



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 2. juuni 2023
(OR. en)

10126/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0165(COD)

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

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	1. juuni 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 271 final
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 271 final.

Lisatud: COM(2023) 271 final



Brüssel, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli**

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli)¹ muudatust.

Direktiiviga 2009/16/EÜ (edaspidi „direktiiv“) reguleeritakse sadamariigi kontrolli ELi tasandil. Sadamariigi kontroll on välismaiste laevade kontrollimise süsteem muude riikide kui lipuriigi sadamates sadamariigi kontrolli teostavate ametnike poolt, et teha kindlaks, kas kapteni, juhtkonna ja laevapere pädevus ning laeva seisukord ja varustus vastavad rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele. Euroopa Liidu sadamates kontrollitakse ka vastavust kohaldatavale ELi õigusele. Sadamariigi kontrollil on oluline roll meresõiduohutuse tagamisel ja merekeskkonna kaitsmisel.

Meretranspordi rahvusvahelise laadi tõttu on selles sektoris välja kujunenud spetsiifiline regulatiivne struktuur. Üleilmsel tasandil võeti rahvusvaheline õigusraamistik vastu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni² (IMO) egiidi all ning teine ÜRO agentuur – Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO) – on koostanud laevade töö- ja elutingimusi reguleerivad eeskirjad.

Esmane vastutus laevade IMO ja ILO standarditele vastavuse kontrollimise eest lasub lipuriigil, st riigil, kus laev on registreeritud ja mille lipu all laev sõidab. Lipuriigi eeskirju kohaldatakse ainult selle riigi lipu all sõitvate laevade suhtes. Jätkuvalt on lipuriike, kes lubavad oma lipu all sõita nõuetele mittevastavatel laevadel või kes ei suuda nõuetekohaselt tagada rahvusvaheliste eeskirjade järgimist. Seetõttu sisaldavad paljud IMO kõige olulisemad tehnilised konventsioonid sätteid laevade kontrollimise kohta välissadamates, et tagada nende vastavus rahvusvaheliste nõuetele.

Tulemuslikkuse parandamiseks hakkasid sadamariigi kontrolli tegevad riigid oma tegevust piirkondlikul tasandil süstemaatiliselt koordineerima. Sadamariigi kontrolli käsitlev vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum (edaspidi „Pariisi memorandum“),³ mis koostati 1982. aastal, oli esimene üheksast üleilmselt valitsustevahelisest struktuurist. Pariisi memorandumile on alla kirjutanud kõik Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) 24 liikmesriiki, kellel on meresadamad, ning Kanada, Venemaa Föderatsioon⁴ ja Ühendkuningriik. EL ei ole selle liige.

Sadamariigi kontrolli direktiiv sisaldab 2009. aastal kokku lepitud Pariisi memorandumi menetlusi ja vahendeid. Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum ja sadamariigi kontrolli direktiiv lähtuvad põhimõttest, et jagatakse koormust ning korraldatakse sihipäraseid ja kooskõlastatud kontrolle. Komisjon, keda abistab Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), pakub kõigile EMP ja Pariisi memorandumiga osalisriikidele tehnilist abi, mida on vaja selleks, et otsustada, milliseid laevu kontrollida, teatada sadamariigi kontrolli tulemustest, jagada tulemusi THETISE andmebaasi kaudu (mida haldab EMSA) ning teha kontrolle. EMP liikmesriikidele antakse liidu meresõiduohutuse

¹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

² Rahvusvaheliste eeskirjade hulka kuuluvad rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74), laevade põhjustatud merereostuse vältimise rahvusvaheline konventsioon (MARPOL 73/78), meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW), 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon ja 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 72).

³ www.parismou.org

⁴ Pärast Venemaa sissetungi Ukrainasse peatati 2022. aasta mais Venemaa Föderatsiooni liikmesus Pariisi memorandumis.

teabevahetussüsteemi SafeSeaNet⁵ kaudu teavet ka nende sadamaid külastatavate laevade kohta, et võimaldada riikidel oma kontrolle kavandada.

Sadamariigi kontrolli direktiivi põhieesmärgid on järgmised:

- i) parandada järjepidevalt meresõiduohutust ja -turvalisust;
- ii) vältida üha tõhusamalt saastamist ja keskkonnamõju;
- iii) parandada pidevalt elu- ja töötingimusi laeva pardal;
- iv) vältida konkurentsimoonusi.

Nende eesmärkide saavutamiseks on ELi sadamariigi kontrolli korra põhielemendid järgmised:

- i) kohaldada ühtlustatud lähenemisviisi kontrollidele ja kinnipidamistele;
- ii) iga liikmesriik võtab endale iga-aastase kontrollikohustuse;
- iii) lähtuda laevade kontrollimisel iga konkreetse laeva riskiprofiilist ning
- iv) pidada arvestust ja jagada teavet (kontrollide andmebaas).

Pärast direktiivi jõustumisest on seda muudetud, et jõustada 2006. aasta meretöönormide konventsioon (MLC, 2006)⁶. Lisaks kohaldatakse ELis liinivedusid teenindavate parvlaevade,⁷ kindlustusnõuete,⁸ laevaheitmete ja lastijäätmete kontrolli,⁹ laevade ohutu¹⁰ ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu ning kasvuhoonegaaside heite seire, aruandluse ja kontrollimise suhtes erieeskirju, mille jõustamist kontrollitakse sadamariigi kontrollide¹¹ käigus. Sadamariigi kontrolli kasutatakse enamikus ELi liikmesriikides ka muude ELi õigusaktide nõuetele vastavuse kontrollimiseks (nt laevakütuste väävlisisalduse kontrollimisel¹²). Sadamariigi kontroll ELis põhineb suures osas vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga kokku lepitud eeskirjadel ja menetlustel, kuid asjaomaseid ELi sätteid ei kohaldata nende EMP-väliste riikide suhtes, kes ei ole vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile alla kirjutanud.

Direktiivi (ja ELi teiste meresõiduohutusosalaste õigusaktide) kohta tehti 2018. aastal järeelhindamine ja meretranspordi toimivuskontroll. Pärast direktiivi kohaldamise algust on komisjon kohaldamist

⁵ See on EMSA hallatav ja tema poolt välja töötatud süsteem, mis võimaldab liikmesriikidel anda ja vastu võtta teavet laevade ja nende ohtlike lastide kohta. Meresõiduohutuse teabevahetussüsteemis esitatakse muu hulgas laeva identifitseerimisnumber, asukoht ja staatus, väljumis- ja saabumisaegad, vahejuhtumite aruanded, andmed ohtliku lasti kohta.

⁶ 12. augusti 2013. aasta direktiiv 2013/38/EL, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 218, 14.8.2013, lk 1).

⁷ 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollisüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017).

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/20/EÜ laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral (ELT L 131, 28.5.2009, lk 128).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ (ELT L 151, 7.6.2019, lk 11).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta ning määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta (ELT L 330, 10.12.2013, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (kodifitseeritud tekst) (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58).

pidevalt jälgitud ning teinud kindlaks järgmised probleemid:

- 1) praegused ELi nõuded ei ole kooskõlas uute rahvusvaheliste kohustuslike eeskirjade ja uute menetlustega, mis on kokku lepitud piirkondlikul tasandil (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) ja Pariisi memorandum);
- 2) praegu ei kohaldata ELi nõudeid kalalaevade suhtes – üle 24 meetri pikkuste kalalaevade puhul ei kontrollita või ei kontrollita koordineeritult teatavate rahvusvaheliste konventsioonide kohaste nõuete täitmist, kuigi seda saaks teha sadamariigi kontrolli käigus;
- 3) sadamariigi kontrollide jaotus ELi sadamate vahel on ebaühtlane;
- 4) laeva riskiprofiili praegune ülesehitus ja kontrollimisele kuuluvate laevade valimiseks kasutatav mehhanism ei ole ajakohased;
- 5) süsteem põhineb tülikatel pabersertifikaatidel;
- 6) menetlused on ebapiisavad ja jäigad ning sadamariigi kontrolli ressursid (oskused, koolitus) on napid.

Tuvastatud probleemid esinevad kogu ELis ja neil on samad põhjused. Kuna ELi meetmed puuduvad, on oht, et liikmesriigid tegutsevad koordineerimata ja ühtlustamata viisil. Direktiivi parandamine, et tuvastatud probleemid kõrvaldada, on ELi jaoks selgelt kasulik.

Seda silmas pidades on komisjon koostanud ettepaneku direktiivi 2009/16/EÜ muutmiseks. Ettepaneku erieesmärgid on järgmised:

- ajakohastada ELi õigusakte ja viia need kooskõlla IMO/ILO ning Pariisi memorandumiga kehtestatud rahvusvaheliste eeskirjade ja menetlustega;
- tagada kalalaevade, laevaperede ja keskkonna kaitse. Suuremad kalalaevad (pikkusega üle 24 meetri) ei kuulu sadamariigi kontrolli alla. Seda tüüpi laevade vabatahtliku kontrollimise süsteem peaks parandama nende laevade suhtes kohaldatavate rahvusvaheliste ohutus- ja keskkonnakaitsestandardite järgimist;
- tagada digilahenduste ulatuslikum kasutuselevõtt. Eelkõige soovitakse töötada välja ja võtta kasutusele riiklikud e-tunnistused ning siduda need laeva riskiprofiiliga, mis on aluseks kontrollitavate laevade valimi koostamisel;
- luua tõhus ja ühtlustatud lähenemisviis sadamariigi kontrolli läbiviimiseks. See hõlmab laevade kontrollimise paremat sihitamist, jättes laeva riskiprofiilist välja vananenud aspektid ja lisades sellele uusi komponente.

