



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 2 юни 2023 г.
(OR. en)

10126/23

Междуетноститутуционално досие:
2023/0165(COD)

TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от
г-жа Martine DEPREZ, директор

Дата на получаване: 1 юни 2023 г.

До: Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на
Европейския съюз

№ док. Ком.: COM(2023) 271 final

Относно: Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И
НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно
държавния пристанищен контрол

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2023) 271 final.

Приложение: COM(2023) 271 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 1.6.2023 г.
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Настоящото предложение се отнася до изменение на Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол¹.

С Директива 2009/16/ЕО (наричана по-нататък „Директивата“) се уреждат проверките на държавния пристанищен контрол на равнището на ЕС. Държавният пристанищен контрол (ДПК) е система за проверка на чуждестранни кораби в пристанища на държави, различни от държавата на знамето, от служители, извършващи държавен пристанищен контрол, за да се провери дали компетентността на капитана, офицерите и екипажа на борда, състоянието на кораба и неговото оборудване отговаря на изискванията на международните конвенции — и в Европейския съюз — на приложимото право на ЕС. Като такъв ДПК е важен фактор за гарантиране на морската безопасност и за опазване на морската среда.

Поради неговата история и международен характер за морския транспорт е разработена специфична регулаторна структура. На световно равнище международната правна рамка е приета под егидата на Международната морска организация² (ММО), докато правилата, уреждащи условията на труд и живот на борда на корабите, са въведени от друга агенция на ООН — Международната организация на труда (МОТ).

Основната отговорност за наблюдението на спазването от страна на корабите на стандартите на ММО и МОТ се носи от държавата, в която е регистриран корабът и под чието знаме има право да плава корабът — държавата на знамето. Правилата на държавата на знамето обаче се прилагат само за кораби, които плават под това знаме. Продължават да съществуват държави на знамето, които са склонни да разрешат на кораби, които не отговарят на стандартите, да оперират под тяхно знаме или които не са в състояние да прилагат адекватно международните правила. Поради това много от най-важните технически конвенции на ММО съдържат разпоредби корабите да бъдат подлагани на проверка, когато посещават чуждестранни пристанища, за да се гарантира, че отговарят на международните изисквания.

За да се подобри ефективността, пристанищните държави, които извършват проверки на ДПК, започнаха да координират систематично работата си на регионално равнище. Парижкият меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол³ (наричан по-нататък „Парижкият МР“), съставен през 1982 г., е първата от деветте междуправителствени структури в света. Всички 24 държави — членки на Европейското икономическо пространство (ЕИП) с морски пристанища, както и Канада, Руската федерация⁴ и Обединеното кралство, са подписали Парижкият МР. ЕС не е член.

¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

² Международните правила включват Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS 74), Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL 73/78), Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците (STCW), Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и Конвенцията за международните правила за предпазване от сблъскване на море от 1972 г. (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ След нахлуването в Украйна членството на Руската федерация в Парижкият МР беше прекратено през май 2022 г.

Директивата относно ДПК включва процедурите и актовете на Парижкия МР, договорени през 2009 г. Парижкия МР и Директивата за ДПК се основават на понятията за разпределяне на тежестта и целенасочени и хармонизирани проверки. Комисията, подпомагана от Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ), предоставя на всички държави — членки на ЕИП и Парижкия МР, техническа помощ, необходима за вземане на решение кои плавателни съдове да бъдат проверявани, и за докладване и споделяне на резултатите от проверките на ДПК чрез базата данни THETIS (поддържана от ЕАМБ), както и обучение за провеждане на проверки. На държавите — членки на ЕИП, също така се предоставя информация за корабите, които ще акостират в техни пристанища, чрез системата на Съюза за обмен на морска информация SafeSeaNet⁵, за да им се даде възможност да планират своите проверки.

Основните цели на Директивата относно ДПК са:

- i) непрекъснато подобряване на морската безопасност и сигурност;
- ii) непрекъснато подобряване на предотвратяването на замърсяването и на въздействието върху околната среда;
- iii) непрекъснато подобряване на условията на живот и труд на борда;
- iv) избягване на нарушения на конкуренцията.

Във връзка с това основните елементи на режима на ЕС за ДПК са:

- i) възприемане на хармонизиран подход към проверките и задържанията;
- ii) за всяка държава членка — поемане на годишно задължение за проверки;
- iii) насочване на корабите за проверка въз основа на рисковия профил на корабите (РПК) за всеки отделен кораб, и
- iv) водене на документация и обмен на информация (база данни за проверките).

От влизането ѝ в сила Директивата е изменена с цел прилагане на Морската трудова конвенция от 2006 г. (МТК, 2006 г.)⁶ Освен това в ЕС по отношение на фериботите по редовни линии⁷ се прилагат специални правила, застрахователни изисквания,⁸ контрол на отпадъците от експлоатацията на корабите и на остатъците от товари⁹, безопасно и екологосъобразно рециклиране на кораби¹⁰ и мониторинг, докладване и проверка (МДП) на емисиите на

⁵ Това е система, поддържана и разработена от ЕАМБ, която дава възможност на държавите членки да предоставят и получават информация за корабите и техните опасни товари. Системата предоставя, наред с другото, информация за идентификацията, местоположението и статута на кораба, времето на отплаване и пристигане доклади за инциденти и данни за опасните товари.

⁶ Директива 2013/38/ЕС от 12 август 2013 г. за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 218, 14.8.2013 г., стр. 1).

⁷ Директива (ЕС) 2017/2110 от 15 ноември 2017 г. за система от проверки с оглед на безопасната експлоатация на ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, за изменение на Директива 2009/16/ЕО и за отмяна на Директива 1999/35/ЕО на Съвета (ОВ L 315, 30.11.2017 г.).

⁸ Директива № 2009/20/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно застраховката на корабособствениците за морски искове (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 128).

⁹ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби, за изменение на Директива 2010/65/ЕС и за отмяна на Директива 2000/59/ЕО (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 11).

¹⁰ Регламент (ЕС) № 1257/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 20 ноември 2013 г. относно рециклирането на кораби и за изменение на Регламент (ЕО) № 1013/2006 и Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 330, 10.12.2013 г., стр. 1).

парникови газове (ПГ)¹¹, когато с проверките на ДПК се проследява правоприлагането на тези правила. За други правни актове на ЕС, като например контрола на съдържанието на сира в корабните горива, ДПК също се използва за проверка в по-голямата част от държавите — членки на ЕС, чрез ДПК¹². Държавният пристанищен контрол в ЕС се основава до голяма степен на правилата и процедурите на Парижкия МР, но тези разпоредби на ЕС не се прилагат за страните извън ЕИП, подписали Парижкия МР.

През 2018 г. Директивата беше предмет на последваща оценка и проверка за пригодност на морския сектор (наред с други законодателни актове на ЕС в областта на морската безопасност). От влизането в сила на Директивата тя също така е подложена на постоянен мониторинг от страна на Комисията, която установи следните проблемни въпроси:

- 1) настоящите изисквания на ЕС не са приведени в съответствие с новите задължителни международни правила и новите процедури, договорени на регионално равнище (Международната морска организация (ММО) и Парижкия МР);
- 2) настоящите изисквания на ЕС не се прилагат за риболовни кораби — по някои международни конвенции, приложими за риболовни кораби с дължина над 24 метра, които биха могли да бъдат прилагани чрез ДПК, не се извършват проверки или не се провеждат по координиран начин;
- 3) налице е неравномерно разпределение на проверките на ДПК в пристанищата на ЕС;
- 4) настоящият модел на рисковия профил на корабите и целевият механизъм, използвани за подбор на кораби за проверка, не са актуални;
- 5) системата разчита твърде много на тромавата система за свидетелства на хартиен носител, и
- 6) съществуват неадекватни и негъвкави процедури и недостатъчни ресурси за ДПК (умения, обучение).

Установените проблеми се отнасят до целия ЕС, като основните причини за тях са едни и същи. При липсата на действия от страна на ЕС съществува риск държавите членки да работят по некоординиран и нехармонизиран начин. Съществува ясно изразена стойност от ЕС от усъвършенстване на Директивата с цел справяне с установените проблеми.

Във връзка с това Комисията изготви предложение за изменение на Директива 2009/16/ЕО. Конкретните цели на предложението са:

- актуализиране и привеждане на законодателството на ЕС в съответствие с международните правила и процедури, определени от ММО/МОТ или Парижкия МР;
- защита на риболовните кораби, техния екипаж и околната среда. По-големите риболовни кораби с дължина над 24 метра не са включени в обхвата на държавния пристанищен контрол. Доброволна система за контрол за този вид кораби следва да

¹¹ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

¹² Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сира в определени течни горива (кодифициран текст) (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58).

- повиши степента на съответствие с международните стандарти за безопасност и опазване на околната среда, приложими за тези кораби;
- гарантиране на по-широко внедряване на цифрови решения. По-специално по този начин се насърчава въвеждането и използването на задължителни електронни свидетелства, което се обвързва с рисковия профил на корабите, използван за целеви подбор и определяне на кораби за проверка;
 - осигуряване на ефикасен и хармонизиран подход за извършване на проверки на ДПК. Това включва по-целенасочен подбор на корабите за проверка чрез реструктуриране на остарели аспекти на рисковия профил на корабите и добавяне на нови компоненти към него.

От съображения за яснота и последователност с настоящото предложение също така се актуализират редица определения и позовавания на свързаните законодателни актове на ЕС и правилата на ММО.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Предложението е в пълно съответствие с Директива 2009/18/ЕО¹³ относно разследването на произшествия в областта на морския транспорт и Директива 2009/21/ЕО¹⁴ относно изискванията за държавата на знамето. И трите директиви на ЕС за морска безопасност се основават на правилата и стандартите, определени от ММО на международно равнище, и заедно формират основата за системата на ЕС за гарантиране на безопасността на морските операции във водите на ЕС.

- **Съгласуваност с други политики на ЕС**

Предложението е част от програмата REFIT на Комисията и изпълнява нейната програма за по-добро регулиране, като гарантира, че съществуващото законодателство е просто и ясно, не създава ненужна тежест и е в крак с динамичното политическо, обществено и технологично развитие. Настоящото предложение и свързаните с него предложения за преразглеждане на другите директиви за морска безопасност също са част от законодателството на ЕС в областта на морската безопасност и в значителна степен взаимодействат с него, като това включва системата на ЕС за контрол на движението на корабите и за информация (SafeSeaNet)¹⁵, Регламента за създаване на ЕАМБ¹⁶, Директивата относно безопасността на риболовните кораби¹⁷, законодателството на ЕС относно признатите организации¹⁸, Рамковата директива за морска стратегия¹⁹ и други законодателни актове на ЕС в областта на околната среда²⁰.

¹³ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 114.

¹⁴ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132.

¹⁵ Директива 2002/59/ЕО относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10).

