



Svet
Evropske unije

Bruselj, 2. junij 2023
(OR. en)

10126/23

**Medinstitucionalna zadeva:
2023/0165 (COD)**

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

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	1. junij 2023
Prejemnik:	Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije
Št. dok. Kom.:	COM(2023) 271 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2023) 271 final.

Priloga: COM(2023) 271 final



Bruselj, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta predlog se nanaša na spremembo Direktive 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o pomorski inšpekciji države pristanišča¹.

Direktiva 2009/16/ES (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) ureja preglede pomorske inšpekcije države pristanišča na ravni EU. Pomorska inšpekcija države pristanišča je sistem inšpekcijskih pregledov tujih ladij v pristaniščih držav, ki niso države zastave, pri katerih inšpektorji pomorske inšpekcije države pristanišča preverijo skladnost usposobljenosti poveljnika ladje, častnikov in posadke na krovu ter stanja ladje in njene opreme z zahtevami iz mednarodnih konvencij, v Uniji pa s pravom Unije, ki se uporablja. Zato je pomorska inšpekcija države pristanišča pomembna za zagotavljanje pomorske varnosti in varstvo morskega okolja.

Na področju pomorskega prevoza se je zaradi njegove zgodovine in mednarodne narave oblikovala posebna regulativna struktura. Na svetovni ravni je bil pod okriljem Mednarodne pomorske organizacije² (IMO) sprejet mednarodni pravni okvir, pravila, ki urejajo delovne in življenjske pogoje na ladjah, pa določa druga agencija ZN, tj. Mednarodna organizacija dela (MOD).

Za spremljanje skladnosti ladij s standardi IMO in MOD je v prvi vrsti odgovorna država, v kateri je ladja registrirana in ki ji ladja pripada, tj. država zastave. Vendar se pravila države zastave uporabljajo samo za plovila, ki plujejo pod to zastavo. Nekatere države zastave so še vedno pripravljene dovoliti, da pod njihovo zastavo obratujejo podstandardna plovila, ali pa ne morejo ustrezno izvrševati mednarodnih pravil. Številne najpomembnejše tehnične konvencije IMO zaradi tega vsebujejo določbe o ladjah, pri katerih je treba ob obisku tujih pristanišč opraviti inšpekcijski pregled za zagotovitev, da izpolnjujejo mednarodne zahteve.

Države pristanišča, ki izvajajo preglede pomorske inšpekcije države pristanišča, so za izboljšanje učinkovitosti začele sistematično usklajevati svoje delo na regionalni ravni. Pariški memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe³ (v nadaljnjem besedilu: Pariški MOU), sestavljen leta 1982, je prva od devetih medvladnih struktur, ki so vzpostavljene po vsem svetu. Vseh 24 držav članic Evropskega gospodarskega prostora (EGP) z morskimi pristanišči ter Kanada, Ruska federacija⁴ in Združeno kraljestvo so podpisnice Pariškega MOU. EU ni podpisnica tega memoranduma.

Direktiva o pomorski inšpekciji države pristanišča zajema postopke in orodja iz Pariškega MOU, kot je bil dogovorjen leta 2009. Pariški memorandum in direktiva o pomorski inšpekciji države pristanišča temeljita na konceptih porazdeljenega bremena ter ciljno usmerjenih in usklajenih inšpekcijskih pregledov. Komisija ob pomoči Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) vsem državam

¹ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

² Mednarodna pravila zajemajo Mednarodno konvencijo o varstvu človeškega življenja na morju (Konvencija SOLAS iz leta 1974), Mednarodno konvencijo o preprečevanju onesnaževanja morja z ladij (konvencija MARPOL 73/78), Mednarodno konvencijo o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (konvencija STCW), Mednarodno konvencijo o tovornih črtah iz leta 1966 in Konvencijo o mednarodnih pravilih o izogibanju trčenj na morju iz leta 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Po invaziji na Ukrajino je bilo maja 2022 članstvo Ruske federacije v Pariškem MOU začasno prekinjeno.

članicam EGP in Pariškega MOU zagotavlja tehnično podporo, potrebno za odločanje o tem, na katerih plovilih se bo opravil inšpekcijski pregled, ter za poročanje o rezultatih pomorske inšpekcije države pristanišča in za izmenjavo teh rezultatov prek podatkovne zbirke THETIS (ki jo gosti EMSA), pa tudi za usposabljanje v zvezi z načinom izvajanja inšpekcijskih pregledov. Države članice EGP prejmejo tudi informacije o plovilih, ki bodo predvidoma pristala v njihovih pristaniščih, in sicer prek sistema Unije za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“⁵, kar jim omogoča načrtovanje inšpekcijskih pregledov.

Glavni cilji direktive o pomorski inšpekciji države pristanišča so:

- (i) stalno izboljševanje pomorske varnosti in zaščite;
- (ii) stalno izboljševanje na področju preprečevanja onesnaževanja in vpliva na okolje;
- (iii) stalno izboljševanje življenjskih in delovnih pogojev na krovu;
- (iv) preprečevanje izkrivljanja konkurence.

V ta namen so ključni elementi sistema EU za pomorsko inšpekcijo države pristanišča:

- (i) usklajen pristop k inšpekcijskim pregledom in zadržanju;
- (ii) zaveza za vsako državo članico glede letne obveznosti inšpekcijskih pregledov;
- (iii) izbira ladje za inšpekcijski pregled na podlagi rizičnega profila ladje za vsako posamezno ladjo ter
- (iv) vodenje evidenc in izmenjava informacij (inšpekcijska baza podatkov).

Direktiva je bila od začetka veljavnosti spremenjena za izvrševanje Konvencije o delu v pomorstvu iz leta 2006 (MLC, 2006)⁶. Poleg tega se v EU uporabljajo posebna pravila za trajekte, ki opravljajo linijski prevoz,⁷ zahteve za zavarovanje,⁸ nadzor ladijskih odpadkov in ostankov tovora⁹, varno in okolju prijazno recikliranje ladij¹⁰ ter za spremljanje emisij toplogrednih plinov, poročanje o njih in njihovo preverjanje (SPP)¹¹, kadar se pri pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča preverja izvrševanje teh pravil. Preverjanje v okviru pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča se v veliki večini držav članic EU opravlja tudi v zvezi z drugimi pravnimi akti EU, kot je nadzor vsebnosti žvepla v gorivih za plovila¹². Pomorska inšpekcija države pristanišča v EU v veliki meri temelji na

⁵ To je sistem, ki ga gosti in razvija EMSA in ki državam članicam omogoča, da zagotavljajo in prejmejo informacije o ladjah in njihovem nevarnem tovoru. Med drugim zagotavlja informacije o identifikaciji, položaju in statusu ladje ter o času vplutja in izplutja ter poročila o izrednih dogodkih in podrobnosti o nevarnem tovoru.

⁶ Direktiva 2013/38/EU z dne 12. avgusta 2013 o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča (UL L 218, 14.8.2013, str. 1).

⁷ Direktiva (EU) 2017/2110 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. novembra 2017 o sistemu inšpekcijskih pregledov za varno izvajanje linijskih prevozov z ro-ro potniškimi ladjami in visokohitrostnimi potniškimi plovili ter spremembi Direktive 2009/16/ES ter razveljavitvi Direktive Sveta 1999/35/ES (UL L 315, 30.11.2017).

⁸ Direktiva 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahtevke (UL L 131, 28.5.2009, str. 128).

⁹ Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij, spremembi Direktive 2010/65/EU in razveljavitvi Direktive 2000/59/ES (UL L 151, 7.6.2019, str. 11).

¹⁰ Uredba (EU) št.1257/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. novembra 2013 o recikliranju ladij in spremembi Uredbe (ES) št. 1013/2006 in Direktive 2009/16/ES (UL L 330, 10.12.2013, str. 1).

¹¹ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij ogljikovega dioksida iz pomorskega prevoza, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55).

¹² Direktiva (EU) 2016/802 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 glede zmanjšanja vsebnosti žvepla v nekaterih vrstah tekočega goriva (UL L 132, 21.5.2016, str. 58).

pravilih in postopkih iz Pariškega MOU, vendar se te določbe EU ne uporabljajo za podpisnice Pariškega MOU, ki niso članice EGP.

V zvezi z Direktivo (in drugimi zakonodajnimi akti EU) sta leta 2018 opravljena naknadna ocena in preverjanje primernosti na pomorskem področju. Komisija Direktivo od začetka njene uporabe stalno spremlja, pri čemer je opredelila naslednje težave:

- (1) sedanje zahteve EU niso usklajene z novimi mednarodnimi obveznimi pravili in novimi postopki, dogovorjenimi na regionalni ravni (Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in Pariški MOU);
- (2) sedanje zahteve EU se ne uporabljajo za ribiška plovila – pri ribiških plovilih, daljših od 24 metrov, za katera se uporabljajo nekatere mednarodne konvencije in bi se bi bila lahko podvržena pomorskim inšpekcijam države pristanišča, se inšpekcijski pregledi ne izvajajo ali se ti ne izvajajo na usklajen način;
- (3) pregledi pomorske inšpekcije države pristanišča so neenakomerno porazdeljeni po pristaniščih EU;
- (4) sedanja zasnova rizičnega profila ladje in mehanizma, ki se uporablja za izbiro ladij za inšpekcijski pregled, ni posodobljena;
- (5) sistem je preveč odvisen od okornega sistema spričevala v papirni obliki ter
- (6) obstajajo neustrezni in neprožni postopki ter neustrezna sredstva za izvajanje pomorske inšpekcije države pristanišča (znanje in spretnosti, usposabljanje).

Opređeljene težave so prisotne po vsej EU in izhajajo iz enakih temeljnih vzrokov. Če EU ne bo ukrepala, obstaja tveganje neusklojenega in neskladnega delovanja držav članic. Izboljšanje Direktive za reševanje opredeljenih težav ima jasno vrednost za EU.

Komisija je zato pripravila predlog za spremembo Direktive 2009/16/ES. Specifični cilji predloga so:

- posodobiti in uskladiti zakonodajo EU z mednarodnimi pravili in postopki, ki jih je določila IMO/MOD ali ki so bili določeni v Pariškem MOU;
- zaščititi ribiška plovila in njihovo posadko ter okolje. Večja ribiška plovila, daljša od 24 metrov, niso zajeta v obseg plovil, ki se pregledujejo pri pomorski inšpekciji države pristanišča. S prostovoljnim sistemom nadzora za to vrsto plovil bi se morala povečati raven skladnosti z mednarodnimi standardi varnosti in varstva okolja, ki se uporabljajo za ta plovila;
- zagotoviti obsežnejšo uporabo digitalnih rešitev. Predlog spodbuja zlasti uvedbo in uporabo elektronskih statutarnih spričeval, saj se bo njihova uporaba povezala z rizičnim profilom ladje, ki se uporablja za izbiro ladij za inšpekcijski pregled;
- zagotoviti učinkovit in usklajen pristop k izvajanju pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča. To vključuje izboljššan način izbire plovil za inšpekcijski pregled s preoblikovanjem zastarelih vidikov rizičnega profila ladje in dodajanjem novih elementov v ta profil.

Zaradi jasnosti in doslednosti so v tem predlogu posodobljeni tudi številni opredelitve in sklici na zadevno zakonodajo EU in predpise IMO.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Predlog je v celoti skladen z Direktivo 2009/18/ES¹³ o preiskavah pomorskih nesreč in Direktivo 2009/21/ES¹⁴ o zahtevah države zastave. Vse tri direktive EU o pomorski varnosti temeljijo na pravilih in standardih, ki jih je IMO določila na mednarodni ravni, ter skupaj tvorijo temelj sistema EU, s katerim se zagotavlja varnost operacij na morju v vodah EU.

