



Vijeće  
Europske unije

Bruxelles, 2. lipnja 2023.  
(OR. en)

10126/23

---

---

**Međuinstitucijski predmet:  
2023/0165(COD)**

---

---

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

## **PRIJEDLOG**

---

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	1. lipnja 2023.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2023) 271 final
Predmet:	Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke

---

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2023) 271 final.

---

Priloženo: COM(2023) 271 final



Bruxelles, 1.6.2023.  
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Prijedlog

**DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke**

(Tekst značajan za EGP)

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

## OBRAZLOŽENJE

### 1. KONTEKST PRIJEDLOGA

#### • Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovaj se Prijedlog odnosi na izmjenu Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke<sup>1</sup>.

Direktivom 2009/16/EZ (dalje u tekstu „Direktiva”) uređuju se inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke na razini EU-a. Nadzor države luke čini sustav inspekcijskih pregleda stranih brodova u lukama država koje nisu država zastave koje obavljaju službenici nadzora države luke kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost zapovjednika, časnika i posade na brodu, stanje i oprema broda zahtjeve međunarodnih konvencija, a u Europskoj uniji, i zahtjeve primjenjivog prava EU-a. Nadzor države luke u tom je smislu važan za osiguravanje pomorske sigurnosti i zaštitu morskog okoliša.

Zbog povijesti i međunarodne naravi pomorskog prometa, razvijena je posebna regulatorna struktura. Međunarodni pravni okvir donesen je na globalnoj razini pod pokroviteljstvom Međunarodne pomorske organizacije<sup>2</sup> (IMO), a pravila kojima se uređuju radni i životni uvjeti na brodovima objavljuje druga agencija UN-a, Međunarodna organizacija rada (ILO).

Za praćenje usklađenosti brodova sa standardima IMO-a i ILO-a prije svega je odgovorna država u kojoj je brod registriran i čiju državnu pripadnost ima – država zastave. Međutim, pravila države zastave primjenjuju se samo na plovila koja plovo pod tom zastavom. I dalje postoje države zastave koje nedovoljno kvalitetnim plovilima dopuštaju plovidbu pod njihovim zastavama ili ne mogu na odgovarajući način provoditi međunarodna pravila. Stoga mnoge najvažnije tehničke konvencije IMO-a sadržavaju odredbe o obavljanju inspekcijskog pregleda brodova kad plovila posjećuju strane luke kako bi se osiguralo da ispunjavaju međunarodne zahtjeve.

Kako bi se poboljšala učinkovitost, države luke koje obavljaju inspekcijske preglede u okviru nadzora države luke počele su sustavno koordinirati svoj rad na regionalnoj razini. Pariški memorandum o suglasnosti o nadzoru države luke<sup>3</sup> (dalje u tekstu „Pariški memorandum”) sastavljen 1982. prva je od devet međuvladinih struktura u svijetu. Sve 24 države članice Europskog gospodarskog prostora (EGP) s morskim lukama te Kanada, Ruska Federacija<sup>4</sup> i Ujedinjena Kraljevina potpisnice su Pariškog memoranduma. EU nije član.

Direktiva o nadzoru države luke uključuje postupke i alate Pariškog memoranduma kako je utvrđeno 2009. Pariški memorandum i Direktiva o nadzoru države luke temelje se na konceptima podijeljenoga tereta i ciljanih, usklađenih inspekcijskih pregleda. Komisija, uz pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA), svim državama članicama EGP-a i Pariškog memoranduma pruža tehničku podršku potrebnu za odlučivanje o tome koja će plovila pregledati, za izvješćivanje i dijeljenje rezultata inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke putem baze podataka THETIS (kojom upravlja EMSA) te za osposobljavanje za obavljanje inspekcijskih pregleda. Države članice EGP-a

---

<sup>1</sup> SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

<sup>2</sup> Međunarodna pravila uključuju Međunarodnu konvenciju o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS 74), Međunarodnu konvenciju o sprečavanju onečišćenja s brodova (MARPOL 73/78), Standarde osposobljavanja, izdavanja svjedodžbi i držanja straže (STCW), Međunarodnu konvenciju o teretnim linijama iz 1966. i Konvenciju o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru iz 1972. (COLREG 72).

<sup>3</sup> www.parismou.org

<sup>4</sup> Nakon invazije na Ukrajinu članstvo Ruske Federacije u Pariškom memorandumu suspendirano je u svibnju 2022.

dobivaju i informacije o plovilima koja namjeravaju pristati u njihovim lukama putem sustava Unije za razmjenu pomorskih informacija „SafeSeaNet”<sup>5</sup> kako bi mogle planirati inspekcijske preglede.

Glavni su ciljevi Direktive o nadzoru države luke sljedeći:

- i. kontinuirano povećanje pomorske sigurnosti i zaštite;
- ii. kontinuirano unapređivanje sprečavanja onečišćenja i poboljšanje u pogledu utjecaja na okoliš;
- iii. kontinuirano poboljšanje životnih i radnih uvjeta na brodu;
- iv. izbjegavanje narušavanja tržišnog natjecanja.

U tu su svrhu ključni elementi sustava EU-a za nadzor države luke sljedeći:

- i. zauzeti usklađen pristup inspekcijskim pregledima i zabranama plovidbe;
- ii. da svaka država članica preuzme godišnju obvezu inspekcijskih pregleda;
- iii. podvrgnuti brodove inspekcijskom pregledu na temelju profila rizičnosti broda izrađenog za svaki pojedini brod; i
- iv. voditi evidencije i razmjenjivati informacije (baza podataka inspekcijskih pregleda).

Od stupanja na snagu Direktiva je izmijenjena radi provedbe Konvencije o radu pomoraca iz 2006. (MLC, 2006.)<sup>6</sup>. Nadalje, u EU-u se posebna pravila primjenjuju na trajekte na redovnoj liniji<sup>7</sup>, zahtjeve u pogledu osiguranja<sup>8</sup>, kontrolu brodskog otpada i ostataka tereta<sup>9</sup>, sigurno i okolišno prihvatljivo recikliranje brodova<sup>10</sup> te praćenje, izvješćivanje i verifikaciju (MRV) emisija stakleničkih plinova<sup>11</sup>, pri čemu se inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke provjerava provedba tih pravila. Nadzor države luke primjenjuje se i za provjeru u velikoj većini država članica EU-a kad je riječ o drugim pravnim aktima EU-a, kao što je kontrola sadržaja sumpora u brodskim gorivima<sup>12</sup>. Nadzor države luke u EU-u uglavnom se temelji na pravilima i postupcima Pariškog memoranduma, međutim te se odredbe EU-a ne primjenjuju na zemlje potpisnice Pariškog memoranduma koje nisu članice EGP-a.

<sup>5</sup> Riječ je o sustavu koji vodi i razvija EMSA, a koji državama članicama omogućuje pružanje i primanje informacija o brodovima i njihovu opasnom teretu. Njime se, među ostalim, pružaju podaci povezani s identificiranjem, položajem i statusom broda, vremenu isplavlivanja i uplovljavanja, izvješća o nezgodama i podaci o opasnom teretu.

<sup>6</sup> Direktiva 2013/38/EU od 12. kolovoza 2013. o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke (SL L 218, 14.8.2013., str. 1.).

<sup>7</sup> Direktiva (EU) 2017/2110 od 15. studenoga 2017. o sustavu inspekcijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovnoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017.).

<sup>8</sup> Direktiva 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine (SL L 131, 28.5.2009., str. 128.).

<sup>9</sup> Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvatanje isporuke brodskog otpada, izmjeni Direktive 2010/65/EU i stavljanju izvan snage Direktive 2000/59/EZ (SL L 151, 7.6.2019., str. 11.).

<sup>10</sup> Uredba (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EZ (SL L 330, 10.12.2013., str. 1.).

<sup>11</sup> Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 123, 19.5.2015., str. 55.).

<sup>12</sup> Direktiva (EU) 2016/802 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o smanjenju sadržaja sumpora u određenim tekućim gorivima (kodificirani tekst) (SL L 132, 21.5.2016., str. 58.).

Direktiva je 2018. bila predmet *ex post* evaluacije i provjere primjerenosti za pomorski promet (uz druge zakonodavne akte EU-a o pomorskoj sigurnosti). Od njezina stupanja na snagu, Komisija je kontinuirano pratila primjenu Direktive i utvrdila sljedeća problematična pitanja:

- 1.) postojeći zahtjevi EU-a nisu usklađeni s novim međunarodnim obveznim pravilima i novim postupcima dogovorenima na regionalnoj razini (Međunarodna pomorska organizacija – IMO i Pariški memorandum);
- 2.) postojeći zahtjevi EU-a ne primjenjuju se na ribarska plovila – nad ribarskim plovilima duljine veće od 24 metra, na koja se primjenjuju određene međunarodne konvencije, mogao bi se provoditi nadzor države luke, no ne podvrgavaju se inspekcijskom pregledu ili se ne podvrgavaju inspekcijskom pregledu na koordinirani način;
- 3.) inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke neravnomjerno su raspoređeni među lukama EU-a;
- 4.) postojeći obrazac profila rizičnosti broda i mehanizam odabira brodova za inspekcijski pregled nisu ažurirani;
- 5.) sustav se previše oslanja na komplicirani sustav potvrda u papirnatom obliku; i
- 6.) određeni su postupci neadekvatni i nefleksibilni, a određeni resursi za nadzor države luke nisu dovoljni (vještine, osposobljavanje).

Utvrđeni problemi prisutni su u cijelom EU-u i imaju iste temeljne uzroke. Bez djelovanja na razini EU-a države članice mogle bi djelovati nekoordinirano i neusklađeno. Poboljšanje Direktive kako bi se riješili utvrđeni problemi predstavlja jasnu vrijednost za EU.

S obzirom na to Komisija je pripremila je prijedlog izmjene Direktive 2009/16/EZ. Posebni su ciljevi Prijedloga:

- ažurirati i uskladiti zakonodavstvo EU-a s međunarodnim pravilima i postupcima utvrđenima u IMO-u/ILO-u ili Pariškom memorandumu,
- zaštititi ribarska plovila, posadu i okoliš. Veća ribarska plovila duljine veće od 24 metara nisu uključena u trenutni opseg nadzora države luke. Dobrovoljni sustav kontrole za tu vrstu plovila trebao bi povećati razinu usklađenosti s međunarodnim standardima sigurnosti i zaštite okoliša koji se primjenjuju na ta plovila,
- osigurati veću primjenu digitalnih rješenja. Prijedlogom se posebno potiče prihvaćanje i upotreba elektroničkih statutarnih svjedodžbi, konkretno povezivanjem njihove uporabe s profilom rizičnosti broda koji se upotrebljava za odabir brodova za inspekcijski pregled,
- osigurati učinkovit i usklađen pristup obavljanju inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke. To uključuje bolji odabir plovila za inspekcijski pregled, konkretno restrukturiranjem zastarjelih aspekata profila rizičnosti broda i dodavanjem novih elemenata tom profilu.

Radi jasnoće i dosljednosti ovim se Prijedlogom ažuriraju i određene definicije i upućivanja na povezano zakonodavstvo EU-a i pravila IMO-a.

- **Dosljednost u odnosu na postojeće odredbe politike u tom području**

Prijedlog je u potpunosti u skladu s Direktivom 2009/18/EZ<sup>13</sup> o istraživanju pomorskih nesreća i Direktivom 2009/21/EZ<sup>14</sup> o zahtjevima države zastave. Sve tri direktive EU-a o pomorskoj sigurnosti temelje se na pravilima i standardima koje je IMO utvrdio na međunarodnoj razini te zajedno čine temelj sustava EU-a za osiguravanje sigurnosti pomorskih operacija u vodama EU-a.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike EU-a**

Ovaj je Prijedlog dio Komisijina programa REFIT te se njime ostvaruje agenda za bolju regulativu jer osigurava jednostavnost i jasnoću postojećeg zakonodavstva, ne stvara nepotrebno opterećenje i usklađen je s političkim, društvenim i tehnološkim razvojem. Ovaj Prijedlog i povezani prijedlozi revizije drugih direktiva o pomorskoj sigurnosti također su dio zakonodavstva EU-a o pomorskoj sigurnosti, koja uključuje sustav EU-a za nadzor plovidbe i razmjenu pomorskih informacija (SafeSeaNet)<sup>15</sup>, Uredbu o osnivanju EMSA-e<sup>16</sup>, Direktivu o sigurnosti ribarskih plovila<sup>17</sup>, zakonodavstvo EU-a o priznatim organizacijama<sup>18</sup>, Okvirnu direktivu o pomorskoj strategiji<sup>19</sup> i drugo zakonodavstvo EU-a o okolišu<sup>20</sup>, te imaju znatnu interakciju s njim.

