



Številka: 007-56/2011/30
Ljubljana, dne 10.5.2011

EVA 2011-2411-0001
GENERALNI SEKRETARIAT
VLADE REPUBLIKE
SLOVENIJE
gp.gs@gov.si

ZADEVA: Predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Pomorskega zakonika – predlog za obravnavo

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08 in 38/10-ZUKN) je Vlada Republike Slovenije na 135. seji dne 19.5.2011 sprejela naslednji:

SKLEP

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Pomorskega zakonika in ga na podlagi 114. člena Poslovnika Državnega zbora RS (Uradni list Republike Slovenije, št. 92/07) pošilja v obravnavo Državnemu zboru Republike Slovenije.

Mag. Helena Kamnar
GENERALNA SEKRETARKA

Številka:
V Ljubljani, dne:

Sklep Vlade RS prejmejo:

- Državni zbor Republike Slovenije,
- Ministrstvo za promet

2.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
dr. Janez Požar, generalni direktor

2.b Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu Državnega zbora:
- dr. Patrick Vlačič, minister
- dr. Igor Jakomin, državni sekretar
- dr. Janez Požar, generalni direktor

DA

3. Gradivo se sme objaviti na svetovnem spletu:

4.a Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem oziroma skrajšanem postopku v Državnem zboru RS z obrazložitvijo razlogov:

Predlagatelj zakona predlaga, naj Državni zbor obravnava predlog zakona v skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona in manj zahtevne uskladitve zakona z drugimi zakoni in s pravom Evropske unije.

Predlog zakona uvaja manj zahtevne spremembe in dopolnitve na področju izvajanja pilotaže in vleke, z namenom povečanja varnosti pomorskega prometa v pristaniščih.

Predlog zakona določa pravno podlago za prenos direktiv in uskladitev z mednarodnimi konvencijami, ki zavezujejo RS. Rok za prenos Direktive 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave poteče 17. junija 2011.

4.b Predlog za skrajšanje poslovnih rokov z obrazložitvijo razlogov:

Prosimo za obravnavo gradiva na Odboru za gospodarstvo in trajnostni razvoj v torek, dne 17.5.2011 in na seji Vlade RS v četrtek, dne 19.5.2011. Razlog za skrajšanje poslovnih rokov je pravočasen prenos predpisov Evropske unije, kar je hkrati glavni razlog za spremembe oziroma dopolnitve Pomorskega zakonika.

5. Kratek povzetek gradiva

Spremembe Pomorskega zakonika so potrebne, ker z Zakonom o spremembah in dopolnitvah Pomorskega zakonika (Uradni list RS 88/10) niso bile zajete vse direktive iz t.i. »tretjega pomorskega paketa – ERIKA III« in sicer direktiva, ki ureja preiskovanje pomorskih nesreč in direktiva o skladnosti z zahtevami države zastave. Prenos teh aktov v slovenski pravni red je glavni razlog za spremembe oziroma dopolnitve Pomorskega zakonika. V praksi pa je nastala potreba še po drugih manjših spremembah, ki so vključene v ta predlog zakona. Gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve, vendar so nujno potrebne za zagotavljanje varnosti plovbe. Te spremembe se nanašajo na opremljenost vlačilcev pri obvezni vleki in pilotskih plovil pri obvezni pilotaži s sistemom samodejne identifikacije plovil, kar omogoča boljši nadzor plovbe in s tem večjo varnost plovbe v koprskem pristanišču. Predvidena je sprememba na področju pristaniških pristojbin, kjer bodo občine izrecno zavezane upoštevati dejanske stroške. Na področju pomorskega izobraževanja in usposabljanja se na podlagi ugotovitev Evropske komisije predvideva učinkovitejši nadzor za doseganje minimalne ravni znanja, ki ga morajo imeti pomorščaki za varno plovbo. Poleg tega je določenih še nekaj manjših redakcijskih popravkov.

6. Presoja posledic

- | | | |
|----|--|----------------|
| a) | na javnofinančna sredstva v višini, večji od 40 000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih | DA / <u>NE</u> |
| b) | na usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije | <u>DA</u> / NE |
| c) | administrativne posledice | <u>DA</u> / NE |
| č) | na gospodarstvo, posebej na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij | DA / <u>NE</u> |
| d) | na okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike | DA / <u>NE</u> |
| e) | na socialno področje | DA / <u>NE</u> |
| f) | na dokumenta razvojnega načrtovanja: | DA / <u>NE</u> |
| | - na nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja, | |
| | - na razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna | |
| | - na razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij | |

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic, višjih od 40 000 EUR

Predlog zakona nima finančnih posledic višjih od 40 000 EUR.

I. Ocena finančnih posledic				
	Tekoče leto (t)	t+1	t+2	t+3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javna finančna sredstva				
II. Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene po naslednjih proračunskih postavkah (PP) s predvidenimi zneski:				
Šifra PP	Ime proračunske postavke	Ime proračunskega uporabnika	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				
Manjkajoče pravice porabe se bodo zagotovile s prerazporeditvijo iz naslednjih PP:				
Šifra PP	Ime proračunske postavke	Ime proračunskega uporabnika	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				
Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov oz. povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki			Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t+1
SKUPAJ:				

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic, nižjih od 40 000 EUR

Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa, katere rok za prenos poteče 17. junija 2011, nalaga državam članicam, da vzpostavijo neodvisni preiskovalni organ. Po veljavnem Pomorskem zakoniku pomorske nesreče preiskujejo pomorski inšpektorji. Ker je to v nasprotju z omenjeno direktivo, je treba vzpostaviti nov preiskovalni organ. Skladno z direktivo mora biti preiskovalec finančno neodvisen in mora imeti na voljo materialna sredstva za vodenje preiskave. V tem trenutku ni možno oceniti natančne višine potrebnih sredstev, pričakujemo pa, da bo nižja od 40.000 EUR.

8. Predstavitev sodelovanja javnosti

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja DA

Datum objave: 1.4.2011

-

Mnenj, predlogov ter pripomb ni bilo.

9. Predstavitev medresorskega usklajevanja

Gradivo je bilo poslano v medresorsko usklajevanje:

- Ministrstvu za finance,
- Ministrstvu za zunanje zadeve,
- Ministrstvu za javno upravo,
- Ministrstvu za pravosodje,
- Ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve,
- Ministrstvu za šolstvo in šport,
- Ministrstvu za visoko šolstvo, znanost in tehnologijo,
- Službi vlade za zakonodajo.

/Datum pošiljanja: 23.3.2011

/Gradivo je usklajeno: v celoti

10. Gradivo je lektorirano DA

11. Zahteva predlagatelja za

- | | | |
|----|---|----|
| a) | obravnavo neusklajenega gradiva | NE |
| b) | za nujnost obravnave | DA |
| c) | obravnavo gradiva brez sodelovanja javnosti | NE |

DA

12. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti

DA

13. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade

14. Gradivo je pripravljeno na podlagi sklepa vlade št. ... z dne ...

dr. Patrick Vlačič
MINISTER

PRILOGA: jedro gradiva

**ZAKON
O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH POMORSKEGA ZAKONIKA**

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

- ocena stanja na področju urejanja,

V letu 2009 je bil v okviru EU sprejet tako imenovani »tretji pomorski paket – ERIKA III«, to je zakonodajni paket EU, ki vsebuje 6 direktiv, od katerih je treba zagotoviti še popolni prenos *Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave in Direktive 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta*. Prenos teh aktov je glavni razlog za spremembe oziroma dopolnitve Pomorskega zakonika, saj se zahteva uskladitev njegovih določb z novimi predpisi, določitev pravne podlage za prenos teh predpisov v slovenski pravni red in določitev sankcij za kršitve.

Poleg tega so bile pri izvajanju Pomorskega zakonika ugotovljene pomanjkljivosti, ki jih je nujno treba odpraviti, da ne bo škodljivih posledic za varnost pomorskega prometa. Gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve, s katerimi se bodo te pomanjkljivosti odpravile.

- navedba predpisov, ki urejajo to področje,

/

- podatki o rezultatih spremljanja izvajanja obstoječega predpisa (predstavitev ciljev, ki jih je predpis zasledoval, ocena doseženih ciljev, metode oziroma merila, po katerih je narejena ocena doseženih ciljev, vzroki, zakaj cilji niso bili ali niso bili v celoti doseženi),

/

- poglobljene probleme oziroma vprašanja na področju urejanja (jasna opredelitev, velikost in obseg, vzrok za nastanek problema),

Poglobljene probleme se pojavljajo na področju varnosti pomorskega prometa, zlasti pri izvajanju obvezne vleke in pilotaže. Po navedbah Uprave RS za pomorstvo je zato potrebno okrepiti nadzor nad spremljanjem izvajanja obvezne vleke in pilotaže.

- na kakšen način so bili problemi ugotovljeni,

Uprava RS za pomorstvo je težave pri nadzoru nad izvajanjem obvezne vleke in pilotaže zaznala izkustveno.

- predpisi Evropske unije, ki vplivajo na področje urejanja,

- *Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta;*
- *Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave;*
- *Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95;*
- *Direktiva 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev) v RS;*
- *Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč;*

– mednarodni sporazumi, ki vplivajo na področje urejanja,
Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001 in Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002.

- odločbe Ustavnega sodišča, ki obravnavajo področje urejanja oziroma primerljivo ureditev,
/
 - odločbe Sodišča Evropske unije, ki obravnavajo področje urejanja oziroma primerljivo ureditev,
/
 - razlogi, ki utemeljujejo potrebo po novem predpisu ali spremembi in dopolnitvi obstoječega predpisa.
- Poglavitni razlog je celovit prenos zakonodajnega paketa predpisov EU, tako imenovani paket "Erika III".
- Nadaljnji razlog je zagotovitev izvajanja veljavnih mednarodnih konvencij, ki jih je ratificirala RS.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Spremembe in dopolnitve Pomorskega zakonika sledijo predvsem naslednjim ciljem, načelom in rešitvam:

- prenos pravnega reda EU,
- zagotavljanje večjega nadzora nad izvajanjem pilotaže in vleke,
- zagotavljanje nujnih del na področju pomorstva v javnem interesu v času stavke.

2.2 Načela

Predlog tega zakona sledi načelom, ki sicer izhajajo že iz direktiv, ki jih deloma implementira, zlasti:

- načelo preprečevanja ponovitve podobnih pomorskih nesreč v bodoče,
- načelo varnosti plovbe, varstva človeških življenj na morju in preprečevanja onesnaževanja morja.

2.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev:

- konkreten opis predlaganih rešitev,

Predlog zakona določa podrobnejša pravila za podelitev statusa društva v javnem interesu, kar omogoča 3. odst. 30. čl. Zakona o društvih (Uradni list RS, št. 61/06 in 58/09). S tem se jasneje določijo merila za podelitev posebnega statusa društvom, ki delujejo na področju pomorstva.

Določena je možnost omejitve pravice stavke za pristaniške delavce, pristaniške nadzornike in pomorske inšpektorje v skladu z Zakonom o stavki. Podobno določbo vsebuje 7. čl. Zakona o železniškem prometu (Ur.l. RS, št. 11/2011-UPB6) za železniške delavce in 16. čl. Zakona o letalstvu (Ur.l. RS, št. 81/2010-UPB4). Variantna rešitev ne urediti ničesar, bi lahko privedla do položaja, da bi bila ogrožena varnost plovbe in varnost ljudi, premoženja in okolja.