- **Skladnost z drugimi politikami EU**

Predlog je del programa Komisije REFIT in izpolnjuje njeno agendo za boljše pravno urejanje, saj zagotavlja, da je obstoječa zakonodaja enostavna in jasna, da ne ustvarja nepotrebnega bremena, hkrati pa sledi političnemu, družbenemu in tehnološkemu razvoju. Ta predlog in z njim povezani predlogi za revizijo drugih direktiv o pomorski varnosti so prav tako del prava EU o pomorski varnosti ter so v veliki meri povezani z njim, vključujejo pa sistem EU za spremljanje in obveščanje za ladijski promet (SafeSeaNet)¹⁵, uredbo o ustanovitvi EMSA¹⁶, direktivo o varnosti ribiških plovil¹⁷, zakonodajo EU v zvezi s priznanimi organizacijami¹⁸, okvirno direktivo o morski strategiji¹⁹ in drugo okoljsko zakonodajo EU²⁰.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga direktive o spremembi je člen 100(2) PDEU, v katerem so določeni ukrepi za izboljšanje varnosti v prometu in posebne določbe za pomorski prevoz.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Ker so v skladu s členom 3(2) PDEU mednarodni instrumenti na področju pomorske inšpekcije države pristanišča v sektorju pomorskega prevoza v izključni pristojnosti EU, se načelo subsidiarnosti ne uporablja niti za te instrumente niti za pravila EU, s katerimi se ti sporazumi izvajajo.

- **Sorazmernost**

Komisija je pripravila predlog, da bi se upoštevali najnovejši razvoj dogodkov na mednarodni ravni ter rezultati naknadne ocene in postopkov REFIT iz leta 2018. Komisija je opravila tudi oceno učinka, da bi opredelila, ocenila in ovrednotila alternativne ukrepe za doseganje enakih ciljev.

Cilj predlagane spremembe je izboljšati pomorsko varnost prek posodobljenega, skladnega in usklajenega sistema pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča po vsej EU, da bi obravnavali podpovprečno uspešnost na področju ladijskega prevoza ter tako izboljšali varnost in okoljsko

¹³ UL L 131, 28.5.2009, str. 114.

¹⁴ UL L 131, 28.5.2009, str. 132.

¹⁵ Direktiva 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

¹⁶ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

¹⁷ UL L 34, 9.2.1998, str. 1.

¹⁸ Uredba (ES) št. 391/2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11) in Direktiva 2009/15/ES o skupnih pravilih in standardih za organizacije, pooblašene za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (UL L 131, 28.5.2009, str. 47).

¹⁹ UL L 164, 25.6.2008, str. 19.

²⁰ Kot so Direktiva 92/43/EGS (t. i. direktiva o habitatih), Direktiva 2009/147/ES (t. i. direktiva EU o pticah), Direktiva (EU) 2019/904 (direktiva o plastičnih proizvodih za enkratno uporabo).

učinkovitost plovil, ki obratujejo v vodah EU. Komisija meni, da je obseg pomorske inšpekcije države članice primerno in sorazmerno razširiti na večja ribiška plovila, saj bo to za tiste države članice, ki želijo izvajati tovrstne inšpekcijske preglede, prostovoljno. S tem ukrepom naj bi se izboljšali varnost, okolje ter delovni in življenjski pogoji v ribiškem sektorju. Prehod na digitalizacijo in uporaba elektronskih spričeval bosta ustvarila stroške, vendar bodo ti omejeni ter se bodo izravnali s pričakovanimi koristmi, povezanimi z večjim učinkom na varnost in učinkovitost. Zaradi mednarodne narave sektorja ne obstajajo alternativni ukrepi za uspešnejše in učinkovitejše doseganje teh rezultatov.

- **Izbira instrumenta**

Ker je treba v zvezi s predlogom uvesti le nekaj sprememb Direktive 2009/16/ES, je direktiva o spremembi najprimernejši pravni instrument.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

V naknadni oceni programa REFIT in preverjanju primernosti na področju pomorskega prevoza iz leta 2018 je bilo ugotovljeno, da Direktiva sicer v določeni meri omejuje prožnost Pariškega MOU, vendar z združitvijo okvira pomorske inšpekcije države pristanišča in mehanizma pravnega izvrševanja prinaša dodano vrednost za zagotavljanje pravilnega in doslednega izvajanja v državah članicah. To ustvarja pritisk glede doseganja rezultatov in nenehnega izboljševanja ter s tem povezanega boljšega dodeljevanja sredstev na ravni držav članic za izvajanje pomorskih inšpekciji države pristanišča. V oceni je bilo ugotovljeno, da je Direktiva prispevala k zastavljenim ciljem izboljšanja pomorske varnosti in zaščite, preprečevanja onesnaževanja ter zagotavljanja boljših delovnih in življenjskih pogojev na krovu.

EMSA je na pomemben način podprla sistem pomorske inšpekcije države pristanišča. Več kot dve tretjini držav članic EU/EGP, ki izvajajo inšpekcijske preglede, pri izbiri plovil za pregled uporabljata izključno sistem THETIS. Ugotovljena sta bila tudi velik pomen vloge EMSA pri upravljanju in posodabljanju sistema THETIS ter velik pomen usposabljanja inšpektorjev, ki ga zagotavlja EMSA za uskladitev inšpekcijskih pregledov na celotnem območju podpisnic Pariškega MOU.

Komisija in EMSA poleg tega stalno spremljata izvajanje Direktive. Ker je treba poročila o pregledu pomorske inšpekcije države pristanišča naložiti v sistem THETIS takoj po opravljenem inšpekcijskem pregledu, ima EMSA v skoraj realnem času podroben pregled nad vsemi izvedenimi inšpekcijskimi pregledi. EMSA zagotavlja tudi službo za pomoč in tehnično pomoč državam članicam, ki pomoč potrebujejo, ter izvaja obiske za preverjanje skladnosti v državah članicah EGP.

Vendar je bilo pri preverjanju primernosti na področju pomorskega prevoza in horizontalni analizi, ki jo je opravila EMSA, opredeljenih več področij v okviru sistema pomorske inšpekciji države pristanišča, ki bi jih bilo mogoče izboljšati.

- **Posvetovanja z deležniki**

Glavne posvetovalne dejavnosti so vključevale naslednje:

- štiri raziskovalne razgovore s predstavniki ključnih deležnikov na ravni EU, zlasti da bi se upoštevali pri splošni opredelitvi težav in možnosti politike ter uporabili za izpopolnjevanje te opredelitve in možnosti politike;
- ciljno usmerjeno anketo med deležniki, ki jo je organiziral svetovalec, odgovoren za zunanjo podporno študijo za oceno učinka, ki je potekala od 7. septembra 2021 do 6. oktobra 2021.

Anketa je bila poslana ključnim deležnikom s posebnimi zahtevami za informacije, zlasti da bi se te informacije vključile v oceno učinkov morebitnih ukrepov politike;

- svetovalec, odgovoren za izvajanje zunanje podporne študije za oceno učinka, je s ključnimi deležniki opravil 22 ciljno usmerjenih razgovorov, ki so potekali od 13. julija 2021 do 16. septembra 2021, da bi izpolnil posebne zahteve za informacije, zlasti za podporo ocene učinkov morebitnih ukrepov politike;
- dodatne posvetovalne dejavnosti, ki sta jih organizirala GD MOVE in svetovalec, odgovoren za izvajanje zunanje podporne študije za oceno učinka, ter ki so bile namenjene posvetovanju z državami članicami in ključnimi deležniki za pridobivanje njihovih stališč o različnih ukrepih politike ter potrjevanju novih in končnih rezultatov podporne študije za oceno učinka v smislu količinske opredelitve učinkov. Te dejavnosti so potekale med zasedanji odbora EU za sektorski socialni dialog na področju pomorskega prevoza (16. aprila 2021, 23. septembra 2021 in 16. decembra 2021), odbora EU za sektorski socialni dialog na področju morskega ribištva (29. januarja 2021, 8. marca 2021 in 16. novembra 2021), odbora EU za sektorski socialni dialog na področju pristanišč (19. novembra 2021), med neformalnim srečanjem direktorjev EU/EGP na področju pomorskega prevoza (30. novembra 2021) ter na zasedanjih odbora za pomorsko inšpekcijo države pristanišča v okviru Pariškega MOU (maja 2021 in maja 2022) ter odbora EU za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladjami (17. maja 2021, 11. novembra 2021 in 31. maja 2022), ki so potekala na spletu in v živo.

Informacije, pridobljene od deležnikov, so bile ključne za to, da je lahko Komisija izpopolnila zasnovo možnosti politike ter ocenila njihove gospodarske, socialne in okoljske učinke. Te informacije so Komisiji omogočile, da je primerjala možnosti in ugotovila, s katero bo mogoče doseči optimalno razmerje med stroški in koristmi za družbo ter podpreti oblikovanje uspešnejšega in učinkovitejšega mehanizma pomorske inšpekcije države pristanišča, ki je bolj usmerjen v podstandardni pomorski prevoz. Ugotovitve v okviru teh postopkov so dopolnjevale teoretične raziskave, opravljene v okviru zunanje podporne študije.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta pregled temelji predvsem na podatkih, zbranih med navedenima naknadno oceno in preverjanjem primernosti na področju pomorskega prevoza iz leta 2018.

Za pripravo tega predloga so bili potrebni tudi prispevki strokovnjakov Komisije in EMSA v zvezi s posebnim oblikovanjem tehničnih opredelitev in jasnim oblikovanjem pravnih aktov.

- **Ocena učinka**

V oceni učinka so bile preučene tri možnosti politike za revizijo Direktive na podlagi naslednjih vodilnih načel:

- (1) potrebe po posodobitvi in uskladitvi direktive z mednarodnimi instrumenti;
- (2) potenciala za reševanje specifičnega problema ribiške flote z zagotovitvijo posebnega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za taka plovila;
- (3) obsežnejše digitalizacije metod za pomorsko inšpekcijo države pristanišča, da bi omogočili boljše pripravljene in boljše osredotočene preglede pomorske inšpekcije – z Direktivo je treba olajšati uporabo elektronskih statutarnih pričeval ter zagotoviti spodbudo zanjo;

(4) učinkovitega in usklajenega pristopa k pregledom pomorske inšpekcije države pristanišča, ki temelji na preteklih izkušnjah iz izvajanja Direktive, ter izboljšane načina izbire plovil za inšpekcijski pregled.

V okviru možnosti A so predlagane nekatere spremembe Direktive za boljše uresničevanje ciljev izboljšanja pomorske varnosti in preprečevanja onesnaževanja. Ta možnost je osredotočena predvsem na ohranjanje usklajenosti Direktive z mednarodnimi pravnimi instrumenti. Večina drugih predlaganih sprememb je neregulativnih ukrepov v obliki priporočil, smernic in delavnic, ki jih bi jih organizirali in pripravili Komisija in/ali EMSA.

Možnosti B vzpostavlja ravnovesje med usklajevanjem in zagotavljanjem prožnosti upravam pomorske inšpekcije države pristanišča. Vzporedno s sedanjo direktivo (vendar zunaj njenega področja uporabe) se predlaga prostovoljni sistem pomorske inšpekcije države pristanišča za tiste države članice, ki želijo izvajati inšpekcijske preglede ribiških plovil, daljših od 24 metrov. Možnost B vključuje tudi zagotavljanje smernic ter usposabljanja in inšpekcijske baze podatkov EMSA, ki so namenjeni izbiri ladij za pregled ter poročanju o inšpekcijskih pregledih. Ta možnost spodbuja uporabo elektronskih spričeval, saj se bodo povezala z rizičnim profilom ladje.

Možnosti C prinaša najboljše povečanje upravnega bremena za uprave pomorske inšpekcije države pristanišča, vendar bo zagotovila tudi najvišjo raven usklajenosti inšpekcijskih pregledov. S to možnostjo bi se v Direktivo v celoti vključila pomorska inšpekcija države pristanišča za ribiška plovila, daljša od 24 metrov, kar bi vplivalo na lastnike/upravljalce teh plovil in uprave pomorske inšpekcije države pristanišča v državah članicah. V skladu s to možnostjo bi se v Direktivo vključila obvezna uporaba elektronskih spričeval, do leta 2035 pa bi se postopno odpravila spričevala v papirni obliki.

Ocena učinka je bila julija 2022 predložena Odboru za regulativni nadzor v odobritev. Odbor je izdal pozitivno mnenje s pridržki. Delovni dokument služb Komisije, ki je priložen temu zakonodajnemu predlogu, obravnava pripombe odbora.

- Uporaba pristopa „za enega sprejetega se eden odpravi“

Ugotovljeni niso bili nobeni dodatni stroški (upravni stroški ali stroški prilagajanja), ki bi nastali za podjetja ali državljane.

- **Primernost in poenostavitev ureditve (REFIT)**

Pobuda je pomembna za program Komisije REFIT, saj je njen namen uskladiti in poenostaviti zakonodajo o pomorski varnosti, izboljšati varnostni profil (zlasti obsežnejšega segmenta ribiške flote) ter pomagati organom držav članic pri izpolnjevanju njihovih obveznosti glede inšpekcijskih pregledov in poročanja.