¹⁶ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

¹⁷ ОВ L 34, 9.2.1998 г., стр. 1.

¹⁸ Регламент (ЕО) № 391/2009 относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11) и Директива 2009/15/ЕО относно общите правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби и за съответните дейности на морските администрации (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 47).

¹⁹ ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19.

²⁰ Например Директива 92/43/ЕИО („Директивата за местообитанията“), Директива 2009/147/ЕО („Директивата на ЕС за птиците“), Директива (ЕС) 2019/904 (Директива относно пластмасите за еднократна употреба).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Правното основание за изменение на Директивата е член 100, параграф 2 отДФЕС, в който се предвиждат мерки за подобряване на безопасността на транспорта и специфични разпоредби за морския транспорт.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

Тъй като международните актове в областта на ДПК в сектора на морския транспорт съгласно член 3, параграф 2 отДФЕС са от изключителната компетентност на ЕС, принципът на субсидиарност не се прилага нито по отношение на тези инструменти, нито по отношение на правилата на ЕС за прилагане на тези споразумения.

• Пропорционалност

Комисията изготви предложението, за да отрази последните развития на международно равнище и резултатите от процедурите за последваща оценка и REFIT през 2018 г. Освен това Комисията извърши оценка на въздействието, за да определи, прецени и оцени алтернативните мерки за постигане на същите цели.

Целта на предложеното изменение е да се подобри морската безопасност чрез наличието на актуална, съгласувана и хармонизирана система за проверки на ДПК в целия ЕС, насочена към корабите с недостатъчно добри резултати и по този начин към подобряване на показателите за безопасност и опазване на околната среда на корабите, извършващи дейност във водите на ЕС. Комисията счита, че е целесъобразно да се разшири обхватът на ДПК, така че да включва по-големи риболовни кораби, което се счита за пропорционално, тъй като ще бъде доброволно за онези държави членки, които желаят да извършват този вид проверки. Тази мярка следва да подобри безопасността, околната среда и условията на труд и живот в риболовния сектор. Преминаването към цифровизация и използване на електронни свидетелства ще доведе до разходи, но те ще бъдат ограничени и ще бъдат компенсирани от очакваните ползи от гледна точка на по-голямото въздействие върху безопасността и ефективността, които се очаква да донесат. Предвид международния характер на сектора не съществува алтернативна мярка за постигане на тези резултати по по-ефективен и ефикасен начин.

• Избор на инструмент

Тъй като предложението изисква само няколко изменения на Директива 2009/16/ЕО, най-подходящият правен инструмент е директива за изменение.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

При последващата оценка по REFIT и проверката за пригодност на морския транспорт от 2018 г. се стигна до заключението, че макар Директивата да ограничава до известна степен гъвкавостта на Парижкия МР, тя добавя стойност, като съчетава рамка за държавен пристанищен контрол с механизъм за правоприлагане, за да се гарантира правилно и последователно изпълнение в държавите членки. Това доведе до натиск за изпълнение и непрекъснато подобряване, а оттам и до по-добро разпределение на ресурсите на равнището на държавите членки за държавния пристанищен контрол. Заключението от оценката е, че Директивата е допринесла за постигането

на поставените цели за подобряване на морската безопасност, сигурност, предотвратяване на замърсяването и за осигуряване на по-добри условия на труд и живот на борда.

ЕАМБ подкрепи режима за държавен пристанищен контрол по много важен начин. Над две трети от държавите — членки на ЕС/ЕИП, които извършват проверки, използват изключително THETIS, за да изберат кои плавателни съдове да бъдат подложени на проверка. Беше установено, че ролята на ЕАМБ в управлението и актуализирането на THETIS, както и обучението, предоставяно от ЕАМБ на инспектори за хармонизиране на проверките в целия регион на Парижкия МР, също така са много важни.

Освен това Комисията и ЕАМБ непрекъснато наблюдаваха изпълнението на Директивата. Тъй като докладите от проверките на ДПК трябва да бъдат качени в THETIS веднага след приключване на проверката, ЕАМБ разполага с подробен преглед в почти реално време на всички извършени проверки. ЕАМБ също така предоставя бюро за помощ и техническа помощ на държавите членки, които се нуждаят от съдействие, и извършва посещения в държавите — членки на ЕИП, за да провери съответствието.

Въпреки това проверката за пригодност на морския транспорт и хоризонталният анализ, извършен от ЕАМБ, установиха няколко области, които биха могли да бъдат подобрени в режима за ДПК.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Основните дейности по консултацията включваха:

- четири проучвателни интервюта с представители на ключови заинтересовани страни на равнището на ЕС, по-специално за да се подпомогне и прецизира цялостното определяне на проблема и възможните варианти на политиката;
- целево проучване сред заинтересованите страни, организирано от консултанта, отговарящ за външното проучване в подкрепа на оценката на въздействието, проведено от 7 септември 2021 г. до 6 октомври 2021 г. Проучването беше изпратено на ключови заинтересовани страни с конкретни искания за информация, по-специално за да се подпомогне оценката на въздействието на възможните мерки на политиката;
- консултантът, отговарящ за външното проучване в подкрепа на оценката на въздействието, проведе 22 целеви интервюта от 13 юли 2021 г. до 16 септември 2021 г. с ключови заинтересовани страни, за да попълнят конкретни искания за информация, по-специално в подкрепа на оценката на въздействието на възможните мерки на политиката.
- Допълнителни консултативни дейности, организирани от ГД „Мобилност и транспорт“ и консултанта, отговарящ за външното проучване в подкрепа на оценката на въздействието, с цел провеждане на консултации с държавите членки и основните заинтересовани страни, за да се получат мненията им относно различните мерки на политиката и да се потвърдят първоначалните и окончателните резултати от проучването в подкрепа на оценката на въздействието по отношение на количественото определяне на въздействията. Тези дейности бяха проведени по време на заседанията на секторния комитет на ЕС за социален диалог по въпросите на морския транспорт (16 април 2021 г., 23 септември 2021 г. и 16 декември 2021 г.), на секторния комитет на ЕС за социален диалог по въпросите на морския риболов (29 януари 2021 г., 8 март 2021 г. и 16 ноември 2021 г.), на секторния комитет на ЕС за социален диалог в областта на пристанищата (19 ноември 2021 г.), на неофициалната среща на директорите на

службите по морски транспорт от ЕС/ЕИП (30 ноември 2021 г.), на виртуалните и присъствените заседания на Комитета за държавен пристанищен контрол на Парижкия МР (май 2021 г. и май 2022 г.), на заседанията на Комитета на ЕС по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (17 май 2021 г., 11 ноември 2021 г. и 31 май 2022 г.).

Информацията, събрана от заинтересованите страни, беше от ключово значение, за да се даде възможност на Комисията да усъвършенства разработването на вариантите на политиката, както и да оцени тяхното икономическо, социално и екологично въздействие. Тя даде възможност на Комисията да сравни вариантите и да установи кой от тях е вероятно да постигне оптимално съотношение между разходите и ползите за обществото и да спомогне за постигането на по-ефективен и ефикасен механизъм за държавен пристанищен контрол, насочен по-добре към неотговарящия на стандартите морски транспорт. Констатациите от тези процеси допълниха документното проучване, извършено като част от работата по външното помощно проучване.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Настоящият преглед се основава предимно на данните, събрани по време на посочената по-горе последваща оценка и проверка за пригодност на морския транспорт през 2018 г.

Изготвянето на настоящото предложение изискваше също така участието на експерти от Комисията и ЕАМБ за конкретното формулиране на технически определения и ясна правна разработка.

- **Оценка на въздействието**

В оценката на въздействието бяха разгледани три варианта на политиката за преразглеждане на Директивата, основаващи се на следните ръководни принципи:

- 1) необходимостта от актуализиране и привеждане на Директивата в съответствие с международните актове;
- 2) потенциала за справяне със специфичния проблем на риболовния флот, като се предвиди специален режим за ДПК за такива кораби;
- 3) по-засилена цифровизация на методите за ДПК, за да се даде възможност за по-добре подготвени и по-целенасочени проверки на ДПК — Директивата трябва да улеснява и да предоставя стимули за използването на задължителни електронни свидетелства;
- 4) ефикасен и хармонизиран подход към проверките на ДПК въз основа на натрупания опит в изпълнението на Директивата и по-целенасочен подбор на корабите за проверка.

Вариант А предлага редица промени в Директивата, за да се постигне по-добре целта за подобряване на морската безопасност и предотвратяване на замърсяването. Този вариант е насочен главно към привеждане на Директивата в съответствие с международните правни актове. Повечето от другите предложени промени са нерегулаторни мерки под формата на препоръки, насоки и семинари, организирани от Комисията и/или ЕАМБ.

При вариант Б се постига баланс между осигуряването на гъвкавост за администрациите за ДПК и хармонизирането. Предлага се доброволна система за ДПК за онези държави членки, които желаят да извършват проверки на риболовни кораби с дължина над 24 метра, успоредно с (но извън рамките на) действащата Директива. Той включва също така предоставянето на насоки,

обучение от ЕАМБ и база данни на ЕАМБ за проверките с цел подбор на корабите и докладване за проверките. Той насърчава използването на електронни свидетелства, като ги обвързва с рисковия профил на корабите.

Вариант В води до най-голямо увеличаване на административната тежест за администрациите за ДПК, но също така ще гарантира най-високо равнище на хармонизиране на проверките. Това би включило изцяло ДПК за риболовни кораби с дължина над 24 метра в обхвата на Директивата, което ще окаже въздействие върху собствениците/операторите на тези кораби, както и върху администрациите за ДПК на държавите членки. Това ще направи използването на електронни свидетелства задължително в Директивата и ще предпостави постепенното премахване на свидетелствата на хартиен носител до 2035 г.

Оценката на въздействието беше представена за одобрение на Комитета за регулаторен контрол през юли 2022 г. Комитетът даде положително становище с особено мнение. В работния документ на службите на Комисията, придружаващ настоящото законодателно предложение, се разглеждат коментарите, направени от Комитета.

- Прилагане на принципа на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови

Не са установени допълнителни разходи (административни разходи или разходи за приспособяване) за предприятията или гражданите.

- **Пригодност и опростяване на законодателството (REFIT)**

Инициативата е от значение за програмата REFIT на Комисията, тъй като с нея се цели да се приведе в съответствие и да се опрости законодателството в областта на морската безопасност, да се подобри профилът на безопасност (по-специално на сегмента на флота от по-големи риболовни кораби) и да се подпомогнат органите на държавите членки при изпълнението на тяхното задължение за проверки и докладване.