## 2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova direktive o izmjeni članak 100. stavak 2. UFEU-a, kojim se predviđaju mjere za poboljšanje sigurnosti prometa i posebne odredbe za pomorski promet.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Budući da su međunarodni instrumenti u području nadzora države luke u sektoru pomorskog prometa u isključivoj nadležnosti EU-a u skladu s člankom 3. stavkom 2. UFEU-a, načelo supsidijarnosti ne primjenjuje se ni na te instrumente ni na pravila EU-a o provedbi tih sporazuma.

- **Proporcionalnost**

Komisija je pripremila Prijedlog kako bi se uzela u obzir najnovija kretanja na međunarodnoj razini i rezultati *ex post* evaluacije iz 2018. i postupaka REFIT-a. Komisija je provela i procjenu učinka kako bi utvrdila, procijenila i ocijenila alternativne mjere za postizanje istih ciljeva.

Cilj je predložene izmjene poboljšati pomorsku sigurnost osiguravanjem ažuriranog, koherentnog i usklađenog sustava inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke u cijelom EU-u kako bi se uklonili nedostaci u pomorskom prometu i time poboljšala sigurnost i okolišna učinkovitost plovila

---

<sup>13</sup> SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

<sup>14</sup> SL L 131, 28.5.2009., str. 132.

<sup>15</sup> Direktiva 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.).

<sup>16</sup> SL L 208, 5.8.2002., str. 1.

<sup>17</sup> SL L 34, 9.2.1998., str. 1.

<sup>18</sup> Uredba (EZ) br. 391/2009 o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.) i Direktiva 2009/15/EZ o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (SL L 131, 28.5.2009., str. 47.).

<sup>19</sup> SL L 164, 25.6.2008., str. 19.

<sup>20</sup> Kao što su Direktiva 92/43/EEZ („Direktiva o staništima”), Direktiva 2009/147/EZ („Direktiva EU-a o pticama”) i Direktiva (EU) 2019/904 (Direktiva o plastičnim proizvodima za jednokratnu uporabu).

koja plove u vodama EU-a. Komisija smatra primjerenim i razmjernim proširiti opseg nadzora države luke na veća ribarska plovila jer će on biti dobrovoljan za one države članice koje žele obavljati tu vrstu inspekcijskog pregleda. Ta bi mjera trebala poboljšati sigurnost, okolišne, radne i životne uvjete u sektoru ribarstva. Prelazak na digitalizaciju i upotreba e-svjedodžbi stvorit će troškove, ali bit će ograničeni i nadoknadit će se očekivanim koristima u pogledu očekivane veće sigurnosti i učinkovitosti. S obzirom na međunarodnu narav sektora ne postoji alternativna mjera za postizanje tih rezultata na djelotvorniji i učinkovitiji način.

- **Odabir instrumenta**

Budući da Prijedlog zahtijeva samo nekoliko izmjena Direktive 2009/16/EZ, direktiva o izmjeni najprikladniji je pravni instrument.

### 3. **REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINKA**

- **Ex post evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

U *ex post* evaluaciji REFIT-a iz 2018. i provjeri primjerenosti za pomorski promet zaključeno je da Direktiva, iako se njome u određenoj mjeri ograničava fleksibilnost Pariškog memoranduma, pruža dodanu vrijednost kombiniranjem okvira za nadzor države luke s mehanizmom za provedbu zakona kako bi se osigurala ispravna i dosljedna provedba u državama članicama. To je dovelo do pritiska za postizanje boljih rezultata i stalno poboljšanje, a time i do bolje raspodjele resursa na razini država članica za nadzor države luke. U evaluaciji je zaključeno da je Direktiva pridonijela planiranim ciljevima poboljšanja pomorske sigurnosti, zaštite, sprečavanja onečišćenja te osiguravanja boljih radnih i životnih uvjeta na brodovima.

EMSA je na važne načine podržala sustav nadzora države luke. Više od dvije trećine država članica EU-a/EGP-a koje obavljaju inspekcijske preglede upotrebljava isključivo THETIS za odabir plovila koja će se podvrgnuti inspekcijskom pregledu. Utvrđeno je da su vrlo važni i uloga EMSA-e u upravljanju i ažuriranju THETIS-a te osposobljavanje inspektora koje EMSA provodi radi usklađivanja inspekcijskih pregleda u cijelom području Pariškog memoranduma.

Osim toga, Komisija i EMSA kontinuirano prate provedbu Direktive. Budući da se izvješća o inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke odmah po završetku inspekcijskog pregleda moraju učitati u THETIS, EMSA ima detaljan pregled svih obavljenih inspekcijskih pregleda gotovo u stvarnom vremenu. EMSA također osigurava službu za pomoć i pruža tehničku pomoć državama članicama kojima je potrebna te obavlja posjete državama članicama EGP-a radi provjere usklađenosti.

Međutim, EMSA-inom provjerom primjerenosti za pomorski promet i horizontalnom analizom utvrđeno je nekoliko područja u sustavu nadzora države luke koja bi se mogla poboljšati.

- **Savjetovanja s dionicima**

Glavne aktivnosti savjetovanja obuhvaćale su:

- četiri preliminarna razgovora s predstavnicima ključnih dionika na razini EU-a, posebno radi poboljšanja definicije cjelokupnog problema i mogućih opcija politike,
- ciljanu anketu među dionicima koju je organizirao konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju procjene učinka i koja je trajala od 7. rujna do 6. listopada 2021. Anketa je poslana ključnim dionicima s posebnim zahtjevima za informacijama kojima bi se prije svega poduprla procjena učinaka mogućih mjera politike,

- konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju procjene učinka održao je od 13. srpnja do 16. rujna 2021. 22 ciljane razgovora s ključnim dionicima kako bi se ispunili posebni zahtjevi za informacijama, posebno kako bi se poduprla procjena učinaka mogućih mjera politike,
- GU MOVE i konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju procjene učinka organizirali su dodatne aktivnosti savjetovanja s državama članicama i ključnim dionicima kako bi se prikupila njihova stajališta o različitim mjerama politike, ali i potvrdili novi i konačni rezultati popratne studije za procjenu učinka u smislu kvantifikacije učinaka. Te su se aktivnosti provodile tijekom sastanaka EU-ova sektorskog odbora za socijalni dijalog o pomorskom prometu (16. travnja, 23. rujna i 16. prosinca 2021.), EU-ova sektorskog odbora za socijalni dijalog o morskom ribarstvu (29. siječnja, 8. ožujka i 16. studenoga 2021.) i EU-ova sektorskog odbora za socijalni dijalog o lukama (19. studenoga 2021.), neformalnog sastanka ravnatelja za pomorski promet država EU-a/EGP-a (30. studenoga 2021.), virtualnih sastanaka i sastanaka uživo Odbora za nadzor države luke Pariškog memoranduma (svibanj 2021. i svibanj 2022.) i sastanaka Odbora EU-a za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (17. svibnja i 11. studenoga 2021. te 31. svibnja 2022.).

Informacije prikupljene od dionika bile su ključne kako bi Komisija mogla poboljšati izradu opcija politike te procijeniti njihove gospodarske, socijalne i okolišne učinke. Komisija je tako dobila mogućnost usporediti opcije i utvrditi koja će vjerojatno imati optimalni omjer troškova i koristi za društvo te pomoći u postizanju djelotvornijeg i učinkovitijeg mehanizma nadzora države luke kojim se rješava problem nedovoljno kvalitetnih brodova. Nalazi tih postupaka dopuna su istraživanju dostupnih podataka provedenom u okviru vanjske popratne studije.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Ova se revizija prvenstveno temelji na podacima prikupljenima tijekom *ex post* evaluacije iz 2018. i prethodno spomenutog postupka provjere primjerenosti za pomorski promet.

Za pripremu ovog Prijedloga bio je potreban i doprinos stručnjaka iz Komisije i EMSA-e u pogledu posebne formulacije tehničkih definicija i jasne izrade zakonodavstva.

- **Procjena učinka**

U procjeni učinka revizije Direktive ispitane su tri opcije politike na temelju sljedećih vodećih načela:

- (1) potreba za ažuriranjem i usklađivanjem Direktive s međunarodnim instrumentima;
- (2) potencijal za rješavanje specifičnog problema flote ribarskih plovila osiguravanjem posebnog sustava nadzora države luke za takva plovila;
- (3) veća digitalizacija načina provedbe nadzora države luke kako bi se omogućili bolje pripremljeni i usmjereniji inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke – Direktivom se mora olakšati i poticati upotreba elektroničkih statutarnih svjedodžbi;
- (4) učinkovit i usklađen pristup inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke koji se temelji na prošlim iskustvima u provedbi Direktive i boljem odabiru plovila za inspekcijski pregled.

U opciji A predlaže se niz izmjena Direktive za bolje postizanje cilja poboljšanja pomorske sigurnosti i sprečavanja onečišćenja. Ta je opcija uglavnom usmjerena na to da Direktiva ostane usklađena s međunarodnim pravnim instrumentima. Većina ostalih predloženih promjena neregulatorne su mjere u obliku preporuka, smjernica i radionica koje organiziraju Komisija i/ili EMSA.

Opcijom B postiže se ravnoteža između usklađivanja i fleksibilnosti koja se omogućuje upravama za nadzor države luke. Usporedno s postojećom Direktivom (ali izvan nje) predlaže se dobrovoljni sustav nadzora države luke za one države članice koje žele obavljati inspekcijske preglede ribarskih plovila duljine veće od 24 metra. Opcija uključuje i davanje smjernica, osposobljavanje koje provodi EMSA i EMSA-inu bazu podataka inspekcijskih pregleda za odabir brodova i izvješćivanje o inspekcijskim pregledima. Njome se potiče upotreba elektroničkih svjedodžbi njihovim povezivanjem s profilom rizičnosti broda.

Opcija C ima za posljedicu najveće administrativno opterećenje za uprave za nadzor države luke, ali osigurava i najvišu razinu usklađenosti inspekcijskih pregleda. Njome bi se nadzor države luke za ribarske brodove duljine veće od 24 metra u potpunosti uključio u Direktivu, što bi utjecalo na vlasnike tih plovila/brodare, kao i na uprave država članica za nadzor države luke. Prema toj opciji, Direktivom bi se propisala obvezna upotreba elektroničkih svjedodžbi te bi se omogućilo postupno ukidanje papirnatih potvrda do 2035.

Procjena učinka podnesena je Odboru za nadzor regulative na odobrenje u srpnju 2022. Odbor je izdao pozitivno mišljenje uz određene zadržke. Primjedbe Odbora razmatraju se u radnom dokumentu službi Komisije priloženom ovom zakonodavnom prijedlogu.

- Primjena pristupa „jedan za jedan”

Nisu utvrđeni dodatni troškovi (administrativni troškovi ili troškovi prilagodbe) za poduzeća ili građane.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa (REFIT)**

Inicijativa je relevantna za Komisijin program REFIT jer se njome nastoji uskladiti i pojednostavniti zakonodavstvo o pomorskoj sigurnosti, poboljšati sigurnosni profil (posebno flote većih ribarskih plovila) i pomoći tijelima država članica u ispunjavanju obveza povezanih s inspekcijskim pregledima i izvješćivanjem.

