



HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove

KLASA: 022-03/23-01/111

URBROJ: 6521-31-23-1

Zagreb, 19. rujna 2023.

D.E.U. br. 23/014

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET I
INFRASTRUKTURU**
Pero Ćosić, predsjednik

Poštovani predsjedniče Odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje na razmatranje Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2023. godinu:

**Stajalište Republike Hrvatske
o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive
2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području
pomorskog prometa
COM (2023) 270**

koje je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom KLASA: 022-03/23-07/302, URBROJ: 50301-21/06-23-3 na sjednici održanoj 11. srpnja 2023.

Predmetni Prijedlog direktive je Europska komisija objavila 1. lipnja 2023. te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim Vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 20. listopada 2023.

S poštovanjem,

PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Hajduković

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2023) 270
- COM (2023) 270

Na znanje: Informacijsko-dokumentacijska služba (INFODOK)

PRIJEDLOG OKVIRNOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2009/18/EC establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector

Brojčana oznaka dokumenta: 2023/0164 (COD), COM(2023) 270 final

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta) i ustrojstvena jedinica:

Nadležno tijelo državne uprave:

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu

Ustrojstvena jedinica:

Uprava sigurnosti plovidbe

Sektor za nadzor plovidbe, traganje i spašavanje i zaštitu okoliša

Nadležna služba u MVEP (Sektor za COREPER I):

Služba za promet, telekomunikacije, energetiku i zaštitu okoliša

Nadležna radna skupina Vijeća EU:

Radna skupina za pomorski promet

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Članak 1. (pod nazivom „Izmjene Direktive 2009/18/EZ“) Prijedloga direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa (u daljnjem tekstu: Prijedlog direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ) čini njegov glavni dio i sadržava izmjene brojnih odredbi spomenute Direktive 2009/18/EZ (u daljnjem tekstu: Direktiva 2009/18/EZ).

Sadržajne izmjene Direktive 2009/18/EZ navedene su u nastavku.

U članku 2. stavku 2. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 2. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Svrha i područje primjene“) predlaže se brisanje točke (d), članka 2., stavka 2. Direktive 2009/18/EZ, čime se područje primjene Direktive 2009/18/EZ proširuje na sva ribarska plovila, uključujući ona kraća od 15 metara, dok se točka (b) istog stavka mijenja na način da se primjena predmetne direktive proširuje na sve brodice i jahte za gospodarsku namjenu (Direktiva 2009/18/EZ se odnosila samo na brodice i jahte za gospodarsku namjenu ako prevoze više od 12 putnika).

U članku 3. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 3. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Definicije“) predlaže se ažuriranje niza problematičnih definicija ili definicija koje se odnose na zastarjelo zakonodavstvo Europske unije (u daljnjem tekstu: EU) i kako bi se uzele u obzir promjene u međunarodnom regulatornom okruženju. Konkretno, ažurira se upućivanje na Kodeks Međunarodne pomorske organizacije o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda i niz definicija koje treba tumačiti u skladu s definicijama iz Kodeksa Međunarodne pomorske organizacije (u daljnjem tekstu: Kodeks IMO-a) te se briše upućivanje na ozbiljnu nesreću koje je iz njega uklonjeno i na koje se upućuje u članku 3. stavku 3. Direktive 2009/18/EZ. Nekoliko drugih izmjena uneseno je u pravne odredbe u skladu s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, posebno promjena naziva „tijelo za istraživanje nesreća” u „tijelo za pomorske sigurnosne istrage” (valja napomenuti kako se Kodeks IMO-a odnosi isključivo na brodove, a ne na brodice i jahte kako se predviđa u Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ). Osim toga, upućivanja na „ro-ro putnički brod” i „brzo putničko plovilo” ažuriraju se kako bi se uzele u obzir promjene u zakonodavstvu EU-a, a duljina ribarskog plovila utvrđena je kao „duljina preko svega” u skladu s člankom 2. Uredbe (EU) 2017/1130 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2017. o definiranju karakteristika ribarskih plovila. Rješava se i pitanje ozljeda bez smrtnih posljedica koje naknadno dovode do smrti neko vrijeme nakon uzročnog pomorskog događaja. Kako bi se definirale jasne smjernice o tome kada treba započeti istragu i time osigurao usklađen pristup na razini EU-a, Direktiva 2009/18/EZ se mijenja u cilju uključivanja jasnog roka (tj. 30 dana nakon nesreće, kao i kod ostalih vrsta prijevoza).

U članku 5. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 5. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Obveza istraživanja i istražna tijela“) mijenja se obveza istraživanja te se predviđa da su, u slučaju vrlo ozbiljne pomorske nesreće (gubitak plovila i/ili smrtni slučaj) u kojoj sudjeluje ribarsko plovilo kraće od 15 metara, države članice obvezne izvršiti barem preliminarnu procjenu kako bi utvrdile treba li provesti sigurnosnu istragu. Osim toga, s obzirom na to da je pojam ozbiljne nesreće ukinut na razini IMO-a, ukinuta je i obveza provođenja preliminarne procjene takvih nesreća, koja se zahtijeva Direktivom 2009/18/EZ. Naposljetku, Direktiva 2009/18/EZ se mijenja kako bi se osigurale smjernice povezane s nesrećama u kojima sudjeluju brodovi u luci.

U članku 8. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 8. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Tijela za pomorske sigurnosne istrage“) predviđeno je da države članice moraju uspostaviti sustav upravljanja kvalitetom za svoje tijelo za pomorske sigurnosne istrage. Tom bi se mjerom trebali poboljšati kvaliteta istraga nesreća i upravljanje dostupnim resursima uzimajući u obzir radno opterećenje, a posebno pisana izvješća.

U članku 17. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 14. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ, koji se odnosi se na obveze izvješćivanja država članica u pogledu Europske informacijske platforme za pomorske nesreće (u daljnjem tekstu: EMCIP), uvode se dvije promjene. Prvo, utvrđuju se obveze država članica u pogledu vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća u kojima sudjeluju ribarska plovila kraća od 15 metara. Drugo, Direktiva 2009/18/EZ je prilagođena tako da nadležno tijelo države članice, koje nije tijelo za pomorske sigurnosne istrage, može obavješćivati EMCIP o svim pomorskim nesrećama i nezgodama osim o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama. Trenutačno samo tijelo za pomorske sigurnosne istrage može obavješćivati EMCIP, a neke države članice to smatraju opterećenjem resursa. Osim toga, Europska agencije za pomorsku sigurnost (u daljnjem tekstu: EMSA) i Europska komisija (u daljnjem tekstu: EK) trebale bi moći unositi podatke u bazu podataka EMCIP. Time će se istražnim tijelima omogućiti da se usredotoče na svoje istražne zadaće i uzet će se u obzir činjenica da istražna tijela nemaju uvijek pristup takvoj vrsti upravljanja podacima jer relevantne statističke podatke prikupljaju, upotrebljavaju i njima upravljaju druga nadležna tijela u istoj državi članici.

Potporna i osposobljavanje Europske agencije za pomorsku sigurnost (dalje: EMSA)

U članku 1., stavku 15. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ uvodi se novi **članak 17.a**, u kojem je planirano jačanje stručne i tehničke potpore državama članicama od strane EK-a putem EMSA-e.

U članku 20. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 17. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Ovlasti za izmjene“) navodi se činjenica da bez obzira na to što se upućivanje na Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda odnosi na najnoviju verziju, isto ipak podliježe standardnoj klauzuli o nesmanjivanju dostignute zaštite. To znači da se, ako dođe do promjena na međunarodnoj razini, standardi u instrumentu EU-a održavaju barem na trenutačnoj razini.

U članku 23. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 18. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Preispitivanje provedbe“) navodi se da će EK provesti preispitivanje provedbe izmijenjene direktive 10 godina nakon njezina donošenja, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za prenošenje i činjenicu da EMSA-in ciklus posjeta državama članicama u svrhu preispitivanja obično traje najmanje pet godina.

U članku 24. Direktive 2009/18/EZ, odnosno članku 1., stavku 19. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ predviđa se stavljanje izvan snage Uredbe EK (EU) br. 1286/2011 od 9. prosinca 2011. o donošenju opće metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda. IMO je 4. prosinca 2013. donio smjernice za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda (rezolucija A.1075(28)), u kojima se navodi detaljna metodologija za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda. Stoga više ne postoji potreba za zajedničkom metodologijom utvrđenom u Uredbi EK (EU) br. 1286/2011.

Razlozi za donošenje i pozadina zakonodavnog akta:

Potreba za izmjenom Direktive 2009/18/EZ utvrđena je „*ex-post* evaluacijom“ i provjerom primjerenosti zakonodavstva EU-a u području pomorskog prometa, provedenim u okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (u daljnjem tekstu: REFIT) iz 2018. godine, kada je zaključeno da je Direktivu 2009/18/EZ potrebno ažurirati i donekle poboljšati iako su njezini ciljevi u velikoj mjeri ostvareni. U okviru REFIT-a iz 2018. u velikoj se mjeri izvješćivalo o tome da su nedostaci u postojećoj direktivi i njezinoj provedbi u državama članicama zbog izazova u pogledu resursa, osoblja i stručnog znanja, izazivali probleme. U *ex post* evaluaciji istaknuti su i neprimjenjivost pravne stečevine u području pomorske sigurnosti na određenu kategoriju plovila (ribarska plovila) koja plove u vodama EU-a i znatni sigurnosni problemi povezani s tom vrstom plovila.

Opći cilj revizije Direktive 2009/18/EZ je osigurati visoku razinu pomorske sigurnosti i zaštite od onečišćenja morskog okoliša u cijeloj EU te osigurati jasan, jednostavan i ažuriran pravni okvir kojim se povećava ukupna razina sigurnosti.

Specifični su ciljevi njezine revizije:

- zaštita ribarskih plovila, njihove posade i okoliša. Manja ribarska plovila kraća od 15 metara nisu uključena u trenutno područje primjene Direktive 2009/18/EZ, što znači da istraživanje nesreća koje uključuju smrtno slučajeve i gubitak plovila nije sustavno i usklađeno u čitavoj EU;
- pojašnjenje definicija i pravnog teksta kako bi tijela država članica za istraživanje nesreća pravodobno i usklađeno istražila sve nesreće za koje je to potrebno;
- povećanje kapaciteta tijela za istraživanje nesreća kako bi pravodobno, stručno i neovisno provodila istrage o nesrećama i izvješćivala o njima, uključujući nesreće s obnovljivim i niskougljičnim gorivima i tehnologijama te
- ažuriranje niza definicija i upućivanja na relevantno zakonodavstvo EU-a i propise IMO-a, kako bi se osigurala jasnoća i dosljednost.

Status zakonodavnog akta:

EK je prijedlog akta objavila 1. lipnja 2023. godine, kao dio zakonodavnog paketa za sigurnost pomorskog prometa, a predstavljen je na Radnoj skupini za pomorski promet 7. lipnja 2023. godine.

Tijekom španjolskog predsjedanja Vijećem fokus rada će biti upravo na navedenom zakonodavnom prijedlogu.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) pozdravlja odluku da se pokrene izmjena Direktive 2009/18/EZ.

Ključno pitanje za RH u raspravi o Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ bit će proširenje primjene Direktive 2009/18/EZ na sve brodice i jahte za gospodarsku namjenu u

članku 1., stavku 2. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ („Svrha i područje primjene“), koje RH ne može podržati (navedeno pitanje predstavlja tzv. „crvenu liniju“ za RH, eng. „red line“).

Obveza provođenja sigurnosnih istraga od strane države proizlazi iz međunarodnih konvencija kojima je RH potpisnica i to: Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija), Međunarodne konvencije o teretnim linijama („Load Lines“ konvencija) i Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja s brodova (MARPOL konvencija). Predmetne konvencije, te posljednično i rezolucije IMO-a, odnose se isključivo na brodove. S tim u vezi potrebno je prilikom izmjena Direktive 2009/18/EZ uzeti u obzir kako fokus sigurnosnih istraga mora i nadalje ostati na pomorskim nesrećama u kojima sudjeluju brodovi.

Postojeća Direktiva 2009/18/EZ obvezu provođenja sigurnosnih istraga proširila je i na brodice i na jahte, ako se iste koriste za gospodarske namjene i prevoze više od 12 putnika. Prijedlog direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ briše dio koji se odnosi na 12 putnika (članak 2., stavak 2., točka (b), odnosno članak 1., stavak 2. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ), što posljednično znači kako bi se, ako se direktiva usvoji u takvom obliku, odnosila na sve brodice i jahte za gospodarsku namjenu (*charter* plovila).