Освен това предпочитаният вариант на политиката включва аспекти на опростяването, тъй като с него ще се изяснят ситуациите и обстоятелствата, при които проверките на ДПК могат да бъдат пропуснати поради обичайни оперативни съображения или при форсмажорни обстоятелства. Очаква се той да засили хармонизирането и стандартизирането в целия ЕС чрез предоставяне от страна на ЕАМБ на помощ на националните органи за ДПК посредством обучение относно начините за извършване на проверка на чуждестранни риболовни кораби, както и чрез осигуряване на специална база данни за проверките за целеви подбор и определяне на кораби за проверка и за записване и споделяне на резултатите от проверките.

- **Основни права**

Предложението няма последици за защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

С предложението се увеличават сегашните нетни разходи за бюджета на Съюза в размер на 6,479 милиона евро за периода 2025—2050 г. Отражението на предложението върху бюджета е описано по-подробно в законодателната финансова обосновка, приложена за сведение към настоящото предложение. Отражението на предложението върху бюджета вече е включено в предложението на Комисията за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейската агенция за морска безопасност и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1406/2002.

Отражението върху бюджета отвъд текущата МФР е ориентиран преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

• Мерки за мониторинг, оценка и докладване

Набелязани са подходящи механизми за мониторинг и докладване. ЕАМБ ще играе важна роля в този процес, тъй като Агенцията отговаря за разработването и експлоатацията на електронни системи за данни за морския транспорт, по-специално базата данни THETIS за целеви подбор и докладване на проверки.

Изпълнението може да бъде наблюдавано чрез мониторинг от страна на Комисията и/или ЕАМБ на базата данни THETIS, за да се провери дали целевият подбор на корабите е правилно извършен, дали проверките се извършват правилно и дали докладите от проверките се качват в базата данни. ЕАМБ също така провежда цикли на посещения в държавите членки, за да провери операциите на място като част от подкрепящата роля на ЕАМБ за Комисията²¹. Държавите членки ще трябва да разполагат със система за управление на качеството (СУК), за да сертифицират своята организация, политики, процеси, ресурси и документация, които са подходящи за постигането на своите цели. След сертифицирането това трябва да подлежи на периодичен одит. От държавите членки ще се изисква да споделят с Комисията/ЕАМБ резултатите от одитите, извършени от акредитирания орган, така че националните органи за държавен пристанищен контрол да могат да запазят сертифицирането си по СУК.

Като се има предвид, че се планира пълният цикъл на предвидените посещения на ЕАМБ във връзка с изпълнението да продължи 5 години²², се предлага цикълът за оценка на Директивата да бъде от седем години.

• Обяснителни документи (за директивите)

Не се изискват обяснителни документи, тъй като целта на предложението е да бъде опростен и изяснен съществуващият режим.

• Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението

Със съображение 11 всички държави — членки на ЕС, които отговарят на условията (Испания, Гърция, Франция, Хърватия, Италия и Словения), се насърчават да станат членове на Средиземноморския меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол с цел подобряване на качеството и количеството на проверките за държавен пристанищен контрол, извършвани в Средиземноморския басейн.

Член 1 от проекта на Директивата за изменение представлява нейната главна част и съдържа изменения на редица разпоредби на Директива 2009/16/ЕО.

Цел, определение и обхват

²¹ ЕАМБ извършва такива посещения съгласно член 3 от Регламент (ЕО) № 1406/2002 за създаване на Европейска агенция за морска безопасност като част от основните си задачи; поради това не се очаква да възникнат допълнителни разходи.

²² Както е предвидено в методиката за посещения на ЕАМБ в държавите членки, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

В член 2 се изменя точка 1, чрез което обхватът на Директивата се разширява частично, за да се включат редица международни конвенции в обхвата на проверките на държавния пристанищен контрол. Това са Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията BWM) и Международната конвенция за отстраняване на потънало имущество (Найроби), които са в сила и са приети като съответни актове от Парижкия МР.

В точка 2 обхватът се изменя, така че риболовните кораби с дължина над 24 метра да могат да бъдат проверявани по ДПК от онези държави членки, които желаят да извършат тези проверки.

Задължение за извършване на проверки

В точка 3 се правят промени в задължението за проверки (т.нар. „справедлив дял“) и в начина, по който това се изчислява и спазва от държавите членки. Понастоящем задължението за проверки се основава на верижната средна стойност за три години от всички проверки, извършени в региона на Парижкия МР. Това означава, че когато държавите членки извършват проверки на значително повече кораби, отколкото е предвидено в техните задължения за проверки, това с течение на времето ще увеличи кумулативно задължението за проверки за всички държави членки. Това увеличение е изчислено от ЕАМБ на 1—2 % годишно. Целта на посочената мярка е да се преодолее тази допълнителна и ненужна тежест за държавите членки.

Точки 4 и 5 привеждат Директивата в съответствие с промените в Парижкия МР по отношение на задължението за проверки и за да се даде възможност за по-голяма гъвкавост при пропуснати проверки (поради оперативни съображения или причини, свързани с форсмажорни обстоятелства).

Директивата се изменя също така в точка 6, за да се даде възможност за по-голяма гъвкавост при пропуснати проверки и за да се изпълни задължението за проверки.

Ситуации, свързани с форсмажорни обстоятелства

В точка 7 се разглежда въпросът за липсата на гъвкавост на режима за ДПК в случай на криза или неочаквани събития, като например пандемията от COVID-19. За да стане режимът по-устойчив, се въвежда нов член 8а. Мярката позволява по-голяма гъвкавост на държавите членки, тъй като им позволява да пропуснат проверките в случай на форсмажорни обстоятелства, при условие че пропуснатата проверка е регистрирана и причината за липсата ѝ е документирана.

Уведомление преди пристигане

С точки 8 и 10 Директивата се привежда в съответствие с измененията на Парижкия МР, като се премахва задължението за 72-часово докладване за корабите, отговарящи на условията за разширена проверка, както е посочено в член 9 и приложение III; член 9 и приложение III се заличават. В точки 16 и 23 е отразено заличаването на член 9 и приложение III.

Параметри на околната среда

В точка 9 се определят параметрите на околната среда, които ще бъдат взети предвид, за да се установи рисковият профил на корабите, използван за целеви подбор на кораби за проверка.

Разширени проверки

В точка 10 се предвижда, че поради сложността им разширените проверки трябва да се извършват от повече от един служител на държавния пристанищен контрол.

Отказ на достъп

В точки 12 и 13 Директивата се изменя така, че да бъде приведена в съответствие с промените, приети от Парижкия МР, свързани с процедурата за отказ на достъп (забрана) и възможността за забрана на плавателните съдове, които са включени в сивия или белия списък на Парижкия МР (забрана без оглед на знамето), както и разпоредби, свързани с избягване на задържане или когато задържаният кораб не се насочва към одобрен кораборемонтен завод.

Обучение от ЕАМБ

В точка 14 се посочват възможностите ЕАМБ да предоставя обучение на държавите — членки на ЕС, за да изпълняват по-добре отговорностите си съгласно Директивата, като се има предвид разширеният обхват на ДПК и подобренията в обхвата и вида на обучението.

Въз основа на това ЕАМБ (заедно с държавите членки и Парижкия МР) ще разработи нова програма за професионално развитие и обучение на инспекторите, която ще включва i) програма за компетентност и ii) схема за професионално развитие. След като тези аспекти бъдат въведени, Агенцията следва да определи и представи новите потребности от обучение с цел изменение на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за професионално развитие и обучение на инспекторите, по-специално по отношение на новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от новите конвенции на ММО.

База данни, споделяне на информация и електронни свидетелства

В точка 15 Директивата се изменя така, че да се изясни и определи срокът, в рамките на който трябва да бъдат изпратени в SafeSeaNet уведомленията за пристигане и отплаване на кораба. С член 24, параграф 2 от Директивата от държавите членки се изисква да гарантират, че тези данни се „предават в разумен срок в базата данни за проверките“. Директивата ще бъде изменена, за да включи понятието „разумен срок“, така че докладването на действителното време на пристигане и на отплаване да се извършва в рамките на три часа. В нея се предвижда също така, че всички доклади от проверките на ДПК се валидират от лице (или друг инспектор на държавния пристанищен контрол, или надзорен орган), различно от инспектора, извършил проверката, преди докладът от нея да бъде изпратен в базата данни.

Параграф 16 от Директивата се изменя така, че да се добави нов член, предвиждащ и насърчаващ използването на електронни свидетелства. Те ще се основават на общ образец, ще използват общ инструмент за валидиране и регистър на равнището на ЕС, който ще обвързва използването на електронните свидетелства с рисковия профил на корабите. Тази мярка ще насърчи издаването на електронни свидетелства от държавите на знамето или от признати организации (ПО), действащи от тяхно име (като същевременно се позволява постоянното им използване при ДПК), като в тези електронни свидетелства ще се предоставят точки (добавяне на параметър към рисковия профил на корабите), указващи кораби с нисък риск, които в по-малка степен подлежат на проверка от ДПК.

Система за управление на качеството

В точка 18 Директивата се изменя така, че от държавите членки да се изисква да разработят и прилагат система за управление на качеството (СУК) за дейностите по ДПК на своите морски администрации. Това следва да позволи на администрациите да бъдат в крак с нарастващата сложност и изисквания на проверките на ДПК, за да се даде възможност за по-добър контрол на качеството и да се посочат проблеми, като например въпроси, свързани с разпределението на ресурсите. Системата ще се прилага за всички пристанищни държави, които все още нямат външно сертифицирана СУК за своите дейности по ДПК.

Делегирани актове

В точка 19 се предвижда на Комисията да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за актуализиране на списъка на конвенциите, определени в член 2, параграф 1, ако такива конвенции са приети като съответен инструмент от Парижкия МР, и да изменя приложение VI с цел добавяне и/или актуализиране на списъка на процедурите и насоките, свързани с държавния пристанищен контрол, приет от Парижкия МР.

Правомощия за изменение

В точка 20 се предвижда, че всички актуализации на съответните актове на ММО, изброени в член 2, параграф 1, подлежат на стандартната клауза за запазване на равнището на защита. Това означава, че ако има промени на международно равнище, стандартите в инструмента на ЕС се запазват най-малко на сегашното равнище.

Правила за прилагане

В точка 21 се посочва, че при приемането на актове за изпълнение Комисията обръща специално внимание на ролята и експертния опит на Парижкия МР и че за тези актове се вземат предвид експертните познания и опитът, придобити във връзка със системата за проверки в Съюза.

Преглед на изпълнението

В точка 22 се предвижда Комисията да направи преглед на прилагането на изменената директива 10 години след приемането ѝ. Така се вземат предвид времето, необходимо за транспониране, и фактът, че цикълът от посещения за преглед на ЕАМБ в държавите членки обикновено отнема не по-малко от 5 години.

