



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v
sektorju pomorskega prometa**

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Ta predlog se nanaša na spremembo Direktive 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in o spremembi Direktive Sveta 1999/35/ES in Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹.

Direktiva 2009/18/ES (v nadaljnjem besedilu: Direktiva) določa sistem preiskav v zvezi z varnostjo za pridobivanje spoznanj iz izkušenj s pomorskimi nesrečami in za preprečitev, da bi se ponovno pripetile. Pomorske nesreče, ki spadajo na področje uporabe Direktive, se preiskujejo z namenom izboljšanja pomorske varnosti in varstva morskega okolja.

Komisija je leta 2018 v okviru programa ustreznosti in uspešnosti predpisov (program REFIT) in agende za boljše pravno urejanje izvedla naknadno oceno² in preverila ustreznost zakonodaje na področju pomorskega prometa³. Pri tem je bilo ugotovljeno, da čeprav je Direktiva večinoma dosegla svoje cilje in EU zagotovila dodano vrednost, jo je treba posodobiti in nekoliko izboljšati. Splošni cilj revizije Direktive je izboljšanje pomorske varnosti in varstva morskega okolja. Obstoječi regulativni okvir EU bi bilo treba posodobiti, da bi (i) ohranili pravila EU, kjer je to potrebno in sorazmerno; (ii) zagotovili njihovo pravilno izvajanje ter (iii) odpravili vsako morebitno prekrivanje obveznosti in nedoslednosti med različnimi zakonodajnimi akti. Glavni cilj je zagotoviti jasen, enostaven in sodoben pravni okvir, ki povečuje splošno raven varnosti.

Za ladje, ki opravljajo mednarodna potovanja, vključno s plovbo med dvema državama članicama EU, se uporabljajo mednarodne konvencije in nekatera pravila EU. Obveznost preiskovanja pomorskih nesreč ali nezgod plovbe izhaja iz Konvencije Združenih narodov o pomorskem mednarodnem pravu⁴ (UNCLOS), ki državi zastave nalaga obveznost izvedbe preiskave.

Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je nato razvila kodeks o preiskovanju nesreč⁵. Kodeks zahteva izvedbo preiskave nesreč, ki vključujejo popolno izgubo ladje, smrt ali nastanek resne škode za okolje. Prav tako je v njem priporočilo, da država zastave vključene ladje izvede preiskave v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami, če je verjetno, da bi se tako pridobile informacije, ki bi se lahko uporabile za preprečevanje prihodnjih nesreč.

Ukrepanje EU na področju pomorske varnosti dopolnjuje in izvaja mednarodni okvir. S prenosom pravil IMO v pravni sistem EU so te določbe izvršljive pred Sodiščem Evropske unije, kar zagotavlja njihovo enotno izvrševanje po vsej EU.

Direktiva je daljnosežnejša od kodeksa IMO o preiskovanju nesreč, saj države članice zavezuje, da ustanovijo neodvisne organe za preiskovanje nesreč, v svoji nacionalni zakonodaji pa določijo, da so ti

¹ (UL L 131, 28.5.2009, str. 114).

² (SWD(2018) 232 final).

³ (SWD(2018) 228 final).

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Kodeks mednarodnih standardov in priporočenih praks za preiskave v zvezi z varnostjo na področju pomorskih nesreč ali pomorskih nezgod (kodeks o preiskovanju nesreč).

organi za preiskovanje nesreč obveščeni o pomorskih nesrečah in nezgodah⁶. Organi za preiskovanje nesreč bi morali nesreče preiskovati glede na njihovo resnost, „zelo resne pomorske nesreče“⁷ pa bi zahtevale obvezno preiskavo. Direktiva zajema več vrst plovil kot besedilo IMO, tudi ribiška plovila dolžine 15 metrov in več, v nekaterih okoliščinah pa tudi jahte za prosti čas in športna plovila. Direktiva določa tudi, da je treba pri izvajanju preiskav upoštevati splošno metodologijo, in v njej so podrobno navedeni pogoji za izvajanje vzporednih/skupnih preiskav. Direktiva od organov za preiskovanje nesreč zahteva, da o izvedenih preiskavah objavijo poročila (poročila o preiskavi v zvezi z varnostjo). Prav tako bi morali o pomorskih nesrečah in nezgodah obveščati Komisijo prek podatkovne baze (Evropska informacijska platforma za pomorske nesreče – EMCIP), ki jo je v ta namen vzpostavila in jo vzdržuje Evropska agencija za pomorsko varnost⁸ (EMSA).

V programu ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT) in pri preverjanju ustreznosti zakonodaje na področju pomorskega prometa iz leta 2018 sta bila poudarjena potreba po zagotovitvi skladnosti z regulativnim okvirom v vseh državah članicah ter enotno in usklajeno učinkovito izvrševanje mednarodnih obveznosti. Med težavami so bile pogosto izpostavljene pomanjkljivosti v sedanji direktivi in pri njenem izvajanju s strani držav članic zaradi izzivov z viri, osebjem in s strokovnim znanjem.

Poleg potrebe po posodobitvi Direktive, da bi se upoštevale pravne, okoljske in tehnološke spremembe, ki so se pojavile v obdobju od njenega sprejetja, je treba upoštevati tudi spoznanja, pridobljena iz izkušenj z njenim izvajanjem. V naknadni oceni so bili izpostavljeni tudi pomisleki glede neveljavnosti pravnega reda na področju pomorske varnosti za določeno kategorijo plovil (ribiška plovila), ki plujejo v vodah EU, in pomembni pomisleki glede varnosti za to vrsto plovil.

Predlog za spremembo Direktive 2009/18/ES je bil pripravljen ob upoštevanju rezultatov naknadne ocene in preverjanja ustreznosti zakonodaje na področju pomorskega prometa ter s splošnim ciljem izboljšanja varnosti in varstva okolja, hkrati pa z namenom poenostavitve regulativnega okvira EU in zagotavljanja pomoči državam članicam pri izpolnjevanju njihovih mednarodnih regulativnih obveznosti in regulativnih obveznosti EU. Specifični cilji revizije navedene direktive so:

- zaščititi ribiška plovila, njihove posadke in okolje; manjša ribiška plovila, krajša od 15 metrov, sedaj niso vključena v področje uporabe Direktive, kar pomeni, da se nesreče, ki vključujejo smrt in izgubo plovil, ne preiskujejo sistematično in usklajeno po vsej Evropski uniji;
- pojasniti opredelitev pojmov in pravno besedilo tako, da organi držav članic za preiskovanje nesreč preiskujejo vse nesreče, ki jih je treba preiskati pravočasno in na usklajen način;
- okrepiti zmogljivost organov za preiskovanje nesreč za pravočasno, strokovno in neodvisno izvajanje preiskav (in poročanje o njih), tudi o obnovljivih in nizkoogljicnih gorivih in tehnologijah;
- posodobiti številne opredelitve pojmov in sklice na ustrezno zakonodajo EU in predpise IMO za zagotovitev jasnosti in skladnosti.

⁶ Ta obveznost zajema nesreče in nezgode, v katere so vključene ladje, ki plujejo pod zastavo ene izmed držav članic, ali do katerih pride v teritorialnem morju in notranjih vodah države članice, ali zadevajo druge pomembne interese držav članic. Teritorialno morje je pas obalnih voda, ki sega največ 12 navtičnih milj (približno 22 km) od temeljne črte obale (običajno povprečen vodostaj nizke vode) obalne države. Notranje vode so vode na kopenski strani temeljne črte nacionalnih teritorialnih voda. Notranje vode lahko vključujejo reke in kanale ter tudi pristanišča in luke (člen 6 direktive o preiskovanju nesreč).

⁷ Kakor je opredeljeno v kodeksu IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezgod – iz člena 3(2), točka (b), direktive o preiskovanju nesreč.

⁸ www.emsa.europa.eu.

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

Predlog je popolnoma skladen z Direktivo 2009/16/ES⁹ o pomorski inšpekciji države pristanišča in Direktivo 2009/21/ES¹⁰ o zahtevah države zastave. Tri direktive, ki se spreminjajo istočasno, morajo biti med seboj usklajene, pri vsaki predlagani spremembi ene pa je treba upoštevati drugi dve direktivi in širše mednarodno regulativno okolje. Spoznanja, pridobljena iz izkušenj s preiskavami v zvezi z varnostjo, in varnostna priporočila, ki izhajajo iz njih, lahko državam zastave in priznanim organizacijam, ki delujejo v njihovem imenu, pomagajo izboljšati varnostni profil plovil v njihovi pristojnosti.

- **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 za spremembo in tudi predloga za spremembo drugih direktiv o pomorski varnosti so poleg tega del širšega pravnega reda na področju pomorske varnosti, ki vključuje elemente, kot so sistem spremljanja in obveščanja EU za ladijski promet (SafeSeaNet)¹¹, uredba o ustanovitvi agencije EMSA¹², direktiva o varnosti ribiških plovil¹³, zakonodaja EU v zvezi s priznanimi organizacijami¹⁴, okvirna direktiva o morski strategiji¹⁵ in druga okoljska zakonodaja EU¹⁶, in ki imajo močan medsebojni vpliv.

Ta predlog je skladen s ciljem podnebne nevtralnosti EU do leta 2050, kot je določen v členu 2(1) Uredbe (EU) 2021/1119¹⁷ Evropskega parlamenta in Sveta, s katero se vzpostavlja okvir EU za doseganje podnebne nevtralnosti, in prispeva k temu cilju.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga direktive o spremembi je člen 100(2) PDEU, ki določa ukrepe za izboljšanje varnosti v prometu in posebne določbe za pomorski promet.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Ker so mednarodni instrumenti za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa v skladu s členom 3(2) PDEU v izključni pristojnosti EU, se načelo subsidiarnosti ne uporablja niti za tiste instrumente ali pravila EU, s katerimi se izvajajo navedeni sporazumi. Tudi če to ne bi bilo tako, države članice s posamičnim ukrepanjem ne bi mogle biti kos vsem ugotovljenim težavam, če pa bi bile, bi to

⁹ (UL L 131, 28.5.2009, str. 57).