Prednostna možnost politike poleg tega vključuje vidike poenostavitve, saj bo pojasnila razmere in okoliščine, v katerih se pregledi pomorske inšpekcije države pristanišča lahko ne opravijo iz običajnih operativnih razlogov ali zaradi višje sile. Zaradi pobude naj bi se po vsej EU povečali harmonizacija in standardizacija, in sicer s pomočjo, ki bi jo nacionalnim organom pomorske inšpekcije države pristanišča zagotovila EMSA in ki bi vključevala usposabljanje glede načina izvajanja inšpekcijskih pregledov tujih ribiških plovil, pa tudi z zagotovitvijo namenske inšpekcijske baze podatkov za izbiro plovil za inšpekcijski pregled ter evidentiranje in izmenjavo rezultatov inšpekcijskih pregledov.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Sedanji neto stroški za proračun Unije se bodo v obdobju 2025–2050 zaradi predloga povečali za 6 479 milijonov EUR. Proračunski učinek predloga je podrobneje opisan v oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga, ki je priložena temu predlogu informacij. Proračunski učinek predloga je že vključen v predlog Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o Evropski agenciji za pomorsko varnost ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1406/2002.

Proračunske posledice, ki presegajo sedanji večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Določene so ustrezne ureditve spremljanja in poročanja. EMSA bo imela v tem procesu pomembno vlogo, saj je pristojna za razvoj in upravljanje elektronskih podatkovnih sistemov za pomorski prevoz, zlasti podatkovne zbirke THETIS, ki je namenjena izbiri ladij za pregled in poročanju o inšpekcijskih pregledih.

Izvajanje se lahko spremlja s spremljanjem podatkovne zbirke THETIS, ki ga bosta opravili Komisija in/ali EMSA, da bosta preverili, ali izbira ladij za inšpekcijske preglede in izvajanje inšpekcijskih pregledov potekata pravilno ter ali se poročila o inšpekcijskih pregledih nalagajo v podatkovno zbirko. EMSA izvaja tudi cikle obiskov v državah članicah, da v okviru svoje vloge na področju zagotavljanja podpore Komisiji preveri dejavnosti na kraju samem²¹. Države članice bodo morale imeti vzpostavljen sistem vodenja kakovosti za potrjevanje, da so organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija držav članic primerni za doseganje njihovih ciljev. To bo treba potrditi, pozneje pa v zvezi s tem opravljati redne presoje. Države članice bodo morale Komisiji/EMSA posredovati rezultate presoj, ki jih je izvedel akreditirani organ, tako da lahko organi pomorske inšpekcije države pristanišča ohranijo potrdilo sistema vodenja kakovosti.

Ker naj bi celotni cikel predvidenih obiskov agencije EMSA, ki je povezan z izvajanjem, trajal pet let²², se predlaga, da se Direktiva oceni vsakih sedem let.

- **Obrazložitevni dokumenti (za direktive)**

Obrazložitevni dokumenti niso potrebni, saj je predlog namenjen poenostavitvi in razjasnitvi obstoječega sistema.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

V uvodni izjavi 11 se vse primerne države članice EU (Španija, Grčija, Francija, Hrvaška, Italija in Slovenija) spodbuja, da postanejo članice sredozeškega memoranduma o soglasju glede pomorske

²¹ EMSA take obiske izvaja v okviru svojih osnovnih nalog na podlagi člena 3 Uredbe (ES) št. 1406/2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost, zato ni pričakovati dodatnih stroškov.

²² Kot je določeno v metodologiji agencije EMSA za obiske v državah članicah, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

inšpekcije države pristanišča, da se izboljšata kakovost in število pregledov pomorske inšpekcije, ki se izvajajo v sredozemskem bazenu.

Člen 1 osnutka direktive o spremembi je njegov glavni del in vsebuje spremembe številnih določb Direktive 2009/16/ES.

Namen, opredelitev in področje uporabe

Točka 1 vsebuje spremembo člena 2 in delno razširitev področja uporabe Direktive, da se v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča upoštevajo številne mednarodne konvencije. To sta veljavni Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami ter Mednarodna konvencija o odstranitvi razbitin (iz Nairobija), ki sta bili v okviru Pariškega MOU sprejeti kot ustrezna instrumenta.

Točka 2 vsebuje spremembo področja uporabe, da lahko preglede pomorske inšpekcije države pristanišča na ribiških plovilih, daljših od 24 metrov, opravijo tiste države članice, ki to želijo.

Obveznost inšpekcijskih pregledov

Točka 3 vsebuje spremembe glede obveznosti inšpekcijskih pregledov (t. i. pravični delež) ter načina izračunavanja in izpolnjevanja te obveznosti s strani držav članic. Obveznost inšpekcijskih pregledov zdaj temelji na triletnem povprečju vseh inšpekcijskih pregledov, ki se opravljajo na območju podpisnic Pariškega MOU. To pomeni, da se v primeru, da države članice pregledajo znatno več plovil, kot je določeno v okviru njihovih obveznosti inšpekcijskih pregledov, posledično sčasoma in kumulativno poveča obseg obveznosti inšpekcijskih pregledov za vse države članice. EMSA je izračunala, da to povečanje znaša 1–2 % na leto. Namen tega ukrepa je odpraviti to dodatno in nepotrebno breme za države članice.

Točki 4 in 5 vsebujeta uskladitev Direktive s spremembami Pariškega MOU v zvezi z obveznostjo inšpekcijskih pregledov ter omogočata večjo prožnost za neopravljene inšpekcijske preglede (bodisi iz operativnih razlogov ali zaradi višje sile).

Točka 6 vsebuje tudi spremembo Direktive, da se omogoči večja prožnost glede neopravljenih inšpekcijskih pregledov in da se izpolnijo obveznosti inšpekcijskih pregledov.

Primeri višje sile

V točki 7 je obravnavano vprašanje nezadostne prožnosti sistema pomorske inšpekcije države pristanišča v primeru krize ali nepričakovanih dogodkov, kot je pandemija COVID-19. Za povečanje odpornosti sistema se uvede nov člen 8a. Ta ukrep državam članicam zagotavlja večjo prožnost, saj jim omogoča, da v primeru višje sile ne opravijo inšpekcijskih pregledov, pod pogojem, da se neopravljeni inšpekcijski pregled zabeleži in da se dokumentira razlog zanj.

Najava pred vplutjem

Točki 8 in 10 vsebujeta uskladitev Direktive s spremembami Pariškega MOU, s čimer se odpravlja 72-urna obveznost poročanja za plovila, ki so primerna za razširjeni inšpekcijski pregled, kot je določeno v členu 9 in Prilogi III – črtata se člen 9 in Priloga III. V točkah 16 in 23 se upošteva črtanje člena 9 in Priloge III.

Okoljski parametri

V točki 9 so določeni okoljski parametri, ki se bodo upoštevali pri določanju rizičnega profila ladje, ki se uporablja za izbiro ladje za inšpekcijski pregled.

Razširjeni inšpekcijski pregled

V točki 10 je določeno, da mora razširjene inšpekcijske preglede zaradi njihove zapletenosti opraviti več kot en inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča.

Zavrnitev dostopa

Točki 12 in 13 vsebujeta spremembo Direktive za njeno uskladitev s spremembami, ki so bile sprejete v okviru Pariškega MOU v zvezi s postopkom zavrnitve (prepovedi) dostopa in možnostjo prepovedi dostopa plovilom na sivem ali belem seznamu iz tega memoranduma (prepoved ne glede na zastavo), pa tudi določbo v zvezi z neupoštevanjem zadržanja ali primeri, ko zadržano plovilo ne nadaljuje plovbe do dogovorjene remontne ladjedelnice.

Usposabljanje, ki ga zagotavlja EMSA

V točki 14 so določene možnosti za EMSA, da zagotovi usposabljanje za države članice EU, da bi boljše izpolnjevale svoje obveznosti v skladu z Direktivo, saj se bo obseg pomorske inšpekcije države pristanišča razširil, obseg in vrste usposabljanja pa se bodo izboljšali.

EMSA bo na podlagi tega (ter v sodelovanju z državami članicami in ob upoštevanju Pariškega MOU) razvila nov program za strokovno izpopolnjevanje in usposabljanje inšpektorjev, ki bo sestavljen iz (i) učnega načrta za razvoj kompetenc in (ii) programa strokovnega izpopolnjevanja. Agencija bo morala po uvedbi teh vidikov opredeliti in določiti nove potrebe po usposabljanju, da bo spremenila učne načrte in vsebino programa za strokovno izpopolnjevanje in usposabljanje inšpektorjev, zlasti kar zadeva nove tehnologije in dodatne obveznosti, ki izhajajo iz novih konvencij IMO.

Podatkovna zbirka, izmenjava informacij in elektronska spričevala

Točka 15 vsebuje spremembo Direktive, da se pojasni in določi časovni okvir, v katerem je treba obvestila o vplutju in izplutju ladje sporočiti v sistem SafeSeaNet. Države članice morajo v skladu s členom 24(2) Direktive zagotoviti, da se ti podatki „v razumnem roku [prenesejo] v inšpekcijsko bazo podatkov“. Direktiva se bo spremenila, da se bo vključila opredelitev razumnega časa, tako da se bo dejanski časi vplutja in izplutja sporočili v treh urah. V Direktivi je določeno tudi, da vsa poročila o pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča pred prenosom v podatkovno zbirko potrdi oseba (bodisi drugi inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča ali nadzornik), ki ni inšpektor, ki je izvedel inšpekcijski pregled.

Točka 16 vsebuje spremembo Direktive, s katero se doda nov člen, ki določa in spodbuja uporabo elektronskih spričeval. Ta spričevala bi temeljila na skupni predlogi, zanje pa bi se uporabljala skupno orodje za potrjevanje in register na ravni EU, s čimer bi se uporaba elektronskih spričeval povezala z rizičnim profilom ladje. Ta ukrep bo spodbudil izdajanje elektronskih spričeval s strani držav zastave ali priznanih organizacij, ki delujejo v njihovem imenu (hkrati pa bo dovoljeno, da se stalno uporabljajo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča), in sicer s podeljevanjem ponderjev v teh e-spričevalih (tj. vključitvijo parametra v rizični profil ladje), zaradi katerih se bodo ladje šttele za malo rizične ter bodo manj pogosto izbrane za preglede pomorske inšpekcije države pristanišča.

Sistem vodenja kakovosti

Točka 18 vsebuje spremembo Direktive, zaradi katere bodo morale države članice razviti in uporabljati sistem vodenja kakovosti za dejavnosti v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, ki jih izvajajo njihove pomorske uprave. To naj bi upravam omogočilo, da bodo kos vse večji zapletenosti in vse večjim zahtevam pri pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča, kar bo omogočilo boljši nadzor kakovosti in prepoznavanje težav, kot so težave z dodeljevanjem virov. Uporabljal se bo za vse države pristanišča, ki še nimajo zunanjega potrdila sistema vodenja kakovosti za svoje dejavnosti v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča.

Delegirani akti

V točki 19 je določeno, da se na Komisijo prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov za posodabljanje seznama konvencij iz člena 2(1), če so bile take konvencije sprejete kot ustrezni instrument v okviru Pariškega MOU, pa tudi za spreminjanje Priloge VI, da se dopolni in/ali posodobi seznam postopkov in smernic v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča, sprejetih v okviru Pariškega MOU.

Pooblastilo za spremembe

V točki 20 je določeno, da za vse posodobitve ustreznih instrumentov IMO iz člena 2(1) velja standardna klavzula o prepovedi poslabšanja položaja. To pomeni, da se v primeru sprememb na mednarodni ravni standardi v instrumentu EU ohranijo vsaj na sedanji ravni.

Izvedbena pravila

V točki 21 je določeno, da Komisija pri sprejemanju izvedbenih aktov posebej upošteva vlogo in strokovnost Pariškega MOU ter da se pri teh aktih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, pridobljeni z inšpekcijskim sistemom v Uniji.

Pregled izvajanja

V točki 22 je določeno, da bo Komisija deset let po sprejetju spremenjene Direktive opravila pregled izvajanja. Pri tem se upoštevata čas, potreben za prenos, in dejstvo, da cikel pregledov, ki ga izvaja EMSA v okviru obiskov v državah članicah, običajno traja najmanj pet let.