U morskom prostoru RH u posljednjih desetak godina broj pomorskih nesreća i nezgoda iznosi između 1100 i 1200 nesreća i nezgoda godišnje, od čega 90-95% otpada na brodice i jahte (nautički i rekreativni segment). Ključni uzrok ovih nesreća i nezgoda jest ljudski faktor, u pravilu nemar prema prognostičkim upozorenjima, nedovoljno nautičko iskustvo i neadekvatna opremljenost brodica i jahti.

S obzirom da je hrvatska *charter* flota s više od 4 000 plovila najveća na svijetu te uzevši u obzir broj pomorskih nesreća i nezgoda koje otpadaju na brodice i jahte (oko 1 000 godišnje), potrebno je istaknuti da bi se predloženim izmjenama ove odredbe Direktive 2009/18/EZ značajno povećao opseg poslova istražnom tijelu za obavljanje sigurnosnih istraga u RH u dijelu nesreća brodica i jahti, što dovodi u pitanje svrsishodnost i obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća brodova, što je primarna obveza države u skladu s navedenim konvencijama.

Dodatno, u prijedlogu izmjena ove odredbe, izostala je kvalitetna analiza i u skladu s tim i prikladno obrazloženje širenja primjene predmetne direktive na brodice i jahte za gospodarsku namjenu (*charter*).

Također, potrebno je istaknuti kako bi ključni europski propisi koji se odnose na pomorsku sigurnost i koji proizlaze iz međunarodnih konvencija, trebali težiti koherentnosti i ujednačenosti u svojoj primjeni, te u tom smislu RH kao primjer dobre prakse ukazuje na područje primjene Direktive 2009/45/EZ o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, kako je izmijenjena i dopunjena, a koja isključuje brodice i jahte iz svoje primjene.

U skladu s navedenim, RH bi mogla pristati na zadržavanje teksta odredbe postojeće Direktive 2009/18/EZ (primjena na brodice i jahte ako prevoze više od 12 putnika), iako smatra kako bi najbolje rješenje bilo potpuno brisanje brodica i jahti iz područja primjene predmetne direktive. Isto se predlaže imajući na umu da istrage brodica i jahti utječu na obvezu države kad je riječ o provođenju sigurnosnih istraga pomorskih nesreća u kojima sudjeluju brodovi, a posebno uzevši u obzir kako je prijedlogom izmjena Direktive 2009/18/EZ već proširena primjena iste na sva ribarska plovila.

Vezano uz ostale prijedloge izmjena Direktive 2009/18/EZ, podržavamo prijedlog teksta u uvodnoj izjavi (15) [„deset godina nakon datuma njezina stupanja na snagu iz članka 23.“, eng. „*ten years after its date of entry into force referred to in Article 23*“], kojim se predviđa da u roku od 10 godina od datuma stupanja na snagu revidirane Direktive 2009/18/EZ EK treba ocijeniti njenu provedbu i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće.

Pozdravljamo i podržavamo preciziranje definicija u članku 3. Direktive 2009/18/EZ (t.j. članku 1., stavku 3. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ) u svrhu harmoniziranih i standardiziranih provedbi sigurnosnih istraga pomorskih nesreća među državama članicama. U tom smislu skrećemo pozornost kako ipak i dalje ostaje otvoreno pitanje nepostojanja definicije potpunog gubitka broda (eng. „*total loss*“). U skladu s Kodeksom IMO-a i postojećom Direktivom 2009/18/EZ, vrlo ozbiljne pomorske nesreće jesu one koje uključuju „potpuni gubitak broda, smrtni slučaj ili ozbiljno onečišćenje koje je uzrokovano ili je u svezi s radom broda“. Naime, za potrebe klasifikacije pomorske nesreće i provedbe sigurnosne istrage uvjet „*sine qua non*“ je poznavanje trenutka nastanka „potpunog gubitka broda“. Ukoliko se za „potpuni gubitak broda“ uzimaju „stvarni potpuni gubitak broda“ i „izvedeni potpuni gubitak broda“, kod „izvedenog potpunog gubitka broda“ se ponekad događa situacija da trenutak samog gubitka broda nastupa tek u trenutku kada vlasnik broda odluči da je brod neisplativo popraviti, a što može biti i nakon 30 dana potrebnih za pokretanje istrage. Smatramo kako bi bilo potrebno Direktivom 2009/18/EZ preciznije definirati trenutak nastanka „potpunog gubitka“, odnosno radi li se o trenutku havarije ili o trenutku kada vlasnik (nerijetko s velikom odgodom od trenutka havarije) proglasi isti. U skladu s navedenim, predlaže se razmotriti u definicijama u članku 1., stavku 3. Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ unošenje pojašnjenja pojma „potpunog gubitka broda“ s obzirom na trenutak nastanka potpunog gubitka broda.

Zaključno, predlaže se dodati odgovarajuću odredbu kojom bi se utvrdilo kako se nacrti završnih izvješća i završna izvješća o pomorskim nesrećama ne mogu koristiti u sudskim postupcima. Navedeno se predlaže kako bi bilo usklađeno s točkom 25.4. Rezolucije IMO-a MSC.255(84) od 16. svibnja 2008. godine. Dodatno, u prilog ovome ističe se kako je navedeno aktualizirano na 12. sastanku Europskog stalnog okvira suradnje istražnih tijela („*Accident Investigation Permanent Cooperation Framework – AI PCF*“) u rujnu 2022. (uspostavljenom temeljem Direktive 2009/18/EZ, a čije tajništvo obavlja EMSA) u sklopu tematike „Neprimjereno korištenje podataka iz završnih izvješća o pomorskim nesrećama“ („*Misuse of data available in safety reports*“), u koju svrhu je AI PCF osnovao i posebnu skupinu („*correspondence group*“) koja ima zadaću prikupiti i analizirati takvu praksu u EU-u. U tematskoj skupini sudjeluju Švedska (voditelj skupine), Hrvatska, Finska, Francuska,

Njemačka, Grčka, Irska, Malta, i EMSA. Predmetna tematika također je tema dnevnoga reda i 13. sastanka Europskog stalnog okvira suradnje istražnih tijela, koji se održao u EMSA-i, u Lisbону od 27. do 29. lipnja 2023. godine.

Sporna/otvorena pitanja za RH:

Nismo skloni podržati odredbu članka 1., stavka 2., točke a. (članak 2., stavak 2., točka b. Direktive 2009/18/EZ) Prijedloga direktive o izmjeni Direktive 2009/18/EZ na način kako je predloženo da se buduća direktiva primjenjuje na sve brodice i jahte za gospodarsku namjenu.

Stajališta država članica i EK:

-

Sporna/otvorena pitanja za države članice i EK:

-

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima država članica i EK:

-

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja zakonodavnog akta:

Očekuje se da će izmjena Direktive 2009/18/EZ zahtijevati određene izmjene i/ili dopune Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda („Narodne novine“, br. 122/15).

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Predviđa se kako će za potrebe uspostave sustava upravljanja kvalitetom za početak biti potrebno otprilike 5 000 EUR, uz godišnje troškove održavanja sustava.

Također, u slučaju proširenog područja primjene predmetne direktive na brodice i jahte za gospodarsku namjenu, te ribarske brodove ispod 15 m dužine, bit će potrebno zapošljavanje barem jednog dodatnog istražitelja pomorskih nesreća, pri čemu ukupni godišnji prosječni trošak plaće za jednog istražitelja (godišnji bruto 2) iznosi 35 000 EUR.

Radi proširenog područja primjene predmetne direktive bit će potrebno uspostaviti ispostavu Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu sa sjedištem u nekom od obalnih gradova, pri čemu troškovi najma prostora iznose otprilike 10 000 EUR, a potrebno je uzeti u obzir i troškove režija.

Također će radi proširenog područja primjene predmetne direktive i uspostave ispostave Agencije biti potrebno nabaviti jedno dodatno službeno vozilo, uz troškove goriva za isto.



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 1.6.2023.
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa

(Tekst značajan za EGP)

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ovaj se Prijedlog odnosi na izmjenu Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i o izmjeni Direktive Vijeća 1999/35/EZ i Direktive 2002/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹.

Direktivom 2009/18/EZ (dalje u tekstu „Direktiva”) predviđa se sustav sigurnosnih istraga kako bi se izvukle pouke iz pomorskih nesreća i spriječilo njihovo ponavljanje. Pomorske nesreće obuhvaćene područjem primjene Direktive istražuju se kako bi se poboljšala pomorska sigurnost i zaštitio morski okoliš.

U okviru Programa za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT) i agende za bolju regulativu Komisija je 2018. provela *ex post* evaluaciju² i provjeru primjerenosti pomorskog prometa³. U njima je zaključeno da je Direktivu potrebno ažurirati i donekle poboljšati iako su njezini ciljevi u velikoj mjeri ostvareni te je pružila dodanu vrijednost EU-a. Opći je cilj revizije Direktive poboljšati pomorsku sigurnost i zaštitu morskog okoliša. Postojeći regulatorni okvir EU-a trebalo bi ažurirati kako bi se i. zadržala pravila EU-a tamo gdje je to potrebno i razmjerno; ii. osigurala njihova pravilna provedba; i iii. uklonila moguća preklapanja obveza i nedosljednosti među povezanim zakonodavnim aktima. Glavni je cilj osigurati jasan, jednostavan i ažuriran pravni okvir kojim se povećava ukupna razina sigurnosti.

Na brodove u međunarodnoj plovidbi, koja uključuje putovanja između država članica, primjenjuju se međunarodne konvencije i određena pravila EU-a. Obveza istraživanja pomorskih nesreća ili nezgoda u plovidbi proizlazi iz Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora⁴ (UNCLOS) kojom se državi zastave nameće obveza provođenja istrage.

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) naknadno je izradila Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda⁵. Njime se zahtijeva provođenje sigurnosne istrage o nesrećama koje uključuju potpuni gubitak broda ili smrt ili ozbiljnu štetu za okoliš. Preporučuje se i da država zastave broda o kojem je riječ provede istrage drugih pomorskih nesreća i nezgoda ako se smatra vjerojatnim da bi se time dobile informacije koje bi se mogle upotrijebiti za sprečavanje budućih nesreća.

Djelovanjem EU-a u području pomorske sigurnosti dopunjuje se i provodi međunarodni okvir. Prenosjenjem pravila IMO-a u pravni sustav EU-a te odredbe mogu biti predmet spora pred Sudom Europske unije, čime se osigurava njihova ujednačena provedba u EU-u.

Direktiva obuhvaća više nego Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda jer obvezuje države članice da uspostave neovisna tijela za istraživanje nesreća i da u nacionalnom zakonodavstvu

¹ SL 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 međunarodnih normi i preporučenih praksi za sigurnosnu istragu pomorskih nesreća ili nezgoda (Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda).

odrede da se ta tijela obavještavaju o pomorskim nesrećama i nezgodama⁶. Navedena neovisna tijela trebala bi istraživati nesreće ovisno o njihovoj težini, a „vrlo ozbiljne pomorske nesreće”⁷ zahtijevaju obveznu istragu. Direktivom je obuhvaćeno više vrsta plovila nego u tekstu IMO-a, uključujući ribarska plovila duljine 15 metara i više te jahte za razonodu i plovila za razonodu u određenim okolnostima. Direktivom se predviđa i primjena zajedničke metodologije u provođenju istraga te se utvrđuju uvjeti za provođenje usporednih/zajedničkih istraga. Nadalje, od tijela za istraživanje nesreća zahtijeva se da objavljuju izvješća o provedenim istragama (izvješća o sigurnosnim istragama). Trebali bi i obavještavati Komisiju o pomorskim nesrećama i nezgodama putem baze podataka (Europska informacijska platforma za pomorske nesreće – EMCIP) koju je u tu svrhu uspostavila i održava Europska agencija za pomorsku sigurnost⁸ (EMSA).

U okviru REFIT-a iz 2018. i provjere primjerenosti pomorskog prometa istaknuta je potreba da se osigura dosljednost regulatornog okvira u svim državama članicama te učinkovita provedba međunarodnih obveza na ujednačen i usklađen način. U velikoj se mjeri izvješćivalo o tome da su nedostaci u postojećoj direktivi i njezinoj provedbi u državama članicama zbog izazova u pogledu resursa, osoblja i stručnog znanja izazivali probleme.

Osim potrebe za ažuriranjem Direktive kako bi se uzele u obzir pravne, okolišne i tehnološke promjene koje su se dogodile od njezina donošenja, potrebno je uzeti u obzir i iskustva stečena tijekom njezine provedbe. U *ex post* evaluaciji istaknuti su i neprimjenjivost pravne stečevine u području pomorske sigurnosti na određenu kategoriju plovila (ribarska plovila) koja plove u vodama EU-a i znatni sigurnosni problemi povezani s tom vrstom plovila.

