

Uradni list

Evropske unije

C 190 E

Zvezek 51

Slovenska izdaja

Informacije in objave

29. julij 2008

| <u>Obvestilo št.</u> | Vsebina | Stran |
|----------------------|---|-------|
| | III <i>Pripravljalni akti</i> | |
| | SVET | |
| 2008/C 190 E/01 | Skupno stališče (ES) št. 18/2008 z dne 6. junija 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (prenovitev) ⁽¹⁾ | 1 |
| 2008/C 190 E/02 | Skupno stališče (ES) št. 19/2008 z dne 6. junija 2008, ki ga je sprejel Svet v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč ⁽¹⁾ | 17 |



⁽¹⁾ Besedilo velja za EGP

III

(Pripravljalni akti)

SVET

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 18/2008,**ki ga je sprejel Svet dne 6. junija 2008****z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../... Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o skupnih
pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij****(Besedilo velja za EGP)**

(2008/C 190 E/01)

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) 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) Ta uredba se razume in razlaga v skladu z mednarodnimi obveznostmi Skupnosti, vključno s Konvencijo Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu z dne 10. decembra 1982.

(4) Organizacijam za tehnični nadzor in pregled ladij bi moralo 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.

(5) 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.

(6) Določiti bi bilo treba minimalna merila za priznavanje organizacij, da bi okrepili varnost ladij in preprečili onesnaževanje z ladij. Zato bi bilo treba pooprčiti minimalna merila, določena v Direktivi 94/57/ES.

(7) 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.

⁽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. 632), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 20. Direktiva kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/84/ES (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

- (8) 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 bi morala biti globalno solidarno odgovorna.
- (9) 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⁽¹⁾.
- (10) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za sprejembo 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 spreminjanju nebstvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebstvenimi določbami, bi jih bilo treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) Stalno *ex post* 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.
- (14) 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.
- (15) 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 sistema za oceno kakovosti in izdajanje spričeval, ki bi moral biti neodvisen od gospodarskih ali političnih interesov, da bi lahko predlagal skupne ukrepe za trajnostno izboljšanje vseh priznanih organizacij in zagotovil plodno sodelovanje s Komisijo.
- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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.

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) 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.
- (22) Varstvo pravic intelektualne lastnine ladjedelnic, dobaviteljev opreme in lastnikov ladij ne bi smelo preprečiti običajnih poslovnih transakcij in pogodbeno dogovorjenih storitev med temi strankami.
- (23) 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.
- (24) 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.
- (25) Ukrepi, ki jih morajo države članice upoštevati pri svojih odnosih z organizacijami za tehnični nadzor in pregled ladij, so določeni v Direktivi .../.../ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščen 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 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) „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;

⁽¹⁾ UL L 208 5.8.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1891/2006 (UL L 304, 30.12.2006, str. 1).

⁽²⁾ UL L ...

- | | |
|----------------------------------|--|
| (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 nepriznano organizacijo, 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 priznano

organizacijo. 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 vključujejo začasne 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 zadevni priznani organizaciji.

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) ki v veliki meri ali večkrat ne izpolnjujejo 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 odvratilne in sorazmerne z resnostjo zadeve in gospodarsko zmogljivostjo 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 .../.../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 .../.../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 ladij 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 spričevala za materiale, opremo in dele, ki temeljijo na enakovrednih standardih, pri čemer kot izhodišče upoštevajo najzahtevnejše in najstrožje standarde.

V primeru, ko 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 ... (*) 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 Direktive .../.../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 uporabljajo države članice za izvajanje Direktive .../.../ES, 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 zapoznili, 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;

(¹) UL L 46, 17.2.1997, str. 25. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2002/84/ES (UL L 324, 29.11.2002, str. 53).

(*) Vstaviti datum pet let po začetku veljavnosti te uredbe.

- (c) operativnih pogojev, ki so naloženi ladji in
- (d) operativnih omejitev, ki so naložene ladji.

Prezemna 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 prezemna 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.