Predvideno je, da morata pilotsko plovilo in vlačilec med obvezno vleko in pilotažo uporabljati samodejni sistem identifikacije (AIS naprava). V koprskem tovnem pristanišču so trenutno aktivni štirje vlačilci in en pilotski čoln. Uprava RS za pomorstvo je kot organ za varnost plovbe na podlagi analiz pomorskih nezgod in ugotovitev kršitev predpisov s področja obvezne vleke in pilotaže podala predlog za spremembo in dopolnitev Pomorskega zakonika, in sicer da morajo vlačilci in pilotska plovila pri opravljanju obvezne vleke oziroma pilotaže uporabljati AIS napravo s ciljem izboljšanja varnosti plovbe.

Vgradnja in uporaba AIS naprave na vlačilce in pilotski čoln bi pripomogla:

- pri nadzoru nad izvajanjem vleke skladno s predpisi o obvezni vleki (uporaba obveznega števila vlačilcev, nadzor vleke v smislu prezgodnjega odpuščanja vlačilcev...);
- nadzor nad izvajanjem pilotaže (ali se je pilot vkrcal na ladjo, ali se je začela ali končala pilotaža na meji območja pilotaže);
- pri preiskavi pomorske nezgode, kjer bi bili udeleženi vlačilci in pilotski čoln (pridobili bi historiat poteka manevrov vlačilcev oziroma pilotskega čolna);

- pri iskanju in reševanju, zaradi lažjega vodenja in sledenja vlačilcev pri akcijah iskanja in reševanja, zaradi zmanjšanja komuniciranja po radijskih zvezah, kar pomeni, da se ne bi dodatno obremenjevalo posadke med reševanjem;

- ladje na prihodu bi lažje identificirale vlačilce oz. pilotski čoln, predvsem pri slabi vidljivosti;

- pri čiščenju morja. Potrebne podatke o gibanju in položaju vlačilcev iz obalne AIS postaje pri Upravi RS za pomorstvo bi preko enotnega pomorskega informacijskega sistema EPIS sprejemala tudi Uprava RS za zaščito in reševanje (regijski štab CZ).

Po podatkih Uprave RS za pomorstvo dva od štirih vlačilcev, ki sta aktivna v koprskem tovrnem pristanišču že imata vgrajen AIS, na ostalih dveh pa je vgradnja že načrtovana v letošnjem letu.

Na področju pristaniških pristojbin, s katerimi se zagotavlja financiranje gospodarske javne službe rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, se jasno opredeli, da daje minister, pristojen za pomorstvo, soglasje k pristaniškim pristojbinam za gospodarsko javno službo, ki jo zagotavlja država. Pri gospodarskih javnih službah, ki jo zagotavljajo občine, pa morajo te pri določanju višine pristojbin upoštevati dejanske stroške za zagotavljanje te gospodarske javne službe. Dodatna varovalka je veljavna določba 4. odst. 48. čl. Pomorskega zakonika, ki določa, da se mora presežek pristaniških pristojbin vrniti v proračun.

Določba o programih izobraževanja in usposabljanja pomorščakov je pripravljena na podlagi ugotovitev iz poročila Evropske agencije za pomorsko varnost o opravljenem nadzoru glede izvajanja *Direktive 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev)* in ugotovitvah o kršitvah v zvezi z navedeno direktivo, ki ga je na podlagi tega poročila pripravila Evropska komisija. Iz obeh dokumentov namreč izhaja pomanjkljiv nadzor države nad izvajanjem izobraževanja pomorščakov, še posebej na srednješolski ravni. Predvidena je sistemska rešitev nadzora tako izobraževanj kot tudi usposabljanj pomorščakov, na podlagi katere bi zagotovili izvajanje Direktive 2008/106/ES.

Novo poglavje o preiskovanju nesreč na morju uvaja temeljne zakonske podlage v skladu *Direktivo 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta*. Po veljavni zakonodaji pomorske nesreče preiskujejo pomorski inšpektorji. Ker pa Direktiva 2009/18/ES izrecno zahteva, da so preiskovalci neodvisni in samostojni, in da ne smejo opravljati nobenih drugih nalog, ki bi lahko vplivale na njihovo neodvisnost pri preiskovanju pomorskih nesreč, je bilo treba najti drugačno sistemsko rešitev. Dejansko to pomeni, da preiskovalci ne smejo opravljati nobenih upravnih ali regulatornih nalog, torej tudi ne inšpekcijskega nadzora. Podobno je v okviru EU že urejeno za letalske in železniške nesreče. Republika Slovenija je tako že vzpostavila neodvisen organ za preiskovanje letalskih nesreč in neodvisen organ za preiskovanje železniških nesreč. Oba delujeta kot notranja organizacijska enota v okviru Ministrstva za promet. Po trenutni statistiki pomorskih nesreč, katerih preiskavo bi morala zagotoviti Republika Slovenija, se na leto zgodi manj kot ena nesreča. Tako bi bilo neracionalno ustanoviti poseben organ za preiskovanje pomorskih nesreč in zaposliti preiskovalca, ki ne bi smel opravljati drugih nalog. Predlog zakona zato predvideva kot možnost, da se preiskovanje pomorskih nesreč zagotovi preko preiskovalcev iz druge države članice EU, s katero bi imela RS sklenjen sporazum. Tako bi se izognili potrebi po dodatnih zaposlitvah. Taka rešitev je bila podprta tudi s strani Evropske komisije, s katero se je Ministrstvo za promet posvetovalo v postopku priprave predpisa. Evropska komisija sicer priporoča za zmanjšanje stroškov ustanovitve multimodalnega preiskovalnega organa. Pri nas tak organ še ni ustanovljen, poleg tega bi v takem organu še vedno morali imeti zaposlenega preiskovalca, strokovnjaka za pomorske nesreče. Treba je bilo torej iskati rešitve glede na trenutne organizacijske in sistemske danosti. Za organiziranje in vodenje preiskave se bo pooblastilo preiskovalca železniških ali letalskih nesreč. Ker pa oba ne razpolagata s specifičnim znanjem, ki je potrebno za preiskovanje pomorskih nesreč, je predvidena možnost, da lahko prepustita preiskovanje posamezne nesreče tujemu pooblaščenemu preiskovalcu. Na ta način zagotovimo, s kar najmanjšimi stroški za proračun, kakovostno in strokovno preiskavo nesreče, katere izsledki bodo tudi dejansko lahko prispevali k preprečevanju ponovitev podobnih nesreč v bodoče. Pri tem je treba upoštevati, da je preiskava pomorske nesreče po tem zakonu neodvisna od morebitne kazenske preiskave in lahko poteka vzporedno z njo. Posebej je treba poudariti temeljni namen preiskovanja

pomorskih nesreč, to je preprečevanje podobnih nesreč v bodoče in ne ugotavljanje kazenske oziroma civilne odgovornosti.

– variantne rešitve, ki so bile proučevane, in argumenti za predlagano rešitev.

Variantna rešitev v vseh primerih bi bila ne storiti ničesar, vendar težave v praksi zahtevajo zakonsko ureditev.

Pri preiskovanju pomorskih nesreč je bila kot možnost obravnavana varianta, da se za preiskovalce imenuje zunanje sodelavce, ki ne bi bili zaposleni. Taka rešitev je bila predlagana v postopku sprejetja zadnje novele Pomorskega zakonika, vendar ji je nasprotovala Služba vlade za zakonodajo, ki je menila, da je treba zagotoviti stalno telo. Glede na to mnenje in potrebo po stalni pripravljenosti preiskovalcev in njihovo vodenje, je bilo kljub temu treba predvideti telo, ki pa se lahko zagotovi v okviru že obstoječih preiskovalcev železniških oziroma letalskih nesreč. Taki preiskovalci lahko v primeru pomorske nesreče pooblastijo preiskovalca iz države članice EU, s katero bi Vlada RS sklenila sporazum. Variantna rešitev, da bi stalno zaposlili preiskovalca pomorskih nesreč, glede na pogostost takih nesreč, ni stroškovno racionalna. Direktiva je za vse obalne države predpisala obveznost preiskave pomorskih nesreč, zato mora RS to nalogo zagotoviti, pri tem pa je predlagana rešitev po mnenju predlagatelja tista, ki z najmanjšimi stroški zagotavlja kakovostno preiskavo pomorskih nesreč.

Pri rešitvi glede nadzora nad izobraževanjem in usposabljanjem pomorščakov je Ministrstvo za promet prvotno predlagalo po zgledu drugih držav, da bi samo izvajalo tak nadzor, in sicer samo z vidika usklajenosti z zahtevami predpisov EU in mednarodne konvencije STCW95. Tak nadzor bi bil vsebinski, torej ali izobraževanje oziroma usposabljanje zagotavlja minimalne predpisane standarde glede znanj in usposobljenosti, ki jo morajo imeti pomorščaki za varno plovbo. Ministrstvo za šolstvo in šport je tako rešitev v postopku medresorskega usklajevanja zavrnilo.

b) Način reševanja:

– vprašanja, ki se bodo reševala s predlaganim zakonom,

Z zakonom se bodo reševala naslednja vprašanja: temeljna načela preiskovanja nesreč in pooblastila preiskovalcev, obveznost uporabe AIS naprav in sankcije, sistemski nadzor izobraževanja in usposabljanja pomorščakov.

– vprašanja, ki jih bodo urejali izvršilni predpisi, in seznam izvršilnih predpisov, ki bodo prenehali veljati,

Opredelitev nesreč, obveznost in načrt preiskovanja, obveznost in način obveščanja, pogoje za preiskovalce, način dela in financiranja preiskovalcev, vsebino poročila o nesreči, sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji in organi drugih držav članic Evropske unije predpiše vlada v skladu s predpisi Evropske unije.

Izvajanje nalog vodenja koordinacije državnih organov, ki izvajajo pristojnosti na morju se predpiše z uredbo.

– vprašanja, ki se bodo reševala na drug način in kako (npr. kolektivne pogodbe),

– vprašanja, na katera ni mogoče poseči s predpisi,

– vprašanja, ki naj bi bila deregulirana (ni več potrebe po regulaciji),

– vprašanja, ki se bodo reševala s predpisi, za katera je bilo poprej opravljeno eksperimentiranje in testiranje zaradi ugotovitve primernosti ukrepanja.

c) Normativna usklajenost predloga zakona:

– z obstoječim pravnim redom (veljavno zakonodajo),

Predlog zakona je usklajen z veljavno zakonodajo.

– s splošno veljavnimi načeli mednarodnega prava in z mednarodnimi pogodbami, ki obvezujejo Republiko Slovenijo,

– predpisi, ki jih je tudi treba sprejeti oziroma spremeniti in »paketno« obravnavati.

Predlog zakona ni del paketa predpisov.

č) Usklajenost predloga predpisa:

– s samoupravnimi lokalnimi skupnostmi,

/

- s civilno družbo oziroma ciljnim skupinami, na katere se predlog zakona nanaša (navedba odprtih vprašanj),

/

- s subjekti, ki so na poziv predlagatelja neposredno sodelovali pri pripravi predloga zakona oziroma so podali mnenje (znanstvene in strokovne institucije, nevladne organizacije in posamezni strokovnjaki ter predstavniki zainteresirane javnosti).