S obzirom na rezultate *ex post* evaluacije i provjere primjerenosti pomorskog prometa te s općim ciljem poboljšanja sigurnosti i zaštite okoliša uz pojednostavnjenje regulatornog okvira EU-a i pomoć državama članicama u ispunjavanju njihovih međunarodnih regulatornih obveza i regulatornih obveza EU-a, izrađen je prijedlog za izmjenu Direktive 2009/18/EZ. Specifični su ciljevi njezine revizije:

- zaštita ribarskih plovila, njihove posade i okoliša. Manja ribarska plovila kraća od 15 metara nisu uključena u trenutačno područje primjene Direktive, što znači da istraživanje nesreća koje uključuju smrtnu slučajevu i gubitak plovila nije sustavno i usklađeno u čitavoj Europskoj uniji,
- pojašnjenje definicija i pravnog teksta kako bi tijela država članica za istraživanje nesreća pravodobno i usklađeno istražila sve nesreće za koje je to potrebno,
- povećanje kapaciteta tijela za istraživanje nesreća kako bi pravodobno, stručno i neovisno provodila istrage o nesrećama i izvješćivala o njima te o obnovljivim i niskougličnim gorivima i tehnologijama,
- ažuriranje niza definicija i upućivanja na relevantno zakonodavstvo EU-a i propise IMO-a kako bi se osigurala jasnoća i dosljednost.

⁶ Ova obveza obuhvaća nesreće i nezgode u kojima sudjeluju brodovi koji plovo pod zastavom jedne od država članica; ili koje se dogode u teritorijalnim morima i unutarnjim vodama država članica; ili koje uključuju druge bitne interese država članica. Teritorijalno more je pojas obalnih voda koji se proteže najviše 12 nautičkih milja (22 km) od polazne crte (obično srednje vrijednosti crte niske vode) obalne države. Unutarnje vode su vode na kopnenoj strani od polazne crte teritorijalnih voda države. Mogu uključivati rijeke i kanale te luke i pristaništa (članak 6. Direktive o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa).

⁷ Kako je definirano u Kodeksu IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda iz članka 3. stavka 2. točke (b) Direktive o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa.

⁸ www.emsa.europa.eu

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

Prijedlog je u potpunosti usklađen s Direktivom 2009/16 /EZ⁹ o nadzoru države luke i Direktivom 2009/21/EZ¹⁰ o zahtjevima države zastave. Sve tri direktive, koje se istodobno izmjenjuju, moraju biti međusobno usklađene, a svaka predložena izmjena mora uzeti u obzir druge dvije direktive i šire međunarodno regulatorno okruženje. Iskustva stečena tijekom sigurnosnih istraga i sigurnosne preporuke koje iz njih proizlaze mogu pomoći državama zastave i priznatim organizacijama koje djeluju u njihovo ime da poboljšaju sigurnosni profil plovila pod njihovom odgovornošću.

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

Ovaj je Prijedlog dio Komisijina programa REFIT kojim se ostvaruje agenda za bolju regulativu jer se njima osiguravaju jednostavnost i jasnoća postojećeg zakonodavstva bez nepotrebnog opterećenja te njegova usklađenost s političkim, društvenim i tehnološkim promjenama. Ovaj Prijedlog izmjene, kao i prijedlozi za druge direktive o pomorskoj sigurnosti, ujedno su i dio veće pravne stečevine o pomorskoj sigurnosti, koja uključuje elemente kao što su sustav EU-a za nadzor plovidbe i razmjenu pomorskih informacija (SafeSeaNet)¹¹, Uredba o osnivanju EMSA-e¹², Direktiva o sigurnosti ribarskih plovila¹³, zakonodavstvo EU-a o priznatim organizacijama¹⁴, Okvirna direktiva o pomorskoj strategiji¹⁵ i drugo zakonodavstvo EU-a o okolišu¹⁶, te su u znatnoj interakciji s njom.

Ovaj je Prijedlog u skladu s ciljem klimatske neutralnosti EU-a do 2050., kako je utvrđeno u članku 2. stavku 1. Uredbe (EU) 2021/1119¹⁷ Europskog parlamenta i Vijeća kojom se uspostavlja okvir EU-a za postizanje klimatske neutralnosti, te mu doprinosi.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

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

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Budući da su međunarodni instrumenti za istraživanje nesreća u području pomorskog prometa u isključivoj nadležnosti EU-a u skladu s člankom 3. stavkom 2. UFEU-a, načelo supsidijarnosti ne primjenjuje se ni na te instrumente ni na pravila EU-a o provedbi tih sporazuma. Čak i da to nije slučaj, države članice koje djeluju pojedinačno ne bi mogle riješiti sve utvrđene probleme, a ako bi i uspjele,

⁹ SL L 131, 28.5.2009., str. 57.

¹⁰ SL L 131, 28.5.2009., str. 132.

¹¹ Direktiva 2002/59/EZ o uspostavi sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava Zajednice (SL L 208, 5.8.2002., str. 10.).

¹² SL L 208, 5.8.2002., str. 1.

¹³ SL L 34, 9.2.1998., str. 1.

¹⁴ Uredba (EZ) br. 391/2009 o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova (SL L 131, 28.5.2009., str. 11.) i Direktiva 2009/15/EZ o zajedničkim pravilima i normama za organizacije koje obavljaju pregled i nadzor brodova te za odgovarajuće aktivnosti pomorskih uprava (SL L 131, 28.5.2009., str. 47.).

¹⁵ SL L 164, 25.6.2008., str. 19.

¹⁶ Kao što su Direktiva 92/43/EEZ („Direktiva o staništima”), Direktiva 2009/147/EZ („Direktiva EU-a o pticama”), Direktiva (EU) 2019/904 („Direktiva o plastičnim proizvodima za jednokratnu uporabu”).

¹⁷ SL L 243, 9.7.2021., str. 1.

to bi dovelo do fragmentacije zakonodavstva i mogućeg narušavanja unutarnjeg tržišta. Kako bi se izbjegao takav fragmentirani pravni okvir, postoji potreba za djelovanjem na razini EU-a.

Direktiva se odnosi na sve države članice kao države zastave, obalne države ili bitno zainteresirane države.

- **Proporcionalnost**

Prijedlog je izrađen kako bi se išlo ukorak s najnovijim međunarodnim kretanjima i kako bi se razmotrili rezultati prethodno navedenih provjera primjerenosti. Komisija je provela i procjenu učinka kako bi utvrdila i ocijenila alternativne mjere za postizanje istih ciljeva.

Cilj je predložene izmjene poboljšati pomorsku sigurnost. To će se postići istraživanjem nesreća i stjecanjem relevantnog iskustva kako bi se spriječile slične nesreće. Proširenje područja primjene na određene vrste nesreća u kojima sudjeluju manja ribarska plovila smatra se razmjernim. Dodatni troškovi koji su potrebni tijelima za istraživanje vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća u kojima sudjeluju ribarska plovila kraća od 15 metara čine se ograničenima, posebno u usporedbi s mogućim poboljšanjima sigurnosti. Izmjenom će se osigurati da trenutačna visoka razina sigurnosti ne bude ugrožena te bi se njome trebala poboljšati sigurnost u ribarstvu.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je u pogledu Direktive 2009/18/EZ potrebno provesti samo nekoliko izmjena, direktiva o izmjeni najprikladniji je pravni instrument.

3. REZULTATI EX POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- **Ex post evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Provjera primjerenosti pokazala je da se ključni ciljevi Direktive općenito ispunjavaju te da su i dalje vrlo relevantni. Bez Direktive o istraživanju nesreća malo je vjerojatno da bi bilo uspostavljeno 16 tijela za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda osnovanih od 2009. Naime, prije 2009. većina je država uglavnom provodila istrage u svrhu kaznenog progona, ako je to uopće činila. Uspostavljanje takvih tijela potaknulo je istraživanje nesreća iz sigurnosnih razloga, s naglaskom na neovisnost i izradu sigurnosnih preporuka u svrhu sprečavanja nesreća. Osim toga, u evaluaciji je zaključeno da Direktiva omogućava dosljedan okvir za istraživanje pomorskih nesreća i time osigurava ujednačeno i usklađeno provođenje istraga nesreća u čitavom EU-u.

Obvezujuća priroda Direktive dovela je do usklađenog izvješćivanja o nesrećama i nezgodama, s obzirom na to da je potrebno ispuniti standardni niz zahtjeva. Opći zaključak evaluacije na temelju ocjene relevantnosti, djelotvornosti, učinkovitosti, dosljednosti i dodane vrijednosti EU-a bio je da je Direktiva u velikoj mjeri ispunila očekivanja, uz koristi na razini čitavog EU-a.

Međutim, nedostaci u postojećem okviru politike zbog izazova u pogledu resursa, osoblja i stručnog znanja u velikoj su se mjeri prijavljivali kao problematični.

- **Savjetovanja s dionicima**

Glavne aktivnosti savjetovanja uključivale su:

- tri kruga razgovora s predstavnicima ključnih dionika na razini EU-a koje je organizirao konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju i koji su se, uz prekide, održavali od

veljače 2021. do studenoga 2021. radi prikupljanja konkretnih informacija, posebno kako bi se pružila podrška pri utvrđivanju cjelokupnog problema i razradile moguće opcije politike,

- ciljanu anketu među dionicima koju je organizirao konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju i koja se provodila od lipnja do studenoga 2021. radi prikupljanja konkretnih informacija, posebno kako bi se precizirali problem, polazne vrijednosti i, ako je moguće, procjene učinaka mogućih mjera politike,
- dodatne aktivnosti savjetovanja koje su organizirali Glavna uprava za mobilnost i promet i konzultant zadužen za vanjsku popratnu studiju radi prikupljanja stajališta država članica i ključnih dionika o različitim mjerama politike te kako bi se potvrdili novi i konačni rezultati popratne studije za procjenu učinka čiji je cilj kvantificiranje učinaka. Te su se aktivnosti odvijale tijekom sastanaka Odbora EU-a za socijalni dijalog u području pomorskog prometa (16. travnja 2021., 23. rujna 2021. i 16. prosinca 2021.), Odbora EU-a za socijalni dijalog u području morskog ribarstva (29. siječnja 2021., 8. ožujka 2021. i 16. studenoga 2021.) i Odbora EU-a za socijalni dijalog u području luka (19. studenoga 2021.), sastanaka Stalnog okvira za suradnju tijela za istraživanje nesreća (10. ožujka 2021., 18. lipnja 2021., 29. kolovoza 2021., 22. rujna 2021. i 7. listopada 2021.), neformalnog sastanka direktora za pomorski promet EU-a/EGP-a (30. studenoga 2021.) i sastanaka Odbora EU-a za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (17. svibnja 2021. i 11. studenoga 2021.). Organizirana je i završna validacijska radionica za potvrđivanje zaključaka popratne studije, na kojoj su sudjelovali predstavnici država članica i pomorskog sektora (20. siječnja 2022.),
- s obzirom na izrazito tehničku prirodu predmeta, nije provedeno otvoreno javno savjetovanje. Međutim, široj javnosti pružena je prilika da iznese stajališta o toj inicijativi putem objave na internetskoj stranici Glavne uprave za mobilnost i promet i posebnog namjenskog poštanskog sandučića. Doprinos istraživanju nesreća dalo je i udruženje brodovlasnika, koje je pozdravilo smanjenje administrativnog opterećenja i moguću potporu EMSA-e tijelima za istraživanje nesreća.

Informacije prikupljene od dionika bile su ključne za Komisiju da poboljša oblikovanje opcija politike kako bi procijenila njihove gospodarske, socijalne i ekološke učinke, usporedila ih i odredila koja bi opcija mogla maksimalno povećati koristi za društvo u odnosu na troškove te osigurati djelotvorniji i učinkovitiji mehanizam za istraživanje pomorskih nesreća u čitavom EU-u. Nalazi tih postupaka dopuna su analizi dokumentacije provedenoj u okviru vanjske popratne studije.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Ovo se preispitivanje prvenstveno temelji na podacima prikupljenima tijekom *ex post* evaluacije 2018. i prethodno navedene provjere primjerenosti pomorskog prometa.

Osim prikupljenih podataka i savjetovanja, za pripremu ovog Prijedloga bili su potrebni i doprinosi tehničkih i pravnih stručnjaka za konkretno oblikovanje tehničkih definicija i jasnu izradu pravnog teksta. To je stručno znanje prikupljeno u okviru Komisije, EMSA-e i Stalnog okvira za suradnju tijela za istraživanje nesreća. Pojediniosti su navedene u radnom dokumentu službi Komisije priloženom prijedlogu.

