



POMORSKI PROMET: PROMETNI IN VARNOSTNI PREDPISI

Standardi varnosti v pomorskem prometu so bili v zadnjih letih bistveno izboljšani s številnimi direktivami in uredbami EU, še zlasti pa s tremi zakonodajnimi svežnji, sprejetimi neposredno po nesrečah tankerjev Erika in Prestige.

PRAVNA PODLAGA IN CILJI

Pravno podlago za to področje prinaša naslov VI, zlasti točka (c) člena 91(1) in člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije. Temeljni cilj politike pomorskega prometa je varnost na morju za zaščito potnikov in članov posadk ter za varovanje morskega okolja in obalnih regij. Globalne razsežnosti pomorskega prometa terjajo, da Mednarodna pomorska organizacija (IMO) razvija enotne mednarodne standarde. Med pglavitne mednarodne sporazume sodijo Mednarodna konvencija o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (MARPOL), Mednarodna konvencija o varstvu človeškega življenja na morju (SOLAS) in Mednarodna konvencija o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (STCW). Hitro prilagajanje zakonodaje Unije glede na te mednarodne sporazume je temeljni cilj politike EU na tem področju, čeprav se na ravni EU sprejemajo tudi dodatni ukrepi.

DOSEŽKI

A. Usposabljanje in kvalifikacije

Z [Direktivo 94/58/ES](#) z dne 22. novembra 1994 o minimalni ravni usposabljanja pomorščakov je konvencija STCW iz leta 1978 postala del zakonodaje Unije. Konvencija je bila najprej leta 1995 in potem še leta 2010 precej spremenjena, zaradi česar je bilo treba pregledati tudi direktivo EU; njena najnovejša različica je [Direktiva 2012/35/EU](#) z dne 21. novembra 2012, ki je opredelila predpise o standardih usposabljanja in usposobljenosti za izdajanje spričeval pomorščakom in predpisala specialistično usposabljanje, zahteve držav članic za usposabljanje pomorščakov, komunikacijo med člani posadke in preverjanje spričeval članov posadke (pomorska inšpekcija). Z njo so bili določeni tudi strožji ukrepi za boj proti ponarejenim spričevalom, višji standardi za fizične sposobnosti pomorščakov ter posodobljeno usposabljanje na področju varnosti.

Po predlogu Komisije [COM\(2016\)0082](#) bosta razveljavljeni [Direktiva Sveta 96/50/ES](#) in [Direktiva Sveta 91/672/EGS](#), postopno bodo uvedeni prehodni ukrepi, s katerimi zahteve glede poklicnih kvalifikacij pri celinski plovbi v EU ne bodo veljale zgolj za voditelje čolnov, pač pa tudi za vse člane posadke. S posodobljeno direktivo bodo morali člani posadke krova in osebe, ki so odgovorne za postopke v sili, obvezno imeti potrdila o usposobljenosti. Voditelji čolnov, ki plujejo v nevarnih razmerah, bodo morali biti za to še posebej pooblaščen in izkazati dodatne kompetence. O predlogu Komisije je odbor TRAN glasoval 10. novembra 2016, glasovanje

o sporazumu na podlagi medinstitucionalnih pogajanj pa naj bi potekalo na plenarnem zasedanju novembra 2017.

B. Pomorska oprema

Cilj [Direktive 96/98/ES](#) z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi je bil zagotoviti enotno uporabo konvencije SOLAS o pomorski opremi za trgovska plovila, s čimer so resolucije IMO, ki izhajajo iz nje, postale obvezne. [Direktiva 2012/32/EU](#) je [Direktivo 96/98/ES](#) spremenila v Prilogi A, ki je bila prilagojena glede na najnovejše spremembe v mednarodnih konvencijah in veljavnih standardih preskušanja. Z [Direktivo 2014/90/EU](#) z dne 23. julija 2014 o pomorski opremi sta izvajanje ustreznih predpisov in nadzor nad njihovim upoštevanjem postala strožja.