Priznane organizacije oblikujejo in izvajajo ustrezne skupne zahteve glede prenosa ladje, kjer so potrebni posebni preventivni 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 pravilnega izvajanja določb tega odstavka.

Člen 11

1. Priznane organizacije do ... (*) v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi kakovosti ustanovijo in vzdržujejo neodvisni sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval, pri čemer ji lahko s svetovanjem pomagajo ustrezna strokovna združenja, ki delujejo na področju pomorstva.
2. Sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval opravlja naslednje naloge:
 - (a) 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) priprava posameznih in skupnih priporočil za izboljšanje postopkov in mehanizmov notranjega nadzora priznanih organizacij.
3. Sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval ima potrebne pristojnosti, da deluje neodvisno od priznanih organi-

(*) Vstaviti datum 24 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te uredbe.

zacij in ima potrebna sredstva, da svoje dolžnosti izvaja učinkovito in po najvišjih strokovnih standardih. Sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval bo določil svoje delovne metode in poslovnik.

4. Sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval sprejme letni delovni načrt.
5. Sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval lahko zaprosi za pomoč drugih zunanjih organov za oceno kakovosti.
6. Sistem 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.
7. Komisija redno ocenjuje sistem za oceno kakovosti in izdajanje spričeval.
8. 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 ⁽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 nebitvenih določb te uredbe, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 12(4).

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 93/2007 (UL L 22, 31.1.2007, str. 12).

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.

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.

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

V ..., ...

Za Evropski parlament
Predsednik

...

Člen 15

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

2. Brez poseganja v člena 5 in 7 Komisija do ... (*) 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 omejitev 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 uredbu 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*.

Za Svet
Predsednik

...

(*) 12 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te uredbe.

PRILOGA I

MINIMALNA MERILA ZA ORGANIZACIJE

(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 upravljevalec ladje ali če ima poslovne, osebne ali družinske vezi z lastnikom ali upravljavcem ladje. Ta nezdržljivost 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 zaščiten na 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 sistem 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 .../.../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) | - | - |

| Direktiva 94/57/ES | Direktiva .../.../ES | Ta uredba |
|---------------------------------------|---|---|
| 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) | - |
| 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 | - |

| Direktiva 94/57/ES | Direktiva .../.../ES | Ta uredba |
|--------------------|----------------------|------------|
| - | - | člen 11 |
| - | - | člen 14 |
| - | - | člen 15 |
| - | - | člen 16 |
| - | - | člen 17 |
| - | - | člen 18 |
| - | - | člen 19 |
| Priloga | - | Priloga I |
| - | Priloga I | - |
| - | Priloga II | Priloga II |

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Svet je okviru postopka soodločanja (člen 251 PES) 30. novembra 2007 dosegel politični dogovor o dveh ločenih pravnih instrumentih, ki temeljita na zadevnem predlogu Komisije ⁽¹⁾, in sicer o osnutku direktive o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblašene za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (prenovitev) ter o uredbi o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (prenovitev). Ta dokument obravnava tisti del predloga Komisije, ki se nanaša na prenovljeno uredbo. ⁽²⁾

Svet je skupno stališče sprejel 6. junija 2008, potem ko so ga pregledali pravniki lingvisti.

Pri sprejemanju skupnega stališča je Svet upošteval mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽³⁾ in mnenje Odbora regij ⁽⁴⁾. Veliko sprememb Evropskega parlamenta, sprejetih v prvi obravnavi 25. aprila 2007 ⁽⁵⁾, je bilo vključenih v zadevno besedilo ali pa so bile v njem upoštevane, bodisi je to besedilo v skladu s stališčem Sveta del direktive ali del uredbe.

Namen predloga je prenoviti zaporedne spremembe Direktive 94/57/ES, ki določa skupna pravila in standarde za organizacije, ki opravljajo tehnične nadzore ladij in zanje izdajajo spričevala, tako imenovane „priznane organizacije“. Poleg tega so nekatere določbe obstoječe direktive spremenjene zaradi poenostavitve oziroma uskladitve ali okrepitve veljavnih pravil, npr. z večjim nadzorom priznanih organizacij in z reformo sistema kazni za vse, ki ne izpolnjujejo minimalnih meril za priznanje.

II. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

(a) Oblika pravnega akta

Glavno vprašanje, ki se je pojavilo med razpravami v okviru teles Sveta, je bila oblika zakonodajnega akta, ki ga je predlagala Komisija. Več določb predlagane direktive je treba razlagati, kot da posameznikom, ki so v tem primeru priznane organizacije, neposredno nalagajo obveznosti ali pa pooblašajo Komisijo, da jim naloži takšne obveznosti. To je potrdila pravna služba Sveta v mnenju z dne 8. oktobra 2007 (dok. 13616/07), v katerem je priporočila, naj se akt sprejme v obliki uredbe ali naj se zadevne določbe preoblikujejo ali pa se akt razdeli na direktivo in uredbo.

V političnem dogovoru je Svet sklenil, da bo besedilo razdelil na dva ločena instrumenta, tj. na direktivo in uredbo. Direktiva vsebuje določbe, ki so naslovljene na države članice in obravnavajo njihov odnos do priznanih organizacij, medtem ko uredba vsebuje vse določbe v zvezi s priznanji na ravni Skupnosti, tj. določbe o podelitvi in preklicu priznanja s strani Komisije, obveznosti in merila, ki jih morajo organizacije izpolniti, da bi pridobile priznanje Skupnosti, ter morebitne kazni zoper priznane organizacije, ki ne izpolnjujejo teh obveznosti in meril.

(b) Glavna vprašanja, povezana z uredbo

Svet je sklenil, da se v novo uredbo vključijo vse določbe v zvezi s priznanjem organizacij za tehnični nadzor in pregled ladij na ravni Skupnosti, ob tem pa izrazil mnenje, da je treba te določbe spremeniti, da se zagotovi jasnost in upošteva naslednje:

⁽¹⁾ Komisija je 30. januarja 2006 predložila predlog prenovljene direktive o skupnih predpisih in standardih za organizacije, pooblašene za inšpekcijski pregled in nadzor ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (dok. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ Skupno stališče Sveta o osnutku direktive je podano v dok. 5724/08, zadevna utemeljitev pa v dok. 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ CESE 1177/2006 z dne 13.9.2006 (UL C 318, 23.12.2006, str. 195–201).

⁽⁴⁾ CdR 43/2006 z dne 15.6.2006 (UL C 229, 22.9.2006, str. 38).

⁽⁵⁾ Dok. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

1) *Področje uporabe priznanja in minimalna merila za priznanje*

Svet je tako kot Evropski parlament mnenja, da je treba poudariti, da morajo organizacije, ki bodo priznane, opravljati storitve po vsem svetu ne glede na svojo notranjo organiziranost. V primeru omejitve priznanj pa skupno stališče določa preglednost v zvezi z razlogi za omejitve in pogoji za spremembo takšne omejitve. Da bi preprečili znižanje minimalnih meril za priznanje, skupno stališče določa možnost, da se pravila v zvezi z razlago teh meril in njihovimi cilji sprejmejo v skladu s postopkom v odboru, zlasti glede števila osebja, ki se zaposli v priznanih organizacijah.

2) *Nalaganje glob priznanim organizacijam*

Svet meni, da morajo biti države članice obveščene v skladu s svetovalnim postopkom glede vseh odločitev, ki jih mora Komisija sprejeti v zvezi z nalaganjem glob priznanim organizacijam, ki ne izpolnjujejo obveznosti po tej uredbi.

3) *Uskladitev pravil in postopkov priznanih organizacij ter vzajemno priznavanje spričeval, ki jih izdajo te organizacije*

Svet se strinja s predlogom Komisije, da bi bilo treba priznane organizacije spodbuditi, naj še naprej usklajujejo pravila in postopke ter preučijo pogoje za vzajemno priznavanje spričeval za materiale, opremo in dele. Skupno stališče vsebuje tudi zaščitne klavzule. Te se nanašajo na primere, če se priznane organizacije ne morejo dogovoriti o vzajemnem priznavanju spričeval ali če je bilo ugotovljeno, da material, oprema ali deli niso skladni s spričevalom.