- **Procjena učinka**

Prijedlog se temelji na rezultatima procjene učinka na temelju popratne studije koju je proveo vanjski konzultant s posebnim znanjem u tom području.

U procjeni učinka razmotrene su različite opcije politike za reviziju Direktive, na temelju sljedećih načela:

- (1) potrebe za usklađivanjem s međunarodnim instrumentima i za jasnoćom u pogledu problematičnih ili dvosmislenih definicija;
- (2) opsega podrške EMSA-e državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza izvješćivanja i istraživanja u skladu s Direktivom i međunarodnim pravom;
- (3) potencijala za rješavanje posebnog problema nesreća u kojima sudjeluju manja ribarska plovila.

Načela se odražavaju u ciljevima politike opisanim u nastavku.

U opciji A predlaže se nekoliko izmjena Direktive radi poboljšanja pomorske sigurnosti i sprečavanja onečišćenja. U okviru te opcije opseg bi ostao isti, a tijela za istraživanje nesreća (sada preimenovana u „tijela za pomorske sigurnosne istrage” u skladu s terminologijom IMO-a) zadržala bi postojeću razinu fleksibilnosti. Kad je riječ o ribarskim plovilima, tom se opcijom predlaže neregulatorna mjera kojom će se državama članicama preporučiti izvješćivanje o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama. Zajedno sa svim ostalim opcijama politike, njome se zahtijeva uspostava sustava upravljanja kvalitetom kako bi se osiguralo da svako istražno tijelo učinkovito upravlja resursima i da izvješća o sigurnosnim istragama budu točna.

Opcijom B nastoji se postići ravnoteža između veće usklađenosti s pomoću jasnije navedenih definicija i ograničenog dodatnog zahtjeva za manja ribarska plovila. Što se tiče ribarskih plovila, Direktiva bi se izmijenila kako bi se države članice obvezale na to da prijavljuju EMCIP-u sve smrtno slučajevima i gubitke plovila u nesrećama u kojima sudjeluju ribarska plovila kraća od 15 metara. Pitanja usklađivanja i pojašnjenja rješavala bi se izmjenom Direktive. Kad je riječ o pomaganju istražnim tijelima država članica u istraživanju nesreća (i izvješćivanju o njima), pomoćna uloga EMSA-e ne proširuje se izvan okvira onoga što je trenutačno predviđeno postojećim zakonodavstvom. Teret izvješćivanja za istražna tijela donekle se smanjuje proširenjem raspona nadležnih tijela koja mogu prilagati izvješća u bazu podataka.

Opcija C najambicioznija je u smislu povećanih administrativnih i istražnih zahtjeva za istražna tijela. Kad je riječ o ribarskim plovilima, tom će se opcijom istražna tijela obvezati ne samo na izvješćivanje o smrtnim slučajevima i gubicima manjih ribarskih plovila nego i na provođenje barem preliminarne procjene kako bi se utvrdilo mogu li se izvući pouke i je li potrebno provesti potpunu istragu. U procjeni učinka zaključeno je da je opcija C najdjelotvornija, a time i najpoželjnija opcija politike. Unatoč najvišim dodatnim troškovima, kad se usporede s koristima, opcija C imat će najveći učinak u smislu poboljšanja pomorske sigurnosti.

Ovom Prijedlogu priloženo je izvješće o procjeni učinka¹⁸, čiji je nacrt podnesen Odboru za nadzor regulative u travnju 2022. Odbor za nadzor regulative izdao je pozitivno mišljenje, a izvješće o procjeni učinka revidirano je u skladu s njegovim preporukama, dok su primjedbe Odbora razmotrene u radnom dokumentu službi priloženom ovom zakonodavnom prijedlogu.

- **Primjena pristupa „jedan za jedan”**

Ne očekuju se dodatni administrativni troškovi za poduzeća ili građane.

¹⁸ SWD(2023) 145

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Inicijativa ima dimenziju REFIT-a u smislu usklađivanja i pojednostavnjenja zakonodavstva o sigurnosti, poboljšanja sigurnosnog profila, posebno segmenta malih ribarskih plovila, te pružanja pomoći tijelima za istraživanje nesreća država članica u ispunjavanju zadaća izvješćivanja i istraživanja.

Osim toga, najpoželjnija opcija politike uključuje elemente pojednostavnjenja jer će se time povećati učinkovitost nacionalnih tijela za istraživanje nesreća tako što će se pojasniti kada moraju provoditi istrage te više neće morati provoditi preliminarnu procjenu ozbiljnih nesreća i moći će drugim nadležnim tijelima povjeriti mogućnost unosa podataka u bazu podataka EMCIP. Dodatna pomoć EMSA-e tijelima za istraživanje nesreća koja zatraže operativnu potporu trebala bi poboljšati i kvalitetu i količinu provedenih istraga te povećati njihovo usklađivanje i standardizaciju u cijelom EU-u.

- **Temeljna prava**

Prijedlog ne utječe na zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Procijenjeni dodatni godišnji troškovi za proračun EU-a iznose oko 1,88 milijuna EUR za 2030. i 1,93 milijuna EUR za 2050. Učinak Prijedloga na proračun detaljnije je opisan u zakonodavnom financijskom izvještaju priloženom ovom Prijedlogu u informativne svrhe. Učinak Prijedloga na proračun već je uključen u Komisijin Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o Europskoj agenciji za pomorsku sigurnost i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 1406/2002.

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

5. DRUGI ELEMENTI

- **Mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Utvrđeni su odgovarajući mehanizmi praćenja i izvješćivanja. EMSA igra važnu ulogu u tom procesu, s obzirom na to da je zadužena za razvoj i rad elektroničkih podatkovnih sustava za pomorski promet.

Provedba se može pratiti tako da Komisija i/ili EMSA prate bazu podataka EMCIP-a kako bi se provjerilo provode li se istrage pravodobno i učinkovito te jesu li u bazu podataka uneseni podaci o obavijestima o pomorskim nesrećama ili nezgodama kako je predviđeno u Prilogu II. Direktivi i izvješćima o sigurnosnim istragama. EMSA provodi i posjete državama članicama u ciklusima radi provjere operacija na terenu u okviru EMSA-ine potpore Komisiji¹⁹. Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile da su organizacija, politike, postupci, resursi i dokumentacija svake od njih primjereni za postizanje ciljeva Direktive. To će se morati potvrditi te će naknadno podlijegati periodičnoj reviziji. Istražna tijela morat će Komisiji/EMSA-i dostaviti rezultate godišnjih revizija koje provodi akreditirano tijelo, kako bi ta tijela mogla zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom.

¹⁹ EMSA provodi takve posjete u skladu s člankom 3. Uredbe (EZ) br. 1406/2002 o osnivanju Europske agencije za pomorsku sigurnost u okviru svojih temeljnih zadaća; stoga se ne očekuju dodatni troškovi.

Budući da je predviđeno da cjelokupni ciklus planiranih posjeta EMSA-e povezanih s provedbom traje pet godina²⁰, predlaže se ciklus evaluacije Direktive u desetogodišnjim intervalima.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

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

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga**

Članak 1. Nacrta direktive o izmjeni čini njegov glavni dio i sadržava izmjene brojnih odredbi Direktive 2009/18/EZ.

Usklađenost s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda

Niz definicija i upućivanja ažurira se kako bi se uzele u obzir promjene u međunarodnom regulatornom okruženju. Konkretno, ažurira se upućivanje na Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda i niz definicija iz članka 3. Direktive koje treba tumačiti u skladu s definicijama iz Kodeksa te se briše upućivanje na ozbiljnu nesreću koje je iz njega uklonjeno i na koje se upućuje u članku 3. stavku 3. Nekoliko drugih izmjena uneseno je u pravne odredbe u skladu s Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda, posebno promjena naziva „tijelo za istraživanje nesreća” u „tijelo za pomorske sigurnosne istrage”.

Sadržajne izmjene Direktive navedene su u nastavku.

Svrha i područje primjene

U članku 2. stavku 2. briše se točka (d), područje primjene Direktive djelomično se proširuje na sva ribarska plovila, uključujući ona kraća od 15 metara.

Definicije

Člankom 3. ažurira se i niz problematičnih definicija ili definicija koje se odnose na zastarjelo zakonodavstvo EU-a. Prvo, upućivanja na „ro-ro putnički brod” i „brzo putničko plovilo” ažuriraju se kako bi se uzele u obzir promjene u zakonodavstvu EU-a, a duljina ribarskog plovila utvrđena je kao duljina preko svega u skladu s člankom 2. Uredbe (EU) 2017/1130. Rješava se i pitanje ozljeda bez smrtnih posljedica koje naknadno dovode do smrti neko vrijeme nakon uzročnog pomorskog događaja. Kako bi se definirale jasne smjernice o tome kada treba započeti istragu i time osigurao usklađen pristup u čitavoj Uniji, Direktiva se mijenja u cilju uključivanja jasnog roka (tj. 30 dana nakon nesreće, kao i kod ostalih vrsta prijevoza).

Obveza istraživanja i istražna tijela

Točkom 5. mijenja se obveza istraživanja te se predviđa da su povezani s vrlo ozbiljnom pomorskom nesrećom (gubitak plovila i/ili smrtni slučaj) u kojoj sudjeluje ribarsko plovilo kraće od 15 metara države članice obvezne izvršiti barem preliminarnu procjenu kako bi utvrdile treba li provesti sigurnosnu istragu.

²⁰ Kako je predviđeno u Metodologiji EMSA-e za posjete državama članicama, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Osim toga, s obzirom na to da je pojam ozbiljne nesreće ukinut na razini IMO-a, ukinuta je i obveza provođenja preliminarne procjene takvih nesreća koja se zahtijeva Direktivom. Naposljetku, Direktiva se mijenja kako bi se osigurale smjernice povezane s nesrećama u kojima sudjeluju brodovi u luci.

U točki 8. predviđeno je da države članice moraju uspostaviti sustav upravljanja kvalitetom za svoje tijelo za pomorske sigurnosne istrage. Tom bi se mjerom trebali poboljšati kvaliteta istraga nesreća i upravljanje dostupnim resursima uzimajući u obzir radno opterećenje, a posebno pisana izvješća. Slična obveza postoji i u odnosu na upravu države zastave u skladu s člankom 8. stavkom 1. Direktive 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave.

Europska baza podataka za pomorske nesreće

Točka 14. odnosi se na obveze izvješćivanja država članica u pogledu Europske informacijske platforme za pomorske nesreće (EMCIP). Dvije su promjene, prvo, utvrđuju se njihove obveze u pogledu vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća u kojima sudjeluju ribarska plovila kraća od 15 metara. Drugo, Direktiva je prilagođena tako da nadležno tijelo države članice koje nije tijelo za pomorske sigurnosne istrage može obavješćivati EMCIP o svim pomorskim nesrećama i nezgodama osim o vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama. Trenutačno samo tijelo za pomorske sigurnosne istrage može obavješćivati EMCIP, a neke države članice to smatraju opterećenjem resursa. Osim toga, EMSA i Komisija trebale bi moći unositi podatke u bazu podataka EMCIP. Time će se istražnim tijelima omogućiti da se usredotoče na svoje istražne zadaće i uzeti u obzir činjenica da istražna tijela nemaju uvijek pristup takvoj vrsti upravljanja podacima jer relevantne statističke podatke prikupljaju, upotrebljavaju i njima upravljaju druga nadležna tijela u istoj državi članici.

Potpora i osposobljavanje EMSA-e

U točki 15. navode se mogućnosti da EMSA pruža potporu istražnim tijelima država članica EU-a kako bi bolje izvršavala svoje odgovornosti u skladu s Direktivom. Mnoga tijela za istraživanje nesreća nemaju dovoljno resursa za angažiranje stručnjaka u svakom specijaliziranom području. Na temelju te odredbe EMSA bi mogla staviti na raspolaganje skupinu stručnjaka iz različitih područja koji bi mogli biti od pomoći svakom istražnom tijelu koje to zatraži. Slično tome, specijalizirana oprema može biti vrlo skupa, a većina tijela za istraživanje nesreća nema proračun za izravno posjedovanje takve opreme. Stoga bi EMSA mogla osigurati specijalizirane alate i opremu koji se mogu posuditi ili staviti na raspolaganje istražnim tijelima. Na taj način ne mora svako istražno tijelo provoditi postupke nabave, nego se oprema može osigurati iz središnjeg izvora. Time bi se omogućila ekonomija razmjera na razini Unije.