Selguse ja järjepidevuse huvides ajakohastatakse käesoleva ettepanekuga ka mitmesuguseid määratlusi ja viiteid asjakohastele ELi õigusaktidele ja IMO eeskirjadele.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on täielikult kooskõlas direktiiviga 2009/18/EÜ,¹³ mis käsitleb laevaõnnetuste uurimist, ning direktiiviga 2009/21/EÜ¹⁴ lipuriigi nõuete täitmise kohta. Kõik kolm ELi meresõiduohutust käsitlevat direktiivi põhinevad IMO rahvusvahelisel tasandil kehtestatud eeskirjadel ja standarditel ning moodustavad koos aluse ELi süsteemile, millega tagatakse meresõiduohutus ELi vetes.

¹³ ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

¹⁴ ELT L 131, 28.5.2009, lk 132.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on osa komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmist (REFIT) ja aitab rakendada parema õigusloome tegevuskava, tagades, et olemasolevad õigusaktid on lihtsad ja selged, ei tekita tarbetut koormust ning peavad sammu poliitilise, ühiskondliku ja tehnoloogilise arenguga. Käesolev muudatusettepanek ja sellega seotud ettepanekud teiste mereohutuse direktiivide muutmiseks kuuluvad meresõiduohutuse õigustikku ning neil on sellega märkimisväärne vastasmõju. Õigustik hõlmab näiteks ELi laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi (SafeSeaNet),¹⁵ EMSA asutamismäärust,¹⁶ kalalaevade ohutuse direktiivi,¹⁷ ELi õigusakte tunnustatud organisatsioonide kohta,¹⁸ merestrateegia raamdirektiivi¹⁹ ja muid ELi keskkonnaalaseid õigusakte²⁰.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Muutmisdirektiivi õiguslik alus on ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2, millega nähakse ette meetmed transpordi ohutuse parandamiseks ja erisätted meretranspordi kohta.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 kohaselt kuuluvad meretranspordi sektori sadamariigi kontrolli käsitlevad rahvusvahelised õigusaktid ELi ainupädevusse ja seega ei kohaldata subsidiaarsuse põhimõtet ei nendele õigusaktidele ega nende lepingute rakendamise ELi eeskirjadele.

- **Proportsionaalsus**

Komisjoni koostatud ettepanekus võetakse arvesse rahvusvahelisel tasandil viimati toimunud arenguid, 2018. aastal tehtud järeelhindamise tulemusi ning õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi menetlusi. Komisjon on teinud ka mõjuhindamise, et teha kindlaks ja hinnata samade eesmärkide täitmiseks võimalikke alternatiivseid meetmeid.

Muudatusettepaneku eesmärk on parandada meresõiduohutust, luues kogu ELis sadamariigi kontrolli ajakohastatud, sidusa ja ühtlustatud süsteemi, et tegeleda probleemsete laevadega ning parandada seeläbi ELi vetes sõitvate laevade ohutust ja keskkonnatoimet. Komisjon peab asjakohaseks laiendada sadamariigi kontrolli kohaldamisala suurematele kalalaevadele, sest selline kontrollimine oleks vabatahtlik ja seda teeksid vaid liikmesriigid, kes seda ise soovivad. Meede peaks parandama kalandussektori ohutust, keskkonnamõju ning töö- ja elutingimusi. Digipöördega ja e-tunnistuste kasutuselevõttuga kaasnevad kulud on piiratud ja neid tasakaalustab ohutuse ja tõhususe eeldatavast paranemisest tulenev kasu. Võttes arvesse sektori rahvusvahelist iseloomu, puuduvad alternatiivsed meetmed selliste tulemuste saavutamiseks tõhusamal ja tulemuslikumal viisil.

¹⁵ Direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

¹⁶ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

¹⁷ EÜT L 34, 9.2.1998, lk 1.

¹⁸ Määrus (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 11) ning direktiiv 2009/15/EÜ laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 47).

¹⁹ ELT L 164, 25.6.2008, lk 19.

²⁰ Näiteks direktiiv 92/43/EMÜ (elupaikade direktiiv), direktiiv 2009/147/EÜ (ELi linnudirektiiv), direktiiv (EL) 2019/904 (ühikordselt kasutatavate plasttoodete direktiiv).

- **Vahendi valik**

Direktiivis 2009/16/EÜ soovitakse teha üksnes mitu muudatust, seega on kõige kohasem õiguslik vahend muutmisdirektiiv.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

2018. aasta õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) järelhindamise ja meretranspordi toimivuskontrolli käigus jõuti järeldusele, et kuigi direktiiv piirab teataval määral Pariisi memorandumi paindlikkust, kannab see lisaväärtust, sest direktiivis on sadamariigi kontrolliraamistik ühendatud õigusliku jõustamismehhanismiga, et tagada direktiivi nõuetekohane ja järjepidev rakendamine liikmesriikides. Sellega on kaasnenud surve kontrollide läbiviimist ja nende korraldust pidevalt parandada ning seega on esile kerkinud vajadus sadamariigi kontrolliks vajalikke ressursse liikmesriikide tasandil paremini jaotada. Hindamise käigus jõuti järeldusele, et direktiiv on aidanud saavutada kavandatud eesmärgi, st parandanud meresõiduohutust ja turvalisust, aidanud reostust vältida ning taganud paremaid töö- ja elutingimused laeva pardal.

EMSA on sadamariigi kontrolli korda olulisel viisil toetanud. Rohkem kui kaks kolmandikku kontrolle tegevatest ELi/EMP liikmesriikidest kasutab üksnes teabesüsteemi THETIS, et valida, milliseid laevu kontrollida. Samuti leiti, et EMSA-l on tähtis roll THETISe haldamisel ja ajakohastamisel ning kontrolliametnike koolitamisel kontrollide ühtlustamiseks Pariisi memorandumi piirkonnas.

Lisaks on komisjon ja EMSA pidevalt jälginud direktiivi rakendamist. Kuna sadamariigi kontrolli aruanded tuleb THETISesse üles laadida niipea, kui kontroll on lõpule viidud, on EMSA-l peaaegu reaalajas üksikasjalik ülevaade kõigist tehtud kontrollidest. EMSA pakub abi vajavatele liikmesriikidele tugikeskuse teenust ja tehnilist abi ning teeb EMP liikmesriikidesse kontrollkäike, et kontrollida nõuete täitmist.

Meretranspordi toimivuskontrolli ja EMSA horisontaalse analüüsi käigus tehti kindlaks mitu valdkonda, mida saaks sadamariigi kontrolli korras parandada.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Konsulterimine hõlmas peamiselt järgmist:

- korraldati neli ettevalmistavat intervjuud peamiste sidusrühmade ELi tasandi esindajatega, et selgitada välja probleemid ja neid täpsustada ning teha kindlaks võimalikud poliitikavariandid.
- Mõjuhinnangu eest vastutav konsultant korraldas sidusrühmadele suunatud küsitluse kestusega 2021. aasta 7. septembrist kuni 2021. aasta 6. oktoobrini. Peamistele sidusrühmadele saadeti küsimustik koos konkreetse teabenõudega, eelkõige selleks, et toetada võimalike poliitikameetmete mõju hindamist.
- Mõjuhinnangu eest vastutav konsultant korraldas 13. juulist 2021 kuni 16. septembrini 2021 peamiste sidusrühmadega 22 suunatud intervjuud, täitmaks konkreetseid teabenõudeid, eelkõige selleks, et toetada võimalike poliitikameetmete mõju hindamist.
- Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat ning mõjuhinnangut toetava välisuuringu eest vastutav konsultant korraldasid täiendavaid küsitlusi, et konsulterida liikmesriikide ja peamiste sidusrühmadega ning saada teada nende seisukohad erinevate poliitikameetmete kohta ning kinnitada mõjuhinnangut toetava uuringu uued ja lõplikud tulemused mõju suuruse kohta. Konsulterimised toimusid kohtumistel, mis peeti ELi meretranspordi valdkonna

sotsiaaldialoogi komitees (16. aprill 2021, 23. september 2021 ja 16. detsember 2021), ELi merepüügi valdkonna sotsiaaldialoogi komitees (29. jaanuar 2021, 8. märts 2021 ja 16. november 2021) ja ELi sadamate valdkonna sotsiaaldialoogi komitees (19. november 2021) ning ELi/EMP meretranspordi valdkonna direktorite mitteametlikul kohtumisel (30. november 2021), Pariisi memorandumiga sadamariigi kontrollikomitee virtuaalsetel ja füüsilistel kohtumistel (2021. aasta mais ja 2022. aasta mais) ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse ELi komitee koosolekul (17. mai 2021, 11. november 2021 ja 31. mai 2022).

Sidusrühmadelt kogutud teave oli väärtuslik, see võimaldas komisjonil täpsustada poliitikavariantide ülesehitust ning hinnata nende majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnamõju. Komisjon sai poliitikavariante võrrelda ja teha kindlaks, millised variandid võimaldaksid tõenäoliselt saavutada ühiskonna jaoks optimaalse kulude ja tulude suhte ning luua tulemuslikuma ja tõhusama sadamariigi kontrollimehhanismi, et nõuetele mittevastavaid laevu paremini üles leida. Nende protsesside tulemused täiendasid toetava uuringu raames tehtud dokumentide analüüsi.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

See läbivaatamine põhineb peamiselt 2018. aasta järeelhindamise käigus kogutud andmetel ja meretranspordi toimivuskontrollil, millele on osutatud eespool.