Komisija naj v skladu s predlogom Evropskega parlamenta pripravi priporočilo o napredku na področju usklajevanja pravil in postopkov priznanih organizacij ter vzajemnega priznavanja spričeval, ki jih izdajo.

4) *Ocena in certificiranje sistemov upravljanja kakovosti v priznanih organizacijah*

Svet se popolnoma strinja z glavnimi usmeritvami predloga Komisije, v skladu s katerim naj priznane organizacije določijo subjekt, ki bo pristojen za oceno in certificiranje sistemov upravljanja kakovosti. V skupnem stališču je v veliki meri upošteval spremembo Evropskega parlamenta, zato poudarja, da bi bilo treba pri tem upoštevati veljavne mednarodne standarde kakovosti ter se posvetovati z ustreznimi strokovnimi združenji, ki delujejo na področju pomorstva.

Druge spremembe določb o sistemu za oceno kakovosti in izdajanje spričeval je Svet uvedel zlasti zato, da bi racionaliziral naloge tega subjekta in pojasnil, da mora imeti potrebne pristojnosti, da deluje neodvisno od priznanih organizacij.

5) *Uvedba regulativnega postopka s pregledom*

V skladu s spremenjenim sklepom o postopkih v odboru ⁽¹⁾ je Svet v skupno stališče vključil regulativni postopek s pregledom, da bi uredbo spremenili v skladu z mednarodnimi konvencijami, protokoli, kodeksi in resolucijami, posodobili minimalna merila za priznanje in sprejeli merila za ugotavljanje učinkovitosti pravil in postopkov ter učinkovitosti priznanih organizacij pri zagotavljanju varnosti in preprečevanju onesnaževanja.

III. SPREMEMBE

V skupno stališče je dobesedno, delno ali smiselno vključenih veliko sprememb, ki jih je sprejel Evropski parlament v prvi obravnavi: 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 in 74. Zadevne določbe so na splošno skladne s spremembami, niso pa povsem enake, saj je bilo besedilo treba prilagoditi, ker je bil prvotni predlog razdeljen na dva ločena instrumenta.

⁽¹⁾ Sklep Sveta št. 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil, kakor je bil spremenjen s Sklepom Sveta št. 2006/512/ES z dne 17. julija 2006 (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

Preostale spremembe niso bile sprejete, saj je Svet mnenja, da niso skladne s postopkom priznavanja na ravni Skupnosti (sprememba 14), niso povsem jasne ali so nepotrebne (spremembe 19, 23, 57 in 67) ali pa niso skladne s pristopom Sveta glede določitve subjekta, ki bo odgovoren za oceno in certificiranje sistemov upravljanja kakovosti v priznanih organizacijah (spremembi 63 in 65, deloma tudi sprememba 74).

IV. SKLEP

Svet meni, da je skupno stališče ustrezen način za določitev ukrepov glede priznanja organizacij za tehnični nadzor in pregled ladij na ravni Skupnosti, in sicer s sprejetjem uredbe in vzporednim sprejetjem direktive, ki določa ukrepe, ki jih morajo države članice upoštevati v odnosu do teh organizacij.

Besedilo skupnega stališča povzema veliko sprememb Evropskega parlamenta. Svet pričakuje konstruktivno razpravo z Evropskim parlamentom, da bi lahko čim prej dosegli dogovor.

SKUPNO STALIŠČE (ES) št. 19/2008,**ki ga je sprejel Svet dne 6. junija 2008****z namenom sprejetja Uredbe (ES) št. .../2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč****(Besedilo velja za EGP)**

(2008/C 190 E/02)

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

(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.

(3) Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002 (v nadaljnjem besedilu „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.

(4) Pravni odbor IMO je 19. oktobra 2006 sprejel Pridržek in smernice za izvajanje Atenske konvencije (v nadaljnjem besedilu „Smernice IMO“), ki zadevajo nekatera vprašanja

v okviru Atenske konvencije, zlasti nadomestilo za škodo, nastalo zaradi terorističnih dejanj, zaradi česar je Smernice IMO možno šteti za *lex specialis*.