/

d) Povzetek Poročila o sodelovanju javnosti pri pripravi predloga zakona:

- spletni naslov, na katerem je bil predpis objavljen,

podportal e- demokracija (<http://e-uprava.gov.si/e-uprava/zakonodajalskanje.euprava>)

in

http://www.mzp.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/predlogi_predpisov/

- čas trajanja javne predstavitve, v katerem je bilo mogoče posredovati stališča, predloge, mnenja in pripombe,

30 dni

- datum in kraj morebitne javne obravnave ali druge oblike sodelovanja,

/

- seznam subjektov, ki so sodelovali,

- bistvena stališča, predlogi, mnenja in pripombe javnosti,

- bistvena stališča, predlogi, mnenja in pripombe javnosti, ki niso bili upoštevani in zakaj.

Predlogov, mnenj in pripomb javnosti ni bilo.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

- ocena finančnih sredstev za državni proračun,

Ocenjujemo, da bo predlog zakona imel finančne posledice v višini približno 30.000 EUR. Finančne posledice bodo nastale v povezavi z novo obveznostjo zagotovitve neodvisnega preiskovalnega organa za pomorske nesreče. Predvidena je možnost sodelovanja z drugimi državami članicami pri izvedbi preiskave. Do pomorskih nesreč, katerih preiskavo bi morala zagotoviti Republika Slovenija, glede na pretekle izkušnje pride zelo redko, do sedaj manj kot ena na leto. Tako pogostost nesreč bi lahko pokrili s preiskovalci iz tretjih držav članic EU, s katerimi bi Republika Slovenija sklenila sporazum. Na ta način bi prihranili stroške dodatnih zaposlitev. Preiskovalci pomorskih nesreč namreč ne smejo opravljati drugih upravnih nalog, ki bi lahko ogrozile njihovo neodvisnost vključno s pripravo predpisov.

- ocena drugih javno finančnih sredstev,

Predlog zakona nima vpliva na druga javnofinančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Sredstva v naslednjem proračunskem obdobju bodo zagotovljena v okviru proračunskih postavk Ministrstva za promet.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

- prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih,

Hrvaški Pomorski zakonik določa, da izobraževanje pomorščakov za pridobitev pooblastil izvajajo pomorske šole, ki so pooblašene po posebnih predpisih in imajo soglasje ministrstva, pristojnega za pomorstvo. Če se ugotovi, da pomorska šola ne izpolnjuje pogojev, na podlagi katerih ji je bilo soglasje dano, se ji lahko odvzame pred potekom njegove veljavnosti. Podrobnejše pogoje predpiše minister pristojen za pomorstvo.

- prikaz ureditve v pravnem redu EU

Predlog zakona upošteva sledeče predpise EU:

Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta se delno prenaša z novim XI. poglavjem, ki določa temeljna načela preiskav pomorskih nesreč, pristojnosti in naloge preiskovalcev, ter osnovno organizacijo preiskovanja nesreč.

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 (UL L 64, 4.3.2006, str. 1) nalaga državam članicam, da zagotovijo njeno izvajanje, zato predlog zakona določa materialno podlago in prekršek za njeno kršitev (3. člen predloga zakona).

Direktiva 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev) je bila sicer že prenesena v slovenski pravni red in notificirana. Ker pa iz ugotovitev Evropske komisije izhaja, da RS kljub temu ni v celoti zagotovila njenega izvajanja v praksi je treba ta vidik izboljšati preko sistemskega nadzora skladnosti izobraževanja in usposabljanja pomorščakov.

Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (UL L 131, 28.5.2009, str. 24) predvideva, da morajo države članice zagotoviti izdajanje potrdil o zavarovanjih za odgovornost, ki jo ureja uredba. To pomeni, da je treba predpisati organ, ki bo taka potrdila izdajal, kar je izvedeno z dopolnitvijo 128. člena Pomorskega zakonika (13. člen predloga zakona).

Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave je bila sicer deloma že prenesena v slovenski pravni red z zadnjo novelo Pomorskega zakonika, vendar je bilo ugotovljeno, da je njeno popolno implementacijo mogoče zagotoviti preko dopolnitve Pomorskega zakonika, kar je zagotovljeno z 19. členom predloga zakona.

Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS, je z zadnjo spremembo predvidela tudi za ribiška plovila obveznost uporabe AIS. Zadnja sprememba je sicer že bila v celoti prenešana v slovenski pravni red z zadnjo novelo Pomorskega zakonika in Uredbo o nadzoru pomorskega prometa. Da pa bi se izognili morebitnim nepotrebnim postopkom zaradi nepopolnega izvajanja direktive, ki bi jih sprožila Evropska komisija, predlog zakona na tem področju predvideva redakcijski popravek veljavnega 65. člena Pomorskega zakonika, s katerim bo nedvoumno določeno, da morajo ribiška plovila ne samo imeti napravo AIS, ampak jo tudi uporabljati.

– prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU

Države članice EU imajo opremljenost vlačilcev in pilotskih plovil z AIS napravo različno urejeno. Običajno je AIS naprava obvezna za plovila pod 300 BT za določena območja (*Vessel Traffic Service*, v nadaljevanju: VTS) ali v posameznih pristaniščih (npr. Rotterdam, Antwerpen, Benetke,...idr). Glede obvezne rabe AIS naprave na vlačilcih imajo natančnejše določeno v ZDA in sicer, da morajo vlačilci nad 8 m dolžine in s pogonskim motorjem moči nad 600 KS uporabljati AIS v VTS območjih.

Za **skladnost pomorskega izobraževanja in usposabljanja** z minimalnimi standardi, predpisanimi z direktivami EU in mednarodnimi konvencijami skrbi na **Danskem** pomorska uprava, ki predhodno odobri zavode za izobraževanje in usposabljanje pomorščakov, ter njihove programe.

V **Združenem kraljestvu** ima *Maritime Nautical Training Board* (v nadaljevanju: MNTB) pristojnost določanja in odobritve pomorskih programov izobraževanja in usposabljanja. MNTB deluje v okviru zbornice za ladjarstvo (*Chamber of Shipping*), ki ga je ustanovila že leta 1937. Združuje strokovno znanje in podatke o karierah in kvalifikacijah v pomorstvu, ter izobraževanju, usposabljanju in kadeturi pomorščakov. MNTB tesno sodeluje s pomorskim gospodarstvom, pomorskimi šolami, sindikati pomorščakov in pomorsko upravo. Pomorske šole in univerze, ki razvijejo svoje izobraževalne programe morajo pridobiti zanje soglasje od MNTB.

V **Franciji** imajo sistem nacionalne višje pomorske šole *L'Ecole nationale supérieure maritime* (v nadaljevanju: ENSM), ustanovljene z dekretom (*Décret n° 2010-1129 du 28 septembre 2010*). ENSM je javna ustanova, ki deluje v okviru ministrstva, pristojnega za pomorstvo. Sestavljajo jo centri, ki jih ustanovi minister, pristojen za pomorstvo. Minister pristojen za pomorstvo izvaja izrecno navedene naloge in pristojnosti, ki jih ima minister, pristojen za višje šolstvo in rektor akademije. Pomorska inšpekcija izvaja nadzor, ki ga sicer izvaja šolska inšpekcija. Šola izobražuje in podeljuje diplome, ki so potrebne za delo na trgovskih in ribiških ladjah ter jahtah.

Za **preiskovanje pomorskih nesreč** je v **Franciji** pristojen organ *Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer* (v nadaljevanju: BEAmer). BEAmer je stalna, strokovno specializirana nacionalna agencija, ki izvaja preiskovanje neodvisno do ministrstva, pristojnega za urejanje in nadzor nad varnostjo plovbe trgovskih in ribiških ladij ter plovil za prosti čas. BEAmer sestavljajo: stalna ekipa preiskovalcev in administrativno osebje s sedežem v Parizu, mreža regionalnih delegatov ter veliko telo stalnih ali občasnih strokovnjakov, ki svetujejo po potrebi. Področje preiskovanja nesreč je urejeno z zakonodajnim aktom z dne 3.1.2002 in izvedbenim aktom z dne 26.1.2004.

Danski parlament je pred kratkim sprejel zakon, ki bo začel veljati 15.6.2011, s katerim se ustanavlja danski preiskovalni organ (*maritim havarikommission*).

V **Združenem kraljestvu** preiskovanje nesreč zagotavlja *The Marine Accident Investigation Branch* (v nadaljevanju: MAIB). Organiziran je kot posebna veja znotraj ministrstva za promet (*Department for Transport (DfT)*). Ni del njihove pomorske uprave (*Maritime and Coastguard Agency*). Glavni preiskovalec pomorskih nesreč neposredno poroča ministru, pristojnemu za promet. Vsi njihovi preiskovalci so izkušeni strokovnjaki na področju navigacije, ladijskega strojništva in ladjedelništva ter ribištva. Imajo tudi administrativno osebje. Pristojnosti preiskovalcev so določene v zakonu o trgovski mornarici (*Merchant Shipping Act 1995*) in podrobneje razdelane s podzakonskim aktom (*The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2005*). Poleg tega imajo še podpisan memorandum o soglasju z državnim tožilstvom, preko katerega so uredili medsebojno neovirano sodelovanje in nemoteno potekanje obeh preiskav hkrati, to je sodne in tehnične preiskave.

- izjava o skladnosti predloga zakona s pravnimi akti Evropske unije in korelacijska tabela, če gre za prenos direktive.

Izjava o skladnosti (pdf. format) – izvoz iz baze RPS

Korelacijska tabela (pdf. format) – izvoz iz baze RPS

6. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Administrativne in druge posledice

Predlog zakona nima administrativnih posledic, saj ne uvaja novih upravnih postopkov.

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

- razlogi za uvedbo novega postopka ali administrativnih bremen in javni interes, ki naj bi se s tem dosegel,
/
- ukinitvev postopka ali odprava administrativnih bremen,
/
- spoštovanje načela »vse na enem mestu« ter organ in kraj izvajanja dejavnosti oziroma obveznosti,
/
- podatki oziroma dokumenti, potrebni za izvedbo postopka, ki jih bo organ pridobil po uradni dolžnosti in način pridobivanja,
/
- ustanovitev novih organov, reorganizacija ali ukinitvev obstoječih organov,

Predlog zakona ne predvideva ustanovitve novih organov, predvideva pa, da se obstoječim organom naložijo nove naloge, to je zagotavljanje preiskovanja pomorskih nesreč.

- ali bo izvajanje postopkov in dejavnosti zahtevalo nove kadre, ali so izvajalci primerno usposobljeni ali bo potrebno dodatno usposabljanje ter finančna in materialna sredstva,

Predlog zakona ne predvideva dodatnih zaposlitev, potrebna pa bodo finančna in materialna sredstva za zagotavljanje preiskovanja pomorskih nesreč, za katera pa ne pričakujemo, da bodo preseгла 40.000 EUR.

- ali bo ukinitve postopkov in dejavnosti imela za posledico zmanjšanje kadrov ter finančnih in materialnih sredstev;

/

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

- dokumentacija, ki jo je stranka dolžna predložiti, povečanje ali zmanjšanje obsega dokumentacije z navedbo razlogov,

/

- stroški, ki jih bo imela stranka ali razbremenitev stranke,

/

- čas, v katerem bo stranka lahko uredila zadevo.

/

6.2 Presoja posledic na okolje, ki vključuje tudi prostorske in varstvene vidike

Predlog zakona nima neposrednih posledic na okolje. Ker pa uvaja nekatere višje standarde varnosti plovbe posredno prispeva k preprečevanju onesnaževanja morja.