¹⁰ (UL L 131, 28.5.2009, str. 132).

¹¹ Direktiva 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet (UL L 208, 5.8.2002, str. 10).

¹² (UL L 208, 5.8.2002, str. 1).

¹³ (UL L 34, 9.2.1998, str. 1).

¹⁴ 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, pooblaščenice za tehnični nadzor in pregled ladij, ter za ustrezne ukrepe pomorskih uprav (UL L 131, 28.5.2009, str. 47).

¹⁵ (UL L 164, 25.6.2008, str. 19).

¹⁶ Kot so Direktiva 92/43/EGS (t. i. direktiva o habitatih), Direktiva 2009/147/ES (t. i. direktiva o pticah), Direktiva (EU) 2019/904 (direktiva o plastičnih proizvodih za enkratno uporabo).

¹⁷ (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

povzročilo razdrobljenost zakonodaje in morebitno izkrivljanje notranjega trga. Za preprečitev take razdrobljenosti pravnega okvira je treba ukrepati na ravni EU.

Direktiva zadeva vse države članice kot države zastave, obalne države ali utemeljeno zainteresirane države.

- **Sorazmernost**

Predlog je bil pripravljen z namenom slediti najnovejšemu mednarodnemu razvoju in obravnavati rezultate izvajanja zgoraj navedenega programa REFIT. Komisija je izvedla tudi oceno vpliva za opredelitev, ocenjevanje in vrednotenje alternativnih ukrepov za doseganje enakih ciljev.

Cilj predlagane spremembe je izboljšati pomorsko varnost. To bo doseženo s preiskovanjem nesreč in pridobivanjem spoznanj v zvezi z njimi za preprečitev podobnih nesreč v prihodnosti. Razširitev področja uporabe za vključitev nekaterih vrst nesreč, v katere so vključena manjša ribiška plovila, se šteje za sorazmerno. Zdi se, da so dodatni stroški, potrebni za organe za preiskovanje nesreč za preiskovanje zelo resnih pomorskih nesreč, v katere so vključena ribiška plovila, krajša od 15 metrov, omejeni, zlasti v primerjavi z morebitnimi izboljšavami na področju varnosti. Sprememba bo zagotovila, da sedanja visoka raven varnosti ne bo ogrožena in da bo varnost v ribiškem sektorju boljša.

- **Izbira instrumenta**

Ker je treba v zvezi z Direktivo 2009/18/ES uvesti le nekaj sprememb, je direktiva o spremembi najprimernejši pravni instrument.

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

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

Preverjanje ustreznosti je pokazalo, da so ključni cilji Direktive na splošno izpolnjeni in so še vedno zelo pomembni. Brez direktive o preiskovanju nesreč je malo verjetno, da bi bilo od leta 2009 ustanovljenih 16 organov za preiskovanje nesreč. Dejansko je pred letom 2009 večina držav, če sploh, izvajala preiskave za namene kazenskega pregona. Ustanovitev organov za preiskovanje nesreč je spodbudila preiskovanje nesreč iz varnostnih razlogov, s poudarkom na neodvisnosti in razvoju varnostnih priporočil za namene preprečevanja nesreč. Poleg tega je bilo v oceni ugotovljeno, da Direktiva zagotavlja skladen okvir za preiskovanje pomorskih nesreč, s tem pa tudi, da preiskovanje nesreč poteka enotno in usklajeno po vsej EU.

Obvezujoča narava Direktive je povzročila usklajeno poročanje o nesrečah in nezgodah, saj je treba izpolnjevati standardni sklop zahtev. Splošna ugotovitev ocene na podlagi ocenjevanja ustreznosti, uspešnosti, učinkovitosti, skladnosti in dodane vrednosti EU je bila, da je Direktiva večinoma izpolnila pričakovanja, s tem pa dosegla koristi na ravni EU.

Vendar so bile med težavami pogosto izpostavljene pomanjkljivosti sedanjega okvira politike zaradi izzivov z viri, osebjem in s strokovnim znanjem.

- **Posvetovanja z deležniki**

Glavne posvetovalne dejavnosti so vključevale:

- tri kroge razgovorov s predstavniki ključnih deležnikov na ravni EU, ki jih je organiziral svetovalec, pristojen za zunanjo podporno študijo, ki je s prekinitvami potekala od

februarja 2021 do novembra 2021, za zbiranje posebnih informacij, zlasti za podporo in izboljšanje splošne opredelitve težav in razpoložljivih možnosti politike;

- ciljno usmerjeno anketo med deležniki, ki jo je organiziral svetovalec, pristojen za zunanjo podporno študijo, ki je potekala od junija do novembra 2021, za zbiranje posebnih informacij, zlasti za izboljšanje opredelitve težav, izhodišča in po potrebi ocene učinkov možnih ukrepov politike;
- dodatne posvetovalne dejavnosti, ki sta jih organizirala GD MOVE in svetovalec, pristojen za zunanjo podporno študijo, za zbiranje stališč držav članic in ključnih deležnikov o različnih ukrepih politike ter za potrditev nastajajočih in končnih rezultatov podporne študije za oceno učinka, namenjeno opredelitvi učinkov. Te dejavnosti so potekale med zasedanji odbora EU za sektorski socialni dialog na področju pomorskega prometa (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), srečanji na podlagi stalnega okvira sodelovanja organov za preiskovanje nesreč (10. marca 2021, 18. junija 2021, 29. avgusta 2021, 22. septembra 2021 in 7. oktobra 2021), neuradnim sestankom direktorjev pomorskega prometa EU/EGP (30. novembra 2021) in zasedanji Odbora EU za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (17. maja 2021 in 11. novembra 2021). Organizirana je bila (20. januarja 2022) tudi delavnica za končno potrditev ugotovitev podporne študije, ki so se je udeležili države članice in predstavniki industrije;
- ker je bila dokumentacija zelo tehnične narave, ni bilo opravljeno odprto javno posvetovanje. Vendar objava na spletišču GD MOVE in namenski poštni predal splošni javnosti omogočata, da predloži morebitna stališča o tej pobudi. Od združenja ladjarjev je bil prejet prispevek v zvezi s preiskovanjem nesreč, v katerem so pozdravili zmanjšanje upravnega bremena in morebitno podporo agencije EMSA organom za preiskovanje nesreč.

Te zbrane informacije deležnikov so bile ključne za to, da je lahko Komisija izpopolnila zasnovo možnosti politike ter ocenila njihove gospodarske, socialne in okoljske učinke, jih primerjala ter ugotovila, katera možnost politike bi najverjetneje najbolj povečala razmerje med koristmi in stroški za družbo ter zagotovila uspešnejši in učinkovitejši mehanizem za preiskovanje nesreč po vseh EU. Ugotovitve na podlagi navedenih postopkov so dopolnjevale teoretične raziskave, opravljene v okviru zunanje podporne študije.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Ta pregled temelji predvsem na podatkih, zbranih med naknadno oceno in že navedenim preverjanjem ustreznosti zakonodaje na področju pomorskega prometa iz leta 2018.

Poleg zbranih podatkov in posvetovanja je bil za pripravo tega predloga potreben prispevek tehničnih in pravnih strokovnjakov v zvezi s konkretnim oblikovanjem tehničnih opredelitev in jasno pravno formulacijo. To strokovno znanje je bilo pridobljeno v okviru Komisije, agencije EMSA ter na podlagi stalnega okvira sodelovanja organov za preiskovanje nesreč. Podrobnosti so navedene v delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen predlogu.

- **Ocena učinka**

Predlog temelji na rezultatih ocene učinka, ta pa je temeljila na podporni študiji, ki jo je izvedel zunanji svetovalec s posebnim znanjem na tem področju.

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

- (1) potreba po uskladitvi z mednarodnimi instrumenti ter pojasnitvi problematičnih ali nejasnih opredelitev pojmov;
- (2) obseg podpore agencije EMSA državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti poročanja in preiskovanja na podlagi Direktive ter mednarodnega prava;
- (3) možnosti obravnave posebne težave v zvezi z nesrečami, v katere so vključena manjša ribiška plovila.

Ta načela so izražena v ciljnih politike, opisanih v nadaljevanju.

Možnost A predlaga več sprememb Direktive za izboljšanje pomorske varnosti in preprečevanja onesnaževanja. V okviru te možnosti bi področje uporabe ostalo nespremenjeno, organi za preiskovanje nesreč (zdaj v skladu s terminologijo IMO preimenovani v „organe za preiskovanje pomorske varnosti“) pa bi še naprej imeli prožnost, kot jo imajo zdaj. V zvezi z vprašanjem ribiških plovil se v okviru te možnosti predlaga neregulativni ukrep s priporočilom državam članicam, da poročajo o zelo resnih pomorskih nesrečah. Ta možnost politike skupaj z vsemi ostalimi zahteva uvedbo sistema vodenja kakovosti za zagotovitev učinkovitega upravljanja virov vsakega preiskovalnega organa in točnosti poročil o preiskavah v zvezi z varnostjo.

Namen možnosti B je uravnovežiti večjo usklajenost z jasneje navedenimi opredelitvami pojmov z omejeno dodatno zahtevo glede manjših ribiških plovil. Kar zadeva ribiška plovila, bi bila Direktiva spremenjena z namenom uvedbe obveznosti za države članice, da EMCIP sporočijo vse smrti in izgube plovil, v katere so vključena ribiška plovila, krajša od 15 metrov. S spremembo Direktive bi bila obravnavana vprašanja usklajenosti in pojasnitve. Kar zadeva pomoč preiskovalnim organom države članice pri preiskovanju nesreč (in poročanju o njem), podporna vloga agencije EMSA ni razširjena tako, da bi presegala tisto, kar zdaj določa obstoječa zakonodaja. Preiskovalni organi so nekoliko razbremenjeni bremena poročanja z razširitvijo nabora pristojnih organov, ki lahko poročajo podatkovni bazi.