C. Zaščita pred tveganji na ladjah in v pristaniščih

Na konferenci IMO leta 2002 so bili sprejeti kodeks ISPS (mednarodni kodeks o zaščiti ladij in pristanišč) in spremembe drugih mednarodnih sporazumov. Cilj kodeksa je zagotoviti boljšo zaščito ladij in pristanišč, zlasti pred terorističnimi napadi. Namen [Uredbe \(ES\) št. 725/2004](#) z dne 31. marca 2004 je bil zagotoviti enotno razlago in izvajanje sklepov, ki jih je sprejela IMO. Strategija Unije za pomorsko varnost se je začela izvajati potem, ko je Svet 24. junija 2014 sprejel sklep, s katerim je omenjeno strategijo odobril kot politični in strateški akt, ki je z uporabo vseh ustreznih instrumentov na mednarodni in nacionalni ravni ter ravni Unije omogočil učinkovito spopadanje z izzivi pomorske varnosti.

D. Varnost potniških ladij in pregled ladij

Skupni predpisi in standardi za organizacije, pooblaščen za inšpekcijski pregled in nadzor ladij (klasifikacijski zavodi) so bili določeni z [Direktivo 94/57/ES](#) z dne 22. novembra 1994. Varnost plovil na rednih linijah med dvema pristaniščema v Uniji ureja [Direktiva 2009/45/ES](#) z dne 6. maja 2009, v kateri so združeni prenovljeni varnostni predpisi in standardi za potniška plovila iz [Direktive 98/18/ES](#). [Direktiva 98/41/ES](#) z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, je omogočila spremljanje števila potnikov ter učinkovitejše in hitrejše izvajanje reševalnih akcij v primeru nesreče.

Komisija je leta 2016 pripravila tri zakonodajne predloge, o katerih je odbor TRAN glasoval 11. aprila 2017, glasovanje na plenarnem zasedanju pa je potekalo 4. oktobra 2017. Prvi predlog, [COM\(2016\)0369](#), ki spreminja [Direktivo 2009/45/ES](#), prinaša jasnejše in poenostavljene varnostne predpise in standarde za potniške ladje; predpisi so takšni, da jih bo lažje posodabljeni, spremljati in uveljavljati. Med spremembami so odprava nedoslednega in napačnega sklicevanja, nove opredelitve različnih vrst plovil, opredelitev enakovrednega materiala, razen ladij, krajših od 24 metrov, in poenostavljene opredelitve morskih območij. Komisija bo vodila zbirko podatkov in tako omogočila boljšo preglednost ter lažje sporočanje izjem, enakovrednosti in dodatnih varnostnih ukrepov. Drugi predlog, [COM\(2016\)0370](#), bo dopolnil [Direktivo 98/41/ES](#), v kateri bodo s tem posodobljene in natančneje opredeljene veljavne zahteve glede štetja in registracije potnikov in posadke na potniških ladjah. Med spremembami je posodobljena opredelitev „pristaniškega območja“, ki bo omogočala zbiranje podatkov o državljanstvu oseb na ladji, podjetjem pa ne bo več treba obvezno hraniti seznamov potnikov in posadke, saj se bodo ti shranjevali v nacionalnem enotnem okencu. S tretjim predlogom, [COM\(2016\)0371](#), se bodo poenostavili veljavni predpisi EU o varnosti potniških ladij, saj bo [Direktiva 2009/16/ES](#) spremenjena in dopolnjena, [Direktiva 1999/35/ES](#) pa bo razveljavljena. Posodobljene in natančneje opredeljene bodo veljavne zahteve za preglede ro-ro trajektov in visokohitrostnih potniških plovil. S predlogom se bodo uskladile določbe v zvezi s poročanjem o inšpekcijskih pregledih, prepovedmi izplutja, pritožbami, stroški, inšpekcijsko zbirko podatkov in kaznimi. Predpisan bo sistem inšpekcijskih pregledov na krovu pred začetkom rednih linijskih prevozov, ki ga bo mogoče povezati z letnimi pregledi države zastave.

Svet se je 23. oktobra 2017 strinjal z izidi glasovanja v Parlamentu o vseh treh zakonodajnih predlogih.

E. Razvoj dogodkov po nesrečah tankerjev Erika in Prestige

Po nesrečah tankerjev Erika (1999) in Prestige (2002) so se pomorski varnostni standardi EU znova bistveno zaostri.

