zavarovanje bi moralo kriti vse nevarnosti, za katere velja obvezno zavarovanje, razen rizikov, navedenih pod 2.2, ne glede na to, ali zanje veljajo izjeme, omejitve ali zahteve iz 2.1 in 2.2.

3. V Dodatku B je primer skupka zavarovalniških jamstev (modre karte) in potrdila o zavarovanju, ki odražajo te smernice.

—

DODATEK A

Klavzule iz smernic 2.1.1, 2.1.2 in 2.2.1**Izključitvena klavzula za radioaktivno onesnaženje, kemično, biološko, biokemično in elektromagnetno orožje**
(klavzula št. 370, 10.11.2003)

Ta klavzula je bistvenega pomena in prevlada nad vsem, kar je vsebovano v tem zavarovanju in kar ni v skladu z njo.

1. To zavarovanje v nobenem primeru ne krije izgube, odgovornosti za škodo ali stroškov, ki jih neposredno ali posredno povzročita, h katerim prispeva in ki izhajajo iz
 - 1.1 ionizirajočih sevanj zaradi radioaktivnosti ali onesnaženja zaradi radioaktivnosti, ki izvira iz katerega koli jedrskega goriva, jedrskih odpadkov ali izgorevanja jedrskega goriva;
 - 1.2 radioaktivnih, strupenih, eksplozivnih ali drugih nevarnih ali radioaktivnih lastnosti katerega koli jedrskega obrata, reaktorja ali druge jedrske naprave ali njihovih jedrskih sestavnih delov;
 - 1.3 katerega koli orožja ali naprave z atomsko ali jedrsko cepitvijo in/ali zlitjem ali druge podobne reakcije ali radioaktivne energije ali snovi;
 - 1.4 radioaktivnih, strupenih, eksplozivnih ali drugih nevarnih ali radioaktivnih lastnosti katere koli radioaktivne snovi. Izključitev v tej podklavzuli se ne uporablja za radioaktivne izotope, razen za jedrsko gorivo, kadar se taki izotopi pripravljajo, prenašajo, skladiščijo ali uporabljajo za gospodarske, kmetijske, zdravstvene, znanstvene ali druge podobne miroljubne namene;
 - 1.5 katerega koli kemičnega, biološkega, biokemičnega ali elektromagnetnega orožja.

Izključitvena klavzula za kibernetiski napa (klavzula št. 380, 10.11.2003)

1. Ob upoštevanju odstavka 2 to zavarovanje v nobenem primeru ne krije odgovornosti za izgubo ali za stroške, ki jih neposredno ali posredno povzročita, h katerim prispeva ali ki izhajajo iz uporabe ali delovanja katerega koli računalnika, računalniškega sistema, računalniške programske opreme, zlonamerne kode, računalniškega virusa ali postopka ali katerega koli drugega elektronskega sistema, ki bi lahko služil kot sredstvo za povzročitev škode.
2. Kadar je ta klavzula navedena na zavarovalnih policah, ki krijejo riziko vojne, državljanske vojne, revolucije, upora, vstaje ali javnih nemirov, nastalih zaradi teh dogodkov, ali kakršnih koli sovražnih dejanj, ki jih storijo vojaške sile ali so storjena proti vojaškim silam, ali terorizem ali dejanja oseb iz političnih nagibov, odstavek 1 ne dopušča izključitve izgub (ki bi bile sicer krite), ki so nastale zaradi uporabe katerega koli računalnika, računalniškega sistema ali računalniške programske opreme ali katerega koli drugega elektronskega sistema pri izstrelitvi in/ali navigacijskega sistema in/ali izstrelitvenega mehanizma katerega koli orožja ali izstrelka.

Samodejno prenehanje v primeru vojne in izključitev

1.1 Samodejno prenehanje kritja

Ne glede na to, ali je bilo v tem smislu izdano obvestilo o razveljavitvi, kritje SAMODEJNO PRENEHA:

- 1.1.1 ob izbruhu vojne (brez ali z vojno napovedjo) med katerimi koli od naslednjih držav: Združenim kraljestvom, Združenimi državami Amerike, Francijo, Rusko federacijo, Ljudsko republiko Kitajsko;
- 1.1.2 za katero koli plovilo, za katero je odobreno kritje, če je to plovilo zaseženo tako zaradi posesti kot uporabe.

1.2 Vojna med petimi velesilami

To zavarovanje izključuje

- 1.2.1 izgubo, odgovornost za škodo ali stroške, nastale zaradi izbruha vojne (brez ali z vojno napovedjo) med katerimi koli od naslednjih držav: Združenim kraljestvom, Združenimi državami Amerike, Francijo, Rusko federacijo, Ljudsko republiko Kitajsko;
- 1.2.2 zaseg zaradi posesti ali uporabe.

DODATEK B

I. Primeri zavarovalnic (modre karte) iz smernice pod 3

Modra karta, ki jo je izdala zavarovalnica za primer vojne

Potrdilo, ki izkazuje obstoj zavarovanja v skladu s 4a. členom Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002

Ime ladje:

IMO identifikacijska številka ladje:

Pristanišče registracije:

Ime in naslov lastnika:

Potrjujemo, da ima navedena ladja, v lasti navedenega lastnika, veljavno zavarovalno polico, ki izpolnjuje zahteve 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002, ob upoštevanju vseh izjem in omejitev, ki so dovoljene za obvezno zavarovanje za primer vojne po Konvenciji in smernicah za izvajanje, ki jih je oktobra 2006 sprejel Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije, zlasti pa naslednjih klavzul: [Tu se lahko vstavi poljubno dolgo besedilo Konvencije in Smernic z dodatki.]

Zavarovalno obdobje od: 20. februarja 2007

do: 20. februarja 2008

Zavarovalnica lahko kadar koli razveljavi to potrdilo v 30-dnevnem odpovednem roku s pisnim uradnim obvestilom, ki ga posreduje zgoraj navedenemu organu, pri čemer odgovornost zavarovalnice preneha z iztekom omenjenega odpovednega roka, toda samo glede nesreč, ki se pripetijo po izteku tega roka.

Datum:

To potrdilo je izdal:

War Risks, Inc

[naslov]

.....

Kot ekskluzivni zastopnik za War Risks, Inc.

Podpis zavarovalnice

Podpis zavarovalnice

Potrdilo, ki izkazuje obstoj zavarovanja v skladu s 4a. členom Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002

Ime ladje:

IMO identifikacijska številka ladje:

Pristanišče registracije:

Ime in naslov lastnika:

Potrjujemo, da ima navedena ladja, v lasti navedenega lastnika, veljavno zavarovalno polico, ki izpolnjuje zahteve 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002, ob upoštevanju vseh izjem in omejitev, ki so dovoljene za nevojne zavarovalnice po Konvenciji in smernicah za izvajanje, ki jih je oktobra 2006 sprejel Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije, zlasti pa ob upoštevanju naslednjih klavzul: [Tu se lahko vstavi poljubno dolgo besedilo Konvencije in Smernic z dodatki.]

Zavarovalno obdobje od: 20. februarja 2007

do: 20. februarja 2008

Zavarovalnica lahko kadar koli razveljavi to potrdilo v trimesečnem odpovednem roku s pisnim uradnim obvestilom, ki ga posreduje zgoraj navedenemu organu, pri čemer odgovornost zavarovalnice preneha z iztekom omenjenega odpovednega roka, toda samo glede nesreč, ki se pripetijo po izteku tega roka.

Datum:

To potrdilo je izdal:

PANDI P&I

[naslov]

.....

Kot ekskluzivni zastopnik za PANDI

P&I

Podpis zavarovalnice

II. Vzorec potrdila o zavarovanju iz smernice pod 3

POTRDILO O ZAVAROVANJU ALI DRUGEM FINANČNEM JAMSTVU V ZVEZI Z ODGOVORNOSTJO ZA SMRT ALI TELESNO POŠKODBO POTNIKOV

Izdano v skladu z določbami 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002

Ime ladje	Razpoznavna številčna ali črkovna oznaka	IMO identifikacijska številka ladje	Pristanišče registracije	Ime in polni naslov glavnega kraja poslovanja prevoznika, ki dejansko opravlja prevoz

Potrjujemo, da ima navedena ladja veljavno zavarovalno polico ali drugo finančno jamstvo, ki izpolnjuje zahteve 4a. člena Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 2002.

Vrsta jamstva

Trajanje jamstva

Ime in naslov zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov)

Zgoraj potrjeno zavarovalno kritje je razdeljeno na zavarovanje za primer vojne in nevojno zavarovanje v skladu s smernicami za izvajanje, ki jih je oktobra 2006 sprejel Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije. Za oba dela zavarovanja veljajo vse izjeme in omejitve, ki so dovoljene po Konvenciji in smernicah za izvajanje. Zavarovalnici nista solidarno odgovorni. Zavarovalnici sta:

Za vojni riziko: War Risks, Inc. [naslov]

Za nevojni riziko: Pandi P&I, [naslov]

To potrdilo velja do

Izdala ali potrdila vlada

(polno ime države)

ALI

Kadar se država pogodbenica sklicuje na tretji odstavek 4a. člena, je treba uporabiti naslednje besedilo:

To potrdilo je na podlagi pooblastila vlade (polno ime države) izdal(-a)
(ime institucije ali organizacije)

V dne
(Kraj) (Datum)

.....
(Podpis in naziv uradnika, ki je potrdilo izdal ali potrdil)

Opombe:

1. Navedba države lahko vključuje tudi omembo pristojnega organa te države, v kateri je izdano potrdilo.
 2. Če celotni znesek jamstva izvira iz več kakor enega vira, je treba navesti zneske po posameznih virih.
 3. Če je jamstvo dano v več oblikah, je treba te oblike naštet.
 4. V rubriki „Trajanje jamstva“ mora biti določen datum, ko začne to jamstvo učinkovati.
 5. V rubriki „Naslov zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov)“ mora biti naveden glavni kraj poslovanja zavarovalnice/zavarovalnic in/ali poroka(-ov). Če je ustrezno, se navede kraj poslovanja, v katerem je bilo sklenjeno zavarovanje ali drugo jamstvo.
-

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2009/15/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. aprila 2009

o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblašene za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav**(prenovitev)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009 ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 94/57/ES z dne 22. novembra 1994 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblašene za inšpekcijski pregled in nadzor ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav ⁽⁴⁾ je bila večkrat bistveno spremenjena. Ker bodo sprejete še nadaljnje spremembe, bi bilo treba navedeno direktivo zaradi jasnosti prenoviti.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 633), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 184 E, 22.7.2008, str. 11), stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20.

(2) Glede na naravo določb Direktive 94/57/ES se zdi primerno, da se njene določbe prenovijo z različnima pravnima instrumentoma Skupnosti, in sicer z direktivo in uredbo.

(3) Svet je v svoji resoluciji z dne 8. junija 1993 o skupni varnostni politiki v pomorskem prometu določil za cilj odstranitev vseh plovil iz voda Skupnosti, ki ne izpolnjujejo standardov, in dal prednost akcijskemu programu Skupnosti, namenjenemu zagotovitvi učinkovitega in enotnega izvajanja mednarodnih pravil z oblikovanjem skupnih standardov za klasifikacijske zavode.

(4) Varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja morja se lahko učinkovito izboljšata z dosledno uporabo mednarodnih konvencij, kodeksov in resolucij, ob spodbujanju cilja svobode opravljanja storitev.

(5) Za nadzor usklajenosti ladij z enotnimi mednarodnimi standardi za varnost in preprečevanje onesnaževanja morja sta odgovorni država zastave in država pristanišča.

(6) Države članice so pristojne za izdajanje mednarodnih spričeval za varnost in preprečevanje onesnaževanja, predvidenih v konvencijah, kakršne so Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974 (SOLAS 74), Mednarodna konvencija o tovornih črtah z dne 5. aprila 1966 in Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij z dne 2. novembra 1973 (MARPOL), ter za izvajanje določb teh konvencij.

(7) V skladu s temi konvencijami lahko vse države članice v različnem obsegu pooblastijo priznane organizacije za potrjevanje take usklajenosti in nanje prenesejo izdajanje ustreznih spričeval za varnost in preprečevanje onesnaževanja.

- (8) Veliko število obstoječih organizacijah po svetu, ki so priznane s strani pogodbenic Mednarodne pomorske organizacije (IMO), kadar te delujejo v imenu nacionalnih uprav, ne zagotavlja niti ustreznega izvajanja pravil niti zadostne zanesljivosti, ker nimajo zanesljivih in primernih struktur ter izkušenj, da bi lahko opravljale svoje obveznosti na visoki strokovni ravni.
- (9) V skladu s predpisom 3-1 dela A-1 poglavja II-1 SOLAS 74 so države članice dolžne zagotavljati, da so ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo, načrtovane, grajene in vzdrževane v skladu s konstrukcijskimi, mehničnimi in električnimi zahtevami, ki jih določijo s strani uprav priznane organizacije. Te organizacije zato pripravijo in izvajajo pravila glede načrtovanja, gradnje, vzdrževanja in nadzora ladij ter so odgovorne za tehnični nadzor ladij v imenu držav zastave ter za potrjevanje, da te ladje izpolnjujejo zahteve iz mednarodnih konvencij za izdajanje ustreznih spričeval. Da bi jim omogočili zadovoljivo opravljanje te obveznosti, bi morale biti strogo neodvisne, visoko tehnično usposobljene ter bi morale imeti visoko kvaliteto upravljanja.
- (10) Organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij imajo v okviru zakonodaje Skupnosti v zvezi z varnostjo na morju pomembno vlogo.
- (11) Organizacijam za tehnični nadzor in pregled ladij bi morale biti omogočeno, da ponujajo svoje storitve po vsej Skupnosti in da tekmujejo med seboj, pri čemer pa morajo zagotavljati enako raven varnosti in varstva okolja. Strokovni standardi za njihove dejavnosti bi zato morali biti enotni in se prav tako enotno uporabljati po vsej Skupnosti.
- (12) Izdajanje spričeval o varnosti radijskih naprav na tovorni ladji se lahko zaupa zasebnim organizacijam, ki imajo dovolj izkušenj in usposobljeno osebje.
- (13) Država članica lahko na podlagi objektivnih in preglednih meril glede na svoje potrebe omeji število pooblaščenih priznanih organizacij, nad čemer izvaja nadzor Komisija v skladu s postopkom v odboru.
- (14) Ta direktiva bi morala zagotoviti svobodo opravljanja storitev v Skupnosti, zato bi morale biti Skupnosti dovoljeno, da se s tistimi tretjimi državami, v katerih se nahajajo nekatere od priznanih organizacij, pogaja, da se zagotovi enako obravnavanje priznanih organizacij, ki se nahajajo v Skupnosti.
- (15) Potrebna je tesna udeležba nacionalnih uprav pri nadzoru ladij in izdajanju s tem povezanih spričeval, da se zagotovi popolno izpolnjevanje mednarodnih varnostnih pravil, četudi države članice prenesajo izvajanje predpisanih obveznosti na priznane organizacije, ki niso del njihove uprave. Zato je smiselno vzpostaviti tesno sodelovanje med upravami in pooblaščenimi priznanimi organizacijami, kar lahko zahteva, da imajo priznane organizacije na ozemlju države članice, v imenu katere opravljajo svoje obveznosti, lokalno predstavništvo.
- (16) Kadar priznana organizacija, njeni inšpektorji ali tehnično osebje izdajajo zadevna spričevala v imenu uprave, bi države članice morale razmisliti o možnosti, da bi zanje glede teh prenesenih pristojnosti morda morala veljati pravna varovala in sodno varstvo, vključno z izvrševanjem ustreznih pravic do obrambe, z izjemo imunitete kot pravice, ki jo lahko uveljavljajo le države članice ter ki je neločljivo povezana s suverenostjo in je zato neprenosljiva.
- (17) Različnost režimov finančne odgovornosti priznanih organizacij, ki delujejo v imenu držav članic, bi ovirala pravilno izvajanje te direktive. Kot prispevek k reševanju tega problema je smiselno zagotoviti določeno raven usklajenosti na ravni Skupnosti glede odgovornosti za morebitne pomorske nezgode, ki jih povzroči priznana organizacija, o čemer odloča sodišče, vključno z reševanjem sporov z arbitražnimi postopki.
- (18) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil⁽¹⁾.
- (19) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da bi se vključile naknadne spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij, povezanih s to direktivo. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (20) Državam članicam bi bilo ne glede na to treba pustiti možnost, da začasno odvzamejo ali preklicajo svoje pooblastilo priznani organizaciji, pri čemer o svojih odločitvah obvestijo Komisijo in druge države članice ter za to podajo utemeljene razloge.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (21) Vsaka država članica bi morala redno ocenjevati dejavnost priznanih organizacij, ki delujejo v njenem imenu, ter Komisiji in vsem drugim državam članicam o tem posredovati natančne informacije.
- (22) Države članice so kot pristaniške oblasti dolžne izboljšati varnost in preprečevanje onesnaževanja voda Skupnosti s tem, da opravijo prednostne inšpekcijske preglede tistih ladij s spričevali organizacij, ki ne izpolnjujejo skupnih meril, s čimer zagotovijo, da ladje, ki plujejo pod zastavo tretje države, niso deležne ugodnejše obravnave.
- (23) Trenutno ni nobenih enotnih mednarodnih standardov za ladijski trup, strojno opremo in električne ter nadzorne naprave, s katerimi bi morale biti usklajene vse ladje v fazi gradnje in njihovi celotni življenjski dobi. Taki standardi so lahko določeni na podlagi pravil priznanih organizacij ali enakovrednih standardov, ki jih določijo nacionalne uprave v skladu s postopkom iz Direktive 98/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 1998 o določitvi postopka za zbiranje informacij na področju tehničnih standardov in tehničnih predpisov o storitvah informacijske družbe⁽¹⁾.
- (24) Ker cilja te direktive, in sicer določitve ukrepov, ki jih morajo upoštevati organizacije, zadolžene za tehnični nadzor in pregled ladij, ki delujejo v Skupnosti, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov ukrepov lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (25) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno zakonodajo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi z Direktivo 94/57/ES. Obveznost prenosa nespremenjenih določb izhaja iz navedene direktive.
- (26) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic v zvezi z roki za prenos direktiv iz dela B Priloge I v nacionalno pravo.
- (27) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje⁽²⁾ se države članice poziva, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti pripravijo

tabele, ki naj kar najbolj nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos, ter da te tabele objavijo.

- (28) Ukrepi, ki jih morajo upoštevati organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij, so določeni v Uredbi (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 (prenovitev)⁽³⁾ –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Ta direktiva določa ukrepe, ki jih morajo upoštevati države članice v odnosih z organizacijami, ki so zadolžene za tehnični nadzor in pregled ladij in za izdajanje spričeval za ladje glede usklajenosti z mednarodnimi konvencijami o varnosti na morju in preprečevanju onesnaževanja morja, pri čemer spodbujajo cilj svobode opravljanja storitev. To vključuje razvoj in izvajanje varnostnih zahtev za trup, strojno opremo in električne ter nadzorne naprave ladij, ki sodijo na področje uporabe mednarodnih konvencij.

Člen 2

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „ladja“ pomeni ladjo, ki sodi na področje uporabe mednarodnih konvencij;
- (b) „ladja, ki pluje pod zastavo države članice“ pomeni ladjo, ki je registrirana in pluje pod zastavo države članice v skladu z njeno zakonodajo. Ladje, ki ne ustrezajo tej opredelitvi, so izenačene z ladjami, ki plujejo pod zastavo tretje države;
- (c) „tehnični nadzor in pregled“ pomeni tehnične nadzore in preglede, ki so obvezni na podlagi mednarodnih konvencij;
- (d) „mednarodne konvencije“ pomenijo Mednarodno konvencijo z dne 1. novembra 1974 o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS 74), z izjemo poglavja XI-2 njene Priloge, Mednarodno konvencijo z dne 5. aprila 1966 o tovornih črtah in Mednarodno konvencijo z dne 2. novembra 1973 o preprečevanju onesnaženja morja z ladij (MARPOL), skupaj s protokoli in spremembami teh konvencij ter pripadajočimi kodeksi obveznega značaja v vseh državah članicah, in sicer v najnovejših različicah;

⁽¹⁾ UL L 204, 21.7.1998, str. 37.

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

⁽³⁾ Glej stran 11 tega Uradnega lista.

- (e) „organizacija“ pomeni pravni subjekt, njegove enote in druge subjekte pod njegovim nadzorom, ki skupaj ali ločeno izvajajo naloge, ki spadajo na področje uporabe te direktive;
- (f) „nadzor“ za potrebe točke (e) pomeni pravice, pogodbe ali druga zakonita ali dejanska sredstva, ki ločeno ali v kombinaciji podeljujejo pravnemu subjektu možnost izvajanja odločilnega vpliva ali omogočajo, da ta pravni subjekt izvaja naloge, ki spadajo na področje uporabe te direktive;
- (g) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009;
- (h) „pooblastilo“ pomeni dejanje, s katerim država članica pooblasti priznano organizacijo ali nanjo prenese pristojnosti;
- (i) „predpisano spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z mednarodnimi konvencijami;
- (j) „pravila in postopki“ pomeni zahteve priznane organizacije glede načrta, gradnje, opreme, vzdrževanja in pregleda ladij;
- (k) „klasifikacijsko spričevalo“ pomeni dokument, ki ga izda priznana organizacija ter potrjuje primernost ladje za določeno uporabo ali storitev v skladu s pravili in postopki, ki jih določi in objavi zadevna priznana organizacija;
- (l) „spričevalo o varnosti radijske naprave na tovorni ladji“ pomeni spričevalo, uvedeno s Protokolom iz leta 1988 o spremembi SOLAS, ki ga je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO).

Člen 3

1. Ob prevzemanju odgovornosti in obveznosti v okviru mednarodnih konvencij države članice zagotovijo, da lahko njihove pristojne uprave zagotovijo primerno uveljavitev določb mednarodnih konvencij, zlasti v zvezi s tehničnim nadzorom in pregledom ladij ter izdajo predpisanih spričeval in spričeval o oprostivih, kot to določajo mednarodne konvencije. Države članice ukrepajo v skladu z ustreznimi določbami Priloge in Dodatka k Resoluciji IMO A.847(20) o smernicah za pomoč državam zastave pri uporabi instrumentov IMO.

2. Kadar se za namen odstavka 1 država članica v zvezi z ladjami, ki plujejo pod njeno zastavo, odloči, da:

(i) pooblasti organizacije, da v celoti ali delno izvajajo tehnični nadzor in pregled v zvezi s predpisanimi spričevali, vključno s tistim tehničnim nadzorom in pregledom za oceno usklajenosti s pravili iz člena 11(2), ter da po potrebi izdajo ali obnovijo s tem povezana spričevala, ali

(ii) zaupa organizacijam, da v celoti ali delno izvajajo tehnični nadzor in pregled iz točke (i),

te obveznosti poveri samo priznanim organizacijam.

Pristojna uprava v vseh primerih odobri prvo izdajo spričeval o oprostivih.

Ne glede na to pa se za spričevalo o varnosti radijske naprave na tovorni ladji lahko te obveznosti poveri zasebni organizaciji, ki jo prizna pristojna uprava in ima dovolj izkušenj in usposobljeno osebje, da v imenu uprave opravlja ocenjevanje varnosti radijskih naprav.

3. Ta člen se ne nanaša na izdajanje spričeval za posebne dele pomorske opreme.

Člen 4

1. Pri uporabi člena 3(2) države članice ob upoštevanju določb odstavka 2 tega člena in členov 5 in 9 načeloma ne zavrnejo pooblastila za opravljanje takih funkcij kateri koli od priznanih organizacij. Vendar pa lahko na podlagi preglednih in objektivnih meril glede na svoje potrebe omejijo število organizacij, ki jih pooblastijo.

Na prošnjo države članice Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 6(2) sprejme ustrezne ukrepe za zagotovitev pravilne uporabe prvega pododstavka tega odstavka v zvezi z zavrnitvijo pooblastila in člena 8 v zvezi s primeri začasnega odvzema ali preklica dovoljenja.

2. Preden država članica privoli, da priznana organizacija, ki se nahaja v tretji državi, opravlja vse ali del obveznosti iz člena 3, lahko zadevno tretjo državo zaprosi za recipročno obravnavo priznanih organizacij, ki se nahajajo v Skupnosti.

Poleg tega lahko Skupnost tretjo državo, v kateri se nahaja priznana organizacija, zaprosi za recipročno obravnavo tistih priznanih organizacij, ki se nahajajo v Skupnosti.

Člen 5

1. Države članice, ki se odločijo ravnati po členu 3(2), vzpostavijo „delovni odnos“ med njihovo pristojno upravo in organizacijami, ki delujejo v njihovem imenu.

2. Delovni odnos je urejen s formalnim pisnim in nediskriminatornim sporazumom ali z drugim enakovrednim pravnim dogovorom, ki določa posebne obveznosti in funkcije, ki so jih organizacije sprejele, in vključuje najmanj:

(a) določbe Dodatka II k Resoluciji IMO A.739(18) o smernicah za pooblašcanje organizacij, ki delujejo v imenu uprave, pri čemer se upoštevajo priloga, dodatki in pripombe k IMO MSC/Okrožnici 710 in MEPC/Okrožnici 307 o vzorčnem sporazumu za pooblašcanje priznanih organizacij, ki delujejo v imenu uprave;

(b) naslednje določbe o finančni odgovornosti:

(i) če sodišče dokončno naloži upravi odgovornost, ki izhaja iz katere koli pomorske nezgode, skupaj z zahtevo, da oškodovancem poravna odškodnino za izgubljeni dobiček ali navadno škodo ali telesno poškodbo ali smrt, za katero je bilo na sodišču dokazano, da je nastala zaradi namernega dejanja ali opustitve dejanja ali velike malomarnosti priznane organizacije, njenih organov, zaposlenih, predstavnikov ali drugih, ki delujejo v imenu priznane organizacije, ali če ji je taka odgovornost skupaj z zahtevo po poravnavi odškodnine naložena v okviru rešitve spora v arbitražnih postopkih, je uprava od priznane organizacije upravičena zahtevati denarno odškodnino v obsegu, v katerem je po ugotovitvi sodišča priznana organizacija povzročila navedeni izgubljeni dobiček, navadno škodo, poškodbo ali smrt;

(ii) če sodišče dokončno naloži upravi odgovornost, ki izhaja iz katere koli pomorske nezgode, skupaj z zahtevo, da oškodovancem poravna odškodnino za telesno poškodbo ali smrt, za katero je to sodišče dokazalo, da je nastala iz malomarnosti ali nepremišljenega dejanja ali opustitve dejanja priznane organizacije, njenih zaposlenih, predstavnikov ali drugih, ki delujejo v imenu priznane organizacije, ali če ji je taka odgovornost skupaj z zahtevo po poravnavi odškodnine naložena v okviru rešitve spora v arbitražnih postopkih, je uprava od priznane organizacije upravičena zahtevati denarno odškodnino v obsegu, v katerem je po ugotovitvi sodišča priznana organizacija povzročila navedeno telesno poškodbo ali smrt; države članice lahko omejijo najvišji znesek, ki ga plača priznana organizacija, pri čemer mora ta znašati vsaj 4 milijone EUR;

(iii) če sodišče dokončno naloži upravi odgovornost, ki izhaja iz katere koli pomorske nezgode, skupaj z

zahtevo, da oškodovancem poravna odškodnino za izgubljeni dobiček ali navadno škodo, za katero je bilo na sodišču dokazano, da je nastala iz malomarnosti ali nepremišljenega dejanja ali opustitve dejanja priznane organizacije, njenih zaposlenih, predstavnikov ali drugih, ki delujejo v imenu priznane organizacije, ali če ji je taka odgovornost skupaj z zahtevo po poravnavi odškodnine naložena v okviru rešitve spora v arbitražnih postopkih, je uprava od priznane organizacije upravičena zahtevati denarno odškodnino v obsegu, v katerem po ugotovitvi sodišča priznana organizacija povzroči navedeni izgubljeni dobiček ali navadno škodo; države članice lahko omejijo najvišji znesek, ki ga plača priznana organizacija, pri čemer mora ta znašati vsaj 2 milijona EUR;

(c) določbe o rednem preverjanju obveznosti, ki jih organizacije prevzemajo v imenu uprave, s strani uprave ali od uprave imenovanega nepristranskega zunanjega organa v skladu s členom 9(1);

(d) možnost naključnih in podrobnih inšpekcijskih pregledov ladij;

(e) določbe o obveznem sporočanju bistvenih informacij o njihovem klasificiranem ladjevju ter o spremembah, začasnih odvzemih in preklicih klasifikacije.

3. Sporazum ali enakovreden pravni dogovor lahko od priznane organizacije zahteva, da ima lokalno predstavništvo na ozemlju države članice, v imenu katere opravlja obveznosti iz člena 3. To zahtevo lahko izpolni lokalno predstavništvo, ki ima v skladu s pravom države članice pravno osebnost in je pod jurisdikcijo njenih nacionalnih sodišč.

4. Vsaka država članica predloži Komisiji natančne podatke o delovnem odnosu, vzpostavljenem v skladu s tem členom. Komisija o tem obvesti druge države članice.

Člen 6

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 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

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

Člen 7

1. Ta direktiva se lahko spremeni brez razširitve področja njene uporabe, da bi se:

(a) za namene te direktive vključile naknadne spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij, povezanih s to direktivo, iz členov 2(d), 3(1) in 5(2), ki so začele veljati;

(b) spremenilo zneske iz točk (ii) in (iii) člena 5(2)(b).

Ti ukrepi, namenjeni spremembi nebitvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 6(3).

2. Po sprejetju novih instrumentov ali protokolov h konvencijam iz člena 2(d) Svet na predlog Komisije in ob upoštevanju parlamentarnih postopkov držav članic, pa tudi ustreznih postopkov v okviru IMO, določi podrobnosti ratifikacije teh novih instrumentov ali protokolov, pri čemer zagotovi, da se v državah članicah uporabljajo enotno in sočasno.

Spremembe mednarodnih instrumentov iz člena 2(d) in člena 5 se lahko na podlagi člena 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izvzamejo iz področja uporabe te direktive.

Člen 8

Ne glede na minimalna merila, navedena v Prilogi I k Uredbi (ES) št. 391/2009, lahko država članica, ki meni, da priznana organizacija ne more biti več pooblaščenca za opravljanje nalog iz člena 3 v njenem imenu, začasno odvzame ali prekliche tako pooblastilo. V takem primeru država članica nemudoma obvesti Komisijo in druge države članice o svoji odločitvi in poda utemeljene razloge za to svojo odločitev.