Možnost C je bolj ambiciozna v smislu večjih upravnih in preiskovalnih zahtev za preiskovalne organe. Kar zadeva ribiška plovila, ta možnost preiskovalnih organov ne bo zavezala le poročanju o smrtih in izgubah plovil manjših ribiških plovil, temveč tudi izvedbi vsaj predhodne ocene, da bi ugotovili, ali je mogoče pridobiti spoznanja in ali je treba opraviti popolno preiskavo. V oceni učinka je bilo ugotovljeno, da je možnost C najučinkovitejša in torej prednostna možnost politike. Čeprav so ob upoštevanju stroškov in koristi dodatni stroški možnosti C najvišji, bo imela možnost C največji učinek z vidika izboljšanja pomorske varnosti.

Temu predlogu je priloženo poročilo o oceni učinka¹⁸, katerega osnutek je bil aprila 2022 predložen Odboru za regulativni nadzor. Odbor za regulativni nadzor je izdal pozitivno mnenje, poročilo o oceni učinka je bilo revidirano v skladu s priporočili Odbora za regulativni nadzor, pripombe Odbora za regulativni nadzor pa obravnava delovni dokument služb Komisije, priložen temu zakonodajnemu predlogu.

¹⁸ (SWD(2023) 145).

- **Uporaba pristopa „za enega sprejetega se eden odpravi“**

Za podjetja ali državljane niso predvideni nobeni dodatni upravni stroški.

- **Primernost in poenostavitev ureditve**

Pobuda vključuje razsežnost programa REFIT z vidika uskladitve in poenostavitve zakonodaje o varnosti, izboljšanja varnostnega profila, zlasti segmenta malih ribiških plovil in pomoči organom države članice za preiskovanje nesreč pri izpolnjevanju njihovih funkcij poročanja in preiskovanja.

Poleg tega prednostna možnost politike vključuje elemente poenostavitve, saj bo povečala učinkovitost nacionalnih organov za preiskovanje nesreč z zagotavljanjem jasnosti o tem, kdaj morajo opraviti preiskave, medtem ko organom za preiskovanje nesreč ne bo treba več opraviti predhodne ocene resnih nesreč, organi za preiskovanje nesreč pa lahko možnost za vnos podatkov v podatkovno bazo EMCIP prenesejo na druge pristojne organe. Z zagotavljanjem dodatne pomoči agencije EMSA tistim organom za preiskovanje nesreč, ki zaprosijo za operativno podporo, bi se morali izboljšati kakovost in količina opravljenih preiskav in tudi povečati njihova usklajenost in standardizacija po vsej EU.

- **Temeljne pravice**

Predlog nima posledic za varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKÉ POSLEDICE

Ocenjeni dodatni letni stroški za proračun EU bodo v letu 2030 znašali približno 1,88 milijona EUR na leto, v letu 2050 pa 1,93 milijona EUR na leto. Proračunski učinek predloga je podrobneje opisan v oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga, ki je v informativne namene priložena temu predlogu. 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.

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Določene so ustrezne ureditve spremljanja in poročanja. Agencija EMSA ima pomembno vlogo v tem procesu, saj je pristojna za razvoj in upravljanje sistemov elektronske izmenjave podatkov za pomorski promet.

Komisija in/ali agencija EMSA lahko spremljata izvajanje s spremljanjem podatkovne baze EMCIP, da bi preverili, ali se preiskave izvajajo pravočasno in učinkovito in ali so podatki, ki jih mora vsebovati obvestilo o pomorski nezgodi ali incidentu, kakor je določeno v Prilogi II k Direktivi, in poročila o preiskavah v zvezi z varnostjo naložena v podatkovno bazo. Agencija EMSA izvaja tudi cikle obiskov v državah članicah, da bi preverila dejavnosti na kraju samem v okviru svoje vloge na področju zagotavljanja pomoči Komisiji¹⁹. Države članice bodo morale imeti sistem vodenja kakovosti za

¹⁹ Agencija EMSA izvaja take obiske na podlagi člena 3 Uredbe (ES) št. 1406/2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost v okviru svojih osnovnih nalog; zato dodatni stroški predvidoma ne bodo nastali.

potrjevanje, da so organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija držav članic ustrezni za doseganje njihovih ciljev. To bo treba certificirati, nato pa bo moralo biti predmet redne presoje. Preiskovalni organi bodo morali Komisiji/agenciji EMSA predložiti rezultate letnih presoj, ki jih izvaja akreditacijski organ, tako da lahko preiskovalni organ ohrani svoje certificiranje sistema vodenja kakovosti.

Ker naj bi celotni cikel predvidenih obiskov agencije EMSA v zvezi z izvajanjem trajal pet let²⁰, se predlaga, da se Direktiva ocenjuje vsakih deset let.

- **Obrazložitevni dokumenti (za direktive)**

Obrazložitevni dokumenti niso potrebni, saj je predlog namenjen poenostavitvi in razjasnitvi obstoječe ureditve.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 osnutka direktive o spremembi je njegov glavni del in vsebuje spremembe številnih določb Direktive 2009/18/ES.

Skladnost s kodeksom IMO o preiskovanju nesreč

Številne opredelitve pojmov in sklici so posodobljeni, da bi se upoštevale spremembe v mednarodnem regulativnem okolju. Natančneje, posodobljen je sklic na kodeks IMO o preiskovanju nesreč, posodobljene so tudi številne opredelitve pojmov v členu 3 Direktive, ki jih je treba razumeti v skladu z opredelitvami pojmov iz kodeksa IMO o preiskovanju nesreč, sklic na zelo resno nesrečo, ki je bil odstranjen iz kodeksa IMO o preiskovanju nesreč in ga je vseboval člen 3(3), pa je črtan. Po vzoru kodeksa IMO o preiskovanju nesreč je bilo spremenjenih več drugih pravnih določb, zlasti sprememba naziva „preiskovalno telo“ v „organ za preiskovanje pomorske varnosti“.

Vsebinske spremembe Direktive so navedene spodaj.

Namen in področje uporabe

V točki 2 je črtana točka (d) člena 2, področje uporabe Direktive pa je s tem deloma razširjeno na vsa ribiška plovila, vključno s tistimi, ki so krajša od 15 metrov.

Opredeleitev pojmov

V točki 3 so posodobljene številne opredelitve pojmov, ki so bile problematične ali pa se nanašajo na zastarelo zakonodajo EU. Prvič, sklica na „ro-ro trajekt“ in „visokohitrostno potniško plovilo“ sta posodobljena, da so upoštewane spremembe zakonodaje EU, dolžina ribiškega plovila je navedena kot skupna dolžina v skladu s členom 2 Uredbe (EU) 2017/1130. Obravnavano je tudi vprašanje poškodbe brez smrtnega izida, ki povzroči smrt nekaj časa po pomorski nesreči, v kateri je prišlo do poškodbe. Za zagotovitev jasnega navodila o tem, do kdaj bi bilo treba začeti preiskavo, in s tem zagotovitev usklajenega pristopa po vsej Uniji je Direktiva spremenjena tako, da vključuje jasen rok (tj. 30 dni po tem, ko se je zgodila nesreča, kot pri drugih načinih prevoza).

Obveznost preiskave in preiskovalni organi

²⁰ Kot je določeno v metodologiji agencije EMSA za obiske v državah članicah, <http://ems.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

Točka 5 vsebuje spremembe glede obveznosti preiskave in določa, da morajo države članice za zelo resno pomorsko nesrečo (izguba plovila in/ali smrt), v katero je vključeno ribiško plovilo, krajše od 15 metrov, opraviti predhodno oceno, da bi ugotovile, ali bi bilo treba izvesti preiskavo v zvezi z varnostjo.

Ker je bil poleg tega pojem resne nesreče odpravljen na ravni IMO, je odpravljena tudi iz tega izhajajoča obveznost izvedbe predhodne ocene takih nesreč, ki jo zahteva Direktiva. Nazadnje je Direktiva spremenjena z navodilom o nesrečah, ki se pripetijo in v katere so vključene ladje v pristanišču.

Točka 8 določa, da morajo države članice vzpostaviti sistem vodenja kakovosti za svoj organ za preiskovanje pomorske varnosti. Ta ukrep bi moral izboljšati kakovost preiskovanja nesreč, upravljanje razpoložljivih virov ob upoštevanju delovne obremenitve in zlasti napisanih poročil. Podobna obveznost obstaja v zvezi z upravo države zastave na podlagi člena 8(1) Direktive (EU) 2009/21/ES o zahtevah države zastave.

Evropska podatkovna baza za pomorske nesreče

Točka 14 se nanaša na obveznosti poročanja držav članic v zvezi z Evropsko informacijsko platformo za pomorske nesreče (EMCIP). Gre za dve spremembi: prvič, določa njihovo obveznost glede zelo resnih pomorskih nesreč, v katere so vključena ribiška plovila, krajša od 15 metrov. Drugič je Direktiva prilagojena tako, da lahko ustrezno imenovan pristojni organ države članice, ki ni organ za preiskovanje pomorske varnosti, o vseh pomorskih nesrečah in nezgodah, ki niso zelo resne pomorske nesreče, obvesti EMCIP. Zdaj lahko EMCIP obvešča le organ za preiskovanje pomorske varnosti, to pa nekatere države članice štejejo za obremenitev virov. Poleg tega bi morali agencija EMSA in Komisija imeti možnost vnosa podatkov v podatkovno bazo EMCIP. To bo razbremenilo preiskovalne organe, da se bodo lahko osredotočili na svoje preiskovalne funkcije, upoštevano pa bo tudi dejstvo, da preiskovalni organi nimajo vedno dostopa do tovrstnega upravljanja podatkov, saj ustrezne statistične podatke zbirajo, uporabljajo in upravljajo drugi pristojni organi v isti državi članici.