Рисков профил на корабите (РПК) — Свидетелства и документи

С точки 23 и 24 се изменят приложения I и II, отнасящи се до рисковия профил на корабите (РПК). РПК се изменя, за да се вземат предвид промените, които вече по принцип са договорени в Парижкия МР. Те включват i) точки по скалата за оценка, прилагани за някои видове плавателни съдове, и ii) схемата за одит на ММО, която вече не е доброволна система, а се заменя с тежестен коефициент, за да се вземе предвид дали държавата на знамето е ратифицирала международните конвенции.

РПК се изменя и за товарни и пътнически плавателни съдове с тегло над 5000 бруто тонаж (считани за най-замърсяващи), при които за РПК ще се взема предвид показателят на ММО за въглеродния интензитет за плавателния съд. За всички кораби, които отговарят на условията за държавен пристанищен контрол, се коригира тежестен коефициент, за да се отдаде по-голямо значение на свързаните с околната среда неизправности (MARPOL, Международната конвенция

за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби и Международната конвенция за контрол на вредните противообрастващи системи на корабите), регистрирани по отношение на този кораб при предишни проверки на ДПК, извършени в региона на Парижкия МР. Регистрираните неизправности и задържания са свързани само с международните конвенции (т.нар. „съответни актове“), така че преразгледаният РПК ще се прилага в целия регион на Парижкия МР, а не само в държавите — членки на ЕС. Ще бъде добавен и параметър, чрез който държавите на знамето на корабите, които отговарят на условията за ДПК, да се насърчат да използват електронни свидетелства.

Свидетелства

С точка 26 се актуализират списъците на задължителните свидетелства и другите документи в приложение IV, които трябва да бъдат проверени по време на проверките, в съответствие с изискванията на ММО, договорени по-рано в Парижкия МР.

Процедури и насоки за проверките

За да се даде възможност за актуализирана и хармонизирана система за държавен пристанищен контрол в целия Съюз, с точка 26 се актуализира приложение VI към насоките и инструкциите за проверки, които трябва да се спазват по време на проверките, в тяхната актуализирана версия.

Отказ на достъп

С точка 28 се актуализира приложение VIII относно процедурите за отказ на достъп (забрана), посочени в член 16, за да бъдат приведени в съответствие с промените, които вече са договорени в Парижкия МР.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²³,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²⁴,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Директива № 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁵ се определят правила относно системата за проверки на държавния пристанищен контрол, чрез която се проверяват отговарящите на изискванията кораби, акостиращи в пристанища на Съюза, с цел да се провери дали компетентността на екипажа на борда и състоянието на кораба и неговото оборудване отговарят на изискванията на международните конвенции за безопасност на човешкия живот на море и за опазване на морската среда.
- (2) Директива 2009/16/ЕО се основава на вече съществуващата доброволна междуправителствена структура на Парижкия меморандум за разбирателство за държавния пристанищен контрол (Парижкия МР) и на понятията за споделена тежест на проверките, основан на риска целеви подбор на корабите за проверка, хармонизирани проверки и споделяне на резултатите от проверките.
- (3) След влизането в сила на Директива 2009/16/ЕО настъпиха промени в международната регулаторна среда (по-специално в Парижкия МР и Международната морска организация) и в технологичното развитие. Тези промени, както и опитът, натрупан при изпълнението на Директива 2009/16/ЕО, следва да бъдат взети предвид.
- (4) От 2011 г. насам влязоха в сила редица международни конвенции, които бяха ратифицирани от държавите членки. Това са Международната конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенцията BWM) и Международната конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество

²³ ОВ С , г., стр. .

²⁴ ОВ С , г., стр. .

²⁵ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

(Конвенцията от Найроби). Поради това те следва да бъдат включени в списъка на конвенциите, обхванати от Директива 2009/16/ЕО, за да могат да бъдат прилагани като част от системата за държавен пристанищен контрол.

- (5) За да се даде възможност за актуализирана и хармонизирана система за държавен пристанищен контрол, е необходимо да има по-бърз начин за актуализиране на списъка на международните конвенции, прилагани от държавния пристанищен контрол, без да е необходимо изменение на цялата Директива. Поради това след влизането в сила на дадена международна конвенция — което означава, че тя е достигнала договореното равнище на ратификация — и след приемането ѝ от членовете на Парижкия МР като съответен акт, списъкът на конвенциите в Директивата следва да бъде актуализиран от Комисията.
- (6) Поради малкия си размер повечето риболовни кораби в ЕС извършват дейност в териториални води и не е вероятно да бъдат проверявани в чуждестранни пристанища. Това означава, че като цяло само по-големите риболовни кораби с дължина над 24 метра (също така риболовни кораби, които в най-голяма степен са предмет на международни конвенции) е вероятно да извършват дейност в международни води и да акостираат в пристанища, различни от тези в държавата, в която са регистрирани, и следователно да подлежат на ДПК. Тъй като по-голямата част от международните конвенции, приложими за по-големи риболовни кораби, се различават от тези, които понастоящем се прилагат чрез държавния пристанищен контрол, и за да се избегне нежелано въздействие върху настоящата система за държавен пристанищен контрол, се предлага успоредно прилагане на система за държавен пристанищен контрол за риболовните кораби.
- (7) Поради моделите на извършване на риболов обаче не всички държави — членки на ЕС, са посещавани от тези по-големи риболовни кораби. Поради това се предлага доброволна система за държавите — членки на ЕС, желаещи да извършват тези проверки, която да бъде отделна от настоящия режим за държавен пристанищен контрол, за да се даде възможност за гъвкавост и за разработване на стандарти в държавния пристанищен контрол. Следователно тази система за държавен пристанищен контрол на риболовни кораби с дължина над 24 метра може да бъде разработена систематично от държавите членки, Парижкия МР и Комисията.
- (8) Механизмът за справедливо разпределение осигурява разпределение на тежестта на проверките между държавите членки в рамките на Парижкия МР. За всяка държава членка е определен даден брой проверки — задължение за проверки или „справедлив дял“ — които да се извършват всяка година. Дали корабите отговарят на условията за проверка, се определя основно от времето, което е изминало от последната проверка. Корабите с приоритет II могат да бъдат обект на проверка, докато корабите с приоритет I трябва да бъдат обект на проверка.
- (9) На държавите членки се разрешава да пропуснат определен брой „приоритетни“ проверки и въпреки това да се считат за изпълнили задължението си за проверки. За някои държави членки обаче броят на акостиранията на кораби, които действително се случват през дадена година, може да надвишава или да бъде по-малък от определеното задължение за проверка. Беше установено, че алтернативният метод за изпълнение на задължението за справедлив дял за тези държави членки (прекомерно натоварени или недостатъчно натоварени) не е гъвкав, поради което е необходимо съответните разпоредби да бъдат приведени в съответствие с преразгледаните разпоредби на Парижкия МР.

- (10) Държавите членки имат право също така да отложат проверките на кораби при определени обстоятелства, при условие че корабът бъде проверен в следващото пристанище, в което ще акостира, или в срок от 15 дни, като тази възможност е изменена така, че от нея да могат да възползват всички държави членки. От някои категории кораби, за които се счита, че представляват по-висок риск и които следователно отговарят на условията за разширена проверка, се изисква да уведомят за очакваното време на пристигане в дадено пристанище 72 часа преди пристигането си. След няколко години обаче се стигна до заключението, че това задължение е твърде тежко за операторите и няма добавена стойност, тъй като националните органи вече по-лесно получават необходимата информация от базата данни THETIS. Въз основа на това Парижкият МР премахна това задължение за уведомяване преди пристигането, поради което Директива 2009/16/ЕО следва да бъде приведена в съответствие с него.
- (11) През последното десетилетие и въпреки увеличаването на броя на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, включително морския транспорт на стоки на къси разстояния между основните пристанища в държавите — членки на ЕС, както и в пристанищата, разположени в географската територия на Европа или в държави извън Европа — на Средиземно и Черно море, профилът на безопасност на плавателните съдове, акостиращи в пристанища на ЕС, се подобри значително. Проверките на държавния пристанищен контрол все по-често се използват за правоприлагане на законодателството в областта на околната среда, като например във връзка с емисиите на сяра или безопасното и екологично разглобяване на кораби за скрап. Пакетът „Подготвени за цел 55“ има за цел да намали общите емисии на парникови газове в ЕС с 55 % до 2030 г., проправяйки пътя към неутралност по отношение на климата до 2050 г., като се очаква морският транспорт да допринесе за това усилие. Рисковият профил на кораба, разработен преди 2009 г., обаче имаше различни приоритети и не е напълно адаптиран, за да бъдат насочени дейностите по проверка към корабите с най-слаби екологични показатели.
- (12) Въз основа на това рисковият профил на кораба следва да бъде актуализиран, за да отразява екологичните въпроси, като се отдава по-голямо значение на екологичните характеристики, включително оперативния въглероден интензитет на проверяваните кораби, както и на свързаните с околната среда неизправности и задържания.
- (13) Цифровизацията е съществен аспект на технологичния напредък в областта на събирането и съобщаването на данни, като има за цел намаляване на разходите и ефективно използване на човешките ресурси. Броят на корабите, които понастоящем притежават електронни свидетелства, нараства и се очаква да се увеличава. Поради това ефективността на държавния пристанищен контрол следва да се повиши чрез по-широко използване на електронни свидетелства, за да се осигури възможност за по-добре подготвени проверки, насочени към корабите. Въвеждането и използването на тези електронни свидетелства следва да бъде стимулирано чрез включването им в рисковия профил на кораба.
- (14) Държавният пристанищен контрол се усложнява все повече, тъй като се добавят нови изисквания за проверки — по силата на законодателството на ЕС или чрез Международната морска организация. Поради това е необходимо да се гарантира повишаването на квалификацията и преквалификацията на служителите на държавния пристанищен контрол и тяхното обучение да се развива непрекъснато.

- (15) В съответствие с Директива № 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁶ от администрациите на държавите на знамето в Съюза се изисква да разполагат със система за управление на качеството, за да се помогне на държавите членки да подобрят още повече работата си като държави на знамето и да се осигурят еднакви условия на конкуренция между администрациите. Подобно изискване за дейностите по държавен пристанищен контрол следва да позволи на държавите членки да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигане на целите им, както и да идентифицират системни проблеми, като например въпроси с разпределението на ресурсите или персонала, преди те да станат съществени.
- (16) С цел да се позволи актуално прилагане на разпоредбите на настоящата директива, така че да се осигури възможност на държавите членки да изпълняват задълженията си съгласно международното право в съответствие с Директивата, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с актуализирането на конвенциите, попадащи в обхвата на Директива 2009/16/ЕО, и с изменението на списъка с процедури и насоки, свързани с държавния пристанищен контрол, приет с Парижкия МР. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.²⁷ По-специално с цел да се осигури равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (17) За да се гарантират еднакви условия за прилагане на разпоредбите на Директива 2009/16/ЕО относно списъка на конвенциите, попадащи в нейния обхват, доброволният режим за държавен пристанищен контрол за риболовни кораби с обща дължина над 24 метра, условията за прилагане на приложение VII относно разширената проверка, единният набор от насоки и процедури за безопасност и сигурност, както и изискванията за електронни свидетелства, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета²⁸.
- (18) За да се подобри качеството на проверките на държавния пристанищен контрол в морските зони в близост до ЕС, всички отговарящи на условията държави членки се насърчават да се присъединят към Средиземноморския меморандум за разбирателство относно държавния пристанищен контрол (Средиземноморския МР).
- (19) С оглед на пълния цикъл от посещения за мониторинг в държавите членки от страна на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) с цел мониторинг на прилагането на Директива 2009/16/ЕО, Комисията следва да направи оценка на изпълнението на Директива 2009/16/ЕО не по-късно от [десет години след датата на нейното прилагане, посочена в член XX)] и да докладва за това на Европейския парламент и на Съвета.