Käesoleva ettepaneku koostamisel küsiti komisjoni ja EMSA ekspertide abi tehniliste määratluste täpsel sõnastamisel ja selge õigusteksti koostamisel.

- **Mõju hindamine**

Seoses direktiivi läbivaatamisega koostati mõjuhinnang kolme poliitikavariandi kohta, võttes arvesse

- 1) vajadust ajakohastada direktiivi ja viia see vastavusse rahvusvaheliste dokumentidega;
- 2) vajadust leida lahendus kalalaevadega seotud eriomasele probleemile, luues selliste laevade jaoks sadamariigi kontrolli erikorra;
- 3) vajadust kasutada sadamariigi kontrolli puhul ulatuslikumalt digilahendusi, et sadamariigi kontrollid oleksid paremini ette valmistatud ja sihipärasamad; direktiiviga on vaja hõlbustada ja edendada kohustuslike e-tunnistuste kasutuselevõttu;
- 4) vajadust kohaldada sadamariigi kontrolli suhtes tõhusat ja ühtlustatud lähenemisviisi, tuginedes direktiivi rakendamisel saadud kogemustele, ning vajadust valida kontrollitavaid laevu sihipärasemalt.

Poliitikavariandi A puhul tuleks direktiivis teha mitu muudatust, et täita paremini meresõiduohutuse parandamise ja reostuse vältimise eesmärgi. Selle variandi korral keskendutakse peamiselt direktiivi vastavusse viimisele rahvusvaheliste dokumentidega. Enamik muid kavandatud muudatusi on mitteregulatiivsed meetmed ja hõlmavad komisjoni ja/või EMSA soovitusi, suuniseid ja seminare.

Poliitikavariant B võimaldab saavutada sadamariigi kontrollide puhul tasakaalu haldusasutuste tegevuse paindlikkuse ja kontrollide ühtlustatud kohaldamise vahel. Tehakse ettepanek, et lisaks kehtivale direktiivile (kuid sellest eraldi) loodaks vabatahtlik sadamariigi kontrollisüsteem nende liikmesriikide jaoks, kes soovivad kontrollida kalalaevu, mis on pikemad kui 24 meetrit. See hõlmab ka suuniste andmist, EMSA korraldatavaid koolitusi ja EMSA kontrolliandmebaasi, et kontrollitavaid laevu paremini välja valida ja anda aru kontrollide kohta. Sellega julgustatakse kasutama e-tunnistusi, mis on seotud laeva riskiprofiiliga.

Poliitikavariandi C puhul kasvab sadamariigi kontrolliasutuste halduskoormus kõige rohkem, kuid sellega tagatakse ka kontrollide ühtlaseim tase. Selle variandi korral integreeritaks direktiivi sadamariigi kontroll üle 24 meetri pikkuste kalalaevade üle ning see mõjutaks nii nende laevade omanikke/käitajaid kui ka liikmesriikide sadamariigi kontrolliasutusi. Samuti muudetakse direktiiviga kohustuslikuks e-tunnistuste kasutamine ja nähtaks ette pabersertifikaatide järkjärguline kaotamine 2035. aastaks.

Mõjuhinnang esitati õiguskontrollikomiteele heakskiitmiseks 2022. aasta juulis. Komitee esitas positiivse arvamuse reservatsioonidega. Õiguskontrollikomitee märkusi käsitletakse käesolevale seadusandlikule ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

- Põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohaldamine

Ettevõtjatele või kodanikele lisakulusid (haldus- või kohandamiskulusid) ei tekiks.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine (REFIT)**

Algatus on komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi seisukohast oluline, kuna selle eesmärk on ühtlustada ja lihtsustada meresõiduohutusalasid õigusakte, parandada ohutusprofili (eelkõige suurte kalalaevade puhul) ning aidata liikmesriikide ametiasutustel täita inspekteerimis- ja aruandluskohustusi.

Lisaks sisaldab eelistatud poliitikavariant lihtsustavaid aspekte, sest selles selgitatakse olukordi ja asjaolusid, mille korral võib sadamariigi kontrollist loobuda kas tavapärase toimimisega seotud põhjustel või vääramatu jõu korral. Eeldatakse, et tänu EMSA poolt riiklikele sadamariigi kontrolliasutustele pakutavale abile, välisriikide kalalaevade kontrollimist käsitlevatele koolitustele ja asjaomase kontrolliandmebaasi loomisele kontrollitavate laevade valimiseks ning kontrollide tulemuste registreerimiseks ja jagamiseks, toimub selle variandi puhul kogu ELis kontrollikorra ühtlustumine ja standardimine.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekuga suurendatakse aastateks 2025–2050 liidu eelarve praeguseid netokulusid 6,479 miljoni euro võrra. Ettepaneku mõju eelarvele kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesolevale ettepanekule lisatud finantselgituses. Ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

5. MUU TEAVE

- **Järelevalve-, hindamis- ja aruandluskord**

Kindlaks on määratud asjakohane järelevalve- ja teatamiskord. EMSA-l on selles protsessis oluline osa, kuna ta vastutab meretranspordi elektrooniliste andmesüsteemide (eelkõige laevade valimise ja kontrolliaruannete andmebaasi THETIS) arendamise ja toimimise eest.

Rakendamist saavad komisjon ja/või EMSA jälgida andmebaasi THETIS abil, mis võimaldab kontrollida, et laevad oleksid kontrollimiseks nõuetekohaselt välja valitud, kontrollimised nõuetekohaselt läbi viidud ning kontrolliaruanded andmebaasi üles laaditud. Komisjoni toetava asutuse²¹ rollis korraldab EMSA tsüklite kaupa kontrollkäike liikmesriikidesse, et kontrollida kohapealset tegevust. Liikmesriikidel peab olema toimiv kvaliteedijuhtimissüsteem, mis kinnitab, et nende asutused, poliitika, protsessid, vahendid ja dokumentatsioon on eesmärkide täitmiseks sobivad. Süsteem tuleb sertifitseerida ja seejärel tuleb seda korrapäraselt auditeerida. Selleks et riiklike samakontrolliasutuste kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat säiliks, peavad liikmesriigid jagama komisjoni/EMSAGA akrediteeritud asutuse tehtud auditite tulemusi.

Arvestades, et kavandatud EMSA kontrollkäikude tsükel kestab kokku viis aastat,²² tehakse ettepanek, et direktiivi hindamistsükli intervall oleks seitse aastat.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Selgitavaid dokumente ei ole vaja lisada, kuna ettepaneku eesmärk on olemasoleva korra lihtsustamine ja selgitamine.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Põhjenduses 11 kutsutakse ELi kõiki asjaomaseid liikmesriike (Hispaania, Kreeka, Prantsusmaa, Horvaatia, Itaalia ja Sloveenia) üles liituma sadamariigi kontrolli käsitleva Vahemere vastastikuse mõistmise memorandumiga, et parandada Vahemere piirkonnas tehtavate sadamariigi kontrollide kvaliteeti ja suurendada kontrollide arvu.

Muutmisdirektiivi eelnõu artikkel 1 moodustab selle põhiosa ja sisaldab paljudes direktiivi 2009/16/EÜ sätetes tehtavaid muudatusi.

Eesmärk, mõisted ja kohaldamisala

Punktiga 1 muudetakse direktiivi artiklit 2 ja laiendatakse osaliselt direktiivi kohaldamisala, et lisada sadamariigi kontrolli kohaldamisalasse mõned rahvusvahelised konventsioonid. Need on laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemise rahvusvaheline konventsioon ning vrakkide eemaldamise rahvusvaheline konventsioon (Nairobi konventsioon), mis mõlemad on jõustunud ja Pariisi memorandumiga asjakohaste dokumentidena heaks kiidetud.

Punkti 2 kohaselt muudetakse direktiivi kohaldamisala selliselt, et liikmesriigid, kes seda soovivad, saavad sadamariigi kontrolli raames kontrollida üle 24 meetri pikkuseid kalalaevu.

Kontrollikohustus

Punktiga 3 muudetakse kontrollikohustust (nn õiglane panus) ning viisi, kuidas liikmesriigid seda arvutavad ja järgivad. Praegu põhineb kontrollikohustus kõikide Pariisi memorandumiga piirkonnas tehtud kontrollide kolme aasta libiseval keskmisel. See tähendab, et kui liikmesriik kontrollib märkimisväärselt rohkem laevu, kui tema kontrollikohustusega on ette nähtud, suurendab see aja jooksul kumulatiivselt kõigi liikmesriikide kontrollikohustust. EMSA arvutuste kohaselt on see suurenemine 1–2 % aastas. Käesoleva ettepaneku eesmärk on vähendada seda täiendavat ja tarbetut koormust liikmesriikidele.

²¹ EMSA teeb selliseid kontrollkäike määruse (EÜ) nr 1406/2002 (millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet) artikli 3 alusel oma põhiülesannete osana, seetõttu lisakulusid eeldatavasti ei teki.