Osim toga, najpoželjnija opcija politike uključuje aspekte pojednostavnjenja jer će se njome pojasniti situacije i okolnosti u kojima se inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke ne moraju obaviti zbog uobičajenih operativnih razloga ili u situacijama više sile. Očekuje se da će se tako u cijelom EU-u povećati usklađenost i standardizacija zahvaljujući pomoći koju će EMSA pružati nacionalnim tijelima nadzora države luke u osposobljavanju za obavljanje inspekcijskih pregleda stranih ribarskih plovila te osiguravanjem posebne baze podataka inspekcijskih pregleda za odabir plovila za inspekcijski pregled te bilježenje i dijeljenje rezultata inspekcijskih pregleda.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

#### **4. UTJECAJ NA PRORAČUN**

Prijedlogom će se neto sadašnji troškovi za proračun Unije povećati za 6,479 milijuna EUR u razdoblju 2025.–2050. Učinak Prijedloga na proračun detaljnije je opisan u zakonodavnom financijskom izvještaju priloženom ovom Prijedlogu u informativne svrhe. Učinak Prijedloga na proračun već je uključen u Komisijin Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1406/2002.

Učinak na proračun nakon trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

## 5. DRUGI ELEMENTI

### • **Mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Utvrđeni su odgovarajući mehanizmi praćenja i izvješćivanja. EMSA će imati važnu ulogu u tom procesu jer je zadužena za razvoj i rad elektroničkih podatkovnih sustava za pomorski promet, posebno baze podataka za odabir plovila i izvješćivanje o inspekcijskim pregledima THETIS.

Provedba se može pratiti tako da Komisija i/ili EMSA prate bazu podataka THETIS kako bi provjerile odabiru li se brodovi za inspekcijske preglede ispravno, obavljaju li se inspekcijski pregledi ispravno te unose li se izvješća o inspekcijskim pregledima u bazu podataka. EMSA provodi i cikluse posjeta državama članicama radi provjere operacija na terenu u okviru EMSA-ine potpore Komisiji<sup>21</sup>. Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile primjerenost svoje organizacije, politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva. To će se morati potvrditi te će podlijegati periodičnoj reviziji. Od država članica zahtijevat će se da s Komisijom ili EMSA-om dijele rezultate revizija koje provodi akreditirano tijelo tako da nacionalna tijela za nadzor države luke mogu zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom.

Budući da je predviđeno da puni ciklus predviđenih provedbenih posjeta EMSA-e traje pet godina<sup>22</sup>, predlaže se evaluacijski ciklus Direktive u intervalima od sedam godina.

### • **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Dokumenti s objašnjenjima nisu potrebni jer je cilj Prijedloga pojednostavnjenje i pojašnjenje postojećeg režima.

### • **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

U uvodnoj izjavi 11. potiče se sve države članice EU-a koje ispunjavaju uvjete (Španjolska, Grčka, Francuska, Hrvatska, Italija i Slovenija) da postanu članice Mediteranskog memoranduma o razumijevanju o nadzoru države luke kako bi se poboljšala kvaliteta i povećao broj inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke koji se obavljaju u sredozemnom bazenu.

Članak 1. Nacrta direktive o izmjeni čini njegov glavni dio i sadržava izmjene brojnih odredbi Direktive 2009/16/EZ.

### ***Cilj, definicije i područje primjene***

U točki 1. mijenja se članak 2. te se područje primjene Direktive djelomično proširuje kako bi se u opseg inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke uključio niz međunarodnih konvencija. To su Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, koje su na snazi i donesene su kao relevantni instrumenti u okviru Pariškog memoranduma.

<sup>21</sup> EMSA provodi takve posjete u okviru svojih temeljnih zadaća u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost pa se s tim u vezi ne očekuju dodatni troškovi.

<sup>22</sup> U skladu s EMSA-inom metodologijom za posjete državama članicama, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

U točki 2. mijenja se područje primjene kako bi države članice koje to žele mogle inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke podvrgnuti plovila duljine veće od 24 metra.

### ***Obveza u pogledu inspekcijskih pregleda***

U točki 3. mijenja se obveza u pogledu inspekcijskih pregleda (takozvani „pravičan udio”) i način na koji države članice to izračunavaju i poštuju. Trenutačno se obveza u pogledu inspekcijskih pregleda temelji na trogodišnjem pomičnom prosjeku svih inspekcijskih pregleda obavljenih u području Pariškog memoranduma. To znači da će se, kad države članice podvrgavaju inspekcijskom pregledu znatno više plovila nego što je predviđeno njihovom obvezom u pogledu inspekcijskih pregleda, s vremenom kumulativno povećati obveza u pogledu inspekcijskih pregleda za sve države članice. Prema EMSA-inu izračunu to povećanje iznosi od 1 do 2 % godišnje. Ta je mjera osmišljena kako bi se smanjilo to dodatno i nepotrebno opterećenje za države članice.

Točkama 4. i 5. Direktiva se usklađuje s izmjenama Pariškog memoranduma povezanima s obvezom u pogledu inspekcijskih pregleda te kako bi se omogućila veća fleksibilnost u neobavljanju inspekcijskih pregleda (iz operativnih razloga ili razloga više sile).

Točkom 6. Direktiva se mijenja kako bi se omogućila veća fleksibilnost u neobavljanju inspekcijskih pregleda i kako bi se uskladila s obvezom u pogledu inspekcijskih pregleda.

### ***Situacije više sile***

Točkom 7. rješava se problem nedostatka fleksibilnosti sustava za nadzor države luke u slučajevima krize ili neočekivanih događaja, kao što je pandemija bolesti COVID-19. Kako bi sustav postao otporniji, uvodi se novi članak 8.a. Ova mjera državama članicama pruža veću fleksibilnost jer se njome dopušta neobavljanje inspekcijskih pregleda u slučajevima više sile, pod uvjetom da se zabilježi propušteni inspekcijski pregled i dokumentira razlog za neobavljanje inspekcijskog pregleda.

### ***Obavijest prije uplovljavanja***

Točkama 8. i 10. Direktiva se usklađuje s izmjenama Pariškog memoranduma kojima se ukida obveza izvješćivanja u roku od 72 sata za plovila koja ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled iz članka 9. i Priloga III.; članak 9. i Prilog III. brišu se. Točke 16. i 23. prate brisanje članka 9. i Priloga III.

### ***Okolišni parametri***

U točki 9. utvrđuju se okolišni parametri koji će se uzeti u obzir pri utvrđivanju profila rizičnosti broda koji se upotrebljava za odabir brodova za inspekcijski pregled.

### ***Prošireni inspekcijski pregledi***

Točkom 10. propisuje se da proširene inspekcijske preglede zbog njihove složenosti mora obavljati više od jednog službenika nadzora države luke.

### ***Odbijanje uplovljavanja***

Točkama 12. i 13. Direktiva se mijenja kako bi se uskladila s izmjenama donesenima Pariškim memorandumom koje se odnose na postupak odbijanja uplovljavanja (zabrana) i mogućnost zabrane za

plovila koja se nalaze na sivoj ili bijeloj listi Pariškog memoranduma (zabrana bez obzira na zastavu), kao i s odredbom koja se odnosi na kršenje zabrane plovidbe ili ako plovilo kojem je zabranjena plovidba ne nastavi put do dogovorenog remontnog brodogradilišta.

### ***Osposobljavanje koje provodi EMSA***

U točki 14. navode se mogućnosti da EMSA pruži osposobljavanje državama članicama EU-a kako bi bolje ispunile svoje odgovornosti u skladu s Direktivom, s obzirom na prošireni opseg nadzora države luke i poboljšanja sadržaja i vrste osposobljavanja.

Na temelju toga EMSA će (zajedno s državama članicama i u okviru Pariškog memoranduma) razviti novi program stručnog usavršavanja i osposobljavanja inspektora koji će se sastojati od i. nastavnog plana s kompetencijama i ii. programa stručnog usavršavanja. Nakon što se uspostave ti aspekti, EMSA bi trebala utvrditi nove potrebe za osposobljavanjem kako bi se izmijenili kurikulumi, nastavni planovi i sadržaj programa stručnog usavršavanja i osposobljavanja inspektora, posebno u pogledu novih tehnologija i dodatnih obveza koje proizlaze iz novih konvencija IMO-a.

### ***Baza podataka, razmjena informacija i elektroničke svjedodžbe***

Točkom 15. Direktiva se mijenja kako bi se pojasnio i utvrdio vremenski okvir u kojem se obavijesti o uplovljavanju i isplovljavanju broda moraju dostaviti sustavu SafeSeaNet. Člankom 24. stavkom 2. Direktive od država članica zahtijeva se da osiguraju da se ti podaci „prenesu u razumnom roku u bazu podataka inspeksijskih pregleda”. Direktiva će se izmijeniti kako bi uključivala definiciju razumnog roka, odnosno kako bi se stvarno vrijeme uplovljavanja i isplovljavanja prijavilo u roku od tri sata. Njome se propisuje i da sva izvješća o inspeksijskim pregledima u okviru nadzora države luke potvrđuje osoba (drugi inspektor nadzora države luke ili nadzornik) koja nije inspektor koji je obavio inspeksijski pregled prije nego što se izvješće o inspeksijskom pregledu prenese u bazu podataka.

Točkom 16. Direktiva se mijenja kako bi se dodao novi članak kojim se predviđa i potiče uporaba elektroničkih svjedodžbi. Temeljile bi se na zajedničkom predlošku i upotrebljavali bi se zajednički alat za validaciju i repozitorij na razini EU-a, čime bi se upotreba elektroničkih svjedodžbi povezala s profilom rizičnosti broda. Tom će se mjerom potaknuti države zastave ili priznate organizacije koje djeluju u njihovo ime da izdaju elektroničke svjedodžbe (pri čemu će se dopustiti njihova daljnja upotreba u nadzoru države luke) dodjelom bodova tim e-svjedodžbama (dodavanjem parametra profilu rizičnosti broda) kako bi ih se smatralo brodovima niskog rizika i rjeđe podvrgavalo inspeksijskim pregledima u okviru nadzora države luke.

### ***Sustav za upravljanje kvalitetom***

Točkom 18. Direktiva se mijenja kako bi se od država članica zahtijevalo da razviju i primjenjuju sustav upravljanja kvalitetom za aktivnosti nadzora države luke u okviru svoje pomorske uprave. Time bi se upravama omogućilo da drže korak sa sve većom složenošću i zahtjevima inspeksijskih pregleda u okviru nadzora države luke kako bi se omogućila bolja kontrola kvalitete i utvrdili problemi kao što je dodjela resursa. To će se primjenjivati na sve države luke koje već nemaju vanjski certificirani sustav upravljanja kvalitetom za svoje operacije u okviru nadzora države luke.

### ***Delegirani akti***

Točkom 19. predviđa se da je Komisija ovlaštena za donošenje delegiranih akata radi ažuriranja popisa konvencija iz članka 2. stavka 1. ako su takve konvencije donesene kao relevantni instrument Pariškim

memorandumom, i radi izmjene Priloga VI. kako bi se dopunio i/ili ažurirao popis postupaka i smjernica koji se odnose na nadzor države luke donesen Pariškim memorandumom.

### ***Ovlasti za izmjene***

Točkom 20. predviđa se da svako ažuriranje relevantnih instrumenata IMO-a navedenih u članku 2. stavku 1. podliježe standardnoj klauzuli o nesmanjivanju dostignute zaštite. To znači da se, ako dođe do promjena na međunarodnoj razini, standardi u instrumentu EU-a održavaju barem na trenutačnoj razini.

### ***Provedbena pravila***

Točkom 21. utvrđuje se da Komisija pri donošenju provedbenih akata posebno uzima u obzir ulogu i stručno znanje organizacije Pariškog memoranduma te da se u tim aktima uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u sustavu inspekcijskih pregleda u Uniji.

### ***Preispitivanje provedbe***

Točkom 22. predviđa se da će Komisija izraditi izvješće o preispitivanju provedbe izmijenjene Direktive 10 godina nakon njezina donošenja. Time se uzima u obzir vrijeme potrebno za prenošenje i to što EMSA-in revizijski ciklus posjeta državama članicama obično traje najmanje pet godina.