Kad je riječ o osposobljavanju, EMSA bi mogla preuzeti ulogu u podizanju svijesti o razvoju događaja, širenju informacija te organiziranju rasprava i tečajeva osposobljavanja o temama kao što su obnovljiva goriva i goriva s niskim emisijama ugljika, nove digitalne tehnologije i relevantna dostignuća na razini IMO-a. Osim toga, EMSA bi mogla osigurati namjensku obuku o upotrebi istraživačkih tehnologija, opreme i novih tehnologija povezanih s razvojem pomorskog prometa.

Ovlasti za izmjene

U točki 17. navodi se da bez obzira na to što se upućivanje na Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda odnosi na najnoviju verziju, ipak podliježe standardnoj klauzuli o nesmanjivanju dostignute zaštite. To znači da se, ako dođe do promjena na međunarodnoj razini, standardi u instrumentu EU-a održavaju barem na trenutačnoj razini.

Preispitivanje provedbe i stavljanje izvan snage ostalog zakonodavstva EU-a

U točki 18. navodi se da će Komisija provesti preispitivanje provedbe izmijenjene direktive 10 godina nakon njezina donošenja, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za prenošenje i činjenicu da EMSA-in ciklus posjeta državama članicama u svrhu preispitivanja obično traje najmanje pet godina.

Točkom 19. predviđa se stavljanje izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 1286/2011 od 9. prosinca 2011. o donošenju zajedničke metodologije za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda. IMO je 4. prosinca 2013. donio smjernice za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda (rezolucija A.1075(28)), u kojima se navodi detaljna metodologija za istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda. Stoga više ne postoji potreba za zajedničkom metodologijom utvrđenom u Uredbi Komisije (EU) br. 1286/2011.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

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

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora²¹,
uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²²,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Direktivom 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća²³ utvrđuju se temeljna načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa i predviđa sustav sigurnosnih istraga. Pomorske nesreće obuhvaćene područjem primjene te direktive istražuju neovisna istražna tijela osnovana u državama članicama kako bi se poboljšala pomorska sigurnost i zaštitio morski okoliš na temelju pouka iz prošlih nesreća u cilju sprečavanja njihova ponavljanja.
- (2) Od stupanja na snagu Direktive 2009/18/EZ došlo je do promjena u međunarodnom regulatornom okruženju i tehnološkom razvoju. Trebalo bi uzeti u obzir te promjene i razvoj događaja, kao i iskustvo stečeno u provedbi Direktive 2009/18/EZ.
- (3) Direktiva 2009/18/EZ odnosi se na niz pravnih tekstova koje je donijela Međunarodna pomorska organizacija (IMO), a koji su stavljeni izvan snage, izmijenjeni ili revidirani od njezina stupanja na snagu. Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda (rezolucija IMO-a A.849(20) od 27. studenoga 1997.) opozvan je „Kodeksom međunarodnih normi i preporučenih praksi za sigurnosnu istragu pomorskih nesreća ili nezgoda (Kodeks o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda)” (rezolucija MSC 255(84) od 16. svibnja 2008.) i rezolucijom A.1075(28) Smjernice za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda (MSC.255(84)).

²¹ SL C , , str. .

²² SL C , , str. .

²³ SL L 131, 28.5.2009., str. 114.

- (4) Kodeksom IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda uvode se nove definicije, kao što je definicija „tijela za pomorske sigurnosne istrage”, dok se drugi pojmovi, kao što je „ozbiljna nesreća”, brišu. Te bi izmjene trebalo uključiti u Direktivu 2009/18/EZ.
- (5) U Direktivi 2009/18/EZ upućuje se i na okružnicu IMO-a MSC/MEPC. 3/Circ.3 iz 2008. koja je zamijenjena okružnicom MSC/MEPC. 3/Circ.4/rev.1 Izvješća o pomorskim nesrećama i nezgodama od 18. studenoga 2014. o revidiranim usklađenim postupcima izvješćivanja.
- (6) Smjernice IMO-a za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda (A.1075(28)) donesene 4. prosinca 2013. daju praktične savjete za sustavno istraživanje pomorskih nesreća i nezgoda te omogućuju razvoj učinkovite analize i preventivnih mjera. Te bi smjernice trebalo uključiti u Direktivu 2009/18/EZ.
- (7) Ribarska plovila kraća od 15 metara trenutno su isključena iz područja primjene Direktive 2009/18/EZ, stoga je provođenje istraga pomorskih nesreća u kojima sudjeluju nesustavno i neusklađeno. Takva su plovila sklonija prevrtanju, a padovi članova posade preko palube relativno su česti. Stoga je potrebno zaštititi ta ribarska plovila, njihovu posadu i okoliš uvođenjem preliminarne procjene vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća u kojima sudjeluju ribarska plovila kraća od 15 metara kako bi se utvrdilo bi li nadležna tijela trebala pokrenuti sigurnosnu istragu.
- (8) Neke definicije iz Direktive 2009/18/EZ nisu jasne. Definiciju duljine ribarskog plovila trebalo bi utvrditi posebno ako postoji razlika u pristupu i obvezama tijela za pomorske sigurnosne istrage na temelju duljine ribarskog plovila.
- (9) U Kodeksu IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda upućuje se na događaj ili niz događaja koji su „izravno u vezi s operacijama broda”. Taj koncept karakteriziraju znatne razlike i trebalo bi ga pojasniti. Te razlike utječu na djelovanje tijela za istraživanje nesreća, posebno u pogledu nesreća u lukama, mogućnosti zajedničkih istraga i prikupljanja podataka o nesrećama i istragama.
- (10) U Kodeksu IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda predviđeno je da je u slučaju vrlo ozbiljne pomorske nesreće pomorska uprava obvezna provesti istragu. Međutim, ne postoje smjernice o razdoblju u kojem se nakon nesreće mora dogoditi smrt kako bi se događaj smatrao ozbiljnom pomorskom nesrećom koju je potrebno istražiti. Stoga bi Direktiva 2009/18/EZ trebala sadržavati takve smjernice.
- (11) Dostupno osoblje i operativni resursi tijela država članica za pomorske sigurnosne istrage znatno se razlikuju, što dovodi do neučinkovitog i nedosljednog izvješćivanja o pomorskim nesrećama, kao i do njihove neučinkovite i nedosljedne istrage. Stoga bi Komisija uz pomoć Europske agencije za pomorsku sigurnost (EMSA) trebala pružiti visokospecijaliziranu analitičku potporu tijekom pojedinačne istrage (meke vještine) te osigurati analitičke alate i opremu (hardver).
- (12) S obzirom na navedeno, EMSA bi trebala organizirati osposobljavanje u području posebnih tehnika te novih dostignuća i tehnologija koje u budućnosti mogu biti relevantne za istraživanje nesreća. Takvo osposobljavanje trebalo bi biti usmjereno, među ostalim, na obnovljiva i niskouglična goriva, koja su posebno relevantna s obzirom na paket „Spremni za 55 %”, te na automatizaciju, kao i na pravila Opće uredbe o zaštiti podataka.
- (13) Kako bi se poboljšala kvaliteta istraga nesreća, države članice trebale bi razviti sustav upravljanja kvalitetom za tijela za pomorske sigurnosne istrage.
- (14) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu odredbi ove Direktive povezanih popisom tekstova IMO-a u njezinu području primjene, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti.

Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽²⁴⁾.

- (15) S obzirom na puni ciklus posjeta EMSA-e državama članicama radi praćenja provedbe ove Direktive, Komisija bi trebala ocijeniti njezinu provedbu najkasnije [*deset godina nakon datuma njezina stupanja na snagu iz članka 23.*] i o tome izvijestiti Europski parlament i Vijeće. Države članice trebale bi surađivati s Komisijom kako bi se prikupile sve informacije nužne za evaluaciju.
- (16) U skladu s načelom proporcionalnosti, za postizanje temeljnog cilja poboljšanja pomorske sigurnosti i zaštite morskog okoliša potrebno je i primjereno utvrditi pravila o istraživanju nesreća u pomorskom prometu. Ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje ciljeva u skladu s člankom 5. stavkom 4. Ugovora o Europskoj uniji.
- (17) Direktivu 2009/18/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Izmjene Direktive 2009/18/EZ

Direktiva 2009/18/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) u članku 1. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Istrage na temelju ove Direktive nemaju za cilj utvrđivanje odgovornosti ili pripisivanje krivnje. Međutim, države članice osiguravaju da se tijelo za pomorske sigurnosne istrage (dalje u tekstu: „istražno tijelo”) ne uzdrži od potpunog izvješćivanja o uzrocima pomorske nesreće ili nezgode jer se iz rezultata može zaključiti o krivnji ili odgovornosti.”;
- (2) članak 2. stavak 2. mijenja se kako slijedi:
 - (a) točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) brodovi bez mehaničkog poriva, drveni brodovi jednostavne gradnje, jahte za razonodu i plovila za razonodu, osim ako se upotrebljavaju u komercijalne svrhe.”;
 - (b) točka (d) briše se;
- (3) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

²⁴ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

1. „Kodeks IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda” je Kodeks međunarodnih normi i preporučenih praksi za sigurnosnu istragu pomorskih nesreća ili nezgoda priložen rezoluciji MSC.255(84) Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a, sa svim izmjenama;
2. „smjernice IMO-a za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda” znači smjernice koje je Skupština IMO-a donijela rezolucijom A.1075(28) od 4. prosinca 2013.;
3. sljedeći se pojmovi tumače u skladu s definicijama iz Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda:
 - (a) „pomorska nesreća”;
 - (b) „vrlo ozbiljna pomorska nesreća”;
 - (c) „pomorska nezgoda”;
 - (d) „pomorska sigurnosna istraga”;
 - (e) „tijelo za pomorsku sigurnosnu istragu”;
 - (f) „država koja vodi pomorsku sigurnosnu istragu”;
 - (g) „bitno zainteresirana država”;
 - (h) „teška ozljeda”;
4. „smjernice IMO-a o pravednom postupanju prema pomorcima u slučaju pomorske nesreće” su smjernice priložene rezoluciji LEG.3(91) Pravnog odbora IMO-a od 27. travnja 2006., koje je odobrilo upravno tijelo Međunarodne organizacije rada na svojoj 296. sjednici koja se održavala od 12. do 16. lipnja 2006.;
5. pojmovi „ro-ro putnički brod” i „brzo putničko plovilo” tumače se u skladu s definicijama iz članka 2. Direktive (EU) 2017/2110²⁵;
6. „zapisivač podataka o putovanju” (dalje u tekstu „VDR”) tumači se u skladu s definicijom iz rezolucije MSC.333(90) Odbora za pomorsku sigurnost IMO-a sa svim izmjenama;
7. „sigurnosna preporuka” je svaki prijedlog, pa i onaj radi registracije i nadzora, koji daje:
 - (a) istražno tijelo države koja provodi ili vodi sigurnosnu istragu, na temelju podataka dobivenih iz te istrage; ili ako je potrebno;
 - (b) Komisija, na temelju dokumentirane analize podataka i rezultata provedenih sigurnosnih istraga;
8. „duljina ribarskog plovila” tumači se u skladu s definicijom iz članka 2. Uredbe (EU) 2017/1130²⁶;
9. „smrtna ozljeda” znači ozljeda koju je osoba pretrpjela u nesreći i čija je posljedica smrt te osobe u roku od 30 dana od dana nesreće.”;

²⁵ Direktiva (EU) 2017/2110 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. studenoga 2017. o sustavu inspekcijskih pregleda radi sigurnog obavljanja plovidbe na redovnoj liniji ro-ro putničkih brodova i brzih putničkih plovila i izmjeni Direktive 2009/16/EZ te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 1999/35/EZ (SL L 315, 30.11.2017., str. 61.).

²⁶ Uredba (EU) 2017/1130 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. lipnja 2017. o definiranju karakteristika ribarskih plovila (SL L 169, 30.6.2017., str. 1.).