²² Nagu on ette nähtud liikmesriikidesse tehtavaid kontrollkäike käsitleva EMSA meetodikaga, vt <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>.

Punktidega 4 ja 5 viiakse direktiiv vastavusse Pariisi memorandumi muudatustega kontrollikohustuse osas ning võimaldatakse suuremat paindlikkust toimimisega seotud põhjustel või vääramatu jõu korral tegemata jäänud kontrollide puhul.

Punktiga 6 muudetakse direktiivi, et võimaldada suuremat paindlikkust tegemata kontrollide puhul ja kontrollikohustuse täitmisel.

Vääramatu jõuga seotud olukorrad

Punktis 7 käsitletakse sadamariigi kontrollikorra vähest paindlikkust kriiside või ootamatute sündmuste (näiteks COVID-19 pandeemia) korral. Selleks et muuta kontrollikorda vastupidavamaks, lisatakse direktiivi uus artikkel 8a. Ettepanekuga võimaldatakse liikmesriikidele suuremat paindlikkust, sest vääramatu jõu korral on lubatud kontrollist loobuda, tingimusel et tegemata jäetud kontroll registreeritakse ja selle põhjus dokumenteeritakse.

Saabumiseelne teavitus

Punktidega 8 ja 10 viiakse direktiiv vastavusse Pariisi memorandumi muudatustega ning kaotatakse artiklis 9 ja III lisa sätetatud kohustus, mille kohaselt pidid laiendatud kontrolli tingimustele vastavad laevad endast teada andma 72 tundi enne sadamasse saabumist. – Artikkel 9 ja III lisa jäetakse välja. Punktid 16 ja 23 kajastavad artikli 9 ja III lisa väljajätmist.

Keskkonnanäitajad

Punktis 9 käsitletakse keskkonnaparameetreid, mida võetakse arvesse, et määrata kindlaks laeva riskiprofiil, millest lähtutakse kontrollitavate laevade välja valimisel.

Laiendatud kontrollid

Punktiga 10 nähakse ette, et laiendatud kontrolli keerukuse tõttu peab seda läbi viima rohkem kui üks sadamariigi kontrolliametnik.

Sissesõidukeeld

Punktidega 12 ja 13 muudetakse direktiivi, et viia see kooskõlla Pariisi memorandumis tehtud muudatustega, mis käsitlevad sadamasse sissesõidu keelamise menetlust ja võimalust keelata Pariisi memorandumi hallis või valges nimekirjas olevale laevadele sadamasse sissesõit, samuti sätteid, mis puudutavad kinnipidamise alt lahkunud laevu või olukorda, kus kinnipeetud laev ei suundu kokkulepitud laevaremonditehasesse.

EMSA koolitus

Punktis 14 käsitletakse Euroopa Meresõiduohutuse Ameti võimalusi pakkuda ELi liikmesriikidele koolitusi, et nad saaksid paremini täita direktiivist tulenevaid kohustusi, võttes arvesse sadamariigi kontrolli kohaldamisala laiendamist ning täiustatud koolitusteemasid ja -vorme.

Selle põhjal töötab EMSA (koos liikmesriikide ja Pariisi memorandumi osalistega) välja inspektorite uue kutsealase arengu- ja koolitusprogrammi, mis koosneb i) pädevuskavast ja ii) kutsealase arengu kavast. Kui need aspektid on paigas, peaks amet tegema kindlaks koolitusvajadused ja pakkuma uusi koolitusi ning muutma inspektorite kutsealase arengu- ja koolitusprogrammide õppekavade korraldust

ja sisu, võttes eelkõige arvesse tehnoloogia arengut ja IMO uutest konventsioonidest tulenevaid lisakohustusi.

Andmebaas, teabe jagamine ja e-tunnistused

Punktis 15 käsitletakse direktiivi muutmist, et täpsustada ja määrata kindlaks ajavahemik, mille jooksul tuleb laeva saabumise ja lahkumise teated SafeSeaNeti andmebaasi üles laadida. Direktiivi artikli 24 lõike 2 kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et need andmed edastatakse kontrolliandmebaasi mõistliku aja jooksul. Direktiivi muudetakse, et määrata kindlaks mõistlik aeg – saabumis- ja väljumisaegadest tuleb teatada kolme tunni jooksul. Samuti on selles artiklis sätestatud, et enne kontrolliaruande edastamist andmebaasi kinnitab sadamariigi iga kontrolliaruande isik (kas teine sadamariigi kontrolliinspektor või järelevaataja), kes ei ole kontrolli läbiviinud inspektor.

Punkti 16 kohaselt lisatakse direktiivile uus artikkel, millega nähakse ette e-tunnistuste kasutusele võtmine ja edendatakse nende kasutamist. E-tunnistustel oleks ühtne vorm ning ELi tasandil kasutataks ühist valideerimisvahendit ja andmehoidlat, mis võimaldaks siduda e-tunnistused laeva riskiprofiliga. Selle meetmega innustatakse lipuriike või nende nimel tegutsevaid tunnustatud organisatsioone väljastama e-tunnistusi (lubades samal ajal neid kasutada sadamariigi kontrollide ettevalmistamisel) ning tõstes esile neid e-tunnistusi, mille puhul võetakse arvesse laeva riskiprofiili parameetreid, mis võimaldavad teha kindlaks madala riskitasemega laevad, mida sadamariigi kontroll võiks harvemini hõlmata.

Kvaliteedijuhtimissüsteem

Punktis 18 kirjeldatakse direktiivi muudatusi, mille kohaselt peavad liikmesriigid oma veeteede ametite jaoks välja töötama sadamariigi kontrolli kvaliteedijuhtimissüsteemi ja seda kohaldama. See peaks aitama haldusasutustel pidada sammu sadamariigi kontrolli suureneva keerukuse ja rangemate nõuetega, et kontroll oleks kvaliteetsem, ja võtta arvesse ressursside eraldamisega seotud probleeme. Seda nõuet kohaldatakse kõigi sadamariikide suhtes, kellel ei ole veel oma sadamariigi kontrolli toimingute jaoks väliseksperdi sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi.

Delegeeritud õigusaktid

Punktis 19 on selgitatud, et komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega ajakohastatakse artikli 2 lõikes 1 sätestatud konventsioonide loetelu, kui sellised konventsioonid on vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga asjakohaste dokumentidena heaks kiidetud, ning muuta VI lisa, et lisada ja/või ajakohastada sadamariigi kontrolliga seotud menetluste loetelu ja suuniseid, mis on Pariisi memorandumiga heaks kiidetud.

Muutmisvolitused

Punktis 20 on täpsustatud, et artikli 2 lõikes 1 loetletud IMO asjakohaste dokumentide mis tahes ajakohastamise suhtes kohaldatakse tavapärast kaitse taseme säilitamist. See tähendab, et kui rahvusvahelisel tasandil on muudatusi, säilitatakse ELi õigusaktis sätestatud nõuded vähemalt senisel tasemel.

Rakenduseeskirjad

Punktis 21 on täpsustatud, et rakendusaktide vastuvõtmisel pöörab komisjon erilist tähelepanu vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga rollile ja eksperditeadmiste ning rakendusaktide puhul võetakse arvesse liidu kontrollisüsteemi rakendamisel saadud eksperditeadmisi ja kogemusi.

Rakendamise läbivaatamine

Punktis 22 on märgitud, et kümme aastat pärast muudetud direktiivi vastuvõtmist koostab komisjon ülevaate selle rakendamisest. Seejuures võetakse arvesse direktiivi ülevõtmiseks vajalikku aega ja asjaolu, et liikmesriikidesse tehtavate EMSA kontrollkäikude tsükkel kestab tavaliselt vähemalt viis aastat

Laeva riskiprofiil – sertifikaadid ja dokumendid

Punktidega 23 ja 24 muudetakse I ja II lisa seoses laeva riskiprofiiliga. Laeva riskiprofiili muudetakse, et võtta arvesse Pariisi memorandumis põhimõtteliselt kokku lepitud muudatusi. Muudatused on seotud i) teatavate laevatüüpide suhtes kohaldatavate kaalupunktidega ja ii) IMO auditikavaga, mis ei ole enam vabatahtlik ning asendatakse kaaluteguriga, et võtta arvesse seda, kas lipuriik on rahvusvahelised konventsioonid ratifitseerinud.

Muudetakse ka üle 5000-tonnise kogumahutavusega kauba- ja reisilaevade (mida peetakse kõige saastavamaks) riskiprofiili, et võtta arvesse IMO määratud CO₂-mahukuse näitajat. Kõigi laevade puhul, mille suhtes kohaldatakse sadamariigi kontrolli, kohandatakse kaalutegurit, et pöörata suuremat tähelepanu kontrollitava laeva puhul Pariisi memorandumiga piirkonnas varasemate sadamariigi kontrollide käigus kindlaks tehtud keskkonnavalastele puudustele (MARPOLi konventsiooni, ballastvee käitlemise konventsiooni ja laevade kahjulike katumisvastaste süsteemide konventsiooni alusel). Puuduste ja kinnipidamiste registreerimine on seotud üksnes rahvusvaheliste konventsioonidega (nn asjakohased dokumendid), nii et läbivaadatud laeva riskiprofiili kohaldatakse kogu Pariisi memorandumiga piirkonnas, mitte ainult ELi liikmesriikides. Samuti lisatakse parameeter, et ärgitada sadamariigi kontrolli alla kuuluvate laevade lipuriike kasutama e-tunnistusi.