Rizični profil ladje – spričevala in dokumenti

Točki 23 in 24 vsebujeta spremembe prilog I in II, ki se nanašata na rizični profil ladje. Rizični profil ladje se spremeni, da se upoštevajo spremembe, o katerih je bilo v okviru Pariškega MOU načeloma že sprejeto soglasje. Te vključujejo (i) ponder, ki se uporablja za nekatere vrste plovil, in (ii) sistem pregledov IMO, ki ni več prostovoljen, temveč se nadomesti s faktorjem ponderiranja, da se upošteva dejstvo, ali je država zastave ratificirala mednarodne konvencije.

Spremenjen je tudi rizični profil ladje tovornih in potniških plovil, ki presegajo 5 000 bruto ton (ki se štejejo za plovila, ki najbolj onesnažujejo), za katera se bo pri rizičnem profilu ladje upošteval kazalnik ogljične intenzivnosti IMO. Za vse ladje, ki so lahko predmet pomorske inšpekcije države pristanišča, se faktor ponderiranja prilagodi tako, da se večji pomen pripiše pomanjkljivostim, ki so povezane z okoljem (konvencija MARPOL, konvencija o ravnanju z balastno vodo in Mednarodna konvencija o nadzoru škodljivih sistemov proti obraščanju na ladjah), in so bile ladji pripisane pri prejšnjih pregledih pomorske inšpekcije države pristanišča, opravljenih na območju podpisnic Pariškega MOU. Zabeleženi pomanjkljivosti in zadržanja so povezani izključno z mednarodnimi konvencijami (t. i. ustreznimi

instrumenti), tako da se bo spremenjen rizični profil ladje uporabljal na celotnem območju podpisnic Pariškega MOU in ne le v državah članicah EU. Dodan bo tudi parameter, ki bo države zastave plovil, primernih za pomorsko inšpekcijo države pristanišča, spodbudil k uporabi elektronskih spričeval.

Spričevala

Točka 26 vsebuje posodobitve seznamov statutarnih spričeval in drugih dokumentov iz Priloge IV, ki jih je treba preveriti med inšpekcijskimi pregledi v skladu z zahtevami IMO, kot je bilo predhodno dogovorjeno v okviru Pariškega MOU.

Postopki in smernice za inšpekcijske preglede

Da bi zagotovili posodobljen in usklajen sistem pomorske inšpekcije države pristanišča po vsej Uniji, točka 26 vsebuje prilagoditev Priloge VI v zvezi s smernicami in navodili za inšpekcijske preglede, ki so bile sprejete v okviru Pariškega MOU in jih je treba v njihovi najnovejši različici upoštevati pri inšpekcijskih pregledih.

Zavrnitev dostopa

Točka 28 vsebuje posodobitev Priloge VIII v zvezi s postopki zavrnitve dostopa (prepoved) iz člena 16, da bi se ti postopki uskladili s spremembami, ki so bile že dogovorjene v okviru Pariškega MOU.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²³,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²⁴,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V Direktivi 2009/16/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁵ so določena pravila o sistemu pomorske inšpekcije države pristanišča, v skladu s katerimi se primerne ladje, ki pristajajo v pristaniščih Unije, pregledajo, da se preveri skladnost glede usposobljenosti posadke na krovu ter stanja ladje in njene opreme z zahtevami mednarodnih konvencij o varnosti človeškega življenja na morju in varstvu morskega okolja.
- (2) Direktiva 2009/16/ES temelji na že obstoječi prostovoljni medvladni strukturi Pariškega memorandum o soglasju glede nadzora, ki ga opravlja inšpekcija za varnost plovbe (v nadaljnjem besedilu: Pariški MOU) ter na konceptih porazdelitve inšpekcijskega bremena in izbire ladij za inšpekcijske preglede na podlagi tveganja, pa tudi na konceptih usklajenih inšpekcijskih pregledov in izmenjave rezultatov teh pregledov.
- (3) Od začetka veljavnosti Direktive 2009/16/ES je prišlo do sprememb v mednarodnem regulativnem okolju (zlasti v Pariškem MOU) in tehnološkem razvoju. Te spremembe in izkušnje, pridobljene pri izvajanju Direktive 2009/16/ES, bi bilo treba upoštevati.
- (4) Veljati so začele številne mednarodne konvencije, ki so jih države članice ratificirale od leta 2011. To sta Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami in Mednarodna konvencija iz Nairobija o odstranitvi razbitin. Zato bi jih bilo treba vključiti na seznam konvencij, zajetih v Direktivi 2009/16/ES, da se omogoči njihovo izvrševanje v okviru sistema pomorske inšpekcije države pristanišča.
- (5) Da bi zagotovili posodobljen in usklajen sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, je treba vzpostaviti hitrejši način posodabljanja seznama mednarodnih konvencij, ki se izvršujejo v

²³ UL C , , str. .

²⁴ UL C , , str. .

²⁵ UL L 131, 28.5.2009, str. 57.

okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, ne da bi bilo treba pri tem spremeniti celotno Direktivo. Zato bi morala Komisija po začetku veljavnosti mednarodne konvencije – tj. takrat, ko se doseže dogovorjeno število ratifikacij – in po sprejetju te konvencije kot ustreznega instrumenta s strani članic Pariškega MOU posodobiti seznam konvencij iz Direktive.

- (6) Večina ribiških plovil v EU zaradi svoje majhne velikosti obratuje v teritorialnih vodah in ni primerna za inšpekcijske preglede v tujih pristaniščih. To pomeni, da bodo v mednarodnih vodah verjetno na splošno lovila le večja ribiška plovila, daljša od 24 metrov (ki so tudi ribiška plovila, za večino katerih veljajo mednarodne konvencije), ter bodo pristajala v pristaniščih, ki niso v državi njihove registracije, zato zanje velja pomorska inšpekcija države pristanišča. Ker se večina mednarodnih konvencij, ki se uporabljajo za večja ribiška plovila, razlikuje od konvencij, ki se zdaj izvršujejo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča, in da bi preprečili neželene učinke na sedanji sistem pomorske inšpekcije države pristanišča, se predlaga vzporedni sistem pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila.
- (7) Vendar ta večja ribiška plovila zaradi ribolovnih vzorcev ne pristajajo v pristaniščih vseh držav članic EU. Zato se predlaga prostovoljni sistem za tiste države članice EU, ki želijo izvajati te inšpekcijske preglede, ločen od sedanjega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča, da bi omogočili prožnost pri načinu oblikovanja standardov za pomorsko inšpekcijo države pristanišča. To državam članicam, Komisiji in Pariškemu MOU omogoča spontano oblikovanje tega sistema za ribiška plovila, daljša od 24 metrov.
- (8) Z mehanizmom pravične porazdelitve se inšpekcijsko breme porazdeli med države članice Pariškega MOU. Vsaki državi članici se dodeli določeno število inšpekcijskih pregledov – tj. njena obveznost inšpekcijskih pregledov ali t. i. pravični delež – ki jih je treba opraviti vsako leto. Inšpekcijski pregled je primerno opraviti predvsem v odvisnosti od časa, ki je pretekel od zadnjega inšpekcijskega pregleda. Inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine II se lahko izvede med pregledom plovil iz prednostne skupine I.
- (9) Državam članicam je dovoljeno, da določenega števila inšpekcijskih pregledov prednostnih skupin ne opravijo, pri tem pa še vedno izpolnijo svojo obveznost inšpekcijskih pregledov. Kljub temu lahko v nekaterih državah članicah število dejansko opravljenih postankov ladij v danem letu preseže število inšpekcijskih pregledov v okviru obveznosti inšpekcijskega pregleda ali pa je manjše od njega. Ugotovljeno je bilo, da je alternativna metoda izpolnjevanja obveznosti glede na pravični delež za te (preobremenjene ali premalo obremenjene) države članice neprožna, zato je treba zadevne določbe uskladiti z revidiranimi določbami iz Pariškega MOU.
- (10) Državam članicam je prav tako dovoljeno, da v določenih okoliščinah preložijo inšpekcijske preglede ladij, pod pogojem, da se plovilo pregleda v naslednjem pristanišču postanka ali v 15 dneh, ta možnost pa se spremeni tako, da jo lahko izkoristijo vse države članice. Plovila iz nekaterih kategorij, za katere se šteje, da so bolj rizična in so zato primerna za razširjeni inšpekcijski pregled, morajo 72 ur pred vplutjem v pristanišče sporočiti predvideni čas vplutja v pristanišče. Kljub temu je bilo po več letih ugotovljeno, da je ta obveznost preveč obremenjujoča za upravljavce in da ne prinaša nobene dodane vrednosti, saj so zahtevane informacije nacionalnim organom že na voljo v podatkovni zbirki THETIS. Zaradi tega je bila s Pariškim MOU odpravljena obveznost obveščanja pred vplutjem, zato bi bilo treba Direktivo 2009/16/ES ustrezno uskladiti.
- (11) V zadnjem desetletju in kljub povečanju števila plovil, ki pristajajo v pristaniščih EU, tudi v okviru pomorskega prevoza blaga na kratke razdalje med glavnimi pristanišči v državah članicah EU, ter v pristaniščih, ki se geografsko nahajajo v Evropi ali neevropskih državah v

Sredozemlju in Črnem morju, se je varnostni profil plovil, ki pristajajo v pristaniščih EU, znatno izboljšal. Pregledi pomorske inšpekcije države pristanišča se vse pogosteje uporabljajo za izvrševanje okoljske zakonodaje, na primer v zvezi z emisijami žvepla ali varnim in okolju prijaznim razrezom ladij. Cilj svežnja „Pripravljeni na 55“ je zmanjšati skupne emisije toplogrednih plinov v EU za 55 % do leta 2030, s čimer bi se utrla pot podnebni nevtralnosti do leta 2050, k temu prizadevanju pa naj bi se prispevalo tudi v okviru pomorskega prevoza. Prednostna področja v zvezi z rizičnim profilom ladij, ki je bil osnovan pred letom 2009, pa so bila drugačna, zaradi česar profil ni v celoti prilagojen, da bi se inšpektorji pri pregledih osredotočili na najmanj okoljsko učinkovita plovila.

- (12) Zaradi tega bi bilo treba rizični profil ladij posodobiti, da bi odražal okoljska vprašanja, pri čemer bi se več pomena pripisalo okoljski učinkovitosti, vključno z operativno ogljično intenzivnostjo ladij, ki se pregledujejo, ter pomanjkljivostim in zadržanjem, povezanim z okoljem.
- (13) Digitalizacija je bistven vidik tehnološkega napredka pri zbiranju in posredovanju podatkov, da bi prispevali k stroškovnim prihrankom in učinkoviti uporabi človeških virov. Sedanje število ladij z elektronskimi spričevali se povečuje in se bo po pričakovanjih še povečalo. Zato bi bilo treba povečati učinkovitost pomorske inšpekcije države pristanišča tako, da bi povečali uporabo elektronskih spričeval, s čimer bi omogočili boljše pripravljene preglede ladij. Uvedbo in uporabo teh elektronskih spričeval bi bilo treba spodbujati z njihovo vključitvijo v rizični profil ladij.
- (14) Pomorska inšpekcija države pristanišča postaja vse bolj zapletena, saj se dodajajo nove zahteve glede inšpekcijskih pregledov, bodisi s pravom EU bodisi prek Mednarodne pomorske organizacije. Zato je treba zagotoviti izpolnjevanje in preusposabljanje inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča ter stalno razvijati njihovo usposabljanje.
- (15) Uprave držav zastave v Uniji morajo imeti v skladu z Direktivo 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta²⁶ sistem vodenja kakovosti, ki državam članicam omogoča, da nadalje izboljšujejo svoje delovanje kot države zastave, ter zagotavlja enake pogoje delovanja med upravami. Podobna zahteva za dejavnosti v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča naj bi državam članicam omogočila potrjevanje, da so njihovi organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija ustrezni za izpolnjevanje njihovih ciljev, ter opredelitev sistemskih težav, kot so težave z viri ali dodeljevanjem osebja, preden te postanejo problematične.
- (16) Da se omogoči ažurna uporaba določb te direktive, ki bo državam članicam v skladu z Direktivo omogočila izpolnjevanje njihovih obveznosti po mednarodnem pravu, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s posodobitvijo konvencij na področju uporabe Direktive 2009/16/ES ter spreminjanjem seznama postopkov in smernic, povezanih s pomorsko inšpekcijo države članice in sprejetih s Pariškim MOU. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje²⁷. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki se nanašajo na pripravo delegiranih aktov.