(5) Ta uredba vključuje dele Smernic IMO in določa njihovo obvezno veljavo. Zato bi bilo treba v določbah Smernic IMO pogojnik razumeti kot normativni sedanjik.

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

(7) Zadeve iz členov 17 in 17a Atenske konvencije sodijo v izključno pristojnost Evropske 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 ⁽⁴⁾. Ti dve določbi bosta, ko bo Evropska skupnost pristopila k Atenski konvenciji, v tem obsegu postali sestavni del pravnega reda Skupnosti.

(8) V tej uredbi je treba izraz „ali je registrirana v državi članici“ razlagati v smislu, da mora biti država zastave, ki uporablja koncept 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.

(9) V tej uredbi izraz „pripomočki za osebe z zmanjšano mobilnostjo“ ne bi smel pomeniti niti prtljage niti vozil v smislu člena 8 Atenske konvencije.

(10) 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⁾.

⁽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 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 in Stališče Evropskega parlamenta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu). Sklep Sveta z dne ... (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 12, 16.1.2001, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1791/2006 (UL L 363, 20.12.2006, str. 1).

⁽⁵⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

- (11) 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.
- (12) Evropska agencija za pomorsko varnost, ustanovljena z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 ⁽¹⁾, bi morala Komisiji pomagati pri pripravi in pisanju poročila o napredku v zvezi z delovanjem novih pravil.
- (13) Da izpolnijo svoje obveznosti po tej uredbi, lahko države članice preučijo ratifikacijo Mednarodne konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve, 1976, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1996, in uporabijo možnost iz člena 15(3a) navedene konvencije, da s posebnimi določbami uredijo sistem omejitve odgovornosti, ki se uporablja za potnike.
- (14) Ker ciljev 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 te cilje zaradi potrebe, da se zagotovijo enake omejitve odgovornosti v vseh državah članicah, 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 navedenih ciljev –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina

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 (v nadaljnjem besedilu „Atenska konvencija“), navedenih v Prilogi I, in

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1891/2006 (UL L 394, 30.12.2006, str. 1).

- (b) Pridržka in Smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, ki jih je 19. oktobra 2006 sprejel Pravni odbor IMO (v nadaljevanju „Smernice IMO“), navedenih v Prilogi II.

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 Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje ⁽²⁾ sodijo v razred A, in določa nekatere dodatne zahteve.

Člen 2

Področje uporabe

Ta uredba se uporablja za ves mednarodni prevoz v smislu člena 1(9) 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 razred A, če:

- (a) ladja pluje pod zastavo države članice ali je registrirana v državi članici ali
- (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 uredbu 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 jo 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.

⁽²⁾ UL L 144, 15.5.1998, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2003/75/ES (UL L 190, 30.7.2003, str. 6).

Člen 5

Globalna omejitev odgovornosti

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.

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 prvega odstavka, če omejitev odgovornosti, izračunana v skladu s temi določbami, v vsakem primeru posebej ne presega nižjega od zneskov 340 milijonov SDR (posebne pravice črpanja) na nesrečo oziroma 250 000 SDR na potnika.

Člen 6

Predplačilo

Kadar je smrt ali telesna poškodba potnika posledica ladijske nesreče znotraj ozemlja države članice ali je do nje prišlo na ladji, ki je plula pod zastavo države članice, ali na ladji, ki je registrirana v državi članici, prevoznik, ki je dejansko opravljal prevoz, med katerim se je zgodila ladijska nesreča, če je ustrezno, 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.

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

Člen 7

Informiranje potnikov

Prevoznik in/ali dejanski prevoznik zagotovi, da potniki najpozneje ob odhodu dobijo ustrezne in razumljive informacije o

pravicah v skladu s to uredbo. 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 lahko prevoznik in/ali dejanski prevoznik uporabita povzetek določb te uredbe, ki ga pripravi Komisija in ki se objavi.

Člen 8

Poročilo

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.