Podpora in usposabljanje, ki ju zagotavlja agencija EMSA

Točka 15 določa možnosti agencije EMSA, da zagotavlja podporo preiskovalnim organom držav članic EU pri boljšem izpolnjevanju njihovih odgovornosti v skladu z Direktivo. Številni organi za preiskovanje nesreč nimajo zadostnih virov, da bi imeli strokovnjaka za vsako specializirano strokovno področje. Na podlagi te določbe bi lahko agencija EMSA dala na voljo skupino strokovnjakov z različnih strokovnih področij, ki bi bili na voljo na zahtevo katerega koli preiskovalnega organa. Podobno je lahko specializirana oprema zelo draga in večina organov za preiskovanje nesreč nima sredstev, da bi imela tako opremo v neposredni lasti. Zato bi lahko agencija EMSA zagotovila specializirana orodja in opremo, ki jih je mogoče posoditi ali zagotoviti preiskovalnim organom. Na ta način se lahko oprema zagotavlja iz osrednjega vira, namesto da bi moral vsak preiskovalni organ ukrepati sam. S tem bi bila po vseh Uniji zagotovljena ekonomija obsega.

Kar zadeva usposabljanje, bi lahko agencija EMSA imela vlogo pri ozaveščanju o razvoju, razširjanju informacij ter organizaciji razprav in usposabljanja o temah, kot so obnovljiva in nizkoogljična goriva, nove digitalne tehnologije in ustrezen razvoj na ravni IMO. Poleg tega bi lahko agencija EMSA zagotavljala namensko usposabljanje o uporabi preiskovalnih tehnologij, opreme in novih tehnologij v zvezi z razvojem na področju pomorskega prometa.

Pristojnosti spreminjanja

V točki 17 je navedeno, da čeprav se sklic na kodeks IMO o preiskovanju nesreč nanaša na najnovejšo različico, pa je to predmet standardne klavzule o prepovedi zniževanja standardov. To pomeni, da če obstajajo spremembe na mednarodni ravni, se standardi v instrumentu EU ohranjajo vsaj na sedanji ravni.

Pregled izvajanja in razveljavitev druge zakonodaje EU

Točka 18 določa, da bo Komisija pripravila pregled izvajanja spremenjene Direktive deset let po njenem sprejetju, pri čemer se upoštevata čas, potreben za prenos, in dejstvo, da cikel pregleda obiskov agencije EMSA v državah članicah običajno traja vsaj pet let.

Točka 19 določa razveljavitev Uredbe Komisije (EU) št. 1286/2011 z dne 9. decembra 2011 o sprejetju skupne metodologije za preiskovanje pomorskih nesreč in nezdod. IMO je 4. decembra 2013 sprejel smernice za pomoč preiskovalcem pri izvajanju kodeksa o preiskovanju nesreč (Resolucija A.1075(28)), ki določajo podrobno metodologijo za preiskovanje pomorskih nesreč in nezdod. Zato skupna metodologija, določena v Uredbi Komisije (EU) št. 1286/2011, ni več potrebna.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa

(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,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Direktiva 2009/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta²³ določa temeljna načela za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa in sistem preiskav v zvezi z varnostjo. Pomorske nesreče, ki spadajo na področje navedene direktive, preiskujejo neodvisni preiskovalni organi, ustanovljeni v državah članicah za izboljšanje pomorske varnosti in tudi varstvo morskega okolja, na podlagi izkušenj s preteklimi nesrečami, da bi preprečili, da bi se ponovno pripetile v prihodnosti.
- (2) Od začetka veljavnosti Direktive 2009/18/ES je prišlo do sprememb v mednarodnem regulativnem okolju in na področju tehnološkega razvoja. Upoštevati bi bilo treba navedene spremembe in razvoj ter tudi izkušnje z izvajanjem Direktive 2009/18/ES.
- (3) Direktiva 2009/18/ES napotuje na številna pravna besedila, ki jih je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in so bila od njihovega začetka veljavnosti razveljavljena, spremenjena ali revidirana. „Kodeks IMO o preiskovanju pomorskih nesreč in nezdod“ (Resolucija skupščine IMO A.849(20) z dne 27. novembra 1997) je bil preklican s „kodeksom mednarodnih standardov in priporočenih praks za preiskave v zvezi z varnostjo na področju pomorskih nesreč ali pomorskih nezdod (kodeks o preiskovanju nesreč)“ (Resolucija MSC.255(84) z dne 16. maja 2008) z Resolucijo A.1075(28) o smernicah za pomoč preiskovalcem pri izvajanju kodeksa o preiskovanju nesreč MSC.255(84)).

²¹ UL C , , str. .

²² UL C , , str. .

²³ (UL L 131, 28.5.2009, str. 114).

- (4) Kodeks o preiskovanju nesreč uvaja nove opredelitve pojmov, kot je opredelitev „organa za preiskovanje pomorske varnosti“, medtem ko so drugi pojmi, kot je „zelo resna nesreča“, črtani. Navedene spremembe bi bilo treba vključiti v Direktivo 2009/18/ES.
- (5) Direktiva 2009/18/ES se sklicuje tudi na okrožnico IMO MSC-MEPC. 3/Circ.3 iz leta 2008, ki je bila nadomeščena z okrožnico MSC-MEPC. 3/Circ.4/rev.1 o poročilih o pomorskih nesrečah in nezgodah na podlagi revidiranih harmoniziranih postopkov poročanja z dne 18. novembra 2014.
- (6) Smernice IMO za pomoč preiskovalcem pri izvajanju kodeksa o preiskovanju nesreč (A.1075(28)), sprejete 4. decembra 2013, zagotavljajo praktične nasvete za sistematično preiskovanje pomorskih nesreč in nezgod ter omogočajo razvoj učinkovitih analiz in preventivnih ukrepov. Navedene smernice bi bilo treba vključiti v Direktivo 2009/18/ES.
- (7) Ribiška plovila, krajša od 15 metrov, so zdaj izključena s področja uporabe Direktive 2009/18/ES, zato izvajanje preiskav o pomorskih nesrečah, v katere so vključena taka ribiška plovila, ni sistematično in usklajeno. Taka plovila se pogosteje prevrnejo in člani posadke razmeroma pogosto padejo s krova. Zato je treba navedena ribiška plovila, njihove posadke in okolje zaščititi z uvedbo predhodne ocene zelo resnih pomorskih nesreč, v katere so vključena ribiška plovila, krajša od 15 metrov, da bi se ugotovilo, ali bi morali organi začeti preiskavo v zvezi z varnostjo.
- (8) Nekatere opredelitve pojmov v Direktivi 2009/18/ES niso jasne. Opredelitev dolžine ribiškega plovila bi bilo treba določiti zlasti v primeru, kadar se pristop in obveznosti organov za preiskovanje pomorske varnosti razlikujejo glede na dolžino ribiškega plovila.
- (9) Kodeks IMO o preiskovanju nesreč napotuje na dogodek ali zaporedje dogodkov, ki so se pripetili „neposredno v povezavi z upravljanjem ladje“. Ta pojem bi bilo treba pojasniti, saj v zvezi z njim obstaja veliko razhajanj. Navedena razhajanja vplivajo na ukrepe organov za preiskovanje nesreč, zlasti kar zadeva nesreče v pristaniščih, možnosti skupnih preiskav in zbiranje podatkov o nesreči in preiskavi.
- (10) Kodeks IMO o preiskovanju nesreč določa, da mora ob zelo resni pomorski nesreči pomorski organ izvesti preiskavo. Vendar ni nobenih navodil o trenutku, v katerem mora po nesreči nastopiti smrt, zaradi katere bi se dogodek smatral za zelo resno pomorsko nesrečo, ki bi jo zato bilo treba preiskati. Zato bi bilo treba v Direktivo 2009/18/ES vključiti taka navodila.
- (11) Razpoložljivo osebje in tudi operativni viri organov držav članic za preiskovanje pomorske varnosti se izrazito razlikujejo, kar povzroča neučinkovito in neskladno poročanje o pomorskih nesrečah in njihovem preiskovanju. Komisija bi morala zato ob pomoči Evropske agencije za pomorsko varnost (agencija EMSA) med posamezno preiskavo zagotoviti visoko specializirano analitično podporo (mehke večšine) ter tudi analitična orodja in opremo (strojna oprema).
- (12) Glede na navedeno bi morala agencija EMSA organizirati usposabljanja o posebnih tehnikah ter novem razvoju in novih tehnologijah, ki so lahko pomembne za preiskovanje nesreč v prihodnosti. Taka usposabljanja bi morala biti med drugim osredotočena na obnovljiva in nizkoogljična goriva, ki so še posebno pomembna glede na sveženj „Pripravljeni na 55“, in avtomatizacijo ter tudi na pravila splošne uredbe o varstvu podatkov (GDPR).
- (13) Države članice bi morale za izboljšanje kakovosti preiskovanja nesreč razviti sistem vodenja kakovosti za organe za preiskovanje pomorske varnosti.
- (14) Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje določb te direktive z zvezi s seznamom besedil IMO, vključenih v njeno področje uporabe, 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 Sveta ⁽²⁴⁾.