### ***Profil rizičnosti broda – svjedodžbe i dokumenti***

Točkama 23. i 24. mijenjaju se prilozi I. i II., koji se odnose na profil rizičnosti broda. Profil rizičnosti broda mijenja se kako bi se uzele u obzir promjene koje su u načelu već dogovorene Pariškim memorandumom. Među njima su i. ponderirani bodovi koji se primjenjuju na određene vrste plovila i ii. sustav revizije IMO-a, koji više nije dobrovoljan, već je zamijenjen faktorom ponderiranja kako bi se uzelo u obzir je li država zastave ratificirala međunarodne konvencije.

Profil rizičnosti broda se mijenja i za teretne i putničke brodove tonaže veće od 5 000 BT (koji se smatraju najvećim onečišćivačima), za koje će se profilom rizičnosti broda uzeti u obzir IMO-ov pokazatelj intenziteta emisija ugljika. Za sve brodove koji ispunjavaju uvjete za nadzor države luke prilagođava se faktor ponderiranja kako bi se pridala veća važnost nedostacima povezanim s okolišem (MARPOL, Konvencija o balastnim vodama i Međunarodna konvencija o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja na brodovima) zabilježenima za taj brod u prethodnim inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke obavljenima u području Pariškog memoranduma. Ponovno utvrđeni nedostaci i zabrane plovidbe povezani su samo s međunarodnim konvencijama (takozvani relevantni instrumenti) tako da će se revidirani profil rizičnosti broda primjenjivati u cijelom području Pariškog memoranduma, a ne samo u državama članicama EU-a. Dodat će se i parametar za poticanje država zastave plovila koja ispunjavaju uvjete za nadzor države luke na uporabu elektroničkih svjedodžbi.

### ***Svjedodžbe***

Točkom 26. ažuriraju se popisi statutarnih svjedodžbi i drugih dokumenata iz Priloga IV. koje treba provjeriti tijekom inspekcijskih pregleda u skladu sa zahtjevima IMO-a kako je prethodno dogovoreno Pariškim memorandumom.

### ***Postupci inspekcijskog pregleda i smjernice za inspekcijski pregled***

Kako bi se omogućio ažurirani i usklađeni sustav nadzora države luke u cijeloj Uniji, točkom 26. ažurira se Prilog VI., koji se odnosi na smjernice za inspekcijske preglede Pariškog memoranduma i upute koje treba slijediti tijekom inspekcijskih pregleda, u ažuriranoj verziji.

### ***Odbijanje uplovljavanja***

Točkom 28. ažurira se Prilog VIII. u pogledu postupaka odbijanja uplovljavanja (zabrane) iz članka 16. kako bi se ti postupci uskladili s izmjenama koje su već dogovorene u Pariškom memorandumu.

Prijedlog

**DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

Uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>23</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>24</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>25</sup> utvrđuju se pravila o sustavu inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke, kojim se brodovi koji ispunjavaju uvjete i pristaju u lukama Unije podvrgavaju inspekcijskom pregledu kako bi se provjerilo ispunjavaju li osposobljenost posade na brodu te stanje broda i njegove opreme zahtjeve međunarodnih konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru i zaštiti morskog okoliša.
- (2) Direktiva 2009/16/EZ temelji se na već postojećoj dobrovoljnoj međuvladinoj strukturi Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke (Pariški memorandum) i konceptima podijeljenog tereta inspekcijskih pregleda, odabiru brodova za inspekcijske preglede na temelju rizika, usklađenim inspekcijskim pregledima i dijeljenju rezultata inspekcijskih pregleda.
- (3) Od stupanja na snagu Direktive 2009/16/EZ dogodile su se promjene u međunarodnom regulatornom okruženju (posebno u Pariškom memorandumu i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji) te je zabilježen tehnološki razvoj. To bi trebalo uzeti u obzir, kao i iskustvo stečeno u provedbi Direktive 2009/16/EZ.
- (4) Na snagu je stupio niz međunarodnih konvencija koje su države članice ratificirale od 2011. To su Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima i Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (Konvencija iz Nairobija). Stoga bi ih trebalo uvrstiti na popis konvencija obuhvaćenih Direktivom 2009/16/EZ kako bi se omogućila njihova provedba kao dio sustava nadzora države luke.

---

<sup>23</sup> SL C , , str. .

<sup>24</sup> SL C , , str. .

<sup>25</sup> SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

- (5) Kako bi se omogućio ažurirani i usklađeni sustav nadzora države luke, potrebno je brže ažurirati popis međunarodnih konvencija koje se provode u okviru nadzora države luke, a da se pritom ne mijenja Direktiva u cijelosti. Stoga bi nakon što međunarodna konvencija stupi na snagu, što znači da je dosegnuta dogovorena razina ratifikacije, i nakon što je članice Pariškog memoranduma donesu kao relevantan instrument, Komisija trebala ažurirati popis konvencija u Direktivi.
- (6) Zbog svoje male veličine većina ribarskih plovila u EU-u plovi u teritorijalnim vodama pa nije izgledno da će biti podvrgnuti inspekcijskim pregledima u stranim lukama. To znači da će, općenito gledano, vjerojatno samo veća ribarska plovila duljine veće od 24 metra (koja su ujedno ribarska plovila koja najviše podliježu međunarodnim konvencijama) ploviti u međunarodnim vodama i pristajati u lukama koje se ne nalaze u zemlji u kojoj su registrirana te će stoga podlijevati nadzoru države luke. Budući da se većina međunarodnih konvencija koje se primjenjuju na veća ribarska plovila razlikuje od onih koje se trenutačno provode nadzorom države luke, kako bi se izbjegli neželjeni učinci prelijevanja na postojeći sustav nadzora države luke, predlaže se paralelni sustav nadzora države luke za ribarska plovila.
- (7) Međutim, zbog načina ribolova ta veća ribarska plovila ne posjećuju sve države članice EU-a. Stoga se predlaže dobrovoljni sustav za one države članice EU-a koje žele obavljati te inspekcijske preglede koji je odvojen od postojećeg sustava nadzora države luke kako bi se omogućila fleksibilnost u načinu na koji se razvijaju standardi u nadzoru države luke. Taj sustav nadzora države luke nad ribarskim plovilima duljine veće od 24 metra stoga se može slobodno razviti u državama članicama i Komisiji te u okviru Pariškog memoranduma.
- (8) Mehanizmom pravičnog udjela osigurava se raspodjela tereta inspekcijskih pregleda među državama članicama Pariškog memoranduma. Za svaku državu članicu određuje se broj inspekcijskih pregleda koji predstavlja njezin „pravični udio”, odnosno njezinu obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda koju treba ispuniti svake godine. Ispunjavanje uvjeta za inspekcijski pregled prvenstveno se određuje prema vremenu koje je proteklo od posljednjeg inspekcijskog pregleda. Brodovi iz prioritete skupine II. mogu se podvrgnuti inspekcijskom pregledu, dok se plovila iz prioritete skupine I. moraju podvrgnuti inspekcijskom pregledu.
- (9) Državama članicama dopušteno je ne obaviti određeni broj „prioritetnih” inspekcijskih pregleda, a da time ne prekrše svoje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Međutim, u nekim državama članicama broj stvarnih pristajanja brodova tijekom određene godine može biti veći ili manji od dodijeljene obveze u pogledu inspekcijskih pregleda. Utvrđeno je da alternativna metoda usklađivanja s obvezom pravičnog udjela za te države članice (preopterećene ili nedovoljno opterećene) nije fleksibilna te je stoga potrebno predmetne odredbe uskladiti s revidiranim odredbama Pariškog memoranduma.
- (10) Državama članicama dopušteno je i da u određenim okolnostima odgode inspekcijske preglede brodova, pod uvjetom da se plovilo podvrgne inspekcijskom pregledu u sljedećoj luci pristajanja ili u roku od 15 dana te se ta mogućnost mijenja kako bi je mogle iskoristiti sve države članice. Određene kategorije plovila za koje se smatra da predstavljaju veći rizik i koja stoga ispunjavaju uvjete za prošireni inspekcijski pregled moraju prijaviti predviđeno vrijeme uplovljavanja u luku 72 sata prije dolaska. Međutim, protekom godina zaključeno je da je ta obveza preveliko opterećenje za brodare i da nema dodanu vrijednost jer su potrebne informacije nacionalnim tijelima lakše dostupne u bazi podataka THETIS. Na temelju toga Pariškim memorandumom ukinuta je ta obveza obavlješćivanja prije uplovljavanja te bi stoga s tim trebalo uskladiti Direktivu 2009/16/EZ.

- (11) Posljednjeg desetljeća, unatoč sve većem broju plovila koja pristaju u luke EU-a, uključujući pomorski prijevoz robe na kratkim udaljenostima između glavnih luka u državama članicama EU-a i luka koje se nalaze u zemljopisnoj Europi ili u neeuropskim zemljama na Sredozemnom i Crnom moru, sigurnosni profil plovila koja pristaju u luke EU-a znatno se poboljšao. Inspekcijski pregledi u okviru nadzora države luke sve se više upotrebljavaju za provedbu zakonodavstva o okolišu, primjerice u vezi s emisijama sumpora ili sigurnim i za okoliš prihvatljivim uništavanjem brodova. Cilj je paketa „Spremni za 55 %” smanjiti ukupne emisije stakleničkih plinova u EU-u za 55 % do 2030., čime će se utrti put klimatskoj neutralnosti do 2050., a očekuje se da će pomorski promet tome pridonijeti. Međutim, prioriteti kod profila rizičnosti broda izrađenog prije 2009. bili su drugačiji, slijedom čega taj profil nije u potpunosti pogodan usmjeravanju inspekcijskih pregleda na plovila koja nanose najviše štete okolišu.
- (12) Na temelju toga profil rizičnosti broda trebalo bi ažurirati kako bi bio u skladu s aspektima okoliša tako da se prida veća važnost okolišnoj učinkovitosti, uključujući intenzitet ugljika tijekom plovidbe brodova koji se podvrgavaju inspekcijskom pregledu, kao i nedostacima i zabranama plovidbe povezanim s okolišem.
- (13) Digitalizacija je ključni aspekt tehnološkog napretka u području prikupljanja i priopćavanja podataka te se njome želi pridonijeti smanjenju troškova i učinkovitoj upotrebi ljudskih resursa. Broj brodova koji posjeduju elektroničke svjedodžbe u porastu je i očekuje se da će i dalje rasti. Stoga bi učinkovitost nadzora države luke trebalo poboljšati većom upotrebom elektroničkih svjedodžbi kako bi inspekcijski pregledi brodova bili bolje pripremljeni. Prihvaćanje i upotrebu tih elektroničkih svjedodžbi trebalo bi poticati njihovim uključivanjem u profil rizičnosti broda.
- (14) Nadzor države luke postaje sve složeniji jer se dodaju novi zahtjevi u pogledu inspekcijskih pregleda, bilo na temelju prava EU-a ili putem Međunarodne pomorske organizacije. Stoga je potrebno osigurati usavršavanje i prekvalifikaciju službenika za nadzor države luke te stalno ažurirati njihovo usavršavanje.
- (15) U skladu s Direktivom 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>26</sup> od uprava država zastave Unije zahtijeva se da imaju sustav upravljanja kvalitetom kako bi pomogle državama članicama da dodatno poboljšaju svoje rezultate kao države zastave i kako bi se osigurali jednaki uvjeti među upravama. Sličan zahtjev u pogledu aktivnosti nadzora države luke trebao bi omogućiti državama članicama da potvrde primjerenost svojih organizacijskih struktura, politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva, kao i to da spriječe da određeni dijelovi sustava kao što su raspodjela resursa ili osoblja postanu problematični.
- (16) Kako bi se omogućila ažurirana primjena odredbi ove Direktive koja bi državama članicama omogućila da ispune svoje obveze prema međunarodnom pravu u skladu s Direktivom, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s ažuriranjem konvencija obuhvaćenih područjem primjene Direktive 2009/16/EZ i izmjenom popisa postupaka i smjernica koji se odnosi na nadzor države luke donesenog Pariškim memorandumom. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.<sup>27</sup> Naime, u cilju osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kad i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci

---

<sup>26</sup> Direktiva 2009/21/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o ispunjavanju zahtjeva države zastave (SL L 131, 28.5.2009., str. 132.).