6.3 Presoja posledic na gospodarstvo

Predlog zakona nima neposrednih posledic na gospodarstvo.

- posledice na poslovne stroške in poslovanje,
- posledice na premoženjske pravice,
- posledice na inovacije in raziskave,
- posledice na potrošnike in gospodinjstva,
- posledice na določene regije in sektorje,
- posledice na druge države in mednarodne odnose,
- posledice na makroekonomsko okolje,
- presoja posledic na mala in srednja podjetja:
 - število podjetij in njihova velikost,
 - število podjetij in delovnih mest, na katere se nanaša predlagani predpis,
 - pomen različnih kategorij malih in srednjih podjetij v panogah,
 - povezanost z drugimi panogami in možni vplivi na podizvajalce,
- presoja posledic na konkurenčnost podjetij:
 - omejevanje dobaviteljem dostopa na trg,
 - omejevanje konkurenčnosti dobaviteljev,
 - zmanjševanje spodbud dobaviteljem za učinkovito konkurenčnost.

6.4 Presoja posledic na socialnem področju

Predlog zakona nima posledic na socialnem področju.

- posledice na zaposlenost in trg dela,
- posledice na standarde in pravice v zvezi s kakovostjo dela,
- posledice na socialno vključenost in zaščito določenih skupin,
- posledice na pravice iz starševskega varstva in družinskih prejemkov ter na družinska razmerja,
- posledice na enakost spolov,
- posledice na enako obravnavo družbenih skupin glede na različne osebne okoliščine (nediskriminacija),
- posledice na sodno varstvo in učinkovito sodno varstvo človekovih pravic in temeljnih svoboščin,
- posledice na upravljanje, udeležbo, dobro asimilacijo, dostop do sodišč, medije in etiko,
- posledice na javno zdravje,
- posledice na zdravstveno varstvo.

6.5 Presoja posledic na dokumente razvojnega načrtovanja

Predlog zakona ne uvaja novih sistemskih rešitev, ki bi vplivale na dokumente razvojnega načrtovanja.

- posledice na nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja,
- posledice na razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna,
- posledice na razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij.

6.6 Izvajanje sprejetega predpisa

a) Predstavitev sprejetega zakona

Predlog zakona ne bo posebej predstavljen, saj vpliva na ožjo specifično skupino ladjarjev.

– ciljnim skupinam (seminarji, delavnice),

– širši javnosti (mediji, javne predstavitve, spletne predstavitve);

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa

Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa bo zagotovljeno preko Pomorske inšpekcije. V delu, ki se nanaša na predpise Evropske unije, bo izvajanje spremljala Evropska agencija za pomorsko varnost. V delu, ki se nanaša na mednarodne predpise, sprejete v okviru Mednarodne pomorske organizacije (IMO), pa se izvajanje preverja preko prostovoljnega sistema zunanje presoje, ki jo opravijo neodvisni strokovnjaki IMO.

6.7 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

II. BESEDILO ČLENOV

Z A K O N O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH POMORSKEGA ZAKONIKA

1. člen

V Pomorskem zakoniku (Uradni list RS, št. 120/06 – uradno prečiščeno besedilo in 88/10) se v četrtem odstavku 3. člena v peti alineji na koncu pred podpičjem postavi vejica in dodata besedi »s spremembami«.

Deveta alineja se spremeni, tako da se glasi:

»- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES;«.

Za trinajsto alinejo se doda nova alineja, ki se glasi:

»- Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2009/18/ES);«.

2. člen

Za 3. členom se doda nov 3.a člen, ki se glasi:

»3.a člen

Društva, ki delujejo na področjih, pomembnih za varnost pomorskega prometa, pridobijo status društva v javnem interesu v skladu z zakonom, ki ureja društva, če razvijajo in izvajajo programe s področja preventive in varnosti v pomorskem prometu (usposabljanje, dodatno izobraževanje, izdaja gradiv, promocija, razprave, predstavitve s področja varnosti pomorskega prometa in podobno) ali nudijo brezplačno pravno pomoč na področju pomorstva.

Minister, pristojen za pomorstvo, status društvu odvzame, če ta ne izpolnjuje pogoje iz prejšnjega odstavka ali na njegovo zahtevo.«.

3. člen

V 25. členu se doda nov drugi odstavek, ki se glasi:

»Ladjar, ki upravlja ladje, za katere velja Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95, UL L št. 64, z dne 4. 3. 2006, str. 1), mora zagotavljati varno upravljanje ladij v skladu z določbami te uredbe.«.

4. člen

V 26. členu se za četrtim odstavkom doda novi peti odstavek, ki se glasi:

»Izvajanje nalog iz zadnje alineje prvega odstavka tega člena določi vlada z uredbo.«.

5. člen

Za 41. členom se doda nov 41.a člen, ki se glasi:

»41.a člen

Med stavko morajo pristaniški delavci v skladu s predpisi o varnosti pomorskega prometa, zagotavljati minimalni obseg pristaniških storitev, s katerim se zagotavlja varnost ljudi, premoženja in okolja, ter pretovor živih živali, hitro pokvarljivega blaga in nevarnega tovora.«.

6. člen

V 51. členu se v prvem in drugem odstavku beseda »ladja« nadomesti z besedo »plovilo«.

7. člen

V drugem odstavku 56. člena se v prvem stavku za besedo »pristojbinam« doda besedilo: », ki se plačujejo izvajalcu gospodarske javne službe rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, ki jo zagotavlja Republika Slovenija,«. Na koncu drugega stavka se besedilo: »gospodarskih javnih služb iz 43. člena tega zakona« nadomesti z besedilom »gospodarske javne službe rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet«.

Za drugim odstavkom se doda nov tretji odstavek, ki se glasi:

»Višina pristaniških pristojbin za gospodarsko javno službo rednega vzdrževanja pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet, ki jo zagotavlja lokalna skupnost, mora odražati stroške izvajanja te javne službe.«.

Dosedanji tretji odstavek postane četrti odstavek.

8. člen

Za 57. členom se doda nov 57.a člen, ki se glasi:

»57.a člen

Pristaniški nadzorniki, ki opravljajo nadzor iz prvega odstavka prejšnjega člena ter pomorski inšpektorji, morajo v primeru stavke zagotavljati varnost pomorskega prometa v skladu z določbami tega zakona in drugimi predpisi, ki urejajo stavko, ter kolektivno pogodbo.«.

9. člen

V 65. členu se v petem odstavku na koncu doda besedilo: »in jih mora uporabljati v skladu z mednarodnimi pogodbami in predpisi Evropske unije.«.

V šestem odstavku se za drugim stavkom na koncu doda besedilo: »Samodejni sistem identifikacije (AIS) mora ribiško plovilo uporabljati v skladu z mednarodnimi pogodbami in predpisi Evropske unije.«.

Za sedmim odstavkom se doda novi osmi odstavek, ki se glasi:

»Plovilo, ki se uporablja pri obvezni pilotaži in vlačilec, ki se uporablja pri obvezni vleki mora biti opremljeno s samodejnim sistemom identifikacije (AIS), ki mora med obvezno pilotažo in obvezno vleko delovati.«.

10. člen

V četrtem odstavku 79. člena se za besedo »pilota« doda besedilo », meje območja pilotaže«.

11. člen

V prvem odstavku 84. člena se na koncu doda besedilo »in o vseh pomanjkljivostih, ki lahko vplivajo na varnost plovbe«.

V drugem odstavku se za besedo »izplovitev« doda besedilo »ali, če število uporabljenih vlačilcev ni v skladu s predpisi o obvezni vleki«.

12. člen

Besedilo 88. člena se spremeni tako, da se glasi:

»Ladja mora pri vplovitvi, premiku med privezi ali izplovitvi ladje uporabiti predpisano število vlačilcev.

Pogoje in način izvajanja obvezne vleke plovil ter obvezno število vlačilcev predpiše minister.

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo lahko v izjemnih okoliščinah zaradi varnosti plovbe odredi obvezno vleko plovil ali uporabo drugega števila vlačilcev od predpisanega.«.

13. člen

V drugem odstavku 128. člena se na koncu črta pika in doda besedilo:

» (Uradni list RS – MP, št. 14/04). Višina zavarovanja ali drugega finančnega poročstva mora biti v znesku, ki je enak mejam odgovornosti, določenih v Konvenciji o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve, 1976, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 1996.«.

Za drugim odstavkom se doda nov tretji odstavek, ki se glasi:

»Ladja, registrirana za prevoz več kakor 12 potnikov, ki prevaža potnike, in za katero velja Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (UL L št. 131, z dne 28. 5. 2009, str. 24), mora imeti za vsak prevoz ali del prevoza, ki ga dejansko opravi, potrdilo o zavarovanju ali drugem finančnem poročstvu za kritje odgovornosti v skladu z Atensko konvencijo o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju, 1974, kakor je bila spremenjena s Protokolom iz leta 2002, za smrt ali telesne poškodbe potnikov.

V dosedanjem tretjem odstavku, ki postane četrti odstavek, se besedilo »prvega in drugega odstavka« nadomesti z besedilom »prvega, drugega in tretjega odstavka«.

Dosedanji četrti odstavek postane peti odstavek.

14. člen

Drugi odstavek 149. člena se spremeni tako, da se glasi:

»Dovoljenje izda Uprava Republike Slovenije za pomorstvo.«.

15. člen

Za 152. členom se doda nov 152.a člen, ki se glasi:

»152.a člen

Izvajalci izobraževanj ali usposabljanj pomorščakov za pridobitev pooblastil morajo izpolnjevati zahteve glede programa izobraževanja ali usposabljanja, strokovne usposobljenosti učiteljev oziroma predavateljev, tehnične opremljenosti in sistema kakovosti v skladu z mednarodnimi konvencijami, predpisi Evropske unije, posebnimi zakoni in s tem zakonom ter na njihovi podlagi izdanimi podzakonskimi akti.

Postopek sprejemanja in izvajanja izobraževalnih programov ter nadzor nad izvajalci izobraževanja se izvaja v skladu s predpisi s področja šolstva ob upoštevanju predpisov iz prejšnjega odstavka.

Dovoljenje za izvajanje usposabljanj iz prvega odstavka tega člena izdaja Uprava Republike Slovenije za pomorstvo. Če Uprava Republike Slovenije za pomorstvo pri izvajanju nadzora ugotovi, da niso izpolnjene zahteve iz prvega odstavka tega člena, izvajalcu usposabljanja dovoljenje odvzame.«.

16. člen

Drugi odstavek 197. člena se črta.

17. člen

V tretjem odstavku 200. člena se besedilo »pristanišče Republike Slovenije« nadomesti z besedilom »vsa pristanišča in sidrišča Evropske unije«.

V četrtem odstavku se pred besedo »izda« doda beseda »lahko«.

18. člen

Za 200. členom se dodajo novo XI. poglavje in novi 200.a do 200.g členi, ki se glasijo:

»XI. poglavje – PREISKOVANJE NESREČ NA MORJU

200.a člen

Namen preiskovanja nesreč na morju v skladu s tem zakonom ni ugotavljanje odgovornosti ali krivde, ampak ugotavljanje vzrokov nesreče in preprečevanje nastajanja podobnih nesreč.