Člen 9

1. Vsaka država članica se prepriča o tem, da priznane organizacije, ki delujejo v njenem imenu za namene člena 3(2), po

mnenju njene pristojne uprave zadovoljivo opravljajo funkcije iz navedenega člena.

2. Za izpolnitev naloge iz odstavka 1 vsaka država članica vsaj vsaki dve leti opravi spremljanje vseh priznanih organizacij, ki delujejo v njenem imenu, ter drugim državam članicam in Komisiji predloži poročilo o rezultatih tega spremljanja najpozneje do 31. marca v letu, ki sledi letu, v katerem je bilo opravljeno spremljanje.

Člen 10

Pri izvajanju inšpekcijskih pravic in dolžnosti države pristanišča države članice poročajo Komisiji in drugim državam članicam ter obvestijo zadevno državo zastave, če odkrijejo, da so priznane organizacije, ki delujejo v imenu države zastave, izdale predpisana spričevala za ladjo, ki ne izpolnjuje ustreznih zahtev mednarodnih konvencij, ali v primeru kakršnih koli pomanjkljivosti ladje z veljavnim klasifikacijskim spričevalom v zvezi s postavkami, za katere velja to spričevalo. Za namene tega člena se poroča samo o tistih ladjah, ki predstavljajo resno nevarnost za varnost in okolje ali kažejo znake posebno malomarnega ravnanja priznanih organizacij. Zadevna priznana organizacija se o primeru obvesti v trenutku začetnega inšpekcijskega pregleda, da lahko takoj sprejme ustrezne nadaljnje ukrepe.

Člen 11

1. Vsaka država članica zagotovi, da so ladje, ki plujejo pod njeno zastavo, načrtovane, zgrajene, opremljene in vzdrževane v skladu s pravili in postopki priznane organizacije za ladijski trup, strojno opremo in električne ter nadzorne naprave.

2. Država članica se lahko odloči za uporabo pravil, ki so po njenem mnenju enakovredna pravilom in postopkom priznane organizacije, a le pod pogojem, da o njih po postopku iz Direktive 98/34/ES takoj uradno obvesti Komisijo in druge države članice, in da jim druga država članica ali Komisija ne ugovarja ter da po postopku iz člena 6(2) te direktive ni ugotovljeno, da so neenakovredna.

3. Države članice sodelujejo s pooblaščenimi priznanimi organizacijami pri oblikovanju njihovih pravil in postopkov. S priznanimi organizacijami se posvetujejo, da dosežejo usklajeno razlago mednarodnih konvencij.

Člen 12

Komisija vsaki dve leti obvešča Evropski parlament in Svet o napredku pri izvajanju te direktive v državah članicah.

Člen 13

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 17. junija 2011. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Prav tako vključijo izjavo, da se sklicevanja v veljavnih zakonih in drugih predpisih na direktive, ki so bile razveljavljene s to direktivo, štejejo za sklicevanja na to direktivo. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 14

Direktiva 94/57/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami iz dela A Priloge I, se razveljavi z učinkom od 17. junija 2009 brez poseganja v obveznosti držav članic v zvezi z roki za prenos direktiv iz dela B Priloge I v nacionalno pravo.

Sklicevanja na razveljavljene direktive se štejejo za sklicevanja na to direktivo in se berejo v skladu s korelacijsko tabelo iz Priloge II.

Člen 15

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 16

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA I

DEL A

Razveljavljena direktiva s seznamom sprememb

(iz člena 14)

Direktiva Sveta 94/57/ES	UL L 319, 12.12.1994, str. 20
Direktiva Komisije 97/58/ES	UL L 274, 7.10.1997, str. 8
Direktiva 2001/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta	UL L 19, 22.1.2002, str. 9
Direktiva 2002/84/ES Evropskega parlamenta in Sveta	UL L 324, 29.11.2002, str. 53

DEL B

Roki za prenos v nacionalno pravo

(iz člena 14)

Direktiva	Roki za prenos v nacionalno zakonodajo
94/57/ES	31. december 1995
97/58/ES	30. september 1998
2001/105/ES	22. julij 2003
2002/84/ES	23. november 2003

PRILOGA II

Korelacijska tabela

Direktiva 94/57/ES	Ta direktiva	Uredba (ES) št. 391/2009
Člen 1	Člen 1	Člen 1
Člen 2(a)	Člen 2(a)	Člen 2(a)
Člen 2(b)	Člen 2(b)	-
Člen 2(c)	Člen 2(c)	-
Člen 2(d)	Člen 2(d)	Člen 2(b)
Člen 2(e)	Člen 2(e)	Člen 2(c)
-	Člen 2(f)	Člen 2(d)
Člen 2(f)	Člen 2(g)	Člen 2(e)
Člen 2(g)	Člen 2(h)	Člen 2(f)
člen 2(h)	Člen 2(i)	Člen 2(g)
Člen 2(i)	Člen 2(k)	Člen 2(i)
-	Člen 2(j)	Člen 2(h)
Člen 2(j)	Člen 2(l)	-
Člen 2(k)	-	Člen 2(j)
Člen 3	Člen 3	
Člen 4(1), prvi stavek	-	Člen 3(1)
Člen 4(1), drugi stavek	-	Člen 3(2)
Člen 4(1), tretji stavek	-	-
Člen 4(1), četrti stavek	-	Člen 4(1)
-	-	Člen 3(3)
-	-	Člen 4(2), (3), (4)
-	-	Člen 5
-	-	Člen 6
-	-	Člen 7
Člen 5(1)	Člen 4(1)	-
Člen 5(3)	Člen 4(2)	-
Člen 6(1), (2), (3), (4)	Člen 5(1), (2), (3), (4)	-
Člen 6(5)	-	-
Člen 7	Člen 6	Člen 12
Člen 8(1), prva alineja	Člen 7(1), točka (a) prvega pododstavka	-
Člen 8(1), druga alineja	-	Člen 13(1)
Člen 8(1), tretja alineja	Člen 7(1), točka (b) prvega pododstavka	-
-	Člen 7(1), drugi pododstavek	Člen 13(1), drugi pododstavek
Člen 8(2)	Člen 7(2)	-
Člen 8(2), drugi pododstavek	-	Člen 13(2)
Člen 9(1)	-	-
Člen 9(2)	-	-
Člen 10(1), uvodno besedilo	Člen 8	-
Člen 10(1)(a), (b), (c), (2), (3), (4)	-	-
Člen 11(1), (2)	Člen 9(1), (2)	-

Direktiva 94/57/ES	Ta direktiva	Uredba (ES) št. 391/2009
Člen 11(3), (4)	-	Člen 8(1)(2)
Člen 12	Člen 10	-
Člen 13	-	-
Člen 14	Člen 11(1), (2)	-
-	Člen 11(3)	-
-	Člen 12	-
-	-	Člen 9
Člen 15(1)	-	-
-	-	Člen 10(1)(2)
Člen 15(2)	-	Člen 10(3)
Člen 15(3)	-	Člen 10(4)
Člen 15(4)	-	Člen 10(5)
Člen 15(5)	-	Člen 10(6), prvi, drugi, tretji in peti pododstavek
-	-	Člen 10(6), četrti pododstavek
Člen 16	Člen 13	-
Člen 17	Člen 16	-
-	Člen 14	-
-	Člen 15	-
-	-	Člen 11
-	-	Člen 14
-	-	Člen 15
-	-	Člen 16
-	-	Člen 17
-	-	Člen 18
-	-	Člen 19
Priloga	-	Priloga I
-	Priloga I	-
-	Priloga II	Priloga II

DIREKTIVA 2009/16/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o pomorski inšpekciji države pristanišča****(prenovitev)****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Direktiva Sveta 95/21/ES z dne 19. junija 1995 o pomorski inšpekciji na ladjah, ki jo izvaja država pristanišča ⁽⁴⁾, je bila že večkrat temeljito spremenjena. Ker so predvidene nadaljnje spremembe, bi jo bilo treba zaradi jasnosti prenoviti.

(2) Skupnost je resno zaskrbljena zaradi nesreč v pomorskem prometu ter onesnaževanja morja in obal držav članic.

(3) Skupnost je prav tako zaskrbljena zaradi bivalnih in delovnih razmer na ladjah.

(4) Varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne pogoje na ladjah je mogoče učinkovito izboljšati z občutnim zmanjšanjem števila podstandardnih ladij v vodah Skupnosti z dosledno uporabo konvencij ter mednarodnih kodeksov in resolucij.

(5) Države članice bi si zaradi tega morale v skladu z Odločbo Sveta 2007/431/ES z dne 7. junija 2007 o pooblastitvi držav članic, da v interesu Evropske skupnosti ratificirajo Konvencijo Mednarodne organizacije dela o delovnih standardih v pomorstvu iz leta 2006 ⁽⁵⁾, prizadevati, kar najhitreje, po možnosti pred 31. decembrom 2010, ratificirati navedeno konvencijo in sicer glede delov, ki sodijo v pristojnost Skupnosti.

(6) Za spremljanje usklajenosti ladij z mednarodnimi standardi za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne razmere na ladjah so odgovorne predvsem države zastave. Država zastave, ki se po potrebi sklicuje na priznano organizacijo, v celoti jamči za celovitost in učinkovitost inšpekcijskih in drugih pregledov, ki so bili izvedeni zaradi izdaje ustreznih spričeval. Ladijske družbe pa so po pregledu odgovorne za vzdrževanje razmer na ladji in opreme, da zagotovijo skladnost z zahtevami konvencij. Vendar nekatere države zastave niso izvajale in uporabljale mednarodnih standardov. Odslej naj bi se proti podstandardnemu ladjevju borili tudi tako, da bi država pristanišča zagotavljala tudi spremljanje usklajenosti z mednarodnimi standardi za varnost, preprečevanje onesnaževanja ter bivalne in delovne razmere na ladjah, ob upoštevanju, da inšpekcijski pregledi pomorske inšpekcije niso pregledi, namenjeni izdaji spričeval, in da ustreznih zapisniki inšpekcije niso spričevala o sposobnosti ladje za plovbo.

(7) Usklajen pristop držav članic k učinkovitemu izvrševanju teh mednarodnih standardov za ladje, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo in uporabljajo njihova pristanišča, bi moral onemogočiti izkrivljanje konkurence.

(8) Sektor pomorskih prevozov je izpostavljen nevarnosti terorizma. Treba bi bilo učinkovito izvajati ukrepe za zaščito in države članice bi morale skrbno spremljati usklajenost s predpisi o zaščiti z izvajanjem ukrepov za nadzor nad zaščito.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 584), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 198 E, 5.8.2008, str. 1), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 157, 7.7.1995, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 161, 22.6.2007, str. 63.

- (9) Izkoristiti bi bilo treba izkušnje, pridobljene med izvajanjem Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu „Pariški MOU“), podpisanega v Parizu dne 26. januarja 1982.
- (10) Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA), ki je bila ustanovljena z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, bi morala zagotoviti potrebno podporo za usklajeno in učinkovito izvajanje sistema pomorske inšpekcije. EMSA bi morala predvsem prispevati k razvoju in izvajanju inšpekcijske baze podatkov, vzpostavljene v skladu s to direktivo, in usklajene programe Skupnosti za usposabljanje in oceno strokovne usposobljenosti pomorskih inšpektorjev s strani držav članic.
- (11) Učinkoviti sistem pomorske inšpekcije bi moral skušati zagotoviti, da se izvajajo redni inšpekcijski pregledi vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih ali na sidriščih v Skupnosti. Inšpekcijske preglede bi bilo treba izvajati predvsem na ladjah, ki ne ustrezajo standardom, medtem ko bi kakovostne ladje, to so tiste, ki imajo zadovoljive rezultate inšpekcijskih pregledov ali ki plujejo pod zastavo države, ki se ravna po sistemu Mednarodne pomorske organizacije (IMO) prostovoljnih pregledov držav članic, bilo treba nagraditi z manj pogostimi inšpekcijskimi pregledi. Zlasti bi morale države članice dati prednost inšpekcijskim pregledom rizičnih ladij.
- (12) Takšna nova ureditev inšpekcijskih pregledov bi morala biti vključena v sistem pomorske inšpekcije v Skupnosti takoj po določitvi njenih različnih vidikov in na podlagi sistema delitve inšpekcijskih pregledov, v katerem vsaka država članica ustrezno prispeva k uresnitvi skupnega cilja Skupnosti, tj. k vzpostavitvi celovitega sistema inšpekcijskih pregledov, ter se količina inšpekcijskih pregledov deli po enakih delih med državami članicami. Takšna shema delitve inšpekcij bi se morala spremeniti ob upoštevanju izkušenj z novim sistemom pristaniške inšpekcije glede povečanja učinkovitosti. Poleg tega bi morale države članice zaposliti potrebno število osebja, vključno s kvalificiranimi inšpektorji, ob upoštevanju obsega in značilnosti pomorskega prometa v vsakem pristanišču.
- (13) V inšpekcijskem sistemu, ki ga vzpostavlja ta direktiva, je upoštevano delo, ki je bilo doseženo po Pariškem MOU. Ker bi bilo treba doseči soglasje glede kakršnega koli razvoja v okviru Pariškega MOU najprej na ravni Skupnosti pred uporabo v okviru EU, bi bilo treba vzpostaviti in vzdrževati tesno sodelovanje med Skupnostjo in Pariškim MOU, da se v največji možni meri omogoči konvergenca.
- (14) Komisija bi morala v sodelovanju s Pariškim MOU upravljati in posodabljati inšpekcijsko bazo podatkov. Inšpekcijska baza podatkov bi morala vsebovati inšpekcijske podatke držav članic in podatke vseh podpisnic Pariškega MOU. Dokler ne bo v celoti deloval informacijski sistem Skupnosti za pomorsko varnost (SafeSeaNet) in ne bo možno samodejno beleženje podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij v inšpekcijske baze podatkov, bi morale države članice Komisiji posredovati informacije, potrebne za zagotovitev pravilnega spremljanja izvajanja te direktive, še zlasti glede plovbe ladij. Na podlagi inšpekcijskih podatkov, ki jih zagotovijo države članice, bi morala Komisija v inšpekcijski bazi podatkov opraviti poizvedbe glede rizičnega profila ladje, podatke o ladjah, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled, podatke o plovbi ladij in izračunati obveznosti glede inšpekcijskih pregledov posamezne države članice. Ta inšpekcijska baza podatkov bi morala biti tudi združljiva z drugimi podatkovnimi bazami Skupnosti, ki se nanašajo na pomorsko varnost.
- (15) Države članice bi si morale prizadevati pregledati metodo izdelave belih, sivih in črnih seznamov držav zastav v okviru Pariškega MOU, da bi zagotovili njegovo poštenost in zlasti njegovo obravnavo držav zastav z majhnimi flotami.
- (16) Pravila in postopke za inšpekcijske preglede pomorske inšpekcije, vključno z merili za zadržanje ladij, bi bilo treba uskladiti, da se zagotovi trajna učinkovitost v vseh pristaniščih, kar bo prav tako občutno zmanjšalo selektivno uporabo nekaterih namembnih pristanišč pri izogibanju mreži ustreznega nadzora.
- (17) Periodični in dodatni inšpekcijski pregledi bi morali obsegati pregled predhodno določenih delov vsake ladje, odvisno od vrste ladje, vrste inšpekcijskega pregleda in ugotovitev iz prejšnjih inšpekcijskih pregledov pomorske inšpekcije. V inšpekcijski bazi podatkov bi morali biti navedeni elementi za določitev rizičnih delov, ki jih je treba preveriti ob vsakem inšpekcijskem pregledu.
- (18) Pri nekaterih kategorijah ladij je nevarnost nesreče ali onesnaženja večja, ko dosežejo določeno starost, zato bi bilo treba na njih opraviti razširjeni inšpekcijski pregled. Podrobnosti takšnega razširjenega inšpekcijskega pregleda bi bilo treba še določiti.
- (19) V skladu z inšpekcijskim sistemom, ki ga vzpostavlja ta direktiva, so časovni razmiki med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi na ladjah odvisni od njihovega profila rizičnosti, ki temelji na nekaterih splošnih parametrih in parametrih, določenih na podlagi preteklih inšpekcij. Pri zelo rizičnih ladjah ta razmik ne bi smel biti daljši od šestih mesecev.
- (20) Da bi pristojnim organom pomorske inšpekcije zagotovili informacije o ladjah v pristaniščih ali sidriščih, bi morale pristaniški organi ali oziroma v ta namen pooblaščen organi ali telesa posredovati obvestila o prihodu ladij takoj, ko jih prejmejo, oziroma takoj, ko je mogoče.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

- (21) Nekatero ladje očitno ogrožajo pomorsko varnost in morskno okolje zaradi svojega slabega stanja, „uspešnosti“ zastave in preteklih dogodkov. Zato ima Skupnost legitimno pravico, da tem ladjam prepreči vstop v pristanišča ali sidrišča držav članic. Zavrnitev vstopa bi morala biti sorazmerna, pri čemer se lahko sprejme odločitev o stalni zavrnitvi vstopa, če upravljavec ladje kljub večkratni zavrnitvi vstopa in večkratnemu zadržanju v pristaniščih ali sidriščih v Skupnosti ne odpravi nepravilnosti. Kakršna koli tretja zavrnitev vstopa se lahko spremeni le v primeru, če je izpolnjenih več pogojev, ki zagotavljajo, da lahko zadevna ladja varno pluje v vodah Skupnosti, predvsem morajo biti izpolnjeni pogoji, ki se nanašajo na državo zastave, pod katero pluje ladja, in upravljavsko družbo. Drugače bi bilo treba ladji za stalno zavrniti vstop v pristanišča ali sidrišča držav članic. V vsakem primeru bi nadaljnje zadržanje zadevne ladje moralo voditi do stalne zavrnitve vstopa v pristanišča ali sidrišča držav članic. Zaradi boljše preglednosti bi bilo treba objaviti sezname ladij, ki jim je bil zavrnen vstop v pristanišča ali sidrišča v Skupnosti
- (22) Da bi se zmanjšala obremenitev nekaterih uprav in družb zaradi ponavljajočih se inšpekcijskih pregledov, se pri izračunu rizičnega profila ladje, določanju časovnih razmikov med inšpekcijskimi pregledi in ocenjevanju izpolnjevanja obveznosti držav članic lahko upoštevajo pregledi, namenjeni izdaji spričeval, na ro-ro trajektih in visokohitrostnih potniških plovilih, izvedenih na podlagi 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⁾ v državi gostiteljici, ki ni država zastave, pri čemer bi se ti pregledi morali upoštevati, če so vsaj tako obsežni kot razširjeni inšpekcijski pregled. Poleg tega bi morala Komisija preučiti, ali bi se Direktiva 1999/35/ES v prihodnosti spremenila in na ta način zagotovila višjo raven varnosti ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil, ki priplujejo v pristanišča Skupnosti ali odplujejo iz njih.
- (23) Odpraviti bi bilo treba neskladnosti z določbami ustreznih konvencij. Ladje, ki morajo izvesti ukrep za odpravo nepravilnosti, kadar opažene pomanjkljivosti očitno ogrožajo varnost, zdravje ali okolje, bi bilo treba zadržati, dokler se pomanjkljivosti ne odpravijo.
- (24) Omogočiti bi bilo treba pravico do pritožbe proti odločitvam o zadržanju, ki jih odredijo pristojni organi, da bi preprečili neutemeljene odločitve, ki lahko povzročijo neupravičeno zadržanje in zamudo. Države članice bi morale sodelovati in tako zagotoviti obravnavo pritožb v razumnem roku ter v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami.
- (25) Organi in inšpektorji, ki so vključeni v dejavnosti pomorske inšpekcije, ne smejo biti v navzkrižju interesov s pristaniščem inšpekcijskega pregleda ali pregledanimi ladjami in s povezanimi interesi. Inšpektorji bi morali biti ustrezno usposobljeni in imeti zagotovljeno izpopolnjevanje, da ohranijo in dodatno izboljšajo svojo strokovno usposobljenost za opravljanje inšpekcijskih pregledov. Države članice bi morale sodelovati pri razvijanju in podpiranju usklajene sheme Skupnosti za usposabljanje in ocenjevanje strokovne usposobljenosti inšpektorjev.
- (26) Piloti in pristaniški organi ali telesa bi morali imeti možnost, da zagotovijo koristne informacije o očitnih nepravilnostih, ugotovljenih na ladjah.
- (27) Pritožbe o bivalnih in delovnih razmerah na ladjah, ki jih vložijo osebe z legitimnim interesom, bi bilo treba preveriti. Vsaka oseba, ki vloži pritožbo, bi morala biti seznanjena o nadaljnjih ukrepih, sprejetih v zvezi s pritožbo.
- (28) Sodelovanje med pristojnimi organi držav članic in drugimi organi ali organizacijami je nujno, da se zagotovi učinkovito spremljanje ladij s pomanjkljivostmi, ki jim je bilo dovoljeno nadaljevati plovbo, in izmenjava informacij o ladjah v pristanišču.
- (29) Ker je inšpekcijska baza podatkov bistveni del pomorske inšpekcije, bi morale države članice zagotoviti njeno posodabljanje v skladu z zahtevami Skupnosti.
- (30) Objava informacij o ladjah in njihovih upravljavcih ali družbah, ki ne ustrezajo mednarodnim standardom varnosti, zdravja in varstva morskega okolja, ob upoštevanju obsega flote družb, je lahko učinkovito sredstvo odvracanja vkrcevalcev od uporabe takih ladij in spodbuda njihovim lastnikom, da sprejmejo ukrepe za odpravo nepravilnosti. V zvezi z informacijami, ki jih je treba objaviti, bi morala Komisija tesno sodelovati s podpisnicami Pariškega MOU in biti seznanjena z vsemi objavljenimi informacijami, da bi preprečili nepotrebno podvajanje. Države članice bi morale ustrezne informacije posredovati samo enkrat.
- (31) Vse stroške za inšpekcijske preglede ladij, ki upravičujejo zadržanje ladij, in stroške, nastale ob razveljavitvi zavrnitve vstopa, bi moral nositi lastnik ali upravljavec ladje.

⁽¹⁾ UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

- (32) 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 za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (33) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe konvencij, mednarodnih kodeksov in resolucij povezanih s to direktivo ter za določitev izvedbenih pravil za določbe iz členov 8 in 10. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebstvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebstvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (34) Ker ciljev te direktive, in sicer zmanjšati število podstandardnih ladij v vodah pod jurisdikcijo držav članic prek izboljšane inšpekcijskega sistema Skupnosti za morske ladje in razvoja sredstev za preventivne ukrepe na področju onesnaževanja morij, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga zaradi obsega in učinkov predlaganih ukrepov laže doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za uresničitev navedenih ciljev.
- (35) Obveznost prenosa te direktive v nacionalno zakonodajo bi morala biti omejena na tiste določbe, ki pomenijo vsebinsko spremembo v primerjavi z Direktivo 95/21/ES. Obveznost prenosa nespremenjenih določb je določena s prejšnjo direktivo.
- (36) Ta direktiva ne bi smela posegati v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv v nacionalno zakonodajo iz direktiv, naštetih v delu B Priloge XV.
- (37) Sistem pomorske inšpekcije, vzpostavljen v skladu s to direktivo, naj bi se začel uporabljati istega dne v vseh državah članicah. V tej zvezi bi morala Komisija zagotoviti sprejetje ustreznih pripravljanih ukrepov, vključno s testiranjem inšpekcijske baze podatkov in določbo o usposabljanju inšpektorjev.
- (38) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽²⁾ se države članice spodbuja,
- da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj čim bolj nazorno prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (39) Kopenskim državam članicam bi morali po pravilu de minimis omogočiti odstopanje od določb te direktive in jih s tem razbremeniti nesorazmernega upravnega bremena, kar pomeni, da te države članice, dokler izpolnjujejo določena merila, nimajo obveznosti glede prenosa te direktive.
- (40) Glede na to, da spadajo francoski čezmorski departmaji v drugo geografsko območje, da so v veliki meri pogodbenice drugih regionalnih memorandumov o pomorski inšpekciji, tj. izven okvira Pariškega MOU, in da imajo zelo omejene prometne tokove z evropsko celino, bi moralo biti državam članicam omogočeno, da ta pristanišča izključijo iz nadzornega sistema, ki se uporablja v Skupnosti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Namen

Namen te direktive je pripomoči k občutnemu zmanjšanju števila podstandardnega ladjevja v vodah pod jurisdikcijo držav članic:

- (a) s povečevanjem usklajenosti z mednarodnimi predpisi in ustreznimi predpisi Skupnosti o pomorski varnosti, pomorski zaščiti in varstvu morskega okolja ter bivalnih in delovnih razmer na ladjah vseh zastav;
- (b) z vzpostavitvijo skupnih meril za nadzor ladij države pristanišča in uskladitvijo postopkov za inšpekcijski pregled in zadržanje, ob primernem upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj v okviru Pariškega MOU;
- (c) z izvajanjem v okviru Skupnosti sistema pomorske inšpekcije, ki temelji na inšpekcijskih pregledih v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, cilj katerega je, da je pogostost inšpekcijskih pregledov odvisna od njihovega rizičnega profila, kar pomeni, da bodo na bolj rizičnih ladjah inšpekcijski pregledi podrobnejši in bolj pogosti.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

Člen 2

Opredelitve pojmov

Za namene te direktive se uporabljaj naslednje opredelitve:

1. „Konvencije“ pomeni naslednje konvencije s protokoli in spremembami navedenih konvencij ter pripadajočimi obveznimi kodeksi v njihovi najnovejši različici:
 - (a) Mednarodno konvencijo o tovornih črtah, 1966 (LL 66);
 - (b) Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju, 1974 (SOLAS 74);
 - (c) Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladj, 1973 in Protokol 1978 k tej konvenciji (Marpol 73/78);
 - (d) Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov, 1978 (STCW 78/95);
 - (e) Konvencijo o mednarodnih pravilih za izogibanje trčenju na morju, 1972 (Colreg 72);
 - (f) Mednarodno konvencijo o izmeritvi ladj, 1969 (ITC 69);
 - (g) Konvencijo o minimalnih normativih v trgovski mornarici, 1976 (ILO št. 147);
 - (h) Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992 (CLC 92).
2. „Pariški MOU“ pomeni Memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe, podpisan v Parizu 26. januarja 1982, v najnovejši različici.
3. „Okvir in postopki prostovoljnega sistema samoocelitve držav članic IMO“ pomeni Resolucijo A.974 (24), ki jo je sprejela skupščina IMO.
4. „Območje Pariškega MOU“ pomeni območje, na katerem podpisnice Pariškega MOU izvajajo inšpekcijske preglede v skladu s Pariškim MOU.
5. „Ladja“ pomeni katero koli morsko plovilo, za katerega velja ena ali več konvencij, ki pluje pod zastavo države, ki ni država pristanišča.
6. „Stik ladja/pristanišče“ pomeni interakcijo, do katere pride, ko je ladja neposredno udeležena v dogajanju, ki vključuje gibanje oseb ali premik blaga ali zagotavljanje pristaniških storitev na ladjo ali z nje.
7. „Ladja na sidrišču“ pomeni ladjo v pristanišču ali na drugem območju pod jurisdikcijo pristanišča, ki ni privez, in vzpostavi stik ladja/pristanišče.
8. „Inšpektor“ pomeni javnega uslužbenca ali drugo osebo, ki jo pristojni organ države članice pooblasti za opravljanje inšpekcijskih pregledov in je odgovorna temu pristojnemu organu.
9. „Pristojni organ“ pomeni pomorski organ, ki je odgovoren za pomorsko inšpekcijo v skladu s to direktivo.
10. „Nočni čas“ pomeni vsako obdobje, ki ni krajše od sedmih ur, kakor ga določa nacionalna zakonodaja, in v vsakem primeru vključuje čas med polnočjo in 5. uro zjutraj.
11. „Začetni inšpekcijski pregled“ pomeni obisk inšpektorja na ladji, da se preveri usklajenost z zahtevami ustreznih konvencij in predpisov, preverijo pa se vsaj zahteve iz člena 13(1).
12. „Podrobnejši inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, pri katerem je opravljen temeljit pregled ladje, njene opreme in posadke kot celote ali po potrebi delno v razmerah, naštetih v členu 13(3), ki zajema ladijsko konstrukcijo, opremo, število članov posadke, bivalne in delovne razmere ter skladnost z delovnimi postopki na ladji.
13. „Razširjeni inšpekcijski pregled“ pomeni inšpekcijski pregled, ki zajema najmanj postavke Priloge VII. Razširjeni inšpekcijski pregled lahko vključuje podrobnejši inšpekcijski pregled, če zanj obstajajo utemeljeni razlogi v skladu s členom 13(3).
14. „Pritožba“ pomeni katero koli informacijo ali poročilo katere koli osebe ali organizacije z legitimnim interesom za varnost ladje, vključno z interesom za varnost in zdravje njene posadke, bivalnih in delovnih razmer na ladjah in preprečevanje onesnaževanja.
15. „Zadržanje“ pomeni uradno prepoved ladji izpluti zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti, ki, posamezno ali skupaj, povzročajo nesposobnost ladje za plovbo.

16. „Odločitev o zavrnitvi vstopa“ pomeni odločitev, izdano poveljniku ladje, družbi, odgovorni za ladjo, in državi zastave, s katero se jih uradno obvešča, da bo ladji zavrnjen vstop v vsa pristanišča in sidrišča Skupnosti.
17. „Prepoved plovbe“ pomeni uradno prepoved ladji nadaljevanje plovbe zaradi ugotovljenih pomanjkljivosti ladje, ki bi posamično ali skupaj pomenile nevarnost za nadaljnjo plovbo.
18. „Družba“ pomeni lastnika ladje ali katero koli drugo organizacijo ali osebo, kot je upravljavec ali zakupnik, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje in ki je ob prevzemu te odgovornosti privolila v prevzem vseh dolžnosti in odgovornosti, določenih v Mednarodnem kodeksu o varnem upravljanju ladij (Kodeks ISM).
19. „Priznana organizacija“ pomeni klasifikacijsko družbo ali drugo zasebno telo, ki v imenu uprave države zastave opravlja statutarne naloge.
20. „Statutarno spričevalo“ pomeni spričevalo, ki ga izda država zastave ali je izdano v njenem imenu v skladu z mednarodnimi konvencijami.
21. „Klasifikacijsko spričevalo“ pomeni dokument, izdan s strani priznane organizacije kot potrdilo o skladnosti s konvencijo SOLAS 74, poglavje II-1, del A-1, predpis 3-1.
22. „Inšpekcijska baza podatkov“ pomeni informacijski sistem, ki prispeva k izvajanju sistema pomorske inšpekcije v Skupnosti in ki vsebuje podatke o inšpekcijah, opravljenih v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU.