²⁶ Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

²⁷ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

²⁸ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Държавите членки следва да си сътрудничат с Комисията, за да се събере цялата информация, необходима за тази оценка.

- (20) Доколкото целите на настоящата директива не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради международния характер на морския транспорт, а поради мрежовите ефекти от съвместните действия на държавите членки могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (21) Поради това Директива 2009/16/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

Директива 2009/16/ЕО се изменя, както следва:

- (1) Член 2 се изменя, както следва:
- а) в точка 1 се добавят следните букви л) и м):
 - „л) Международна конвенция за контрол и управление на баластните води и утайките от кораби (Конвенция BWM);
 - м) Международна конвенция от Найроби за отстраняване на потънало имущество (Конвенция от Найроби).“;
 - б) точка 3 се заличава.
- (2) Член 3 се изменя, както следва:
- а) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Риболовни кораби с обща дължина под 24 метра, военни кораби, спомагателни военни съдове, дървени кораби с елементарна конструкция, държавни кораби, използвани с нетърговска цел, и кораби за развлечение, които не извършват търговска дейност, се изключват от обхвата на настоящата директива.“;
 - б) вмъква се следният параграф 4а:

„4а. Държавите членки могат да извършват проверки на държавния пристанищен контрол на риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на реда и условията на такъв специален режим за държавен пристанищен контрол за риболовни кораби с обща дължина над 24 метра. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“.
- (3) В член 5 се вмъква следният параграф 2а:
- „2а. Проверките на кораби с приоритет II, извършвани от държавите членки, когато годишното им задължение за проверки е превишено с повече от 150 %, не се вземат

предвид при изчисляването на годишното задължение за проверки на държавите членки, които са страни по Парижкия МР.“.

(4) Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

Условия на спазване на задължението за проверки

Държава членка, която не успее да извърши изискваните по член 5, параграф 2, буква а) проверки, спазва задължението си в съответствие с тази разпоредба, в случай че подобни неизвършени проверки не надвишават 10 % от общия брой кораби с приоритет I, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва, независимо от техния рисков профил.

Независимо от процента на пропуснатите проверки, посочен в първа алинея, държавите членки подкрепят по приоритетен ред проверките на корабите, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Съюза на редки интервали.

Независимо от процента на пропуснатите проверки, посочен в първа алинея, за кораби с приоритет I, акостиращи на места за заставане на котва, държавите членки отдават приоритет на проверките на кораби с високорисков профил, които съгласно предоставената от базата данни информация акостират в пристанища в Съюза на редки интервали.“.

(5) В член 7 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държава членка, в която общият брой акостираня на кораби с приоритет I и приоритет II е по-малък от 150 % от посочения в член 5, параграф 2, буква б) дял на проверки, се счита, че спазва годишното си задължение за проверки, ако тази държава членка извърши проверки на две трети от корабите с приоритет I и II от общия брой кораби с приоритет I и II, акостиращи в нейните пристанища и места за заставане на котва.“.

(6) В член 8 параграфи 1 и 2 се заменят със следното:

„1. Държава членка може да реши да отложи проверката на кораб с приоритет I или приоритет II при следните обстоятелства:

- а) ако проверката може да бъде извършена при следващото акостиране на кораба в същата държава членка, при условие че корабът не акостира междуременно в друго пристанище в Съюза или в регион на Парижкия МР и че отлагането на проверката не надвишава 15 дни; или
- б) ако проверката може да бъде извършена в рамките на 15-дневен срок в друго пристанище на акостиране в Общността или в регион на Парижкия МР, при условие че държавата, в която се намира пристанището на акостиране, се е съгласила предварително да извърши проверката.

2. Когато проверка на кораби с приоритет I или приоритет II не е извършена по оперативни съображения, тя не се счита за пропусната, при условие че причината за неизвършването ѝ е регистрирана в базата данни за проверките и са настъпили следните изключителни обстоятелства:

- а) според преценката на компетентния орган извършването на проверката би застрашило безопасността на инспекторите, кораба или неговия екипаж, пристанището или морската среда; или
- б) корабът акостира единствено през нощта (както е предвидено в член 2, параграф 10). В този случай държавата членка предприема мерките, необходими за това корабите, които редовно акостират през нощта, да се проверяват по целесъобразност.“.
- (7) Вмъква се следният член 8а:

„Член 8а

Форсмажорни обстоятелства

Неизвършването на проверка поради *форсмажорни обстоятелства* не се счита за пропусната проверка, при условие че пропуснатата проверка и причините за неизвършването ѝ са документирани и регистрирани в базата данни за проверките.“.

- (8) Член 9 се заличава;
- (9) В член 10, параграф 2 се добавя следното:

„в) Параметри на околната среда

Параметрите на околната среда се основават на показателя за въглероден интензитет на кораба и броя на неизправностите, свързани с MARPOL, AFS, Конвенцията BWM, CLC 92, Конвенцията за корабното гориво и Конвенцията от Найроби в съответствие с приложение I, част I.3 и приложение II.“.

- (10) В член 14 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Разширена проверка се извършва от не по-малко от двама служители на държавния пристанищен контрол. Обхватът на разширената проверка, включително рисковите области, които подлежат на проверка, е установен в приложение VII. Чрез актове за изпълнение Комисията приема подробни мерки за осигуряване на еднакви условия за прилагане на приложение VII. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.“.

- (11) В член 14а параграф 4 се заменя със следното:

„4. Член 11, буква а) и член 14 не се прилагат за ро-ро пътническите кораби и високоскоростните пътнически плавателни съдове по редовни линии, подлежащи на проверка съгласно настоящия член.“.

- (12) Член 16 се изменя, както следва:

а) Параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавата членка отказва достъп до пристанищата и местата си за заставане на котва на всеки кораб, който:

- плава под знамето на държава, която попада в списъка с ниски показатели, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 36 месеца в пристанище

или място за заставане на котва на държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР, или

- плава под знамето на държава, която попада в списъка с високи или средни показатели, приет съгласно Парижкия МР, въз основа на регистрираната информация в базата данни за проверките, и публикуван ежегодно от Комисията, и който е бил задържан повече от два пъти през последните 24 месеца в пристанище или място за заставане на котва на държава членка или държава, която е страна по Парижкия МР.

Първа алинея от настоящия член не се прилага за ситуациите, посочени в член 21, параграф 6.

Отказът на достъп става приложим веднага щом корабът напусне пристанището или мястото за заставане на котва, където е бил задържан за трети път и където е издадена заповедта за отказ на достъп.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Всяко последващо задържане в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза води до отказ на достъп по отношение на кораба във всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза. Този трети отказ на достъп може да бъде отменен след изтичане на срок от 24 месеца от датата на издаване на заповедта и единствено ако:

- а) задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, които са признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета²⁹,
- б) корабът е управляван от компания с високи показатели, съгласно приложение I, част I.1, и
- са спазени условията, посочени в параграфи 3—9 от приложение VIII.

На всеки кораб, който не отговаря на критериите, посочени в настоящия параграф, след изтичане на период от 24 месеца от издаване на заповедта, му се отказва за постоянно достъп до всяко пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза.“;

в) параграф 4 се заменя със следното:

„4. Всяко последващо задържане на кораб, плаващ под знамето на държава, включена в списъка със средни или ниски показатели, публикуван в годишния доклад на Парижкия МР, в пристанище или място за заставане на котва в рамките на Съюза след третия отказ за достъп, води до постоянен отказ на достъп на кораба до което и да е пристанище и място за заставане на котва в рамките на Съюза.“;

г) вмъква се следният параграф 4а:

„4а. Ако кораб, плаващ под знамето на държава, включена в списъка с високи показатели, бъде задържан в пристанище или място за заставане на котва след третия или последващ отказ на достъп и, по време на първото последващо

²⁹ Регламент (ЕО) № 391/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно общи правила и стандарти за организациите за проверка и преглед на кораби (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 11)“;

взаимодействие кораб/пристанище в пристанище на ЕС, задължителните свидетелства и свидетелствата за клас на кораба са издадени от организация или организации, признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009, и е доказано, че преди издаването на такива свидетелства класификационната организация е извършила посещение на борда на кораба, на кораба се отказва достъп до което и да е пристанище или място за заставане на котва за срок от 24 месеца.

Ако по време на първото взаимодействие кораб/пристанище задължителните свидетелства или свидетелствата за клас не са издадени от организация или организации, признати съгласно Регламент (ЕО) № 391/2009, на кораба се отказва за постоянно достъп до което и да е пристанище и място за заставане на котва.“.

(13) В член 21 параграф 4 се заменя със следното:

„4. Държавите членки предприемат мерки, за да гарантират отказване на достъп до всички пристанища или места за заставане на котва в Съюза на корабите, посочени в параграф 1, които се отправят в морето:

- а) без да изпълнят условията, определени от компетентния орган на всяка държава членка в пристанището на проверката; или
- б) които не се съобразяват с приложимите изисквания на конвенциите, като не влизат в посочения кораборемонтен завод.

Заповедта за отказ на достъп се отменя след изтичане на срок от 12 месеца. Заповедта за отказ на достъп започва да се прилага от датата на издаването ѝ.

Този отказ важи, докато корабособственикът или операторът не представят доказателство, удовлетворяващо компетентния орган на държавата членка, в която са констатирани неизправностите по кораба, че корабът спазва напълно всички приложими изисквания на конвенциите.“.

(14) В член 22 параграф 7 се заменя със следното:

„7. В сътрудничество с държавите членки и като взема предвид експертните познания и опита, придобити в Съюза и в рамките на Парижкия МР, Комисията разработва програма за професионално развитие и обучение на инспекторите по държавния пристанищен контрол. Тази програма за обучение взема предвид разширения обхват на държавния пристанищен контрол, както и подобренията в обхвата и формите на обучение.