200.b člen

To poglavje se uporablja za nesreče:

- v katere so vključene ladje, ki plujejo pod slovensko zastavo;
- do katerih pride v notranjih morskih vodah ali teritorialnem morju Republike Slovenije;
- če zadevajo druge pomembne interese Republike Slovenije.

200.c člen

Opredelitev nesreč, obveznost in načrt preiskovanja, obveznost in način obveščanja, pogoje za preiskovalce, način dela in financiranja preiskovalcev, vsebino poročila o nesreči, sodelovanje z drugimi organi v Republiki Sloveniji in organi drugih držav članic Evropske unije predpiše vlada v skladu s predpisi Evropske unije.

200.č člen

Za preiskovanje nesreč na morju v skladu s tem zakonom in na njegovi podlagi izdanimi predpisi je pristojen preiskovalec pomorskih nesreč (v nadaljnjem besedilu: preiskovalec), ki je pri svojem delu in odločanju neodvisen, samostojen in ima zagotovljena finančna sredstva. Preiskovalec deluje v okviru samostojne organizacijske enote v ministrstvu, pristojnem za pomorstvo, ali drugem organu, katerega interesi niso v nasprotju z nalogami in pooblastili preiskovalca. Enega ali več preiskovalcev imenuje vlada. Preiskovalec je lahko ustrezno usposobljena oseba z najmanj deset let delovnih izkušenj na področju varnosti prometa.

Preiskovalec odloči o uvedbi preiskave, vodi preiskavo in pripravi podrobno poročilo o nesreči.

Preiskovalec lahko vodenje preiskave in pripravo poročila o nesreči prepusti preiskovalcem iz 200.g člena tega zakona. V tem primeru mora potrditi poročilo o nesreči.

200.d člen

Preiskovalec lahko opravi razgovore z vsemi, za katere domneva, da lahko zagotovijo informacije, ki so pomembne za preiskavo, ter lahko prouči predmete, dokumente, zapise in druge pomembne podatke, pri čemer ima naslednja pooblastila:

- za takojšen prost pristop na kraj nesreče in do ladje, njenih delov in tovara;
- da začasno zadrži ladjo ali njene dele, dokler je to nujno potrebno za namen preiskovanja pomorske nesreče;
- za takojšen popis in odreditev zavarovanja dokazov ter nadzor nad iskanjem in odstranjevanjem razbitin, naplavin, drugih sestavnih delov in snovi za potrebe preiskave;
- za izvedbo preiskave predmetov iz prejšnje alineje in za prost dostop do rezultatov takšnih preiskav;
- da zahteva katero koli informacijo ali zapis, ki se nanaša na ladjo, plovbo, tovor, posadko ali druge osebe, predmete, pogoje in okoliščine, če za to ni zakonske ovire;
- da dobi na razpolago rezultate medicinskih in patoloških preiskav trupel žrtev, če so bili ti rezultati predhodno pridobljeni na podlagi odločbe sodišča;
- da dobi na podlagi soglasja preiskovalnega sodnika na razpolago rezultate preiskav na vzorcih, vzetih posadki ali drugim osebam, brez njihove privolitve;
- da predlaga preiskovalnemu sodniku, da odredi preiskavo na vzorcih, vzetih posadki ali drugim osebam, če rezultatov iz prejšnje alineje ni mogoče pridobiti drugače,
- da brez odločbe sodišča opravi razgovore s pričami in udeleženci;
- da zaprosi za katero koli informacijo, ki jo ima država, pod katere zastavo pluje ladja, ladjarji, klasifikacijski zavodi ali druge subjekti, ki bi lahko pripomogli k preiskavi.

Kadar preiskovalec opravlja razgovore s pričami in udeleženci v skladu s prejšnjim odstavkom, jih mora opozoriti, da imajo pravico odreči sodelovanje v skladu z zakonom, ki ureja upravni postopek.

Preiskovalec lahko začasno odvzame plovilo za potrebe vodenja preiskave proti ustreznemu nadomestilu, o čemer se izda potrdilo.

Če osebe, ki lahko zagotovijo informacije, ovirajo preiskovalca brez zakonitega razloga pri izvajanju pooblastil iz prejšnjega odstavka, obvesti policijo, ki ukrepa v skladu s svojimi pristojnostmi.

200.e člen

Podatki, ki jih pridobi preiskovalec pri opravljanju pomorske nesreče so zaupni in niso dostopni javnosti. Ti podatki so lahko dostopni javnosti samo, če za to obstaja prevladujoč javni interes, ki izhaja iz končnega poročila preiskovalca o pomorski nesreči.

200.f člen

Preiskovalec mora drugemu pristojnemu preiskovalnemu organu ali državnemu tožilcu na njegovo zahtevo potrebno strokovno pomagati pri delu.

Določbe tega zakona o preiskovanju nesreč na morju v ničemer ne omejujejo pristojnosti organov po drugih predpisih.

200.g člen

Preiskovanje nesreče na morju je neodvisno od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde. Zaradi teh preiskav ne sme biti neutemeljeno ovirano, prekinjeno ali odloženo preiskovanje nesreče na morju.

200.h člen

Vlada Republike Slovenije lahko za preiskovanje nesreč na morju sklene sporazum z državo članico EU, s katerim pooblasti preiskovalce države članice EU, pooblaščenec za preiskovanje nesreč na morju v skladu z Direktivo 2009/18/ES, da izvedejo preiskavo v skladu s tem zakonom.

V sporazumu iz prejšnjega odstavka se določi naloge preiskovalcev, financiranje ter druge vsebine v skladu z Direktivo 2009/18/ES.«.

19. člen

Za 216. členom se doda nov 216.a člen, ki se glasi:

»216.a člen

V zbirki listin se poleg listin vodijo tudi naslednji podatki:

- datumi pregledov, vključno z morebitnimi dodatnimi in dopolnilnimi pregledi in možnimi presojami,
- navedba klasifikacijskega zavoda, ki je izdal spričevalo in klaso ladje,
- navedba inšpekcijskega organa države pristanišča, ki je ladjo pregledal, datum pregleda in rezultat pregleda (pomanjkljivosti ladje in ali je bila ladja zadržana) ter
- o pomorskih nesrečah v katerih je bila ladja udeležena.«.

20. člen

V prvem odstavku 977. člena se za 6. točko pika nadomesti s podpičjem in doda nova 7. točka, ki se glasi:

»7. če ne zagotavlja varnega upravljanja ladij (drugi odstavek 25. člena).«.

21. člen

V prvem odstavku 978. člena se v 3. točki za besedo »plovejo« dodata besedi »ali sidrajo«.

V 4. točki se za številko »78.« doda besedilo: », 79., 83, 84. in 85.«

V 28. točki se za besedo »(LRIT)« doda besedilo: »ali jih ne uporablja v skladu z mednarodnimi pogodbami in predpisi Evropske unije«.

Na koncu 32. točke se pika nadomesti s podpičjem in se doda nova 33. točka, ki se glasi:

»33. če plovilo, ki se uporablja pri obvezni pilotaži ali vlačilec, ki se uporablja pri obvezni vleki ni opremljeno s samodejnim sistemom identifikacije (AIS), oziroma če ta med obvezno pilotažo ali obvezno vleko ne deluje.«.

22. člen

V drugem odstavku 979. člena se v 3. točki za besedo »(AIS)« doda besedilo: »ali če ga ne uporablja v skladu z mednarodnimi pogodbami in predpisi Evropske unije«.

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

23. člen

Vlada Republike Slovenije izda predpise, določene s tem zakonom, v enem letu od uveljavitve tega zakona.

24. člen

Določba novega tretjega odstavka 128. člena zakona se začne uporabljati z dnem začetka uporabe Uredbe (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (UL L št. 131 z dne 28. 5. 2009, str. 24).

Dan začetka uporabe uredbe iz prejšnjega odstavka ugotovi in objavi v Uradnem listu Republike Slovenije minister, pristojen za pomorstvo.

25. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

Direktiva 2009/45/ES, je bila spremenjena z Direktivo Komisije 2010/36/EU z dne 1. junija 2010 o spremembi Direktive 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje.

Deveta alineja se spremeni zaradi sprejetja Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2010/65/EU z dne 20. oktobra 2010 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic in/ali izplujejo iz njih, in o razveljavitvi Direktive 2002/6/ES.

Ker se s tem zakonom zagotavlja prenos Direktive 2009/18/ES, je treba to navesti v zakonu.

K 2. členu

Zakon o društvih (Uradni list RS, št. 61/06 in 58/09) v 3. odst. 30. čl. določa, da se s posebnim zakonom lahko podrobneje opredeli področje delovanja ali dejavnosti, ki so v javnem interesu, in lahko določijo tudi posebni pogoji za pridobitev tega statusa. Podobno ureditev pozna Zakon o varnosti cestnega prometa.

K 3. členu:

Skladno s 4. čl. Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006 z dne 15. februarja 2006 o izvajanju Mednarodnega kodeksa za varno upravljanje ladij v Skupnosti in razveljavitvi Uredbe Sveta (ES) št. 3051/95 (UL L 64, 4.3.2006, str. 1) morajo države članice zagotoviti, da družbe, za katere ta uredba tako določa, izvajajo njene določbe. Skladno s to zahtevo je treba predvideti zakonsko materialno določbo in določiti prekršek.

K 4. členu:

Naloga vodenja koordinacije državnih organov, ki izvajajo pristojnosti na morju, ki jo izvaja Uprava RS za pomorstvo, se podrobneje uredi s podzakonskim aktom - uredbo.

K 5. členu:

Tudi med stavko je treba v pristaniščih zagotavljati opravljanje nujnih del v javnem interesu. V povezavi s 7. členom Zakona o stavki se določi zakonska podlaga za kolektivno dogovarjanje o izvajanju nujnih del med stavko.

K 6. členu:

Redakcijski popravek. Tako kakor druge pristojbine morajo ladijsko ležnino plačevati tudi plovila, ki niso ladje.

K 7. členu:

S predlogom se določi, da minister, pristojen za pomorstvo, daje soglasje k pristaniškim pristojbinam za državne gospodarske javne službe. Za lokalne gospodarske javne službe pa se določi merilo za višino pristojbin, h kateremu bodo lokalne skupnosti zavezane. Problem so visoke pristojbine pri občinskih privezih, veljavni zakon pa po drugi strani ne predvideva metodologije za oblikovanje cen in ne določa konkretnih meril.

K 8. členu:

Tudi med stavko je treba zaradi varnosti plovbe zagotoviti nujen obseg del pristojnih javnih uslužbencev. V povezavi s 7. členom Zakona o stavki se določi zakonska podlaga za kolektivno dogovarjanje o izvajanju nujnih del med stavko.

K 9. členu:

Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS, s spremembami v 2. odst. 6. čl. in 2. odst. 6.a čl. določa, da mora ladja ali ribiška ladja poskrbeti ne samo za to, da ima napravo AIS ampak tudi za njeno delovanje, razen v izjemnih primerih. Tako obveznost uporabe naprave AIS je treba zapisati v zakon. Izjemni primeri so določeni v podzakonskem aktu - uredbi, v skladu s predpisi EU. Skladno z 2. odst. 25. čl. te Direktive 2002/59/ES pa je treba določiti tudi sankcije za kršitev te zahteve.

Uporaba AIS naprav na pilotskem plovilu in vlačilcu omogočila boljši nadzor nad izvajanjem pilotaže ali obvezne vleke zlasti glede uporabe predpisanega števila vlačilcev.