1. Zakonodajni sveženj „Erika I“

[Direktiva 2001/105/ES](#) z dne 19. decembra 2001 je dopolnila in standardizirala predpise iz [Direktive 94/57/ES](#) o organizacijah, pooblaščenih za inšpekcijski pregled in nadzor ladij (gl. prejšnji oddelek). Predvsem je bil z direktivo vzpostavljen sistem odgovornosti v primeru dokazanega malomarnega ravnanja teh organizacij. Z [Direktivo 2001/106/ES](#) z dne 19. decembra 2001 je izvajanje pomorske inšpekcije postalo obvezno za potencialno nevarna plovila, uveden pa je bil tudi „črni seznam“ ladij, ki se jim lahko zavrne dostop do pristanišč v EU.

V [Uredbi \(ES\) št. 417/2002](#) z dne 18. februarja 2002 je bil določen dokončni časovni raspored za umik tankerjev z enojnim trupom in njihovo nadomestitev z varnejšimi plovili z dvojnimi trupom. Po nesreči tankerja Prestige so bili z [Uredbo \(ES\) št. 1726/2003](#) z dne 22. julija 2003 roki za umik tankerjev z enojnim trupom še skrajšani, dokler ni [Uredba \(EU\) št. 530/2012](#) z dne 13. junija 2012 o pospešenem uvajanju zahtev o dvojnem trupom ali enakovrednih konstrukcijskih zahtev za tankerje z enojnim trupom razveljavila [Uredbe \(ES\) št. 417/2002](#) in preprečila morebitne izjeme glede na pravila IMO. Uredba je določila, da bo pod zastavo države članice dovoljeno pluti le tankerjem z dvojnimi trupom, ki prevažajo težke frakcije nafte, tankerjem z enojnim trupom pa ne glede na njihovo zastavo prepoveduje izplutje iz pristanišč ali predobalnih terminalov ali zasidranje na območjih v pristojnosti držav članic.

2. Zakonodajni sveženj „Erika II“

Z [Direktivo 2002/59/ES](#) z dne 27. junija 2002 je bil vzpostavljen sistem Unije za spremljanje in obveščanje za ladijski promet (SafeSeaNet). Upravljavca kateregakoli plovila, ki želi pristati v pristanišču v državi članici, mora pristojnemu pristaniškemu organu vnaprej posredovati podatke o plovilu, zlasti v primeru nevarnega ali okolju škodljivega tovora. Direktiva je uvedla obvezno namestitev sistemov samodejnega prepoznavanja ladij (AIS) in sistemov za zapisovanje podatkov o plovbi (sistemi VDR) ali „črnih skrinjic“ na ladje. Organi zadevnih držav članic imajo pravico, da ladjam v neugodnih vremenskih razmerah prepovejo izplutje iz pristanišča. Z [Uredbo \(ES\) št. 1406/2002](#) z dne 27. junija 2002 je bila ustanovljena Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA). Njena naloga je znanstveno in tehnično svetovati državam članicam in Komisiji ter spremljati izvajanje zakonodaje na področju pomorske varnosti. Področje pristojnosti te agencije se je sčasoma znatno razširilo ter zdaj vključuje tudi boj proti onesnaževanju (operativna pomoč na zahtevo držav članic) in satelitske sisteme za spremljanje plovil. Uredba o Evropski agenciji za pomorsko varnost (EMSA) je bila spremenjena z [Uredbo \(EU\) št. 100/2013](#) z dne 15. januarja 2013, ko so bile natančno opredeljene glavne in pomožne naloge agencije ter njena vloga pri spodbujanju sodelovanja med državami članicami in Komisijo, in sicer z:

- z uvedbo in upravljanjem podatkovnega središča Evropske unije za prepoznavanje ladij in njihovo sledenje na velike razdalje (podatkovno središče EU LRIT) ter sistema SafeSeaNet;
- s posredovanjem ustreznih podatkov o položaju plovil in podatkov, zbranih z opazovanjem Zemlje, pristojnim nacionalnim organom in ustreznim organom Unije ter

- zagotavljanjem operativne podpore državam članicam v zvezi s preiskavami hudih pomorskih nesreč.