²⁶ Direktiva 2009/21/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skladnosti z zahtevami države zastave (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

²⁷ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

- (17) Da bi zagotovili enotne pogoje za izvajanje določb Direktive 2009/16/ES, povezanih s seznamom konvencij, ki spadajo na področje uporabe te direktive, ter za izvajanje prostovoljnih sistemov pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila, daljša od 24 metrov, pogojev za uporabo Priloge VII o razširjenem inšpekcijskem pregledu, enotnega sklopa smernic in postopkov za varnost in zaščito ter zahtev za elektronska spričevala, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta²⁸.
- (18) Za izboljšanje kakovosti pregledov pomorske inšpekcije na morskih območjih blizu EU se vse upravičene države članice spodbuja, da se pridružijo sredozemskemu memorandumu o soglasju o pomorski inšpekciji države pristanišča (v nadaljnjem besedilu: sredozemski memorandum).
- (19) Komisija bi morala ob upoštevanju celotnega cikla spremljanja, ki poteka v okviru obiskov Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA) v državah članicah za spremljanje izvajanja Direktive 2009/16/ES, izvajanje Direktive 2009/16/ES oceniti najpozneje [deset let po datumu začetka njene uporabe iz člena XX] ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo, da bi zbrale vse informacije, ki so potrebne za to ocenjevanje.
- (20) Ker države članice ciljev te direktive ne morejo zadovoljivo doseči zaradi mednarodne narave pomorskega prevoza, temveč se zaradi mrežnega učinka, ki izhaja iz skupnega delovanja držav članic, ti cilji lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (21) Direktivo 2009/16/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2009/16/ES

Direktiva 2009/16/ES se spremeni:

- (1) člen 2 se spremeni:
- (a) v točki 1 se dodata naslednji točki (i) in (m):
 - „(l) Mednarodna konvencija za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami;
 - (m) Mednarodna konvencija iz Nairobija o odstranitvi razbitin.“;
 - (b) točka 3 se črta;
- (2) člen 3 se spremeni:
- (a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

²⁸ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L55, 28.2.2011, str. 13).

„4. Ribiška plovila, daljša od 24 metrov, vojne ladje, pomožne pomorske ladje, lesene ladje enostavne gradnje, državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene, in jahte za prosti čas, ki se ne uporabljajo v trgovini, so izključene iz področja uporabe te direktive.“;

(b) doda se naslednji odstavek 4a:

„4a. Države članice lahko izvajajo pomorske inšpekcijske preglede ribiških plovil, daljših od 24 metrov. Komisija sprejme izvedbene akte o določitvi načinov izvajanja takega sistema pomorske inšpekcije države pristanišča za ribiška plovila, daljša od 24 metrov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(3) v členu 5 se vstavi naslednji odstavek 2a:

„2a. Inšpekcijski pregledi ladij iz prednostne skupine II, ki jih opravijo države članice, se ne upoštevajo pri izračunu deleža iz letne obveznosti inšpekcijskih pregledov držav članic, ki so pogodbenice Pariškega MOU, kadar je ta delež presežen za več kot 150 %.“;

(4) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Načini izpolnjevanja obveznosti inšpekcijskih pregledov

Država članica, ki ne opravi inšpekcijskih pregledov v skladu s členom 5(2), točka (a), izpolni svoje obveznosti iz tega člena, če število neopravljenih inšpekcijskih pregledov ne presega 10 % celotnega števila ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih, ne glede na njihov rizični profil.

Ne glede na odstotek neopravljenih inšpekcijskih pregledov iz prvega pododstavka dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom tistih ladij, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih v Uniji.

Ne glede na odstotek neopravljenih inšpekcijskih pregledov iz prvega pododstavka dajejo države članice prednost inšpekcijskim pregledom tistih zelo rizičnih ladij iz prednostne skupine I, ki pristajajo na sidriščih, ki glede na informacije iz inšpekcijske baze podatkov redko pristajajo v pristaniščih v Uniji.“;

(5) v členu 7 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Če je v posamezni državi članici skupno število pristankov ladij iz prednostnih skupin I in II za 150 % manjše od sorazmernega deleža inšpekcijskih pregledov iz člena 5(2), točka (b), se šteje, da ta država članica izpolni svojo letno obveznost inšpekcijskih pregledov, če izvede inšpekcijske preglede dveh tretjin vseh ladij iz prednostnih skupin I in II, ki pristajajo v njenih pristaniščih in sidriščih.“;

(6) v členu 8 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Države članice se lahko odločijo za preložitev inšpekcijskega pregleda ladij iz prednostne skupine I ali II v naslednjih okoliščinah;

(a) če se lahko inšpekcijski pregled opravi ob naslednjem pristanku ladje v tej državi članici, pod pogojem, da ladja v tem času ne pristane v nobenem drugem pristanišču v Uniji ali na območju Pariškega MOU in da preložitev ni daljša od 15 dni, ali

(b) v primeru, da se inšpekcijski pregled lahko opravi v drugem pristanišču v Unije ali na območju podpisnic Pariškega MOU v roku 15 dni, pod pogojem, da država, v kateri je to pristanišče, predhodno pristane, da opravi inšpekcijski pregled.

2. Inšpekcijski pregled ladij iz prednostne skupine I ali II, ki se ne opravi iz operativnih razlogov, se ne obravnava kot neopravljen pregled, pod pogojem, da je razlog zabeležen v inšpekcijski bazi podatkov, v naslednjih izrednih okoliščinah:

(a) če pristojni organ presodi, da bi opravljanje inšpekcijskega pregleda ogrožalo varnost inšpektorjev, ladij, njihovih posadk, pristanišča ali morskega okolja, ali

(b) če ladja pristane v pristanišču samo ponoči (kot je določeno v členu 2(10)). V tem primeru države članice sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo ustrezen inšpekcijski pregled ladij, ki redno pristajajo ponoči.“;

(7) vstavi se naslednji člen 8a:

„Člen 8a

Višja sila

Inšpekcijski pregled, ki ni bil opravljen zaradi višje sile, se ne šteje za neopravljeni inšpekcijski pregled, če se to skupaj z razlogi, zaradi katerih ni bil opravljen, dokumentira in zabeleži v inšpekcijsko bazo podatkov.“;

(8) člen 9 se črta;

(9) v členu 10(2) se doda naslednje:

„(c) Okoljski parametri

V skladu z delom I.3 Priloge I in Prilogo II okoljski parametri temeljijo na kazalniku ogljične intenzivnosti ladje in številu pomanjkljivosti, povezanih s konvencijama MARPOL in AFS ter z Mednarodno konvencijo za nadzor in ravnanje z ladijsko balastno vodo in usedlinami, Mednarodno konvencijo o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto, 1992, Konvencijo o gorivih ter Mednarodno konvencijo iz Nairobija o odstranitvi razbitin.“;

(10) v členu 14 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Razširjeni inšpekcijski pregled opravita najmanj dva inšpektorja pomorske inšpekcije države pristanišča. Obseg razširjenega inšpekcijskega pregleda, vključno z nevarnejšimi deli, je določen v Prilogi VII. Komisija z izvedbenimi akti sprejme podrobno opredeljene ukrepe za zagotovitev enotnih pogojev uporabe Priloge VII. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;

(11) v členu 14a se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Člen 11, točka (a), in člen 14 se ne uporabljajo za ro-ro potniške ladje in visokohitrostna potniška plovila na linijskih prevozih, ki so inšpekcijsko pregledana v skladu s tem členom.“;

(12) člen 16 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Država članica zavrne dostop do svojih pristanišč in sidrišč vsaki ladji, ki:

- pluje pod zastavo države, ki je uvrščena na seznam podpovprečno uspešnih držav zastave, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske

baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 36 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države podpisnice Pariškega MOU, ali

- pluje pod zastavo države, ki je uvrščena na seznam srednje ali nadpovprečno uspešnih držav zastave, sprejet v skladu s Pariškim MOU na podlagi informacij iz inšpekcijske baze podatkov in vsako leto objavljen s strani Komisije, in ki je bila zadržana več kot dvakrat v zadnjih 24 mesecih v pristanišču ali sidrišču države članice ali države pogodbenice Pariškega MOU.

Prvi pododstavek tega člena se ne uporablja za okoliščine iz člena 21(6).

Zavrnitev dostopa se izvrši takoj, ko ladja zapusti pristanišče ali sidrišče, v katerem je bila tretjič zadržana in kjer je bila izdana odločitev o zavrnitvi dostopa.“;

- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Posledica vsakega nadaljnega zadržanja v pristanišču ali sidrišču v Uniji je zavrnitev dostopa ladje do vseh pristanišč in sidrišč v Uniji. Takšna tretja odločitev o zavrnitvi dostopa se lahko razveljavi po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve in le pod pogojem, da:

- (a) so statutarne in klasifikacijske spričevala ladje izdale organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta²⁹;
- (b) ladjo upravlja družba, katere uspešnost je v skladu z delom I.1 Priloge I nadpovprečna, in
- so izpolnjeni pogoji iz odstavkov 3 do 9 Priloge VIII.

Vsaki ladji, ki ne izpolnjuje meril iz tega odstavka se po preteku 24 mesecev po izdaji odločitve stalno prepove dostop do vseh pristanišč in sidrišč v Uniji.“;

- (c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Vsako nadaljnje zadržanje plovila, ki pluje pod zastavo države s seznama srednje ali podpovprečno uspešnih držav zastave, objavljenega v letnem poročilu Pariškega MOU, v pristanišču ali sidrišču v Uniji po njegovi tretji zavrnitvi pomeni stalno zavrnitev dostopa plovila do vseh pristanišč in sidrišč v Uniji.“;

- (d) doda se naslednji odstavek 4a:

„4a. Če je ladja, ki pluje pod zastavo države s seznama nadpovprečno uspešnih držav zastave, zadržana v pristanišču ali sidrišču po tretji ali vsaki nadaljnji zavrnitvi dostopa ter če organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009, v času prvega naslednjega stika ladja/pristanišče v EU izdajo statutarne in klasifikacijske spričevala ter se dokaže, da je klasifikacijski zavod opravil obisk na krovu pred izdajo takega spričevala, se ladji zavrne dostop do vseh pristanišč ali sidrišč za obdobje 24 mesecev.

Če v času prvega stika ladja/pristanišče organizacije, priznane v skladu z Uredbo (ES) št. 391/2009, ne izdajo statutarne ali klasifikacijske spričevala, se ladji stalno zavrne dostop do vseh pristanišč in sidrišč.“;

- (13) v členu 21 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

²⁹ Uredba (ES) št. 391/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o skupnih pravilih in standardih za organizacije za tehnični nadzor in pregled ladij (UL L 131, 28.5.2009, str. 11);

„4. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se dostop do katerega koli pristanišča ali sidrišča v Uniji zavrne ladjam iz odstavka 1, ki nadaljujejo plovbo:

- (a) ne da bi izpolnile pogoje, ki jih je odredil pristojni organ katere koli države članice v pristanišču inšpekcijskega pregleda, ali
- (b) ki ne izpolnijo veljavnih zahtev konvencij, tako da ne odplujejo v določeno remontno ladjedelnico.

Odločitev o zavrnitvi dostopa se razveljavi po preteku 12 mesecev. Odločitev o zavrnitvi dostopa začne veljati na datumom izdaje.

Takšna zavrnitev ostane v veljavi, dokler lastnik ali upravljavec ne priskrbi dokazov, ki prepričajo pristojni organ države članice, v kateri so bile ugotovljene pomanjkljivosti ladje, da ta popolnoma izpolnjuje vse veljavne zahteve konvencij.“;

- (14) v členu 22 se odstavek 7 nadomesti z naslednjim:

„7. Komisija v sodelovanju z državami članicami ter ob upoštevanju strokovnega znanja in izkušenj, pridobljenih v Uniji in v okviru Pariškega MOU, razvije program za strokovno izpopolnjevanje in usposabljanje inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča. Pri tem programu usposabljanja se upoštevajo razširjen obseg pomorske inšpekcije države pristanišča ter izboljšave glede obsega in načinov usposabljanja.