Člen 3

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za vse ladje in njihove posadke, ki pristajajo v pristanišču ali sidrišču države članice, da bi vzpostavile stik ladja/pristanišče.

Francija se lahko odloči, da pristanišča in sidrišča iz tega odstavka ne vključujejo pristanišč in sidrišč v čezmorskih departmajih iz člena 299(2) Pogodbe.

Če država članica izvaja inšpekcijski pregled ladje v vodah pod njeno jurisdikcijo, vendar ne v pristanišču, se to šteje za inšpekcijski pregled za namene te direktive.

Nič v tem členu ne vpliva na pravice posega, ki so na razpolago državi članici na podlagi ustreznih konvencij.

Države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč in lahko dokažejo, da spada v področje uporabe te direktive manj kot 5 % celotnega števila ladij, ki so v preteklih treh letih pristale v njihovih rečnih pristaniščih, lahko odstopajo od določb te direktive.

Države članice, ki nimajo obmorskih pristanišč, najpozneje do datuma prenosa te direktive Komisiji sporočijo skupno število ladij in število ladij, ki so v treh letih pred tem datumom pristale v njihovih pristaniščih, ter jo obvestijo o vseh nadaljnjih spremembah tega števila.

2. Pri ladjah z bruto tonažo manj kakor 500 uporabijo države članice tiste zahteve ustrezne konvencije, ki se uporabljajo, in v obsegu v katerem se konvencija ne uporablja, ukrepajo, kakor je treba, da zagotovijo, da zadevne ladje ne predstavljajo očitne grožnje za varnost, zdravje ali okolje. Pri uporabi tega odstavka se države članice ravnajo po Prilogi 1 k Pariškemu MOU.

3. Pri inšpekcijskem pregledu ladje, ki pluje pod zastavo države, ki ni podpisnica konvencije, države članice zagotovijo, da se taka ladja in njena posadka ne obravnava ugodneje kakor ladja, ki pluje pod zastavo države, podpisnice konvencije.

4. Ribiška plovila, vojaške ladje, plovni pripomočki, lesene ladje enostavne gradnje, javne ladje, uporabljane za negospodarske namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo v gospodarske namene, so izvzete iz področja uporabe te direktive.

Člen 4

Pooblastila za inšpekcijski pregled

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe, da pridobijo pravno podlago, da na tujih ladjah izvajajo inšpekcijske preglede, kakor so navedeni v tej direktivi, v skladu z mednarodnim pravom.

2. Države članice imajo ustrezne pristojne organe, katerim dodelijo, npr. z dodatnim zaposlovanjem, potrebno število osebja, zlasti usposobljene inšpektorje za inšpekcijski pregled ladij, ter sprejmejo vse ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da ti inšpektorji izvajajo naloge, kakor so jim določeno v tej direktivi, in še zlasti, da so na voljo za izvajanje inšpekcijskih pregledov, ki so določeni s to direktivo.

Člen 5**Inšpekcijski sistem in letna obveznost inšpekcijskih pregledov**

1. Države članice izvajajo inšpekcijske preglede v skladu s sistemom izbire iz člena 12 in določbami iz Priloge I.

2. Da se izpolni letno obveznost glede izvajanja inšpekcijskih pregledov, države članice:

(a) izvajajo inšpekcijske preglede na vseh ladjah iz prednostne skupine I iz člena 12(a), ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, in

(b) opravijo vsaj toliko inšpekcijskih pregledov letno na ladjah iz prednostnih skupin I in II iz člena 12(a) in (b), kolikor znaša njihov sorazmerni delež glede na število vseh inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba opraviti znotraj Skupnosti in na območju Pariškega MOU. Delež inšpekcijskih pregledov vsake države članice temelji na razmerju med številom posameznih ladij, ki pristanejo v pristaniščih zadevne države članice, in skupnim številom posameznih ladij, ki pristanejo v pristaniščih posamezne države v Skupnosti in na območju Pariškega MOU.

3. Pri izračunu deleža celotnega števila inšpekcijskih pregledov, ki jih je treba letno izvesti v Skupnosti in na območju Pariškega MOU iz točke (b) odstavka 2, se ne upoštevajo zasidrane ladje, razen če zadevna država članica določi drugače.

Člen 6**Načini izpolnjevanja obveznosti inšpekcijskih pregledov**

Država članica, ki ne opravi inšpekcijskih pregledov v skladu s členom 5(2)(a), izpolni svoje obveznosti iz tega člena, če število neopravljenih inšpekcijskih pregledov ne presega:

(a) 5 % celotnega števila rizičnih ladij iz prednostne skupne I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih;

(b) 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupne I, ki niso rizične ladje in pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih.

Ne glede na odstotek, določen v (a) in (b), dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom tisti ladij, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih Skupnosti.

Ne glede na odstotek, določen v (a) in (b), dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom na tistih zelo rizičnih ladjah

iz prednostne skupine I, ki pristajajo na sidriščih, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih Skupnosti.

Člen 7**Načini, ki omogočajo uravnotežen delež inšpekcijskih pregledov v Skupnosti**

1. Če v posamezni državi članici število pristankov ladij iz prednostne skupine I presega njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(b), se šteje da ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede vsaj toliko inšpekcijskih pregledov na ladjah iz prednostne skupine I, kolikor znaša njen sorazmerni delež inšpekcijskih pregledov in če skupno število ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, na katerih ni bil opravljen inšpekcijski pregled, ne presega več kot 30 %.

2. Če je v posamezni državi članici število pristankov ladij iz prednostne skupine I in II manjše od njenega sorazmernega deleža inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2)(b), se šteje, da ta država članica izpolni svojo obveznost, če izvede inšpekcijske preglede na ladjah iz prednostne skupine I v skladu s členom 5(2)(a) in inšpekcijske preglede na vsaj 85 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine II, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih.

3. Komisija v svojem pregledu iz člena 35 zlasti preuči učinek tega člena na obveze inšpekcijskih pregledov, ob upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj iz Skupnosti in po Pariškem MOU. Pregled upošteva namen pregleda vseh ladij, ki pristajajo v pristaniščih in sidriščih Skupnosti. Po potrebi Komisija predlaga dodatne ukrepe z namenom povečanja učinkovitosti inšpekcijskega sistema v skupnosti in opravi kasneje, če je to potrebno, nov pregled učinka tega člena.

Člen 8**Preložitev inšpekcijskih pregledov in izredne okoliščine**

1. Države članice se lahko določijo za preložitev inšpekcijskega pregleda ladij iz prednostne skupine I v naslednjih okoliščinah;

(a) če se lahko inšpekcijski pregled opravi ob naslednjem pristanku ladje v tej državi članici, pod pogojem, da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU in da preložitev ni daljša od 15 dni, ali

(b) v primeru, da se inšpekcijski pregled lahko opravi v drugem pristanišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v roku 15 dni, pod pogojem, da država, v kateri je to pristanišče, predhodno pristane, da opravi inšpekcijski pregled.

Če je inšpekcijski pregled preložen v skladu s točko (a) ali (b) in zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, se ga ne obravnava kot neopravljen pregled države članice, ki ga je preložila.

Kljub temu pa v primeru, ko se ne opravi pregled ladje iz prednostne skupine I, zadevna ladja ne bo oproščena pregleda v naslednjem pristanišču pristanka v Skupnosti v skladu s to direktivo.

2. Neopravljen inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I iz operativnih razlogov se ne obravnava kot neopravljen pregled, pod pogojem, da je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, v naslednjih izrednih okoliščinah:

(a) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrozilo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja, ali

(b) če ladja pristane v pristanišču samo ponoči. V tem primeru države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezen pregled ladij, ki redno pristajajo ponoči.

3. Če na ladji na sidrišču ni opravljen inšpekcijski pregled, se ga ne obravnava kot neopravljen inšpekcijski pregled, če:

(a) je ladja v roku 15 dni pregledana v drugem pristanišču ali sidrišču v Skupnosti ali na območju Pariškega MOU v skladu s Prilogo I, ali

(b) če ladja pristane samo ponoči ali če je čas postanka prekratek za zadovoljivo opravljanje inšpekcijskega pregleda ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov, ali

(c) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrozila varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja ter se razlog za neopravljen pregled zabeleži v inšpekcijski bazi podatkov.

4. Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem v zvezi z izvedbenimi pravili za ta člen, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3).

Člen 9

Najava prihoda ladij

1. Upravljavci, zastopniki ali poveljniki ladij, ki so v skladu s členom 14 primerni za razširjeni inšpekcijski pregled in ki so namenjeni v pristanišče ali na sidrišče države članice, sporočijo svoj prihod v skladu z določbami iz Priloge III.

2. Pristaniški organ ali telo ali v ta namen določen organ ali telo po prejemu sporočila iz odstavka 1 tega člena in člena 4 Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ⁽¹⁾ te informacije posreduje pristojnemu organu.

3. Za posredovanje informacij iz tega člena se, kadar je mogoče, uporabijo elektronska sredstva.

4. Postopki in obrazci, ki jih za namen Priloge III k tej direktivi razvijejo države članice, so v skladu ustreznimi določbami iz Direktive 2002/59/ES o sporočanju ladij.

Člen 10

Rizični profil ladje

1. Vsem ladjam, ki pristanejo v pristanišču ali sidrišču države članice, se v inšpekcijski bazi podatkov določi rizični profil, na podlagi katerega se jih razvrsti v prednostne skupine za inšpekcijske preglede, časovni razmik med pregledi in obseg pregleda.

2. Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih parametrov in parametrov, določenih na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov:

(a) Splošni parametri

Splošni parametri v skladu z delom I.1 Priloge I in Prilogo II temeljijo na vrsti, starosti, zastavi ladje, udeleženi priznani organizaciji in uspešnosti družbe.

(b) Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov

Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcijskih pregledov, v skladu z delom I.2 Priloge I in Prilogo II temeljijo na številu pomanjkljivosti in zadržanj v določenem obdobju.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

3. Ukrepe, namenjene spreminjanju nebitvenih določb te direktive z njenim dopolnjevanjem v zvezi z izvedbenimi pravili za ta člen, zlasti:

(a) merila, povezana z državo zastave,

(b) merila uspešnosti družbe,

se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3) ter ob upoštevanju izkušenj in strokovnega znanja na podlagi Pariškega MOU.

Člen 11

Pogostost inšpekcijskih pregledov

Na ladjah, ki pristajajo v pristaniščih ali sidriščih Skupnosti, se izvajajo periodični ali izredni inšpekcijski pregledi, kot sledi:

- (a) Periodične inšpekcijske preglede ladij se opravi v vnaprej določenih časovnih razmikih, odvisno od njihovega rizičnega profila, v skladu z delom I Priloge I. Časovni razmik med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi ladij se podaljšuje sorazmerno z zmanjševanjem rizika. Za zelo rizične ladje časovni razmik ne presega šest mesecev.
- (b) Ne glede na čas, ki je minil od zadnjega periodičnega inšpekcijskega pregleda, se na ladjah opravijo izredni inšpekcijski pregledi, kot sledi:

— Pristojni organ zagotovi, da so opravljeni inšpekcijski pregledi ladij, pri katerih so nastopile zelo pomembne okoliščine iz dela II 2A Priloge I.

— Lahko se opravijo tudi inšpekcijski pregledi ladij, pri katerih so nastopile nepričakovane okoliščine iz dela II 2B Priloge I. Odločitev o takšnem izrednem pregledu sprejme pristojni organ na podlagi strokovne presoje.

Člen 12

Izbira ladij za inšpekcijski pregled

Pristojni organ zagotovi, da izbira ladij za inšpekcijski pregled poteka na osnovi njihovega rizičnega profila, kot je določeno v delu I Priloge I, v primeru zelo pomembnih ali nepričakovanih okoliščin pa v skladu z deloma II 2A in 2B Priloge I.

Pri izbiri ladij za inšpekcijske preglede pristojni organ:

(a) določi ladje za obvezni inšpekcijski pregled, tj. ladje iz „prednostne skupine I“, v skladu s sistemom izbire iz dela II 3A Priloge I;

(b) lahko določi ladje, ki so primerne za inšpekcijski pregled, tj. ladje iz „prednostne skupine II“, v skladu z delom II 3B Priloge I.

Člen 13

Začetni in podrobnejši inšpekcijski pregledi

Države članice zagotovijo, da se na ladjah, določenih za inšpekcijski pregled v skladu s členom 12, opravi začetni ali podrobnejši inšpekcijski pregled, kot sledi:

1. Pri vsakem začetnem inšpekcijskem pregledu ladje pristojni organ zagotovi, da inšpektor vsaj:

(a) preveri spričevala in dokumente iz Priloge IV, ki se v skladu s pomorsko zakonodajo Skupnosti in konvencijami o varnosti in zaščiti hranijo na ladji;

(b) po potrebi preveri, ali so bile odpravljene izrazite pomanjkljivosti, ugotovljene na prejšnjih inšpekcijskih pregledih, ki so jih opravile države članice ali podpisnice Pariškega MOU;

(c) se prepriča o splošnem stanju ladje, vključno s higienimi razmerami na ladji, strojnico in nastanitvenimi prostori.

2. Če so bile po opravljenem inšpekcijskem pregledu iz točke 1 v inšpekcijsko bazo podatkov zabeležene pomanjkljivosti, ki jih je treba odpraviti v naslednjem pristanišču, v katerem bo pristala ladja, se lahko pristojni organ tega naslednjega pristanišča odloči, da ne opravi preverjanj iz odstavkov 1(a) in (c).

3. Podrobnejši inšpekcijski pregled, vključno z nadaljnjim preverjanjem skladnosti ladje z zahtevami za obratovanje, se opravi, če po inšpekcijskem pregledu iz točke 1 obstajajo utemeljeni razlogi za domnevo, da stanje ladje bodisi njene opreme ali posadka ne izpolnjujejo ustreznih zahtev konvencije.

„Utemeljeni razlogi“ obstajajo, kadar inšpektor najde dokaze, ki po njegovem strokovnem mnenju upravičujejo podrobnejši inšpekcijski pregled ladje, njene opreme ali posadke.

Primeri „utemeljenih razlogov“ so navedeni v Prilogi V.

Člen 14

Razširjeni inšpekcijski pregled

1. Za razširjeni inšpekcijski pregled so v skladu z deloma II 3A in 3B Priloge I primerne naslednje kategorije ladij:

- zelo rizične ladje,
 - potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij in tankerji za prevoz plinov ter ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let,
 - zelo rizične ladje ali potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij in tankerji za prevoz plinov ter ladje za prevoz razsutega tovora, starejše od 12 let, v primeru zelo pomembnih ali nepričakovanih okoliščin,
 - ladje, na katerih je treba opraviti ponoven inšpekcijski pregled zaradi odločitve o zavrnitvi vstopa, izdane v skladu s členom 16.
2. Upravljavca ali poveljnika ladje zagotovi inšpektorju dovolj časa za izvedbo razširjenega pregleda.

Brez poseganja v nadzorne ukrepe, potrebne iz varnostnih razlogov, ostane ladja v pristanišču do konca inšpekcijskega pregleda.

3. Po prejemu najave ladje, primerne za periodični razširjeni pregled, pristojni organ ladjo obvesti, ali bo razširjeni inšpekcijski pregled opravljen ali ne.

4. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno z nevarnejšimi deli, je določen v Prilogi VII. Komisija v skladu s postopkom iz člena 31(2) sprejme ukrepe za izvajanje Priloge VII.

Člen 15

Smernice in postopki za varnost in zaščito

1. Države članice zagotovijo, da njihovi inšpektorji ravnavo v skladu s postopki in smernicami iz Priloge VI.
2. Pri nadzoru nad zaščito države članice uporabljajo ustrezne postopke iz Priloge VI te direktive za vse ladje, navedene v členih 3(1), 3(2) in 3(3) Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta⁽¹⁾, ki pristanejo v njihovih

pristaniščih in sidriščih, pod pogojem, da ne plujejo pod zastavo države pristanišča, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled.

3. Določbe iz člena 14 te direktive o razširjenih inšpekcijskih pregledih se uporabljajo za ro-ro trajekte in visokohitrostna potniška plovila iz člena 2(a) in (b) Direktive 1999/35/ES.

Če je ladjo v skladu s členoma 6 in 8 Direktive 1999/35/ES pregledala država gostiteljica, ki ni država zastave, pod katero pluje ladja, se tak poseben pregled v inšpekcijsko bazo podatkov zabeleži kot podrobnejši ali kot razširjeni inšpekcijski pregled, kar je ustrežnejše, ter se upošteva tudi za namene členov 10, 11 in 12 te direktive in za izračun izpolnjevanja obveznosti posamezne države članice, kolikor obsega vse točke iz Priloge VII k tej direktivi.

Brez poseganja v prepoved obratovanja ro-ro trajekta ali visokohitrostnega potniškega plovila v skladu s členom 10 Direktive 1999/35/ES se ustrezno uporabljajo določbe te direktive o odpravi pomanjkljivosti, zadržanju in zavrnitvi dostopa ter spremljanju po inšpekcijskih pregledih, zadržanjih in zavrnitvah vstopa.

4. Komisija lahko po potrebi v skladu s postopkom iz člena 31(2) sprejme predpise za usklajeno izvajanje odstavkov 1 in 2 tega člena.

Člen 16

Ukrepi zavrnitve dostopa za nekatere ladje

1. Država članica zagotovi, da se vsaki ladji, ki:

- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na črni seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana ali ji je bila v skladu z Direktivo 1999/35/ES izrečena prepoved obratovanja več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU, ali

- pluje pod zastavo države, ki je zaradi števila zadržanj uvrščena na sivi seznam, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana ali ji je bila v skladu z Direktivo 1999/35/ES izrečena prepoved obratovanja več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU,

zavrne dostop do njenih pristanišč ali sidrišč, razen v okoliščinah iz člena 21(6).

⁽¹⁾ UL L 129, 29.4.2004, str. 6.

Zavrnitev dostopa se izvrši takoj, ko ladja zapusti pristanišče ali sidrišč, v katerem je bila tretjič zadržana in kjer je bila izdana odločitev o zavrnitvi dostopa.

2. Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi šele po preteku treh mesecev od datuma izdaje odločbe in če so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 9 Priloge VIII.

Če je ladji drugič zavrnen dostop, se to obdobje podaljša na dvanajst mesecev.

3. Posledica vsakega nadaljnjega zadržanja v pristanišču ali sidrišču Skupnosti je zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč in sidrišč Skupnosti. Takšna tretja odločitev o zavrnitvi se lahko razveljavi po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve in le pod pogojem, da:

- ladja pluje pod zastavo države, ki zaradi števila zavrnitev ni uvrščena na črni niti na sivi seznam iz odstavka 1,
- je statuarne in klasifikacijske spričevala ladje izdala organizacija ali so izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblaščenice za inšpekcijski pregled in nadzor ladij ((prenovitev) ⁽¹⁾),
- ladjo upravlja družba, katere uspešnost je po delu I.1 Priloge I nadpovprečna, in
- so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 9 iz Priloge VIII.

Vsaki ladji, ki ne izpolnjuje meril iz tega odstavka, se, potem ko je poteklo 24 mesecev po izdaji odločitve, stalno prepove vstop v vsa pristanišča in sidrišča v Skupnosti.

4. Vsako nadaljnje zadržanje v pristanišču ali na sidrišču v Skupnosti po tretji zavrnitvi vstopa pomeni stalno zavrnitev vstopa ladje v vsa pristanišča in sidrišča v Skupnosti.

5. Za namene tega člena se države članice ravnajo v skladu s postopki, določenimi v Prilogi VIII.

⁽¹⁾ Glej stran 11 tega Uradnega lista.

Člen 17

Poročilo poveljniku o inšpekcijskem pregledu

Ob zaključku inšpekcijskega pregleda, podrobnega ali razširjenega inšpekcijskega pregleda inšpektor sestavi poročilo v skladu s Prilogo IX. Kopijo inšpekcijskega poročila predloži poveljniku ladje.

Člen 18

Pritožbe

Vse pritožbe so predmet hitre osnovne preučitve s strani pristojnega organa. S pomočjo preučitve se določi, ali je pritožba utemeljena.

V tem primeru pristojni organ primerno ukrepa, zlasti zagotovi, da vsak, ki ga pritožba neposredno zadeva, lahko poda svoje mnenje.

Če pristojni organ meni, da je pritožba očitno neutemeljena, o svoji odločitvi in o razlogih zanjo obvesti pritožnika.

Identiteta osebe, ki je vložila pritožbo, se ne razkrije poveljniku ali lastniku zadevne ladje. Inšpektor zagotovi, da se med vsemi pogovori s člani posadke ohrani zaupnost.

Država članica obvesti upravo države zastave, po potrebi pošlje kopijo Mednarodni organizaciji dela (ILO), o pritožbah, ki niso očitno neutemeljene, in o nadaljnjih sprejetih ukrepih.

Člen 19

Odprava pomanjkljivosti in zadržanje

1. Pristojni organ se prepriča, da so ali bodo v skladu s konvencijami odpravljene vse pomanjkljivosti, ugotovljene ali odkrite z inšpekcijskim pregledom.

2. V primeru pomanjkljivosti, ki očitno ogrožajo varnost, zdravje ali okolje, odredi pristojni organ države pristanišča, kjer ladjo pregledujejo, zadržanje ladje ali prepove plovbo, med katero so bile odkrite pomanjkljivosti. Zadržanje ali prepoved plovbe je odpravljena, ko je grožnja odstranjena ali ko organ ugotovi, odvisno od vseh potrebnih pogojev, da ladja lahko nadaljuje plovbo ali spet začne pluti, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov ali posadke ali druge ladje, ali če ni nesprejemljive grožnje za onesaženje morskega okolja.

3. Inšpektor pri strokovnem presojanju o tem, ali naj ladjo zadrži ali ne, uporabi merila, določena v Prilogi X

4. Če inšpekcijski pregled pokaže, da ladja ni opremljena z delujočo napravo za zapisovanje podatkov o plovbi, kadar je uporaba take naprave za zapisovanje obvezna v skladu z Direktivo 2002/59/ES, pristojni organ zagotovi, da se ladja zadrži.

Če takšne pomanjkljivosti ni mogoče hitro odpraviti v pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, lahko pristojni organ dovoli ladji ali nadaljevanje plovbe do primerne remontne ladjedelnice, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, in v kateri so lahko hitro odpravljene, ali pa lahko zahteva, da se pomanjkljivosti odpravijo najpozneje v 30 dneh, kot to določajo smernice Pariškega MOU. V teh primerih se uporabijo postopki iz člena 21.

5. V izrednih okoliščinah, ko je splošno stanje ladje očitno podstandardno, lahko pristojni organ začasno prekine inšpekcijski pregled ladje, dokler odgovorne osebe ne sprejmejo ukrepov, potrebnih za izpolnitev ustreznih zahtev konvencij.

6. Če je ladjo treba zadržati, pristojni organ takoj obvesti, pisno in skupaj z inšpekcijskim poročilom, upravo države zastave ali, kadar to ni mogoče, konzula ali v njegovi odsotnosti najbližjega diplomatskega predstavnika te države o vseh okoliščinah, v katerih se je zadržanje izkazalo za potrebno. Prav tako morajo po potrebi obvestiti imenovane inšpektorje ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo klasifikacijskih spričeval ali statutarne spričeval v skladu s konvencijami.

7. Ta direktiva ne posega v dodatne zahteve konvencij, ki se nanašajo na uradno obvestilo in postopke poročanja v zvezi s pregledi pomorske inšpekcije.

8. Pri opravljanju pregleda pomorske inšpekcije na podlagi te direktive si je treba prizadevati, da se prepreči neupravičeno zadržanje ali zamuda ladje. Če je ladja neupravičeno zadržana ali zamujata, sta lastnik ali upravljavec upravičena do odškodnine za nastalo izgubo ali škodo. V vsakem primeru domnevno neupravičenega zadržanja ali zamude ladje nosi dokazno breme lastnik ali upravljavec ladje.

9. Zaradi zmanjšanja prezasedenosti pristanišča lahko pristojni organ zadržani ladji dovoli premik v drug del pristanišča, če je tak premik varen. Vendar se prezasedenost pristanišča ne more upoštevati kot razlog za zadržanje ali odpravo zadržanja ladje.

Za lažjo namestitvev zadržanih ladij pristaniški organi ali telesa sodelujejo s pristojnim organom upravo.

10. Pristaniške organe ali telesa se v čim krajšem času obvesti, da je bil izdan nalog o zadržanju.

Člen 20

Pravica do pritožbe

1. Lastnik ali upravljavec ladje ali njegov zastopnik v državi članici ima pravico do pritožbe zoper odločitev o zadržanju ali zavrnitvi dostopa, ki jo je sprejel pristojni organ. Pritožba ne zadrži izvršitve zadržanja ali zavrnitve dostopa.

2. Države članice vzpostavijo in ohranijo primerne postopke v ta namen v skladu s svojo nacionalno zakonodajo.

3. Pristojni organ ustrezno pouči poveljnika ladje iz odstavka 1 o pravici do pritožbe in praktičnih postopkih v zvezi z njo.

4. Če je na podlagi pritožbe ali zahteve, ki jo vloži lastnik ali upravljavec ladje ali njegov zastopnik, odločitev o zadržanju ali o zavrnitvi dostopa preklicana ali spremenjena:

(a) države članice zagotovijo, da se inšpekcijska baza podatkov takoj ustrezno dopolni;

(b) država članica, v kateri je bila izdana odločitev o zadržanju ali o zavrnitvi dostopa, v 24 urah po sprejetju takšne odločitve zagotovi objavo popravka v skladu s členom 26.

Člen 21

Nadaljnji ukrepi po inšpekcijskih pregledih in zadržanjih

1. Kadar pomanjkljivosti, navedenih v členu 19(2), ni mogoče odpraviti v pristanišču, v katerem se opravlja inšpekcijski pregled, lahko pristojni organ te države članice dovoli ladji plovbo brez nepotrebne odlašanja v primerno remontno ladjedelnico, ki je najbližje pristanišču, v katerem je bila ladja zadržana, kot jo izbere poveljnik ladje in zadevni organi, in v kateri je mogoče izvesti nadaljnje ukrepe, če so izpolnjeni pogoji, ki jih določi pristojni organ države zastave in s katerimi soglašata zadevna država članica. Taki pogoji zagotavljajo, da lahko ladja nadaljuje plovbo, ne da bi bila ogrožena varnost in zdravje potnikov ali posadke ali druge ladje ali če ni nesprejemljive grožnje za onesnaženje morskega okolja.

2. Če je odločitev, da se ladja pošlje v remontno ladjedelnico, sprejeta zaradi neizpolnjevanja določil resolucije IMO A. 744(18), in sicer zaradi ladijske dokumentacije ali konstrukcijskih napak ali pomanjkljivosti, lahko pristojni organ zahteva, da se v pristanišču zadržanja opravi merjenje debeline, preden se ladji dovoli odplutje.

3. V primerih, navedenih v odstavku 1, pristojni organ države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda obvesti pristojni organ države, v kateri je remontna ladjedelnica, stranke, navedene v členu 19(6), in vse druge pristojne organe o vseh pogojih plovbe.

Pristojni organ države članice, ki prejme tako sporočilo, obvesti organ, ki je poslal sporočilo, o sprejetih ukrepih.

4. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Skupnosti zavrne ladjam iz odstavka 1, ki nadaljujejo plovbo:

- (a) ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali
- (b) ki zavrnejo izpolnitev veljavnih zahtev konvencij, tako da ne odplujejo v določeno remontno ladjedelnico.

Takšna zavrnitev ostane v veljavi, dokler lastnik ali upravljavec ne priskrbi dokazov, ki prepričajo pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, da ta popolnoma izpolnjuje vse veljavne zahteve konvencij.

5. V primerih, navedenih v odstavku 4(a), pristojni organ države članice, v kateri je bilo ugotovljeno, da ima ladja pomanjkljivosti, takoj opozori pristojne organe vseh drugih držav članic.

V primerih, navedenih v odstavku 4(b), pristojni organ države članice, v kateri je remontna ladjedelnica, takoj opozori pristojne organe vseh drugih držav članic.

Preden zavrne vplutje, lahko država članica zahteva posvet z upravnim organom države zastave ladje.

6. Z odstopanjem od določb odstavka 4 lahko ustrezni organ pristaniške države dovoli vstop ladje v določeno pristanišče ali sidrišča zaradi višje sile, zelo pomembnih varnostnih razlogov ali zmanjšanja ali minimiziranja nevarnosti onesna-

ženja ali odprave pomanjkljivosti, če je lastnik, upravljavec ali poveljnik ladje izvedel ustrezne ukrepe za zagotovitev varnega vstopa, ki jih pristojni organ take države članice sprejme kot zadostne.

Člen 22

Strokovne zahteve za inšpektorje

1. Inšpekcijske preglede izvajajo le inšpektorji, ki izpolnjujejo merila o usposobljenosti, opredeljena v Prilogi XI, in jih je za opravljanje pomorske inšpekcije pooblastil pristojni organ države članice.

2. Kadar pristojni organ države pristanišča ne more zagotoviti zahtevanega poklicnega strokovnega znanja, lahko inšpektorju tega pristojnega organa pomaga vsaka oseba z zahtevanim strokovnim znanjem.

3. Pristojni organ, inšpektorji, ki opravljajo pomorsko inšpekcijo, ki izvajajo nadzor pomorske inšpekcije, in osebe, ki jim pomagajo, ne smejo imeti nobenega poslovnega interesa bodisi v pristanišču inšpekcijskega pregleda ali na ladjah v pregledu, prav tako inšpektorji ne smejo biti zaposleni ali opravljati dela v imenu nevladnih organizacij, ki izdajajo statutarna in klasifikacijska spričevala ali opravljajo preglede, potrebne za izdajo teh spričeval ladjam.

4. Vsak inšpektor nosi osebni dokument v obliki osebne izkaznice, ki ga je izdal njegov pristojni organ v skladu z Direktivo Komisije 96/40/ES dne 25. junija 1996 o izdelavi skupnega vzorca službene izkaznice inšpektorjev, ki bodo opravljali pomorsko inšpekcijo ⁽¹⁾.

5. Države članice zagotovijo, da se strokovna usposobljenost inšpektorjev in njihovo izpolnjevanje osnovnih meril iz Priloge XI preveri, preden jih pooblastijo za izvajanje inšpekcijskih pregledov, nato pa redno glede na program izpopolnjevanja iz odstavka 7.

6. Države članice zagotovijo, da imajo inšpektorji možnost ustreznega izpopolnjevanja v zvezi s spremembami sistema pomorske inšpekcije v Skupnosti, kakor so določene v tej direktivi in v spremembah konvencij.