<sup>27</sup> SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koje se odnose na pripremu delegiranih akata.

- (17) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu odredbi Direktive 2009/16/EZ, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu popisa konvencija obuhvaćenih njezinim područjem primjene, sustava dobrovoljnog nadzora države luke za ribarska plovila ukupne duljine veće od 24 metra, uvjeta za primjenu Priloga VII. o proširenom inspekcijskom pregledu, jedinstvenog skupa smjernica i postupaka za sigurnost i zaštitu, kao i zahtjeva za elektroničke svjedodžbe. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>28</sup>.
- (18) Kako bi se poboljšala kvaliteta inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke u morskim područjima u blizini EU-a, sve države članice koje ispunjavaju uvjete potiču se da se pridruže Mediteranskom memorandumu o razumijevanju o nadzoru države luke (Mediteranski memorandum).
- (19) S obzirom na puni nadzorni ciklus posjeta Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) državama članicama radi praćenja provedbe Direktive 2009/16/EZ, Komisija bi trebala izvršiti evaluaciju njezine provedbe najkasnije [deset godina nakon datuma njezina stupanja na snagu iz članka XX.] i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom na prikupljanju svih informacija potrebnih za tu evaluaciju.
- (20) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive ne mogu dostatno ostvariti države članice zbog međunarodne naravi pomorskog prometa, nego ih se zbog mrežnih učinaka zajedničkog djelovanja država članica na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (21) Direktivu 2009/16/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

### *Članak 1.*

#### **Izmjene Direktive 2009/16/EZ**

Direktiva 2009/16/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) članak 2. mijenja se kako slijedi:
  - (a) u točki 1. dodaju se sljedeće podtočke (l) i (m):
    - „(l) Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima;
    - (m) Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina (Nairobijska konvencija).”;
  - (b) točka 3. briše se;

---

<sup>28</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (2) članak 3. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:
- „4. Ribarski brodovi duljine preko svega manje od 24 metra, ratni brodovi, pomoćna plovila, drveni brodovi jednostavne gradnje, javni brodovi koji se koriste za negospodarske svrhe te jahte namijenjene razonodi koje ne obavljaju gospodarsku djelatnost isključuju se iz područja primjene ove Direktive.”;
- (b) dodaje se stavak 4.a:
- „4.a Države članice mogu obavljati inspekcijske preglede u okviru nadzora države luke na ribarskim plovilima ukupne duljine veće od 24 metra. Komisija donosi provedbene akte kojima se utvrđuju modaliteti takvog posebnog sustava nadzora države luke za ribarska plovila ukupne duljine veće od 24 metra. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”;
- (3) u članku 5. umeće se sljedeći stavak 2.a:
- „2.a Inspekcijski pregledi brodova iz prioritetne skupine II. koje obavljaju države članice kad je njihova godišnja obveza u pogledu inspekcijskih pregleda premašena za više od 150 % ne uzimaju se u obzir pri izračunu godišnje obveze u pogledu inspekcijskih pregleda država članica koje su stranke Pariškog memoranduma.”;
- (4) članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 6.*

**Načini ispunjavanja obveze u pogledu inspekcijskih pregleda**

Država članica koja ne obavi inspekcijske preglede propisane člankom 5. stavkom 2. točkom (a) ispunjava svoje obveze u skladu s tom odredbom ako ti neobavljeni inspekcijski pregledi ne prelaze 10 % ukupnog broja brodova iz prioritetne skupine I. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima, neovisno o njihovom profilu rizičnosti.

Bez obzira na postotke neobavljenih inspekcijskih pregleda navedenih u prvom podstavku, države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova koji, prema podacima iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.

Bez obzira na postotke neobavljenih inspekcijskih pregleda navedenih u prvom podstavku, za brodove iz prioritetne skupine I. koji pristaju na sidrišta države članice daju prednost inspekcijskom pregledu brodova s profilom visoke rizičnosti koji, prema podacima iz baze podataka inspekcijskih pregleda, rijetko pristaju u lukama unutar Unije.”;

- (5) u članku 7. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
- „2. Za državu članicu u kojoj je ukupni broj pristajanja brodova iz prioritetnih skupina I. i II. manji od 150 % udjela inspekcijskih pregleda iz članka 5. stavka 2. točke (b) smatra se da ispunjava svoju godišnju obvezu u pogledu inspekcijskih pregleda ako ta država članica obavlja inspekcijske preglede na dvije trećine ukupnog broja brodova iz prioritetnih skupina I. i II. koji pristaju u njezinim lukama i na sidrištima.”;
- (6) u članku 8. stavci 1. i 2. zamjenjuju se sljedećim:
- „1. Država članica može odlučiti o odgodi inspekcijskog pregleda broda iz prioritetne skupine I. ili II. u sljedećim okolnostima:

- (a) ako se inspekcijski pregled može obaviti pri sljedećem pristajanju broda u toj državi članici, pod uvjetom da brod u međuvremenu ne pristane ni u jednoj drugoj luci u Uniji ili na području Pariškog memoranduma i da ta odgoda nije dulja od 15 dana; ili
  - (b) ako se inspekcijski pregled može obaviti u nekoj drugoj luci pristajanja unutar Unije ili na području Pariškog memoranduma u roku od 15 dana, pod uvjetom da država u kojoj se nalazi ta luka pristajanja unaprijed pristane na obavljanje tog inspekcijskog pregleda.
2. Ako se na brodu iz prioritetne skupine I. ili II. inspekcijski pregled ne obavi zbog operativnih razloga, ne računa se kao neobavljeni inspekcijski pregled, pod uvjetom da je razlog za neobavljeni inspekcijski pregled upisan u bazu podataka inspekcijskih pregleda te da su nastupile sljedeće iznimne okolnosti:
- (a) ako nadležno tijelo prosudi da bi obavljanje inspekcijskog pregleda moglo ugroziti sigurnost inspektora, broda, posade ili luke ili morskog okoliša; ili
  - (b) ako brod pristaje samo noću (kako je predviđeno u članku 2. stavku 10.). Države članice u tom slučaju poduzimaju potrebne mjere kako bi osigurale odgovarajući inspekcijski pregled brodova koji redovito pristaju noću.”;
- (7) umeće se sljedeći članak 8.a:

*„Članak 8.a*

**Viša sila**

Neobavljanje inspekcijskog pregleda zbog više sile ne smatra se neobavljenim inspekcijskim pregledom ako su neobavljeni inspekcijski pregled i razlozi za njegovo neobavljanje dokumentirani i zabilježeni u bazi podataka inspekcijskih pregleda.”;

- (8) članak 9. briše se;
- (9) u članku 10. stavku 2. dodaje se sljedeće:

„(c) Okolišni parametri

Okolišni parametri temelje se na pokazatelju intenziteta emisija ugljika tijekom plovidbe broda i broju nedostataka povezanih s MARPOL-om, Međunarodnom konvencijom o nadzoru štetnih sustava protiv obraštanja brodova (AFS), Međunarodnom konvencijom o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i sedimentima (BWMC), Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem (CLC 92), Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem (BUNKERS) i konvencijama iz Nairobija u skladu s dijelom I.3. Priloga I. i Prilogom II.”;

- (10) u članku 14. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Prošireni inspekcijski pregled obavljaju najmanje dva službenika nadzora države luke. Opseg proširenog inspekcijskog pregleda, uključujući rizična područja, naveden je u Prilogu VII. Komisija provedbenim aktima donosi detaljne mjere u svrhu osiguravanja jedinstvenih uvjeta za primjenu Priloga VII. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”;

- (11) u članku 14.a stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Članak 11. točka (a) i članak 14. ne primjenjuju se na ro-ro putničke brodove i brza putnička plovila na redovnoj liniji koji su podvrgnuti inspekcijskom pregledu na temelju ovog članka.”;

(12) članak 16. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

- „1. Država članica odbija uplovljavanje u svoje luke i na sidrišta svakom brodu koji:
- plovi pod zastavom države uvrštene na popis loših rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju podataka iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodnih 36 mjeseci u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma, ili
  - plovi pod zastavom države uvrštene na popis dobrih ili srednjih rezultata, donesen u skladu s Pariškim memorandumom na temelju podataka iz baze podataka inspekcijskih pregleda koje Komisija objavljuje svake godine, i kojem je izdana zabrana plovidbe više od dvaput tijekom prethodna 24 mjeseca u luci ili na sidrištu države članice ili države potpisnice Pariškog memoranduma.

Prvi podstavak ovog članka ne primjenjuje se na situacije iz članka 21. stavka 6.

Odbijanje uplovljavanja primjenjuje se čim brod isplovi iz luke ili napusti sidrište u kojima mu je treći put zabranjena plovidba te u kojima je izdana mjera odbijanja uplovljavanja.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Posljedica svake sljedeće zabrane plovidbe broda u luci ili na sidrištu unutar Unije jest odbijanje uplovljavanja u svaku luku i na sidrište unutar Unije. Ovo treće odbijanje uplovljavanja može se ukinuti nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od izricanja te mjere samo:

- (a) ako je statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala organizacija ili organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>29</sup>;
- (b) ako brodom upravlja kompanija s dobrim rezultatom u skladu s dijelom I.1. Priloga I.; i
- ako su ispunjeni uvjeti iz stavaka od 3. do 9. Priloga VIII.

Svakom brodu koji ne ispunjava kriterije iz ovog stavka nakon isteka razdoblja od 24 mjeseca od izricanja mjere trajno se odbija uplovljavanje u svaku luku i na sidrište unutar Unije.”;

(c) stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Svaka naknadna zabrana plovidbe izdana plovilu koje plovi pod zastavom države navedene u popisu srednjih ili loših rezultata, kako je objavljena u godišnjem izvješću Pariškog memoranduma, u luci ili na sidrištu unutar Unije nakon trećeg odbijanja

---

<sup>29</sup> Uredba (EZ) br. 391/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.).

uplovljavanja dovodi do trajnog odbijanja uplovljavanja broda u bilo koju luku i na sidrište unutar Unije.”;

(d) umeće se sljedeći stavak 4.a:

„4.a Ako je brodu koji plovi pod zastavom države navedene na popisu dobrih rezultata zabranjena plovidba u luci ili na sidrištu nakon trećeg ili naknadnog odbijanja uplovljavanja a, u trenutku prvog naknadnog sučelja brod/luka u luci EU-a, statutarne i klasifikacijske svjedodžbe broda izdala je organizacija ili organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009 i dokazano je da je klasifikacijsko društvo obavilo posjet na brodu prije izdavanja takvih svjedodžbi, brodu se izdaje mjera odbijanja uplovljavanja u bilo koju luku ili na sidrište na razdoblje od 24 mjeseca.

Ako u trenutku prvog sučelja brod/luka statutarne ili klasifikacijske svjedodžbe nije izdala organizacija ili organizacije priznate u skladu s Uredbom (EZ) br. 391/2009, brodu se izdaje mjera trajnog odbijanja uplovljavanja u bilo koju luku i na sidrište.”;

(13) u članku 21. stavak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. Države članice poduzimaju mjere kako bi osigurale odbijanje uplovljavanja u sve luke ili na sidrišta unutar Unije brodovima iz stavka 1. koji isplovljavaju:

(a) a nisu ispunili uvjete koje određuju nadležna tijela svake države članice u luci inspekcijskog pregleda; ili

(b) a ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve konvencija nepristajanjem u naznačeno remontno brodogradilište.

Mjera odbijanja uplovljavanja ukida se nakon isteka razdoblja od 12 mjeseci. Mjera odbijanja uplovljavanja počinje se primjenjivati od dana njezina izricanja.