Komisija v sodelovanju z državami članicami redno opredeljuje in izpolnjuje nove potrebe po usposabljanju za spremembo učnih načrtov in vsebine programa za strokovno izpopolnjevanje in usposabljanje inšpektorjev, zlasti kar zadeva nove tehnologije in dodatne obveznosti, ki izhajajo iz ustreznih instrumentov.“;

- (15) člen 24 se spremeni:

- (a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Države članice sprejmejo ustrezne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da se bodo informacije o dejanskem času vplutja in izplutja vseh ladij, ki pristanejo v njihovih pristaniščih ali sidriščih, skupaj z identifikacijo zadevnega pristanišča v treh urah od časa izplutja prenesle v inšpekcijsko bazo podatkov prek sistema Unije za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“ iz člena 3, točka (s), Direktive 2002/59/ES. Ko prenesejo take informacije v inšpekcijsko bazo podatkov prek sistema SafeSeaNet, so države članice izvzete od posredovanja podatkov v skladu s točko 1.2 ter točko 2(a) in točko (b) iz Priloge XIV k tej direktivi.“;

- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice zagotovijo, da se informacije, povezane z inšpekcijskimi pregledi, opravljenimi v skladu s to direktivo, prenesejo v inšpekcijsko bazo podatkov takoj, ko je izdelano poročilo o inšpekcijskem pregledu ali razveljavljena zavrnitev.

Države članice zagotovijo, da se informacije, prenesene v omenjeno inšpekcijsko bazo podatkov, v 72 urah potrdijo za namene objave. Inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča, ki ni bil vključen v skupino, ki je opravila inšpekcijski pregled, potrdi poročilo o inšpekcijskem pregledu pred prenosom v bazo podatkov.“;

- (16) vstavi se naslednji člen 24a:

„Člen 24a

Elektronska spričevala

1. Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami sprejme izvedbene akte, ki določajo funkcionalne in tehnične specifikacije za harmoniziran vmesnik za poročanje, orodje za potrjevanje in centralni register/podatkovno zbirko za elektronske različice spričeval iz Priloge IV in iz člena 13(1). Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 31(2).“;
 2. Države članice lahko harmoniziran vmesnik za poročanje, orodje za potrjevanje in centralni register/podatkovno zbirko za elektronske različice spričeval uporabijo za lažji prehod s svojih ladijskih registrov na elektronska spričevala.
 3. Za ladje, ki plujejo pod zastavo države, ki izdaja takšna elektronska spričevala, mora biti to vključeno v rizičnem profilu ladje, kot je določen v prilogah I in II.
 4. Država članica je odgovorna za zagotavljanje, da se podatkovni elementi predložijo v skladu z veljavnimi pravnimi in tehničnimi zahtevami. Država članica ostane odgovorna za podatke, za veljavnost informacij in potrdil ter za posodabljanje vseh informacij, ki so bile spremenjene po predložitvi v osrednjo podatkovno zbirko.“;
- (17) člen 25 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 25

Izmenjava informacij in sodelovanje

Vsaka država članica zagotovi, da njeni pristaniški organi in telesa ter drugi pristojni organi ali telesa pristojnemu pomorskemu inšpekcijskemu organu države pristanišča predložijo naslednje vrste informacij, s katerimi razpolagajo:

- (a) informacije o ladjah, ki niso sporočile nobenih informacij v skladu z zahtevami te direktive, Direktive 2002/59/ES in Direktive (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta³⁰ ter po potrebi Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o povečanju zaščite na ladjah in v pristaniščih;
 - (b) informacije o ladjah, ki so izplule, ne da bi upoštevale določbe iz člena 7 Direktive (EU) 2019/883 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih;
 - (c) informacije o ladjah, ki jim je bil zaradi varnostnih razlogov zavrnjen dostop do pristanišča ali ki jim je bilo naloženo, da ga zapustijo, informacije o očitnih nepravilnostih v skladu s členom 23.“;
- (18) člen 30 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 30

Spremljanje izpolnjevanja določb in uspešnosti držav članic

³⁰ Direktiva (EU) 2019/883 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o pristaniških sprejemnih zmogljivostih za oddajo odpadkov z ladij (UL L 151, 7.6.2019, str. 116).

Komisija za zagotovitev učinkovitega izvajanja te direktive in spremljanje splošnega delovanja sistema pomorske inšpekcije države pristanišča Unije v skladu s členom 2(b), točka (i), Uredbe (ES) št. 1406/2002 zbira potrebne informacije in opravlja obiske v državah članicah.

Vsaka država članica za operativne dele dejavnosti svoje uprave, ki so povezane z državo pristanišča, razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti. Tak sistem vodenja kakovosti se potrди v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi za kakovost.“;

- (19) člen 30a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 30a

Delegirani akti

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 30b, in sicer za spremembo člena 2(1) v zvezi s spreminjanjem seznama konvencij iz člena 2(1), ko bodo s Pariškim MOU sprejete kot ustrezni instrument, pa tudi za spremembo Priloge VI, da se dopolni in/ali posodobi seznam iz navedene priloge, ki vsebuje postopke in smernice v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča, sprejete s Pariškim MOU.“;

- (20) členu 31 se doda naslednje:

„4. Spremembe ustreznih instrumentov iz člena 2, točka 1, se lahko izvzamejo iz področja uporabe te direktive v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002.“;

- (21) člen 33 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 33

Izvedbena pravila

Komisija pri določanju izvedbenih pravil iz členov 2(2), 3(4a), 10(3), 10(4), 14(4), 15(3), 18a(7), 23(5) in 24a(6) ter člena 27 v skladu s postopki iz člena 31(2) posebno pozornost nameni temu, da se v teh pravilih upoštevajo strokovno znanje in izkušnje, ki so bile pridobljene v okviru izvajanja inšpekcijskega sistema v Uniji in temeljijo na strokovnosti Pariškega MOU.“;

- (22) člen 35 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 35

Pregled izvajanja

Komisija do [Urad za publikacije: vstaviti datum: deset let od datuma začetka veljavnosti te direktive o spremembah] predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o izvajanju te direktive ter o ravnanju v skladu z njo.“;

- (23) Priloga I se spremeni v skladu s Prilogo I k tej direktivi.

- (24) Priloga II se nadomesti z besedilom v Prilogi II k tej direktivi.

- (25) Priloga III se črta.

- (26) Priloga IV se nadomesti z besedilom v Prilogi III k tej direktivi.

- (27) Priloga V se nadomesti z besedilom iz Priloge IV k tej direktivi.
- (28) Priloga VIII se nadomesti z besedilom iz Priloge V k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice najpozneje do [*Urad za publikacije: vstaviti datum: eno leto od datuma začetke veljavnosti te direktive o spremembi*] sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.
Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.
2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Naslovniki

Direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
predsednica*

*Za Svet
predsednik*

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA – „AGENCIJE“

1. OKVIR PREDLOGA/POBUDE

1.1. Naslov predloga/pobude

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča

1.2. Zadevna področja

Mobilnost in promet – pomorska varnost

1.3. Ukrep, na katerega se predlog nanaša

Nov ukrep

Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa³¹

Podaljšanje obstoječega ukrepa

Združitev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4. Cilji

1.4.1. Splošni cilji

Splošni cilj spremembe Direktive 2009/16/ES je ohraniti enake konkurenčne pogoje, preprečiti izkrivljanje trga, zagotoviti visoko raven pomorske varnosti in preprečiti onesnaževanje morja. Revizija prispeva tudi k ciljema trajnostnega razvoja 3 („poskrbeti za zdravo življenje in spodbujati splošno dobro počutje v vseh življenjskih obdobjih“) in 14 („ohranjati in trajnostno uporabljati oceane, morja in morske vire za trajnostni razvoj“).

1.4.2. Specifični cilji

Specifični cilji revizije so:

- uskладiti zakonodajo EU z novimi mednarodnimi pravili in postopki, bodisi na ravni IMO/ILO bodisi na ravni Pariškega MOU;
- zaščititi ribiška plovila in njihove posadke ter okolje;
- zagotoviti obsežnejšo uporabo digitalnih rešitev;
- zagotoviti učinkovit in usklajen pristop pri izvajanju pregledov pomorske inšpekcije.

³¹ Po členu 58(2)(a) oz. (b) finančne uredbe.

1.4.3. Pričakovani rezultati in posledice

Navedite, kakšne učinke naj bi imel(-a) predlog/pobuda za upravičence/ciljne skupine.

Pričakuje se, da se bosta s predlogom zagotovila usklajen potek pomorske inšpekcije države pristanišča in visoka raven njene varnosti po vsej Uniji ter da se bo uvedel digitaliziran sistem za povečanje učinkovitosti inšpekcijskih pregledov z izboljšanim načinom izbire ladij, ki temelji na tveganju, bolje pripravljenimi inšpekcijskimi pregledi ter lažjim in hitrejšim pridobivanjem ustreznih informacij. Pričakuje se tudi, da se bo v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča povečal pomen okoljskih vidikov.

Prav tako se pričakuje, da se bo s predlogom povečala zaščita ribiških plovil in njihove posadke ter okolja, kar bo zmanjšalo število izgubljenih življenj in utrpelih poškodb, hkrati pa tudi količino izgubljenega ladijskega goriva na morju.

1.4.4. Kazalniki smotrnosti

Navedite, s katerimi kazalniki se bodo spremljali napredek in dosežki.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 1 se bo ugotavljala na podlagi horizontalne analize, ki jo bo izvedla EMSA, in na podlagi razprav na delavnicah.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 2 se bo ugotavljala na podlagi števila inšpekcijskih pregledov večjih ribiških plovil (daljših od 24 metrov) in poročil, vnesenih v podatkovno zbirko THETIS, ki je namenjena izbiri ladij za pregled in poročanju o inšpekcijskih pregledih, ter na podlagi števila pomanjkljivosti in/ali zadržanj, evidentiranih pri plovilih navedene vrste, ki pristajajo v pristaniščih EU.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 3 se bo ugotavljala z informacijami, naloženimi v podatkovno zbirko THETIS. Ugotavljala se bo tudi s številom elektronskih spričeval, ki so jih države zastave naložile v orodje za potrjevanje in centralni register EMSA, ter s številom inšpekcijskih pregledov, ki so vključevali elektronska spričevala.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 4 se bo ugotavljala na podlagi rezultatov letnih pregledov sistema vodenja kakovosti, ki bodo posredovani Komisiji, števila inšpekcijskih pregledov, ki jih bo izvedel več kot en inšpektor, števila poročil o inšpekcijskih pregledih, ki jih bo potrdila oseba, ki ni inšpektor, ki je izvedel inšpekcijski pregled, ter števila postopkov za ugotavljanje kršitev v prihodnjih letih.

1.5. Utemeljitev predloga/pobude

1.5.1. Potrebe, ki jih je treba zadovoljiti kratkoročno ali dolgoročno, vključno s podrobno časovnico za uvajanje ustreznih ukrepov za izvajanje pobude

EMSA bo morala organizirati usposabljanja za inšpektorje pomorske inšpekcije države pristanišča v zvezi z velikimi ribiškimi plovili s poudarkom na ustreznih smernicah EU in bo morala organizirati ustrezne tečaje. Razviti bo morala tudi modul podatkovne zbirke THETIS za ribiška plovila ter pripraviti skupni učni načrt v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča za ribiška plovila, ki bo zajemal vsa ustrezna navodila in smernice.

EMSA bo morala organizirati usposabljanja inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča v zvezi z uporabo elektronskih statutarnih spričeval ter razviti orodje za potrjevanje in register.

EMSA bo morala razviti izboljšana orodja za usposabljanje inšpektorjev pomorske inšpekcije države pristanišča oziroma okrepiti razvoj njihovih zmožnosti v zvezi z novimi tehnologijami, ki med drugim vključujejo obnovljiva in nizkoogljična goriva in so še posebej pomembna v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“, ter omogočiti avtomatizacijo z izboljšanjem spletnih orodij EMSA za usposabljanje in zaposlovanjem strokovnjakov.

Do leta 2025 bosta za izvajanje nalog EMSA v zvezi z razvojem orodij potrebna dva EPDČ.