- (4) članak 4. mijenja se kako slijedi:
- (a) u stavku 1. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:
- „(a) budu neovisne o kaznenim ili drugim paralelnim istragama kojima se utvrđuje odgovornost ili određuje stupanj krivnje te da istražna tijela mogu izvješćivati o rezultatima pomorske sigurnosne istrage bez usmjeravanja ili uplitanja bilo kojih osoba, organizacija ili stranaka na koje bi mogao utjecati ishod istrage;”;
- (b) u stavku 2. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) usklađivanje aktivnosti njihovih istražnih tijela u mjeri potrebnoj za postizanje cilja ove Direktive.”;
- (5) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Obveza istraživanja

1. Svaka država članica osigurava da istražno tijelo iz članka 8. obavijesti sigurnosnu istragu nakon vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća:
 - (a) u kojima sudjeluje brod koji plovi pod njezinom zastavom, bez obzira na mjesto nesreće;
 - (b) koje su se dogodile unutar njezina teritorijalnog mora i unutarnjih morskih voda, kao što je određeno u UNCLOS-u, bez obzira na zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću; ili
 - (c) koje uključuju bitan interes države članice, bez obzira na mjesto nesreće i zastavu broda ili brodova uključenih u nesreću.
2. U slučaju ribarskog plovila kraćeg od 15 metara, istražno tijelo provodi preliminarnu procjenu vrlo ozbiljne pomorske nesreće kako bi utvrdilo treba li provesti sigurnosnu istragu.

Ako istražno tijelo odluči da neće provesti sigurnosnu istragu vrlo ozbiljne pomorske nesreće u kojoj je sudjelovao ribarski brod kraći od 15 metara, razlozi za tu odluku bilježe se i o njima se obavješćuje u skladu s člankom 17. stavkom 3.
3. U odlukama iz stavka 2. istražno tijelo uzima u obzir dostupne dokaze, kao i mogućnost da će rezultati sigurnosne istrage utjecati na sprečavanja budućih nesreća i nezgoda. Kod svih drugih pomorskih nesreća ili nezgoda istražno tijelo odlučuje o tome hoće li provesti sigurnosnu istragu.
4. Područje primjene i praktične upute za obavljanje sigurnosnih istraga određuje istražno tijelo države članice koja vodi istragu u suradnji s odgovarajućim tijelima drugih bitno zainteresiranih država, na način koji smatra najpogodnijim za postizanje cilja ove Direktive, te radi sprečavanja budućih nesreća i nezgoda.
5. Pri obavljanju sigurnosnih istraga istražno tijelo postupa po Smjernicama IMO-a za pomoć istražiteljima u provedbi Kodeksa o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda. Istražitelji mogu odstupiti od tih smjernica ako je to prema njihovu stručnom mišljenju opravdano kako bi se postigli ciljevi istrage. Komisija može prilagoditi smjernice za potrebe ove Direktive, uzimajući u obzir sve korisne primjere iz sigurnosnih istraga, u skladu s postupkom iz članka 19.

6. Pri odlučivanju o tome je li pomorska nesreća ili nezgoda koja se dogodila uz brod, dok je brod na vezu ili u pristaništu, a u kojoj su sudjelovali radnici na kopnu ili lučki radnici, „izravno u vezi s operacijama broda” pa je stoga predmet sigurnosne istrage, posebna se pozornost posvećuje uključenosti i važnosti brodske strukture, opreme, postupaka, posade i upravljanja brodom za djelatnost koja se obavlja.

7. Sigurnosna istraga započinje bez odlaganja nakon pomorske nesreće ili nezgode, a u svakom slučaju najkasnije dva mjeseca nakon tog događaja.

8. Ako tijekom pomorske sigurnosne istrage postane poznato ili se sumnja da je počinjeno kazneno djelo prema članku 3., 3bis, 3ter ili 3quarter Konvencije o suzbijanju nezakonitih radnji protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988., istražno tijelo odmah obavješćuje tijela nadležna za pomorsku sigurnost države članice ili država članica i bilo koje treće zemlje o kojoj je riječ.”;

(6) članak 6. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 6.

Obveza obavješćivanja

Država članica, u okviru svojeg pravnog sustava, zahtijeva da nadležna tijela i/ili uključene strane bez odlaganja obavijeste njezino istražno tijelo o svim nesrećama i nezgodama koje spadaju u područje primjene ove Direktive.”;

(7) članak 7. mijenja se kako slijedi:

(a) u stavku 1. treći podstavak zamjenjuje se sljedećim:

„Provođenje paralelnih sigurnosnih istraga o istoj pomorskoj nesreći ili nezgodi strogo je ograničeno na iznimne slučajeve. U takvim slučajevima države članice obavješćuju Komisiju o razlozima provođenja tih paralelnih istraga. Države članice koje provode paralelne sigurnosne istrage međusobno surađuju. Osobito, zainteresirana istražna tijela razmjenjuju sve korisne podatke koje su prikupila tijekom istraga, posebno kako bi se u najvećoj mjeri došlo do zajedničkih zaključaka.”;

(b) umeće se sljedeći stavak 1.a:

„1.a. Tijekom provođenja pomorske sigurnosne istrage bitno zainteresirane države trebale bi, u mjeri u kojoj je to praktično, pomagati državama članicama koje provode istragu tako da im omoguće pristup informacijama relevantnima za takvu istragu. Istražitelju ili istražiteljima koji provode pomorsku sigurnosnu istragu trebalo bi omogućiti i pristup državnim inspektorima, službenicima obalne straže, pružateljima usluga u brodskom prometu, peljarima i drugom pomorskom osoblju bitno zainteresirane države.”;

(8) članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Tijela za pomorske sigurnosne istrage

1. Države članice osiguravaju da se pomorske sigurnosne istrage provode u nadležnosti stalnog i nepristranog tijela za pomorske sigurnosne istrage, koje će dobiti potrebne ovlasti, dostatna sredstva i financijske resurse te odgovarajuće osposobljene istražitelje, mjerodavne za

pitanja povezana s pomorskim nesrećama i nezgodama, za provođenje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda.

Nije isključeno ni odgovarajuće imenovanje istražitelja s potrebnim stručnim vještinama za privremeno sudjelovanje u pomorskoj sigurnosnoj istrazi ni angažiranje konzultanata za pružanje stručnih savjeta o bilo kojem aspektu takve istrage.

Za nepristrano provođenje sigurnosne istrage, istražno je tijelo organizacijski, pravno i u donošenju odluka nezavisno od svih strana čiji bi interesi mogli biti u sukobu s dužnosti koja mu je povjerena.

Neobalne države članice koje nemaju brodova ni plovila pod svojom zastavom odredit će neovisnu kontaktnu točku za suradnju u istrazi u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c).

2. Istražno tijelo osigurava da svi istražitelji imaju stručno znanje i praktično iskustvo u područjima koja se odnose na njihove uobičajene istražne poslove. Osim toga, istražno tijelo dužno je osigurati brzu dostupnost odgovarajućeg stručnog mišljenja ako je to potrebno.

3. Poslovi povjereni istražnom tijelu mogu se proširiti na prikupljanje i analizu podataka povezanih s pomorskom sigurnošću, posebno u preventivne svrhe, u mjeri u kojoj ti poslovi ne utječu na njegovu neovisnost i ne povlače odgovornost za regulatorna, administrativna ili normizacijska pitanja.

4. Države članice, u okviru svojih pravnih sustava, osiguravaju da istražitelji njihovih istražnih tijela ili bilo kojeg drugog istražnog tijela ovlaštenog za pomorsku sigurnosnu istragu, prema potrebi u suradnji s tijelima nadležnima za sudsku istragu, dobiju sve podatke korisne za provođenje pomorske sigurnosne istrage te da mogu:

- (a) imati pristup svim relevantnim područjima i mjestu nesreće te svim brodovima, podrtinama ili objektima, uključujući teret, opremu ili ostatke;
- (b) odmah osigurati popis dokaza te kontrolirano traganje za podrtinom, ostacima i drugim dijelovima ili tvarima i njihovo uklanjanje radi ispitivanja ili analize;
- (c) zahtijevati ispitivanje ili analizu predmeta iz točke (b) te imati slobodan pristup rezultatima tih ispitivanja ili analize;
- (d) imati slobodan pristup svim bitnim informacijama i zabilježenim podacima, uključujući i podatke VDR-a, koji se odnose na brod, evidencije o uslugama u području pomorskog prometa, putovanje, teret, posadu ili druge osobe, predmete, uvjete ili okolnosti, te ih kopirati i upotrebljavati;
- (e) imati slobodan pristup rezultatima pregleda tijela žrtava ili ispitivanja obavljenih na uzorcima s tijela žrtava;
- (f) zahtijevati i imati slobodan pristup rezultatima pregleda ili ispitivanja obavljenih na uzorcima uzetima od ljudi koji su uključeni u radni proces na brodu i svih drugih bitnih osoba;
- (g) razgovarati sa svjedocima u odsutnosti svih osoba za čije bi se interese moglo smatrati da ometaju sigurnosnu istragu;
- (h) dobiti dokumentaciju o pregledu i odgovarajuće podatke koje imaju država zastave, vlasnici, klasifikacijska društva ili druge mjerodavne strane, kada te strane ili njihovi predstavnici imaju sjedište u državi članici;

- (i) tražiti pomoć mjerodavnih vlasti u predmetnim državama, uključujući inspektore države zastave i države luke, službenike obalne straže, operatere sustava nadzora plovidbe, timove za traganje i spašavanje, peljare i drugo lučko ili pomorsko osoblje.
5. Istražnom tijelu omogućuje se da reagira čim primi obavijest o nesreći, bez obzira na vrijeme primitka, te da dobije dostatna sredstva za neovisno obavljanje svojih zadaća. Njegovim istražiteljima dodjeljuje se status koji im jamči potrebnu neovisnost.
6. Istražno tijelo može kombinirati svoje dužnosti na temelju ove direktive s istraživanjem drugih događaja koji nisu pomorske nesreće, pod uvjetom da takve istrage ne ugrožavaju njegovu neovisnost.
7. Do [datum prenošenja] svaka će država članica razviti, provoditi i održavati sustav upravljanja kvalitetom za svoje istražno tijelo. Takav sustav upravljanja kvalitetom potvrđuje se u skladu s primjenjivim međunarodnim standardima kvalitete.”;
- (9) u članku 9. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:
- „(a) svi iskazi svjedoka i druge izjave, izvješća i bilješke koje je istražno tijelo zabilježilo ili primilo tijekom sigurnosne istrage;”;
- (10) članak 10. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Države članice, u bliskoj suradnji s Komisijom, uspostavljaju stalni okvir suradnje koji omogućuje njihovim istražnim tijelima da međusobno surađuju u mjeri potrebnoj za postizanje cilja ove Direktive.”;
- (b) stavak 3. mijenja se kako slijedi:
- (a) uvodni stavak i točka (a) zamjenjuju se sljedećim:
- „3. Unutar stalnog okvira suradnje, istražna tijela u državama članicama posebno se dogovaraju o najboljim načinima suradnje radi:
- (a) omogućavanja istražnim tijelima da dijele instalacije, objekte i opremu za tehničku istragu podrtina te brodske opreme i drugih predmeta važnih za sigurnosne istrage, uključujući izvlačenje i procjenu informacija iz VDR-ova i drugih elektroničkih uređaja;”;
- (b) točke (h) i (i) zamjenjuju se sljedećim:
- „(h) razvijanja suradnje s istražnim tijelima trećih zemalja i s međunarodnim organizacijama za istraživanje pomorskih nesreća u područjima koje obuhvaća ova Direktiva;
- (i) pružanja svih relevantnih informacija istražnim tijelima koja provode sigurnosne istrage.”;
- (11) članak 14. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 14.

Izvješća o nesrećama

1. Sigurnosne istrage koje se obavljaju u skladu s ovom Direktivom završavaju objavom izvješća koje se predaje u obliku koji odredi mjerodavno istražno tijelo i u skladu s odgovarajućim odjeljcima Priloga I.