- (15) Komisija bi morala ob upoštevanju celotnega cikla spremljanja obiskov agencije EMSA v državah članicah za spremljanje izvajanja te direktive oceniti izvajanje te direktive najpozneje [deset let po datumu njenega začetka veljavnosti iz člena 23] ter o tem poročati Evropskemu parlamentu in Svetu. Države članice bi morale sodelovati s Komisijo, da se zberejo vse informacije, ki so potrebne za ocenjevanje.
- (16) V skladu z načelom sorazmernosti je nujno in primerno, da se za doseganje osnovnega cilja izboljšanja pomorske varnosti in varstva morskega okolja določijo pravila o preiskovanju nesreč v pomorskem sektorju. V skladu s členom 5(4) Pogodbe o Evropski uniji ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (17) Direktivo 2009/18/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe Direktive 2009/18/ES

Direktiva 2009/18/ES se spremeni:

- (1) v členu 1 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Preiskave v skladu s to direktivo niso namenjene ugotavljanju odgovornosti ali delitvi krivde. Vendar pa države članice zagotovijo, da organ za preiskovanje pomorske varnosti (v nadaljnjem besedilu: preiskovalni organ) ne opusti celovitega poročanja o vzrokih pomorskih nesreč ali nezgod, saj se lahko krivda ali odgovornost sklene na podlagi ugotovitev.“;

- (2) člen 2(2) se spremeni:

- (a) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(b) ladje, ki jih ne poganjajo mehanska sredstva, preprosto grajene lesene ladje, jahte za prosti čas in športna plovila, razen če se uporabljajo za gospodarske namene.“;

- (b) točka (d) se črta;

- (3) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Opredelitev pojmov

Za namene te direktive:

²⁴ 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 L 55, 28.2.2011, str. 13).

1. ‚kodeks IMO o preiskovanju nesreč‘ pomeni kodeks mednarodnih standardov in priporočenih praks za preiskave v zvezi z varnostjo na področju pomorskih nesreč ali nezgod, ki je priložen Resoluciji MSC.255(84) Odbora za pomorsko varnost IMO, v posodobljeni različici;
2. ‚smernice IMO za pomoč preiskovalcem pri izvajanju kodeksa o preiskovanju nesreč‘ pomenijo smernice, sprejete 4. decembra 2013 na zasedanju skupščine IMO z Resolucijo A.1075(28);
3. naslednji izrazi se razumejo v skladu z opredelitvami pojmov iz kodeksa IMO o preiskovanju nesreč:
 - (a) ‚pomorska nesreča‘;
 - (b) ‚zelo resna pomorska nesreča‘;
 - (c) ‚pomorska nezgoda‘;
 - (d) ‚preiskava v zvezi s pomorsko varnostjo‘;
 - (e) ‚organ za preiskovanje pomorske varnosti‘;
 - (f) ‚država, ki preiskuje pomorsko varnost‘;
 - (g) ‚utemeljeno zainteresirana država‘;
 - (h) ‚huda poškodba‘;
4. ‚smernice IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nesreč‘ pomenijo smernice, priložene Resoluciji LEG.3(91) pravnega odbora IMO z dne 27. aprila 2006, kot jih je odobril upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006;
5. izraza ‚ro-ro trajekt‘ in ‚visokohitrostno potniško plovilo‘ se razumeta v skladu z opredelitvami iz člena 2 Direktive (EU) 2017/2110²⁵;
6. ‚zapisovalnik podatkov o plovbi‘ (VDR) se razume v skladu z opredelitvijo iz Resolucije MSC.333(90) Odbora za pomorsko varnost IMO v posodobljeni različici;
7. ‚varnostno priporočilo‘ pomeni vsak predlog, vključno za namene registracije in nadzora, ki ga poda:
 - (a) preiskovalni organ države, ki opravlja ali vodi preiskavo v zvezi z varnostjo, na podlagi podatkov, pridobljenih iz te preiskave, ali kadar je to primerno,
 - (b) Komisija, ki deluje na podlagi izvlečkov analiz podatkov in rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo;
8. ‚dolžina ribiškega plovila‘ se razume v skladu z opredelitvijo iz člena 2 Uredbe (EU) 2017/1130²⁶;

²⁵ 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, str. 61).

²⁶ Uredba (EU) 2017/1130 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. junija 2017 o določanju značilnosti ribiških plovil (UL L 169, 30.6.2017, str. 1).

9. ‚smrtna poškodba‘ pomeni poškodbo, ki jo utrpi oseba v nesreči in ki v 30 dneh od datuma nesreče povzroči njeno smrt.“;
- (4) člen 4 se spremeni:
- (a) v odstavku 1 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
- „(a) so te neodvisne od preiskav kaznivih dejanj ali drugih vzporednih preiskav, ki ugotavljajo odgovornost ali delitev krivde, in da lahko preiskovalni organi poročajo o rezultatih preiskav v zvezi s pomorsko varnostjo brez navodil in poseganja katerih koli oseb, organizacij ali strani, ki jih lahko njihov izid zadeva.“;
- (b) v odstavku 2 se točka (b) nadomesti z naslednjim:
- „(b) usklajevanje dejavnosti njunih preiskovalnih organov v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.“;
- (5) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Obveznost preiskave

1. Vsaka država članica zagotovi, da preiskavo v zvezi z varnostjo izvede preiskovalni organ iz člena 8 po zelo resni pomorski nesreči:
- (a) v katero je vključena ladja, ki pluje pod njeno zastavo, ne glede na kraj nesreče;
- (b) ki se pripeti na teritorialnem morju in notranjih morskih vodah države članice, kakor je določeno v UNCLOS, ne glede na zastavo ladje ali ladij, vključenih v nezgodo; ali
- (c) ki zadeva pomemben interes države članice, ne glede na kraj nesreče in zastave vpletene ladje ali ladij.
2. V primeru ribiškega plovila, krajšega od 15 metrov, preiskovalni organ opravi predhodno oceno zelo resne pomorske nesreče, da odloči, ali se izvede preiskava v zvezi z varnostjo.
- Kjer se preiskovalni organ odloči, da ne bo izvedel preiskave v zvezi z varnostjo za zelo resno pomorsko nesrečo, v katero je vključeno ribiško plovilo, krajše od 15 metrov, se razlogi za tako odločitev zabeležijo in sporočijo v skladu s členom 17(3).
3. Pri odločitvah iz odstavka 2 preiskovalni organ upošteva razpoložljive dokaze in tudi možnosti za ugotovitve preiskave v zvezi z varnostjo, na podlagi katerih bi lahko preprečili prihodnje nesreče in nezgode. V primeru druge pomorske nesreče ali nezgode se preiskovalni organ odloči, ali se izvede preiskava v zvezi z varnostjo ali ne.
4. Področje uporabe in praktične ureditve za vodenje preiskav v zvezi z varnostjo določi preiskovalni organ vodilne preiskovalne države članice v sodelovanju z ustreznimi organi ostalih utemeljeno zainteresiranih držav na način, ki se mu zdi najbolj primeren za doseganje cilja te direktive, in z namenom preprečevanja prihodnjih nesreč in nezgod.
5. Pri izvajanju preiskav v zvezi z varnostjo preiskovalni organ sledi smernicam IMO za pomoč preiskovalcem pri izvajanju kodeksa o preiskovanju nesreč. Preiskovalci lahko odstopajo od teh smernic, kadar je to po njihovem strokovnem mnenju nujno za doseg ciljev preiskave. Komisija lahko ob upoštevanju katerih koli koristnih izsledkov preiskav v zvezi z varnostjo prilagodi smernice za namene te direktive v skladu s postopkom iz člena 19.

6. Pri odločanju, ali se je pomorska nesreča ali nezgoda na plovilu, privezanem ob boku drugega plovila, na fiksnem sidru ali ob pomolu, ki vključuje obalne ali pristaniške delavce, pripetila ‚neposredno v povezavi z upravljanjem ladje‘ in je zato predmet preiskave v zvezi z varnostjo, se posebna pozornost nameni vključenosti in pomembnosti ladijske strukture, opreme, postopkov, posadke in upravljanja ladje za dejavnost, ki se izvaja.

7. Preiskava v zvezi z varnostjo se začne brez odlašanja po pomorski nesreči ali nezgodi, vendar najpozneje dva meseca po tem, ko se je pripetila.

8. Če v času preiskave v zvezi s pomorsko varnostjo postane znano ali obstaja sum, da je storjeno kaznivo dejanje na podlagi člena 3, člena 3a, člena 3b ali člena 3c Konvencije o zatiranju nezakonitih dejanj zoper varnost v pomorskem prometu iz leta 1988, preiskovalni organ o tem nemudoma obvesti ustrezne organe pomorske varnosti države ali držav članic in katere koli tretje države.“;

(6) člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Obveznost obveščanja

Država članica v okviru svojega pravnega sistema zahteva, da pristojni organi in/ali udeležene strani ali oboji nemudoma obvestijo njen preiskovalni organ o nastopu vseh nesreč in nezgod, ki spadajo na področje uporabe te direktive.“;

(7) člen 7 se spremeni:

(a) v odstavku 1 se tretji pododstavek nadomesti z naslednjim:

„Vodenje vzporednih preiskav v zvezi z varnostjo iste pomorske nesreče ali nezgode je strogo omejeno na izjemne primere. V takih primerih država članica obvesti Komisijo o razlogih za vodenje takšnih vzporednih preiskav. Države članice, ki vodijo vzporedne preiskave v zvezi z varnostjo, medsebojno sodelujejo. Predvsem si zadevni preiskovalni organi izmenjujejo vse ustrezne informacije, pridobljene med zadevnimi preiskavami, zlasti da bi v okviru možnega prišli do skupnih zaključkov.“;

(b) vstavi se naslednji odstavek 1a:

„1a. Med preiskavo v zvezi s pomorsko varnostjo bi morale utemeljeno zainteresirane države v izvedljivem obsegu pomagati državam članicam, ki preiskujejo pomorsko varnost, pri dostopu do ustreznih informacij za preiskavo v zvezi s pomorsko varnostjo. Preiskovalcem, ki izvajajo preiskavo v zvezi s pomorsko varnostjo, bi moral biti omogočen tudi dostop do vladnih inšpektorjev, obalnih straž, upravljavcev sistemov nadzora ladijskega prometa, pilotov in ostalega pomorskega osebja utemeljeno zainteresirane države.“;

(8) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Organi za preiskovanje pomorske varnosti

1. Države članice zagotovijo, da je za vodenje preiskav v zvezi s pomorsko varnostjo pristojen neodvisni stalni organ za preiskovanje pomorske varnosti, ki bo imel potrebna pooblastila, zadostna sredstva in finančne vire ter ustrezno usposobljene preiskovalce,

pristojne v zadevah v zvezi s pomorskimi nesrečami in nezgodami, za izvajanje preiskav v zvezi s pomorsko varnostjo v primeru pomorskih nesreč in nezgod.