- 1.5.2. *Dodana vrednost ukrepanja Unije (ki je lahko posledica različnih dejavnikov, npr. boljšega usklajevanja, pravne varnosti, večje učinkovitosti ali dopolnjevanja). Za namene te točke je „dodana vrednost ukrepanja Unije“ vrednost, ki izhaja iz ukrepanja Unije in predstavlja dodatno vrednost poleg tiste, ki bi jo sicer ustvarile države članice same.*

Razlogi za ukrepanje na evropski ravni (predhodno)

Ukrepanje EU na področju pomorske varnosti zagotavlja usklajeno uporabo varnostnih in okoljskih standardov ter zmanjšuje vsakršno konkurenčno prednost z odvrčanjem lastnikov ladij in/ali držav zastave, ki bi lahko poskušale pridobiti tako prednost z nedoslednim upoštevanjem pravil in standardov, določenih v mednarodnih konvencijah. Z vključitvijo postopkov in orodij iz Pariškega MOU v evropsko zakonodajo ti postopki in orodja postanejo predmet tožbe pred Sodiščem Evropske unije, kar zagotavlja njihovo enotno izvrševanje v Uniji.

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost Unije (naknadno)

Posredovanje na ravni EU prinaša koristi, ki ne bi bile mogoče zgolj na nacionalni ravni oziroma ravni IMO ali na ravni Pariškega MOU. Prinaša tudi dodano vrednost EU na sektorski ravni, in sicer v zvezi z uspešnostjo, učinkovitostjo in sinergijami v sektorju. Direktiva usklajuje zakonodajo EU s predpisi IMO in vodi k usklajenemu poročanju v okviru pomorske inšpekcije države pristanišča. Kar zadeva večja ribiška plovila, je iz Pariškega MOU in Direktive, kot se uporablja za plovila za komercialni prevoz, razvidno, da je to vprašanje mogoče rešiti le z usklajenimi postopki in skupnimi merili za pomorsko inšpekcijo države pristanišča za ta plovila. Če se Direktiva ne bi posodobila, bi se izničile sinergijske koristi, pridobljene z njenim izvajanjem.

- 1.5.3. *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

V naknadni oceni programa REFIT iz leta 2018 in preverjanju primernosti na področju pomorskega prevoza je bilo ugotovljeno, da direktiva o pomorski inšpekciji države pristanišča prinaša dodano vrednost, saj združuje okvir pomorske inšpekcije države pristanišča z mehanizmom pravnega izvrševanja, da se v državah članicah zagotovi pravilno in dosledno izvajanje. To ustvarja pritisk v zvezi z doseganjem rezultatov in nenehnim izboljševanjem ter s tem povezanim boljšim dodeljevanjem sredstev za izvajanje pomorskih inšpekciji države pristanišča na ravni držav članic. V oceni je bilo ugotovljeno, da je Direktiva prispevala k zastavljenim ciljem izboljšanja pomorske varnosti in zaščite, preprečevanja onesnaževanja ter zagotavljanja boljših delovnih in življenjskih pogojev na krovu.

Pomoč, ki jo zagotavlja EMSA, na pomembne načine podpira sistem EU za pomorsko inšpekcijo države pristanišča. V oceni je bil poudarjen pomen podatkovne zbirke THETIS. Več kot dve tretjini držav članic EU/EGP, ki izvajajo preglede pomorske inšpekcije države pristanišča, uporabljata izključno sistem THETIS pri odločanju o tem, na katerih plovilih opraviti inšpekcijski pregled. Ugotovljen je bil tudi velik pomen vloge EMSA pri upravljanju in posodabljanju podatkovne zbirke THETIS ter njenem zagotavljanju usposabljanja

inšpektorjev za uskladitev izvajanja inšpekcijskih pregledov na celotnem območju podpisnic Pariškega MOU. Podobno so bile pri preverjanju primernosti na področju pomorskega prevoza izpostavljene številne možne izboljšave v zvezi s pomorsko inšpekcijo države pristanišča.

Rezultate naknadne ocene izraža ocena učinka, priložena tej pobudi, kot je povzeto v Prilogi 5.

1.5.4. *Skladnost z večletnim finančnim okvirom in možne sinergije z drugimi ustreznimi instrumenti*

Predlagana revizija je ključni rezultat sporočila Komisije z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost, v katerem je določena vizija EU za prometni sistem prihodnosti. V strategiji je bilo napovedano, da Komisija v letu 2021 načrtuje začetek obsežnega pregleda obstoječe zakonodaje o odgovornostih države zastave, pomorski inšpekciji države pristanišča in preiskavah nesreč na vodilnem področju 10 – povečanje varnosti in varstva v prometu).

S predlagano revizijo se bodo ustvarile sinergije z drugimi deli regulativnega okvira EU, zlasti z Direktivo 2009/18/ES o preiskovanju nesreč in Direktivo 2009/21/ES o skladnosti z zahtevami države zastave.

Predlog je skladen z veljavnim večletnim finančnim okvirom, vendar bo potrebna sprememba v razdelku 1 v zvezi z letnim prispevkom za EMSA (proračunska izravnava z izravnalnim zmanjšanjem načrtovane porabe v proračunski vrstici IPE – promet (02 03 01)). Posledice tega predloga za proračun so že vključene v proračun predloga Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o Evropski agenciji za pomorsko varnost in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1406/2002.

Proračunske posledice, ki presegajo sedanji večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

1.5.5. *Ocena različnih razpoložljivih možnosti financiranja, vključno z možnostmi za prerazporeditev*

Proračunski učinek te pobude je povezan z dodatnimi sredstvi, ki so potrebna zaradi vse večje vloge EMSA pri zagotavljanju podpore inšpektorjem pomorske inšpekcije države pristanišča v skladu s predlagano direktivo (in sicer z organizacijo usposabljanja, z razvojem modula podatkovne zbirke THETIS in s pripravo skupnega učnega načrta v zvezi z velikimi ribiškimi plovili, pa tudi z razvojem orodja za potrjevanje in odložišča v zvezi z elektronskimi certifikati ter z razvojem izboljšane orodja za usposabljanje in krepitvijo razvoja zmogljivosti na področju novih tehnologij, ki med drugim vključujejo obnovljiva in nizkoogljična goriva, ter z zagotovitvijo avtomatizacije). To so nove naloge EMSA, ki bodo postale stalne, hkrati pa se obseg obstoječih nalog ne bodo zmanjšal ali deloma odpravil. Dodatne potrebe po človeških virih ni mogoče izpolniti s prerazporeditvijo, dodatne proračunske potrebe pa bodo izpolnjene z izravnavo v okviru obstoječih programov, ki jih upravlja GD MOVE v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.

Povečanje odobritev za agencijo EMSA bo izravnano z izravnalnim zmanjšanjem načrtovane porabe v proračunski vrstici IPE – promet (02 03 01). Posledice tega predloga za proračun so že vključene v proračun predloga Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o Evropski agenciji za pomorsko varnost in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1406/2002.

Proračunske posledice, ki presegajo sedanji večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

1.6. Trajanje predloga/pobude in finančnih posledic

Časovno omejeno

- trajanje predloga/pobude od [D. MMMM] LLLL do [D. MMMM] LLLL,
- finančne posledice med letoma LLLL in LLLL.

Časovno neomejeno

- izvajanje z obdobjem uvajanja med letoma LLLL in LLLL [n. r.],
- ki mu sledi izvajanje v celoti.

1.7. Načrtovani način(-i) izvrševanja proračuna³²

Neposredno upravljanje – Komisija:

- prek izvajalskih agencij.

Deljeno upravljanje z državami članicami.

Posredno upravljanje, tako da se naloge izvrševanja proračuna poverijo:

- mednarodnim organizacijam in njihovim agencijam (navedite),
- EIB in Evropskemu investicijskemu skladu,
- organom iz členov 70 in 71,
- subjektom javnega prava,
- subjektom zasebnega prava, ki opravljajo javne storitve, kolikor imajo ti subjekti ustrezna finančna jamstva,
- subjektom zasebnega prava države članice, ki so pooblaščenim za izvajanje javno-zasebnih partnerstev in ki imajo ustrezna finančna jamstva,
- organom ali osebam, pooblaščenim za izvajanje določenih ukrepov SZVP na podlagi naslova V PEU in opredeljenim v zadevnem temeljnem aktu.

Opombe

Predlagano direktivo bodo na splošno upravljale službe Komisije, po potrebi s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost.

Države članice bodo morale določbe Direktive prenesti do postavljenega roka.

³² Pojasnila o načinih izvrševanja proračuna in sklici na finančno uredbo so na voljo na spletišču BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. UKREPI UPRAVLJANJA

2.1. Pravila o spremljanju in poročanju

Navedite pogostost in pogoje.

Komisija bo na splošno odgovorna za izvajanje predlagane direktive ter tudi za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in izpolnjevanju držav članic.

Komisija ima na voljo sredstva, s katerimi lahko v skoraj realnem času spremlja izvajanje določb Direktive v državah članicah oziroma z njihove strani, saj je treba rezultate pregledov pomorske inšpekcije države pristanišča v 72 urah po inšpekcijskem pregledu naložiti v podatkovno zbirko THETIS. Komisija in/ali EMSA lahko torej spremljata podatkovno zbirko THETIS, da preverita ustrezno izvajanje inšpekcijskih pregledov in nalaganje poročil v podatkovno zbirko. Ti kazalniki se bodo spremljali tudi za inšpekcijske preglede, ki jih države članice, ki izvajajo te inšpekcijske preglede, opravijo na krovu ribiških plovil, daljših od 24 metrov.

Komisija in/ali EMSA lahko vsak teden učinkovito spremljata napredek držav članic, države članice pa v primeru, da ukrep postane obvezen, vedo, da so spremljane. Komisija lahko v navedenem primeru hitro ukrepa za odpravo morebitnih pomanjkljivosti, tudi z dodatno tehnično podporo ali usposabljanjem EMSA ali tako, da začne postopek za ugotavljanje kršitev.

EMSA v imenu Komisije izvaja tudi obiske v državah članicah, da bi preverila dejavnosti na kraju samem.

Države članice bodo morale imeti sistem vodenja kakovosti za potrjevanje, da so njihovi organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija ustrezni za izpolnjevanje odgovornosti. To bo treba potrditi, pozneje pa v zvezi s tem vsakih pet let opraviti redno presojo. Države članice bodo morale Komisiji in/ali EMSA sporočiti rezultate presoj, ki jih je izvedel akreditirani organ, tako da bo uprava pomorske inšpekcije države pristanišča obdržala potrdilo sistema vodenja kakovosti.

EMSA bo izvedla horizontalno analizo, s katero bo ugotovila, kako zakonodaja deluje, ter odkrila vrzeli in poiskala načine za njihovo odpravo, o tem pa bo poročala Komisiji in državam članicam, med drugim na razpravah na delavnicah.

Prav tako bi morale službe Komisije deset let po datumu začetka izvajanja zakonodaje izvesti oceno, da bi preverile, v kolikšni meri so bili doseženi cilji pobude.

2.2. Upravljavski in kontrolni sistemi

2.2.1. Utemeljitev načinov upravljanja, mehanizmov financiranja, načinov plačevanja in predlagane strategije kontrol

Komisija bo na splošno odgovorna za izvajanje predlagane direktive in tudi za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o njeni učinkovitosti in izvajanju. Po potrebi jo bo podprla EMSA, in sicer z zagotavljanjem storitev IT in razvojem orodij IT, potrebnih za spremljanje in preverjanje določb iz predlagane direktive ter za poročanje o njih, in z organizacijo usposabljanj. Države članice bodo morale direktivo prenesti v svojo nacionalno zakonodajo do roka, navedenega v Direktivi. Dejavnosti izvrševanja se bodo izvajale v okviru pregledov pomorske inšpekcije.

2.2.2. *Podatki o ugotovljenih tveganjih in vzpostavljenih sistemih notranjih kontrol za njihovo zmanjševanje*

Komisija bo na splošno odgovorna za izvajanje predlagane direktive, pa tudi za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju in izpolnjevanju s strani držav članic, EMSA pa bo odgovorna za opravljanje svojih dejavnosti in za izvajanje svojega okvira notranje kontrole. EMSA bo morala razviti orodja in module IT ter zagotoviti usposabljanje za inšpektorje pomorske inšpekcije države pristanišča, države članice pa bodo morale izvrševati Direktivo.

EMSA je najprimernejša za poročanje o nalogah skladnosti in njihovo ocenjevanje, saj bo to tehnično delo, ki zahteva poglobljeno strokovno znanje na področju upravljanja podatkov ter poglobljeno razumevanje zapletenih tehničnih zadev, povezanih z elektronskimi spričevali in usposabljanjem.