Člen 9

Postopek

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 Atenske konvencije in ustreznih posodobitev Priloge I, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 10(2).

Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, 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 z dne 5. novembra 2002 ⁽¹⁾.

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

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 93/2007 (UL L 22, 31.1.2007, str. 12).

Člen 11

Prehodna določba

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.

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

V ...

Za Evropski parlament

Predsednik

...

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.

Za Svet

Predsednik

...

—

PRILOGA I

Določbe Atenske 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 upravljavalec 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 vkrčavanja 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;
- (c) „okvara ladje“ pomeni vsako nepravilno delovanje, okvaro ali nespoštovanje ustreznih varnostnih predpisov glede katere 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 sprožitve reševalnih naprav, ter
- (d) „škoda“ ne vključuje kaznovanih ali odvrailnih 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.

(*) Ni povzeto.

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 zavarovanca 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 oprosti 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 njunih 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

Zahtevak za odškodnino zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika ali za izgubo ali poškodovanje prtljage se vloži 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 izkrcanja 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 izkrcanja 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 izkrcanja;
 - (c) v primeru izgube ali poškodovanja prtljage od dne izkrcanja ali od dne, ko bi do izkrcanja moralo priti, kar koli se zgodi pozneje.
3. Veljavna zakonodaja sodišča, pred katerim teče postopek, ureja podlago za začasno odložitev in prekinitve 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 izkrcanja potnika ali od dne, ko bi do izkrcanja 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 (*)

(*) Ni povzeto.

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.

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.

(*) Ni povzeto.

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 vrednostih ter učinek predlagane spremembe na stroške zavarovanja.
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 četrtina 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 h 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

**Izvleček 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 pridrška.

- [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 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 Klavzula 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 povzroča, 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 kibernetični napad (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 povzročijo, 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:

Potrujemo, da ima navedena ladjo, 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]

.....
(Podpis zavarovalnice)

Kot ekskluzivni zastopnik za War Risks, Inc.

Modra karta, ki jo je izdala nevojna zavarovalnica

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:

Potrujemo, 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]

.....
(Podpis zavarovalnice)

Kot ekskluzivni zastopnik za PANDI P&I

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 |
|-----------|--|-------------------------------------|--------------------------|---|
| | | | | |

Potrujemo, da ima navedena ladja veljavno zavarovalno plico 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.
-

UTEMELJITEV SVETA

I. UVOD

Komisija je novembra 2005 sprejela predlog ⁽¹⁾ uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju in celinskih plovnih poteh v primeru nesreč. Predlog je bil Svetu predložen 24. februarja 2006.

Evropski parlament je sprejel mnenje v prvi obravnavi 25. aprila 2007.

Ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel 13. septembra 2006. ⁽²⁾

Odbor regij je mnenje sprejel 15. junija 2006. ⁽³⁾

V okviru postopka soodločanja (člen 251 PES) je Svet 30. novembra dosegel politični dogovor o osnutku uredbe. Po pravnem/jezikovnem pregledu je Svet 6. junija 2008 sprejel skupno stališče.

II. CILJ

Glavni cilj predlagane uredbe je vključitev Atenske konvencije o pomorskem prevozu potnikov in njihove prtljage iz leta 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002 (v nadaljnjem besedilu: atenska konvencija), v zakonodajo Skupnosti.

Poleg tega predlog Komisije vključuje več prilagoditev atenske konvencije in dodatne ukrepe, kot je razširitev področja uporabe na domači promet in promet po celinskih plovnih poteh, ter predvideva črtanje možnosti, ki jo zagotavlja atenska konvencija, tj. da lahko države članice določijo strožje omejitve odgovornosti, kot so tiste, predvidene v konvenciji. Poleg tega predlog vključuje določbo o odškodnini v primeru uničenja, izgube ali poškodovanja invalidske opreme/medicinske opreme potnika z zmanjšano gibljivostjo, ki ne sme biti višja od nadomestne vrednosti opreme. V predlogu so predvidene določbe, podobne določbam v zračnem in železniškem sektorju, glede predplačila v primeru smrti ali poškodbe potnika in glede obveščanja potnikov pred začetkom potovanja.