В сътрудничество с държавите членки Комисията непрекъснато определя и представя новите потребности от обучение за изменение на учебните програми, учебните инструкции и съдържанието на програмата за професионално развитие и обучение на инспекторите, по-специално по отношение на новите технологии и във връзка с допълнителните задължения, произтичащи от съответните инструменти.“.

(15) Член 24 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Държавите членки предприемат подходящи мерки, за да гарантират, че информацията за действителния час на пристигане и на отплаване на всеки кораб, който акостира в тяхно пристанище или място за заставане на котва, заедно с идентификационна информация за въпросното пристанище, се предават в срок от три часа от отплаването в базата данни за проверките чрез системата на Съюза за

обмен на морска информация „SafeSeaNet“, посочена в член 3, буква т) от Директива 2002/59/ЕО. След като са предали тази информация в базата данни за проверките чрез SafeSeaNet, държавите членки са освободени от предоставянето на данни в съответствие с точка 1.2 и точка 2, букви а) и б) от приложение XIV към настоящата директива.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите членки гарантират, че информацията, свързана с извършените проверки съгласно настоящата директива, се прехвърля в базата данни за проверките веднага щом са завършени докладите от извършените проверки, или при отмяна на задържането.

Държавите членки гарантират, че информацията, прехвърлена в базата данни за проверките, се потвърждава за целите на публикуване в рамките на 72 часа. Докладът от проверката се валидира преди прехвърлянето му в базата данни от инспектор по държавен пристанищен контрол, който не е бил част от екипа, извършил проверката.“.

(16) Въмква се следният член 24а:

„Член 24а

Електронни свидетелства

1. Комисията, в тясно сътрудничество с държавите членки, приема актове за изпълнение за определяне на функционалните и техническите спецификации за хармонизиран интерфейс за докладване, инструмент за валидиране и централен регистър/база данни за електронните версии на свидетелствата, изброени в приложение IV и посочени в член 13, параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 31, параграф 2.

2. Държавите членки могат да използват хармонизирания интерфейс за докладване, инструмента за валидиране и централния регистър/база данни за електронните версии на свидетелствата, за да улеснят прехода на своите корабни регистри към електронни свидетелства.

3. Корабите, плаващи под знамето на държава, която издава такива електронни свидетелства, отразяват това в рисковия профил на кораба (РПК), уреден в приложения I и II.

4. Държавата членка отговаря за осигуряването на предоставянето на елементи на данните в съответствие с приложимите правни и технически изисквания. Държавата членка продължава да носи отговорност за данните и валидността на информацията и свидетелствата, както и за актуализирането на всяка информация, която е променена след подаването в централната база данни.“.

(17) Член 25 се заменя със следното:

„Член 25

Обмен на информация и сътрудничество

Всяка държава членка гарантира, че пристанищните ѝ власти или органи, или други съответни власти или органи, предоставят на компетентния орган за държавен пристанищен контрол следните видове информация, с която разполагат:

- а) информация относно кораби, които не са спазили изискванията за уведомяване в съответствие с настоящата директива, с Директива 2002/59/ЕО и с Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета³⁰, както и, ако е уместно, в съответствие с Регламент (ЕО) № 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения.
- б) информация относно кораби, които са се отправили в морето, без да са спазили член 7 от Директива (ЕС) 2019/883 относно пристанищните приемни съоръжения,
- в) информация относно кораби, на които е отказано влизане или са отстранени от пристанище от съображения за сигурност,
информация за явни нередности в съответствие с член 23.“

(18) Член 30 се заменя със следното:

„Член 30

Мониторинг на спазването и изпълнението от страна на държавите членки

За да се гарантира ефективното изпълнение на настоящата директива и да се осъществява мониторинг на цялостното функциониране на режима на Съюза за държавен пристанищен контрол в съответствие с член 2, буква б), подточка і) от Регламент (ЕО) № 1406/2002, Комисията събира необходимата информация и осъществява посещения в държавите членки.

Всяка държава членка разработва, въвежда и поддържа система за управление на качеството за оперативните аспекти от дейностите на своята администрация, свързани с държавата на пристанището. Тази система за управление на качеството се сертифицира в съответствие с приложимите международни стандарти за качество.“

(19) Член 30а се заменя със следното:

„Член 30а

Делегирани актове

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 30б, да изменя член 2, параграф 1 с цел изменение на списъка на конвенциите, посочени в член 2, параграф 1, след като такива конвенции са приети като съответен инструмент от Парижкия МР, и да изменя приложение VI с цел добавяне и/или актуализиране на списъка на процедурите и насоките, свързани с държавния пристанищен контрол, приет с Парижкия МР, съдържащ се в това приложение.“

(20) В член 31 се вмъква следното:

³⁰ Директива (ЕС) 2019/883 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. относно пристанищните приемни съоръжения за предаване на отпадъци от кораби (ОВ L 151, 7.6.2019 г., стр. 116).“

„4. Измененията на съответните актове, изброени в член 2, точка 1, могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящата директива в съответствие с член 5 от Регламент (ЕО) № 2099/2002.“

(21) Член 33 се заменя със следното:

„Член 33

Правила за изпълнение

При определяне на правилата за изпълнение, посочени в член 2, параграф 2, член 3, параграф 4а, член 10, параграф 3, член 10, параграф 4, член 14, параграф 4, член 15, параграф 3, член 18а, параграф 7, член 23, параграф 5, член 24а, параграф 6 и член 27 в съответствие с процедурите, посочени в член 31, параграф 2, Комисията следи специално тези правила да отчитат експертните познания и опит, придобити във връзка със системата за проверки в Съюза и използващи експертния опит на Парижкия МР.“

(22) Член 35 се заменя със следното:

„Член 35

Преглед на изпълнението

Комисията *[до Службата за публикации: Моля, въведете дата: десет години след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно прилагането и спазването на настоящата директива.“

(23) Приложение I се изменя в съответствие с приложение I към настоящата директива.

(24) Приложение II се заменя с текста в приложение II към настоящата директива.

(25) Приложение III се заличава.

(26) Приложение IV се заменя с текста в приложение III към настоящата директива.

(27) Приложение V се заменя с текста в приложение IV към настоящата директива.

(28) Приложение VIII се заменя с текста в приложение V към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки приемат и публикуват до *[до: Службата за публикации: моля, въведете дата: една година след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]* законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават текста на тези разпоредби на Комисията.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условищата и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби на националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА — „АГЕНЦИИ“

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/16/ЕО относно държавния пристанищен контрол

1.2. Съответни области на политиката

Мобилност и транспорт — морска безопасност

1.3. Предложението е във връзка със:

- ново действие
- ново действие след пилотен проект/подготвително действие³¹
- продължаване на съществуващо действие
- сливане на едно или няколко действия в друго/ново действие

1.4. Цели

1.4.1. Общи цели

Общата цел на изменението на Директива 2009/16/ЕО е да се поддържат еднакви условия на конкуренция и да се избегнат нарушения на пазара, да се осигурят високи равнища на морска безопасност и да се гарантира предотвратяването на замърсяването на морето. Преразглеждането също така допринася за постигането на цел за устойчиво развитие (ЦУР) 3 („Осигуряване на здравословен живот и насърчаване благосъстоянието на всички във всяка възраст“) и ЦУР 14 („Опазване и устойчиво използване на океаните, моретата и морските ресурси за устойчиво развитие“).

1.4.2. Конкретни цели

Конкретните цели на преразглеждането са:

- привеждане на законодателството на ЕС в съответствие с новите международни правила и процедури, независимо дали на равнището на ММО/МОТ или на Парижкия МР;
- защита на риболовните кораби, техните екипажи и околната среда;
- гарантиране на по-широко внедряване на цифрови решения;
- осигуряване на ефикасен и хармонизиран подход при извършването на проверки за държавен пристанищен контрол.

³¹ Съгласно член 58, параграф 2, букви а) или б) от Финансовия регламент.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи

Очаква се предложението да гарантира хармонизирано и високо равнище на безопасност на държавния пристанищен контрол в целия Съюз и да въведе цифровизирана система за повишаване на ефективността на проверките чрез по-добър целеви подбор на рискови кораби, по-добре подготвени проверки и по-лесен и по-бърз обмен на съответната информация. Очаква се също така да се увеличи значението, което се отдава на екологичните аспекти на държавния пристанищен контрол.

Освен това се очаква предложението да повиши защитата на риболовните кораби, техните екипажи и околната среда, като доведе до намаляване на случаите на загуба на живот и на наранявания, както и на загубата на бункерно гориво в морето.

1.4.4. Показатели за изпълнението

Да се посочат показателите за проследяване на напредъка и постиженията.

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел № 1 ще бъде определена въз основа на хоризонталния анализ, извършен от ЕАМБ, и обсъжданията по време на семинари.

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел № 2 ще бъде определена въз основа на броя на проверките на по-големи риболовни кораби (над 24 метра) и докладите, представени в базата данни THETIS за докладване относно целевия подбор и проверките, както и въз основа на броя на нередностите и/или задържанията, регистрирани по отношение на кораби от този вид, които акостират в пристанища на ЕС.

Информацията, качена в THETIS, ще бъде определяща за ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел № 3. Броят на електронните свидетелства, качени от държавите на знамето в инструмента за валидиране и централния регистър на ЕАМБ, както и броят на проверките, които са свързани с електронни свидетелства.

Ефективността на предложената директива по отношение на конкретна цел № 4 ще бъде определена въз основа на резултатите от годишните одити на системата за управление на качеството, които ще бъдат споделени с Комисията, броя на проверките, извършени от повече от един инспектор, броя на докладите от проверките, валидирани от лице, различно от инспектора, извършващ проверката, и броя на процедурите за установяване на нарушение през следващите години.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени в краткосрочна или дългосрочна перспектива, включително подробен график за изпълнението на инициативата

От ЕАМБ ще се изисква да организира обучения на служителите на държавния пристанищен контрол по отношение на големите риболовни кораби с основен акцент върху съответните насоки на ЕС и да разработи съответните курсове. От ЕАМБ ще се изисква също така да разработи модул на THETIS за риболовни кораби и обща учебна програма за държавен пристанищен контрол по отношение на риболовните кораби, която да обхваща всички съответни инструкции и насоки.

От ЕАМБ ще се изисква да организира обучения на служителите на държавния пристанищен контрол във връзка с използването на задължителни електронни свидетелства и ще трябва да разработи инструмент за валидиране и регистър.

От ЕАМБ ще се изисква да разработи усъвършенствани инструменти за обучение/развитие на капацитет за служителите на държавния пристанищен контрол в областта на новите технологии, включително, но не само, по отношение на възобновяемите и нисковъглеродните горива, които са от особено значение с оглед на пакета „Подготвени за цел 55“, както и автоматизацията чрез подобряване на онлайн инструментите за обучение на ЕАМБ и набиране на експерти.