Sertifikaadid

Punktiga 26 ajakohastatakse IV lisa esitatud kohustuslike sertifikaatide ja muude dokumentide loetelu, mida tuleb vastavalt Pariisi memorandumis kokku lepitud IMO nõuetele inspekteerimise käigus kontrollida.

Kontrollimenetlused ja suunised

Selleks et sadamariigi kontrolli süsteem oleks kogu liidus ajakohane ja ühtlustatud, nähakse punktiga 26 ette muuta direktiivi VI lisa, et see vastaks vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga kontrollisüsteemide ja -juhiste ajakohastatud versioonidele.

Sissesõidukeeld

Punktiga 28 ajakohastatakse VIII lisa, milles käsitletakse artiklis 16 osutatud sissesõidukeeldu menetlusi, et viia need kooskõlla Pariisi memorandumis juba kokku lepitud muudatustega.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust²³,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²⁴,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/16/EÜ²⁵ on sätestatud ELi sadamariigi kontrolli kord, mille kohaselt kontrollitakse liidu sadamaid külastavaid sadamariigi kontrolli alla kuuluvaid laevu, et teha kindlaks, kas pardal oleva meeskonna pädevus ning laeva ja selle varustuse seisukord vastavad inimeste ohutust merel ja merekeskkonna kaitset käsitlevate rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele.
- (2) Direktiiv 2009/16/EÜ põhineb sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumil (Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum), mis on vabatahtlik valitsustevaheline struktuur, ning ühise kontrollikoormuse, laevade kontrollimise riskipõhise suunamise, ühtlustatud kontrollide ja kontrollitulemuste jagamise mõistetel.
- (3) Pärast direktiivi 2009/16/EÜ jõustumist on muutunud rahvusvaheline regulatiivne keskkond (eelkõige Pariisi memorandum ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõuded) ja toimunud tehnoloogia areng. Neid muudatusi ja direktiivi 2009/16/EÜ rakendamisel saadud kogemusi tuleks arvesse võtta.
- (4) Alates 2011. aastast on jõustunud ja liikmesriigid on ratifitseerinud mitu rahvusvahelist konventsiooni. Näiteks võib tuua laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva rahvusvahelise konventsiooni ja Nairobi rahvusvahelise konventsiooni vrakkide eemaldamise kohta. Need tuleks lisada direktiiviga 2009/16/EÜ hõlmatud konventsioonide nimekirja, et võimaldada nende täitmist sadamariigi kontrollisüsteemi osana.
- (5) Sadamariigi ajakohastatud ja ühtlustatud kontrolli tagamiseks on tuleks ajakohastada kiiremini selle kontrolli raames jõustatavate rahvusvaheliste konventsioonide loetelu, ilma et oleks vaja

²³ ELT C , , lk .

²⁴ ELT C , , lk .

²⁵ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

muuta kogu direktiivi. Seepärast peaks komisjon pärast rahvusvahelise konventsiooni jõustumist (kui on saavutatud ratifitseerimise kokku lepitud tase) ja pärast seda, kui Pariisi memorandumis osalisriigid on konventsiooni asjakohase õigusaktina vastu võtnud, ajakohastama direktiivis esitatud konventsioonide loetelu.

- (6) Oma väiksuse tõttu tegutseb enamik ELi kalalaevu territoriaalvetes ja neid ei saa kontrollida välisriikide sadamates. See tähendab, et üldiselt püüavad rahvusvahelistes vetes kala tõenäoliselt ainult suuremad, üle 24 meetri pikkused kalalaevad (need on ühtlasi kalalaevad, mille suhtes kohaldatakse kõige rohkem rahvusvahelisi konventsioone), mis külastavad ka muid sadamaid peale registriiigi sadamate, mistõttu kohaldatakse nende suhtes sadamariigi kontrolli. Kuna enamik suuremate kalalaevade suhtes kohaldatavaid rahvusvahelisi konventsioone erineb praegu sadamariigi kontrolli kaudu jõustatavatel konventsioonidest ja vältimaks soovimatut ülekanduvat mõju praegusele sadamariigi kontrollisüsteemile, tehakse ettepanek kehtestada kalalaevade jaoks sadamariigi kontrolliga paralleelne kontrollisüsteem.
- (7) Püügitegevusest sõltuvalt ei külasta need suuremad kalalaevad siiski kõiki ELi liikmesriike. Seepärast tehakse ettepanek luua vabatahtlik süsteem nende ELi liikmesriikide jaoks, kes soovivad kõnealuseid kontrolle läbi viia; selline süsteem oleks praegusest sadamariigi kontrollikorrast eraldiseisev, et sadamariigi kontrolli saaks korraldada paindlikult ja kontrolli jaoks saaks välja töötada standardid. Üle 24 meetri pikkuste kalalaevade sadamariigi kontrolli korra saaksid koostöös välja töötada liikmesriigid, Pariisi memorandumis osalisriigid ja komisjon.
- (8) Õiglase jaotuse mehhanismiga tagatakse kontrollikoormuse jaotamine Pariisi memorandumiga liitunud liikmesriikide vahel. Igale liikmesriigile määratakse igal aastal teatav arv kontrolle, mis on ühtaegu tema kontrollikohustus ja õiglane panus. Kontrollitavasse valimisse kaasamine sõltub peamiselt sellest, kui palju aega on möödunud viimasest kontrollist. II prioriteedi laevu võib kontrollida, samal ajal kui I prioriteedi laevade kontrollimine on kohustuslik.
- (9) Liikmesriikidel on lubatud jätta tegemata teatav arv prioriteetseid kontrolle, ilma et see mõjutaks nende kontrollikohustuse täitmise määra. Mõne liikmesriigi puhul võib konkreetse aasta jooksul tegelikult toimunud sadamakülastuste arv olla määratud kontrollikohustusest suurem või väiksem. Leiti, et nende (üle- või alakoormatud) liikmesriikide õiglase osa moodustava kohustuse täitmise alternatiivne meetod on paindumatu, mistõttu on vaja viia asjaomased sätted kooskõlla Pariisi memorandumis läbivaadatud sätetega.
- (10) Liikmesriikidel on samuti lubatud teatavatel tingimustel laevade kontrollimine edasi lükata, näiteks kui laeva kontrollitakse järgmises külastatavas sadamas või 15 päeva jooksul, ning seda võimalust muudetakse nii, et kõik liikmesriigid saaksid seda kasutada. Teatavat liiki laevad, mida peetakse ohtlikumaks ja millele võib seetõttu kohaldada laiendatud kontrolli, peavad teatama oma eeldatavast sadamasse saabumise ajast 72 tundi enne nende saabumist. Mitme aasta kogemuse põhjal jõuti siiski järeldusele, et see kohustus on käitajatele liiga koormav ega anna mingit lisaväärtust, sest riikide ametiasutustel on lihtsam saada sellekohast teavet andmebaasist THETIS. Sellest lähtuvalt tühistati Pariisi memorandumiga saabumiselne teatamiskohustus, mistõttu tuleks direktiiv 2009/16/EÜ memorandumiga vastavusse viia.
- (11) Vaatamata sellele, et ELi sadamaid külastavate laevade arv kasvab, sealhulgas seoses kaupade lähimereveoga ELi liikmesriikides, muudes Euroopa riikides ning teisel pool Vahemerd ja Musta merd asuvate suurte sadamate vahel, on ELi sadamaid külastavate laevade ohutusprofiil viimase kümne aasta jooksul märkimisväärselt paranenud. Sadamariigi kontrolli kasutatakse üha enam keskkonnaalaste õigusaktide (näiteks väävli heitkoguseid või laevade ohutut ja keskkonnahoidlikku lammutamist käsitlevate õigusaktide) jõustamiseks. Paketi „Eesmärk 55“

eesmärk on vähendada ELi kasvuhoonegaaside koguheidet 2030. aastaks 55 % ja jõuda 2050. aastaks kliimanetraalsuseni ning meretransport peaks sellele jõupingutusele kaasa aitama. Laevade jaoks enne 2009. aastat välja töötatud riskiprofiilidel olid siiski teised prioriteedid ja need ei sobitu täielikult kontrollitegevusega, mis keskendub kõige kehvamate keskkonnanäitajatega laevadele.