7. Komisija v sodelovanju z državami članicami razvija in podpira usklajen program Skupnosti za izpopolnjevanje in oceno strokovne usposobljenosti pomorskih inšpektorjev s strani držav članic.

⁽¹⁾ UL L 196, 7.8.1996, str. 8.

Člen 23

Poročila pilotov in pristaniških organov

1. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da njihovi piloti, ki se ukvarjajo z vplutjem ali izplutjem ladij ali so na ladjah, ki so namenjene v pristanišče znotraj države članice ali v tranzitu, takoj ustrezno obvestijo pristojni organ države pristanišča ali obalne države, kadar koli med običajnimi dolžnostmi izvedo, da obstajajo očitne nepravilnosti, ki lahko škodujejo varni plovbi ladje ali pomenijo grožnjo za morsko okolje.

2. Če pristaniški organi ali telesa med opravljanjem običajnih dolžnosti izvedo, da ima ladja v njihovem pristanišču očitne nepravilnosti, ki lahko vplivajo na varnost ladje ali pomenijo nepotrebno grožnjo za morsko okolje, ta organ ali telo takoj obvesti pristojni organ zadevne pristaniške države.

3. Države članice od pilotov in pristaniških organov ali teles zahtevajo, da sporočijo vsaj naslednje informacije, kadar je mogoče v elektronski obliki:

— informacije o ladji (ime, identifikacijska številka IMO, klicni znak in zastava),

— informacije o plovbi (zadnje pristanišče postanka, namembno pristanišče),

— opis očitnih nepravilnosti, ugotovljenih na ladji.

4. Države članice zagotovijo, da se v primeru, ko piloti in pristaniški organi ali telesa sporočijo očitne nepravilnosti, izvedejo ustrezni nadaljnji ukrepi in zabeležijo podrobnosti o sprejetih ukrepih.

5. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 31(2) sprejme ukrepe za izvajanje tega člena, vključno z enotnim elektronskim obrazcem in postopki za sporočanje nepravilnosti s strani pilotov in pristaniških organov ali teles ter postopki za nadaljnje ukrepe, ki jih sprejmejo države članice.

Člen 24

Inšpekcijska baza podatkov

1. Komisija na podlagi strokovnega znanja in izkušenj v okviru Pariškega MOU razvije, vzdržuje in dopolnjuje inšpekcijsko bazo podatkov.

Inšpekcijska baza podatkov vsebuje vse informacije, potrebne za izvajanje inšpekcijskega sistema, vzpostavljene s to direktivo, in vključuje funkcije iz Priloge XII.

2. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se bodo podatki o dejanskem času vplutja in izplutja vseh ladij, ki pristanejo v njihovih pristaniščih ali sidriščih, skupaj z identifikacijo zadevnega pristanišča, prenesli v razumnem roku v inšpekcijsko bazo podatkov preko sistema Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“ iz člena 3(s) Direktive 2002/59/ES. Ko prenesejo takšne informacije v inšpekcijsko bazo podatkov preko SafeSeaNeta, so države članice izvzete od posredovanja podatkov v skladu z odstavki 1.2 in 2(a) in (b) Priloge XIV k tej direktivi,

3. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, prenesejo v inšpekcijsko bazo podatkov takoj, ko je izdelano inšpekcijsko poročilo ali razveljavljena zavrnitev.

Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v omenjeno inšpekcijsko bazo podatkov, v 72 urah potrdi za namene objave.

4. Na podlagi inšpekcijskih podatkov, ki jih zagotovijo države članice, lahko Komisija v inšpekcijski bazi podatkov opravi poizvedbo glede vseh relevantnih podatkov v zvezi z izvajanjem te direktive, zlasti glede rizičnega profila ladje, rokov za inšpekcijske preglede, podatkov o plovbi ladje in obveznosti glede inšpekcijskih pregledov posamezne države članice.

Države članice imajo dostop do informacij, shranjenih v inšpekcijski bazi podatkov, ki so relevantne za izvajanje inšpekcijskih postopkov iz te direktive.

Državam članicam in tretjim državam, podpisnicam Pariškega MOU, se omogoči dostop do vseh podatkov, ki so jih shranile v inšpekcijsko bazo podatkov, in podatkov o ladjah, ki plujejo pod njihovo zastavo.

Člen 25

Izmenjava informacij in sodelovanje

Vsaka država članica zagotovi, da njeni pristaniški organi in telesa in drugi pristojni organi ali telesa pristojnemu pomorskemu inšpekcijskemu organu predložijo naslednje vrste informacij, s katerimi razpolagajo:

— informacije, sporočene v skladu s členom 9 in Prilogo III,

- informacije o ladjah, ki niso sporočile nobenih informacij v skladu z zahtevami iz te direktive in Direktivo 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. novembra 2000 o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora⁽¹⁾ in Direktivo 2002/59/ES ter po potrebi Uredbo (ES) št. 725/2004,
- informacije o ladjah, ki so izplule, ne da bi upoštevale določbe člena 7 ali 10 Direktive 2000/59/ES,
- informacije o ladjah, ki jim je bil zaradi varnostnih razlogov zavrnen vstop v pristanišče ali ki jim je bilo naloženo, da ga zapustijo,
- informacije o očitnih nepravilnostih v skladu s členom 23.

Člen 26

Objava informacij

Komisija na podlagi strokovnega znanja in izkušenj, pridobljenih v okviru Pariškega MOU, na javno dostopni spletni strani objavi in posodablja informacije o inšpekcijskih pregledih, zadržanjih in zavrnitvah vstopa v skladu s Prilogo XIII.

Člen 27

Objava seznama podpovprečno uspešnih in neuspešnih družb

Komisija na javno dostopni spletni strani redno pripravlja in objavlja informacije o družbah, katerih uspešnost je bila glede na rizični profil iz dela I Priloge I v zadnjih treh mesecih ali več ocenjena kot podpovprečno uspešna ali neuspešna.

Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 31(2) sprejme pravila za izvajanje tega člena, ki zlasti podrobno določajo način objave.

Člen 28

Povračilo stroškov

1. Če inšpekcijski pregledi, navedeni v členih 13 in 14, potrdijo ali odkrijejo pomanjkljivosti glede na zahteve konvencije, ki upravičujejo zadržanje ladje, vse stroške, ki se nanašajo na inšpekcijske preglede v katerem koli običajnem obračunskem obdobju, krije lastnik ladje ali upravljavec ali njegov zastopnik v državi pristanišča.

2. Vse stroške v zvezi z inšpekcijskimi pregledi, ki jih je izvedel pristojni organ države članice v skladu z določbami iz člena 16 in 21(4), krije lastnik ali upravljavec ladje.

3. Ob zadržanju ladje nosita vse stroške, nastale v zvezi z zadržanjem v pristanišču, lastnik ali upravljavec ladje.

4. Zadržanje se ne odpravi, dokler stroški niso v celoti povrnjeni ali ni dano zadostno jamstvo za povračilo stroškov.

Člen 29

Podatki za spremljanje izvajanja

Države članice predložijo Komisiji informacije iz Priloge XIV v presledkih iz te priloge.

Člen 30

Spremljanje izpolnjevanja določb in uspešnosti držav članic

Komisija za zagotovitev učinkovitega izvajanja te direktive in spremljanje splošnega delovanja sistema pomorske inšpekcije Skupnosti v skladu s členom 2(b)(i) Uredbe (ES) št. 1406/2002 zbira potrebne informacije in opravlja obiske v državah članicah.

Člen 31

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS), ustanovljen s členom 3 Uredbe (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta⁽²⁾.

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

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

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

Člen 32

Postopek za spremembo

Komisija:

(a) prilagaja priloge, razen Priloge I, da bi se upoštevale spremembe veljavnih pravnih aktov Skupnosti o pomorski varnosti in zaščiti ter konvencij, protokolov, mednarodnih kodeksov in resolucij ustreznih mednarodnih organizacij ter nadaljnji razvoj, predviden v Pariškem MOU;

⁽¹⁾ UL L 332, 28.12.2000, str. 81.

⁽²⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

(b) spreminja opredelitve, ki se nanašajo na konvencije, mednarodne kodekse in resolucije ter zakonodajo Skupnosti, ki so pomembni za namene te direktive.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitnih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 31(3).

Spremembe mednarodnih instrumentov iz člena 2 se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izvzamejo s področja uporabe te direktive.

Člen 33

Izvedbena pravila

Komisija pri določanju izvedbenih pravil iz členov 8(4), 10(3), 14(4), 15(4), 23(5) in 27 v skladu s postopkom iz člena 31(2) in (3) posebno pozornost nameni temu, da se v njih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema v Skupnosti in na območju Pariškega MOU.

Člen 34

Kazni

Države članice določijo sistem kazni za kršitev nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Tako določene kazni so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 35

Pregled

Komisija pregleda izvajanje te direktive najpozneje do 30. junija 2012. Ta pregled med drugim obsega pregled izpolnjevanja celotnih obveznosti Skupnosti glede inšpekcijskih pregledov, kot so določene v členu 5, število inšpektorjev pomorske inšpekcije v vsaki državi članici in število opravljenih inšpekcijskih pregledov ter izpolnjevanje letnih obveznosti glede inšpekcijskih pregledov s strani posameznih držav članic, kot so določene v členih 6, 7 in 8.

Komisija sporoči ugotovitve pregleda Evropskemu parlamentu in Svetu in na podlagi pregleda določi, ali je treba predlagati spremembo direktive ali nadaljnjo zakonodajo na tem področju.

Člen 36

Izvajanje in uradno obveščanje

1. Države članice sprejmejo in objavijo do 31. decembra 2010 zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo.

Te določbe uporabljajo od 1. januarja 2011.

2. Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Prav tako vključijo izjavo, da se sklici v veljavnih zakonih, uredbah in upravnih določbah na direktive, ki so bile razveljavljene s to direktivo, razlagajo kot sklici na to direktivo. Države članice opredelijo način tovrstnega sklicevanja in obliko izjave.

3. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

4. Poleg tega Komisija redno obvešča Evropski parlament in Svet o napredku pri izvajanju direktive v državah članicah, zlasti da bi zagotovila enotno uporabo inšpekcijskega sistema v Skupnosti.

Člen 37

Razveljavitev

Direktiva 95/21/ES, kakor je bila spremenjena z direktivami iz dela A Priloge XV, se razveljavi od 1. januarja 2011, brez poseganja v obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv iz dela B Priloge XV v nacionalno zakonodajo.

Sklicevanja na razveljavljeno direktivo se razumejo kot sklicevanja na to direktivo in se berejo skladno s korelacijsko tabelo iz Priloge XVI k tej direktivi.

Člen 38

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 39

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA I

ELEMENTI SISTEMA POMORSKE INŠPEKCIJE V SKUPNOSTI

(iz člena 5)

Naslednji elementi se vključijo v sistem pomorske inšpekcije v Skupnosti:

I. Rizični profil ladje

Rizični profil ladje se določi s kombinacijo naslednjih splošnih parametrov in parametrov, določenih na podlagi preteklih inšpekcij:

1. Splošni parametri

(a) Vrsta ladje

Rizične ladje so potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij, tankerji za prevoz plina ter ladje za prevoz razsutega tovora.

(b) Starost ladje

Ladje, starejše od 12 let, so zelo rizične.

(c) Uspešnost države zastave

(i) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z visokim številom zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, so zelo rizične.

(ii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države z majhnim številom zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU, so malo rizične.

(iii) Ladje, ki plujejo pod zastavo države, na katerih je bil opravljen pregled in za katere je bil po potrebi predložen načrt za odpravo nepravilnosti v skladu z okvirjem in postopki prostovoljnega sistema pregledov držav članic IMO, so manj rizične. Takoj po sprejetju ukrepov iz člena 10(3) mora država zastave pokazati, da upošteva Zakonik o izvajanju obveznih instrumentov IMO.

(d) Priznane organizacije

(i) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na delež zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU nizka ali zelo nizka, so zelo rizične.

(ii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale priznane organizacije, katerih uspešnost je glede na delež zadržanj v Skupnosti in na območju podpisnic Pariškega MOU visoka, so malo rizične.

(iii) Ladje, ki so jim spričevalo izdale organizacije, priznane v skladu s pogoji iz Uredbe (ES) št. 391/2009.

(e) Uspešnost družb

(i) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti njenih ladij in glede na število zadržanj v Skupnosti ter na območju podpisnic Pariškega MOU podpovprečno uspešne ali neuspešne, so zelo rizične.

(ii) Ladje tistih družb, ki so glede na ugotovljene pomanjkljivosti njenih ladij in glede na delež zadržanj v Skupnosti ter na območju podpisnic Pariškega MOU nadpovprečno uspešne, so malo rizične.

2. Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcij

- (i) Ladje, ki so bile zadržane več kot enkrat, so zelo rizične.
- (ii) Ladje, pri katerih je bilo v okviru inšpekcij v obdobju iz Priloge II ugotovljenih manj pomanjkljivosti, kot je pomanjkljivosti, naštetih v Prilogi II, so malo rizične.
- (iii) Ladje, ki v obdobju iz Priloge II niso bile zadržane, so malo rizične.

Parametri tveganja se seštevajo ob uporabi ponderjev, ki odražajo relativni vpliv vsakega parametra na splošno tveganje ladje, zato da se določijo naslednji rizični profili ladje:

- zelo rizična ladja,
- običajno rizična ladja,
- malo rizična ladja.

Pri določanju navedenih rizičnih profilov se bolj upoštevajo parametri vrste ladje, uspešnosti države zastave, priznane organizacije in družbe.

II. Inšpekcijski pregled ladij

1. Periodični inšpekcijski pregledi

Periodične inšpekcijske preglede je treba opraviti v naprej določenih časovnih presledkih. Njihova pogostost se določi na podlagi rizičnega profila ladje. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi zelo rizične ladje ne sme biti daljši od 6 mesecev. Časovni presledek med periodičnimi inšpekcijskimi pregledi ladij z drugačnim rizičnim profilom se podaljša skladno z zmanjšanjem rizičnosti.

Države članice opravijo periodični inšpekcijski pregled na:

- Kateri koli zelo rizični ladji, ki v preteklih 6 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali sidrišču Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU. Zelo rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od petega meseca dalje.
- Kateri koli običajno rizični ladji, ki v preteklih 12 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali sidrišču Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU. Običajno rizične ladje so primerne za inšpekcijski pregled od desetega meseca dalje.
- Kateri koli malo rizični ladji, ki v preteklih 36 mesecih ni bila pregledana v pristanišču ali sidrišču Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU. Malo nevarne ladje so primerne za inšpekcijski pregled od 24 meseca dalje.

2. Dodatni inšpekcijski pregledi

Ladje, pri katerih so nastopile naslednje zelo pomembne ali nepričakovane okoliščine, so podvržene inšpekcijskemu pregledu ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda. Glede potrebe po dodatnem inšpekcijskem pregledu zaradi nepričakovanih okoliščin odloči inšpektor na podlagi strokovne presoje.

2A. Zelo pomembne okoliščine

Inšpekcijski pregledi se ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda opravijo na naslednjih ladjah, pri katerih so nastopile naslednje zelo pomembne okoliščine:

- Ladje, ki so bile po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU zaradi varnostnih razlogov začasno izključene ali umaknjene iz svojega razreda.
- Ladje, ki so bile predmet poročila ali obvestila druge države članice.
- Ladje, ki jih ni v inšpekcijski bazi podatkov.

- Ladje, ki:
 - so bile udeležene v trčenju, brodolomu ali so nasedle na poti v pristanišče,
 - so bile obtožene domnevne kršitve predpisov o raztovarjanju škodljivih snovi ali odpadkov ali
 - so nenadzorovano ali nevarno manevrirale, pri čemer niso upoštevale predpisov med plovbo, ki jih je sprejela IMO, ali varne navigacijske prakse in postopkov.

2B. Nepričakovane okoliščine

Inšpekcijski pregledi se opravijo, ne glede na obdobje od zadnjega periodičnega pregleda, na naslednjih ladjah, pri katerih so nastopile nepričakovane okoliščine. Odločitev o takšnem dodatnem pregledu sprejme pristojni organ na podlagi strokovne presoje.

- Ladje, ki niso upoštevale uporabne različice priporočila IMO o plovi skozi ožine v Baltsko morje.
- Ladje s spričevalom, ki ga je izdala predhodno priznana organizacija, ki ji je bila odobritev odvzeta po zadnjem inšpekcijskem pregledu v Skupnosti ali na območju podpisnic Pariškega MOU.
- Ladje, za katere so piloti ali pristaniški organi ali telesa sporočili, da imajo nepravilnosti, ki lahko škodijo njihovi varni plovi ali pomenijo grožnjo za okolje v skladu s členom 23 te direktive.
- Ladje, ki niso izpolnile ustreznih zahtev glede obveščanja iz člena 9 te direktive, v Direktivi 2000/59/ES, Direktivi 2002/59/ES in po potrebi Uredbi (ES) št. 725/2004.
- Ladje, ki so bile predmet poročila ali pritožbe poveljnika, člana posadke ali katere koli osebe ali organizacije, ki ima upravičen interes za varno obratovanje ladje, bivalne in delovne pogoje na ladji ali preprečevanje onesnaževanja, razen če zadevna država članica meni, da sta poročilo ali pritožba očitno neutemeljena.
- Ladje, ki so bile pred več kot tremi meseci že zadržane.
- Ladje, pri katerih so bile ugotovljene izrazite pomanjkljivosti, razen tistih, pri katerih so bile pomanjkljivosti odpravljene najpozneje 14 dni po izplutju, in tistih, pri katerih so bile pomanjkljivosti odpravljene pred izplutjem.
- Ladje, pri katerih so bili javljeni problemi v zvezi s tovorom, zlasti s škodljivim in nevarnim tovorom.
- Ladje, ki so jih upravljali na način, nevaren za osebe, lastnino ali okolje.
- Ladje, za katere zanesljivi viri trdijo, da se njihovi dejanski parametri tveganja razlikujejo od uradno ugotovljenih in da so zato bolj rizične.

3. Sistem izbire

3A. Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine I se opravijo, kot sledi:

(a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:

- vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih šestih mesecih,
- vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 12 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.

(b) Prvi ali podrobni inšpekcijski pregled se opravi na:

- Vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladje za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 12 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.

- (c) V primeru zelo pomembnih okoliščin:
- Podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja opravi na vseh zelo rizičnih ladjah in na vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
 - Podrobni pregled se opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
- 3B. Če se pristojni organ odloči opraviti pregled ladje iz prednostne skupine II, se uporabi naslednje:
- (a) Razširjeni inšpekcijski pregled se opravi na:
- vseh zelo rizičnih ladjah, ki niso bile pregledane v zadnjih 5 mesecih,
 - vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 10 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane, ali
 - vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so malo rizične in v zadnjih 24 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.
- (b) Prvi ali podrobni inšpekcijski pregled, kakor je primerno, se opravi na:
- vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so običajno rizične in v zadnjih 10 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane, ali
 - vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina ali ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let, ki so malo rizične in v zadnjih 24 mesecih niso bile inšpekcijsko pregledane.
- (c) V primeru nepričakovanih okoliščin:
- podrobni ali razširjeni inšpekcijski pregled se po strokovni presoji inšpektorja lahko opravi na vseh zelo rizičnih ladjah in na vseh potniških ladjah, tankerjih za prevoz nafte, tankerjih za prevoz kemikalij, tankerjih za prevoz plina in ladjah za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let,
 - podrobni pregled se lahko opravi na vseh drugih ladjah, ki niso potniške ladje, tankerji za prevoz nafte, tankerji za prevoz kemikalij, tankerji za prevoz plina ali ladje za prevoz razsutega tovora, starejših od 12 let.
-

PRILOGA II

ELEMENTI RIZIČNEGA PROFILA LADJE
(iz člena 10(2))

Splošni parametri		Profil					
		Zelo rizične		Običajno rizične ladje	Malo rizične ladje		
		Merila	Ponder	Merila	Merila		
1	Vrsta ladje	Tanker za prevoz kemikalij Tanker za prevoz plina Tanker za prevoz nafte Ladja za prevoz razsutega tovora Potniška ladja	2	niti zelo nevarne niti malo nevarne ladje	Vse vrste		
2	Starost ladje	vse vrste > 12 y	1		Vse starosti		
3a	Zastava	Črni/Sivi/Beli seznam	Črni - VHR, HR, M do HR		2	Beli	
			Črni - MR		1		
3b		Pregled IMO	—		—	Da	
4a	Priznana organizacija	Uspešnost	H		—	—	Nadpovprečna
			M		—	—	—
			L		Podpovprečna	1	—
			VL		neuspešna	—	—
4b		Ki jo priznava EU	—		—	Da	
5	Družba	Uspešnost	H	—	—	Nadpovprečna	
			M	—	—	—	
			L	Podpovprečna	2	—	
			VL	neuspešna	—	—	
Parametri, določeni na podlagi preteklih inšpekcij							
6	Število pomanjkljivosti, ugotovljenih v vseh inšp. pregledih v zadnjih 36 mesecih	Pomanjkljivosti	Ni primerna za pregled	—	≤ 5 (in vsaj en inšpekcijski pregled, opravljen v zadnjih 36 mesecih)		
7	Število zadržanj v zadnjih 36 mesecih	Zadržanja	≥ 2 zadržanja	1	Brez zadržanj		

HRS (zelo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo merila do skupne vrednosti 5 ali več ponderjev.

LRS (malo rizične) so ladje, ki izpolnjujejo vsa merila parametrov majhnega tveganja.

SRS (običajno rizične) so ladje, ki niso HRS ali LRS.

PRILOGA III

URADNO OBVESTILO

(iz člena 9(1))

Informacije, ki jih je treba predložiti v skladu s členom 9(1):

Če se pričakuje, da bo vožnja trajala manj kakor tri dni, se vsaj tri dni pred načrtovanim vplutjem v pristanišče ali sidrišče ali pred izplutjem iz prejšnjega pristanišča ali sidrišča predložijo pristaniškemu organu ali telesu ali za ta namen določenemu organu ali telesu naslednji podatki:

- (a) identifikacija ladje (ime, klicni znak, identifikacijska številka IMO ali številka MMSI);
 - (b) predvideno trajanje postanka;
 - (c) za tankerje:
 - (i) oblika: enojni trup, enojni trup s SBT, dvojni trup;
 - (ii) stanje cistern za tovor in balast: polne, prazne, inertne;
 - (iii) prostornina in vrsta tovara;
 - (d) načrtovani postopki v namembnem pristanišču ali sidrišču (natovarjanje, raztovarjanje, drugo);
 - (e) načrtovani predpisani inšpekcijski pregledi in večja vzdrževalna dela ter popravila, ki se bodo izvedla v namembnem pristanišču;
 - (f) datum zadnjega razširjenega inšpekcijskega pregleda na območju podpisnic Pariškega MOU.
-

PRILOGA IV

SEZNAM SPRIČEVAL IN DOKUMENTOV

(iz člena 13(1))

1. Mednarodno izmeritveno spričevalo (1969).
2. — Spričevalo o varnosti potniške ladje,
 - spričevalo o varnosti konstrukcije tovorne ladje,
 - spričevalo o varnostni opremi tovorne ladje,
 - spričevalo o zanesljivosti radijske postaje na tovorni ladji,
 - spričevalo o oprostivih, ki vključuje specifikacijo tovora, če je primerno,
 - spričevalo o varnosti tovorne ladje.
3. Mednarodno spričevalo o zaščiti ladje (ISSC).
4. Redni povzetki evidence.
5. Mednarodno spričevalo o sposobnosti za prevoz kapljivo tekočih plinov;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih utekočinjenih plinov.
6. Mednarodno spričevalo o primernosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij;
 - spričevalo o sposobnosti za prevoz nepakiranih nevarnih kemikalij v razsutem stanju.
7. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaženja z oljem.
8. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja pri prevozu nepakiranih škodljivih tekočih snovi.
9. Mednarodno spričevalo o tovorni črti (1966);
 - mednarodno spričevalo o izvzetju tovornih črt.
10. Knjiga o oljih, dela I in II.
11. Knjiga o tovoru.
12. Listina o minimalnem številu članov posadke, potrebne za varno plovbo.
13. Spričevala ali kateri koli drugi dokumenti, zahtevani v skladu z določbami STCW 78/95.
14. Zdravniška spričevala (glej Konvencijo ILO št. 73 o zdravniškem pregledu pomorščakov).
15. Pregled razporeditve dela na krovu (Konvencija ILO št. 180 in STCW 78/95).
16. Evidenca delovnega časa in počitka pomorščakov (Konvencija ILO št. 180).
17. Knjiga o stabilnosti.
18. Kopija listine o skladnosti in spričevala o varnem upravljanju, izdana v skladu z Mednarodnim kodeksom ravnanja za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja (SOLAS 74, poglavje IX).
19. Spričevala o trdnosti ladje in strojnih naprav, ki jih izda zadevna priznana organizacija (in ki se zahtevajo samo, če ladja ohrani svoj razred pri priznani organizaciji).

20. Listina o skladnosti s posebnimi zahtevami za ladje, ki prevažajo nevarne snovi.
21. Varnostno spričevalo hitrega plovila in dovoljenje za upravljanje tega plovila.
22. Poseben seznam nevarnega blaga ali seznam natovorjenega nevarnega blaga ali podroben tovorni načrt.
23. Ladijski dnevnik v zvezi s poročili o preskusih in vajah vključno z varnostnim urjenjem ter dnevnik za zapisnike o pregledu in vzdrževanju naprav in programov za reševanje ter naprav za odkrivanje, preprečevanje in gašenje požarov.
24. Varnostno spričevalo ladje za posebne namene.
25. Varnostno spričevalo za mobilno vrtalno enoto na morju.
26. Za tankerje za prevoz nafte zapis o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega prevoza z balastom.
27. Seznam razporeditve ob alarmu, protipožarni načrt in za potniške ladje načrt ukrepov ob poškodbah ladje.
28. Načrt nujnih ukrepov ob onesnaženju ladje z nafto.
29. Dokumentacija s poročili o nadzoru (ladij, ki prevažajo razsuti tovor, in naftnih tankerjev).
30. Poročila o predhodnih pregledih pomorske inšpekcije.
31. Za ro-ro potniške ladje informacije o največjem razmerju faktorjev pregrajevanja A/A.
32. Potrdilo o nakladanju sipkega tovara.
33. Priročnik o zavarovanju tovara.
34. Načrt ravnanja z odpadki in dnevnik o ravnanju z odpadki.
35. Računalniško podprt informacijski sistem za pomoč poveljnikom potniških ladij pri odločanju.
36. Načrt sodelovanja s službami iskanja in reševanja (SAR) za potniške ladje, ki plujejo na rednih progah.
37. Seznam operativnih omejitev za potniške ladje.
38. Knjiga ladij, ki prevažajo razsuti tovor.
39. Načrt natovarjanja in raztovarjanja ladij, ki prevažajo razsuti tovor.
40. Spričevalo o zavarovanju ali katera koli druga finančna varščina v zvezi s civilno odgovornostjo za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992).
41. Spričevala, ki se zahtevajo v skladu z Direktivo 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve⁽¹⁾.
42. Spričevalo, ki se zahteva v skladu z Uredbo (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznika potnikov po morju v primeru nesreč⁽²⁾.
43. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja zraka.
44. Mednarodno spričevalo o preprečevanju onesnaževanja z odplakami.

⁽¹⁾ Glej stran 128 tega Uradnega lista.

⁽²⁾ Glej stran 24 tega Uradnega lista.

PRILOGA V

PRIMERI „UTEMELJENIH RAZLOGOV“

(iz člena 13(3))

A. Primeri utemeljenih razlogov za podrobni inšpekcijski pregled

1. Ladje, naštete v Prilogi I, dela 2A in 2B.
2. Knjiga o oljih ni pravilno vodena.
3. Pri pregledu spričeval in druge dokumentacije so bile odkrite netočnosti.
4. Nekateri znaki kažejo na to, da člani posadke ne morejo izpolniti zahtev glede sporazumevanja na krovu iz člena 18 Direktive 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov⁽¹⁾.
5. Spričevalo je bilo pridobljeno z goljufijo ali imetnik spričevala ni oseba, ki ji je bilo spričevalo prvotno izdano.
6. Spričevalo poveljnika ladje, častnika ali podčastnika je izdala država, ki ni ratificirala STCW 78/95.
7. Obstajajo dokazi o tem, da se postopki v zvezi s tovorom in drugi postopki ne izvajajo varno ali v skladu s smernicami IMO, npr. vsebina kisika v glavnem dovodu inertnega plina v cisterne za tovor presega najvišjo predpisano stopnjo.
8. Poveljnik naftega tankerja ne predloži zapisa o spremljanju raztovarjanja nafte in sistemu nadziranja zadnjega potovanja z balastom.
9. Seznam razporeditve ob alarmu ni tekoče urejen ali pa člani posadke ne poznajo svojih nalog ob požaru ali ukazu o zapustitvi ladje.
10. Sproženi so bili lažni signali za klic v sili, ki jim niso sledili pravilni postopki ukinitve.
11. Manjka glavna oprema ali naprave, ki jih zahtevajo konvencije.
12. Higijenske razmere na ladji so zelo neustrezne.
13. Iz splošnega vtisa in opazanj inšpektorja za varnost plovbe izhaja, da obstaja resno kvarjenje ali pomanjkljivosti na trupu ali konstrukciji, ki lahko ogrozi konstrukcijo ladje, njeno neprepustnost za vodo ali odpornost proti slabemu vremenu.
14. Obstajajo informacije ali dokazila o tem, da poveljnik ladje ali ladijska posadka nista seznanjena z bistvenimi postopki na ladji v zvezi z varnostjo ladje ali preprečevanjem onesnaževanja ali da se taki postopki niso izvajali.
15. Manjka pregled razporeditve dela na krovu ali evidenca delovnega časa ali počitka pomorščakov.

B. Primeri utemeljenih razlogov za nadzor ladij z vidika varnosti

1. Inšpektor lahko med prvim inšpekcijskim pregledom najde naslednje utemeljene razloge za nadaljnje nadzorne ukrepe v zvezi z varnostjo:
 - 1.1 ISSC ni veljavno ali mu je potekla veljavnost.
 - 1.2 Ladja ima nižjo stopnjo varnosti kakor pristanišče.
 - 1.3 Urjenja v zvezi z varnostjo ladje niso bila izpeljana.
 - 1.4 Evidenca za zadnjih deset stikov ladja/pristanišče ali ladja/ladja je nepopolna.
 - 1.5 Obstajajo dokazi ali ugotovitve, da ključni člani ladijskega osebja ne zmorejo vzpostaviti medsebojne komunikacije.
 - 1.6 Iz opazovanj izhaja, da obstajajo resne pomanjkljivosti v ureditvi varnosti.