Takvo se odbijanje nastavlja sve dok vlasnik broda ili brodar ne dostavi prihvatljivi dokaz nadležnom tijelu države zastave u kojoj je utvrđena neispravnost broda da brod u potpunosti ispunjava sve primjenjive zahtjeve konvencija.”;

(14) u članku 22. stavak 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. U suradnji s državama članicama i uzimajući u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u Uniji i na temelju Pariškog memoranduma, Komisija izrađuje program stručnog usavršavanja i osposobljavanja inspektora nadzora države luke. Tim programom osposobljavanja uzima se u obzir prošireni opseg nadzora države luke, kao i poboljšanja u pogledu sadržaja i oblika osposobljavanja.

U suradnji s državama članicama Komisija kontinuirano utvrđuje nove potrebe za osposobljavanjem kako bi se izmijenili kurikulumi, nastavni planovi i sadržaj programa stručnog usavršavanja i osposobljavanja inspektora, posebno u pogledu novih tehnologija i dodatnih obveza koje proizlaze iz relevantnih instrumenata.”;

(15) članak 24. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Države članice poduzimaju odgovarajuće mjere kako bi osigurale da se podaci o stvarnom vremenu uplovljavanja i isplovljavanja svih brodova koji pristaju u njihovim lukama i na sidrištima, zajedno s identifikacijskom oznakom predmetne luke, prenesu u roku od tri sata od isplovljavanja u bazu podataka inspekcijskih pregleda putem sustava Unije za razmjenu pomorskih informacija SafeSeaNet iz članka 3. točke (s) Direktive

2002/59/EZ. Kad prenesu te podatke u bazu podataka inspekcijskih pregleda preko sustava SafeSeaNet, države članice oslobađaju se obveze dostavljanja podataka u skladu s točkom 1.2. i točkom 2. podtočkama (a) i (b) Priloga XIV. ovoj Direktivi.”;

(b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice osiguravaju da se podaci povezani s inspekcijskim pregledima obavljenima u skladu s ovom Direktivom prenesu u bazu podataka inspekcijskih pregleda čim se dovrši izvješće o inspekcijskom pregledu ili ukine mjera zabrane plovidbe broda.

Države članice osiguravaju da se podaci preneseni u bazu podataka inspekcijskih pregleda u roku od 72 sata potvrde radi objavljivanja. Izvješće o inspekcijskom pregledu prije njegova prijenosa u bazu podataka potvrđuje inspektor nadzora države luke koji nije sudjelovao u inspekcijskom pregledu.”;

(16) umeće se sljedeći članak 24.a:

#### *„Članak 24.a*

#### **Elektroničke svjedodžbe**

1. Komisija u bliskoj suradnji s državama članicama donosi provedbene akte kojima se utvrđuju funkcionalne i tehničke specifikacije usklađenog sučelja za prijave, alata za validaciju i središnjeg repozitorija/baze podataka za elektroničke verzije svjedodžbi navedenih u popisu u Prilogu IV. i u članku 13. stavku 1. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 31. stavka 2.”;

2. Države članice mogu upotrebljavati usklađeno sučelje za prijave, alat za validaciju i središnji repozitorij/bazu podataka za elektroničke verzije svjedodžbi kako bi olakšale prelazak svojih registara brodova na elektroničke svjedodžbe.

3. Brodovi koji plove pod zastavom države koja izdaje takve elektroničke svjedodžbe moraju to uvrstiti u profil rizičnosti broda kako je utvrđeno u prilogima I. i II.

4. Država članica odgovorna je za dostavljanje podatkovnih elemenata u skladu s primjenjivim pravnim i tehničkim zahtjevima. Država članica ostaje odgovorna za podatke i valjanost informacija i svjedodžbi, kao i za ažuriranje svih informacija koje su se promijenile nakon dostave u središnju bazu podataka.”;

(17) članak 25. zamjenjuje se sljedećim:

#### *„Članak 25.*

#### **Razmjena podataka i suradnja**

Svaka država članica osigurava da njezina lučka tijela i druga mjerodavna tijela tijelu nadležnom za nadzor države luke dostave sljedeće vrste podataka kojima raspoložu:

(a) podatke o brodovima koji nisu dostavili nikakve informacije u skladu sa zahtjevima ove Direktive, Direktive 2002/59/EZ i Direktive (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i

Vijeća<sup>30</sup> te, prema potrebi, Uredbe (EZ) br. 725/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o jačanju sigurnosne zaštite brodova i luka;

- (b) podatke o brodovima koji su isplovili a da nisu ispunili zahtjeve iz članka 7. Direktive (EU) 2019/883 o lučkim uređajima za prihvat;
  - (c) podatke o brodovima kojima je zabranjeno uplovljavanje ili im je naloženo da isplove iz luke zbog sigurnosnih razloga;
- podatke o očitim nepravilnostima u skladu s člankom 23.”;

- (18) članak 30. zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 30.*

#### **Praćenje ispunjavanja odredbi te rezultata država članica**

Da bi osigurala učinkovitu provedbu ove Direktive te radi praćenja cjelokupnog funkcioniranja Unijina sustava nadzora države luke u skladu s člankom 2. točkom (b) i. Uredbe (EZ) br. 1406/2002, Komisija prikuplja potrebne podatke te obavlja posjete državama članicama.

Svaka država članica za operativni dio aktivnosti svoje uprave povezan s državom luke razvija, primjenjuje i održava sustav upravljanja kvalitetom. Takav sustav upravljanja kvalitetom certificira se u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima kvalitete.”;

- (19) članak 30.a zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 30.a*

#### **Delegirani akti**

Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 30.b radi izmjene članka 2. stavka 1. kako bi izmijenila popis konvencija iz članka 2. stavka 1. nakon što se takve konvencije donesu kao relevantni instrument Pariškim memorandumom te radi izmjene Priloga VI. kako bi dopunila i/ili ažurirala popis postupaka i smjernica koji se odnose na nadzor države luke donesen Pariškim memorandumom iz tog priloga.”;

- (20) u članku 31. umeće se sljedeći stavak:

„4. Izmjene relevantnih instrumenata u popisu iz članka 2. točke 1. mogu se isključiti iz područja primjene ove Direktive u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.”;

- (21) članak 33. zamjenjuje se sljedećim:

*„Članak 33.*

#### **Provedbena pravila**

Pri utvrđivanju provedbenih pravila iz članka 2. stavka 2., članka 3. stavka 4.a, članka 10. stavka 3., članka 10. stavka 4., članka 14. stavka 4., članka 15. stavka 3., članka 18.a stavka 7.,

---

<sup>30</sup> Direktiva (EU) 2019/883 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o lučkim uređajima za prihvat isporuke broskog otpada (SL L 151, 7.6.2019., str. 116.).

članka 23. stavka 5., članka 24.a stavka 6. i članka 27. u skladu s postupcima iz članka 31. stavka 2. Komisija posebno pazi da se navedenim pravilima uzimaju u obzir stručno znanje i iskustvo stečeno u okviru sustava inspekcijskih pregleda u Uniji te da se naslanjaju na stručno znanje iz Pariškog memoranduma.”;

(22) članak 35. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 35.

### **Preispitivanje provedbe**

Komisija do *[OP: Unijeti datum: deset godina nakon dana stupanja na snagu ove izmijenjene direktive]* podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive i usklađenosti s njom.”;

- (23) Prilog I. mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Direktivi;
- (24) Prilog II. zamjenjuje se tekstem iz Priloga II. ovoj Direktivi;
- (25) Prilog III. briše se;
- (26) Prilog IV. zamjenjuje se tekstem iz Priloga III. ovoj Direktivi;
- (27) Prilog V. zamjenjuje se tekstem iz Priloga IV. ovoj Direktivi;
- (28) Prilog VIII. zamjenjuje se tekstem iz Priloga V. ovoj Direktivi.

Članak 2.

### **Prenošenje**

1. Države članice donose i objavljuju do *[OP: unijeti datum: godinu dana nakon dana stupanja na snagu ove izmijenjene Direktive]* zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi.  
Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.
2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

### **Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

### **Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament*  
*Predsjednica*

*Za Vijeće*  
*Predsjednik*

## ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ „AGENCIJE”

### 1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

#### 1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/16/EZ o nadzoru države luke

#### 1.2. Predmetna područja politike

Mobilnost i promet – pomorska sigurnost

#### 1.3. Prijedlog se odnosi na

- novo djelovanje
- novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja<sup>31</sup>
- produženje postojećeg djelovanja
- spajanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

#### 1.4. Ciljevi

##### 1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj izmjene Direktive 2009/16/EZ održavanje jednakih uvjeta i izbjegavanje narušavanja tržišta, osiguravanje visoke razine pomorske sigurnosti i sprečavanje onečišćenja mora. Revizijom se pridonosi i cilju održivog razvoja br. 3 („Osigurati zdrav život i promicati dobrobit za sve u svakoj životnoj dobi”) i cilju održivog razvoja br. 14 („Očuvati i održivo koristiti oceane, mora i morske resurse za održivi razvoj”).

##### 1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi Prijedloga:  
uskладiti zakonodavstvo EU-a s novim međunarodnim pravilima i postupcima, bilo na razini IMO-a/ILO-a bilo na razini Pariškog memoranduma,  
zaštiti ribarska plovila, posadu plovila i okoliš,  
osigurati veću primjenu digitalnih rješenja,  
osigurati učinkovit i usklađen pristup u obavljanju inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke.

<sup>31</sup> Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

### 1.4.3. *Očekivani rezultati i učinak*

*Navesti očekivane učinke prijedloga/inicijative na ciljane korisnike/skupine.*

Očekuje se da će se Prijedlogom zajamčiti usklađena i visoka razina sigurnosti nadzora države luke u cijeloj Uniji i uvesti digitalizirani sustav za povećanje učinkovitosti inspekcijskih pregleda, konkretno boljim usmjeravanjem na rizičnost brodova, bolje pripremljenim inspekcijskim pregledima te lakšom i bržom razmjenom relevantnih informacija. Očekuje se da će se njime povećati i važnost okolišnih aspekata nadzora države luke.

Očekuje se i da će Prijedlog dovesti do poboljšane zaštite ribarskih plovila, posade plovila i okoliša kroz smanjenje broja izgubljenih života i pretrpljenih ozljeda te gubitka pogonskog goriva na moru.

### 1.4.4. *Pokazatelji uspješnosti*

*Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća*

Učinkovitost predložene direktive u odnosu na specifični cilj br. 1 utvrdit će se na temelju horizontalne analize koju provodi EMSA i rasprava na radionicama.

Učinkovitost predložene direktive u odnosu na specifični cilj br. 2 utvrdit će se na temelju broja inspekcijskih pregleda većih ribarskih plovila (duljih od 24 metra) i izvješća podnesenih u bazi podataka THETIS o odabiru brodova i izvješćivanju o inspekcijskim pregledima te broja zabilježenih nedostataka i/ili zabrana plovidbe za plovila te vrste koja pristaju u lukama EU-a.

Učinkovitost predložene direktive u odnosu na specifični cilj br. 3 utvrdit će se na temelju informacija učitanih u THETIS, broja elektroničkih svjedodžbi koje su države zastave učitale u alat za validaciju EMSA-e i središnji repozitorij te broja inspekcijskih pregleda u koje su uključene elektroničke svjedodžbe.

Učinkovitost predložene direktive u odnosu na specifični cilj br. 4 utvrdit će se na temelju rezultata godišnjih revizija sustava upravljanja kvalitetom koje će se podijeliti s Komisijom, broja inspekcijskih pregleda koje je obavljalo više od jednog inspektora i broja izvješća o inspekcijskom pregledu koje je ovjerila osoba koja nije inspektor koji obavlja inspekcijski pregled te broja postupaka zbog povrede u sljedećim godinama.

## 1.5. **Osnova prijedloga/inicijative**

### 1.5.1. *Zahjevi koje treba ispuniti u kratkoročnom ili dugoročnom razdoblju, uključujući detaljan vremenski plan provedbe inicijative*

Od EMSA-e će se zahtijevati da organizira osposobljavanje službenika za nadzor države luke u vezi s velikim ribarskim plovilima s glavnim naglaskom na relevantnim smjernicama EU-a te da osmisli relevantne tečajeve. Od EMSA-e će se zahtijevati i da izradi modul u THETIS-u za ribarska plovila i zajednički kurikulum za nadzor države luke ribarskih plovila koji će obuhvaćati sve relevantne upute i smjernice.