III. ANALIZA SKUPNEGA STALIŠČA

Splošni del

V skupnem stališču o navedenem predlogu, o katerem se je dogovoril Svet, so navedene spremembe določb uredbe, med drugim glede področja uporabe uredbe, povezave med uredbo in drugimi mednarodnimi konvencijami o globalni omejitvi odgovornosti in predplačilih ter prehodne določbe uredbe.

V skupno stališče so dobesedno, delno ali smiselno vključene številne spremembe (spremembe 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16–27, kakor so navedene v dok. 8724/07), ki jih je predlagal Evropski parlament v prvi obravnavi. Spremembe izboljšujejo ali ga pojasnjujejo besedilo predlagane uredbe. Druge spremembe (spremembe 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15) v skupnem stališču niso upoštevane. V zvezi s pregledom nalog Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) se Svet strinja s Komisijo, ki meni, da je to posebno vprašanje, ki ne spada v navedeno uredbo (sprememba 4). Razlogi za zavrnitev drugih sprememb so dodatno pojasnjeni v naslednjem oddelku.

Skupno stališče vključuje tudi veliko sprememb, ki jih Evropski parlament v mnenju iz prve obravnave ni predvidel, saj so bile določbe iz prvotnega predloga Komisije pogosto dopolnjene z novimi elementi ali v celoti na novo napisane, vstavljene pa so bile tudi nekatere popolnoma nove določbe.

Namen številnih redakcijskih sprememb je zgolj pojasniti besedilo ali zagotoviti splošno skladnost uredbe.

V naslednjem oddelku so navedene vsebinske spremembe in odziv Sveta na spremembe Evropskega parlamenta.

⁽¹⁾ Dok. 6827/06 – COM(2005) 592 konč.

⁽²⁾ UL C 2006/318, 23.12.2006.

⁽³⁾ UL C 2006/229, 22.9.2006.

Posamezne točke

(1) Področje uporabe

Svet se v celoti strinja z Evropskim parlamentom (spremembe 16 do 27) in je zavrnil razširitev področja uporabe atenske konvencije na mednarodni in domači prevoz po celinskih plovnih poteh, ki jo je predlagala Komisija. Svet in Evropski parlament menita, da atenska konvencija obravnava prevoz po morju in da zato razširitev področja uporabe na celinske plovne poti ne bi bila primerna, ker ne bi bile v zadostni meri upoštewane posebnosti teh poti.

Poleg tega Svet, v nasprotju s Komisijo in Evropskim parlamentom, poudarja, da bi bilo smiselno, da bi se ta uredba uporabljala za prevoz po morju znotraj posamezne države članice z ladjami, ki v skladu s členom 4 Direktive Sveta 98/18/ES z dne 17. marca 1998 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje spadajo v razred A.

(2) Vključitev atenske konvencije in drugih ukrepov IMO

Svet se strinja z Evropskim parlamentom (sprememba 6), ki meni bi bilo treba v uredbo poleg atenske konvencije vključiti tudi pridržek in smernice za izvajanje atenske konvencije (v nadaljnjem besedilu: smernice IMO), ki jih je 19. oktobra 2006 sprejel pravni odbor IMO; v smernicah so obravnavana nekatera vprašanja v okviru atenske konvencije, zlasti nadomestilo za škodo, nastalo zaradi terorističnih dejanj. Zato je Svet, enako kot Evropski parlament, smernice IMO uvrstil v besedilo in sicer kot novo prilogo te uredbe.

Kljub temu pa je treba opozoriti, da bi po mnenju Sveta – glede na to, da niso vse določbe atenske konvencije neposredno povezave z vsebino uredbe –, vključitev celotnega besedila konvencije lahko povzročila pravno negotovost. Zato Svet, v nasprotju z Evropskim parlamentom, v členu 3(1) uredbe navaja ustrezne določbe atenske konvencije, ki se uporabljajo v okviru uredbe. Poleg tega so bile zaradi jasnosti iz priloge k uredbi odstranjene neustrezne ali zavajajoče določbe atenske konvencije.