⁽¹⁾ UL L 323, 3.12.2008, str. 33.

- 1.7 Obstajajo informacije tretje strani, na primer poročila ali pritožbe, ki zadevajo informacije v zvezi z varnostjo.
 - 1.8 Ladja ima drugo začasno mednarodno spričevalo o varnosti ladij zapored, pri čemer je po strokovni presoji inšpektorja eden od razlogov, zakaj je ladja ali družba prosila za takšno spričevalo, ta, da bi se izognila popolni skladnosti s poglavjem XI-2 SOLAS 74 in delom A kodeksa ISPS po izteku prvega začasnega spričevala. Del A kodeksa ISPS določa okoliščine, ko je mogoče izdati začasno spričevalo.
 2. Če so ugotovljeni utemeljeni razlogi, kakor je opisano zgoraj, inšpektor takoj obvesti pristojni organ za zaščito (razen če je inšpektor tudi pooblaščen varnostni častnik). Pristojni organ za zaščito nato odloči o nadaljnjih potrebnih nadzornih ukrepih, pri čemer upošteva stopnjo zaščite v skladu s pravilom 9 poglavja XI konvencije SOLAS 74.
 3. O drugih utemeljenih razlogih presoja pooblaščen varnostni častnik.
-

PRILOGA VI

POSTOPKI ZA NADZOR LADIJ

(iz člena 15(1))

Priloga 1, „Postopki nadzora, ki ga izvaja inšpekcija za varnost plovbe“ („PSCO“)in naslednja navodila Pariškega MOU in njihove najnovejše različice:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Navodila 33/2000/02: Nadzor obratovanja na potniških trajektilih in ladjah),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Navodila 35/2002/02: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z elektronskimi kartami),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Navodila 36/2003/08: Smernice za inšpekcijske preglede delovnih in bivalnih razmer),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines on compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Navodila 37/2004/02: Smernice o usklajenosti z Konvencijo STCW 78/95, kakor je bila spremenjena),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Navodila 37/2004/05: Smernice za inšpekcijski pregled razmerja med delom in počitkom),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Navodila 37/2004/10: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z varnostnimi vidiki),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR), Navodila 38/2005/02: Smernice za inšpektorje za preverjanje zapisovalnika podatkov o plovbi (VDR),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Navodila 38/2005/05: Smernice v zvezi s Prilogo I konvencije MARPOL),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Navodila 38/2005/07: Smernice v zvezi z nadzorom programa ocene stanja (CAS) tankerjev z enojnim trupom),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on on the ISM-Code (Navodila 39/2006/01: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi s Kodeksom ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Navodila 39/2006/02: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi z nadzorom GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Navodila 39/2006/03: Optimizacija kontrolnega seznama zavrnitev in uradnih obvestil),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Navodila 39/2006/10: Smernice za inšpektorje za varnost plovbe za preverjanje balastnega rezervoarja in simulacije izpada osrednje energije (preskus prekinitve energije),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Navodila 39/2006/11: Smernice za preverjanje strukture ladij za prevoz razsutega tovora),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers. (Navodila 39/2006/12: Kodeks uveljavljene prakse za inšpektorje za varnost plovbe,
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the responsibility assessment of Recognized Organisations (RO's) (Navodila 39/2006/04: Merila za oceno odgovornosti priznanih organizacij),
- Instruction 40/2007/09 Interim Guidelines for Port State Control inspectors for compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Navodila 38/2005/09: Začasne smernice za inšpektorje za varnost plovbe v zvezi s skladnostjo s Prilogo VI h konvenciji MARPOL 73/78)

PRILOGA VII

RAZŠIRJENI INŠPEKCIJSKI PREGLED LADIJ**(iz člena 14)**

V okviru razširjenega inšpekcijskega pregleda se zlasti preveri stanje naslednjih nevarnih delov:

- Dokumentacija
- Konstrukcijsko stanje
- Odpornost proti vremenskim razmeram
- Zasilni sistemi
- Radijska zveza
- Postopki s tovorom
- Požarna varnost
- Alarmne naprave
- Bivalne in delovne razmere
- Navigacijska oprema
- Reševalne naprave
- Nevarno blago
- Pogonska in pomožna strojna oprema
- Preprečevanje onesnaževanja

Pri razširjenem pregledu se ob upoštevanju praktične izvedljivosti ali morebitnih omejitev v zvezi z varnostjo oseb, ladje ali pristanišča preveri specifične elemente nevarnih delov, glede na vrsto plovila, ki se pregleduje, kot je določeno v skladu s členom 14(3).

PRILOGA VIII

DOLOČBE V ZVEZI Z ZAVRITVIJO DOSTOPA DO PRISTANIŠČ IN SIDRIŠČ V SKUPNOSTI**(iz člena 16)**

1. Če so izpolnjeni pogoji, navedeni v členu 16(1) pristojni organ pristanišča, v katerem je ladja zadržana tretjič, pisno obvesti poveljnika ladje, da bo izdana odločba o zavrnitvi dostopa, ki bo začela veljati takoj, ko bo ladja izplula iz pristanišča. Odločba o zavrnitvi dostopa začne veljati takoj, ko ladja po odpravi pomanjkljivosti, zaradi katerih je bila zadržana, izpluje iz pristanišča.
2. Pristojni organ pošlje izvod odločbe o zavrnitvi dostopa pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevni priznani organizaciji, drugim državam članicam in drugim podpisnicam Pariškega MOU ter Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti z informacijami o odločbah o zavrnitvi vstopa.
3. Da bi bila odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena, morata lastnik ali upravljavec ladje nasloviti uradno zahtevo na pristojni organ države članice, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa. Tej zahtevi mora biti priložen dokument pristojnega upravnega organa države zastave, ki ga je po obisku na krovu ladje izdal inšpektor, ki ga je pooblastil upravni organ države zastave, ki dokazuje, da je ladja popolnoma v skladu z veljavnimi določbami mednarodnih konvencij. Upravni organ države zastave pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.
4. Zahtevi o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa mora biti prav tako priložen, če je primerno, dokument klasifikacijskega zavoda, ki je ladjo klasificiral po obisku inšpektorja klasifikacijskega zavoda na krovu ladje, kateri priča o tem, da je ladja v skladu s klasifikacijskimi standardi, ki jih je ta zavod določil. Klasifikacijski zavod pristojnemu organu predloži dokaz, da je bil opravljen obisk na krovu.
5. Odločitev o zavrnitvi dostopa je lahko razveljavljena šele po preteku, kakor je navedeno v členu 16 te direktive in po ponovnem inšpekcijskem pregledu ladje v dogovorjenem pristanišču.

Če je dogovorjeno pristanišče v državi članici, lahko pristojni organ te države na zahtevo pristojnega organa, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa, dovoli ladji vpluti v dogovorjeno pristanišče zaradi izvedbe ponovnega inšpekcijskega pregleda. V takšnih primerih se v pristanišču do razveljavitve odločitve o zavrnitvi dostopa ne izvajajo nikakršni postopki s tovorom.

6. Če se je zadržanje, katerega posledica je bila odločitev o zavrnitvi dostopa, nanašalo na pomanjkljivosti v ladijski konstrukciji, lahko pristojni organ, ki je izdal odločitev o zavrnitvi dostopa, zahteva, da morajo biti nekateri prostori, vključno s prostori za tovor in rezervoar, dostopni za pregled med ponovnim inšpekcijskim pregledom.
7. Ponovni inšpekcijski pregled opravi pristojni organ države članice, ki je izdala odločitev o zavrnitvi dostopa, ali pristojni organ namembnega pristanišča ob soglasju pristojnega organa države članice, ki je izdala odločitev o zavrnitvi dostopa. Pristojni organ lahko zahteva, da mora biti ponovni inšpekcijski pregled najavljen do 14 dni vnaprej. Tej državi članici morajo biti predloženi zadostni dokazi, da ladja v celoti izpolnjuje ustrezne zahteve konvencij.
8. Ponovni pregled obsega razširjeni pregled, ki mora zajeti vsaj ustrezne postavke Priloge VII.
9. Vse stroške tega razširjenega inšpekcijskega pregleda nosi lastnik ali upravljavec ladje.
10. Če rezultati razširjenega inšpekcijskega pregleda zadovoljijo državo članico v skladu s Prilogo VII, mora biti odločitev o zavrnitvi dostopa razveljavljena in ladijska družba o tem pisno obveščena.
11. Pristojni organ prav tako pisno sporoči svojo odločitev pristojnemu upravnemu organu države zastave, zadevnemu klasifikacijskemu zavodu, drugim državam članicam, drugim podpisnicam Pariškega MOU, Komisiji in Sekretariatu Pariškega MOU. Pristojni organ mora inšpekcijsko bazo podatkov tudi takoj posodobiti s podatki o razveljavitvi odločitve o zavrnitvi dostopa.
12. Podatki o ladjah, ki jim je bil zavrjen dostop do pristanišč v Skupnosti, morajo biti dostopni v inšpekcijski bazi podatkov in objavljeni v skladu z določbami člena 26 in Priloge XIII.

PRILOGA IX

POROČILO O INŠPEKCIJSKEM PREGLEDU**(iz člena 17)**

Poročilo o inšpekcijskem pregledu mora vsebovati vsaj naslednje točke:

I. Splošno

1. Pristojni organ, ki je sestavil poročilo
2. Datum in kraj inšpekcijskega pregleda
3. Ime pregledane ladje
4. Zastava
5. Vrsta ladje (kakor je navedeno v spričevalu o varnem upravljanju)
6. Identifikacijska številka IMO
7. Klicni znak
8. Bruto tonaža (bt)
9. Nosilnost (če je primerno)
10. Leto izgradnje, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje
11. Klasifikacijski zavod ali klasifikacijski zavodi in po potrebi katera koli druga organizacija, ki je izdala/so izdale tej ladji morebitna klasifikacijska spričevala
12. Priznana organizacija ali priznane organizacije in/ali katera koli druga stranka, ki je izdala/so izdale tej ladji spričevala v imenu države zastave, v skladu z veljavnimi konvencijami
13. Ime in naslov družbe ali upravljavca ladje
14. Ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa za ladje, ki prevažajo razsuti tovor v tekočem ali trdnem stanju
15. Končni datum sestave inšpekcijskega poročila
16. Navedba, da se podrobne informacije o inšpekcijskem pregledu ali zadržanju lahko objavijo.

II. Informacije o inšpekcijskem pregledu

1. Spričevala, izdana na podlagi ustreznih konvencij, organ ali organizacija, ki sta izdala zadevno(-a) spričevalo(-a), vključno z datumom izdaje in preteka veljavnosti
2. Deli ali elementi ladje, ki so bili pregledani (ob podrobnem ali razširjenem inšpekcijskem pregledu)
3. Pristanišče in datum zadnjega vmesnega ali letnega nadzora ali pregleda, namenjenega izdaji spričevala in ime organizacije, ki je izvedla ta nadzor
4. Vrsta inšpekcijskega pregleda (inšpekcijski pregled, podrobni inšpekcijski pregled ali razširjeni inšpekcijski pregled)
5. Vrsta pomanjkljivosti
6. Sprejeti ukrepi.

III. Dodatne informacije ob zadržanju

1. Datum odločitve o zadržanju
2. Datum razveljavitve odločitve o zadržanju
3. Vrsta pomanjkljivosti, ki upravičuje odločitev za zadržanje (sklicevanje na konvencije, če je primerno)
4. Navedba, če je primerno, ali je priznana organizacija ali katera koli druga zasebna organizacija, ki je izvedla nadzor, odgovorna za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupaj privedle do zadržanja
5. Sprejeti ukrepi.

PRILOGA X

MERILA ZA ZADRŽANJE LADJE

(iz člena 19(3))

UVOD

Preden inšpektor odloči, ali pomanjkljivosti, ugotovljene pri inšpekcijskem pregledu, upravičujejo zadržanje vpletene ladje, mora uporabiti merila, navedena v nadaljevanju v točkah 1 in 2.

Točka 3 zajema primere pomanjkljivosti, ki že sami po sebi upravičujejo zadržanje vpletene ladje (glej člen 19(4)).

Če je razlog za zadržanje posledica naključne škode, utrpele med plovbo ladje v pristanišče, se odločitev za zadržanje ne izda, pod pogojem:

- (a) da so bile ustrezno upoštewane zahteve pravila I/11(c) SOLAS 74, ki zadevajo obveščanje pristojnega upravnega organa države zastave, imenovanega inšpektorja ali priznane organizacije, odgovorne za izdajo ustreznega potrdila;
- (b) da je poveljnik ali lastnik ladje pred vplutjem v pristanišče predložil pomorskemu inšpekcijskemu organu podrobne podatke o okoliščinah nesreče in utrpeli škodi ter zahtevanem obveščanju pristojnega upravnega organa države zastave;
- (c) da so na ladji sprejeti primerni ukrepi za izboljšanje v zadovoljstvo pristojnih organov; in
- (d) da pristojni organ zagotovi, po prejemu obvestila o izvršitvi ukrepov za izboljšanje, da so odpravljene pomanjkljivosti, ki so nedvomno ogrožale varnost, zdravje ali okolje.

1. **Glavna merila**

Pri strokovni presoji o tem, ali naj ladjo zadrži ali ne, bo inšpektor uporabil naslednja merila:

Določitev časa:

Ladje, ki niso varne za nadaljevanje plovbe, se zadržijo po prvem inšpekcijskem pregledu, ne glede na to, koliko časa bodo v pristanišču.

Kriterij:

Ladja se zadrži, če so pomanjkljivosti na njej dovolj resne, da se mora inšpektor zaradi njih vrniti na ladjo, da se prepriča, ali so bile odpravljene, preden ladja odpluje.

Potreba, da se inšpektor vrne na ladjo, je opredeljena z resnostjo pomanjkljivosti. To ne pomeni take obveznosti v vsakem primeru. Pomeni pa, da bodo organi po možnosti s ponovnim obiskom preverili, ali so bile pomanjkljivosti odpravljene pred odhodom.

2. **Uporaba glavnih meril**

Kadar se inšpektor odloča, ali so pomanjkljivosti, ki jih je odkril na ladji, dovolj resne, da je zaradi njih treba zadržati ladje, naj ugotovi, ali:

1. ima ladja ustrezne, veljavne listine;
2. ima ladja posadko, kakor se zahteva v listini o najmanjšem številu članov posadke, potrebnih za varno plovbo.

Med inšpekcijskim pregledom mora inšpektor prav tako oceniti, ali je ladja in/ali posadka sposobna:

3. varno pluti pri naslednjem prevozu;
4. varno ravnati s tovorom in ga prevažati ter nadzorovati stanje tovora pri naslednjem prevozu;

5. varno upravljati strojnico pri naslednjem prevozu;
6. ohranjati primerno pogonsko moč in krmiljenje pri naslednjem prevozu;
7. učinkovito gasiti požare v katerem koli delu ladje pri naslednjem prevozu;
8. hitro in varno zapustiti ladjo ter po potrebi izvesti reševanje pri naslednjem prevozu;
9. preprečevati onesnaževanje okolja neprestano med naslednjim prevozom;
10. ohranjati primerno stabilnost pri naslednjem prevozu;
11. ohranjati primerno neprepustnost za vodo neprestano med naslednjim prevozom;
12. obveščati v izrednih razmerah po potrebi med naslednjim prevozom;
13. zagotavljati varne in zdrave razmere na ladji med naslednjim prevozom;
14. predložiti čim več informacij ob nesreči.

Če je ob upoštevanju vseh ugotovljenih pomanjkljivosti rezultat katere koli ocene negativen, je treba resno razmisliti o zadržanju ladje. Tudi kombinacija manj resnih pomanjkljivosti lahko upraviči zadržanje ladje.

3. V nadaljevanju pomaga inšpektorju pri uporabi teh postopkov navedeni seznam pomanjkljivosti, ki štejejo za tako resne, da lahko upravičijo zadržanje ladje, razvrščenih v skupine po ustreznih konvencijah in/ali kodeksih. Ta seznam ni izčrpen.

3.1 Splošno

Odsotnost veljavnih spričeval in listin, kakor jih zahtevajo ustrezni pravni akti. Vendar pa ladje, ki plujejo pod zastavo držav, ki niso članice konvencije ali niso izvršile drugih ustreznih pravnih aktov, nimajo pravice imeti spričeval, zahtevanih v konvenciji ali drugem ustreznem pravnem aktu. Zato odsotnost zahtevanih spričeval sama po sebi ne bi smela biti razlog za zadržanje teh ladij; vendar pa je treba ob upoštevanju klavzule „izključitev ugodnejše obravnave“ zahtevati, da ladja v glavnem izpolnjuje določbe, preden odpluje.

3.2 Področja po SOLAS 74

1. Nepravilno delovanje pogonskih in drugih pomembnih strojev ter električne napeljave.
2. Nezadostna snaga strojnice, prevelika količina mešanice zaoljene vode v kalužah, izolacija cevi, vključno z izpušnimi cevmi v strojnici, onesnaženi z olji, nepravilno delovanje kalužnih črpalk.
3. Nepravilno delovanje generatorja v sili, zasilne razsvetljave, akumulatorjev in stikal.
4. Nepravilno delovanje glavnih in pomožnih krmilnih sistemov.
5. Odsotnost, nezadostna zmogljivost ali resno poslabšanje stanja osebnih naprav za reševanje, reševalnih plovil in naprav za spuščanje čolnov.
6. Odsotnost, neustreznost ali znatno poslabšanje stanja naprav za odkrivanje požarov, požarnih alarmov, opreme za gašenje požarov, stalnih naprav za gašenje požarov, prezračevalnih ventilov, dušilnikov ognja, naprav za hitro zapiranje, tako da te ne ustrezajo več svojemu namenu.
7. Odsotnost, znatno poslabšanje ali pomanjkljivo delovanje krovne protipožarne zaščite na tankerjih.
8. Odsotnost, neustreznost ali resno poslabšanje stanja luči, signalnih teles ali zvočnih signalov.
9. Odsotnost ali nepravilno delovanje radijske opreme za komunikacije v sili in komunikacije za zagotavljanje varnosti.

10. Odsotnost ali nepravilno delovanje navigacijske opreme ob upoštevanju določb pravila V/16.2 SOLAS 74.
11. Odsotnost pomorskih kart in/ali drugih ustreznih pomorskih publikacij, potrebnih za načrtovano plovbo, ob upoštevanju, da se kot nadomestilo za klasične karte lahko uporablja homologirani sistem za prikazovanje elektronskih navigacijskih kart in informacij (ECDIS), v katerega so naloženi uradni podatki.
12. Odsotnost neiskreče izpušne ventilacije v prostorih za prečrpavanje tovora.
13. Resne pomanjkljivosti glede operativnih zahtev, kakor so opisane v oddelku 5.5 Priloge 1 k Pariškemu MOU.
14. Število, sestava ali usposobljenost posadke ne ustrežajo dokumentu o številu članov ladijske posadke.
15. Neizvajanje programa povečanega nadzora v skladu s konvencijo SOLAS 74, poglavje XI, pravilo 2.

3.3 Področja po kodeksu IBC

1. Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti, ali manjkajoče informacije.
2. Manjkajoče ali poškodovane visokotlačne varnostne naprave.
3. Električna napeljava, ki ni sama po sebi varna ali v skladu z zahtevami v kodeksu.
4. Viri vžiga na nevarnih mestih.
5. Kršitve posebnih zahtev.
6. Prekoračitev največje dovoljene količine tovora v posameznem tanku.
7. Nezadostna toplotna zaščita občutljivih izdelkov.

3.4 Področja po kodeksu IGC

1. Prevoz snovi, ki ni naveden v spričevalu o sposobnosti, ali manjkajoče informacije o tovoru.
2. Manjkajo zapiralne naprave za bivalne ali delovne prostore.
3. Pregrade niso neprepustne za pline.
4. Pokvarjene zračne zapore.
5. Manjkajo ali so pokvarjeni ventili za hitro zapiranje.
6. Manjkajo ali so pokvarjeni varnostni ventili.
7. Električna napeljava, ki ni sama po sebi varna ali v skladu z zahtevami v kodeksu.
8. Nedelujoči ventilatorji v tovornih prostorih.
9. Nedelujoči tlačni alarmi v tovornih tankih.
10. Pokvarjena naprava za odkrivanje plina in/ali strupenega plina.
11. Prevoz snovi, ki jih je treba inhibirati, brez veljavnega spričevala o uporabi zaviralnih snovi.

3.5 Področja po LL 66

1. Velike poškodovane, korodirane ali luknjičaste površine pločevine in pripadajočih ojačitev na krovih in trupu, ki vplivajo na sposobnost ladje za plovbo ali odpornost za lokalne obremenitve, razen če so bila opravljena primerna začasna popravila za plovbo do pristanišča, v katerem bo opravljeno trajno popravilo.

2. Ugotovljena nezadostna stabilnost.
 3. Odsotnost zadostnih in zanesljivih informacij v predpisani obliki, ki hitro in preprosto omogočajo poveljniku, da organizira natovarjanje in balastiranje ladje tako, da se ohranja varna stabilnost v vseh fazah in različnih razmerah potovanja ter prepreči nastanek vseh nesprejemljivih obremenitev ladijske konstrukcije.
 4. Odsotnost, znatno poslabšanje ali okvara zapiralnih naprav, naprav za zapiranje tovornih odprtih in za vodo neprepustnih vrat.
 5. Prenatorjenost.
 6. Odsotnost oznake ugreza ali nečitljiva oznaka ugreza.
- 3.6 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga I*
1. Odsotnost, resno poslabšanje ali nepravilno delovanje opreme za filtriranje zaoljene vode, sistema za spremljanje in nadzor izpusta olj ali alarmnih naprav 15 ppm.
 2. Preostala prostornina prelivnega in/ali zlivnega tanka premajhna za načrtovano potovanje.
 3. Ni knjige o oljih.
 4. Nedovoljena premostitev izliva.
 5. Dokumentacija s poročili o nadzoru manjka ali ni v skladu s pravilom 13G(3)(b) MARPOL 73/78.
- 3.7 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga II*
1. Odsotnost priložnika P&A.
 2. Tovor ni kategoriziran.
 3. Ni knjige o tovoru.
 4. Prevoz oljem podobnih snovi brez izpolnitve zahtev ali brez ustrezno dopolnjenega spričevala.
 5. Nedovoljena premostitev izliva.
- 3.8 *Področja po MARPOL 73/78, Priloga V*
1. Odsotnost načrta ravnanja z odpadki.
 2. Ni dnevnika o ravnanju z odpadki.
 3. Ladijsko osebje ni seznanjeno z zahtevami iz načrta ravnanja z odpadki v zvezi z odstranjevanjem/odvajanjem.
- 3.9 *Področja po STCW 78/95 in Direktivi 2008/106/ES*
1. Pomorščaki nimajo spričevala, nimajo ustreznega spričevala, nimajo veljavnega dovoljenja ali ne predložijo dokumentiranega dokazila o tem, da so upravi države zastave predložili vlogo za dovoljenje.
 2. Dokaz, da je bilo spričevalo pridobljeno z goljufijo ali imetnik spričevala ni oseba, ki ji je bilo spričevalo prvotno izdano.
 3. Zahteve uprave države zastave v zvezi s številom članov ladijske posadke, ki jih je treba upoštevati, niso izpolnjene.
 4. Določbe v zvezi s stražarjenjem na poveljniškem mostu ali na stroju niso v skladu z zahtevami, ki jih je za ladjo določila uprava države zastave.

5. Na straži ni osebe, usposobljene za upravljanje opreme, bistvene za varno plovbo, varnostne radijske zveze ali preprečevanje onesnaževanja morja.
6. Ni predloženo dokazilo o strokovni usposobljenosti za naloge, dodeljene pomorščakom v zvezi z varnostjo ladje in preprečevanjem onesnaževanja.
7. Ni zagotovljenih oseb za prvo stražo na začetku plovbe in poznejše menjave straže, ki bi bile dovolj spočite in tudi sicer sposobne za delo.

3.10 *Področja po konvencijah ILO*

1. Premalo hrane za plovbo do naslednjega pristanišča.
2. Premalo pitne vode za plovbo do naslednjega pristanišča.
3. Zelo nehigienske razmere na ladji.
4. Ni ogrevanja bivalnih prostorov na ladji, ki pluje v predelih, kjer utegnejo biti temperature zelo nizke.
5. Slaba ventilacija v bivalnih prostorih ladje.
6. Preveč odpadkov v prehodih/bivalnih prostorih, z opremo ali s tovorom napolnjeni prehodi/bivalni prostori ali drugače (preveč) nevarne razmere v njih.
7. Jasni dokazi, da je stražarsko osebje in drugo delovno osebje za prvo stražo ali naslednje straže preutrujeno.

- 3.11 *Področja, ki morda ne upravičujejo zadrževanja ladje, na katerih pa je treba na primer začasno ustaviti postopke s tovorom.*
Nepravilno delovanje (ali vzdrževanje) sistema inertnega plina, opreme ali strojev, povezanih s tovorom, se šteje za zadosten razlog za ustavitev postopkov s tovorom.
-

PRILOGA XI

MINIMALNA MERILA ZA INŠPEKTORJE

(iz člena 22(1) in (5))

1. Inšpektorji morajo imeti ustrezno teoretično znanje o ladjah in njihovem obratovanju ter praktične izkušnje na tem področju. Usposobljeni morajo biti za uveljavljanje zahtev konvencij in ustreznih postopkov v zvezi z inšpekcijo za varnost plovbe. To znanje in strokovna usposobljenost za uveljavljanje mednarodnih zahtev in zahtev Skupnosti morata biti pridobljeni na dokumentiranih programih usposabljanja.
2. Minimalni pogoji, ki jih morajo inšpektorji izpolnjevati, so bodisi:
 - (a) primerna kvalifikacija, pridobljena na pomorski ali navtični ustanovi, in ustrezne izkušnje kot potrjeni ladijski častnik, ki ima ali je imel veljavno spričevalo o usposobljenosti STCW II/2 ali III/2, ki ni omejen glede na delovno področje, pogonsko moč ali tonažo; ali
 - (b) opravljen izpit, ki ga priznava pristojni organ za ladjedelskega inženirja, strojnega inženirja ali inženirja na področju pomorskega prometa in najmanj pet let delovnih izkušenj na tem mestu; ali
 - (c) imeti ustrezno univerzitetno ali enakovredno izobrazbo ter zaključeno izobraževanje in ustrezno usposabljanje kot inšpektorji za varnost plovbe.
3. Inšpektor:
 - je moral vsaj eno leto službovati kot ladijski inšpektor države zastave, odgovoren bodisi za preglede, namenjene izdaji spričeval, ali izdajanje spričeval v skladu s konvencijami, ali sodelovati pri spremljanju dejavnosti priznanih organizacij, na katere je bilo preneseno izvajanje predpisanih nalog, ali
 - je pridobil pristojnosti na enaki ravni tako, da se je vsaj leto dni usposabljal na terenu in sodeloval pri pomorskih inšpekcijskih pregledih pod vodstvom izkušenih pomorskih inšpektorjev.
4. Inšpektorji za varnost plovbe, navedeni pod 2(a), morajo imeti najmanj pet let pomorskih delovnih izkušenj, vključno z obdobji, ko so delali na morju kot krovni oziroma strojni častniki ali kot inšpektorji države zastave ali kot pomočniki pomorskih inšpektorjev. V okviru teh izkušenj so morali najmanj dve leti službovati na morju kot krovni ali strojni častnik.
5. Strokovni inšpektorji morajo imeti sposobnost ustnega in pisnega sporazumevanja s pomorščaki v jeziku, ki ga na morju najpogosteje govorijo.
6. Inšpektorji, ki ne izpolnjujejo navedenih meril, so prav tako sprejemljivi, če jih pristojni organi države članice zaposlijo za opravljanje inšpekcijskih pregledov na dan sprejetja te direktive.
7. Kadar v državi članici inšpekcijski pregled iz člena 15(1) in (2) opravljajo pomorski inšpektorji, imajo ti inšpektorji ustrezne kvalifikacije, kar vključuje zadostna teoretična znanja in praktične izkušnje v pomorski varnosti. To običajno vključuje:
 - (a) dobro razumevanje pomorske varnosti in njenega izvajanja na dejavnostih, ki jih pregledujejo;
 - (b) dobro praktično znanje tehnik in tehnologij na področju varnosti;
 - (c) poznavanje inšpekcijskih načel, postopkov in tehnik;
 - (d) praktično znanje o dejavnostih, ki se pregledujejo.

PRILOGA XII

FUNKCIJE INŠPEKCIJSKE BAZE PODATKOV

(iz člena 24(1))

1. Inšpekcijska baza podatkov ima najmanj naslednje funkcije:
 - vsebuje inšpekcijske podatke držav članic in vseh držav, podpisnic Pariškega MOU,
 - zagotavlja podatke o rizičnem profilu ladje in o ladjah, na katerih je treba opraviti inšpekcijski pregled,
 - izračunava obveznosti posameznih držav članic glede inšpekcijskih pregledov,
 - zagotavlja izdelavo belega, sivega in črnega seznama držav zastave iz člena 16(1),
 - zagotavlja podatke o uspešnosti družb,
 - določa elemente nevarnih delov, ki jih je treba preveriti ob vsakem pregledu.
 2. Inšpekcijska baza podatkov mora biti takšna, da jo bo mogoče prilagoditi razvoju v prihodnosti in povezati z drugimi podatkovnimi bazami Skupnosti, ki se nanašajo na pomorsko varnost, med drugim tudi SafeSeaNet, ki bo zagotavljala podatke o dejanskem številu postankov v pristaniščih držav članic, ter po potrebi z ustreznimi nacionalnimi informacijskimi sistemi.
 3. Med inšpekcijsko bazo podatkov in informacijskim sistemom Equasis bo vzpostavljena hiperpovezava. Države članice spodbujajo inšpektorje, naj uporabljajo javne in zasebne baze podatkov o inšpekcijskih pregledih ladij, ki so dostopne prek informacijskega sistema Equasis.
-

PRILOGA XIII

OBJAVA INFORMACIJ O INŠPEKCIJSKIH PREGLEDIH, ZADRŽANJIH IN ZAVRNITVAH DOSTOPA V PRISTANIŠČIH IN SIDRIŠČIH DRŽAV ČLANIC**(iz člena 26)**

1. Podatki, objavljeni v skladu s členom 26, morajo vključevati naslednje:
 - (a) ime ladje;
 - (b) identifikacijsko številko IMO;
 - (c) vrsto ladje;
 - (d) tonažo (bt);
 - (e) leto izgradnje, kakor je določeno na podlagi datuma, navedenega v spričevalih o varnosti ladje;
 - (f) ime in naslov ladijske družbe;
 - (g) če ladje prevažajo tekoče ali trdne tovore v razsutem stanju, ime in naslov zakupnika, odgovornega za izbiro ladje in vrsto zakupa;
 - (h) državo zastave;
 - (i) klasifikacijska in predpisana spričevala, izdana v skladu z ustreznimi konvencijami, in organ ali organizacijo, ki sta izdala posamezno zadevno(-a) spričevalo(-a), vključno z datumom izdaje in preteka veljavnosti;
 - (j) pristanišče in datum zadnjega vmesnega ali letnega nadzora za spričevala, navedena pod točko (i) zgoraj, in ime organa ali organizacije, ki je izvedla ta nadzor;
 - (k) datum, državo, pristanišče zadržanja.
2. Za ladje, ki so bile zadržane, morajo informacije, objavljeni v skladu s členom 26, vključevati tudi:
 - (a) število zadržanj v preteklih 36 mesecih;
 - (b) datum razveljavitve zadržanja;
 - (c) trajanje zadržanja v dnevih;
 - (d) razloge za zadržanje, navedene jasno in nedvoumno;
 - (e) navedbo, kadar je primerno, ali je priznana organizacija, ki je izvedla nadzor, odgovorna za pomanjkljivosti, ki so posamično ali skupno privedle do zadržanja;
 - (f) opis ukrepov, sprejetih za ladjo, ki ji je bilo dovoljeno nadaljevati pot do najbližje ustrezne ladjedelnice;
 - (g) če se ladji zavrne dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča znotraj Skupnosti, razloge za tak ukrep navesti jasno in nedvoumno.