- (12) Sellest lähtuvalt tuleks laeva riskiprofiili ajakohastada, et võtta arvesse keskkonnaküsimusi ja pöörata suuremat tähelepanu keskkonnatoimele, sealhulgas kontrollitavate laevade CO₂-mahukusele ja keskkonnaalastele puudustele ning laevade kinnipidamisele.
- (13) Digitaliseerimine on tähtis osa andmete kogumise ja edastamise tehnoloogia arengust ning selle eesmärk on aidata vähendada kulusid ja kasutada inimressursse efektiivselt. E-tunnistustega laevade arv üha kasvab ja eeldatavasti see kasv jätkub. Seetõttu tuleks tõhustada sadamariigi kontrolli, tuginedes rohkem e-tunnistustele, et kontrollid oleks paremini laevadele sihitatud ja ettevalmistatud. E-tunnistuste kasutuselevõttu ja kasutamist tuleks stimuleerida nende lisamisega laeva riskiprofiili.
- (14) Sadamariigi kontroll on muutunud keerukamaks, sest nii ELi õigusaktidega kui ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu lisandub uusi kontrollinõudeid. Seetõttu on vaja tagada sadamariigi kontrolliametnike ümberõpe ja oskuste täiendamine ning nende väljaõpet on vaja pidevalt arendada.
- (15) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/21/EÜ²⁶ peab liidu lipuriikide ametiasutustel olema kvaliteedijuhtimissüsteem, et liikmesriigid saaksid veelgi tõhustada oma tegevust lipuriikidena ja haldusasutustele oleksid tagatud võrdsed tingimused. Sarnane nõue sadamariigi kontrollide kohta peaks võimaldama liikmesriikidel tõendada, et nende töökorraldus, poliitika, menetlused, ressursid ja dokumentatsioon on eesmärkide saavutamiseks asjakohased, ning aitama tuvastada süsteemseid probleeme, näiteks selliseid, mis on seotud ressursside või personaliga, enne kui need muutuvad liiga pakiliseks.
- (16) Selleks et käesoleva direktiivi sätted oleksid ajakohastatud ja võimaldaksid liikmesriikidel täita rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi kooskõlas direktiiviga, peaks komisjonil olema õigus võtta vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada direktiivi 2009/16/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu ning muuta sadamariigi kontrolliga seotud menetluste loetelu ja suuniseid nii nagu need on vastu võetud Pariisi memorandumiga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes²⁷ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (17) Selleks et tagada ühetaolised tingimused direktiivi 2009/16/EÜ nende sätete rakendamiseks, mis käsitlevad direktiivi reguleerimisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu, üle 24 meetri pikkuste kalalaevade suhtes kohaldatavat sadamariigi kontrolli vabatahtlikku korda, laiendatud kontrolli käsitleva VII lisa kohaldamise tingimusi, ühtseid ohutus- ja turvalisussuuniseid ja -menetlusi ning e-tunnistuste nõudeid, tuleks komisjonile anda rakendamisolulised. Neid

²⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

²⁷ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011²⁸.

- (18) Selleks et parandada ELi lähedases merepiirkonnas tehtavate sadamariigi kontrollide kvaliteeti, kutsutakse ELi kõiki asjaomaseid liikmesriike üles liituma sadamariigi kontrolli käsitleva Vahemere vastastikuse mõistmise memorandumiga.
- (19) Pidades silmas täielikku järelevalvetsükli, mis hõlmab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) külastusi liikmesriikidesse, et jälgida direktiivi 2009/16/EÜ rakendamist, peaks komisjon hindama direktiivi 2009/16/EÜ rakendamist hiljemalt [kümme aastat pärast artiklis XX osutatud kohaldamise alguskuupäeva] ning esitama selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Liikmesriigid peaksid tegema komisjoniga koostööd, et koguda kõnealuse hindamise jaoks vajalikku teavet.
- (20) Arvestades meretranspordi rahvusvahelist laadi, ei suuda liikmesriigid käesoleva direktiivi eesmärke piisavalt saavutada, kuid liikmesriikide ühistegevuse ja võrgumõju toimel on võimalik neid paremini saavutada liidu tasandil, seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) Seega tuleks direktiivi 2009/16/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:
 - (a) punkti 1 lisatakse alapunktid l ja m:
 - „l) Laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemise rahvusvaheline konventsioon;
 - m) Nairobi rahvusvaheline konventsioon vrakkide eemaldamise kohta (Nairobi konventsioon).“;
 - (b) punkt 3 jäetakse välja.
- (2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:
 - (a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Käesoleva direktiivi rakendusala jäävad välja kalalaevad, mille kogupikkus on alla 24 meetri, sõjalaevad, mereväe abilaevad, lihtsa ehitusega puidust laevad, mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja lõbusõidujahid.“
 - (b) lisatakse lõige 4a:

²⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

„4a. Liikmesriigid võivad korraldada sadamariigi kontrolli kalalaevadel, mille kogupikkus on üle 24 meetri. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üle 24 meetri pikkuste kalalaevade suhtes kohaldatava sadamariigi kontrolli erikorra üksikasjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

(3) Artiklile 5 lisatakse lõige 2a:

„2a. Pariisi memorandumiga liitunud liikmesriikide iga-aastase kontrollikohustuse arvutamisel ei võeta arvesse II prioriteedi laevade kontrollimisi, mida liikmesriigid teevad, kui nende iga-aastane kontrollikohustus on 150 % ületatud.“

(4) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Kontrollikohustuse täitmise arvutamise kord

Kui liikmesriik ei tee kõiki artikli 5 lõike 2 punktis a nõutud kontrole, loetakse selle sätte kohane kohustus täidetuks, kui kontrollimata jäänud laevade arv ei ületa 10 % tema sadamaid ja ankrukohti külastavate I prioriteedi laevade koguarvust, olenemata nende riskiprofiilist.

Olenemata esimeses lõigus osutatud tegemata kontrollide protsendimäärast kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva liidus asuvaid sadamaid.

Olenemata esimeses lõigus osutatud selliste tegemata jäänud kontrollide protsendimäärast, mis on seotud ankrukohti külastavate I prioriteedi laevadega, kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva liidus asuvaid sadamaid.“

(5) Artikli 7 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigi puhul, mida külastavate I prioriteedi ja II prioriteedi laevade koguarv on artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalust 150 % väiksem, loetakse aastane kohustus täidetuks, kui ta kontrollib vähemalt kahte kolmandikku kõigist tema sadamaid või ankrukohti külastanud I ja II prioriteedi laevadest.“

(6) Artikli 8 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

1. Liikmesriik võib otsustada lükata I või II prioriteedi laeva kontrolli edasi järgmistel tingimustel:

(a) kui kontrolli saab teha laeva järgmisel sadamakülastusel samas liikmesriigis, tingimusel et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist liidu või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamat ja et edasilükkamise aeg ei ole pikem kui 15 päeva, või

(b) kui kontrolli saab teha 15 päeva jooksul teises ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud seda kontrolli tegema.

2. Kui I või II prioriteedi laev jäetakse kontrollimata toimimisega seotud põhjustel, ei loeta seda vahele jäänud kontrollimiseks tingimusel, et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis ja esinesid järgmised erakorralised asjaolud:

- (a) pädeva asutuse arvamuse kohaselt võib kontroll ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda, või
- (b) laev külastab sadamat ainult ööajal (nagu on sätestatud artikli 2 lõikes 10). Sel juhul võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et vajaduse korral saaks kontrollida laevu, mis külastavad sadamat regulaarselt ööajal.“
- (7) Lisatakse artikkel 8a:

„Artikkel 8a

Vääramatu jõud

Kontrolli tegemata jätmist vääramatu jõu tõttu ei loeta tegemata jätmiseks, kui selle põhjused dokumenteeritakse ja registreeritakse kontrolliandmebaasis.“

- (8) Artikkel 9 jäetakse välja.
- (9) Artikli 10 lõikele 2 lisatakse järgmine tekst:

„ c) Keskkonnanäitajad

Vastavalt I lisa I osa punktile 3 ja II lisale põhinevad keskkonnanäitajad laeva CO₂-mahukusel ning MARPOLi konventsiooni, laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli konventsiooni, laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva konventsiooni, CLC 92, punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni ja Nairobi konventsiooniga seotud puuduste arvul.“

- (10) Artikli 14 lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Laiendatud kontrolli viivad läbi vähemalt kaks sadamariigi kontrolliametnikku. Laiendatud kontrolli maht, sealhulgas hõlmatavad ohualad, on sätestatud VII lisa. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud meetmed, et tagada ühtsed tingimused VII lisa kohaldamisel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

- (11) Artikli 14a lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul ei kohaldata artikli 11 punkti a ning artiklit 14.“

- (12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

- (a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik keelab laeval siseneda oma sadamatesse ja ankrukohtadesse järgmistel juhtudel:

- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud musta nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud, või
- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud valgesse või halli nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või

Pariisi memorandumile alla kirjutatud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud.

Käesoleva artikli esimest lõiku ei kohaldata artikli 21 lõikes 6 osutatud olukordade suhtes.

Sissesõidukeeld on kohaldatav alates hetkest, kui laev väljub sadamast või ankrukohast, kus see on kolmandat korda kinni peetud ning kus on väljastatud sissesõidukeelu korraldus.“;

(b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Iga järgmine kinnipidamine liidus asuvas sadamas või ankrukohas tähendab seda, et laev saab sissesõidukeelu kõikidesse liidu sadamatesse ja ankrukohtadesse. Nimetatud kolmanda sissesõidukeelu korralduse võib tühistada pärast 24 kuu möödumist korralduse andmisest ja ainult tingimusel, et:

- a) laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused väljastatakse organisatsiooni või organisatsioonide poolt, mida on tunnustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009²⁹ alusel,
- b) laeva haldab laevaühing, millel on I lisa I osa punkti 1 kohased head tegevusnäitajad, ja
- VIII lisa lõigetes 3–9 esitatud tingimused on täidetud.