To ne izključuje niti ustreznega imenovanja preiskovalcev s potrebnimi specialističnimi spretnostmi za začasno sodelovanje v preiskavi v zvezi s pomorsko varnostjo niti uporabe svetovalcev za zagotavljanje strokovnega svetovanja o katerem koli vidiku preiskave v zvezi s pomorsko varnostjo.

Za nepristransko izvajanje preiskave v zvezi z varnostjo je preiskovalni organ organizacijsko, pravno in pri odločanju neodvisen od strani, katere interesi bi lahko bili v navzkrižju z nalogo, ki mu je bila zaupana.

Neobalne države članice, ki nimajo ladij oziroma plovil pod svojo zastavo, bodo določile neodvisno kontaktno točko za sodelovanje v preiskavah v skladu s členom 5(1), točka (c).

2. Preiskovalni organ zagotovi, da imajo posamezni preiskovalci zadostno znanje in praktične izkušnje na področjih, ki se nanašajo na njihove običajne preiskovalne dolžnosti. Poleg tega preiskovalni organ po potrebi zagotovi hiter dostop do ustreznega strokovnega znanja.

3. Dejavnosti preiskovalnega organa se lahko razširijo na zbiranje in analizo podatkov o pomorski varnosti, zlasti za preprečevanje nesreč in nezgod, če te dejavnosti ne vplivajo na njegovo neodvisnost ali ne prinašajo nobenih zakonskih in upravnih pristojnosti ali pristojnosti glede standardizacije.

4. Države članice, ki delujejo v okviru svojega pravnega sistema, zagotovijo, da se preiskovalcem njihovih preiskovalnih organov ali katerega koli drugega preiskovalnega organa, pooblaščenega za izvedbo preiskave v zvezi z varnostjo, po potrebi v sodelovanju z organi, pristojnimi za sodno preiskavo, zagotovijo informacije, ki se nanašajo na preiskavo pomorske varnosti, in jih tako pooblastijo, da:

- (a) imajo dostop do vseh relevantnih območij ali kraja nesreče, kakor tudi vseh ladij, razbitin ali objektov, vključno s tovorom, opremo ali naplavinami;
- (b) zagotovijo takojšen popis dokazov in nadzorovano iskanje in odstranitev razbitin, naplavin ali drugih sestavnih delov ali snovi za pregled ali analizo;
- (c) zahtevajo preiskavo ali analizo predmetov iz točke (b) in imajo prost dostop do rezultatov takšnih preiskav ali analiz;
- (d) imajo prost dostop do vseh pomembnih informacij in posnetih podatkov, vključno z VDR, ki zadevajo ladjo, zapise službe za nadzor plovbe, plovbo, tovor, posadko ali katere koli druge osebe, predmete, pogoje ali okoliščine, jih kopirajo in uporabljajo;
- (e) imajo prost dostop do rezultatov preiskav trupel žrtev ali preskusov na vzorcih, vzetih iz trupel žrtev;
- (f) zahtevajo rezultate preiskav ali preskusov na vzorcih, vzetih od oseb, vključenih v upravljanje ladje, ali katerih koli drugih ustreznih oseb, in imajo prost dostop do njih;
- (g) zaslišijo priče v odsotnosti oseb, katerih interes bi lahko oviral preiskavo v zvezi z varnostjo;
- (h) pridobijo dokumentacijo in ustrezne informacije, ki jih imajo država zastave, lastniki, klasifikacijski zavodi ali katere koli druge pomembne strani, kadar imajo te strani ali njihovi predstavniki sedež v državi članici;

- (i) zaprosijo za pomoč pristojne organe v zadevnih državah, vključno z nadzorniki države zastave in pomorskimi inšpektorji, obalnimi stražami, upravljavci sistemov nadzora plovbe, iskalnimi in reševalnimi ekipami, operaterji službe za ladijski promet, piloti ali ostalim pristaniškim ali pomorskim osebjem.
5. Preiskovalnemu organu se omogoči, da ima možnost ukrepati takoj, ko dobi obvestilo o nesreči, in pridobiti zadostna sredstva za neodvisno izvedbo svojih nalog. Njegovi preiskovalci pridobijo status, ki jim zagotavlja potrebno jamstvo za neodvisnost.
6. Preiskovalni organ lahko svoje naloge po tej direktivi kombinira z delom preiskovanja drugih dogodkov, ki niso pomorske nesreče, če takšne preiskave ne ogrožajo njegove neodvisnosti.
7. Do [datum prenosa v nacionalno zakonodajo] vsaka država članica razvije, izvaja in vzdržuje sistem vodenja kakovosti za svoj preiskovalni organ. Tovrsten sistem vodenja kakovosti se potrdi v skladu z veljavnimi mednarodnimi standardi za kakovost.“;
- (9) v členu 9 se točka (a) nadomesti z naslednjim:
- „(a) vseh pričevanj prič in drugih izjav, poročil in zapiskov, ki jih je preiskovalni organ zabeležil ali prejel v času preiskave v zvezi z varnostjo;“;
- (10) člen 10 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
- „1. Države članice v tesnem sodelovanju s Komisijo ustanovijo stalni okvir sodelovanja, ki njihovim preiskovalnim organom omogoča medsebojno sodelovanje v obsegu, ki je potreben za doseganje cilja te direktive.“;
- (b) odstavek 3 se spremeni:
- (a) uvodni odstavek in točka (a) se nadomestita z naslednjim:
- „3. Znotraj stalnega okvira sodelovanja se preiskovalni organi v državah članicah dogovorijo zlasti o najboljših načinih sodelovanja z namenom:
- (a) preiskovalnim organom omogočiti skupno uporabo naprav, objektov in opreme za tehnično preiskavo razbitin in ladijske opreme ter drugih predmetov, pomembnih za preiskave v zvezi z varnostjo, vključno s pridobivanjem in vrednotenjem zapisov iz VDR ter drugih elektronskih naprav.“;
- (b) točki (h) in (i) se nadomestita z naslednjim:
- „(h) spodbujati sodelovanje s preiskovalnimi organi tretjih držav in z mednarodnimi organizacijami za preiskavo pomorskih nesreč na področjih, ki jih ureja ta direktiva;
- (i) zagotavljati pomembne informacije preiskovalnim organom, ki opravljajo preiskavo v zvezi z varnostjo.“;
- (11) člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Poročila o nesrečah

1. Preiskave v zvezi z varnostjo, izvedene v skladu s to direktivo, se zaključijo z objavo poročila, ki se predstavi v obliki, ki jo določi pristojni preiskovalni organ, in v skladu z ustreznimi oddelki Priloge I.

2. Preiskovalni organi naredijo vse, kar je v njihovi moči, da je poročilo iz odstavka 1, vključno z njegovimi sklepi in morebitnimi priporočili, dostopno javnosti ter zlasti pomorskemu sektorju v dvanajstih mesecih od dneva nesreče. V kolikor končnega poročila ni možno pripraviti v tem času, se v dvanajstih mesecih od dneva nesreče objavi vmesno poročilo.
3. Preiskovalni organ vodilne preiskovalne države članice Komisiji pošlje kopijo končnega ali vmesnega poročila. Morebitne tehnične pripombe Komisije na končna poročila, ki ne vplivajo na bistvo ugotovitev, za izboljšanje redakcijske kakovosti preiskovalni organ upošteva na način, ki najbolje prispeva k doseganju cilja te direktive.“;
- (12) člen 15 se spremeni:
- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
- „1. Države članice zagotovijo, da naslovniki ustrezno upoštevajo varnostna priporočila preiskovalnih organov in da se na podlagi teh priporočil po potrebi sprejmejo nadaljnji ukrepi v skladu s pravom Unije ter mednarodnim pravom.“;
- (b) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:
- „2. Kadar je to primerno, preiskovalni organ ali Komisija pripravi varnostna priporočila na podlagi izvlečkov analize podatkov ter končnih rezultatov opravljenih preiskav v zvezi z varnostjo.“;
- (13) v členu 16 se prvi odstavek nadomesti z naslednjim:
- „Če preiskovalni organ države članice v kateri koli fazi preiskave v zvezi z varnostjo meni, da je za preprečitev nevarnosti novih nesreč potrebno takojšnje ukrepanje na ravni Unije, brez poseganja v svojo pravico do zgodnjega opozarjanja Komisijo nemudoma obvesti o potrebi po zgodnjem opozorilu.“;
- (14) člen 17 se spremeni:
- (a) vstavi se naslednji nov odstavek 2a:
- „2a. Države članice Komisijo obvestijo o pomorskih nesrečah in nezgodah v skladu z obrazcem iz Priloge II. V primeru ribiških plovil, krajših od 15 metrov, se poročanje zahteva le za zelo resne pomorske nesreče.“;
- (b) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:
- „3. Preiskovalni organi držav članic EMCIP obvestijo o vseh zelo resnih pomorskih nesrečah. Države članice lahko za poročanje o vseh drugih pomorskih nesrečah in nezgodah odločijo o pristojnih nacionalnih organih ali jih imenujejo. Ko je Komisija seznanjena s pomorsko nesrečo ali nezgodo, o tem poroča tudi EMCIP.“;
- (15) vstavi se naslednji novi člen 17a:

„Člen 17a

Usposabljanje in operativna podpora

1. Komisija omogoča razvoj zmogljivosti, pa tudi izmenjavo znanja v preiskovalnih organih in med njimi z zagotavljanjem usposabljanja o novem pravnem in tehnološkem razvoju, posebnih tehnikah in orodjih ter tehnologijah v zvezi z ladjami, njihovo opremo in upravljanjem.