PRILOGA XIV

PODATKI, PREDLOŽENI V OKVIRU SPREMLJANJA IZVAJANJA
(iz člena 29)

1. Države članice morajo vsako leto predložiti Komisiji naslednje podatke za prejšnje leto, in sicer najpozneje do 1. aprila.

1.1 Število inšpektorjev, ki delujejo v njihovem imenu v okviru pomorske inšpekcije.

Te informacije morajo Komisiji sporočiti z uporabo naslednje vzorčne preglednice ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Pristanišče/območje	Število inšpektorjev s polnim delovnim časom (A)	Celotno število inšpektorjev s krajšim delovnim časom (B)	Pretvorba (B) v polni delovni čas (C)	Skupaj (A+C)
Pristanišče X ali Območje X ...				
Pristanišče Y ali Območje Y ...				
SKUPAJ				

1.2 Celotno število posameznih ladij, ki so vplule v njihova pristanišča na nacionalni ravni. Rezultat je enak številu ladij, ki jih zajema ta direktiva in ki so vplule v pristanišče države članice, pri čemer se upošteva samo eno vplutje na državo.

2. Države članice morajo:

(a) vsakih šest mesecev Komisiji predložiti seznam postankov posameznih ladij v pristaniščih, razen za redne trajektne prevoze potnikov in tovora, ki so vplule v njihova pristanišča ali so sporočile pristaniškemu organu ali telesu svoj prihod na sidrišče, ki za vsak premik ladje vsebuje identifikacijsko številko IMO, datum prihoda in pristanišče. Seznam mora biti predložen v formatu programa za preglednice, ki omogoča samodejni priklic in obdelavo zgoraj navedenih informacij. Ta seznam se predloži v štirih mesecih od konca obdobja, na katerega se podatki nanašajo,

in

(b) predložiti Komisiji ločene sezname rednih trajektnih prevozov potnikov in rednih trajektnih prevozov tovora, navedenih v točki (a), najpozneje v šestih mesecih po uveljavitvi te direktive, potem pa vsakokrat, kadar nastanejo spremembe pri teh storitvah. V seznamu mora biti za vsako ladjo navedena njena identifikacijska številka IMO, ime in pot, ki jo je opravila. Seznam mora biti predložen v formatu programa za preglednice, ki omogoča samodejni priklic in obdelavo zgoraj navedenih informacij.

⁽¹⁾ Kadar inšpekcijski pregledi, izvedeni v okviru pomorske inšpekcije, predstavljajo samo del inšpektorjevega dela, je treba celotno število inšpektorjev pretvoriti v enakovredno število inšpektorjev s polnim delovnim časom. Kadar isti inšpektor dela v več kot enem pristanišču ali na geografskem območju, je treba ustrezno izračunati ekvivalent krajšega delovnega časa v vsakem pristanišču.

⁽²⁾ Te informacije morajo biti predložene na nacionalni ravni in za vsako pristanišče zadevne države članice. V tej prilogi pristanišče pomeni posamezno pristanišče ali geografsko območje, ki ga pokriva en inšpektor ali skupina inšpektorjev, obsega pa več posameznih pristanišč, če je primerno.

PRILOGA XV

DEL A

**Razveljavljena direktiva z zaporednimi spremembami
(iz člena 37)**

Direktiva Sveta 95/21/ES
(UL L 157, 7.7.1995, str. 1)

Direktiva Sveta 98/25/ES
(UL L 133, 7.5.1998, str. 19)

Direktiva Komisije 98/42/ES
(UL L 184, 27.6.1998, str. 40)

Direktiva Komisije 1999/97/ES
(UL L 331, 23.12.1999, str. 67)

Direktiva 2001/106/ES Evropskega Parlamenta in Sveta
(UL L 19, 22.1.2002, str. 17)

Direktiva 2002/84/ES Evropskega Parlamenta in Sveta samo člen 4
(UL L 324, 29.11.2002, str. 53)

DEL B

**Roki za prenos v nacionalno pravo
(iz člena 37)**

Direktiva	Rok za prenos
Direktiva 95/21/ES	30. junij 1996
Direktiva 98/25/ES	30. junij 1998
Direktiva 98/42/ES	30. september 1998
Direktiva 1999/97/ES	13. december 2000
Direktiva 2001/106/ES	22. julij 2003
Direktiva 2002/84/ES	23. november 2003

PRILOGA XVI

Korelacijska tabela
(iz člena 37)

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
Člen 1, uvodne besede	Člen 1, uvodne besede
Člen 1, prva alineja	Člen 1(a)
Člen 1, druga alineja	Člen 1(b)
–	Člen 1(c)
Člen 2, uvodne besede	Člen 2, uvodne besede
Člen 2(1), uvodne besede	Člen 2(1), uvodne besede
Člen 2(1), prva alineja	Člen 2(1)(a)
Člen 2(1), druga alineja	Člen 2(1)(b)
Člen 2(1), tretja alineja	Člen 2(1)(c)
Člen 2(1), četrta alineja	Člen 2(1)(d)
Člen 2(1), peta alineja	Člen 2(1)(e)
Člen 2(1), šesta alineja	Člen 2(1)(f)
Člen 2(1), sedma alineja	Člen 2(1)(g)
Člen 2(1), osma alineja	Člen 2(1)(h)
Člen 2(2)	Člen 2(2)
–	Člen 2(3)
–	Člen 2(4)
Člen 2(3)	Člen 2(5)
Člen 2(4)	–
–	Člen 2(6)
–	Člen 2(7)
Člen 2(5)	Člen 2(8)
–	Člen 2(9)
–	Člen 2(10)
Člen 2(6)	Člen 2(11)
Člen 2(7)	Člen 2(12)
Člen 2(8)	Člen 2(13)
–	Člen 2(14)
Člen 2(9)	Člen 2(15)
–	Člen 2(16)
Člen 2(10)	Člen 2(17)
–	Člen 2(18)
–	Člen 2(19)

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 2(20)
–	Člen 2(21)
–	Člen 2(22)
Člen 3(1), prvi pododstavek	Člen 3(1), prvi pododstavek
–	Člen 3(1), drugi pododstavek
–	Člen 3(1), tretji pododstavek
Člen 3(1), drugi pododstavek	Člen 3(1), četrty pododstavek
–	Člen 3(1), četrty pododstavek
–	Člen 3(1), peti pododstavek
Člen 3(2) do (4)	Člen 3(2) do (4)
–	Člen 4(1)
Člen 4	Člen 4(2)
Člen 5	–
–	Člen 5
–	Člen 6
–	Člen 7
–	Člen 8
–	Člen 9
–	Člen 10
–	Člen 11
–	Člen 12
Člen 6(1), uvodne besede	–
–	Člen 13(1), uvodne besede
Člen 6(1)(a)	Člen 13(1)(a)
–	Člen 13(1)(b)
Člen 6(1)(b)	Člen 13(1)(c)
Člen 6(2)	–
–	Člen 13(2)
Člen 6(3)	Člen 13(3)
Člen 6(4)	–
Člen 7	–
Člen 7a	–
Člen 7b	–
–	Člen 14
–	Člen 15
–	Člen 16
Člen 8	Člen 17

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 18
Člen 9(1) in (2)	Člen 19(1) in (2)
Člen 9(3), prvi stavek	Člen 19(3)
Člen 9(3), stavek 2 do 4	Člen 19(4)
Člen 9(4) do (7)	Člen 19(5) do (8)
–	Člen 19(9) in (10)
Člen 9a	–
Člen 10(1) do (3)	Člen 20(1) do (3)
–	Člen 20(4)
Člen 11(1)	Člen 21(1)
–	Člen 21(2)
Člen 11(2)	Člen 21(3), prvi pododstavek
Člen 11(3), prvi pododstavek	–
Člen 11(3), drugi pododstavek	Člen 21(3), drugi pododstavek
Člen 11(4) do (6)	Člen 21(4) do (6)
Člen 12(1) do (3)	Člen 22(1) do (3)
Člen 12(4)	Člen 22(4)
–	Člen 22(5) do (7)
Člen 13(1) in (2)	Člen 23(1) in (2)
–	Člen 23(3) do (5)
Člen 14	–
Člen 15	–
–	Člen 24
–	Člen 25
–	Člen 26
–	Člen 27
Člen 16(1) in (2)	Člen 28(1) in (2)
Člen 16(2a)	Člen 28(3)
Člen 16(3)	Člen 28(4)
Člen 17	Člen 29
–	Člen 30
Člen 18	Člen 31
Člen 19	Člen 32
–	Člen 33
Člen 19a	Člen 34
–	Člen 35
Člen 20	Člen 36

Direktiva 95/21/ES	Ta direktiva
–	Člen 37
Člen 21	Člen 38
Člen 22	Člen 39
Priloga I	–
–	Priloga I
–	Priloga II
–	Priloga III
Priloga II	Priloga IV
Priloga III	Priloga V
Priloga IV	Priloga VI
Priloga V	Priloga VII
Priloga VI	Priloga X
Priloga VII	Priloga XI
–	Priloga XII
Priloga VIII	Priloga XIII
Priloga IX	Priloga IX
Priloga X	Priloga XIV
Priloga XI	Priloga VIII
Priloga XII	–
–	Priloga XV
–	Priloga XVI

DIREKTIVA 2009/17/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. aprila 2009

o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA

skimi in drugimi vrstami upravljanja prometa, zlasti rečnimi informacijskimi storitvami.

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

(3) V skladu s to direktivo bi morale biti države članice, ki so obalne države, sposobne, da izmenjujejo informacije, ki jih zberejo med spremljanjem pomorskega prometa na območjih pod njihovo pristojnostjo. Sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“, ki ga je razvila Komisija v dogovoru z državami članicami, vključuje na eni strani mrežo za izmenjavo podatkov in na drugi strani standardizacijo glavnih informacij o ladjah in njihovem tovoru, ki so na voljo (predhodna obvestila in poročila). Tako omogoča pridobivanje natančnih in ažurnih informacij o ladjah v evropskih vodah, njihovem gibanju ter nevarnem ali onesnaževalnem tovoru in o nesrečah na morju pri viru in njihovo posredovanje vsem organom.

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009,

(4) Za zagotovitev operativne uporabe tako zbranih informacij je zato bistveno, da se infrastrukture, potrebne za zbiranje in izmenjavo podatkov iz te direktive, ki jih upravljajo nacionalne uprave, vključijo v SafeSeaNet.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) S sprejetjem Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ je Evropska unija povečala svoje zmogljivosti za preprečevanje razmer, ki ogrožajo varnost človeškega življenja na morju in varstvo morskega okolja.

(5) Med informacijami, ki se sporočajo in izmenjavajo na podlagi Direktive 2002/59/ES, so zlasti pomembne natančne informacije o lastnostih nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevažata po morju. Zato in zaradi nedavnih nesreč v pomorskem prometu bi bilo treba obalnim organom omogočiti lažjo seznanitev z lastnostmi ogljikovodikov, ki se prevažajo po morju, saj je to bistveni element pri izbiri najprimernejšega nadzora, in jim v nujnih primerih zagotoviti neposredno povezavo z upravljavci, ki najbolj poznajo blago, ki se prevažata.

(2) Ker se ta direktiva nanaša na spremembo Direktive 2002/59/ES, se večina obveznosti iz te direktive ne bo uporabljala v državah članicah brez morskih obal in morskih pristanišč. Tako se za Avstrijo, Češko, Madžarsko, Luksemburg ali Slovaško uporabljajo samo tiste obveznosti, ki veljajo za ladje, ki plujejo pod zastavo teh držav članic, brez poseganja v dolžnost sodelovanja držav članic pri zagotavljanju kontinuitete med pomor-

(6) Sistemi za samodejno prepoznavanje ladij (AIS – sistem samodejnega prepoznavanja), predvideni v Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974, omogočajo ne samo izboljšanje možnosti spremljanja teh ladij, temveč zlasti izboljšanje njihove varnosti v primeru bližnje plovbe. Na podlagi tega je bil AIS vključen v normativni del Direktive 2002/59/ES. Glede na veliko število trčenj, v katera so bila vpletena ribiška plovila, ki jih trgovska plovila očitno niso zaznala oziroma sama niso zaznala trgovskih plovil okoli sebe, je razširitev tega ukrepa na ribiška plovila, ki merijo v dolžino več kot 15 metrov, močno zaželena. V okviru Evropskega sklada za ribištvo se lahko zagotovi finančna pomoč za opremljanje ribiških plovil z varnostno opremo, kot je AIS. Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je priznala, da bi lahko bila objava

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 533), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 184 E, 22.7.2008, str. 1), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

podatkov sistema AIS za komercialne namene na spletu ali kje drugje škodljiva za varnost in zaščito ladij in pristanišč in je pozvala vlade držav članic, da tiste, ki dajejo na razpolago podatke sistema AIS za objavo na spletu ali kje drugje, od tega odvrnejo ob upoštevanju določb nacionalnih zakonov. Poleg tega bi bilo treba zagotoviti zaupnost informacij, ki so bile poslani državi članici v skladu s to direktivo, država članica pa bi morala te informacije uporabljati v skladu s to direktivo.

- (7) Obveznost, da so ladje opremljene z AIS, pomeni tudi, da AIS neprekinjeno deluje, razen če mednarodni predpisi ali standardi ne predvidevajo varstva informacij o plovbi.
- (8) Država članica, ki to zahteva, bi morala imeti pravico pridobiti informacije od druge države članice o ladji in nevarnem ali onesnažujočem blagu, ki ga ta prevaža. Te informacije bi morale biti na voljo z uporabo SafeSea-Neta in bi jih bilo mogoče zahtevati le zaradi pomorske varnosti, zaščite ali varstva morskega okolja. Zato je bistveno, da Komisija raziše možne težave glede varnosti omrežij in informacij.
- (9) Direktiva 2002/59/ES določa, da države članice sprejmejo posebne ukrepe v zvezi z ladjami, katerih ravnanje ali stanje bi lahko predstavljalo tveganje. Na podlagi tega se zdi zaželeno, da se na seznam teh ladij dodajo tiste, ki nimajo zadovoljivega zavarovanja ali finančnih jamstev, ali tiste, v zvezi s katerimi piloti ali pristaniški organi opozorijo, da imajo očitne pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile varnost plovbe ali povzročile tveganje za okolje.
- (10) V skladu z Direktivo 2002/59/ES se zdi nujno, da se glede tveganja, ki ga predstavljajo izjemno slabe vremenske razmere, upošteva nevarnost, ki bi jo za plovbo lahko imel nastanek ledu. Če pristojni organ, ki ga imenuje država članica, na podlagi napovedi o stanju ledu, ki jih zagotovi pristojna meteorološka služba za informiranje, meni, da zaradi pogojev plovbe obstaja resna grožnja za varnost človeškega življenja ali resna grožnja onesnaženja, bi moral o tem obvestiti poveljnike ladij, ki so prisotne v območju pod njegovo pristojnostjo ali ki želijo vpluti v pristanišče ali pristanišča v zadevnem območju ali izpluti iz njih. Zadevni organ bi moral imeti možnost sprejeti vse ustrezne ukrepe za zagotovitev

varnosti človeškega življenja na morju in za varstvo okolja. Države članice bi morale tudi imeti možnost preveriti, da potrebna dokumentacija na ladji dokazuje, da ta izpolnjuje zahteve glede trdnosti in moči, ustrezne stanju ledu v zadevnem območju.

- (11) Direktiva 2002/59/ES določa, da morajo države članice izdelati načrte za sprejem ladij v stiski, če je to potrebno zaradi razmer, v svoja pristanišča ali v katero koli drugo zavarovano območje pod najboljšimi možnimi pogoji, da bi omejele posledice nesreč na morju. Vendar pa bi bilo treba Direktivo 2002/59/ES spremeniti v skladu s Smernicami o pribežališčih za ladje, ki potrebujejo pomoč, ki so bile sprejete z Resolucijo A. 949(23) Mednarodne pomorske organizacije dne 13. decembra 2003 („Resolucija IMO A.949(23)“), ki so bile sprejete naknadno po sprejetju Direktive 2002/59/ES, in se ne nanašajo na ladje v stiski, temveč na ladje, ki potrebujejo pomoč. Ta direktiva ne vpliva na pravila, ki se uporabljajo za reševalne operacije, kot so tiste, ki jih določa Mednarodna konvencija o iskanju in reševanju na morju za primere, ko je ogrožena varnost človeškega življenja.
- (12) Z namenom, da se sprejmejo določbe za ladje, ki potrebujejo pomoč iz Resolucije IMO A.949(23), bi moral biti določen en ali več pristojnih organov za sprejetje odločitev z namenom, da se na najmanjšo možno raven zmanjša tveganje za pomorsko varnost, varnost življenja ljudi in varstvo okolja.
- (13) Na podlagi Resolucije IMO A.949(23) in po delu, ki so ga skupaj opravile Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost („Agencija“) in države članice, bi bilo treba oblikovati osnovne določbe, ki jih morajo vsebovati načrti o sprejemu ladij, ki potrebujejo pomoč, da bi zagotovili usklajeno in učinkovito izvajanje teh načrtov in razjasnili obseg obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati države članice.
- (14) Resolucija IMO A.949(23) mora biti podlaga za vse načrte držav članic za učinkovito odzivanje na tveganja, ki jih povzročajo ladje, ki potrebujejo pomoč. Vendar pa lahko pri oceni tveganja, povezanega s takšnimi grožnjami, države članice ob upoštevanju njihovih posebnih okoliščin upoštevajo druge dejavnike, kot so uporaba morske vode za pridobivanje pitne vode in proizvodnja elektrike.

- (15) Pomorščaki so priznani kot posebna kategorija delavcev in, upoštevajoč globalno naravo ladijske industrije in različnih jurisdikcij, s katerimi so lahko v stiku, potrebujejo posebno zaščito, zlasti pri stikih z javnimi organi. V interesu povečane pomorske varnosti bi pomorščakom moralo biti omogočeno, da se zanesejo na pravično obravnavanje v primeru pomorskih nezgod. Njihove človekove pravice ter dostojanstvo bi bilo treba vedno ohranjati in vse preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba voditi na pošten in hiter način. V ta namen bi morale države članice v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami upoštevati določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod.
- (16) Kadar ladja potrebuje pomoč, se morda mora sprejeti odločitev glede njenega sprejema v pribežališče. To je zlasti pomembno v primeru, ki bi lahko privedel do potopa ali nevarnosti za okolje ali plovbo. V tovrstnih primerih mora biti v državi članici, odvisno od notranje strukture države članice, omogočen poziv organu, ki ima potrebna pooblastila in strokovno znanje, da sprejme neodvisno odločitev za sprejem ladje v pribežališče. Pomembno je tudi, da se odločitev sprejme po predhodni oceni razmer na podlagi informacij, ki jih vsebuje ustrezní načrt o sprejemu ladij v pribežališče. Zaželeno je, da bi bili pristojni organi trajne narave.
- (17) V načrtih za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč, bi morala biti natančno opisana veriga odločanja v zvezi z opozorilom in obravnavo zadevnih razmer. Jasno bi morali biti opisani zadevni organi in njihova pooblastila ter sredstva obveščanja med udeleženiimi stranmi. Uporabljati bi se morali taki postopki, ki omogočajo hiter sprejem ustreznih odločitev na podlagi posebnega pomorskega strokovnega znanja in zadostnih informacij, ki jih ima na voljo pristojni organ.
- (18) Pristanišča, ki sprejmejo ladjo, bi morala imeti možnost, da se zanesejo na hitro povračilo stroškov in kritja vsake škode, ki bi nastala iz te akcije. Zato je pomembno, da se uporabljajo ustrezne mednarodne konvencije. Države članice bi si morale prizadevati, da vzpostavijo pravni okvir, v skladu s katerim bi lahko v izjemnih primerih in v skladu s pravom Skupnosti nadomestile pristanišču ali drugemu subjektu stroške in gospodarsko izgubo, ki jih utrpi zaradi sprejema ladje. Poleg tega bi morala Komisija pregledati obstoječe mehanizme v državah članicah za nadomestilo morebitne gospodarske izgube, ki jih utrpi pristanišče ali subjekt, in na podlagi tega pregleda predlagati in oceniti različne možnosti ureditve.
- (19) Pri izdelavi načrtov bi morale države članice zbrati informacije o možnih pribežališčih na obali, da bi pristojnemu organu omogočile, da v primeru nesreče ali nezgode na morju jasno in hitro določi najprimernejša območja za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč. Te informacije bi morale obsegati opis nekaterih lastnosti zadevnih krajev ter opreme in naprav, ki so na voljo za olajšanje sprejema ladij, ki potrebujejo pomoč, ali za odpravljanje posledic nesreče ali onesaženja.
- (20) Pomembno je da sta seznam pristojnih organov, zadolženih za odločitev za sprejem ladje v pribežališče, in seznam organov, zadolženih za sprejemanje in obdelavo opozoril, ustrezno objavljena. Dostop do ustreznih informacij bi lahko bil koristen tudi za strani, ki se ukvarjajo s pomočjo na morju, vključno s podjetji za pomoč ali za vleko, ter za organe sosednjih držav članic, ki bi jih izredne razmere na morju lahko prizadele.
- (21) Odsotnost finančnega zavarovanja države članice ne oprosti dolžnosti, da opravi predhodno oceno in odloči o sprejemu ladje v pribežališče. Kljub temu, da lahko pristojni organi pred sprejetjem odločitve preverijo, če ladjo krije zavarovanje ali druga učinkovita oblika finančne varnosti, ki omogoča ustrezno nadomestilo stroškov in škode, povezanih z njenim sprejemom v pribežališče, zahteva po teh informacijah ne sme odložiti reševalne akcije.
- (22) Posebna funkcija za ukrepe spremljanja in organizacije ladijskega prometa je omogočiti državam članicam, da se dejansko seznanijo z ladjami, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo, in se jim s tem omogoči, da bodo po potrebi lahko učinkoviteje ukrepale proti možnim nevarnostim. Izmenjava pridobljenih informacij prispeva k izboljšanju kakovosti zbranih podatkov in olajša njihovo obdelavo.
- (23) Države članice in Komisija so v skladu z Direktivo 2002/59/ES dosegle precejšen napredek na področju uskladitve elektronske izmenjave podatkov, zlasti v zvezi s prevozom nevarnega ali onesnaževalnega blaga. SafeSeaNet, ki se razvija od leta 2002, bi moral danes biti vzpostavljen kot referenčna mreža na ravni Skupnosti. SafeSeaNet bi moral imeti za cilj zmanjševanje upravnega bremena in stroškov za industrijo in države članice. Prav tako bi moral imeti za cilj lažje enotno izvajanje, kjer je to primerno, mednarodnih pravil poročanja in obveščanja.

- (24) Napredek, dosežen pri novih tehnologijah in zlasti njihovih vesoljskih aplikacijah, kot so naprave za spremljanje ladij z radijskimi signali, slikovni sistemi ali globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS), danes omogočajo razširitev spremljanja pomorskega prometa dlje od obale in tako boljše pokrivanje evropskih voda, tudi s sistemom dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT). Da bi zagotovili polno vključitev teh sredstev v sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet iz Direktive 2002/59/ES, je treba pri tem zagotoviti polno sodelovanje v Skupnosti.
- (25) Da se omogoči zmanjšanje stroškov in izogne nepotrebni vgradnji opreme na ladje, ki plujejo v pomorskih območjih, katera pokrivajo fiksne bazne postaje sistema AIS, bi morale države članice in Komisija sodelovati, da se določijo zahteve glede vgradnje opreme za oddajanje LRIT informacij in bi morale posredovati IMO vse ustrezne ukrepe.
- (26) Objava podatkov v AIS in LRIT, ki jih ladje dajo na razpolago, ne bi smela ogroziti varnosti, zaščite ali varstva okolja.
- (27) Da bi na ravni Skupnosti zagotovili optimalno in usklajeno uporabo informacij o pomorski varnosti, zbranih na podlagi Direktive 2002/59/ES, bi morala biti Komisija sposobna po potrebi zagotoviti obdelavo, uporabo in posredovanje teh informacij organom, ki jih imenujejo države članice.
- (28) V tem okviru je razvoj sistema „Equasis“ dokazal kako pomembno je spodbujati kulturo „varnih morij“, zlasti pri upravljavcih pomorskega prometa. Komisija bi morala biti sposobna prispevati k razširjanju vseh informacij o pomorski varnosti, zlasti s pomočjo tega sistema.
- (29) Uredba (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS) ⁽¹⁾ centralizira naloge odborov, ustanovljenih v skladu z zakonodajo Skupnosti o pomorski varnosti, preprečevanju onesnaževanja z ladij ter varstvu življenjskih razmer in delovnih pogojev na ladjah. Zato bi bilo treba obstoječi odbor zamenjati z odborom COSS.
- (30) Prav tako bi bilo treba upoštevati spremembe navedenih mednarodnih instrumentov.
- (31) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničitev Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾.
- (32) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo Direktive 2002/59/ES, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij, povezanih z navedeno direktivo. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb navedene direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (33) V skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost ⁽³⁾ Agencija Komisiji in državam članicam zagotavlja potrebno podporo pri izvajanju Direktive 2002/59/ES.
- (34) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁴⁾ se države članice spodbuja, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (35) Direktivo 2002/59/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe

Direktiva 2002/59/ES se spremeni:

1. člen 2(2) se spremeni:

(a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„Razen če ni drugače določeno, se ta direktiva ne uporablja za:“;

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

⁽⁴⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

(b) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

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

2. člen 3 se spremeni:

(a) točka (a) se spremeni:

(i) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„ustrezni mednarodni instrumenti“ pomeni naslednje instrumente v njihovi najnovejši različici.“;

(ii) dodajo se naslednje alinee:

— „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);

— Resolucija IMO A.949(23) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 949(23) z naslovom ‚Smernice o pribežališčih 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 odobril upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006.“;

(b) točka (k) se nadomesti z naslednjim:

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

(c) dodajo se naslednje točke:

„(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;

(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.“;

3. vstavijo se naslednji členi:

„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 morskimi 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.“;

4. člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„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 vkrca na ladjo, prejme izjavo, ki vsebuje naslednje informacije:

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

(b) za snovi iz Priloge I h Konvenciji MARPOL varnostni list, ki navaja fizikalno-kemijske lastnosti proizvodov, vključno z, kjer je to primerno, njihovo viskoznost, izraženo v cSt pri 50 °C, in gostoto pri 15 °C in druge podatke, vsebovane v varnostnem listu, v skladu z Resolucijo IMO MSC. 150 (77);

(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.“;

5. v drugem odstavku člena 14 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(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.“;

6. člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Izvzetje

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 plovbo 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) izvzetje velja le za posamezna plovila na določeni liniji

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.“;

7. v členu 16(1) se dodata naslednji točki:

„(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.“;

8. vstavi se naslednji člen:

„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 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.“;

9. člen 19 se spremeni:

(a) odstavku 2 se doda naslednji pododstavek:

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

(b) doda se naslednji odstavek:

„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.“;

10. člen 20 se nadomesti z naslednjim:

„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.“;

11. vstavijo se naslednji členi:

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

„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.

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.

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:

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

(a) identiteto organa ali organov, pristojnih za sprejem in obdelavo opozoril;

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

(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.

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 zahtevke (*) 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 utrpri 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.

(*) UL L 131, 28.5.2009, str. 128.“;

12. vstavi se naslednji člen:

*„Člen 22a***SafeSeaNet**

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

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.“;

13. člen 23 se spremeni:

(a) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(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) doda se naslednja točka:

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

14. vstavi se naslednji člen:

*„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.“;

15. člen 24 se nadomesti z naslednjim:

*„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.“;

16. člena 27 in 28 se nadomestita z naslednjim:

„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.

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 (*).

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.

(*) UL L 324, 29.11.2002, str. 1.“;

17. v točki 4 Priloge I se alinea X nadomesti z naslednjim:

„— X. Drugo:

— lastnosti in ocenjena količina goriva v tanku za ladje z bruto tonažo več kot 1 000 ton,

— navigacijski status.“;

18. delu I Priloge II se doda naslednja točka:

„3. Ribiška plovila

Vsako ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, mora izpolnjevati zahtevo glede nosilnosti iz člena 6a v skladu z naslednjim časovnim načrtom:

— ribiško plovilo, ki meri v dolžino 24 metrov ali več, a manj kot 45 metrov: najpozneje do 31. maja 2012;

— ribiško plovilo, ki meri v dolžino 18 metrov ali več, a manj kot 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.

Novo izdelano ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, mora zahtevo glede nosilnosti iz člena 6a izpolniti od 30. novembra 2010.“;

19. Priloga III se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 30. novembra 2010. O besedilu teh ukrepov nemudoma obvestijo Komisijo.

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

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati tretji dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

*Člen 4***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA

„PRILOGA III

ELEKTRONSKA SPOROČILA IN SAFESEANET

1. **Splošen koncept in zgradba**

Sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij SafeSeaNet omogoča sprejem, shranjevanje, iskanje in izmenjavo informacij za namen pomorske varnosti, zaščite v pristaniščih in na morju, varstva morskega okolja in učinkovitosti pomorskega prometa in prevoza.