(3) Veljavne omejitve

Svet je spremenil predlog Komisije glede neuporabe člena 7(2) atenske konvencije. V tem členu je določeno, da lahko država pogodbenica sprejme strožje omejitve odgovornosti od tistih, ki so predvidene v atenski konvenciji. Svet se je odločil za uporabo določbe atenske konvencije v sedanjih obliki, brez uvedbe posebnega mehanizma Skupnosti, s katerim bi glede na predlog Komisije in predlagano spremembo 7 Evropskega parlamenta odobrili uporabo člena 7(2).

(4) Sočasna uporaba drugih mednarodnih konvencij glede omejitve odgovornosti lastnikov ladij

Glede na to, da je več držav članic že ratificiralo Mednarodno konvencijo o omejitvi odgovornosti za pomorske zahteve iz leta 1976, kakor je bila spremenjena s protokolom iz leta 1996 (LLMC 1996), Svet ne more podpreti mnenja Evropskega parlamenta v zvezi z neuporabo člena 19 atenske konvencije (sprememba 8). Da bi zagotovili pravno varnost, je v členu 5 skupnega stališča Sveta navedeno dodatno pojasnilo glede razmerja med atensko konvencijo in LLMC 1996.

(5) Predplačilo

Popolnoma v skladu z mnenjem Evropskega parlamenta (sprememba 9) Svet podpira pobudo, da je treba v primeru ladijske nesreče, ki se konča s smrtjo ali telesno poškodbo potnika, izplačati predplačilo. Da bi zagotovili praktično uporabo te določbe, Svet pojasnjuje, da se določba uporablja v primeru, če se je ladijska nesreča zgodila na ozemlju države članice ali na krovu ladje, ki je plula pod državo zastave članice ali je bila registrirana v državi članici. V zvezi s pojmom „ladijska nesreča“ Svet meni, da je ta v zadostni meri in dovolj široko pojasnjen v atenski konvenciji. Zato ni potreben dodaten izraz (v angl. „shipping accident“).

Svet v celoti podpira mnenje Evropskega parlamenta (sprememba 10) v zvezi s pojasnilom, da predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti in ga je mogoče odšteti od kasneje izplačanih zneskov. Kljub temu pa Svet dodatno pojasnjuje, v katerih primerih bi lahko bilo predplačilo povračljivo v skladu z atensko konvencijo in smernicami IMO.

(6) *Obveščanje potnikov*

Svet soglaša z Evropskim parlamentom glede značilnosti (ustreznost in razumljivost) informacij, ki jih je treba posredovati potnikom najpozneje pri odhodu. Svet predlaga, da bi, podobno kot v letalskem sektorju, v ta namen uporabili povzetek. Kljub temu pa Svet meni, da ni treba navajati določb Direktive Sveta 90/314/EGS z dne 13. junija 1990 o paketnem potovanju, organiziranih počitnicah in izletih (sprememba 12), ker se direktiva že uporablja in njena uporaba ni odvisna od predlagane direktive.

(7) *Odlog začetka uporabe*

Svet je, podobno kot Evropski parlament (spremembe 13, 14 in 15), uvedel prehodno določbo, ki državam članicam omogoča, da začetek uporabe uredbe odložijo za največ štiri leta. Sprememba predloga Komisije, ki jo je uvedel Svet, pa se nanaša na pomorski prevoz znotraj posamezne države članice na krovu ladij, ki spadajo v razred A v skladu s členom 4 Direktive 98/18/ES, in ne na domači prevoz rednih trajektnih povezav (v regijah, zajetih v členu 299(2) PES), kakor je predlagal Evropski parlament.

IV. SKLEP

Svet meni, da se v skupnem stališču odraža realističen pristop, ker je v njem upoštevana izvedljivost predloga in predlaganih dodatnih določb ter zagotovljena potrebna pravna varnost.

Svet pričakuje konstruktivne razprave z Evropskim parlamentom, ki bodo omogočile čim hitrejše sprejetje uredbe.