До 2025 г. ще бъдат необходими 2 ЕПРВ, за да се подпомогнат задачите на ЕАМБ за разработване на инструментите.

- 1.5.2. *Добавена стойност от участието на Съюза (може да е в резултат от различни фактори, например ползи по отношение на координацията, правна сигурност, подобрена ефективност или взаимно допълване). За целите на тази точка „добавена стойност от участието на Съюза“ е стойността, която е резултат от намесата на ЕС и е допълнителна спрямо стойността, която би била създадена само от отделните държави членки.*

Основания за действие на европейско равнище (ex-ante)

Действията на ЕС в областта на морската безопасност гарантират хармонизирано прилагане на стандартите за безопасност и опазване на околната среда и намаляват всяко конкурентно предимство от страна на демотивиращи корабособственици и/или държави на знамето, които могат да се опитат да получат такова предимство, като не спазват стриктно правилата и стандартите, определени в международните конвенции. Чрез включването на процедурите и актовете на Парижкия МР в европейското законодателство те стават приложими пред Съда на Европейския съюз, като гарантират еднаквото им правоприлагане в Съюза.

Очаквана генерирана добавена стойност от Съюза (ex-post)

Намесата на равнище ЕС донесе ползи, които не биха били възможни на национално равнище или само на равнището на ММО или Парижкия МР. Добавена стойност на ЕС от намесата в сектора по отношение на неговата ефективност, ефикасност и полезни взаимодействия. Директивата привежда законодателството на ЕС в съответствие с разпоредбите на ММО и води до хармонизирано докладване на държавния пристанищен контрол. Що се отнася до по-големите риболовни кораби, примерът на Парижкия МР и на Директивата, тъй като тя се прилага за плавателни съдове за търговски транспорт, показва, че само хармонизирани процедури и общи критерии за ДПС на тези кораби могат да решат този въпрос. Ако Директивата не бъде адаптирана, това би премахнало ползите от полезното взаимодействие, получени от нейното прилагане.

- 1.5.3. *Изводи от подобен опит в миналото*

При последващата оценка по REFIT и проверката за пригодност на морския транспорт от 2018 г. се стигна до заключението, че Директивата относно ДПК добавя стойност, като съчетава рамка за контрол по ДПК с механизъм за правоприлагане, за да се гарантира правилно и съгласувано изпълнение в държавите членки. Това доведе до натиск за постигане на резултати и непрекъснато подобряване, а оттам и до по-добро

разпределение на ресурсите за ДПК на равнището на държавите членки. В оценката се стигна до заключението, че Директивата относно ДПК е допринесла за постигането на поставените цели за подобряване на морската безопасност, сигурността, предотвратяването на замърсяването и осигуряването на по-добри условия на труд и живот на борда.

С помощта на ЕАМБ режимът за ДПК на ЕС беше подкрепен по много важен начин. В оценката се подчертава значението на базата данни THETIS. Над две трети от държавите — членки на ЕС/ЕИП, които извършват проверки на ДПК, използват изключително THETIS, когато решават кои кораби да бъдат подложени на проверка. Беше установено, че ролята на ЕАМБ в управлението и актуализирането на THETIS, както и предоставянето от страна на Агенцията на обучение на инспектори за хармонизиране на проверките по изпълнението в целия регион на Парижкия МР, също са много важни. По подобен начин при проверката за пригодност на морския транспорт бяха посочени редица възможни подобрения по отношение на ДПК.

Резултатите от последващата оценка са отразени в оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива, обобщена в приложение 5.

1.5.4. Съвместимост с многогодишната финансова рамка и евентуални синергии с други подходящи инструменти

Предложеното преразглеждане е ключов резултат от съобщението на Комисията относно Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност, в което се излага визията на ЕС за транспортната система на бъдещето. В Стратегията беше обявено, че през 2021 г. Комисията планира да предприеме основен преглед на съществуващото законодателство в областта на отговорностите на държавата на знамето, държавния пристанищен контрол и разследването на произшествия (в рамките на водеща инициатива 10 — Повишаване на безопасността и сигурността на транспорта).

Предложеното преразглеждане ще създаде полезни взаимодействия с други нормативни актове на ЕС, по-специално Директива 2009/18/ЕО относно разследването на произшествия и Директива 2009/21/ЕО относно спазването на изискванията за държавата на знамето.

Предложението е съвместимо с настоящата многогодишна финансова рамка, въпреки че ще изисква препрограмиране в рамките на функция 1 по отношение на годишната вноска за ЕАМБ (бюджетно компенсирание чрез компенсаторно намаление на програмираните разходи по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) — Транспорт (02 03 01). Отражението върху бюджета на настоящото предложение вече е включено в бюджета за предложението на Комисията за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейската агенция за морска безопасност и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1406/2002.

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентиран преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

1.5.5. Оценка на различните налични варианти за финансиране, включително възможностите за преразпределяне на средства

Отражението върху бюджета на настоящата инициатива се отнася до допълнителните ресурси, необходими за нарастващата роля на ЕАМБ за улесняване на служителите на държавния пристанищен контрол (а именно организиране на обучения във връзка с

големите риболовни кораби и разработване на модул на THETIS и обща учебна програма, разработване на инструмент за валидиране и регистър във връзка с електронните свидетелства и разработване на усъвършенствани инструменти за обучение/развитие на капацитет в областта на новите технологии, включително, но не само възобновяемите и нисковъглеродните горива, както и автоматизацията) съгласно предложената директива. Това са нови задачи за ЕАМБ, които ще станат постоянни, докато съществуващите задачи няма да намалют или да бъдат частично преустановени. Допълнителната нужда от човешки ресурси не може да бъде задоволена чрез преразпределение, а допълнителните бюджетни нужди ще бъдат задоволени чрез компенсиране чрез управляваните от ГД „Мобилност и транспорт“ съществуващи програми в обхвата на настоящата многогодишна финансова рамка.

Увеличението на бюджетните кредити за ЕАМБ ще бъде компенсирано чрез компенсаторно намаление на програмираните разходи по МСЕ — Транспорт (02 03 01). Отражението върху бюджета на настоящото предложение вече е включено в бюджета за предложението на Комисията за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейската агенция за морска безопасност и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1406/2002.

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентиловъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

1.6. Срок на действие и финансово отражение на предложението/инициативата

ограничен срок на действие

– предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ

– Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ

неограничен срок на действие

– Изпълнение с период на започване на дейност от ГГГГ до ГГГГ, *[не се прилага]*,

– последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Планирани методи на изпълнение на бюджет³²

Пряко управление от Комисията посредством

– изпълнителни агенции

Споделено управление с държавите членки

Непряко управление чрез възлагане на задачи по изпълнението на бюджета на:

международни организации и техните агенции (да се уточни);

ЕИБ и Европейския инвестиционен фонд;

органи, посочени в членове 70 и 71;

публичноправни органи;

частноправни органи със задължение за обществена услуга, доколкото са им предоставени подходящи финансови гаранции;

органи, уредени в частното право на държава членка, на които е възложено осъществяването на публично-частно партньорство и на които са предоставени подходящи финансови гаранции;

органи или лица, на които е възложено изпълнението на специфични дейности в областта на ОВППС съгласно дял V от ДЕС и които са посочени в съответния основен акт.

Забележки

Управлението на предложената директива ще се извършва като цяло от службите на Комисията, подпомагани по целесъобразност от Европейската агенция за морска безопасност.

От държавите членки ще се изисква да транспонират разпоредбите на Директивата в съответния срок.

³² Подробна информация във връзка с методите на изпълнение на бюджета и позовавания на Финансовия регламент може да бъде намерена на уебсайта BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Комисията ще носи обща отговорност за изпълнението на предложената директива, както и за докладването пред Европейския парламент и Съвета относно прилагането и спазването от страна на държавите членки.

Комисията разполага със средство за мониторинг в почти реално време на прилагането на разпоредбите на Директивата във и от държавите членки, тъй като резултатите от проверките на държавния пристанищен контрол трябва да бъдат качени в базата данни THETIS в срок от 72 часа след проверката. По този начин Комисията и/или ЕАМБ могат да наблюдават базата данни THETIS, за да установят дали проверките се извършват според изискванията и дали докладите се качват в базата данни. Тези показатели ще бъдат наблюдавани и по отношение на проверките, извършвани на борда на риболовните кораби с дължина над 24 метра от държавите членки, които извършват тези проверки.

Комисията и/или ЕАМБ могат да наблюдават ефективно напредъка на държавите членки ежеседмично и държавите членки знаят, че те са обект на мониторинг, ако дадена мярка стане задължителна. В този случай Комисията може да предприеме бързи действия за отстраняване на евентуални неизправности, включително допълнителна техническа подкрепа или обучение от ЕАМБ или Комисията да започне производство за установяване на нарушение.

ЕАМБ, от името на Комисията, също извършва посещения в държавите членки, за да провери операциите на място.

Държавите членки ще трябва да разполагат със система за управление на качеството (СУК), за да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигането на техните цели. Това ще трябва да бъде сертифицирано и впоследствие да подлежи на одит на всеки пет години. Държавите членки ще трябва да споделят с Комисията и/или ЕАМБ резултатите от одитите, извършени от акредитирания орган, така че администрацията на ДПК да запази сертифицирането си по СУК.

ЕАМБ ще извърши хоризонтален анализ, който да създаде представа за функционирането на законодателството и да установи пропуските и какво може да се направи за преодоляването им, както и ще докладва на Комисията и държавите членки, наред с другото, чрез обсъждания на семинари.

На последно място, десет години след края на датата на изпълнение на законодателството службите на Комисията следва да извършат оценка, за да проверят до каква степен са постигнати целите на инициативата.

2.2. Системи за управление и контрол

2.2.1. Обосновка на предложените начини за управление, механизми за финансиране на изпълнението, начини за плащане и стратегия за контрол

Комисията ще носи обща отговорност за изпълнението на предложената директива, както и за докладването пред Европейския парламент и Съвета относно нейната

ефективност и изпълнение. Комисията ще бъде подпомагана по целесъобразност от ЕАМБ при предоставянето на ИТ услуги и разработването на ИТ инструменти, необходими за разпоредбите за докладване, мониторинг и проверка от предложената Директива, както и за организирането на обучения. От държавите членки ще се изисква да транспонират Директивата в националното си законодателство в срока, посочен в нея. Дейностите по правоприлагане ще се извършват като част от държавния пристанищен контрол.