SafeSeaNet je specializiran sistem, ustanovljen za pospeševanje izmenjave informacij v elektronski obliki med državami članicami in da se Komisiji zagotovi ustrezne informacije v skladu z zakonodajo Skupnosti. Sestavljata jo mreža nacionalnih SafeSeaNet sistemov v državah članicah in osrednji sistem SafeSeaNet, ki deluje kot vozlišče.

Mreža SafeSeaNet povezuje vse nacionalne SafeSeaNet sisteme in vključuje osrednji sistem SafeSeaNet.

2. **Upravljanje, delovanje, razvoj in vzdrževanje sistema SafeSeaNet**2.1 *Pristojnosti*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, kakor so 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 poročil v skladu z zakonodajo Skupnosti.

2.1.2 *Osrednji sistem SafeSeaNet*

Komisija je v sodelovanju z državami članicami odgovorna za upravljanje in razvoj na politični ravni osrednjega sistema SafeSeaNet ter za nadzor nad sistemom SafeSeaNet, medtem ko je v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ Agencija, v sodelovanju z državami članicami in Komisijo, odgovorna za njegovo tehnično izvajanje.

Osrednji sistem SafeSeaNet kot vozlišče medsebojno povezuje vse nacionalne sisteme SafeSeaNet in vzpostavlja potrebno infrastrukturo informacijske tehnologije in postopke, kakor so opisani 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, sestavljeno iz predstavnikov držav članic in Komisije, z namenom, da:

— dajejo priporočila za izboljšanje učinkovitosti in varnosti SafeSeaNeta,

— ustrezno usmerjajo razvoj SafeSeaNeta,

— pomagajo Komisiji pri pregledu delovanja SafeSeaNeta,

— odobrijo dokument o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3. in njegove poznejše spremembe.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

2.3 Dokument o nadzoru vmesnika in funkcij ter tehnična dokumentacija sistema SafeSeaNet

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

IFCD natančno opisuje zahteve glede zmogljivosti in postopke, ki se uporabljajo za nacionalne elemente in osrednji element sistema SafeSeaNet, namenjene zagotavljanju skladnosti z ustrezno zakonodajo Skupnosti.

IFCD vključuje pravila glede:

- ravnanja s pravicami dostopa za upravljanje kakovosti podatkov
- varnostnih zahtev za posredovanje in izmenjavo podatkov in
- shranjevanja informacij na nacionalni in osrednji ravni.

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

Tehnično dokumentacijo, povezano s sistemom SafeSeaNet, kot so standardi za obliko izmenjave podatkov, priložniki za uporabnike in varnostne zahteve omrežja, razvije in vzdržuje Agencija v sodelovanju z državami članicami.

3. Izmenjava podatkov s pomočjo SafeSeaNeta

Sistem uporablja standarde za gospodarstvo in je sposoben vzajemnega delovanja z javnimi in zasebnimi sistemi, uporabljenimi za ustvarjanje, pošiljanje ali sprejemanje informacij v okviru SafeSeaNeta.

Komisija in države članice sodelujejo z namenom, da pregledajo 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. Države članice zagotovijo, da je posredovana informacija na voljo za uporabo v vseh ustreznih sistemih poročanja in opozarjanja ter sistemih za upravljanje in obveščanje ladijskega prometa.

S pomočjo SafeSeaNeta se razširijo elektronska sporočila, izmenjana v skladu s to direktivo in ustrezno zakonodajo Skupnosti. V ta namen države članice razvijejo in vzdržujejo potrebne vmesnike za samodejno sporočanje podatkov v SafeSeaNet z elektronskimi sredstvi.

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 ustreznim 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 dodeli vloga in niz pravic dostopa v skladu z IFCD.“

DIREKTIVA 2009/18/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

(3) Evropski parlament je v svoji resoluciji z dne 21. aprila 2004 o izboljšanju varnosti na morju ⁽⁴⁾ Komisijo pozval, naj pripravi predlog direktive o preiskovanju ladijskih nesreč.

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

(4) Člen 2 Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982 (v nadaljnjem besedilu „UNCLOS“) določa pravice obalnih držav, da preučijo vzroke katere koli pomorske nesreče znotraj njihovega teritorialnega morja, ki bi lahko predstavljala tveganje za življenje in okolje, vključevala organe obalne države, pristojne za iskanje in reševanje, ali kako drugače zadevala obalno državo.

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

(5) Člen 94 UNCLOS določa, da mora država zastave sprožiti preiskavo določenih nesreč ali nezgod plovbe na odprtem morju, ki jo izvede ustrezno usposobljena oseba ali osebe ali je izvedena v njeni/njihovi prisotnosti.

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009 ⁽³⁾,

(6) Pravilo I/21 Mednarodne konvencije o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974 (v nadaljnjem besedilu „SOLAS 74“), Mednarodna konvencija o tovornih črtah z dne 5. aprila 1966 in Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaženja morja z ladjem z dne 2. novembra 1973 določajo obveznosti držav zastave, da izvedejo preiskave nezgod in Mednarodni pomorski organizaciji (IMO) sporočijo rezultate preiskave.

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V pomorskem prometu v Evropi bi bilo treba vzdrževati visoko splošno raven varnosti in storiti vse potrebno za zmanjšanje števila pomorskih nesreč in nezgod.

(7) Kodeks za izvajanje obveznih instrumentov IMO, ki je priložen Resoluciji A.996(25) skupščine IMO z dne 29. novembra 2007, opozarja na obveznost držav zastave, da zagotovijo, da preiskave o pomorski varnosti vodijo ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni za zadeve v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami. Navedeni kodeks nadalje od držav zastave zahteva, da so pripravljene na zagotavljanje usposobljenih preiskovalcev v ta namen, ne glede na kraj nesreče ali nezgode.

(2) Hitro izvajanje tehničnih preiskav pomorskih nesreč izboljšuje pomorsko varnost saj prispeva k preprečevanju ponovitve takšnih nesreč, katerih posledica so izguba življenj, izguba ladij in onesnaževanje morskega okolja.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 30.3.2008, str. 546), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 184 E, 22.7.2008, str. 23), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljena v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL C 104 E, 30.4.2004, str. 730.

- (8) Treba bi bilo upoštevati Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997 (v nadaljnjem besedilu „Kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“), ki določa izvajanje skupnega pristopa k preiskavam pomorskih nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo ter sodelovanje med državami pri ugotavljanju dejavnikov, ki povzročajo pomorske nezgode in incidente. Prav tako bi bilo treba upoštevati resoluciji skupščine IMO A.861(20) z dne 27. novembra 1997 in Resolucijo MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO z dne 17. maja 2004, ki navajata opredelitev pojma „zapisovanje podatkov o plovbi“.
- (9) Pomorščaki so priznani kot posebna kategorija delavcev in, upoštevajoč globalno naravo ladijske industrije in različnih jurisdikcij, s katerimi so lahko v stiku, potrebujejo posebno zaščito, zlasti pri stikih z javnimi organi. V interesu povečane pomorske varnosti bi pomorščakom moralo biti omogočeno, da se zanesejo na pravično obravnavanje v primeru pomorskih nezgod. Njihove človekove pravice ter dostojanstvo bi bilo treba vedno ohranjati in vse preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba voditi na pošten in hiter način. V ta namen bi morale države članice v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami upoštevati določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod.
- (10) Države članice bi morale okviru svojega pravnega sistema zaščititi izjave prič po nesreči in preprečiti, da bi se uporabljale v katere koli druge namene kot za namene preiskav v zvezi z varnostjo, da bi se izognile kakršnim koli diskriminatornim ali povračilnim ukrepom proti pričam zaradi njihove vpletenosti v preiskave.
- (11) Direktiva 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⁾ od držav članic zahteva, da v okviru svojega pravnega reda opredelijo pravni status, ki bo njim in vsem drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo, sodelovanje, ali kadar je to predvideno v Kodeksu IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod, vodenje preiskave o pomorski nesreči ali nezgodi, ki vključuje ro-ro trajekt ali visoko-hitrostno potniško plovilo.
- (12) Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet⁽²⁾ zahteva, da države članice ravnajo v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod ter zagotovijo, da se rezultati preiskave nesreče objavijo po zaključku preiskave kakor hitro je mogoče.
- (13) Nepristransko preiskovanje nesreč in nezgod v zvezi z varnostjo, ki vključujejo morska plovila ali druga plovila v pristaniščih ali drugih omejenih pomorskih območjih, je ključno za učinkovito opredelitev okoliščin in vzrokov za takšne nesreče ali nezgode. Takšne preiskave bi zato morale opraviti usposobljeni preiskovalci pod nadzorom neodvisnega telesa ali subjekta, ki bi imel potrebna pooblastila, da bi se preprečilo morebitno navzkrižje interesov.
- (14) V zvezi s pooblastili organov, pristojnih za sodno preiskavo, bi morale države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi s sodelovanjem s temi organi zagotoviti, da lahko osebe, odgovorne za tehnično preiskavo, opravljajo svoje naloge pod najboljšimi mogočimi pogoji.
- (15) Ta direktiva ne bi smela posegati v Direktivo 95/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 1995 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov⁽³⁾.
- (16) Države članice bi morale zagotoviti, da bo njihov pravni red njim in drugim utemeljeno zainteresiranim državam članicam omogočal udeležbo ali sodelovanje v preiskavi o nesrečah ali njeno vodenje na podlagi določb Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.
- (17) Načeloma bi morala biti vsaka pomorska nesreča ali nezgoda predmet le ene preiskave, ki jo izvaja država članica ali vodilna preiskovalna država članica v sodelovanju s katerimi koli drugimi utemeljeno zainteresiranimi državami. V izjemnih in popolnoma utemeljenih primerih, ki vključujejo dve ali več držav članic na podlagi zastave zadevne ladje, mesta nesreče ali državljanstva žrtev, se lahko vodijo tudi vzporedne preiskave.
- (18) Država članica lahko nalogo vodenja preiskave pomorske nesreče ali nezgode v zvezi z varnostjo (v nadaljnjem besedilu „preiskava v zvezi z varnostjo“) oziroma posebne naloge takšne preiskave prenese na drugo državo članico, če o tem obstaja medsebojni dogovor.

(1) UL L 138, 1.6.1999, str. 1.

(2) UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

(3) UL L 281, 23.11.1995, str. 31.

- (19) Države članice bi morale storiti vse potrebno, da se izogonejo zaračunavanju zagotavljanja pomoči, zahtevane v okviru preiskave v zvezi z varnostjo, v katero sta vključeni dve ali več držav članic. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, naj se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.
- (20) V skladu s pravilom V/20 SOLAS 74 morajo potniške ladje in druge ladje z bruto tonažo 3 000 in več in zgrajene po 1. juliju 2002 imeti zapisovalnike podatkov o plovbi, ki pomagajo pri preiskavah nesreč. Glede na njihovo pomembnost pri oblikovanju politike preprečevanja ladijskih nesreč bi bilo treba takšno opremo sistematično zahtevati na ladjah, ki opravljajo nacionalna in mednarodna potovanja in pristanejo v pristaniščih Skupnosti.
- (21) Podatki, posredovani prek sistema podatkov o plovbi ter prek drugih elektronskih naprav, se lahko uporabijo tako naknadno po pomorski nesreči ali nezgodi z namenom preiskave njenih vzrokov, kot tudi preventivno z namenom pridobitve izkušenj o okoliščinah, ki lahko privedejo do teh dogodkov. Države članice bi morale zagotoviti, da se takšni podatki, kadar so na voljo, ustrezno uporabijo v oba namena.
- (22) Uredba (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ zahteva, da Evropska agencija za pomorsko varnost (v nadaljnjem besedilu „Agencija“) sodeluje z državami članicami za razvoj tehničnih rešitev in nudenje tehnične pomoči v zvezi z izvajanjem zakonodaje Skupnosti. Na področju preiskovanja nesreč ima Agencija posebno nalogo pospeševanja sodelovanja med državami članicami in Komisijo pri razvoju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč v skladu z dogovorjenimi mednarodnimi načeli, ob upoštevanju različnih pravnih sistemov držav članic.
- (23) V skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Agencija spodbuja sodelovanje pri zagotavljanju pomoči držav članic v dejavnostih, ki zadevajo preiskave, in pri analiziranju obstoječih poročil o preiskavi nesreč.
- (24) Pri razvoju ali spreminjanju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod bi bilo treba upoštevati katere koli koristne izsledke iz preiskav nesreč.
- (25) Skupnost in države članice bi morale ustrezno upoštevati varnostna priporočila, ki izhajajo iz preiskave v zvezi z varnostjo.
- (26) Ker je namen tehnične preiskave v zvezi z varnostjo preprečevanje pomorskih nesreč in nezgod, zaključki in varnostna priporočila v nobenem primeru ne bi smela biti namenjena ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde.
- (27) Ker cilja te direktive, in sicer izboljšanja pomorske varnosti v Skupnosti in s tem zmanjšanja tveganja pomorskih nezgod v prihodnje, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, in ker ta cilj zaradi obsega in učinkov predlaganega ukrepa lažje doseže Skupnost, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje tega cilja.
- (28) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za izvajanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾.
- (29) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo te direktive, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij povezanih s to direktivo, ter za prilagoditev ali spremembo skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (30) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽³⁾ se države članice spodbuja, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Vsebina

1. Namen te direktive je izboljšati pomorsko varnost, preprečevanje onesnaževanja z ladjami in s tem zmanjšanje tveganja pomorskih nesreč v prihodnosti, in sicer:

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ UL C 321, 31.12.2003, str.1.

(a) s spodbujanjem hitrega izvajanja preiskav v zvezi z varnostjo in ustrežno analizo pomorskih nesreč in nezgod za opredelitev njihovih vzrokov ter

(b) z zagotavljanjem pravočasnega in natančnega poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo ter predlogi za sanacijske ukrepe.

2. Preiskave v skladu s to direktivo niso namenjene ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde. Vendar pa države članice zagotovijo, da preiskovalno telo ali subjekt (v nadaljnjem besedilu „preiskovalno telo“) ne opusti celovitega poročanja o vzrokih pomorskih nesreč ali nezgod, saj se lahko krivda ali odgovornost sklene na podlagi ugotovitev.

Člen 2

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za pomorske nesreče in nezgode:

(a) v katere so vključene ladje, ki plujejo pod zastavo ene izmed držav članic;

(b) do katerih pride na teritorialnem morju in notranjih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS; ali

(c) ki zadevajo druge pomembne interese držav članic.

2. Ta direktiva se ne uporablja za pomorske nesreče in nezgode, v katere so vključene samo:

(a) vojaške ladje in ladje za prevoz čet ter druge ladje, ki so v lasti ali upravljanju države članice in se uporabljajo izključno v negospodarske vladne namene;

(b) ladje, ki jih ne poganjajo mehanska sredstva, preprosto grajene lesene ladje, jahte za prosti čas in športna plovila, ki se ne uporabljajo v pomorski trgovini, razen če imajo ali bodo imele posadko in več kot 12 potnikov za gospodarske namene;

(c) plovila celinske plovbe za plovbo po celinskih plovnih poteh;

(d) ribiška plovila, ki merijo v dolžino manj kot 15 metrov;

(e) stalne vrtalne enote na morju.

Člen 3

Opredeletitev pojmov

Za namene te direktive:

1. „kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod“ pomeni Kodeks o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod,

ki je priložen Resoluciji skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997, v posodobljeni različici;

2. naslednji izrazi se razumejo v skladu z opredelitvami pojmov iz Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod:

(a) „pomorska nesreča“;

(b) „zelo resna nesreča“;

(c) „pomorska nezgoda“;

(d) „preiskava pomorskih nesreč ali nezgod v zvezi z varnostjo“;

(e) „vodilna preiskovalna država“;

(f) „utemeljeno zainteresirana država“;

3. izraz „resna nesreča“ se razume v skladu s posodobljeno opredelitvijo iz Okrožnice MSC-MEPC.3/Circ.3 odborov IMO za pomorsko varnost in varstvo morskega okolja z dne 18. decembra 2008;

4. „smernice IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nesreč“ pomenijo smernice, priložene Resoluciji LEG.3(91) pravnega odbora IMO z dne 27. aprila 2006 in kot jih je odobril upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006;

5. izraza „ro-ro trajekt“ in „visokohitrostno potniško plovilo“ imata pomen v skladu z opredelitvami iz člena 2 Direktive 1999/35/ES;

6. „zapisovalnik podatkov o plovbi“ (v nadaljnjem besedilu „VDR“) ima pomen v skladu z opredelitvijo iz Resolucij skupščine IMO A.861(20) in Resolucije MSC.163(78) Odbora za pomorsko varnost IMO;

7. „varnostno priporočilo“ pomeni vsak predlog, vključno za namene registracije in nadzora, ki ga poda:

(a) preiskovalno telo države, ki opravlja ali vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, na podlagi podatkov, pridobljenih iz te preiskave, ali, kadar je to primerno,

(b) Komisija, ki deluje na podlagi izvlečkov analiz podatkov in rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo.

Člen 4

Status preiskav v zvezi z varnostjo

1. Države članice v skladu s svojim pravnim redom določijo pravni status preiskav v zvezi z varnostjo na način, ki omogoča najbolj učinkovito in najhitrejšo izvedbo takšnih preiskav.

Glede preiskav v zvezi z varnostjo države članice v skladu z nacionalno zakonodajo in po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo, da:

- (a) so te neodvisne od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde, in
- (b) te niso neupravičeno ovirane, začasno opuščene ali odložene zaradi takšnih preiskav.

2. Pravila, ki jih mora določiti država članica, v skladu s stalnim okvirom sodelovanja iz člena 10, vsebujejo določbe, ki omogočajo:

- (a) sodelovanje in vzajemno pomoč v preiskavah v zvezi z varnostjo, ki jih vodi druga država članica, ali pooblastilo drugi državi članici, da v skladu s členom 7 prevzame nalogo vodenja takšne preiskave, in
- (b) usklajevanje dejavnosti njihovih preiskovalnih teles v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

Člen 5

Obveznost preiskave

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskavo v zvezi z varnostjo izvede preiskovalno telo iz člena 8 po zelo resni pomorski nesreči:

- (a) v katero je vključena ladja, ki pluje pod njeno zastavo, ne glede na kraj nesreče;
- (b) ki se pripeti na teritorialnem morju in notranjih morskih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS, ne glede na zastavo ladje ali ladij, vključenih v nezgodo; ali
- (c) ki zadeva pomemben interes države članice, ne glede na kraj nesreče in zastave vpletene ladje ali ladij.

2. Poleg tega v primeru resnih nesreč preiskovalno telo opravi predhodno oceno, da se odloči tudi o tem, ali se izvede preiskava v zvezi z varnostjo. Kjer se preiskovalno telo odloči, da ne bo izvedlo preiskave v zvezi z varnostjo, se razlogi za tako odločitev zabeležijo in sporočijo v skladu s členom 17(3).

V primeru druge pomorske nesreče ali nezgode se preiskovalno telo odloči, ali se bo izvedla preiskava v zvezi z varnostjo ali ne.

Pri odločitvah iz prvega in drugega pododstavka preiskovalno telo upošteva resnost pomorske nesreče ali nezgode, vrsto zadevnega plovila in/ali tovora, ter možnosti za ugotovitev preiskave v zvezi z varnostjo, na podlagi katerih bi lahko preprečili prihodnje nesreče in nezgode.

3. Področje uporabe in praktične ureditve za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo določi preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice v sodelovanju z ustreznimi telesi ostalih utemeljeno zainteresiranih držav na način, ki se mu zdi najbolj primeren za doseganje cilja te direktive, in z namenom preprečevanja prihodnjih nesreč in nezgod.

4. Pri izvajanju preiskav v zvezi z varnostjo preiskovalno telo sledi skupni metodologiji za preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod, razviti v skladu s členom 2(e) Uredbe (ES) št. 1406/2002. Preiskovalci lahko odstopajo od metodologije v določenem primeru, v katerem je to po njihovem strokovnem mnenju nujno ter če je to potrebno za doseganje ciljev preiskave. Komisija ob upoštevanju katerih koli koristnih izsledkov iz preiskav v zvezi z varnostjo prilagodi ali spremeni to metodologijo za namene te direktive.

Ta ukrep, namenjen spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 19(3).

5. Preiskava v zvezi z varnostjo se začne takoj, ko je to mogoče po pomorski nesreči ali nezgodi, vendar najpozneje v roku dveh mesecev po tem, ko se je pripetila.

Člen 6

Obveznost obveščanja

Država članica v okviru svojega pravnega sistema zahteva, da pristojno telo in/ali udeležene strani nemudoma obvestijo njeno preiskovalno telo o nastopu vseh nesreč in nezgod, ki spadajo na področje uporabe te direktive.

Člen 7

Vodenje in sodelovanje preiskav v zvezi z varnostjo

1. Načeloma je vsaka pomorska nesreča ali nezgoda predmet samo ene preiskave, ki jo izvaja država članica ali vodilna preiskovalna država članica v sodelovanju s kakšnimi drugimi utemeljeno zainteresiranimi državami.

V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, zadevne države članice zato sodelujejo, da bi se čim prej sporazumele o tem, katera od držav članic bo vodilna preiskovalna država članica. Čim bolj si prizadevajo za dogovor o postopkih preiskovanja. V okviru tega dogovora imajo ostale utemeljeno zainteresirane države enake pravice in dostop do prič in dokazov kot države članice, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo. Prav tako imajo pravico, da vodilna preiskovalna država članica upošteva njihovo mnenje.

Vodenje vzporednih preiskav v zvezi z varnostjo iste pomorske nesreče ali nezgode je strogo omejeno na izjemne primere. V takih primerih država članica obvesti Komisijo o razlogih za vodenje takšnih vzporednih preiskav. Države članice, ki vodijo vzporedne raziskave v zvezi z varnostjo, medsebojno sodelujejo. Zlasti si zadevna preiskovalna telesa izmenjujejo vse podatke, ki se nanašajo na preiskave, zbrane v času preiskav, zlasti zato, da bi prišli, kolikor je to mogoče, do skupnih zaključkov.

Države članice se vzdržijo kakršnega koli ukrepa, ki bi lahko neupravičeno oviral, začasno opustil ali odložil vodenje preiskave v zvezi z varnostjo, ki spada na področje uporabe te direktive.

2. Ne glede na odstavek 1 vsaka država članica ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainteresiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera država bo vodila preiskavo.

3. Brez poseganja v njene obveznosti v skladu s to direktivo in mednarodnim pravom, lahko država članica glede na posamezni primer z medsebojnim dogovorom nalogo vodenja v preiskavi v zvezi z varnostjo ali posebne naloge, povezane z izvedbo takšne preiskave, prenese na drugo državo članico.

4. Kadar je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpleten ro-ro trajekt ali visokohitrostno potniško plovilo, sproži preiskovalni postopek v zvezi z varnostjo država članica, v katere teritorialnih vodah ali notranjih morskih vodah, kakor so opredeljene v UNCLOS, se je nesreča ali nezgoda zgodila ali, če se je zgodila v drugih vodah, država članica, ki jo je trajekt ali plovilo nazadnje obiskalo. Ta država ostane pristojna za preiskavo v zvezi z varnostjo in usklajevanje z ostalimi utemeljeno zainte-

resiranimi državami članicami, dokler se medsebojno ne sporazumejo, katera izmed njih bo vodilna preiskovalna država.

Člen 8

Preiskovalna telesa

1. Države članice zagotovijo, da je za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo pristojno neodvisno stalno preiskovalno telo, ki bo imelo potrebna pooblastila, in ustrezno usposobljeni preiskovalci, pristojni v zadevah v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami.

Za nepristransko izvajanje preiskave v zvezi z varnostjo je preiskovalno telo organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisno od strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogo, ki mu je bila zaupana.

Neobalne države članice, ki nimajo ladij oziroma plovil pod svojo zastavo, bodo določile neodvisno kontaktno točko za sodelovanje v preiskavah v skladu s členom 5(1)(c).

2. Preiskovalno telo zagotovi, da imajo posamezni preiskovalci zadostno znanje in praktične izkušnje na področjih, ki se nanašajo na njihove običajne preiskovalne dolžnosti. Poleg tega preiskovalno telo po potrebi zagotovi hiter dostop do ustreznega strokovnega znanja.

3. Dejavnosti preiskovalnega telesa se lahko razširijo na zbiranje in analizo podatkov o pomorski varnosti, zlasti za preprečevanje nesreč in nezgod, v kolikor te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost ali ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.

4. Države članice, ki delujejo v okviru svojega pravnega sistema, zagotovijo, da so preiskovalci njihovih preiskovalnih teles ali katerega koli drugega preiskovalnega telesa, pooblaščenega za izvedbo preiskave v zvezi z varnostjo, in po potrebi s sodelovanjem z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo podatke, ki se nanašajo na preiskavo v zvezi z varnostjo in jih tako pooblastijo, da:

- (a) imajo prost dostop do vseh relevantnih območij ali kraja nesreče, kakor tudi vseh ladij, razbitin ali objektov, vključno s tovorom, opremo ali naplavinami;
- (b) zagotovijo takojšen popis dokazov in nadzorovano iskanje in odstranitev razbitin, naplavin ali drugih sestavnih delov ali snovi za pregled ali analizo;
- (c) zahtevajo preiskavo ali analizo predmetov iz točke (b) in imajo prost dostop do rezultatov takšnih preiskav ali analiz;

- (d) imajo prost dostop do, kopijo in uporabo katere koli pomembne informacije in posnetih podatkov, vključno z VDR, podatkov, ki zadevajo ladjo, plovbo, tovor, posadko ali katere koli druge osebe, predmete, pogoje ali okoliščine;
- (e) imajo prost dostop do rezultatov preiskav trupel žrtev ali preskusov na vzorcih, vzeti iz trupel žrtev;
- (f) zahtevajo in imajo prost dostop do rezultatov preiskav ali preskusov na vzorcih, vzeti iz ljudi, vključenih v delovanje ladje, ali katerih koli drugih ustreznih ljudi;
- (g) zaslišijo priče v odsotnosti oseb, katerih interes bi lahko oviral preiskavo v zvezi z varnostjo;
- (h) pridobijo dokumentacijo in ustrezne informacije, ki jih imajo država zastave, lastniki, klasifikacijski zavodi ali katere koli druge pomembne strani, kadar imajo te strani ali njihovi predstavniki sedež v državi članici;
- (i) zaprosijo za pomoč pristojne organe v zadevnih državah, vključno z nadzorniki države zastave in pomorskimi inšpektorji, obalnimi stražami, upravljavci sistemov nadzora plovbe, iskalnimi in reševalnimi ekipami, operaterji službe za ladijski promet, piloti ali ostalim pristaniškim ali pomorskim osebjem.

5. Preiskovalnemu telesu se omogoči, da ima možnost ukrepati takoj, ko dobi obvestilo o nesreči, in pridobiti zadostna sredstva za neodvisno izvedbo svojih nalog. Njegovi preiskovalci pridobijo položaj, ki jim daje potrebna jamstva neodvisnosti.

6. Preiskovalno telo lahko po tej direktivi svoje naloge kombinira z delom preiskovanja drugih dogodkov, ki niso pomorske nesreče, pod pogojem, da takšne preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.

Člen 9

Zaupnost

Brez poseganja v Direktivo 95/46/ES, države članice v okviru svojega pravnega sistema zagotovijo, da so naslednje evidences na voljo izključno za namene preiskave v zvezi z varnostjo, razen če pristojni organ te države članice odloči, da obstaja prevladujoči javni interes za razkritje:

- (a) vseh pričevanj prič in drugih izjav, poročil in zapiskov, ki jih je preiskovalno telo zabeležilo ali prejelo v času preiskave v zvezi z varnostjo;

- (b) evidenc, ki razkrivajo identiteto oseb, ki so pričale v okviru preiskave v zvezi z varnostjo;

- (c) informacij v zvezi z osebami, vpletenimi v pomorsko nesrečo ali nezgodo, ki so zlasti občutljive in zasebne, vključno z informacijami o njihovem zdravju.

Člen 10

Stalni okvir sodelovanja

1. Države članice v tesnem sodelovanju s Komisijo ustanovijo stalni okvir sodelovanja, ki njihovim preiskovalnim telesom omogoča medsebojno sodelovanje v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.

2. Poslovnik stalnega okvira sodelovanja in njegova zahtevana organizacijska ureditev se določita v skladu z regulativnim postopkom iz člena 19(2).

3. Znotraj stalnega okvira sodelovanja se preiskovalna telesa v državah članicah dogovorijo zlasti o najboljših načinih sodelovanja z namenom:

- (a) preiskovalnim telesom omogočiti skupno uporabo naprav, objektov in opreme za tehnično preiskavo razbitin in ladijske opreme ter drugih predmetov, pomembnih za preiskavo v zvezi z varnostjo, vključno s pridobivanjem in vrednotenjem zapisov iz VDR ter drugih elektronskih naprav;

- (b) drug drugemu zagotoviti tehnično sodelovanje ali strokovno znanje, potrebno za izvajanje posebnih nalog;

- (c) pridobivati in skupno uporabljati informacije, ki so potrebne za analizo podatkov o nesreči in pripravo ustreznih varnostnih priporočil na ravni Skupnosti;

- (d) pripraviti skupna načela za poznejša varnostna priporočila in prilagoditi preiskovalne metode razvoju tehnološkega in znanstvenega napredka;

- (e) ustrezno upravljati sistem zgodnjega opozarjanja iz člena 16;

- (f) oblikovati pravila o zaupnosti, ob upoštevanju nacionalnih predpisov, za skupno uporabo pričevanj prič in obdelavo podatkov in drugih evidenc iz člena 9, med drugim v zvezi s tretjimi državami;

- (g) organizirati ustrezne dejavnosti za usposabljanje posameznih preiskovalcev, kadar je to primerno;

- (h) spodbujati sodelovanje s preiskovalnimi telesi tretjih držav in z mednarodnimi organizacijami za preiskavo pomorskih nesreč na področjih, ki jih ureja ta direktiva;
- (i) zagotavljati pomembnih informacij preiskovalnim telesom, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo.

Člen 11

Stroški

1. V primeru preiskav v zvezi z varnostjo, v katere sta vključeni dve ali več držav članic, so ustrezne dejavnosti brezplačne.

2. V primerih, ko se za pomoč zaprosi država članica, ki ni vključena v preiskavo v zvezi z varnostjo, se države članice dogovorijo o povračilu nastalih stroškov.

Člen 12

Sodelovanje z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami

1. Države članice pri preiskavah v zvezi z varnostjo v največji možni meri sodelujejo z utemeljeno zainteresiranimi tretjimi državami.