2. Istražna tijela čine sve što mogu da izvješće iz stavka 1., uključujući zaključke tog izvješća te sve moguće preporuke, stave na raspolaganje javnosti, posebno pomorskom sektoru, u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće. Ako nije moguće izraditi konačno izvješće u tom roku, objavljuje se privremeno izvješće u roku od 12 mjeseci od datuma nesreće.
3. Istražno tijelo države članice koja vodi istragu šalje primjerak konačnog ili privremenog izvješća Komisiji. Istražno tijelo uzima u obzir moguće tehničke primjedbe Komisije na konačna izvješća, koje ne utječu na bit rezultata, kako bi se poboljšala kvaliteta izvješća na način koji najbolje doprinosi postizanju cilja ove Direktive.”;
- (12) članak 15. mijenja se kako slijedi:
- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:
- „1. Države članice osiguravaju da adresati propisno vode računa o sigurnosnim preporukama istražnih tijela te da se na temelju tih preporuka izrađuju odgovarajuće daljnje preporuke u skladu s pravom Unije i međunarodnim pravom.”;
- (b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
- „2. Ako je potrebno, istražno tijelo ili Komisija izrađuju sigurnosne preporuke na temelju dokumentirane analize podataka i ukupnih rezultata obavljenih sigurnosnih istraga.”;
- (13) u članku 16. prvi stavak zamjenjuje se sljedećim:
- „Ne dovodeći u pitanje pravo na rano uzbunjivanje, istražno tijelo države članice bez odlaganja obavješćuje Komisiju o potrebi ranog uzbunjivanja, u bilo kojoj fazi sigurnosne istrage, ako smatra da treba hitno djelovati na razini Unije radi sprečavanja opasnosti od novih nesreća.”;
- (14) članak 17. mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeći novi stavak 2.a:
- „2.a Države članice obavješćuju Komisiju o svim pomorskim nesrećama i nezgodama u skladu s obrascem iz Priloga II. U slučaju ribarskih plovila kraćih od 15 metara potrebno je prijaviti samo vrlo ozbiljne pomorske nesreće.”;
- (b) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:
- „3. Istražna tijela država članica obavješćuju EMCIP o svim vrlo ozbiljnim pomorskim nesrećama. Države članice mogu donijeti odluku o nadležnom nacionalnom tijelu ili tijelima za izvješćivanje o svim drugim pomorskim nesrećama i nezgodama i imenovati ih. Kada Komisija sazna za pomorsku nesreću ili nezgodu, o tome izvješćuje i EMCIP.”;
- (15) umeće se sljedeći novi članak 17.a:

„*Članak 17.a*

Osposobljavanje i operativna potpora

1. Komisija olakšava razvoj kapaciteta, kao i razmjenu znanja u okviru istražnih tijela i među njima osiguravanjem osposobljavanja u kontekstu pravnih i tehnoloških dostignuća, posebnih tehnika, alata i tehnologija povezanih s brodovima, njihovom opremom i radom.

2. Na zahtjev istražnih tijela država članica i pod pretpostavkom da neće doći do sukoba interesa, Komisija tim državama članicama pruža operativnu potporu u provođenju sigurnosnih istraga. Takva potpora uključuje osiguravanje specijaliziranih analitičkih alata ili opreme, kao i stručnog znanja.”;

(16) članak 19. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 19.

Postupak Odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost na moru i sprečavanje onečišćenja s brodova (COSS) osnovan Uredbom (EZ) br. 2099/2002 Europskog parlamenta i Vijeća. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;

(17) u članku 20. četvrti stavak zamjenjuje se sljedećim:

„Izmjene Kodeksa IMO-a o istraživanju pomorskih nesreća i nezgoda mogu se izuzeti iz područja primjene ove Direktive u skladu s člankom 5. Uredbe (EZ) br. 2099/2002.”;

(18) članak 23. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 23.

Preispitivanje provedbe

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

(19) u članku 24. dodaje se sljedeći stavak 3.:

„3. Uredba Komisije (EU) br. 1286/2011 stavlja se izvan snage.”.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice do [OP: unijeti datum: godinu dana nakon dana stupanja na snagu ove izmijenjene direktive] donose i objavljuju zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednica*

*Za Vijeće
Predsjednik*

„AGENCIJE” ZA ZAKONODAVNI FINANCIJSKI IZVJEŠTAJ

1. OKVIR PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

1.1. Naslov prijedloga/inicijative

Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2009/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa

1.2. Predmetna područja politike

Pomorska mobilnost i pomorski promet

1.3. Prijedlog se odnosi na

- novo djelovanje
- novo djelovanje nakon pilot-projekta/pripremnog djelovanja²⁷
- produženje postojećeg djelovanja
- spajanje jednog ili više djelovanja u drugo/novo djelovanje

1.4. Ciljevi

1.4.1. Opći ciljevi

Opći je cilj izmjene Direktive 2009/18/EZ poboljšati pomorsku sigurnost i zaštitu morskog okoliša doprinosom cilju održivog razvoja br. 3 („Osigurati zdrav život i promicati dobrobit za sve bez obzira na dobnu skupinu”) i cilju održivog razvoja br. 14 („Očuvati i održivo koristiti oceane, mora i morske resurse za održivi razvoj”).

1.4.2. Specifični ciljevi

Specifični su ciljevi njezine revizije:

zaštita ribarska plovila, njihove posade i okoliša. Manja ribarska plovila kraća od 15 metara nisu uključena u trenutačno područje primjene Direktive. To znači da istraživanje nesreća koje uključuju smrtne slučajeve i gubitak plovila nije sustavno i usklađeno u čitavoj Europskoj uniji,

pojašnjenje definicija i pravnog teksta kako bi tijela država članica za istraživanje nesreća pravodobno i usklađeno istražila sve nesreće za koje je to potrebno,

povećanje kapaciteta tijela za istraživanje nesreća kako bi pravodobno, stručno i neovisno provodila istrage o nesrećama i izvješćivala o njima te o obnovljivim i niskougličnim gorivima i tehnologijama.

²⁷

Kako je navedeno u članku 58. stavku 2. točkama (a) ili (b) Financijske uredbe.

1.4.3. Očekivani rezultati i učinak

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

Očekuje se da će se Prijedlogom osigurati usklađen pristup sigurnosnim istragama i tako poboljšati njihova kvaliteta boljim osposobljavanjem, bolje koordiniranim i financiranim istragama te time da istražna tijela država članica primjenjuju sustav upravljanja kvalitetom. Rezultati istraga upotrebljavaju se za izradu sigurnosnih preporuka kako bi se spriječilo ponavljanje nesreća u cilju spašavanja života i sprečavanja onečišćenja.

Očekuje se i da će ovaj Prijedlog dovesti do bolje zaštite ribarskih plovila, posade plovila i okoliša tako što će se smanjiti broj izgubljenih života i pretrpljenih ozljeda.

1.4.4. Pokazatelji uspješnosti

Navesti pokazatelje za praćenje napretka i postignuća.

Učinkovitost predložene direktive, s obzirom na specifični cilj br. 1, utvrdit će se na temelju broja smrtnih slučajeva i vrlo teških ozljeda te broja izgubljenih plovila i slučajeva onečišćenja na moru, kao i njihova kretanja tijekom vremena, kako je podneseno u okviru Europske informacijske platforme za pomorske nesreće (EMCIP).

Učinkovitost predložene direktive, s obzirom na specifični cilj br. 2, utvrdit će se na temelju datuma o kojem se obavijesti EMCIP, horizontalnih analiza koje provodi EMSA i rasprava na radionicama te broja postupaka zbog povrede u narednim godinama.

Učinkovitost predložene direktive, s obzirom na specifični cilj br. 3, utvrdit će se na temelju horizontalnih analiza koje provodi EMSA i rezultata godišnjih revizija sustava upravljanja kvalitetom koji će se podijeliti s Komisijom.

1.5. Osnova prijedloga/inicijative

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

EMSA će morati organizirati dodatna osposobljavanja povezana s obnovljivim i niskougličnim gorivima (njihovim rizicima, upotrebom na brodu, zaštitom brodova itd.) kao znak potpore inicijativama koje su dio paketa „Spremni za 55 %”, ali i s: ljudskim elementom, radom automatiziranog broda, sigurnosnom analizom (kako bi se države članice potaknulo na bolju upotrebu podataka o nesrećama), forenzikom (fotografijama, uzorkovanjem itd.), događajima (požarima, navigacijskim nesrećama, oštećenjem opreme, profesionalnim djelatnostima itd.) i pravilima Opće uredbe o zaštiti podataka.

EMSA će osigurati i operativne alate i opremu tijekom pojedinačne istrage, kao što su ROV-ovi (ronilice s daljinskim upravljanjem), RPAS-i (zračne bespilotne letjelice), roboti (npr. za pristup oštećenim područjima, zatvorenim prostorima itd.), objekti VDR-a (zapisivača podataka o putovanju), softver kao što je sustav za analizu podataka o pomorskim nesrećama (*Marine Accident Data Analysis Suite*, MADAS); *ad hoc* resursi (znanstveni laboratoriji, ispitivanje spremnika); *ad hoc* usluge (3D simulacija požara, gubitka spremnika itd.). Ta će se potpora nadovezati na postojeće usluge EMSA-e u različitim područjima (kao što su navedene zračne bespilotne letjelice, podvodne bespilotne letjelice, osposobljavanje za rad sa satelitskim snimkama itd.) i pružat će se prema redoslijedu prijave. Dugoročno i ovisno o iskustvu u provedbi, resursi EMSA-e prilagodili bi se na odgovarajući način.

EMSA će tijekom pojedinačnih istraga vrlo ozbiljnih pomorskih nesreća ponuditi i visokospecijaliziranu analitičku potporu stručnjaka EMSA-e na „standardnoj” i „visokoj”

razini, koji bi mogli uključivati, među ostalim, analitičare ponašanja, psihologe i druge stručnjake.

Do 2025. bit će potrebna dva ekvivalenta punog radnog vremena kako bi se pružila operativna i analitička potpora novim zadaćama EMSA-e.

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

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

Djelovanje EU-a osigurava jednake uvjete za brodovlasnike, luke i države članice. U tom je kontekstu usklađivanje istraga na razini EU-a ključno. S obzirom na međunarodnu prirodu pomorskog prometa i potrebu za koordiniranim i usklađenim pristupom pomorskoj sigurnosti, djelovanjem EU-a izbjeći će se razvoj potencijalno nekompatibilnog ili neoptimalnog niza nacionalnih mjera s različitim zahtjevima i ciljevima.

Očekivana dodana vrijednost Unije (*ex post*)

Intervencija na razini EU-a donijela je koristi koje ne bi bile moguće samo na nacionalnoj razini ili na razini IMO-a. Većina dionika smatrala je obvezu osnivanja neovisnog tijela za istraživanje nesreća glavnom dodanom vrijednošću Direktive te je gotovo polovina tijela EU-a za istraživanje pomorskih nesreća uspostavljena kao odgovor na Direktivu. Direktivom se zakonodavstvo EU-a usklađuje s propisima IMO-a te se odražava ono što se zahtijeva na razini IMO-a, a sama Direktiva vodeća je u svijetu u pogledu usklađenog izvješćivanja o nesrećama i nezgodama.

- 1.5.3. *Pouke iz prijašnjih sličnih iskustava*

Nakon *ex post* evaluacije REFIT-a iz 2018. i provjere primjerenosti pomorskog prometa, nedostaci postojećeg okvira politike koji se odnose na resurse, osoblje i stručno znanje prijavljeni su kao problematični. Ograničenja resursa prepreka su nekim istražnim tijelima država članica za pravilno i pravodobno izvršavanje odgovornosti. To se posebno odnosi na države članice s malim flotama i ograničenom djelatnošću pomorskog prometa u kojima se uspostava stalnog namjenskog tijela za istraživanje nesreća smatrala nerazmjernim opterećenjem. Nadalje, ugrožena je sposobnost država članica da ispune svoje međunarodne obveze kao države zastave, države luke ili obalne države u odnosu na različite direktive. U velikoj se mjeri izvješćivalo o tome da su tijela za istraživanje nesreća nailazila na probleme s resursima, osobljem i stručnim znanjem. Provjerom primjerenosti utvrđen je niz preporuka relevantnih za istrage nesreća, uključujući bolje iskorištavanje resursa na nacionalnoj razini i razini EU-a, među ostalim i udruživanjem resursa na temelju uloge i potpore EMSA-e te iskorištavanjem rezultata povećanja učinkovitosti koje nude digitalizacija i razmjena informacija.

Rezultati *ex post* evaluacije odražavaju se u procjeni učinka priloženoj ovoj inicijativi, kako je sažeto prikazano u tablici 1.

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

Predložena revizija ključni je rezultat Komunikacije Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost, u kojoj se utvrđuje vizija EU-a za prometni sustav budućnosti. U strategiji je

najavljeno da Komisija 2021. planira pokrenuti opsežno preispitivanje postojećeg zakonodavstva o odgovornostima država zastave, nadzoru država luke i istragama nesreća (u okviru vodeće inicijative br. 10 – Jačanje sigurnosti i zaštite u prometu).

Predloženom revizijom stvorit će se sinergije s drugim dijelovima regulatornog okvira EU-a, posebno s Direktivom 2009/16/EZ o nadzoru države luke i Direktivom 2009/21/EZ o ispunjavanju zahtjeva države zastave.