Od EMSA-e će se zahtijevati da organizira osposobljavanje službenika nadzora države luke u vezi s upotrebom elektroničkih statutarnih svjedodžbi te će morati razviti alat za validaciju i repozitorij.

Od EMSA-e će se zahtijevati da pripremi poboljšane alate za osposobljavanje/razvoj kapaciteta za službenike nadzora države luke o novim tehnologijama, uključujući, među ostalim, obnovljiva i niskouglična goriva, koja su posebno važna s obzirom na paket

„Spremni za 55 %”, te automatizaciju, i to poboljšanjem alata EMSA-e za internetsko osposobljavanje i zapošljavanjem stručnjaka.

Do 2025. bit će potrebna dva EPRV-a kako bi se poduprle zadaće EMSA-e u pogledu razvoja alata.

- 1.5.2. *Dodana vrijednost sudjelovanja Unije (može proizlaziti iz različitih čimbenika, npr. prednosti koordinacije, pravne sigurnosti, veće djelotvornosti ili komplementarnosti). Za potrebe ove točke „dodana vrijednost sudjelovanja Unije” je vrijednost koja proizlazi iz intervencije Unije i koja predstavlja dodatnu vrijednost u odnosu na vrijednost koju bi države članice inače ostvarile same.*

Razlozi za djelovanje na europskoj razini (*ex ante*)

Djelovanjem EU-a u području pomorske sigurnosti osigurava se usklađena primjena standarda za sigurnost i okoliš te se smanjuje svaka konkurentska prednost odvođenjem brodovlasnika i/ili država zastave koji bi mogli pokušati ostvariti takvu prednost nedosljednim pridržavanjem pravila i standarda utvrđenih u međunarodnim konvencijama. Uključivanjem postupaka i alata Pariškog memoranduma u europsko zakonodavstvo oni postaju podložni tužbi pred Sudom Europske unije kako bi se osigurala njihova ujednačena provedba u Uniji.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

Intervencija na razini EU-a donijela je koristi koje ne bi bile moguće na nacionalnoj razini ili samo na razini IMO-a ili Pariškog memoranduma. Dodana vrijednost EU-a intervencije u tom sektoru proizlazi iz njezine djelotvornosti, učinkovitosti i sinergija koje donosi. Direktivom se zakonodavstvo EU-a usklađuje s pravilima IMO-a te se njome dovodi do usklađenog izvješćivanja o nadzoru države luke. Kad je riječ o većim ribarskim plovilima, primjer Pariškog memoranduma i Direktive kako se primjenjuje na plovila za komercijalni prijevoz pokazuje da se rješenje za to pitanje može pronaći samo usklađenim postupcima i zajedničkim kriterijima za nadzor države luke nad tim plovilima. Ako se Direktiva ne prilagodi, nestale bi sinergijske koristi od njezine provedbe.

- 1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

U *ex post* evaluaciji REFIT-a iz 2018. i provjeri primjerenosti za pomorski promet zaključeno je da Direktiva o nadzoru države luke pruža dodanu vrijednost kombiniranjem okvira za nadzor države luke s mehanizmom za provedbu zakona kako bi se osigurala ispravna i dosljedna provedba u državama članicama. To je dovelo do pritiska za postizanje boljih rezultata i stalno poboljšanje, a time i do bolje raspodjele resursa na razini država članica za nadzor države luke. U evaluaciji je zaključeno da je Direktiva o nadzoru države luke pridonijela planiranim ciljevima poboljšanja pomorske sigurnosti, zaštite, sprečavanja onečišćenja te osiguravanja boljih radnih i životnih uvjeta na brodovima.

EMSA je na važne načine podržala EU-ov sustav nadzora države luke. U evaluaciji je istaknuta važnost baze podataka THETIS. Više od dvije trećine država članica EU-a/EGP-a koje obavljaju inspekcijske preglede u okviru nadzora države luke upotrebljava isključivo THETIS za odabir plovila koja će podvrgnuti inspekcijskom pregledu. Utvrđeno je da su vrlo važni i uloga EMSA-e u upravljanju i ažuriranju THETIS-a te osposobljavanje inspektora koje EMSA provodi radi usklađivanja inspekcijskih pregleda u cijelom području Pariškog memoranduma. Slično tome, provjerom primjerenosti za pomorski promet ukazalo se na niz mogućih poboljšanja u nadzoru države luke.

Rezultati *ex post* evaluacije odražavaju se u procjeni učinka priloženoj ovoj inicijativi, kako je sažeto prikazano u Prilogu V.

1.5.4. *Usklađenost s višegodišnjim financijskim okvirom i moguće sinergije s drugim prikladnim instrumentima*

Predložena revizija ključni je rezultat Komunikacije Komisije o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost, u kojoj se utvrđuje vizija EU-a za prometni sustav budućnosti. U Strategiji je najavljeno da Komisija 2021. planira pokrenuti opsežnu reviziju postojećeg zakonodavstva o odgovornostima država zastava, nadzoru država luka i istragama nesreća (u okviru vodeće inicijative br. 10 – Povećanje sigurnosti i zaštite u prometu).

Predloženom revizijom stvorit će se sinergije s drugim dijelovima regulatornog okvira EU-a, posebno s Direktivom 2009/18/EZ o istraživanju nesreća i Direktivom 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave.

Prijedlog je u skladu s trenutnim višegodišnjim financijskim okvirom, s tim da će zahtijevati reprogramiranje u okviru naslova 1. koji se odnosi na godišnji doprinos EMSA-i (proračunska nadoknada kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru CEF-a – Promet (02 03 01)). Učinak ovog Prijedloga na proračun već je uključen u proračun za Komisijin Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1406/2002.

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

1.5.5. *Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele*

Učinak ove inicijative na proračun odnosi se na dodatne resurse potrebne zbog sve veće uloge EMSA-e u pomoći službenicima nadzora države luke (tj. da u odnosu na velika ribarska plovila organizira osposobljavanje te razvije modul u THETIS-u i zajednički kurikulum, a kad je riječ o elektroničkim svjedodžbama, da razvije alat za validaciju i repozitorij te poboljšane alate za osposobljavanje/razvoj kapaciteta za nove tehnologije, uključujući, među ostalim, obnovljiva i niskouglična goriva, te automatizaciju) u okviru predložene direktive. Sve su to nove zadaće EMSA-e koje će postati trajne, pri čemu se postojeće zadaće neće smanjiti ili će se djelomično ukidati. Dodatne potrebe za ljudskim resursima ne mogu se zadovoljiti preraspodjelom, dok će se dodatne proračunske potrebe nadoknaditi unutar postojećih programa kojima upravlja GU MOVE u okviru trenutnog višegodišnjeg financijskog okvira.

Povećanje odobrenih sredstava za EMSA-u nadoknadit će se kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru CEF-a – Promet (02 03 01). Učinak ovog Prijedloga na proračun već je uključen u proračun za Komisijin Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1406/2002.

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

## 1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

### Ograničeno trajanje

- prijedlog/inicijativa na snazi od [DD/MM]GGGG do [DD/MM]GGGG
- financijski učinak od GGGG do GGGG

### Neograničeno trajanje

- provedba s početnim razdobljem od GGGG do GGGG [*nije dostupno*],
- nakon čega slijedi redovna provedba.

## 1.7. Planirani načini izvršenja proračuna<sup>32</sup>

### Izravno upravljanje koje provodi Komisija putem

- izvršnih agencija

### Podijeljeno upravljanje s državama članicama

#### Neizravno upravljanje povjerenjem zadaća izvršenja proračuna:

- međunarodnim organizacijama i njihovim agencijama (navesti)
- EIB-u i Europskom investicijskom fondu
- tijelima iz članka 70. i 71.
- tijelima javnog prava
- tijelima uređenima privatnim pravom koja pružaju javne usluge, u mjeri u kojoj su im dana odgovarajuća financijska jamstva
- tijelima uređenima privatnim pravom države članice kojima je povjerena provedba javno-privatnog partnerstva i kojima su dana odgovarajuća financijska jamstva
- osobama kojima je povjerena provedba određenih djelovanja u području ZVSP-a u skladu s glavom V. UEU-a i koje su navedene u odgovarajućem temeljnom aktu.

### Napomene

Predloženom direktivom općenito će upravljati službe Komisije uz pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost prema potrebi.

Države članice morat će prenijeti odredbe Direktive do odgovarajućeg roka.

<sup>32</sup> Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## **2. MJERE UPRAVLJANJA**

### **2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja**

*Navesti učestalost i uvjete.*

Komisija će općenito biti odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti u državama članicama.

Komisija ima mogućnost praćenja provedbe odredbi Direktive u državama članicama u gotovo stvarnom vremenu jer se rezultati inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke moraju učitati u bazu podataka THETIS u roku od 72 sata od inspekcijskog pregleda. Komisija i/ili EMSA stoga mogu pratiti bazu podataka THETIS kako bi provjerile obavljaju li se inspekcijski pregledi u skladu sa zahtjevima i jesu li izvješća učitana u bazu podataka. Države članice koje obavljaju inspekcijske preglede na ribarskim plovilima duljine veće od 24 metra pratit će te pokazatelje i za ta plovila.

Komisija i/ili EMSA mogu svaki tjedan učinkovito pratiti napredak država članica, a države članice znaju da ih se prati ako neka mjera postane obvezna. Komisija u tom slučaju može poduzeti hitne mjere za uklanjanje svih nedostataka, uključujući dodatnu tehničku potporu ili osposobljavanje koje provodi EMSA ili postupak zbog povrede koji pokreće Komisija.

EMSA u ime Komisije obavlja i posjete državama članicama radi provjere operacija na terenu.

Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile primjerenost svoje organizacije, politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva. To će se morati potvrditi te će podlijegati reviziji svakih pet godina. Države članice morat će s Komisijom i/ili EMSA-om podijeliti rezultate revizija koje je provelo akreditirano tijelo kako bi nacionalne uprave za nadzor države luke mogle zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom.

EMSA će provoditi horizontalne analize u kojima će se navesti kako funkcionira zakonodavstvo te utvrditi nedostaci i što se može učiniti za njihovo uklanjanje te o tome izvijestiti Komisiju i države članice, među ostalim, u raspravama na radionicama.

Na kraju, deset godina nakon isteka razdoblja provedbe ovog zakonodavstva, službe Komisije trebale bi provesti evaluaciju kako bi provjerile u kojoj su mjeri ostvareni ciljevi inicijative.

### **2.2. Sustavi upravljanja i kontrole**

#### **2.2.1. *Obrazloženje načina upravljanja, mehanizama provedbe financiranja, načina plaćanja i predložene strategije kontrole***

Komisija će općenito biti odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o njezinoj učinkovitosti i provedbi. Komisiji će prema potrebi pri pružanju informatičkih usluga i razvoju informatičkih alata potrebnih za izvješćivanje, praćenje i provjeru odredbi predložene direktive, kao i u organizaciji osposobljavanja, pomagati EMSA. Države članice morat će prenijeti Direktivu u svoje nacionalno zakonodavstvo do roka navedenog u Direktivi. Provedbene aktivnosti obavljat će se u okviru nadzora države luke.

2.2.2. *Informacije o utvrđenim rizicima i uspostavljenim sustavima unutarnje kontrole za ublažavanje rizika*

Dok će Komisija biti općenito odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti u državama članicama, Europska agencija za pomorsku sigurnost bit će odgovorna za provedbu svojih operacija i svojeg okvira unutarnje kontrole. Morat će razviti informatičke alate i module te osigurati osposobljavanje za službenike nadzora države luke, a države članice bit će zadužene za provedbu.

EMSA je najmjerodavnija za izvješćivanje i procjenu zadaća usklađenosti jer će to biti tehnički rad koji će zahtijevati bogato stručno znanje u području upravljanja podacima, kao i temeljito razumijevanje složenih tehničkih pitanja povezanih s elektroničkim svjedodžbama i osposobljavanjem.