2. Utemeljeno zainteresirane tretje države se lahko na podlagi skupnega dogovora vključijo v preiskavo v zvezi z varnostjo, ki jo vodi država članica v skladu s to direktivo, v kateri koli fazi preiskave.

3. Sodelovanje države članice v preiskavi v zvezi z varnostjo, ki jo vodi utemeljeno zainteresirana tretja država, ne posega v zahteve glede vodenja in poročanja o preiskavah v zvezi z varnostjo po tej direktivi. Če utemeljeno zainteresirana tretja država vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, ki vključuje eno ali več držav članic, lahko države članice sklenejo, da ne bodo izvedle vzporedne preiskave v zvezi z varnostjo, pod pogojem, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki jo vodi tretja država, izvaja v skladu s Kodeksom IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod.

Člen 13

Zavarovanje dokazov

Države članice sprejmejo ukrepe za zagotovitev, da strani, ki jih zadevajo nesreče in nezgode, ki spadajo na področje te direktive, storijo vse, kar je v njihovi moči, za:

- (a) zaščito vseh informacij s kart, ladijskih dnevnikov, elektronskih in magnetnih zapisov ter video trakov, vključno z informacijami iz VDR in drugih elektronskih naprav, ki se nanašajo na obdobje pred, med in po nesreči;

- (b) preprečitev popravljanja ali drugačnega spreminjanja takšnih informacij;

- (c) preprečitev motenja kakršne koli druge opreme, ki bi se lahko štela za pomembno pri preiskavi nesreče z vidika varnosti;

- (d) hitro in spretno zbiranje in zaščito vseh dokaznih sredstev za namene preiskav v zvezi z varnostjo.

Člen 14

Poročila o nesrečah

1. Preiskave v zvezi z varnostjo, izvedene v skladu s to direktivo, se zaključijo z objavo poročila, ki se predstavi v obliki, ki jo določi pristojno preiskovalno telo, in v skladu z ustreznimi oddelki Priloge I.

Preiskovalna telesa lahko sklenejo, da se preiskava v zvezi z varnostjo, ki ne zadeva zelo resne ali resne pomorske nesreče, odvisno od primera, in ugotovitve, ki ne morejo prispevati k preprečitvi prihodnjih nesreč in nezgod, zaključi s poenostavljenim poročilom, ki se objavi.

2. Preiskovalna telesa naredijo vse, kar je v njihovi moči, da je poročilo iz odstavka 1, vključno z njegovimi sklepi in morebitnimi priporočili, dostopno javnosti ter zlasti pomorskemu sektorju v dvanajstih mesecih od dneva nesreče. V kolikor končnega poročila ni možno pripraviti v tem času, se v dvanajstih mesecih od dneva nesreče objavi vmesno poročilo.

3. Preiskovalno telo vodilne preiskovalne države članice pošlje Komisiji kopijo končnega, poenostavljenega ali vmesnega poročila. Morebitne tehnične pripombe Komisije na končna poročila, ki ne vplivajo na bistvo ugotovitev, za izboljšanje redakcijske kakovosti upošteva na način, ki najbolje prispeva k doseganju cilja te direktive.

Člen 15

Varnostna priporočila

1. Države članice zagotovijo, da naslovniki ustrezno upoštevajo varnostna priporočila preiskovalnih teles in da se na podlagi teh priporočil po potrebi sprejmejo nadaljnji ukrepi v skladu s pravom Skupnosti ter mednarodnim pravom.

2. Kadar je to primerno, preiskovalno telo ali Komisija pripravi varnostna priporočila na podlagi izvlečkov analize podatkov ter končnih rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo.

3. Varnostno priporočilo v nobenem primeru ne povzroči določitve odgovornosti ali delitve krivde za nesrečo.

Člen 16**Sistem zgodnjega opozarjanja**

Brez poseganja v njegovo pravico do zgodnjega opozarjanja preiskovalno telo države članice v kateri koli fazi preiskave v zvezi z varnostjo, če meni, da je za preprečitev nevarnosti novih nesreč potrebno takojšnje ukrepanje na ravni Skupnosti, nemudoma obvesti Komisijo o potrebi po zgodnjem opozorilu.

Komisija po potrebi izda opozorilo, namenjeno pristojnim organom v vseh državah članicah, sektorju pomorskih prevozov in vsem ostalim zadevnim stranem.

Člen 17**Evropska podatkovna baza za pomorske nesreče**

1. Podatki o pomorskih nesrečah in nezgodah se shranjujejo in analizirajo s pomočjo evropske elektronske podatkovne baze, ki jo ustanovi Komisija in nosi ime Evropska informacijska platforma za pomorske nesreče (European Marine Casualty Information Platform – EMCIP).

2. Države članice obvestijo Komisijo o pristojnih organih, ki bodo imeli dostop do podatkovne baze.

3. Preiskovalna telesa držav članic obvestijo Komisijo o pomorskih nesrečah in nezgodah v skladu z obrazcem iz Priloge II. Prav tako Komisiji posredujejo podatke, pridobljene s preiskavami v zvezi z varnostjo, v skladu s sistemom podatkovne baze EMCIP.

4. Komisija in države članice razvijejo sistem podatkovne baze in metodo za uradno obveščanje o podatkih v ustreznem časovnem okviru.

Člen 18**Pravično obravnavanje pomorščakov**

Države članice v skladu s svojim nacionalnim pravom upoštevajo ustrezne določbe iz Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nesreč v vodah, ki so pod njihovo jurisdikcijo.

Člen 19**Odbor**

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 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je dva meseca.

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

Člen 20**Pristojnosti spreminjanja**

Ob upoštevanju omejitev te direktive lahko Komisija posodobi opredelitve pojmov te direktive in sklicevanja na akte Skupnosti in instrumente IMO, da bi jih uskladila z ukrepi Skupnosti in IMO, ki že veljajo.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 19(3).

V skladu z istim postopkom lahko Komisija spremeni tudi priloge.

Spremembe Kodeksa IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izključijo iz področja uporabe te direktive.

Člen 21**Dodatni ukrepi**

Nobena določba te direktive ne preprečuje državi članici, da sprejme dodatne ukrepe o pomorski varnosti, ki niso zajeti v tej direktivi, pod pogojem, da takšni ukrepi ne posegajo v to direktivo, niti na kakršen koli način negativno vplivajo na doseganje njenega cilja niti ne ogrožajo izpolnitve njenega cilja.

Člen 22**Kazni**

Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo pri kršitvah nacionalnih določb, sprejetih v skladu s to direktivo, in sprejmejo vse ukrepe, ki so potrebni za zagotovitev njihovega izvajanja. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 23**Poročilo o izvajanju**

Komisija vsakih pet let predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive ter o ravnanju v skladu z njo in če je potrebno, predlaga nadaljnje ukrepe na podlagi priporočil iz poročila.

Člen 24

Spremembi obstoječih aktov

1. Člen 12 Direktive 1999/35/ES se črta.
2. Člen 11 Direktive 2002/59/ES se črta.

Člen 25

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 17. junija 2011.

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

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 26

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 27

Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
H.-G. PÖTTERING

Za Svet
Predsednik
P. NEČAS

PRILOGA I

Vsebina poročila preiskave v zvezi z varnostjo

Predgovor

V tem delu je opredeljen edini cilj preiskave v zvezi z varnostjo ter navedeno, da varnostno priporočilo v nobenem primeru ne ustvari domneve odgovornosti ali krivde in da poročilo, kar zadeva slog in vsebino, ni bilo napisano z namenom uporabe v sodnih postopkih.

(Poročilo se ne sme sklicevati na pričevanja prič niti povezati nikogar, ki je omenjen v poročilu, z osebo, ki je pričala med preiskavo v zvezi z varnostjo.)

1. POVZETEK

V tem delu so opisana glavna dejstva o pomorski nesreči ali nezgodi: kaj, kdaj, kje in kako se je zgodilo. Navesti je treba tudi, ali je posledično prišlo do smrtnih žrtev, poškodb, poškodovanja ladje, tovora, tretje strani ali okolja.

2. DEJANSKE INFORMACIJE

Ta del vključuje številna ločena poglavja, ki zagotavljajo zadosti informacij, ki jih preiskovalno telo razlaga kot dejanske, s katerimi se utemelji analiza in olajša razumevanje.

Ti oddelki vključujejo zlasti naslednje informacije:

2.1 Podatki o ladji

zastava/register,

identifikacija,

glavne značilnosti,

lastništvo in upravljanje,

podrobnosti konstrukcije,

najmanjše število posadke, potrebno za varno plovbo,

odobren tovor.

2.2 Podrobnosti o potovanju

pristanišča postanka,

vrsta potovanja,

podatki o tovoru,

število članov ladijske posadke.

2.3 Informacije o pomorski nesreči ali nezgodi

vrsta pomorske nesreče ali nezgode,

datum in čas,

položaj in kraj pomorske nesreče ali nezgode,

zunanje in notranje okolje,

plovba ladje in del potovanja,

prostor na krovu,

podatki o človeških dejavnikih,

posledice (za ljudi, ladjo, tovor, okolje, ostalo).

2.4 Vpletenost obalnih organov in ukrepanje ob nesreči

kdo je bil vpleten,

uporabljena sredstva,

hitrost odziva,
sprejeti ukrepi,
doseženi rezultati.

3. OPIS

V tem delu je obnovljena pomorska nesreča ali nezgoda z zaporedjem dogodkov v kronološkem vrstnem redu pred, med in po pomorski nesreči ali nezgodi ter vpletenost vsakega od akterjev (tj. osebe, materiala, okolja, opreme ali zunanjega vpliva). Obdobje, ki ga opis zajema, je odvisen od časa posameznih nezgodnih dogodkov, ki so neposredno prispevali k povzročitvi pomorske nesreče ali nezgode. Ta del vključuje tudi pomembne podrobnosti o opravljeni preiskavi v zvezi z varnostjo, med drugim tudi rezultate preiskav ali preskusov.

4. ANALIZA

Ta del vključuje številna ločena poglavja, analizo vsakega nezgodnega dogodka s pripombami v zvezi z rezultati vseh pomembnih preiskav ali preskusov, ki so bili opravljeni v času preiskave v zvezi z varnostjo, in v zvezi z vsemi varnostnimi ukrepi, ki so morda že bili sprejeti za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

Ti oddelki bi morali zajemati:

- kontekst in okolje nezgodnih dogodkov,
- napačna človeška dejanja in opustitve, dogodke, ki vključujejo nevarne snovi, vplive na okolje, odpovedi opreme in zunanje vplive,
- prispevajoče dejavnike, ki vključujejo funkcije, povezane z ljudmi, delovanje na ladji, obalno upravljanje ali regulativni vpliv.

S pomočjo analize in pripomb se v poročilu izoblikujejo logični zaključki, ki vključujejo vse prispevajoče dejavnike, vključno z dejavniki tveganja, za katere so zaščita, namenjena preprečevanju nezgodnih dogodkov, in/ali dejavniki, namenjenimi odpravljanju ali zmanjšanju njihovih posledic, ocenjeni kot neustrezni ali manjkajoči.

5. SKLEPI

V tem delu so povzeti ugotovljeni prispevajoči dejavniki in manjkajoča ali neustrezna zaščita (materialna, funkcionalna, simbolična ali postopkovna), za katere je treba razviti varnostne ukrepe za preprečitev pomorskih nesreč v prihodnje.

6. VARNOSTNA PRIPOROČILA

Kadar je to primerno, ta del poročila vsebuje varnostna priporočila, izpeljana iz analize in zaključkov ter vezana na posamezna področja, kot so zakonodaja, zasnova, postopki, inšpekcija, upravljanje, zdravje in varnost pri delu, usposabljanje, popravila, vzdrževanje, obalna pomoč in ukrepanje ob nesreči.

Varnostna priporočila so naslovljena na tiste, ki so najbolj primerni, da jih izvedejo, kot so ladjarji, upravitelji, priznane organizacije, pomorski organi, službe za nadzor plovbe, organi za nujno ukrepanje, mednarodne pomorske organizacije in evropske institucije, z namenom preprečevanja pomorskih nesreč.

Ta del vključuje tudi začasna varnostna priporočila, ki so bila morda pripravljena, ali morebitne varnostne ukrepe, sprejete med preiskavo v zvezi z varnostjo.

7. PRILOGE

Kadar je to primerno, se na papirju in/ali v elektronski obliki priporočilo priloži naslednje (neizčrpen seznam):

- fotografije, video posnetki, zvočni zapisi, preglednice, risbe,
- veljavni standardi,
- tehnični izrazi in uporabljene okrajšave,
- posebne varnostne študije,
- druge informacije.

PRILOGA II

PODATKI, KI JIH MORA VSEBOVATI OBVESTILO O POMORSKI NEZGODI ALI INCIDENTU**(Del Evropske informacijske platforme za pomorske nezgode)**

Opomba: Podčrtane številke pomenijo, da je treba v primeru, ko je v pomorsko nesrečo ali nezgodo vpletena več kot ena ladja, priskrbeti podatke za vsako ladjo.

01. pristojna država članica / kontaktna oseba
02. država članica, zadolžena za preiskavo
03. vloga države članice
04. prizadeta obalna država
05. število utemeljeno zainteresiranih držav
06. utemeljeno zainteresirane države
07. subjekt obvestila
08. čas obvestila
09. datum obvestila
10. ime ladje
11. številka IMO / razpoznavne črke
12. zastava ladje
13. vrsta pomorske nesreče ali nezgode
14. vrsta ladje
15. datum pomorske nesreče ali nezgode
16. čas pomorske nesreče ali nezgode
17. položaj – zemljepisna širina
18. položaj – zemljepisna dolžina
19. kraj pomorske nesreče ali nezgode
20. pristanišče izplutja
21. namembno pristanišče
22. shema ločene plovbe
23. del potovanja
24. plovba ladje
25. prostor na krovu
26. izguba življenj:
 - posadka
 - potniki
 - drugo
27. resne poškodbe:
 - posadka
 - potniki
 - drugo

-
28. onesnaževanje
 29. škoda na ladji
 30. škoda na tovoru
 31. ostala škoda
 32. Kratak opis pomorske nesreče ali nezgode
 33. Kratak opis razlogov, zakaj se ne izvede preiskava v zvezi z varnostjo.
-

DIREKTIVA 2009/20/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

pozvala, naj spodbujajo lastnike ladij, da so ustrezno zavarovani.

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

- (5) Odpraviti bi bilo treba neskladnosti z določbami te direktive. Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji (prenovitev) ⁽⁵⁾ že določa zadržanje ladij, ki nimajo spričeval, ki se morajo hraniti na ladji. Kljub temu je ustrezno zagotoviti možnost, da se ladja izžene iz pristanišča, če nima potrčila o zavarovanju. Načini izгона iz pristanišča bi morali omogočiti, da se položaj v razumnem roku popravi.

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

- (6) Ker ciljev te direktive, in sicer vzpostavitve in izvedbe ustreznih ukrepov na področju politike o pomorskem prevozu, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi njihovega obsega in učinkov lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Eden od elementov politike Skupnosti o pomorskem prevozu je izboljšanje kakovosti trgovskega pomorskega prevoza na način, da je obnašanje vseh gospodarskih subjektov bolj odgovorno.
- (2) Odvračilni ukrepi so bili sprejeti že z Direktivo 2005/35/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve ⁽⁴⁾.
- (3) Države članice so dne 9. oktobra 2008 sprejele izjavo, v kateri so soglasno priznale pomen uporabe Protokola iz leta 1996 h Konvenciji iz leta 1976 o omejevanju odgovornosti za pomorske zahteve s strani vseh držav članic.
- (4) Obvezno zavarovanje bi moralo zagotoviti boljšo zaščito za žrtve. Prispevati bi moralo tudi k izločitvi ladij, ki ne izpolnjujejo standardov, in k omogočanju obnovitev konkurence med upravljavci. Poleg tega je v Resoluciji A.898(21) Mednarodna pomorska organizacija države

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1**Predmet urejanja**

Ta direktiva določa pravila, ki se uporabljajo za nekatere vidike obveznosti lastnikov ladij v zvezi z njihovim zavarovanjem za pomorske zahteve.

Člen 2**Področje uporabe**

1. Ta direktiva se uporablja za ladje z bruto tonažo 300 bruto ton ali več.

2. Ta direktiva se ne uporablja za vojne ladje, pomožne vojne ladje ali druge ladje, ki so v lasti države ali jih ta upravlja in jih javne službe uporabljajo za nekomercialne namene.

3. Ta direktiva ne posega v režime, določene v instrumentih, ki veljajo v zadevnih državah članicah in so na seznamu Priloge k tej direktivi.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 29. marca 2007 (UL C 27 E, 31.1.2008, str. 166), Skupno stališče Sveta z dne 9. decembra 2008 (UL C 330 E, 30.12.2008, str. 7) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 255, 30.9.2005, str. 11.

⁽⁵⁾ Glej stran 57 tega Uradnega lista.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „lastnik ladje“ pomeni registriranega lastnika morske ladje ali drugo osebo, npr. najemnika ladje, ki je odgovoren za delovanje ladje;
- (b) „zavarovanje“ pomeni zavarovanje z odbitki ali brez njih in vsebuje, na primer, škodno zavarovanje vrste, ki jo trenutno ponujajo člani mednarodne skupine zavarovalnih skladov, in druge učinkovite oblike zavarovanja (vključno z dokazanim samozavarovanjem) in finančne varnosti, ki ponujajo podobne pogoje kritja;
- (c) „Konvencija iz leta 1996“ pomeni prečiščeno besedilo Konvencije iz leta 1976 o omejevanju odgovornosti za pomorske zahtevke, ki jo je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO), kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1996.

Člen 4

Zavarovanje za pomorske zahtevke

1. Vsaka država članica zahteva, da imajo lastniki ladij, ki plujejo pod njeno zastavo, zavarovanje, ki pokriva te ladje.
2. Vsaka država članica zahteva, da imajo lastniki ladij, ki plujejo pod zastavo, ki ni zastava te države članice, urejeno zavarovanje, ko take ladje vstopajo v pristanišče, ki je v pristojnosti države članice. To državam članicam ne preprečuje, da v skladu z mednarodnim pravom zahtevajo enako, če takšne ladje plujejo v njihovih teritorialnih vodah.
3. Zavarovanje iz odstavkov 1 in 2 pokriva pomorske zahtevke ob upoštevanju omejitev po Konvenciji iz leta 1996. Znesek zavarovanja za vsako ladjo v nezgodi je enak zadevnemu najvišjemu znesku za omejitev odgovornosti, kakor določa Konvencija iz leta 1996.

Člen 5

Inšpekcijski pregledi, skladnost, izgon iz pristanišča in zavrnitev vplutja vanj

1. Vsaka država članica zagotovi, da vsak inšpekcijski pregled ladje v pristanišču v njeni pristojnosti v skladu z Direktivo

2009/16/ES vključuje preverjanje, da se potrdilo iz člena 6 hrani na ladji.

2. Če se potrdilo iz člena 6 ne hrani na ladji in brez poseganja v Direktivo 2009/16/ES, ki predvideva zadržanje ladij v primeru ogrožanja varnosti, lahko pristojni organ izda odločbo o izgonu ladje, o katerem se uradno obvesti Komisijo, druge države članice in zadevno državo zastave. Zaradi izdaje takšnega naloga o izgonu vsaka država članica tej ladji zavrne vstop v vsa svoja pristanišča, dokler lastnik ladje ne predloži potrdila iz člena 6.

Člen 6

Potrdila o zavarovanju

1. Obstoj zavarovanja iz člena 4 se dokaže z enim ali več potrdili, ki jih izda zavarovatelj in se hranijo na ladji.
2. Potrdila, ki jih izda zavarovalnica, vsebujejo naslednje informacije:
 - (a) ime ladje, njeno identifikacijsko številko IMO in pristanišče registracije;
 - (b) ime in glavni kraj poslovanja lastnika ladje;
 - (c) vrsto in trajanje zavarovanja;
 - (d) ime in glavni kraj poslovanja zavarovatelja in po potrebi kraj poslovanja, kjer je zavarovanje sklenjeno.
3. Če uporabljeni jezik v potrdilih ni angleščina, francoščina ali španščina, besedilo vključuje prevod v enega od teh jezikov.

Člen 7

Kazni

Za namene člena 4(1) države članice določijo sistem kazni za kršitev nacionalnih določb, sprejetih na podlagi te direktive, in sprejmejo vse ukrepe, potrebne za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Predvidene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 8

Poročila

Komisija vsaka tri leta, prvič pa do 1. januarja 2015, Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi te direktive.

Člen 9**Prenos**

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, pred 1. januarjem 2012. O tem takoj obvestijo Komisijo.

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

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 10**Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 11**Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA

- Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992,
 - Mednarodna konvencija o odgovornosti in nadomestilu škode v zvezi s prevozom nevarnih in zdravju škodljivih snovi po morju, 1996,
 - Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001,
 - Mednarodna konvencija o odstranitvi razbitin, Nairobi, 2007,
 - Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč.
-

DIRECTIVE 2009/21/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o skladnosti z zahtevami države zastave****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Varnost pomorskega prevoza Skupnosti in državljanov, ki ga uporabljajo, ter varstvo okolja bi morali biti vedno zagotovljeni.

(2) V mednarodnem pomorskem prevozu je bil glede onesnaževanja z ladjami vzpostavljen celovit okvir, ki z več sprejetimi konvencijami, katerih depozitar je Mednarodna pomorska organizacija (v nadaljevanju „IMO“), zagotavlja večjo pomorsko varnost in varstvo okolja.

(3) V skladu s Konvencijo Združenih narodov o pomorskem pravu iz leta 1982 (UNCLOS) ter s konvencijami, katerih depozitar je IMO (v nadaljevanju „konvencije IMO“), so države pogodbenice navedenih dokumentov odgovorne za razglasitev zakonov in drugih predpisov ter vseh

drugih ukrepov, ki so potrebni, da postanejo ti dokumenti polno in celovito veljavni, ter s tem za varstvo življenja na morju ter zaščito morskega okolja zagotovijo, da ladja ustreza svojemu namenu in jo upravlja usposobljena pomorska posadka.

(4) Ustrezno bi bilo treba upoštevati Konvencijo o delovnih standardih v pomorstvu, ki jo je sprejela Mednarodna organizacija dela (ILO) leta 2006, ki tudi obravnava obveznosti, povezane z državo zastave.

(5) Države članice so 9. oktobra 2008 sprejele izjavo, v kateri so soglasno priznale pomen uporabe mednarodnih konvencij, povezanih z obveznostmi države zastave, da bi izboljšale pomorsko varnost in prispevale k preprečevanju onesnaževanja z ladjami.

(6) Izvajanje postopkov, ki jih je priporočila IMO v dokumentu MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 z dne 20. decembra 2004 o prenosu ladij med državami, bi morale okrepiti določbe konvencij IMO in zakonodajo Skupnosti o pomorski varnosti v zvezi s spremembo zastave ter povečati preglednost v odnosih med državami zastave v interesu pomorske varnosti.

(7) Razpoložljivost informacij o ladjah, ki plujejo pod zastavo države članice, in o ladjah, ki niso več v registru države članice, bi morala izboljšati preglednost delovanja visokokakovostne flote ter prispevati k boljšemu spremljanju obveznosti držav zastave in zagotavljanju enakih možnosti med upravami.

(8) Da bi lahko države članice nadalje izboljšale svoje delovanje kot države zastave, bi bilo treba redno presojeti njihovo upravo.

(9) Preverjanje kakovosti upravnih postopkov v skladu s standardi Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO) ali drugimi enakovrednimi standardi bi moralo dodatno zagotoviti enake pogoje delovanja med upravami.

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 29. marca 2007 (UL C 27 E, 31.1.2008, str. 140), Skupno stališče Sveta z dne 9. decembra 2008 (UL C 330 E, 30.12.2008, str. 13) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

(10) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.

(11) Ker ciljev te direktive, in sicer vzpostavitve in izvedbe ustreznih ukrepov na področju politike pomorskega prevoza, države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ker te cilje zaradi njihovega obsega in učinkov lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Vsebina

1. Namen te direktive je:

(a) zagotoviti, da države članice učinkovito in dosledno izpolnjujejo svoje obveznosti kot države zastave, in

(b) izboljšati varnost in preprečiti onesnaževanje z ladj, ki plujejo pod zastavo države članice.

2. Direktiva ne posega v pomorsko zakonodajo Skupnosti, navedeno v členu 2(2) Uredbe(ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladj (COSS) ⁽²⁾, in v Direktivo Sveta 1999/63/ES z dne 21. junija 1999 o sporazumu o razporejanju delovnega časa pomorščakov, sklenjenim med Združenjem ladjarjev Evropske skupnosti (ECSA) in Federacijo sindikatov delavcev v prometu Evropske unije (FST) ⁽³⁾.

Člen 2

Področje uporabe

Ta direktiva se uporablja za upravo države članice, pod zastavo katere pluje ladja.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

⁽³⁾ UL L 167, 2.7.1999, str. 33.

Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te direktive se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „ladja“ pomeni ladjo ali plovilo, ki pluje pod zastavo države članice, ki sodi na področje uporabe ustreznih konvencij IMO in za katero je potrebno spričevalo;

(b) „uprava“ pomeni pristojne organe države članice, pod katere zastavo pluje ladja;

(c) „priznana organizacija“ pomeni organizacijo, priznano v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblašene za tehnični nadzor in pregled ladj (prenovitev) ⁽⁴⁾;

(d) „spričevala“ pomeni predpisana spričevala, izdana glede na ustrezne konvencije IMO;

(e) „presoja IMO“ pomeni presojo, opravljeno v skladu z določbami resolucije A.974(24), ki jo je 1. decembra 2005 sprejela Skupščina IMO.

Člen 4

Pogoji, pod katerimi ladja lahko začne obratovati, potem ko ji je bila dodeljena pravica do plovbe pod zastavo države članice

1. Preden se ladji, ki ji je bila dodeljena pravica za plovbo pod zastavo države članice, dovoli, da lahko začne obratovati, zadevna država članica sprejme po njenem mnenju ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovi, da je zadevna ladja skladna z veljavnimi mednarodnimi pravili in predpisi. Država članica z vsemi ustreznimi sredstvi preveri zlasti evidenco o varnosti ladje. Po potrebi se posvetuje z upravo predhodne države zastave, da bi ugotovila, ali so morebitne pomanjkljivosti ali vprašanja glede varnosti, ki jih je ta uprava odkrila, še vedno nerešena.

2. Kadar druga država zastave zaprosi za informacije o ladji, ki je prej plula pod zastavo države članice, ta država članica državi zastave, ki to zahteva, nemudoma posreduje podrobnosti o nerešenih pomanjkljivostih in druge z varnostjo povezane informacije.

⁽⁴⁾ Glej stran 11 tega Uradnega lista.

Člen 5

Zadržanje ladje, ki pluje pod zastavo države članice

Kadar je uprava države članice obveščena, da je ladja, ki pluje pod njeno zastavo, zadržana v državi pristanišča, po postopkih, vzpostavljenih v ta namen, poskrbi, da ladja izpolnjuje ustrezne konvencijami IMO.

Člen 6

Spremljajoči ukrepi

Države članice zagotovijo, da so za ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo, vedno na voljo naslednje informacije za namene te direktive:

- (a) podrobnosti o ladji (ime, številka IMO, itd.);
- (b) datumi pregledov, vključno z morebitnimi dodatnimi in dopolnilnimi pregledi, ter možnih presoj;
- (c) identifikacija priznanih organizacij, vključenih v postopek izdaje spričeval in klasifikacije ladij;
- (d) identifikacija pristojnega organa, ki je v skladu z določbami o nadzoru pomorske inšpekcije ladjo pregledal, in datumi inšpekcijskih pregledov;
- (e) rezultat nadzornega pregleda pomorske inšpekcije (pomanjkljivosti: da ali ne, zadržanje: da ali ne);
- (f) informacije o pomorskih nesrečah;
- (g) identifikacija ladij, ki so v zadnjih 12 mesecih prenehale pluti pod zastavo zadevne države članice.

Člen 7

Presoja države zastave

Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da se opravi presoja IMO v njihovih upravah vsaj enkrat na sedem let, v primeru pozitivnega odgovora IMO na pravočasen zahtevek zadevne države članice, in objavijo izid presoje v skladu z ustrezno nacionalno zakonodajo o zaupnosti.

Ta člen preneha veljati najpozneje 17. junija 2017 ali prej, na dan, ki ga določi Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 10(2), če začne veljati sistem obveznih presoj držav članic IMO.

Člen 8

Sistem vodenja kakovosti in notranjega ocenjevanja

1. Do 17. junija 2012 vsaka država članica za operativne dele dejavnosti svoje uprave, ki so povezane z državo zastave, razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti. Tovrsten sistem vodenja kakovosti se potrdi v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi za kakovost.

2. Države članice, ki so na črni listi ali pa dve leti zapored na sivi listi, ki je objavljena v zadnjem letnem poročilu Pariškega memoranduma o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljevanju „Pariški MOU“), Komisiji najpozneje štiri mesece po objavi poročila Pariškega MOU predložijo poročilo o svojem izvajanju nalog države zastave.

Poročilo opredeli in analizira glavne razloge za pomanjkanje skladnosti, ki je privedlo do zadržanja in pomanjkljivosti, katerih posledica je bil vpis na črno ali sivo listo.

Člen 9

Poročanje

Komisija vsakih pet let, prvič pa do 17. junija 2012 Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi poročilo o uporabi te direktive.

Poročilu vsebuje oceno delovanja držav članic kot držav zastave.

Člen 10

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen s členom 3 Uredbe (ES) št. 2099/2002.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je dva meseca.

Člen 11**Prenos**

1. Države članice najpozneje do 17. junija 2011 uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. O tem takoj obvestijo Komisijo.

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

2. Države članice posredujejo Komisiji besedila temeljnih določb predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 12**Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 13**Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

Cena naročnine 2009 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 000 EUR na leto (*)
Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	100 EUR na mesec (*)
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni CD-ROM	22 uradnih jezikov EU	1 200 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	700 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	70 EUR na mesec
Uradni list EU, serija C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	400 EUR na leto
Uradni list EU, serija C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	40 EUR na mesec
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni CD-ROM	22 uradnih jezikov EU	500 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), CD-ROM, 2 izdaji na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	360 EUR na leto (= 30 EUR na mesec)
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

(*) Prodaja po številki: — do 32 strani: 6 EUR
— od 33 do 64 strani: 12 EUR
— več kot 64 strani: cena se določi glede na posamezen primer

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku objavlja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem CD-ROM-u.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Plačljive publikacije, ki jih izdaja Urad za publikacije, so na voljo pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. Ta spletna stran omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletno stran <http://europa.eu>