3. Tretji paket na področju pomorske varnosti in pomorske inšpekcije

Po intenzivnih pogajanjih sta Evropski parlament in Svet decembra 2008 dosegla soglasje o tretjem zakonodajnem svežnju, ki ga sestavljajo dve uredbi in šest direktiv:

- prenovljena direktiva o pomorski inšpekciji države pristanišča ([Direktiva 2009/16/ES](#) z dne 23. aprila 2009) predpisuje pogostejše in učinkovitejše preglede v okviru nove ureditve glede na profil tveganja ter postopke in instrumente na področju uporabe prava Unije, v njej pa se odraža tudi delo v skladu s Pariškim memorandumom o soglasju;
- [Direktiva 2009/21/ES](#) z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave omogoča učinkovitejši nadzor nad skladnostjo z mednarodnimi predpisi za plovila, ki plujejo pod zastavo države članice;
- [Direktiva 2009/17/ES](#) z dne 23. aprila 2009 o spremembi direktive o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet (SafeSeaNet) ima za cilj izboljšanje pravnega okvira v zvezi s privezi v sili za ladje v stiski in nadaljnji razvoj sistema SafeSeaNet;
- [Uredba \(ES\) št. 391/2009](#) in [Direktiva 2009/15/ES](#) z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblašcene za tehnični nadzor in pregled ladij, sta predpisali vzpostavitev neodvisnega sistema nadzora kakovosti za odpravo pomanjkljivosti, ki še vedno obstajajo v inšpekcijskih postopkih in postopkih za izdajo spričeval za svetovno floto;
- [Direktiva 2009/18/ES](#) z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa, ki vsebuje standardna načela za izvajanje preiskav nesreč in incidentov na teritorialnem morju ali v notranjih morskih vodah države članice Unije, v katere so vpletene ladje, ki plujejo pod zastavo države članice; direktiva je tudi vzpostavila sistem za zbiranje ugotovitev, tako imenovani okvir za stalno sodelovanje med agencijo EMSA, Komisijo in državami članicami;
- [Uredba \(ES\) št. 392/2009](#) z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (zasnovana na podlagi Atenske konvencije iz leta 1974 o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, kot je bila spremenjena s protokolom iz leta 2002);
- [Direktiva 2009/20/ES](#) z dne 23. aprila 2009 o določbah v zvezi s pomorsko inšpekcijo na potrdilih o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahtevke (za katere veljajo omejitve iz mednarodne konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve iz leta 1976, ki je bila spremenjena s protokolom iz leta 1996).

VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Parlament vztrajno podpira pobude za pomorsko varnost in si prizadeva za napredek na tem področju. Podprl je oba zakonodajna svežnja „Erika“ za varnost pomorskega prometa, ki sta bila hitro sprejeta in sta pripomogla k določenim izboljšavam. Parlament se je zavzel tudi za ustanovitev evropske obalne straže, za pilotažo v okoljsko občutljivih in navigacijsko zahtevnih morskih območjih ter za jasne strukture odločanja in odgovornosti v državah članicah za ravnanje v nujnih pomorskih primerih (zlasti v zvezi z obvezno dodelitvijo zasilnega priveza ali zatočišča).

Z [revizijo Direktive](#) o evropskem sistemu spremljanja in obveščanja za ladijski promet (SafeSeaNet) je dosegel, da morajo države članice imenovati ustrezen organ, ki odloča o tem, kako preprečiti brodolom in katero пристanišče mora sprejeti ladjo, ki potrebuje pomoč.

Pravni okvir za pribežališča, ki ga je že večkrat zahteval, je nujen pogoj za izboljšanje varnosti v pomorskem prometu. Parlament je bil torej v času prvega in drugega svežnja – zlasti prek delovanja začasnega odbora za izboljšanje pomorske varnosti (MARE) v letu 2004 – ter vse do sprejetja tretjega svežnja o pomorski varnosti gonilna sila za vidne izboljšave, zaradi katerih je ladijski promet danes varnejši.

V [resoluciji](#) o agenciji EMSA je Evropski parlament pozval k razširitvi obsega dejavnosti agencije. Zlasti je priporočil, naj bi njeni sistemi nadzora prometa prispevali k vzpostavitvi evropskega pomorskega prostora brez meja, ki bi omogočal prevoz blaga in potnikov po morju med državami članicami z enakim obsegom formalnosti, kot ga poznamo v cestnem prometu. Parlament je s tem, ko je skupaj s Svetom sprejel [Uredbo \(EU\) št. 911/2014](#) z dne 23. julija 2014 o večletnem financiranju ukrepov agencije EMSA na področju odzivanja na onesnaženje morja, ki ga povzročijo ladje ter naftni in plinski objekti, prispeval k temu, da so bila agenciji za obdobje od 1. januarja 2014 do 31. decembra 2020 dodeljena finančna sredstva v višini 160,5 milijona evrov.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017