2. Komisija na zahtevo preiskovalnih organov držav članic in ob predpostavki, da ne pride do navzkrižja interesov, zagotavlja operativno podporo tem državam članicam pri izvajanju njihovih preiskav v zvezi z varnostjo. Taka podpora vključuje zagotavljanje specializiranega analitičnega orodja ali opreme ter tudi strokovnega znanja.“;

(16) člen 19 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 19

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;

(17) v členu 20 se četrti odstavek nadomesti z naslednjim:

„Spremembe kodeksa IMO o preiskovanju nesreč se lahko v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 2099/2002 izključijo iz področja uporabe te direktive.“;

(18) člen 23 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 23

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.“;

(19) v členu 24 se doda naslednji odstavek 3:

„3. Uredba Komisije (EU) št. 1286/2011 se razveljavi.“.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do [Urad za publikacije: vstaviti datum: eno leto od datuma začetka veljavnosti te direktive o spremembah].

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

Ta 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 DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2009/18/ES o določitvi temeljnih načel za preiskovanje nesreč v sektorju pomorskega prometa

1.2 Zadevna področja

Mobilnost in promet – Pomorstvo

1.3 Ukrep, na katerega se predlog nanaša

Nov ukrep

Nov ukrep na podlagi pilotnega projekta / pripravljalnega ukrepa²⁷

Podaljšanje obstoječega ukrepa

Združitev enega ali več ukrepov v drug/nov ukrep

1.4 Cilji

1.4.1 Splošni cilji

Splošni cilj spremembe Direktive 2009/18/ES je izboljšanje pomorske varnosti in varstva morskega okolja s prispevanjem k cilju trajnostnega razvoja št. 3 („Poskrbeti za zdravo življenje in spodbujati splošno dobro počutje v vseh življenjskih obdobjih“) in k cilju trajnostnega razvoja št. 14 („Ohranjati in trajnostno uporabljati oceane, morja in morske vire za trajnostni razvoj“).

1.4.2 Specifični cilji

Specifični cilji revizije navedene direktive so:

zaščititi ribiška plovila, njihove posadke in okolje; manjša ribiška plovila, krajša od 15 metrov, niso vključena na sedanje področje Direktive. To pomeni, da se nesreče, ki vključujejo smrti in izgubo plovil, v tem segmentu plovil ne preiskujejo sistematično in usklajeno po vsej Evropski uniji;

pojasniti opredelitev pojmov in pravno besedilo tako, da organi držav članic za preiskovanje nesreč pravočasno in na usklajen način preiščejo vse nesreče, ki to zahtevajo;

okrepiti zmogljivost organov za preiskovanje nesreč za pravočasno, strokovno in neodvisno izvajanje preiskav (in poročanje o njih), tudi v zvezi z obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi in tehnologijami.

²⁷ 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 bo predlog zagotovil usklajen pristop k preiskavam v zvezi z varnostjo, s tem pa izboljšal kakovost preiskav z boljšim usposabljanjem, bolj usklajenimi in z ustreznimi viri podprtimi preiskavami in uporabo sistema vodenja kakovosti s strani organov držav članic za preiskovanje nesreč. Rezultati preiskav se uporabljajo za pripravo varnostnih priporočil za preprečitev ponovitve nesreč, s čimer se rešujejo življenja in preprečuje onesnaževanje.

Prav tako se pričakuje, da bo predlog povečal zaščito ribiških plovil, njihove posadke in okolja, kar bo zmanjšalo število smrti in poškodb.

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 podatkov, predloženih EMCIP glede števila smrti in zelo resnih poškodb, števila izgubljenih plovil in števila primerov onesnaževanja na morju ter njihovih sprememb skozi čas.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 2 se bo ugotavljala na podlagi podatkov, sporočenih EMCIP, horizontalnih analiz agencije EMSA in razprav na delavnicah ter tudi števila postopkov za ugotavljanje kršitev v prihodnjih letih.

Učinkovitost predlagane direktive v zvezi s specifičnim ciljem št. 3 se bo ugotavljala na podlagi horizontalne analize agencije EMSA in rezultatov letnih presoj sistema vodenja kakovosti, ki bodo izmenjane s Komisijo.

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*

Agencija EMSA bo morala organizirati dodatna usposabljanja v zvezi z obnovljivimi in nizkoogljičnimi gorivi (tveganja, uporaba na krovu, varstvo ladij itd.) v podporo delu pobud svežnja „Pripravljeni na 55“, pa tudi o: človeškem dejavniku, upravljanju avtomatizirane ladje, varnostnih analizah (za spodbujanje držav članic k boljši uporabi podatkov o nesrečah), forenziki (fotografije, vzorčenje itd.), dogodkih (požar, nesreče plovbe, poškodbe opreme, poklicne dejavnosti itd.) ter pravilih GDPR.

Agencija EMSA bo zagotovila tudi operativno orodje in opremo med posamezno preiskavo, kot so ROV (upravljevec podvodnega vozila na daljavo), RPAS (zračni droni), roboti (npr. za dostop do poškodovanih področij, zaprtih prostorov itd.), naprave VDR (zapisovalnik podatkov o plovbi), programska oprema, na primer MADAS (sklop za analizo podatkov o pomorskih nesrečah); *ad hoc* sredstva (znanstvene laboratorije, preskušanje rezervoarjev); *ad hoc* storitve (simulacija 3D za požar, izgubo zabožnikov itd.). Ta podpora bo temeljila na obstoječih storitvah, ki jih zagotavlja agencija EMSA na različnih področjih (kot je navedeno zgoraj, usposabljanja o zračnih dronih, podvodnih dronih, satelitskih posnetkih itd.), in se bo zagotavljala po načelu „kdor prej pride, prej melje“. Dolgoročno in odvisno od izkušenj z izvajanjem pa bi bili viri agencije EMSA ustrezno prilagojeni.

Agencija EMSA bo med posameznimi preiskavami zelo resnih pomorskih nesreč zagotavljala tudi visoko specializirano analitično podporo „standardnih“ in „visokousposobljenih“

strokovnjakov pri agenciji EMSA, ki bi lahko med drugim vključevali analitike vedenja, psihologe in druge specialiste.

Do leta 2025 bosta potrebna 2 EPDČ za zagotavljanje operativne in analitične podpore za nove naloge agencije EMSA.

- 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 zagotavlja enake konkurenčne pogoje za lastnike ladij, pristanišča in države članice. V zvezi s tem je uskladitev preiskav na ravni EU bistvenega pomena. Glede na mednarodno naravo pomorskega prometa ter potrebo po usklajenem in harmoniziranem pristopu k pomorski varnosti bo z ukrepanjem EU preprečen razvoj morebiti nezdružljivih ali neoptimalnih raznolikih nacionalnih ukrepov z različnimi zahtevami in cilji.

Pričakovana ustvarjena dodana vrednost Unije (naknadno)

Posredovanje na ravni EU je prineslo koristi, ki ne bi bile mogoče zgolj na nacionalni ravni ali ravni IMO. Obveznost, da se ustanovi neodvisen organ za preiskovanje nesreč, je večina deležnikov štela za glavno dodano vrednost Direktive, v odziv na Direktivo pa je bila ustanovljena skoraj polovica organov EU za preiskovanje pomorskih nesreč. Direktiva usklajuje zakonodajo EU s predpisi IMO in presega tisto, kar je potrebno na ravni IMO, hkrati pa je tudi vodilna na svetu z vidika usklajenega poročanja o nesrečah in nezgodah.

- 1.5.3 *Spoznanja iz podobnih izkušenj v preteklosti*

Po naknadni oceni REFIT in preverjanju ustreznosti zakonodaje na področju pomorskega prometa iz leta 2018 so bile med težavami pogosto izpostavljene pomanjkljivosti sedanjega okvira politike zaradi težav z viri, osebjem in s strokovnim znanjem. Omejena sredstva omejujejo nekatere organe držav članic za preiskovanje nesreč pri pravilnem in pravočasem izpolnjevanju njihovih odgovornosti. To še zlasti velja za tiste države članice z majhnimi flotami in omejeno dejavnostjo pomorskega prometa, ki so ustanovitev stalnega namenskega organa za preiskovanje nesreč šteje za nesorazmerno breme. Poleg tega obremenjuje zmogljivost držav članic, da izpolnijo svoje mednarodne obveznosti kot država zastave, država pristanišča ali obalna država v zvezi z različnimi direktivami. Med težavami organov za preiskovanje nesreč so bile pogosto izpostavljene težave z viri, osebjem in s strokovnim znanjem. Pri preverjanju ustreznosti so bila izdana številna priporočila, pomembna za preiskovanje nesreč, vključno z boljšo uporabo virov na nacionalni ravni in ravni EU, vključno z združevanjem virov, ki temelji na volji in podpori agencije EMSA ter izkorišča povečanje učinkovitosti, ki ga zagotavljata digitalizacija in izmenjava informacij.

Rezultate naknadne ocene izraža ocena učinka, priložena tej pobudi, kot je povzeto v preglednici 1.

- 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, ki določa vizijo EU za prometni sistem prihodnosti. V strategiji je napovedano, da Komisija v letu 2021 načrtuje začetek obsežnega pregleda obstoječe zakonodaje o odgovornostih države zastave, pomorski inšpekciji države pristanišča in preiskavi nesreč (v okviru vodilnega področja 10 – Povečanje varnosti in varstva v prometu).