Države članice su najmjerodavnije za provedbu predložene direktive, posebno nastavljanjem usklađene provedbe nadzora države luke.

GU MOVE obavljat će potrebne kontrole u skladu sa strategijom nadzora koja je donesena 2017. o odnosima Glavne uprave s decentraliziranim agencijama i zajedničkim poduzećima. GU MOVE u okviru strategije prati pokazatelje uspješnosti za izvršenje proračuna, preporuke revizije i administrativna pitanja. EMSA dostavlja izvješće svake dvije godine. Kontrole koje se provode nad nadzorom EMSA-e te povezanim financijskim i proračunskim upravljanjem u skladu su sa strategijom kontrole GU MOVE-a, koja je ažurirana 2022.

Dodatna sredstva stavljena na raspolaganje EMSA-i pratit će se putem EMSA-ina sustava unutarnje kontrole i upravljanja rizicima, koji je usklađen s relevantnim međunarodnim standardima i uključuje posebne kontrole kako bi se spriječio sukob interesa i osigurala zaštita zviždača.

2.2.3. *Procjena i obrazloženje troškovne učinkovitosti kontrola (omjer troškova kontrole i vrijednosti sredstava kojima se upravlja) i procjena očekivane razine rizika od pogreške (pri plaćanju i pri zaključenju)*

U skladu s predloženom direktivom dodatna financijska sredstva osigurat će se samo EMSA-i, koja će morati razvijati informatičke alate i module te pružati osposobljavanja nacionalnim službenicima nadzora država luka.

EMSA ima punu odgovornost za izvršenje svojeg proračuna, dok je GU MOVE odgovoran za redovito plaćanje doprinosa koje utvrđuje proračunsko tijelo. Očekivana razina rizika od pogreške u trenutku plaćanja i zaključenja slična je onoj povezanoj s proračunskim subvencijama koje se dodjeljuju EMSA-i.

Ne očekuje se da će se dodatnim zadaćama koje proizlaze iz predložene revizije stvoriti posebne dodatne kontrole. Stoga se očekuje da će trošak kontrole za GU MOVE (mjereno u odnosu na vrijednost sredstava kojima se upravlja) ostati stabilan.

### 2.3. Mjere za sprečavanje prijevara i nepravilnosti

Navesti postojeće ili predviđene mjere za sprečavanje i zaštitu, npr. iz strategije za borbu protiv prijevara.

Predložena direktiva sadržava nekoliko odredbi koje su posebno usmjerene na sprečavanje prijevara i nepravilnosti. Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile primjerenost svoje organizacije, politika, postupaka, resursa i dokumentacije za postizanje ciljeva. To će se morati potvrditi te će podlijegati reviziji svakih pet godina. Države članice morat će s Komisijom i/ili EMSA-om podijeliti rezultate revizija koje je provelo akreditirano tijelo kako bi nacionalne uprave za nadzor države luke mogle zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom. Direktivom se propisuje i da sva izvješća o inspekcijskim pregledima u okviru nadzora države luke potvrđuje osoba (drugi inspektor nadzora države luke ili nadzornik) koja nije inspektor koji je obavio inspekcijski pregled prije nego što se izvješće o inspekcijskom pregledu prenese u bazu podataka.

EMSA primjenjuje načela decentraliziranih agencija EU-a u borbi protiv prijevara, u skladu s pristupom Komisije. EMSA je u ožujku 2021. donijela ažuriranu strategiju za borbu protiv prijevara koja se temelji na metodologiji i smjernicama za strategiju borbe protiv prijevara koju je predstavio OLAF te na strategiji za borbu protiv prijevara GU-a MOVE-a. Strategija pruža okvir za rješavanje problema u pogledu sprečavanja, otkrivanja i uvjeta za istrage o prijevarama na razini EMSA-e. EMSA kontinuirano prilagođava i poboljšava svoje politike i mjere za promicanje najviše razine integriteta svojeg osoblja, podupire učinkovito sprečavanje i otkrivanje rizika od prijevara te uspostavlja odgovarajuće postupke za prijavljivanje i rješavanje mogućih slučajeva prijave i njihovih ishoda. Nadalje, EMSA je 2015. donijela politiku upravljanja sukobom interesa za Upravni odbor.

EMSA surađuje sa službama Komisije u predmetima povezanim sa sprečavanjem prijevara i nepravilnosti. Komisija će osigurati da se ta suradnja nastavi i ojača.

## 3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

### 3.1. Naslovi višegodišnjeg financijskog okvira i proračunske linije rashoda na koje prijedlog/inicijativa ima učinak

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. <sup>33</sup>	zemalja EFTA-e <sup>34</sup>	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata <sup>35</sup>	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	02 10 02	nedif.	DA	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

<sup>33</sup> Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

<sup>34</sup> EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

<sup>35</sup> Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif.	zemalja EFTA-e	zemalja kandidatkin ja i potencijalni h kandidata	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

### 3.2. Procijenjeni učinak na rashode

#### 3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na rashode

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

<b>Naslov višegodišnjeg financijskog okvira</b>	1	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	---	---

Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA)			Godina	Godina	Godina	Godina	<b>UKUPNO</b>
			<b>2025.</b>	<b>2026.</b>	<b>2027.</b>	<b>2028.–2034.</b>	
Naslov 1.:	Obveze	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
	Plaćanja	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Naslov 2.:	Obveze	(1a)					
	Plaćanja	(2a)					
Naslov 3.:	Obveze	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
	Plaćanja	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	<b>2,829</b>
<b>UKUPNA odobrena sredstva za EMSA-u</b>	Obveze	= 1 + 1a + 3a	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Plaćanja	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

<b>Naslov višegodišnjeg financijskog okvira</b>	<b>7</b>	„Administrativni rashodi”
---	----------	---------------------------

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

		Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			UKUPNO
GU: <.....>									
• Ljudski resursi									
• Ostali administrativni rashodi									
<b>GLAVNA UPRAVA &lt;....&gt; UKUPNO</b>	Odobrena sredstva								

<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	(Ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

		Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.– 2034.	UKUPNO
<b>UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira</b>	Obveze	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>
	Plaćanja	0,239	0,821	0,846	4,172	<b>6,078</b>

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

3.2.2. Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva ESMA-e

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna odobrena sredstva za poslovanje.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća odobrena sredstva za poslovanje:

Iznosi u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Navesti ciljeve i rezultate  ⇓			Godina N		Godina N + 1		Godina N + 2		Godina N + 3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO			
	<b>REZULTATI</b>																			
	Vrsta <sup>36</sup>	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 <sup>37</sup> ...																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
Međubroj za specifični cilj br. 1																				
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																				
– Rezultat																				
Međubroj za specifični cilj br. 2																				
<b>UKUPNI TROŠAK</b>																				

Ako je primjenjivo, iznosi odražavaju zbroj doprinosa Unije EMSA-i i ostalih prihoda EMSA-e (doprinosi i naknade).

<sup>36</sup> Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

<sup>37</sup> Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”

### 3.2.3. Procijenjeni utjecaj na EMSA-ine ljudske resurse

#### 3.2.3.1. Sažetak

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebna administrativna odobrena sredstva.
- Za prijedlog/inicijativu potrebna su sljedeća administrativna odobrena sredstva:

u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta); ako je primjenjivo, iznosi odražavaju zbroj doprinosa Unije agenciji i ostalih prihoda agencije (pristojbe i naknade).

	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.– 2034.	UKUPNO
--	-----------------	-----------------	-----------------	---------------------------	--------

Privremeno osoblje (razredi AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	<b>3,249</b>
Privremeno osoblje (razredi AST)					
Ugovorno osoblje					
Upućeni nacionalni stručnjaci					

<b>UKUPNO</b>	<b>0,171</b>	<b>0,342</b>	<b>0,342</b>	<b>2,394</b>	<b>3,249</b>
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

Potrebe u pogledu osoblja (EPRV):

	Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.– 2034.	UKUPNO
--	-----------------	-----------------	-----------------	---------------------------	--------

Privremeno osoblje (razredi AD)	2	2	2	2	<b>2</b>
Privremeno osoblje (razredi AST)					
Ugovorno osoblje					
Upućeni nacionalni stručnjaci					

<b>UKUPNO</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

EMSA će započeti s priprema za zapošljavanje čim se Prijedlog donese. Troškovi se procjenjuju na temelju pretpostavke da se dva ekvivalenta punog radnog vremena (EPRV) zapošljavaju od 1. srpnja 2025. Stoga je u prvoj godini potrebno pokriti samo 50 % troškova za ljudske resurse.

### 3.2.3.2. Procijenjene potrebe za ljudskim resursima za matičnu glavnu upravu

- Za prijedlog/inicijativu nisu potrebni ljudski resursi.
- Za prijedlog/inicijativu potrebni su sljedeći ljudski resursi:

*Procjenu navesti u cijelom iznosu (ili najviše do jednog decimalnog mjesta)*

	Godina a N	Godina a N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
<b>• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)</b>							
20 01 02 01 i 20 01 02 02 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
10 01 05 01 (izravno istraživanje)							
<b>• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)<sup>38</sup></b>							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
Proračunske linije (navesti) <sup>39</sup>	– u sjedištima <sup>40</sup>						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
10 01 05 02 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
<b>UKUPNO</b>							

<sup>38</sup> UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

<sup>39</sup> U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

<sup>40</sup> Uglavnom za fondove kohezijske politike EU-a, Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR) i Europski fond za pomorstvo i ribarstvo i akvakulturu (EFPR).

Potrebe za ljudskim resursima pokrit će se osobljem glavne uprave kojemu je već povjereno upravljanje djelovanjem i/ili koje je preraspoređeno unutar glavne uprave te, prema potrebi, resursima koji se mogu dodijeliti nadležnoj glavnoj upravi u okviru godišnjeg postupka dodjele sredstava uzimajući u obzir proračunska ograničenja.

Opis zadaća:

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

Opis izračuna troškova za ekvivalente punog radnog vremena trebao bi biti uključen u Prilog V. odjeljak 3.

### 3.2.4. Usklađenost s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom

- Prijedlog/inicijativa u skladu je s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom.
- Prijedlog/inicijativa iziskuje reprogramiranje relevantnog naslova višegodišnjeg financijskog okvira.

Zadaće dodijeljene EMSA-i zahtijevat će reprogramiranje proračunske linije za godišnji doprinos EMSA-i (02 10 02) u okviru trenutnog višegodišnjeg financijskog okvira. Povećanje odobrenih sredstava za EMSA-u nadoknadit će se kompenzacijskim smanjenjem programirane potrošnje u okviru CEF-a – Promet (02 03 01) u skladu s trenutnim višegodišnjim financijskim okvirom. Učinak na proračun izvan trenutnog VFO-a okvirni je pregled, ne dovodeći u pitanje budući sporazum o VFO-u.

- Za prijedlog/inicijativu potrebna je primjena instrumenta fleksibilnosti ili revizija višegodišnjeg financijskog okvira<sup>41</sup>.

Objasniti što je potrebno te navesti predmetne naslove i proračunske linije te odgovarajuće iznose.

### 3.2.5. Doprinos trećih strana

- Prijedlogom/inicijativom ne predviđa se sudjelovanje trećih strana u sufinanciranju.
- Prijedlogom/inicijativom predviđa se sufinanciranje prema sljedećoj procjeni:

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

	Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)			Ukupno
Navesti tijelo koje sudjeluje u financiranju								
UKUPNO sufinancirana odobrena sredstva								

<sup>41</sup> Vidjeti članke 12. i 13. Uredbe Vijeća (EU, Euratom) br. 2093/2020 od 17. prosinca 2020. kojom se utvrđuje višegodišnji financijski okvir za razdoblje 2021.–2027.

### 3.3. Procijenjeni učinak na prihode

–  Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

–  Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

na vlastita sredstva

na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative <sup>42</sup>				Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
			Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3			
Članak .....									

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

Navesti metodu izračuna učinka na prihode.

<sup>42</sup>

Kad je riječ o tradicionalnim vlastitim sredstvima (carine, pristojbe na šećer) navedeni iznosi moraju biti neto iznosi, to jest bruto iznosi nakon odbitka od 20 % na ime troškova naplate.