K 10. členu:

Določi se zakonska podlaga za določitev meje obvezne pilotaže.

K 11. členu:

Izrecno se določi dolžnost pilotov, da morajo sporočati Upravi RS za pomorstvo vse okoliščine, pomembne za varnost plovbe. Poleg tega morajo zavrniti pilotažo, če število uporabljenih vlačilcev ni v skladu s predpisi o obvezni vleki.

K 12. členu:

Jasneje se določi obveznost ladje uporabiti predpisano število vlačilcev in pristojnost Uprave RS za pomorstvo, da lahko za zagotovitev varne plovbe odredi uporabo vlačilcev tudi kadar to ni predpisano, ali večje število od predpisanega.

K 13. členu:

Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001 (1. odst. 7. čl.) ne določa višine meje odgovornosti ladjarja, ampak to prepušča nacionalni zakonodaji, zato je treba to določbo zakona dopolniti.

Uredba (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč (UL L 131, 28.5.2009, str. 24) določa v 4.a členu Priloge I, da pristojni organ države članice EU izda potrdilo o zavarovanju, zato je treba pristojni organ in podlago za njegovo odločanje določiti v zakonu.

K 14. členu:

Dovoljenje, ki ga izdaja Uprava RS za pomorstvo, se izdaja izključno zaradi varnosti plovbe.

K 15. členu:

Komisija EU, Generalni direktorat za mobilnost in promet, je v dopisu z dne 10. februarja 2011, ki je odziv na poročilo, ki ga je pripravila EMSA (Evropska agencija za pomorsko varnost) o opravljenem nadzoru glede izvajanja Direktive 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev) v RS, zahtevala dodatna pojasnila glede nekaterih ugotovljenih pomanjkljivosti pri izvajanju Direktive 2008/106/ES. Ministrstvo za promet je ob sodelovanju Ministrstva za šolstvo in šport ter Fakultete za pomorstvo in promet že poslalo pojasnila in navedlo sprejete ukrepe za odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti, skupaj z dejanskimi dokazili in natančnim časovnim načrtom. Vendar pa je za dejansko učinkovito zagotavljanje izvajanja Direktive 2008/106/ES, po oceni predlagatelja zakona potrebna še zakonska podlaga za sistemsko ureditev nadzora usklajenosti izobraževanja in usposabljanja pomorščakov s predpisi EU in mednarodnimi konvencijami. S to spremembo se določi zakonska podlaga za nadzor nad izobraževanjem in usposabljanjem pomorščakov, z namenom zagotoviti skladnost s konvencijo STCW95 in Direktivo 2008/106/ES.

K 16. členu:

Ker se področje preiskovanja nesreč ureja na novo v novem XI. poglavju, se člen črta.

K 17. členu:

Redakcijski popravek. Beseda »lahko« je bila pomotoma izpuščena. V 2. odst. 5. čl. Direktive 2009/20/ES je namreč določeno, da pristojni organ države članice lahko izda odločbo o izgonu ladje, kar torej pomeni, da mu je ni treba vedno izdati.

K 18. členu:

Sprememba je potrebna zaradi sprejetja Direktive 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta. Predlog zakona določa osebe, pristojne za preiskovanje nesreč, temeljna načela preiskovanja nesreč, pooblastila preiskovalcev in razmerje preiskave pomorske nesreče do drugih preiskav, ki potekajo vzporedno. Preiskovanje pomorskih nesreč bo podrobneje urejeno z uredbo.

Glede na to, da je bilo nesreč, ki bi jih bilo treba preiskovati, doslej manj kakor ena na leto, se za sedaj ne predvideva novih zaposlitev za preiskovalce. Nalogo se lahko prenese na preiskovalce nesreč v drugih vrstah prometa, ki pa lahko po potrebi prenesejo to nalogo na preiskovalce iz države članice EU, s katero je sklenjen poseben sporazum.

K 19. členu:

S predlagano določbo se zagotavlja prenos 6. člena Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave.

K 20. členu:

Določa se prekršek za kršitev novega drugega odstavka 25. čl. Pomorskega zakonika.

K 21. členu:

Popravlja se določbi o prekršku v 3. in 4. točki prvega odst. 978. čl. PZ.

Določa se prekršek za kršitev popravljenega petega odstavka in novega osmega odstavka 65. čl. Pomorskega zakonika.

K 22. členu:

Določa se prekršek za kršitev popravljenega šestega odstavka 65. čl. Pomorskega zakonika.

K 23. členu:

Določa se rok za izdajo podzakonskih aktov.

K 24. členu:

Določa se datum začetka uporabe člena, v skladu z 12. členom Uredbe (ES) št. 392/2009.

K 25. členu:

Določa se začetek veljavnosti zakona.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

3. člen

V tem zakonu imajo posamezni pojmi naslednji pomen:

1. plovilo je stvar, ki je namenjena za plovbo po morju;
2. plavajoča naprava je stvar, ki je stalno privezana oziroma zasidrana ali položena na morsko dno in ni namenjena za plovbo (plavajoči hoteli, restavracije, delavnice, skladišča, pontonski mostovi, plavajoče ploščadi, kopališčne ploščadi, privezne in signalne boje, školjčišča in druge naprave za izkoriščanje morja);
3. ladja, razen vojaške ladje, je plovilo, ki je usposobljeno za plovbo po morju in meri v dolžino 24 metrov ali več;
4. trgovska ladja je ladja, ki se uporablja za gospodarske namene;
5. potniška ladja je plovilo s katero se sme prevažati več kot 12 potnikov;
6. tovorna ladja je trgovska ladja, ki je namenjena prevozu tovorov;
7. tanker je ladja, namenjena prevozu tekočin in plinov;
8. ribiška ladja je ladja, ki je namenjena in opremljena za ribolov ali lov drugih živih bitij v morju in na morskem dnu;
9. znanstvenoraziskovalna ladja je ladja ali drugo plovilo, opremljeno za znanstvena ali druga raziskovanja morja, morskega dna ali njegovega podzemlja;
10. jedrska ladja je ladja na jedrski pogon ali ladja, opremljena z jedrsko napravo;
11. javna ladja je ladja v lasti ali uporabi države, ki ni vojaška ladja, uporablja pa jo država oziroma njen organ izključno v negospodarske namene;
12. vojaška ladja je plovilo, ki pripada vojski, je pod poveljstvom vojaškega častnika, katere posadka je vojaška oziroma pod vojaško disciplino in ima zunanja razpoznavna znamenja vojaških ladij;
13. sestav tujih vojaških ladij je več tujih vojaških ladij, ki plovejo skupaj pod poveljstvom enega vojaškega častnika;
14. ladja v gradnji je stvar od trenutka položitve gredlja ali podobnega gradbenega postopka, do vpisa v ladijski register;
15. čoln je plovilo, ki meri v dolžino manj kot 24 metrov;
16. ribiški čoln je čoln, ki je namenjen in opremljen za ribolov ali lov drugih živih bitij v morju in na morskem dnu;
17. mednarodno potovanje je potovanje iz slovenskega pristanišča v tuje pristanišče in obratno;
18. ladjar je oseba, ki je kot posestnik ladje nosilec plovbnega podjema; dokler se ne dokaže nasprotno, se šteje, da je ladjar oseba, za katero je v register ladij vpisano, da je lastnik;
19. SDR (special drawing right, posebna pravica črpanja) je obračunska enota, kot jo je definiral Mednarodni denarni sklad;
20. potnik je vsaka oseba na ladji ali čolnu, razen otrok, ki so stari manj kot eno leto, oseb, zaposlenih na ladji, v katerikoli lastnosti in družinskih članov posadke;
21. jahta je ladja, ki je namenjena športu ali razvedrilu, ne glede na to ali se uporablja za osebne ali gospodarske namene, in ki sme poleg posadke prevažati do 12 potnikov;
22. ladja v razpremi je trgovska ladja, ki več kakor 30 dni ne opravlja gospodarskih dejavnosti iz ekonomskih razlogov ali zaradi svoje nesposobnosti za plovbo;
23. olje je vsako obstojno olje, posebno surova nafta, težko dizelsko olje in olje za mazanje, ne glede na to, ali se prevažajo na ladji kot tovor ali kot gorivo za pogon;
24. dolžina ladje je največja dolžina ladje, brez pritklin;
25. akvatorij je vodni prostor, ki služi pristanišču;
26. ro-ro je plovilo s posebnimi prostori za vozila;
27. hitro potniško plovilo je plovilo, ki ima posebne tehnične lastnosti, zaradi katerih doseže visoke hitrosti.

Določbe tega zakona, ki se uporabljajo za javne ladje, veljajo tudi za čolne, ki se uporabljajo za upravne namene.

Določbe tega zakona, ki veljajo za ladje, se uporabljajo tudi za čolne, če tako določajo mednarodne konvencije in predpisi Evropske unije.

Ta zakon prenaša v slovenski pravni red določbe naslednjih direktiv Evropske unije:

- Direktiva 2009/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblaščen za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav;
- Direktiva 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča;
- Direktiva Sveta 96/98/ES z dne 20. decembra 1996 o pomorski opremi, s spremembami;
- Direktiva Sveta 97/70/ES z dne 11. decembra 1997 o vzpostavitvi usklajenega varnostnega režima za ribiška plovila dolžine 24 metrov in več, s spremembami;
- Direktiva 2009/45/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. maja 2009 o varnostnih predpisih in standardih za potniške ladje (prenovitev);
- Direktiva Sveta 98/41/ES z dne 18. junija 1998 o registraciji oseb, ki potujejo s potniškimi ladjami, ki plujejo v pristanišča držav članic Skupnosti ali iz njih, s spremembami;
- Direktiva Sveta 1999/35/ES z dne 29. aprila 1999 o sistemu obveznih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro trajekti in visokohitroznimi potniškimi plovili, s spremembami;
- Direktiva 2001/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. decembra 2001 o določitvi usklajenih zahtev in postopkov za varno nakladanje in razkladanje ladij za prevoz razsutega tovora;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2002/6/ES z dne 18. februarja 2002 o formalnostih poročanja za ladje, ki priplujejo v pristanišča držav članic Skupnosti in/ali izplujejo iz njih, s spremembami;
- Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS, s spremembami;
- Direktiva 2003/25/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. aprila 2003 o posebnih zahtevah glede stabilnosti ro-ro potniških ladij, s spremembami;
- Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/35/ES z dne 7. septembra 2005 o onesnaževanju morja z ladij in uvedbi kazni za kršitve s spremembami;
- Direktiva 2008/106/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (prenovitev);
- Direktiva 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahteve in
- Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave.

25. člen

Osebe, ki opravljajo prevoz v javnem prometu, izkoriščajo pristanišče ali skrbijo za vzdrževanje in zaznamovanje plovnih poti v teritorialnem morju in notranjih morskih vodah Republike Slovenije so dolžne:

1. organizirati kontrolo nad izvajanjem nalog, ki se nanašajo na varnost plovbe;
2. trajno izvajati kontrolo nad varnostjo plovbe;
3. voditi predpisane podatke, ki so pomembni za varnost plovbe;
4. voditi dokumente in zbrati podatke o pomorščakih, ki so vkrcani na ladjah, o njihovih izkušnjah, usposabljanju, zdravstveni sposobnosti in sposobnosti za dodeljene dolžnosti in dela na ladji.