Pärast 24 kuu möödumist korralduse väljastamise kuupäevast kehtestatakse igale laevale, mis ei vasta käesolevas lõikes täpsustatud kriteeriumidele, alaline sissesõidukeeld kõikidesse liidu sadamatesse ja ankrukohtadesse.“;

(c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Pariisi memorandumi aastaaruandes avaldatud halli või musta nimekirja kuuluva riigi lipu all sõitva laeva kinnipidamise korral liidu sadamas või ankrukohas pärast kolmandat sissesõidukeeldu keelatakse laeval jäädavalt siseneda ükskõik millisesse liidu sadamasse ja ankrukohta.“;

(d) lisatakse lõige 4a:

„4a. Kui valgesse nimekirja kantud riigi lipu all sõitev laev peetakse sadamas või ankrukohas kinni pärast kolmandat või mõnda järgnevat sissesõidukeeldu ning sellele järgneva esimese laeva ja ELi sadama vahelises liideses osalemise ajal on laeval seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused, mille on välja andnud määruse (EÜ) nr 391/2009 kohaselt tunnustatud organisatsioon või organisatsioonid, ning on esitatud tõendid selle kohta, et klassifikatsioonitunnistused on enne selliste tunnistuste väljastamist teinud kontrollkäigu laeva pardale, keelatakse laeval 24 kuuks siseneda ükskõik millisesse sadamasse või ankrukohta.

Kui esimese laeva ja sadama vahelises liideses osalemise ajal ei ole laeval seadusjärgseid ega klassifikatsioonitunnistusi, mis on välja antud määruse (EÜ) nr 391/2009 alusel tunnustatud organisatsiooni või organisatsioonide poolt, keelatakse laeval alaliselt siseneda mis tahes sadamasse ja ankrukohta.“

(13) Artikli 21 lõige 4 asendatakse järgmisega:

²⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 11)“;

„4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et liidu sadamasse või ankrukohta sissesõidu keeld kehtestatakse lõikes 1 osutatud merelaevade suhtes, mis:

- (a) ei täida mis tahes kontrollisadama liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi või
- (b) ei täida konventsioonide asjakohaseid nõudeid, kuna nad ei sõida nimetatud laevaremonditehasesse.

Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse pärast 12 kuu möödumist. Sissesõidukeelu korraldust hakatakse kohaldama alates selle väljaandmise kuupäevast.

Selline keeld kehtib, kuni omanik või kasutaja esitab tõendid veenmaks laeva puudused avastanud liikmesriigi pädevat asutust, et laev vastab täielikult konventsioonide kõikidele asjakohastele nõuetele.“

(14) Artikli 22 lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Koostöös liikmesriikidega ning võttes arvesse liidus ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga raames saadud teadmisi ja kogemusi töötab komisjon välja sadamariigi kontrolli inspektorite kutsealase arengu- ja koolitusprogrammi. Koolitusprogrammis võetakse arvesse sadamariigi kontrolli laiendatud ulatust ning vajadust koolitusteemasid ja -vorme täiustada.

Koostöös liikmeriikidega teeb komisjon jooksvalt kindlaks koolitusvajadused ja pakub uusi koolitusi ning muudab inspektorite kutsealase arengu- ja koolitusprogrammide õppekavade korraldust ja sisu, võttes eelkõige arvesse tehnoloogia arengut ja asjakohastest dokumentidest tulenevaid lisakohustusi.“

(15) Artiklit 24 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid võtavad kohased meetmed tagamaks, et teave laevade saabumise tegeliku aja kohta nende sadamatesse ja ankrukohtadesse ja sealt väljumise kohta koos asjaomase sadama identifikaatoriga edastatakse kolme tunni jooksul pärast väljumist kontrolliandmebaasi direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud liidu teabevahetussüsteemi „SafeSeaNet“ kaudu. Kui see teave on „SafeSeaNet“i“ kaudu edastatud kontrolliandmebaasi, on liikmesriigid vabastatud andmete edastamisest kooskõlas käesoleva direktiivi XIV lisa punktiga 1.2 ja punkti 2 alapunktidega a ja b.“;

(b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad, et teave käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollide kohta kantakse kontrolliandmebaasi kohe, kui kontrolliaruanne lõpetatakse või kui keeld tühistatakse.

Liikmesriigid tagavad, et kontrolliandmebaasi kantud teave kinnitatakse selle avalikustamise eesmärgil 72 tunni jooksul. Enne kontrolliaruande edastamist andmebaasi kinnitab selle sadamariigi kontrolli inspektor, kes ei kuulunud kontrollimeeskonda.“

(16) Lisatakse artikkel 24a:

„Artikkel 24a

E-tunnistused

1. Komisjon võtab tihedas koostöös liikmesriikidega vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse IV lisas loetletud ja artikli 13 lõikes 1 osutatud e-tunnistuste ühtlustatud teavitustsükli, valideerimisvahendi ja keskse andmehoidla/andmebaasi funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

2. Liikmesriigid võivad kasutada ühtlustatud aruandlusliidest, valideerimisvahendit ja e-tunnistuste kesket andmehoidlat/andmebaasi, et hõlbustada laevaregistrite üleminekut e-tunnistustele.

3. Selliseid e-tunnistusi väljastava riigi lipu all sõitva laeva puhul peab see kajastuma laeva riskiprofiilis, nagu on sätestatud I ja II lisas.

4. Liikmesriik vastutab andmeelementide esitamise eest kooskõlas kohaldatavate õiguslike ja tehniliste nõuetega, liikmesriik vastutab andmete, teabe ja sertifikaatide kehtivuse eest, samuti kogu sellise teabe ajakohastamise eest, mis on muutunud pärast selle keskandmebaasi esitamist.“

(17) Artikkel 25 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 25

Teabevahetus ja koostöö

Iga liikmesriik tagab, et tema sadamate valdajad või asutused ja muud asjaomased asutused või organid esitavad sadamariigi kontrolli eest vastutavale pädevale asutusele järgmise nende valduses oleva teabe:

- (a) teave laevade kohta, mis ei ole esitanud käesoleva direktiivi, direktiivi 2002/59/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/883³⁰ ning vajaduse korral Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 725/2004 (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta) nõuete kohast teavet,
 - (b) teave laevade kohta, mis on läinud merele, ilma et need vastaksid direktiivi (EL) 2019/883 (milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks) artiklile 7,
 - (c) teave laevade kohta, mille suhtes on turvalisusega seotud põhjustel kehtestatud sissesõidukeeld või mis on sadamast välja saadetud;
- teave ilmsete kõrvalekallete kohta kooskõlas artikliga 23.“

(18) Artikkel 30 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 30

Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse järelevalve

Selleks et tagada käesoleva direktiivi tõhus rakendamine ja teostada liidu sadamariigi kontrolli süsteemi üldise toimimise alast järelevalvet kooskõlas määruse (EÜ) nr 1406/2002 artikli 2

³⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).“

punkti b alapunktiga i, kogub komisjon vajalikku teavet ja teeb kontrollkäike liikmesriikidesse.

Iga liikmesriik oma administratsiooni jaoks välja sadamariigi operatiivtegevust käsitleva kvaliteedijuhtimise süsteemi ning rakendab ja haldab seda. Selline kvaliteedijuhtimissüsteem peab olema sertifitseeritud kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel.“

- (19) Artikkel 30a asendatakse järgmisega:

„Artikkel 30a

Delegeeritud õigusaktid

Kooskõlas artikliga 30b antakse komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega ajakohastatakse artikli 2 lõikes 1 sätestatud konventsioonide loetelu, kui sellised konventsioonid on vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga asjakohaste dokumentidena heaks kiidetud, ning muuta VI lisa, et lisada ja/või ajakohastada sadamariigi kontrolliga seotud menetluste loetelu ja suuniseid, mis on Pariisi memorandumiga heaks kiidetud.“

- (20) Artiklisse 31 lisatakse järgmine:

„4. Artikli 2 punktis 1 loetletud dokumentides tehtud muudatused võib käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 alusel.“

- (21) Artikkel 33 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 33

Rakenduseeskirjad

Artikli 2 lõikes 2, artikli 3 lõikes 4a, artikli 10 lõigetes 3 ja 4, artikli 14 lõikes 4, artikli 15 lõikes 3, artikli 18a lõikes 7, artikli 23 lõikes 5, artikli 24a lõikes 6 ning artiklis 27 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlustele kannab komisjon eelkõige hoolt, et nimetatud eeskirjades võetakse arvesse liidu kontrollisüsteemiga seoses saadud eksperditeadmisi ja kogemusi ning tuginetakse Pariisi memorandumiga eksperditeadmistele.“

- (22) Artikkel 35 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 35

Rakendamise läbivaatamine

Komisjon esitab [*väljaannete talitus, palun lisada saavas käändes kuupäev: kümme aastat alates käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast*] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta.“

- (23) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi I lisale.

- (24) II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisa esitatud tekstiga.

- (25) III lisa jäetakse välja.

- (26) IV lisa asendatakse käesoleva direktiivi III lisa tekstiga.

- (27) V lisa asendatakse käesoleva direktiivi IV lisa tekstiga.

(28) VIII lisa asendatakse käesoleva direktiivi V lisa tekstiga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [*väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: üks aasta alates käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast*]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*

FINANTSSELGITUS – AMETID

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport – meresõiduohutus

1.3. Ettepanek käsitleb

- uut meetet
- uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest³¹
- olemasoleva meetme pikendamist
- ühe või mitme meetme ühendamist teise või uue meetmega

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmise üldeesmärk on säilitada võrdsed tingimused ja vältida turumoonutusi, tagada meresõiduohutuse kõrge tase ning vältida merereostust. Lisaks aitab läbivaatamine kaasa kestliku arengu eesmärgi nr 3 (tagada kõigile hea tervis ja heaolu kõigis etappides) ja eesmärgi nr 14 (kestliku arengu saavutamiseks kaitsta ja kasutada kestlikult ookeane, meresid ja mereressursse) saavutamisele.