Države članice so najprimernejše za izvrševanje predlagane direktive, zlasti z nadaljnjim usklajenim izvrševanjem pomorske inšpekcije države pristanišča.

GD MOVE bo izvajal potrebne kontrole v skladu s strategijo nadzora, ki je bila leta 2017 sprejeta za odnose generalnega direktorata z decentraliziranimi agencijami in skupnimi podjetji. GD MOVE v skladu s strategijo spremlja kazalnike uspešnosti za izvrševanje proračuna, priporočila na podlagi presoj in upravne zadeve. Agencija vsaki dve leti predloži poročilo. Kontrole, ki se izvajajo v zvezi z nadzorom Agencije ter tudi s tem povezanim finančnim in proračunskim upravljanjem, so v skladu s strategijo kontrole GD MOVE, posodobljeno leta 2022.

Dodatne vire, ki jih bo dobila na razpolago EMSA, bo pokrival sistem notranjih kontrol in obvladovanja tveganj EMSA, ki je skladen z ustreznimi mednarodnimi standardi in vključuje posebne kontrole za preprečevanje navzkrižja interesov in za zagotavljanje zaščite žvižgačev.

2.2.3. *Ocena in utemeljitev stroškovne učinkovitosti kontrol (razmerje „stroški kontrol ÷ vrednost z njimi povezanih upravljanih sredstev“) ter ocena pričakovane stopnje tveganja napake (ob plačilu in ob zaključku)*

V skladu s predlagano direktivo bo dodatno financiranje zagotovljeno le EMSA, ki bo morala razviti orodja in module IT ter zagotoviti usposabljanja za nacionalne inšpektorje pomorske inšpekcije države pristanišča

EMSA je v celoti odgovorna za izvrševanje svojega proračuna, GD MOVE pa je odgovoren za redno plačevanje prispevkov, ki jih določi proračunski organ. Pričakovana stopnja tveganja napake ob plačilu in ob zaključku je podobna tisti, povezani s proračunskimi subvencijami, zagotovljenimi Agenciji.

Pričakuje se, da dodatne naloge, ki izhajajo iz predlagane revizije, ne bodo povzročile posebnih dodatnih kontrol. Zato se pričakuje, da bodo stroški kontrole za GD MOVE (merjeni v primerjavi z vrednostjo upravljanih sredstev) ostali nespremenjeni.

2.3. Ukrepi za preprečevanje goljufij in nepravilnosti

Navedite obstoječe ali načrtovane preprečevalne in zaščitne ukrepe, npr. iz strategije za boj proti goljufijam.

Predlagana direktiva vsebuje več določb, ki so namenjene zlasti preprečevanju goljufij in nepravilnosti. Države članice bodo morale imeti sistem vodenja kakovosti za potrjevanje, da so organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija držav članic ustrezni za doseganje njihovih ciljev. To bo treba potrditi, pozneje pa v zvezi s tem vsakih pet let opraviti redno presojo. Države članice bodo morale Komisiji in/ali EMSA sporočiti rezultate presoj, ki jih je izvedel akreditirani organ, tako da bo uprava pomorske inšpekcije države pristanišča obdržala potrdilo sistema vodenja kakovosti. V Direktivi je določeno tudi, da vsa poročila o pomorski inšpekciji države pristanišča pred prenosom v podatkovno bazo potrdi oseba (bodisi drugi inšpektor pomorske inšpekcije države pristanišča ali nadzornik), ki ni inšpektor, ki je izvedel inšpekcijski pregled.

EMSA uporablja načela za boj proti goljufijam, ki jih uporabljajo decentralizirane agencije EU, v skladu s pristopom Komisije. Agencija je marca 2021 posodobila strategijo za boj proti goljufijam na podlagi metodologije in smernic za strategijo za boj proti goljufijam, ki jih je predstavil urad OLAF, pa tudi na podlagi strategije GD MOVE za boj proti goljufijam. Strategija zagotavlja okvir za obravnavanje težav pri preprečevanju in odkrivanju goljufij ter pri pogojih za preiskovanje goljufij na ravni agencije. EMSA stalno prilagaja in izboljšuje svoje politike in ukrepe, namenjene spodbujanju najvišje ravni integritete njenega osebja, podpiranju učinkovitega preprečevanja in odkrivanja tveganja za goljufije ter vzpostavitvi ustreznih postopkov za obravnavo morebitnih primerov goljufij in njihovih izidov ter za poročanje o njih. Poleg tega je EMSA leta 2015 sprejela politiko navzkrižja interesov za upravni odbor.

EMSA sodeluje s službami Komisije v zadevah, povezanih s preprečevanjem goljufij in nepravilnosti. Komisija bo zagotovila, da se bo to sodelovanje nadaljevalo in okrepilo.

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA/POBUDE

3.1. Zadevni razdelki večletnega finančnega okvira in odhodkovne proračunske vrstice

- Obstoječe proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif. ³³	držav Efte ³⁴	držav kandidatkin in potencialnih kandidatkin ³⁵	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	02 10 02	nedif.	DA	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

³³ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

³⁴ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³⁵ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

Razdelek večletnega finančnega okvira	Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov	Prispevek			
	številka	dif./nedif.	držav Efte	držav kandidatk in potencialni h kandidatk	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
	[XX YY YY YY]		DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE

3.2. Ocenjene posledice za odhodke

3.2.1. Povzetek ocenjenih posledic za odhodke

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Razdelek večletnega finančnega okvira	1	Enotni trg, inovacije in digitalni sektor
--	---	---

Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA)			Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028–2034	SKUPAJ
Naslov 1:	obveznosti	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	plačila	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Naslov 2:	obveznosti	(1a)					
	plačila	(2a)					
Naslov 3:	obveznosti	(3 a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	plačila	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
Odobritve za agencijo EMSA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 1a + 3 a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	plačila	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Proračunske posledice, ki presegajo sedanjí večletní finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

Razdelek večletnega finančnega okvira	7	„Upravni odhodki“
--	----------	-------------------

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	SKUPAJ
GD <.....>							
• Človeški viri							
• Drugi upravni odhodki							
GD <.....> SKUPAJ	odobritve						

Odobritve iz RAZDELKA 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	(obveznosti skupaj = plačila skupaj)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

		Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028–2034	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	plačila	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Proračunske posledice, ki presegajo sedanjí večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

3.2.2. Ocenjene posledice za odobritve EMSA

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za poslovanje.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za poslovanje, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

Zneski v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Cilji in realizacije ↓			Leto N		Leto N+1		Leto N+2		Leto N+3		Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)						SKUPAJ		
	REALIZACIJE																		
	vrsta ³⁶	povprečni stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število	stroški	število realizacij skupaj
SPECIFIČNI CILJ št. 1 ³⁷ ...																			
– realizacija																			
– realizacija																			
– realizacija																			
Seštevek za specifični cilj št. 1																			
SPECIFIČNI CILJ št. 2 ...																			
– realizacija																			
Seštevek za specifični cilj št. 2																			
STROŠKI SKUPAJ																			

Po potrebi zneski odražajo vsoto prispevka Unije Agenciji in drugih prihodkov Agencije (pristojbin in stroškov).

³⁶ Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

³⁷ Kakor je opisan v točki 1.4.2 „Specifični cilji ...“.

3.2.3. Ocenjene posledice za človeške vire agencije EMSA

3.2.3.1 Povzetek

- Za predlog/pobudo niso potrebne odobritve za upravne zadeve.
- Za predlog/pobudo so potrebne odobritve za upravne zadeve, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno) Po potrebi zneski odražajo vsoto prispevka Unije Agenciji in drugih prihodkov Agencije (pristojbin in stroškov).

	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028–2034	SKUPAJ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Začasni uslužbenci (razredi AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Začasni uslužbenci (razredi AST)					
Pogodbeni uslužbenci					
Napoteni nacionalni strokovnjaki					

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

Proračunske posledice, ki presegajo sedANJI večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

Potrebe po osebju (EPDČ):

	Leto 2025	Leto 2026	Leto 2027	Leto 2028–2034	SKUPAJ
--	--------------	--------------	--------------	-------------------	--------

Začasni uslužbenci (razredi AD)	2	2	2	2	2
Začasni uslužbenci (razredi AST)					
Pogodbeni uslužbenci					
Napoteni nacionalni strokovnjaki					

SKUPAJ	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Proračunske posledice, ki presegajo sedANJI večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

Agencija EMSA bo s pripravami na zaposlovanje začela takoj po sprejetju predloga. Ocena stroškov temelji na predpostavki o številu zaposlenega osebja, ki bo od 1. julija 2025 znašalo 2 EPDČ. Zato je treba v prvem letu pokriti le 50 % stroškov v zvezi s človeškimi viri.

3.2.3.2. Ocenjene potrebe po človeških virih za matični GD

- Za predlog/pobudo niso potrebni človeški viri.
- Za predlog/pobudo so potrebni človeški viri, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:

Ocena se izrazi v celotnih zneskih (ali največ na eno decimalno mesto natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)		
• Delovna mesta v skladu s kadrovskim načrtom (uradniki in začasni uslužbenci)							
20 01 02 01 in 20 01 02 02 (sedež in predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (posredne raziskave)							
10 01 05 01 (neposredne raziskave)							
• Zunanji sodelavci (v ekvivalentu polnega delovnega časa: EPDČ)³⁸							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
Proračunske vrstice (navedite) ³⁹	– na sedežu ⁴⁰						
	– na delegacijah						
01 01 01 02 (PU, NNS, ZU za posredne raziskave)							
10 01 05 02 (PU, NNS, ZU za neposredne raziskave)							
Druge proračunske vrstice (navedite)							
SKUPAJ							

Potrebe po človeških virih se krijejo z osebjem GD, ki je že dodeljeno za upravljanje ukrepa in/ali je bilo prerazporejeno znotraj GD, po potrebi skupaj z dodatnimi viri, ki se lahko pristojnemu GD dodelijo v postopku letne dodelitve virov glede na proračunske omejitve.

³⁸ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

³⁹ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

⁴⁰ Zlasti za sredstva kohezijske politike EU, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) in Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo (ESPRA).

Opis nalog:

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

Opis izračuna stroškov za enote EPDČ mora biti vključen v Prilogo V, oddelek 3.

3.2.4. Skladnost z veljavnim večletnim finančnim okvirom

- Predlog/pobuda je v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom.
- Za predlog/pobudo je potrebna sprememba zadevnega razdelka večletnega finančnega okvira.

Za naloge, dodeljene agenciji EMSA, bo potrebna sprememba proračunske vrstice za letni prispevek Agenciji (02 10 02) v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom. Povečanje odobritev EMSA bo izravnano z izravnalnim zmanjšanjem načrtovane porabe v proračunski vrstici IPE – promet (02 03 01) v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom. Proračunske posledice, ki presegajo sedanji večletni finančni okvir, predstavljajo okvirni pregled in ne posegajo v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

- Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira⁴¹.

Pojasnite te zahteve ter navedite zadevne razdelke in proračunske vrstice ter ustrezne zneske.

3.2.5. Udeležba tretjih oseb pri financiranju

- V predlogu/pobudi ni načrtovano sofinanciranje tretjih oseb.
- V predlogu/pobudi je načrtovano sofinanciranje, kot je ocenjeno v nadaljevanju:

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto N	Leto N+1	Leto N+2	Leto N+3	Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)			Skupaj
Navedite organ, ki bo sofinanciral predlog/pobudo								
Sofinancirane odobritve SKUPAJ								

⁴¹ Glej člena 12 in 13 Uredbe Sveta (EU, Euratom) 2020/2093 z dne 17. decembra 2020 o določitvi večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027.

3.3. Ocenjene posledice za prihodke

- Predlog/pobuda nima finančnih posledic za prihodke.
- Predlog/pobuda ima finančne posledice, kot je pojasnjeno v nadaljevanju:
 - za lastna sredstva,
 - za druge prihodke.

navedite, ali so prihodki dodeljeni za odhodkovne vrstice

v mio. EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Prihodkovna proračunska vrstica	Odobritve na voljo za tekoče proračunsko leto	Posledice predloga/pobude ⁴²					Vstavite ustrezno število let glede na trajanje posledic (gl. točko 1.6)	
		leto N	leto N+1	leto N+2	leto N+3			
Člen								

Za razne namenske prejeme navedite zadevne odhodkovne proračunske vrstice.

--

Navedite metodo za izračun posledic za prihodke.

--

⁴² Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.