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

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

1.5.5. Ocjena različitih dostupnih mogućnosti financiranja, uključujući mogućnost preraspodjele

Utjecaj ove inicijative na proračun odnosi se na dodatna sredstva potrebna za sve veću ulogu EMSA-e u olakšavanju istraga nesreća (tj. pružanju visokospecijalizirane analitičke potpore te analitičkih alata i opreme tijekom pojedinačnih istraga, razmjeni znanja ili organiziranju osposobljavanja u pogledu posebnih tehnika/alata i novih dostignuća) u skladu s predloženom direktivom. Sve su to nove zadaće EMSA-e koje će postati trajne, pri čemu se postojeće zadaće neće smanjiti ili djelomično ukidati. Dodatne potrebe za ljudskim resursima ne mogu se zadovoljiti preraspodjelom, dok će se dodatne proračunske potrebe zadovoljiti prijebom s pomoću postojećih programa kojima upravlja Glavna uprava za mobilnost i promet u sklopu trenutačnog višegodišnjeg financijskog okvira.

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

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

1.6. Trajanje i financijski učinak prijedloga/inicijative

Ograničeno trajanje

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

Neograničeno trajanje

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

1.7. Planirani načini izvršenja proračuna²⁸

Izravno upravljanje koje provodi Komisija putem

- izvršnih agencija

Podijeljeno upravljanje s državama članicama

Neizravno upravljanje povjerenjem zadaća izvršenja proračuna:

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

Napomene

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

Države članice morat će prenijeti odredbe Direktive u odgovarajućem roku.

²⁸ Informacije o načinima izvršenja proračuna i upućivanja na Financijsku uredbu dostupni su na internetskim stranicama BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MJERE UPRAVLJANJA

2.1. Pravila praćenja i izvješćivanja

Odrediti učestalost i uvjete.

Komisija će općenito biti odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti država članica.

Komisija i/ili EMSA pratit će bazu podataka EMCIP-a kako bi provjeravale provode li se istrage pravodobno i učinkovito te jesu li izvješća učitana u bazu podataka, među ostalim za ribarska plovila kraća od 15 metara za koja su utvrđeni nedostaci u pogledu podataka i sigurnosti. Pokazatelji koji će se posebno pratiti na temelju baze podataka EMCIP-a bit će broj smrtnih slučajeva i vrlo teških ozljeda, broj izgubljenih plovila i slučajeva onečišćenja na moru te njihovo kretanje tijekom vremena. Svi ti pokazatelji pratit će se prema vrsti uključenog plovila. Pratit će se i broj sigurnosnih preporuka objavljenih kao rezultat istraga i daljnje postupanje u vezi s njima.

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

Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile da su organizacija, politike, postupci, resursi i dokumentacija svake od njih primjereni za postizanje ciljeva Direktive. To će se morati potvrditi te će naknadno podlijegati periodičnoj reviziji. Tijela za istraživanje nesreća morat će Komisiji/EMSA-i dostaviti rezultate godišnjih revizija koje provodi akreditirano tijelo, kako bi ta tijela mogla zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom.

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

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

2.2. Sustavi upravljanja i kontrole

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

Komisija će općenito biti odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o njezinoj učinkovitosti i provedbi. Komisiji će prema potrebi u informatičkim službama i razvoju informatičkih alata potrebnih za izvješćivanje, praćenje i provjeru odredbi predložene direktive, kao i u organizaciji osposobljavanja, pomagati EMSA. Države članice morat će prenijeti Direktivu u svoje nacionalno zakonodavstvo u roku navedenom u Direktivi. Provedbene aktivnosti provodit će se u okviru postojećih istraga.

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

Iako će Komisija biti općenito odgovorna za provedbu predložene direktive te za izvješćivanje Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi i usklađenosti država članica, Europska agencija za pomorsku sigurnost bit će odgovorna za provedbu svojih operacija i svojeg okvira za unutarnju kontrolu. Morat će razviti informatičke alate i module te osigurati osposobljavanje, a države članice morat će provoditi istrage i podnositi izvješća.

EMSA je u najboljem položaju za izvješćivanje i procjenu zadaća usklađenosti jer će to biti tehnički rad, koji će zahtijevati visoku stručnost u području upravljanja podacima (posebno s obzirom na to da EMSA upravlja bazom podataka EMCIP-a), kao i temeljito razumijevanje složenih tehničkih pitanja povezanih s elektroničkim certifikatima i osposobljavanjem.

Države članice u najboljem su položaju za provedbu predložene direktive, posebno daljnjim istraživanjem pomorskih nesreća i izvješćivanjem kada je to potrebno.

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

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

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

U skladu s predloženom direktivom dodatna financijska sredstva osigurati će se samo EMSA-i, koja će morati razvijati informatičke alate i module te omogućiti osposobljavanja.

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

Ne očekuje se da će se dodatnim zadaćama koje proizlaze iz predložene revizije stvoriti posebne dodatne kontrole. Stoga se očekuje da će trošak kontrole za Glavnu upravu za mobilnost i promet (mjeren u odnosu na vrijednost sredstava kojima se upravlja) ostati stabilan.

2.3. Mjere za sprečavanje prijevара i nepravilnosti

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

Predložena direktiva sadržava nekoliko odredbi koje su posebno usmjerene na sprečavanje prijevara i nepravilnosti. Države članice morat će imati sustav upravljanja kvalitetom kako bi potvrdile da su organizacija, politike, postupci, resursi i dokumentacija svake od njih primjereni za postizanje ciljeva Direktive. To će se morati potvrditi te će naknadno podlijevati periodičnoj reviziji. Tijela za istraživanje nesreća morat će Komisiji i/ili EMSA-i dostaviti rezultate godišnjih revizija koje provodi akreditirano tijelo, kako bi ta tijela mogla zadržati certifikat sustava upravljanja kvalitetom.

EMSA primjenjuje načela decentraliziranih agencija EU-a u borbi protiv prijevara, u skladu s pristupom Komisije. EMSA je u ožujku 2021. donijela ažuriranu strategiju za borbu protiv prijevara koja se temelji na metodologiji i smjernicama za strategiju borbe protiv prijevara koju je predstavio OLAF te na strategiji za borbu protiv prijevara Glavne uprave za mobilnost i promet. Strategija osigurava okvir za rješavanje pitanja povezanih sa sprečavanjem i otkrivanjem prijevara te uvjetima za njihovo istraživanje na razini EMSA-e. EMSA kontinuirano prilagođava i poboljšava svoje politike i mjere za promicanje najviše razine integriteta osoblja EMSA-e, podupire učinkovito sprečavanje i otkrivanje rizika od prijevara te uspostavlja odgovarajuće postupke za prijavljivanje i rješavanje potencijalnih slučajeva prijevara i njihovih ishoda. Nadalje, EMSA je 2015. donijela politiku upravljanja sukobom interesa za Upravni odbor.

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

3. PROCIJENJENI FINANCIJSKI UČINAK PRIJEDLOGA/INICIJATIVE

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

- Postojeće proračunske linije

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	Proračunska linija	Vrsta rashoda	Doprinos			
	Broj	dif./nedif. ²⁹	zemalja EFTA-e ³⁰	zemalja kandidatkinja i potencijalni kandidata ³¹	ostalih trećih zemalja	drugi namjenski prihodi
1	02 10 02	nedif.	DA	NE	NE	NE

- Zatražene nove proračunske linije

²⁹ Dif. = diferencirana odobrena sredstva; nedif. = nediferencirana odobrena sredstva.

³⁰ EFTA: Europsko udruženje slobodne trgovine.

³¹ Zemlje kandidatkinje i, ako je primjenjivo, potencijalni kandidati sa zapadnog Balkana.

Prema redoslijedu naslova višegodišnjeg financijskog okvira i proračunskih linija.

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

3.2. Procijenjeni učinak na rashode

3.2.1. Sažetak procijenjenog učinka na rashode

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	1	Jedinstveno tržište, inovacije i digitalizacija
---	---	---

Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA)			Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.–2034.	UKUPNO
Naslov 1.:	Obveze	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Plaćanja	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Naslov 2.:	Obveze	(1a)					
	Plaćanja	(2a)					
Naslov 3.:	Obveze	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Plaćanja	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
UKUPNA odobrena sredstva za EMSA-u	Obveze	= 1 + 1a + 3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Plaćanja	= 2 + 2a + 3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

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

Naslov višegodišnjeg financijskog okvira	7.	„Administrativni rashodi”
---	-----------	---------------------------

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

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

UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 7. višegodišnjeg financijskog okvira	(ukupne obveze = ukupna plaćanja)								
---	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

		Godina 2025.	Godina 2026.	Godina 2027.	Godina 2028.– 2034.	UKUPNO
UKUPNA odobrena sredstva iz NASLOVA 1.–7. višegodišnjeg financijskog okvira	Obveze	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Plaćanja	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

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

3.2.2. Procijenjeni utjecaj na odobrena sredstva ESMA-e

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

Iznosi u milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Navedi ciljeve i rezultate ⇓			Godina N		Godina N + 1		Godina N + 2		Godina N + 3		Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)						UKUPNO			
	REZULTATI																			
	Vrsta ³²	Prosječni trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Br.	Trošak	Ukupni broj	Ukupni trošak
SPECIFIČNI CILJ br. 1 ³³ ...																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
– Rezultat																				
Međubroj za specifični cilj br. 1																				
SPECIFIČNI CILJ br. 2...																				
– Rezultat																				
Međubroj za specifični cilj br. 2																				
UKUPNI TROŠAK																				

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

³² Rezultati se odnose na proizvode i usluge koji se isporučuju (npr.: broj financiranih studentskih razmjena, kilometri izgrađenih prometnica itd.).

³³ Kako je opisan u točki 1.4.2. „Specifični ciljevi...”

3.2.3. Procijenjeni utjecaj na EMSA-ine ljudske resurse

3.2.3.1. Sažetak

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

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

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

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

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

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

Potrebe za osobljem (EPRV):

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

Privremeno osoblje (razredi AD)	2	2	2	2	2
Privremeno osoblje (razredi AST)					
Ugovorno osoblje					
Upućeni nacionalni stručnjaci					

UKUPNO	2	2	2	2	2
---------------	----------	----------	----------	----------	----------

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

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

3.2.3.2. Procijenjene potrebe za ljudskim resursima za matičnu glavnu upravu

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

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

	Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)		
• Radna mjesta prema planu radnih mjesta (dužnosnici i privremeno osoblje)							
20 01 02 01 i 20 01 02 02 (sjedište i predstavništva Komisije)							
20 01 02 03 (delegacije)							
01 01 01 01 (neizravno istraživanje)							
10 01 05 01 (izravno istraživanje)							
• Vanjsko osoblje (u ekvivalentu punog radnog vremena: EPRV)³⁴							
20 02 01 (UO, UNS, UsO iz „globalne omotnice”)							
20 02 03 (UO, LO, UNS, UsO i MSD u delegacijama)							
Proračunske linije (navesti) ³⁵	– u sjedištima ³⁶						
	– u delegacijama						
01 01 01 02 (UO, UNS, UsO – neizravno istraživanje)							
10 01 05 02 (UO, UNS, UsO – izravno istraživanje)							
Druge proračunske linije (navesti)							
UKUPNO							

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

Opis zadaća:

³⁴ UO = ugovorno osoblje; LO = lokalno osoblje; UNS = upućeni nacionalni stručnjaci; UsO = ustupljeno osoblje; MSD = mladi stručnjaci u delegacijama.

³⁵ U okviru gornje granice za vanjsko osoblje iz odobrenih sredstava za poslovanje (prijašnje linije „BA”).

³⁶ Uglavnom za fondove kohezijske politike EU-a, Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EPFRR) i Europski fond za pomorstvo i ribarstvo i akvakulturu (EFPR).

Dužnosnici i privremeno osoblje	
Vanjsko osoblje	

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

3.2.4. Usklađenost s trenutačnim višegodišnjim financijskim okvirom

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

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

- Za prijedlog/inicijativu potrebna je primjena instrumenta fleksibilnosti ili revizija višegodišnjeg financijskog okvira³⁷.

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

3.2.5. Doprinosi trećih strana

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

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

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

³⁷

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

3.3. Procijenjeni učinak na prihode

– Prijedlog/inicijativa nema financijski učinak na prihode.

– Prijedlog/inicijativa ima sljedeći financijski učinak:

na vlastita sredstva

na ostale prihode

navesti jesu li prihodi namijenjeni proračunskim linijama rashoda

U milijunima EUR (do tri decimalna mjesta)

Proračunska prihoda:	linija	Odobrena sredstva dostupna za tekuću financijsku godinu	Učinak prijedloga/inicijative ³⁸					
			Godina N	Godina N + 1	Godina N + 2	Godina N + 3	Unijeti onoliko godina koliko je potrebno za prikaz trajanja učinka (vidjeti točku 1.6.)	
Članak								

Za razne namjenske prihode navesti odgovarajuće proračunske linije rashoda.

--

Navesti metodu izračuna učinka na prihode.

³⁸

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