26. člen

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo je pristojna za:

- posamezne naloge v zvezi z razvojem pristaniške infrastrukture, ki je v lasti Republike Slovenije;
- nadzor nad varnostjo plovbe, nad izvajanjem reda v pristaniščih in preostalih delih teritorialnega morja in notranjih morskih voda;
- organiziranje radijske službe bedenja ter službe spremljanja ter nadzora plovbe;
- izdajanje dovoljenj za obratovanje pristanišč;
- urejanje pomorskega prometa;

- strokovni nadzor nad rednim vzdrževanjem objektov za varnost plovbe in plovnih poti, nad rednim vzdrževanjem pristaniške infrastrukture, namenjene za javni promet ter nad rednim zbiranjem odpadkov s plovil;
- izdajanje soglasij za gradnjo in obnovo objektov na obali ali v morju z vidika varnosti plovbe;
- izdajanje dovoljenj za vodne prireditve in druge aktivnosti na vodi v območju pristanišča;
- izdajanje pilotskih izkaznic in vodenje registra pilotov;
- odrejanje obvezne pilotaže ter obvezne vleke plovil in določanje potrebnega števila vlačilcev za izvajanje vleke, gašenje in reševanje;
- izdajanje dovoljenj ladjam za poskusno vožnjo;
- ugotavljanje sposobnosti čolnov dolžine do 12 metrov za plovbo;
- ugotavljanje usposobljenosti oseb za upravljanje čolnov in izdajanje ustreznih listin, izvajanje strokovnih izpitov in izdajanje pooblastil ter izdajanje pomorskih knjižic in vodenje evidenc o izdanih listinah;
- izdajanje dovoljenj za stalni privez, sidranje ali položitev plavajoče naprave na morsko dno, izdajanje dovoljenj za dviganje potopljenih stvari;
- sprejemanje zapisnika o rojstvu, smrti in sprejeti izjavi poslednje volje, ki jih sestavi poveljnik ladje;
- vodenje ladijskega registra in vodenje vpisnika morskih čolnov ter potrjevanje ladijskih knjig;
- izdajanje dovoljenj za prosti promet z obalo in izdajanje dovoljenj za odhod ladje;
- pobiranje pristojbine za uporabo objektov za varnost plovbe;
- izvajanje iskanja in reševanja na morju v skladu z veljavnimi predpisi;
- vodenje koordinacije državnih organov, ki izvajajo pristojnosti na morju.

Evidence iz devete in trinajste alineje prejšnjega odstavka, razen evidence o pomorskih knjižicah, obsegajo naslednje podatke: osebno ime, datum in kraj rojstva, državljanstvo, stalno oziroma začasno prebivališče, številko in datum vloge, datum izpita, uspeh in ocene dosežene na izpitu, datum izdaje in serijsko številko listine. Evidenca o izdanih pomorskih knjižicah obsega naslednje podatke: osebno ime, datum in kraj rojstva, državljanstvo, spol, višino ter barvo las in oči, stalno oziroma začasno prebivališče, datum izdaje in serijsko številko listine.

Evidence iz prejšnjega odstavka se hranijo trajno, razen podatkov iz evidence o pomorskih knjižicah, ki se hranijo pet let po prenehanju veljavnosti pomorske knjižice. Pri izdelavi statističnih analiz se smejo osebni podatki uporabljati in objavljati tako, da identiteta osebe ni razvidna.

Za izvajanje pristojnosti iz prvega odstavka tega člena ima Uprava Republike Slovenije za pomorstvo pravico do vpogleda v Centralni register prebivalstva in v zbirke podatkov v upravljanju javnega sektorja za pridobitev naslednjih podatkov: osebno ime, EMŠO, kraj rojstva, državljanstvo, prebivališče, zaposlitev, šolska izobrazba in vozniško dovoljenje.

51. člen

Ladijsko ležnino plačuje ladja za uporabo obale ali pristaniškega vodnega prostora v kakršenkoli namen, razen za vkrcevanje ali izkrcevanje potnikov in tovora.

Kadar ladja uporablja samo pristaniški vodni prostor, plača zmanjšano ležnino.

56. člen

Pristaniške pristojbine morajo biti javno objavljene.

Minister daje soglasje k pristaniškim pristojbinam pred njihovo objavo. Minister izda soglasje k pristojbinam, ki po obsegu, vrsti in višini zagotavljajo nemoteno izvajanje storitev gospodarskih javnih služb iz 43. člena tega zakona.

Kadar je v tem zakonu določeno, da je zavezanec za plačilo plovilo, ladja ali čoln, se šteje, da je zavezanec ladjar oziroma lastnik ali uporabnik čolna.

65. člen

Ladja, ki prihaja iz tujine in je namenjena v pristanišče Republike Slovenije, mora Upravi Republike Slovenije za pomorstvo prijaviti prihod, sporočiti podatke o ladji ter ji ob prihodu posredovati splošno izjavo, seznam članov posadke, zdravstveno izjavo in seznam potnikov. Ladja, ki prevaža nevarno blago, mora pred prihodom v pristanišče ali izplutjem iz pristanišča Republike Slovenije posredovati Upravi Republike Slovenije za pomorstvo deklaracijo o nevarnem tovoru, ki jo v skladu s predpisi Evropske unije predpiše vlada. Vlada v skladu s predpisi Evropske unije določi podatke, ki jih mora ladja Upravi Republike Slovenije za pomorstvo posredovati po elektronski poti ter rok za prijavo prihoda in posredovanje podatkov. Podatki, ki jih prejme Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, so zaupni in jih lahko uporablja le za namene in na način, ki jih v skladu s predpisi Evropske unije predpiše vlada.

Ladji, ki prihaja iz tujine, ni dovoljen promet z drugimi ladjami, organi in osebami na obali, dokler ne dobi od Uprave Republike Slovenije za pomorstvo dovoljenja za prost promet z obalo.

Ko ladja odplove iz pristanišča v tujino, mora prijaviti odhod vsaj eno uro pred izplovitvijo in izročiti Upravi Republike Slovenije za pomorstvo izpisek iz seznama posadke in seznam potnikov samo za tiste osebe, ki so se vkrcale na ladjo ali izkrcale iz nje medtem, ko je bila ladja v pristanišču.

Na potniški ladji, ki izpluje iz pristanišča Republike Slovenije v tujino ali je namenjena v pristanišče Republike Slovenije iz tujine, se mora voditi evidenco o številu vkrcanih oseb. Če je namembno pristanišče oddaljeno več kakor 20 morskih milj, pa morajo biti zbrani podatki o imenu, starosti in spolu vkrcanih oseb. Način zbiranja in hranjenja podatkov ter okoliščine, za katere veljajo izjeme, predpiše minister v skladu s predpisi Evropske unije. Ladjar mora zbrane podatke hraniti tako dolgo, da so na voljo pristojnim organom, kadar je to potrebno za iskanje in reševanje ljudi na morju.

Ladja, ki vpluje v pristanišče Republike Slovenije, mora biti opremljena s samodejnim sistemom identifikacije (AIS), sistemom zapisovanja podatkov (VDR) in sistemom dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT).

Ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov in pluje pod zastavo Republike Slovenije, mora biti opremljeno s samodejnim sistemom identifikacije (AIS) ne glede na to, kje se nahaja. Tuje ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, mora biti opremljeno s samodejnim sistemom identifikacije (AIS), če ribari v notranjih morskih vodah ali teritorialnem morju Republike Slovenije ali iztovarja svoj ulov v pristanišču Republike Slovenije.

Vlada v skladu s predpisi Evropske unije podrobneje določi, katere ladje in ribiška plovila morajo biti opremljena v skladu s petim in šestim odstavkom tega člena, ter podrobneje predpiše naprave iz petega in šestega odstavka tega člena.

79. člen

Pilotiranje ladij izvajajo piloti.

Piloti morajo imeti določeno strokovno usposobljenost, predpisano dobo plovbe in strokovni izpit za pilota.

Za izvajanje pilotaže na določenem območju morajo imeti piloti pilotsko izkaznico, ki jo izda Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, in morajo biti vpisani v register pilotov.

Program strokovnega usposabljanja, način preizkusa usposobljenosti pilota ter pogoje in način izvajanja pomorske pilotaže predpiše minister.

84. člen

Pilot mora Upravi Republike Slovenije za pomorstvo poročati o opravljeni pilotaži v skladu z njenimi navodili.

Pilot mora zavrniti pilotažo ladje, če ugrez ladje ne ustreza globini na poti do kraja, ki je določen za privez ali za zasidranje ali če ladja ni sposobna za plovbo ali če nima dovoljenja za vplovitev ali izplovitev in o tem poročati Upravi Republike Slovenije za pomorstvo.

88. člen

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo lahko zaradi varnosti plovbe odredi obvezno vleko plovil.

Pogoje in način izvajanja obvezne vleke plovil predpiše minister.

128. člen

Ladja, ki prevaža več kakor 2.000 ton olja kot razsuti tovor, mora imeti potrdilo o zavarovanju ali drugem finančnem poroštvu za odgovornost za škodo, povzročeno z onesnaženjem z olji, kot ga določa Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, s spremembami.

Ladja, katere bruto tonaža je večja od 1000, mora imeti potrdilo o zavarovanju ali drugem finančnem poroštvu za odgovornost za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom iz ladijskih rezervoarjev, kot ga določa Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom, 2001.

Potrdilo iz prvega in drugega odstavka tega člena izda za ladjo pod slovensko zastavo Uprava Republike Slovenije za pomorstvo, če ugotovi, da zavarovanje ali drugo finančno poroštvo izpolnjuje zahteve iz mednarodne konvencije, ki potrdilo predpisuje, in pogoje glede ustreznosti zavarovanja, ki jih predpiše vlada.

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo lahko prekliče veljavnost potrdil iz prejšnjega odstavka, če ugotovi, da zavarovanje ali drugo finančno poroštvo ne ustreza več predpisanim pogojem.

149. člen

Lastnik oziroma imetnik plavajoče naprave mora imeti dovoljenje za stalni privez, sidranje ali položitev plavajoče naprave na morsko dno.

Dovoljenje izda Uprava Republike Slovenije za pomorstvo ob predhodnem soglasju ministra, pristojnega za varstvo okolja, za plavajoče naprave, ki niso določene v 218. členu tega zakona, pa Uprava Republike Slovenije za pomorstvo.

Uprava Republike Slovenije za pomorstvo prekliče dovoljenje, če se pri rednem ali izrednem pregledu ugotovi, da plavajoča naprava ne izpolnjuje pogojev glede varne uporabe.

197. člen

Pomorski inšpektor je pri izvajanju inšpekcijskega nadzorstva upravičen ukrepati tudi skladno z drugimi predpisi, ki urejajo vprašanja s področja varnosti plovbe.

Pomorska inšpekcija je pristojna za preiskovanje nesreč na morju. Pri preiskovanju nesreč pomorski inšpektor ugotovi vse okoliščine nesreče in sestavi poročilo o nesreči na morju. Minister izda pravilnik o preiskovanju nesreč na morju.

200. člen

Če pomorski inšpektor na kakršenkoli način izve, da prihaja v slovenske vode ladja, ki ne ustreza splošno sprejetim mednarodnim predpisom in standardom varnosti plovbe, ji lahko prepove vplovitev v slovenske vode.

Če je ladja iz prejšnjega odstavka že vplula v slovenske vode, ima pomorski inšpektor pravico naložiti ladji, da takoj izpluje iz slovenskih voda.