2.2.2. *Информация относно установените рискове и системите за вътрешен контрол, създадени с цел намаляването им*

Въпреки че Комисията ще носи обща отговорност за изпълнението на предложената директива, както и за докладването пред Европейския парламент и Съвета относно изпълнението и спазването от страна на държавите членки, Европейската агенция по морска безопасност ще отговаря за резултатността на своята дейност и за изпълнението на своята рамка за вътрешен контрол. От нея ще се изисква да разработи ИТ инструменти и модули, както и да осигури обучение на служителите на държавния пристанищен контрол, а от държавите членки ще се изисква да извършват правоприлагане.

ЕАМБ е в най-добра позиция да извършва докладване и оценка на задачите, свързани със съответствието, тъй като това ще бъде техническа работа, изискваща солиден експертен опит в управлението на данни, както и задълбочено разбиране на сложните технически въпроси, свързани с електронните свидетелства и обучението.

Държавите членки са в най-добра позиция да осъществят правоприлагането на предложената директива, по-специално като продължат да правоприлагат държавния пристанищен контрол по хармонизиран начин.

ГД „Мобилност и транспорт“ ще прилага необходимите проверки в съответствие със стратегията за надзор, приета през 2017 г. във връзка с отношенията на генералната дирекция с децентрализираните агенции и съвместните предприятия (СП). В рамките на стратегията ГД „Мобилност и транспорт“ наблюдава показателите за резултатите във връзка с изпълнението на бюджета, препоръките от одита и административните въпроси. Агенцията представя доклад два пъти годишно. Контролът върху надзора на Агенцията, както и върху съответното финансово и бюджетно управление, е в съответствие със стратегията за контрол на ГД „Мобилност и транспорт“, актуализирана през 2022 г.

Допълнителните ресурси, предоставени на разположение на ЕАМБ, ще бъдат покрити от системата за вътрешен контрол и управление на риска на ЕАМБ, която е съобразена със съответните международни стандарти и включва специфични проверки за предотвратяване на конфликти на интереси и гарантиране на защитата на лицата, сигнализиращи за нередности.

2.2.3. *Оценка и обосновка на разходната ефективност на проверките (съотношение „разходи за контрол ÷ стойност на съответните управлявани фондове“) и оценка на очакваната степен на риска от грешки (при плащане и при приключване)*

Съгласно предложената директива допълнително финансиране ще бъде предоставено само на ЕАМБ, което ще бъде необходимо за разработването на ИТ инструменти и модули, както и за предоставянето на обучение на националните служители на държавния пристанищен контрол.

ЕАМБ носи пълна отговорност за изпълнението на своя бюджет, а ГД „Мобилност и транспорт“ отговаря за редовното плащане на вноските, определени от бюджетния орган. Очакваното ниво на риска от грешки при плащане и при приключване е подобно на свързаното с бюджетните субсидии, предоставени на Агенцията.

Не се очаква допълнителните задачи, произтичащи от предложеното преразглеждане, да доведат до специфични допълнителни проверки. Следователно се очаква разходите за контрол за ГД „Мобилност и транспорт“ (измерени спрямо стойността на управляваните средства) да останат стабилни.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита, например от стратегията за борба с измамите.

Предложената директива съдържа няколко разпоредби, специално насочени към предотвратяване на измами и нередности. Държавите членки ще трябва да разполагат със система за управление на качеството (СУК), за да удостоверят, че тяхната организация, политики, процеси, ресурси и документация са подходящи за постигането на целите им. Това ще трябва да бъде сертифицирано и впоследствие да подлежи на одит на всеки пет години. Държавите членки ще трябва да споделят с Комисията и/или ЕАМБ резултатите от одитите, извършени от акредитирания орган, така че администрацията на ДПК да запази сертифицирането си по СУК. В Директивата се предвижда също така, че всички доклади от проверките на ДПК се валидират от лице (или друг инспектор на държавния пристанищен контрол, или надзорен орган), различно от инспектора, извършил проверката, преди докладът от нея да бъде изпратен в базата данни.

В съответствие с подхода на Комисията ЕАМБ прилага принципите за борба с измамите, предвидени за децентрализираните агенции на ЕС. През март 2021 г. Агенцията прие актуализирана стратегия за борба с измамите въз основа на методиката и насоките за стратегията за борба с измамите, представени от OLAF, както и на стратегията за борба с измамите на ГД „Мобилност и транспорт“. Тя осигурява рамка за справяне с проблемите, свързани с предотвратяването, разкриването и условията за разследване на измами на равнището на Агенцията. ЕАМБ непрекъснато адаптира и подобрява своите политики и действия за насърчаване на най-високо ниво на почтеност на персонала на ЕАМБ, за подкрепа на ефективното предотвратяване и разкриване на риска от измами и за установяване на подходящи процедури за докладване и справяне с потенциални случаи на измами и резултатите от тях. Освен това през 2015 г. ЕАМБ прие своята политика относно конфликтите на интереси за управителния съвет.

ЕАМБ сътрудничи със службите на Комисията по въпроси, свързани с предотвратяването на измами и нередности. Комисията ще осигури продължаването и укрепването на това сътрудничество.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансов принос			
			от държави	от държави	От други трети	други целеви приходи
	Номер	Многогод./едногод. ³³				

³³ Многогод. = Многогодишни бюджетни кредити / Едногод. = Едногодишни бюджетни кредити.

рамка			от ЕАСТ ³⁴	кандидатк и и потенциал ни кандидатк и ³⁵	държави	
1	02 10 02	Едногод.	ДА	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и бюджетните редове.

Функция от многогоди шната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Финансов принос			
	Номер	Многогод./ едногод.	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатк и и потенциал ни кандидатк и	от други трети държави	други целеви приходи
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

³⁴ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁵ Държави кандидатки и ако е приложимо — потенциални кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка	1	Единен пазар, иновации и цифрова сфера
--	---	--

Европейска агенция за морска безопасност (ЕАМБ)			2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028— 2034 г.	ОБЩО
Дял 1:	Поети задължения	1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Плащания	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Дял 2:	Поети задължения	(1a)					
	Плащания	(2a)					
Дял 3:	Поети задължения	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Плащания	3б)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
ОБЩО бюджетни кредити за ЕАМБ	Поети задължения	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Плащания	=2+2a +3б	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентировъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

Функция от многогодишната финансова рамка	7	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).		ОБЩО
ГД: <.....>								
• Човешки ресурси								
• Други административни разходи								
ОБЩО ГД <.....>	Бюджетни кредити							

ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 7 от многогодишната финансова рамка	(Общо поети задължения = Общо плащания)							
---	---	--	--	--	--	--	--	--

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028— 2034 г.	ОБЩО
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ 1—7 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Плащания	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентировъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за ЕАМБ

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:

Суми в млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО		
	РЕЗУЛТАТИ																		
	Вид ³⁶	Среден разход	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Бр.	Разходи	Общ бр.
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³⁷ ...																			
- Резултат																			
- Резултат																			
- Резултат																			
Междинен сбор за конкретна цел № 1																			
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																			
- Резултат																			
Междинен сбор за конкретна цел № 2																			

³⁶ Резултатите са продуктите и услугите, които трябва да бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи се, дължина на построените пътища в километри и т.н.).

³⁷ Описана в точка 1.4.2. „Конкретни цели [...]“.

ОБЩО РАЗХОДИ																
---------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Когато е приложимо, сумите отразяват сумата на вноската на Съюза за Агенцията и другите приходи на Агенцията (такси и плащания).

3.2.3. Очаквано отражение върху човешките ресурси на ЕАМБ

3.2.3.1. Резюме

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая) Когато е приложимо, сумите отразяват сумата на вноската на Съюза за Агенцията и другите приходи на Агенцията (такси и плащания).

	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028— 2034 г.	ОБЩО
--	---------	---------	---------	------------------	------

Срочно наети служители (степенни AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Срочно наети служители (степенни AST)					
Договорно нает персонал					
Командировани национални експерти					

ОБЩО	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентиран преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

Необходим персонал (ЕПРВ):

	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028— 2034 г.	ОБЩО
--	---------	---------	---------	------------------	------

Срочно наети служители (степенни AD)	2	2	2	2	2
Срочно наети служители (степенни AST)					
Договорно нает персонал					
Командировани национални експерти					

ОБЩО	2	2	2	2	2
------	---	---	---	---	---

Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентиран преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

ЕАМБ ще започне подготовката на набирането на персонал веднага след като предложението бъде прието. Разходите се изчисляват въз основа на предположението, че за 2-та ЕПРВ ще бъдат направени назначения от 1 юли 2025 г. Така че за първата година са необходими само 50 % от разходите за човешки ресурси.

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси за отговарящата генерална дирекция

- Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в цели стойности (или най-много до един знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхванат продължителността на отражението (вж. точка 1.6).		
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и срочно наети служители)							
20 01 02 01 и 20 01 02 02 (Централа и представителства на Комисията)							
20 01 02 03 (Делегации)							
01 01 01 01 (Непреки научни изследвания)							
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време: ЕПРВ)³⁸							
20 02 01 (ДНП, КНЕ, ПНА от общия финансов пакет)							
20 02 03 (ДНП, МП, КНЕ, ПНА и МЕД в делегациите)							
Бюджетн и редове (да се	- в централата ⁴⁰						

³⁸ ДНП = договорно нает персонал МП = местен персонал КНЕ = командирован национален експерт; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация.

посочат) 39	— в делегациите							
01 01 01 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки научни изследвания)								
10 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Преки научни изследвания)								
Други бюджетни редове (да се посочат)								
ОБЩО								

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на когото вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и срочно наети служители	
Външен персонал	

В раздел 3 от приложение V следва да се включи описание на изчислението на разходите за еквивалентите на пълно работно време.

⁴⁰ Основно за Европейските кохезионни фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури (ЕФМДРА).

³⁹ Подтаван за външния персонал, покрит с бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове ВА).

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Задачите, възложени на ЕАМБ, ще изискват препрограмиране на бюджетния ред за годишната вноска за Агенцията (02 10 02) съгласно настоящата многогодишна финансова рамка. Увеличението на бюджетните кредити за ЕАМБ ще бъде компенсирано чрез компенсаторно намаление на програмираните разходи по МСЕ — Транспорт (02 03 01) в рамките на настоящата многогодишна финансова рамка. Отражението върху бюджета отвъд настоящата МФР е ориентировъчен преглед, без да се засяга бъдещото споразумение за МФР.

- Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка⁴¹.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.5. Финансов принос от трети страни

- Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни.
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁴¹ Вж. членове 12 и 13 от Регламент (ЕС, Евратом) 2020/2093 на Съвета от 17 декември 2020 г. за определяне на многогодишната финансова рамка за годините 2021—2027.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - върху собствените ресурси
 - върху разните приходи

Моля, посочете дали приходите са записани по разходни бюджетни редове

млн. евро (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен ред:	бюджетен	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁴²					Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6).
			Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3		
Член.....								

За другите „целеви“ приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

⁴² Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 20 % за разходи по събирането.