Predlagana revizija bo ustvarila sinergije z drugimi deli regulativnega okvira EU, zlasti z Direktivo 2009/16/ES o pomorski inšpekciji države pristanišča in Direktivo 2009/21/ES o skladnosti z zahtevami države zastave.

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

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

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

Proračunske posledice te pobude se nanašajo na dodatne vire, potrebne za večjo vlogo agencije EMSA za lažje preiskovanje nesreč (tj. zagotoviti visoko specializirano analitično podporo med posamezno preiskavo, zagotoviti analitična orodja in opremo med posamezno preiskavo, izmenjati znanje ali organizirati usposabljanja o posebnih tehnikah/orodjih in novem razvoju) v okviru predlagane direktive. To so nove naloge agencije 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, čeprav bodo dodatne proračunske potrebe izpolnjene z izravnavo 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). Proračunski učinek tega predloga je že vključen v proračun za predlog Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o Evropski agenciji za pomorsko varnost ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1406/2002.

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega 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 proračuna²⁸

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 ob podpori Evropske agencije za pomorsko varnost.

Države članice bodo morale določbe Direktive prenesti do postavljenega roka.

²⁸ 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, pa tudi za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju držav članic in njihovem izpolnjevanju določb Direktive.

Komisija in/ali agencija EMSA bosta spremljali podatkovno bazo EMCIP, da bi preverili, ali se preiskave izvajajo pravočasno in učinkovito in ali so poročila naložena v podatkovno bazo, tudi za ribiška plovila, krajša od 15 metrov, v zvezi s katerimi so bile ugotovljene pomanjkljivosti na področju podatkov in varnosti. Kazalniki, ki se bodo posebej spremljali na podlagi podatkovne baze EMCIP, bodo število smrti in zelo resnih poškodb, število izgubljenih plovil in število primerov onesnaževanja na morju ter njihov razvoj skozi čas. Vsi ti kazalniki se bodo spremljali glede na vrsto vključenega plovila. Spremljalo se bo tudi število varnostnih priporočil, objavljenih kot rezultat preiskav in nadaljnjega ukrepanja na njihovi podlagi.

Agencija 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 organiziranost, politike, postopki, viri in dokumentacija držav članic ustrezni za doseganje njihovih ciljev. To bo treba certificirati, nato pa bo moralo biti predmet letne presoje. Preiskovalni organi bodo morali s Komisijo/agencijo EMSA deliti rezultate letnih presoj, ki jih izvaja akreditacijski organ, tako da lahko preiskovalni organ ohrani svoje certificiranje sistema vodenja kakovosti.

Agencija EMSA bo še naprej izvajala horizontalne analize, ki bodo pokazale, kako deluje zakonodaja, ugotovile vrzeli in kaj je mogoče storiti za njihovo obravnavo, Komisiji in državam članicam pa med drugim z razpravami na delavnicami poročala o njih.

Nazadnje bi morale službe Komisije deset let po datumu konca izvajanja zakonodaje opraviti 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, pa tudi za poročanje Evropskemu parlamentu in Svetu o njeni učinkovitosti in izvajanju. Po potrebi bo Komisiji pri informacijskih storitvah in razvoju informacijskih orodij, potrebnih za poročanje, spremljanje in preverjanje določb predlagane direktive, pa tudi pri organizaciji usposabljanj pomagala agencija EMSA. Od držav članic se bo zahteval prenos Direktive v nacionalno zakonodajo do roka, navedenega v Direktivi. Dejavnosti izvrševanja bodo izvedene v okviru obstoječih preiskav.

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 držav članic in njihovem izpolnjevanju določb

Direktive, EMSA pa bo odgovorna za opravljanje svojih dejavnosti in izvaja svojega okvira notranje kontrole. Agencija bo morala razviti orodja in module IT ter tudi zagotoviti usposabljanja, države članice pa bodo morale izvajati preiskave in poročati o njih.

Agencija 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 (zlasti tudi zato, ker agencija EMSA upravlja podatkovno bazo EMCIP), pa tudi poglobljeno razumevanje zapletenih tehničnih zadev v zvezi z elektronskimi potrdili in usposabljanjem.

Države članice so najprimernejše za izvrševanje predlagane direktive, zlasti z nadaljnjim preiskovanjem pomorskih nesreč in po potrebi poročanjem o njih.

GD MOVE bo uporabljal potrebne kontrole v skladu z nadzorno strategijo, sprejeto leta 2017 v zvezi z odnosi GD 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 dvakrat letno predloži poročilo. Kontrole, ki se izvajajo v zvezi z nadzorom agencije ter tudi v zvezi s povezanim finančnim in proračunskim upravljanjem, so v skladu s strategijo kontrol GD MOVE, posodobljeno leta 2022.

Dodatne vire, ki jih bo dobila na voljo agencija EMSA, bo pokrival sistem notranjih kontrol in obvladovanja tveganj agencije EMSA, ki je skladen z ustreznimi mednarodnimi standardi in vključuje posebne kontrole za preprečevanje navzkrižja interesov in zagotavlja zaščito 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 za agencijo EMSA, ki bo morala razviti orodja in module IT in tudi zagotoviti usposabljanja.

Agencija EMSA je v celoti odgovorna za izvrševanje svojega proračuna, GD MOVE pa je odgovoren za redno plačevanje prispevkov, ki jih določi proračunski organ. Pričakovana raven tveganja napake ob plačilu in ob zaključku je podobna tveganju v zvezi s proračunskimi subvencijami, ki se zagotavljajo agenciji.

Pričakuje se, da dodatne naloge, ki so posledica 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 stabilni.

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, specifično ciljno usmerjenih v preprečevanje 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 certificirati, nato pa bo moralo biti predmet letne presoje. Organi za preiskovanje nesreč bodo morali s Komisijo in/ali agencijo EMSA deliti rezultate letnih presoj, ki jih izvaja akreditacijski organ, tako da lahko preiskovalni organ ohrani svoje certificiranje sistema vodenja kakovosti.

Agencija 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, ki obravnava težave glede preprečevanja in odkrivanja goljufij ter glede pogojev za njihovo preiskovanje na ravni agencije. Agencija EMSA stalno prilagaja in izboljšuje svoje politike in ukrepe za spodbujanje najvišje ravni integritete osebja agencije EMSA, v podporo preprečevanju in odkrivanju tveganj za goljufije in za vzpostavitev ustreznih postopkov poročanja in obravnave morebitnih primerov goljufij ter njihovih izidov. Poleg tega je agencija EMSA leta 2015 sprejela politiko navzkrižja interesov za upravni odbor.

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

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. ²⁹	držav Efte ³⁰	držav kandidatkin in potencialnih kandidatkin ³¹	drugih tretjih držav	drugi namenski prejemki
1	02 10 02	nedif.	DA	NE	NE	NE

- Zahtevane nove proračunske vrstice

Po vrstnem redu razdelkov večletnega finančnega okvira in proračunskih vrstic

²⁹ Dif. = diferencirana sredstva / nedif. = nediferencirana sredstva.

³⁰ Efta: Evropsko združenje za prosto trgovino.

³¹ Države kandidatke in po potrebi potencialne kandidatke z Zahodnega Balkana.

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)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	plačila	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
Odobritve za agencijo EMSA SKUPAJ	obveznosti	= 1 + 1 a + 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	plačila	= 2 + 2 a + 3 b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega 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	Leta 2028–2034	SKUPAJ
Odobritve iz RAZDELKOV od 1 do 7 večletnega finančnega okvira SKUPAJ	obveznosti	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	plačila	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

3.2.2 Ocenjene posledice za odobritve za agencijo 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 ³²	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 ³³ ...																			
– 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).

³² Realizacije so dobavljeni proizvodi in opravljene storitve (npr. število financiranih izmenjav študentov, število kilometrov novozgrajenih cest ...).

³³ 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
---------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega 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
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

Agencija EMSA bo začela zaposlovanje pripravljati takoj po sprejetju predloga. Ocenjeni stroški temeljijo na predpostavki, da bosta 2 EPDČ zaposlena 1. julija 2025. Za prvo leto je tako potrebnih le 50 % stroškov za človeške vire.

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: EPDC)³⁴							
20 02 01 (PU, NNS, ZU iz splošnih sredstev)							
20 02 03 (PU, LU, NNS, ZU in MSD na delegacijah)							
Proračunske vrstice (navedite) ³⁵	– na sedežu ³⁶						
	– 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.

Opis nalog:

³⁴ PU = pogodbeni uslužbenec; LU = lokalni uslužbenec; NNS = napoteni nacionalni strokovnjak; ZU = začasni uslužbenec; MSD = mladi strokovnjak na delegaciji.

³⁵ Dodatna zgornja meja za zunanje sodelavce v okviru odobritev za poslovanje (prej vrstice BA).

³⁶ Zlasti za sredstva kohezijske politike EU, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja (EKSRP) in Evropski sklad za pomorstvo, ribištvo in akvakulturo (ESPRA).

Uradniki in začasni uslužbenci	
Zunanji sodelavci	

Opis izračuna stroškov za enote z ekvivalentom polnega delovnega časa 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.

Naloge, dodeljene agenciji EMSA, bodo zahtevale spremembo proračunske vrstice za letni prispevek agenciji (02 10 02) 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) v skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom. Proračunski učinek, ki presega veljavni večletni finančni okvir, je okvirni pregled, ki ne posega v prihodnji sporazum o večletnem finančnem okviru.

- Za predlog/pobudo je potrebna uporaba instrumenta prilagodljivosti ali sprememba večletnega finančnega okvira³⁷.

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								

³⁷

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 ³⁸					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.

³⁸ Pri tradicionalnih lastnih sredstvih (carine, prelevmani na sladkor) se navedejo neto zneski, tj. bruto zneski po odbitku 20 % stroškov pobiranja.