Ladji, ki ni izpolnila pogojev, ki jih je odredil pristojni organ države članice Evropske unije v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali ki zavrne izpolnitev veljavnih zahtev konvencij, tako da ne odpluje v določeno ladjedelnico, pomorski inšpektor prepove vplutje v pristanišče Republike Slovenije.

Če pomorski inšpektor ugotovi, da ladja v nasprotju s predpisi Evropske unije nima potrdila o zavarovanju za pomorske terjatve iz 66.b člena tega zakona in ni razlogov za njeno zadržanje, izda odločbo o izgonu ladje ter o tem uradno obvesti Evropsko komisijo, druge države članice Evropske unije in državo zastave, pod katero pluje ladja.

Če ladja iz drugega, tretjega in četrtega odstavka tega člena ne ravna po odločbi pomorskega inšpektorja, sme ta na njene stroške in njeno nevarnost odrediti usposobljeni organizaciji, da to ladjo odstrani iz slovenskih voda.

977. člen

Z globo od 3.300 eurov do 42.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik:

1. če ne vodi predpisanih podatkov, ki so pomembni za varnost plovbe (3. točka 25. člena);
2. če ne vodi dokumentov in zbira podatkov o pomorščakih, ki so vkrcani na ladjah, o njihovih izkušnjah, usposobljenosti, zdravstveni sposobnosti in sposobnosti za dodeljeno delo na ladji (4. točka 25. člena);
3. če ne organizira delovanja pristanišča tako, da zagotavlja varno plovbo, varstvo okolja in voda ter zaščito pristanišča, zagotavlja pa tudi dejavnosti vleke in pilotaže (41. člen);
4. če ne omogoča vsaki osebi pod enakimi pogoji uporabe pristanišča (prvi odstavek 42. člena);
5. če med trajanjem naravne nesreče ne zagotovi uporabe pristanišča kot objekta za varnost plovbe (drugi odstavek 42. člena);
6. če se nakladanje in razkladanje ladje vodi v nasprotju s 105. členom.

Z globo od 400 eurov do 2.000 eurov se kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe ali samostojnega podjetnika posameznika, ki stori prekršek iz prejšnjega odstavka.

978. člen

Z globo od 2.100 eurov do 30.000 eurov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik:

1. če upravlja plovilo oziroma opravlja druga dela v zvezi z varnostjo plovbe oseba, ki je pod vplivom alkohola, mamil, psihoaktivnih zdravil ali drugih psihoaktivnih snovi (63. člen);
2. če pri tem, ko opravlja izkrcevanje, prekrcevanje ali vkrcevanje olj ali drugih tekočih kemikalij, ne izvrši potrebnih varnostnih ukrepov za preprečevanje onesnaženja morja in širjenja izlitij tekočin v morje (71. člen);
3. če ladje, čolni in drugi plovni objekti, ki plovejo v obalnem morju ne spoštujejo predpisa o obvezni oddaljenosti od obale (77. člen);
4. če se opravlja pilotaža v nasprotju z določili 78. člena;
5. če takoj po prihodu ladje v prvo slovensko pristanišče ne zaprosi za izmeritev slovenske ladje, zgrajene, kupljene ali predelane v tujini za slovenskega naročnika, ki ni bila izmerjena v tujini po določbah tega zakona (111. člen);
6. če ne zaprosi za izmeritev slovenske ladje, ki se gradi v slovenski ali tuji ladjedelnici, takoj ko so na ladji vgrajeni opločje, krov in pregraje (112. člen);
7. če ne zaprosi za ponovno izmeritev slovenske ladje pred koncem predelave, ki spreminja bruto ali neto tonažo oziroma največji dovoljeni spodriv ali nosilnost ladje, ali ne stori tega po prihodu ladje v prvo slovensko pristanišče, če se ladja predeluje v tujini, izmeritev ladje v tujini pa ni bila opravljena po določbah tega zakona (tretji in četrti odstavek 113. člena);

8. če izroči v plovbo ali ima v plovbi ladjo brez katerekoli ali brez veljavne ladijske listine in knjige, predpisane v tem zakonu (66.b, 67., 117., 118., 119.a, 120., 121, 125., 125.a, 128., 129., 136., 137. in 151. člen);
9. če oseba, ki upravlja čoln, med plovbo ne ravna skladno s predpisi in tehničnimi pravili o varnosti plovbe, varstvu človekovega življenja in okolja (143. člen);
10. če kot člana posadke vpiše na ladjo nekoga, ki nima pomorske knjižice ali dovoljenja za vpis in pisne pogodbe o zaposlitvi (prvi odstavek 153. člena);
11. če član ladijske posadke opusti dolžnost obvestitve dežurnega častnika ladje ali poveljnika o dogodkih kot predpisuje 158. člen;
12. če poveljnik ladje ravna v nasprotju z določili 162., 163. in 164. člena;
13. če položaj tovorne črte ali nadvodja ne ustreza podatkom iz listin iz 183. člena tega zakona ali če ladja ni naložena v skladu z dobljeno tovorno črto oziroma črto nadvodja ali če tovor ni pravilno razporejen (184. člen);
14. če ladja nima imena in pristanišča vpisa (204. in 205. člen);
15. če dvigne potopljeno stvar, čeprav je nima pravice dvigniti (prvi odstavek 777. člena);
16. če na plovilu, ki ima radijsko postajo, ni organizirano bdenje v skladu s predpisi o radijskem prometu (tretji odstavek 31. člena);
17. če pristaniških pristojbin ne objavi javno, če zanje ne dobi soglasja ali če jih zaračunava v nasprotju s soglasjem (prvi in drugi odstavek 56. člena);
18. če ne pridobi soglasja z vidika pogojev za varnost plovbe (prvi odstavek 64. člena);
19. če ne prijavi podatkov na predpisani način (drugi odstavek 64. člena);
20. če plovila in plavajoče naprave ovirajo javni promet v pristanišču (prvi odstavek 74. člena);
21. če pluje v pristaniškem območju, ki služi mednarodnemu prometu brez dovoljenja (drugi odstavek 74. člena);
22. če opravlja vodne prireditve in druge aktivnosti brez dovoljenja (tretji odstavek 74. člena);
23. če ladja ne spoštuje pogojev obvezne pilotaže in obvezne vleke plovil (81. in 88. člen);
24. če se po opravljenem nadzorstvu nad gradnjo oziroma predelavo ali katerem koli pregledu ladje spremeni ali predela ladijski trup, njene stroje, naprave ali oprema brez soglasja klasifikacijskega zavoda (99. člen);
25. če pluje ladja zunaj določenih meja plovbe ali v nasprotju z določenimi pogoji (101. člen);
26. če prevaža potnike z ladjo, ki ni potniška, ali vkrca več potnikov, kakor je določeno (102. in 104. člen);
27. če potniška ladja ne spoštuje določil o zbiranju, hranjenju in zagotavljanju podatkov o osebah na ladji (četrti odstavek 65. člena);
28. če ladja, ki vpluje v pristanišče Republike Slovenije, ni opremljena s samodejnim sistemom identifikacije (AIS), sistemom zapisovanja podatkov (VDR) in sistemom dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT) (peti odstavek v povezavi s sedmim odstavkom 65. člena);
29. če lastnik oziroma imetnik plavajoče naprave nima dovoljenja za stalni privez, sidranje ali položitev plavajoče naprave na morsko dno (prvi odstavek 149. člena);
30. če opravlja pomorsko pilotažo ali obvezno vleko oseba v nasprotju z drugim odstavkom 44. člena;
31. če ne sporoči podatkov na predpisani način (prvi odstavek 65. člena);
32. če ne vrne vseh ladijskih listin in knjig (372.a člen).

Z globo od 600 eurov do 2.000 eurov se kaznuje tudi odgovorna oseba pravne osebe ali samostojnega podjetnika posameznika, ki stori prekršek iz prejšnjega odstavka.

Z globo od 400 eurov do 800 eurov se kaznuje posameznik, ki stori prekršek iz 1., 3., 4., 5., 8., 18., 19., 20., 21., 22., 29. ali 32. točke prvega odstavka tega člena.

979. člen

Z globo 400 eurov se kaznuje za prekršek poveljnik tuje trgovske ladje ali oseba, ki ga nadomešča, če pilotira ladjo v teritorialnem morju oziroma v notranjih morskih vodah Republike Slovenije pilot, ki ni pooblaščen za pilotiranje (79. člen)

Z globo 350 eurov se kaznuje za prekršek:

1. poveljnik tuje ladje ali oseba, ki ga nadomešča, ki prevažata na ladji več kot 2.000 ton olja, če ladja nima potrdila o zavarovanju ali o drugem finančnem poroštvi za premoženjsko odgovornost za škodo, povzročeno zaradi onesnaženja z oljem, ko vplove ali izplove iz pristanišča Republike Slovenije, ali v pristanišču vkrcava ali izkrcava olje (prvi odstavek 67. člena);
2. poveljnik slovenske ladje ali oseba, ki ga nadomešča:
 - a) če ladja, ki mora imeti ladijsko radijsko postajo, ne organizira nepretrgane službe bedenja v skladu s predpisi o radijskem prometu (tretji odstavek 31. člena);
 - b) če odplove iz pristanišča z ladjo, ki nima določenega števila članov posadke s predpisano strokovno izobrazbo (151. člen);
 - c) če osebno ne vodi ladje, kadar to zahteva varnost ladje, ko plove v pristanišče, kanal, prekop ali reko, ali ko plove iz njih (drugi odstavek 163. člena);
 - d) če ob neposredni vojni nevarnosti ali v vojni med Republiko Slovenijo in drugo državo ne ukrene glede ladje, oseb in tovara na ladji vsega, kar je potrebno (prvi in drugi odstavek 169. člena);
 - e) če v primeru vojne med drugimi državami, v kateri je Republika Slovenija ostala nevtralna, ladja pa je v pristanišču ene izmed vojskujočih se držav ali na poti v pristanišče vojskujoče se države, ali mora pluti skozi teritorialno morje ali notranje morske vode, vojskujočih se držav, ne zahteva navodil od ladjarja, če to ni mogoče, pa od pristojnih državnih organov (tretji odstavek 169. člena);
 - f) če med potovanjem ladje ne ukrene zoper člana posadke, potnika ali druge osebe na ladji, ki je storila kaznivo dejanje, vsega, kar je potrebno, da se preprečijo ali omilijo škodljive posledice dejanja in storilec pokliče na odgovornost (prvi, drugi in četrti odstavek 175. člena);
 - g) če ne pridobi predhodnega soglasja pred opravljanjem čiščenja ladje z nevarnimi plini ali deratizacije (73. člen);
3. pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik, če ribiško plovilo ni opremljeno s samodejnim sistemom identifikacije (AIS) (šesti odstavek v povezavi s sedmim odstavkom 65. člena).

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlagatelj zakona predlaga, naj Državni zbor RS obravnava predlog zakona v skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne spremembe in dopolnitve zakona, prenehanje veljavnosti posameznih določb zakona ter manj zahtevne uskladitve zakona z drugimi zakoni in s pravom Evropske unije. Rok za prenos Direktive 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in Direktive 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave poteče 17. junija 2011.

PRILOGE

- osnutki podzakonskih predpisov, katerih izdajo določa predlog zakona
- izjava o skladnosti
- korelacijske tabele
- mnenja iz medresorskega usklajevanja, da ni pripomb