1.4.2. Erieesmärgid

Läbivaatamise erieesmärgid on järgmised:

- viia ELi õigusaktid kooskõlla uute rahvusvaheliste eeskirjade ja menetlustega kas IMO/ILO või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi tasandil;
- kaitsta kalalaevu, laevaperesid ja keskkonda;
- tagada digilahenduste ulatuslikum kasutuselevõtt;
- tagada sadamariigi kontrollide tegemisel tõhus ja ühtlustatud lähenemisviis.

³¹ Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Ettepaneku eesmärk on tagada ühtlustatud ja kõrgele ohutustasemele vastavad sadamariigi kontrollid kogu liidus ning võtta kasutusele digitaliseeritud süsteem, et laevadega seotud riskide täpsema väljaselgitamise, kontrollide parema ettevalmistamise ning asjaomast teabevahetuse lihtsustamise ja kiirendamise abil kontrollidele tõhustada. Samuti peaks see suurendama sadamariigi kontrolli keskkonnaaspektide tähtsust.

Lisaks peaks ettepanek parandama kalalaevade, laevaperede ja keskkonna kaitset, vähendades surmajuhtumite ja vigastuste arvu ning merre sattuva punkrikütuse kogust.

1.4.4. Tulemusnäitajad

Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 1 täitmisel tehakse kindlaks EMSA koostatud horisontaalse analüüsi ja seminaridel toimuvate arutelude põhjal.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 2 täitmisel tehakse kindlaks järgmise alusel: suuremate (üldpikkus üle 24 meetri) kalalaevade kontrollide arv, laevade valimise ja kontrolliaruannete andmebaasile THETIS edastatud aruannete arv ning ELi sadamaid külastavate suuremate kalalaevade puhul registreeritud puuduste ja/või kinnipidamiste arv.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 3 täitmisel tehakse kindlaks andmebaasi THETIS üles laaditud teabe põhjal. Lipuriikide poolt EMSA valideerimisvahendisse ja kesksesse teabehoidlasse üles laaditud elektrooniliste sertifikaatide arv ning asjaomaste elektrooniliste sertifikaatidega seotud kontrollide arv.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 4 täitmisel tehakse kindlaks järgmise põhjal: kvaliteedijuhtimissüsteemi iga-aastaste auditite tulemused, mida jagatakse ka komisjoniga, rohkem kui ühe inspektori osalusel tehtud kontrollide arv, selliste kontrolliaruannete arv, mille on kinnitanud muu isik kui kontrolli teostanud inspektor, ning järgnevatel aastatel algatatud rikkumismenetluste arv.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

EMSA peab korraldama sadamariigi kontrolliametnikele suuri kalalaevu käsitlevaid koolitusi, keskendudes peamiselt asjakohastele ELi suunistele, ning välja töötama asjakohased kursused. Lisaks peab EMSA andmebaasi THETIS jaoks välja töötama kalalaevade jaoks ette nähtud mooduli ja ühise õppekava, mis käsitleb kalalaevade suhtes kohaldatavat sadamariigi kontrolli ning sisaldab kõiki asjakohaseid juhiseid ja suuniseid.

EMSA peab korraldama sadamariigi kontrolliametnikele kohustuslike elektrooniliste sertifikaatide kasutamist käsitlevaid koolitusi, töötama välja sertifikaatide valideerimisvahendi ja looma teabehoidla.

EMSA peab sadamariigi kontrolliametnike jaoks välja töötama tõhusamad koolitusvahendid / suurendama nende suutlikkust seoses uute tehnoloogiate (sealhulgas taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütustega, mis on eriti olulised paketi „Eesmärk 55“ seisukohast) ning automatiseerimisega, tõhustades EMSA veebipõhiseid koolitusvahendeid ja palgates eksperte.

2025. aastaks on vaja kaks täistööajale taandatud töötajat, kes aitaksid EMSA-l täita koolitusvahendite väljaarendamisega seotud ülesandeid.

- 1.5.2. *ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.*

ELi tasandi meetme põhjused (*ex ante*)

ELi tasandi meetmete võtmine meresõiduohutuse valdkonnas aitab tagada ohutus- ja keskkonnastandardite ühtlustatud kohaldamise ning piirata konkurentsieeliseid, vähendades laevaomanike ja/või lipuriikide motivatsiooni jätta sellise eelise saamiseks mõned rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud eeskirjad ja standardid täitmata. Pärast Pariisi memorandumiga menetluste ja vahendite inkorporeerimist Euroopa õigusaktidesse on neid võimalik menetleda Euroopa Kohtus ja tagada nende ühetaoline täitmine kogu liidus.

Oodatav tekkiv ELi lisaväärtus (*ex post*)

ELi tasandi sekkumine on toonud kasu, mis ei oleks ainult riiklikul tasandil, IMO tasandil või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga tasandil olnud võimalik. ELi sekkumise lisaväärtus selle tõhususe, tulemuslikkuse ja koostoime seisukohast. Direktiiviga viiakse ELi õigusaktid kooskõlla IMO eeskirjadega, mis aitab ühtlustada sadamariigi kontrolli aruandlust. Suuremate kalalaevade puhul annavad vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum ja direktiiv, mida kohaldatakse kaubanduslikul eesmärgil kasutatavate transpordilaevade suhtes, tunnistust sellest, et asjaomase probleemi saab lahendada ainult siis, kui selliste laevade esmase sadamariigi kontrolli suhtes kehtestatakse ühtlustatud menetlused ja ühised kriteeriumid. Direktiivi kohandamata jätmise korral jääb selle rakendamisel tekkiv sünergiline kasu saamata.

- 1.5.3. *Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

2018. aasta õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi järelhindamise ning meretranspordi toimivuskontrolli käigus leiti, et sadamariigi kontrolli direktiiv annab lisaväärtust, ühendades omavahel sadamariigi kontrolliraamistiku ja õigusliku täitmise tagamise mehhanismi, et tagada direktiivi nõuetekohane ja järjepidev rakendamine liikmesriikides. See on sundinud liikmesriike tegutsema ja oma tegevust jätkuvalt täiustama ning sadamariigi kontrolli jaoks vajalikke ressursse liikmesriikide tasandil veelgi tõhusamalt jaotama. Hindamise käigus jõuti järeldusele, et sadamariigi kontrolli direktiiv on aidanud saavutada kavandatud eesmärgi, st parandanud meresõiduohutust ja turvalisust aidanud reostust vältida ning taganud paremaid töö- ja elutingimused laeva pardal.

EMSA pakutav abi on ELi sadamariigi kontrolli korra kohaldamist oluliselt hõlbustanud. Hindamisel rõhutati andmebaasi THETIS tähtsust. Rohkem kui kaks kolmandikku sadamariigi kontrolli teostavatest ELi/EMP liikmesriikidest teeb oma otsuse selle kohta, milliseid laevu inspekteerida, üksnes andmebaasis THETIS sisalduva teabe põhjal. Samuti peeti väga oluliseks EMSA rolli andmebaasi THETIS haldamisel ja ajakohastamisel ning EMSA inspektorikoolitusi, mille eesmärk on ühtlustada rakendamiskontrollide korraldamist kõikides vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga osalisriikides. Ka meretranspordi toimivuskontrolli käigus tehti mitu ettepanekut selle kohta, kuidas sadamariigi kontrolli veelgi tõhusamaks muuta.

Järelhindamise tulemused, mis on kokkuvõtlikult esitatud 5. lisas, kajastuvad käesolevale algatusele lisatud mõjuhindangus.

1.5.4. *Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

Läbivaatamise ettepanek on säästvat ja arukat liikuvuse strateegiat käsitleva komisjoni teatise üks peamisi tulemusi. Kõnealuses teatises on sätestatud ELi visioon tuleviku transpordisüsteemi kohta. Strateegias teatati, et komisjon kavatab 2021. aastal alustada lipuriigi kohustusi, sadamariigi kontrolli ja õnnetuste uurimist käsitlevate kehtivate õigusaktide põhjalikku läbivaatamist (juhtalgatuse nr 10 „Transpordi ohutuse ja turvalisuse suurendamine“ raames).

Kavandatava läbivaatamisega luuakse koostoimet ELi õigusraamistiku teiste aktidega, eelkõige direktiiviga 2009/18/EÜ õnnetusjuhtumite juurdluse kohta ning direktiiviga 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta.

Ettepanek on kooskõlas mitmeaastase finantsraamistikuga, kuid nõuab rubriigi 1 ümberplaneerimist seoses EMSA-le antava toetusega (eelarve tasakaalustamine Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01)). Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepaneku (võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002) eelarves.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

1.5.5. *Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang*

Käesoleva algatuse mõju eelarvele on seotud lisavahenditega, mida on vaja, et suurendada EMSA rolli sadamariigi kontrolliametnike tegevuse hõlbustamisel (st korraldada suurte kalalaevade kontrollimist käsitlevaid koolitusi, töötada välja asjakohane THETISE moodul ja ühine õppekava, võtta kasutusele elektrooniliste sertifikaatide valideerimisvahend, luua teabehoidla ning töötada välja tõhusamad koolitusvahendid, et suurendada kontrolliametnike suutlikkust uute tehnoloogiate, sealhulgas taastuvkütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste ning automatiseerimisega seotud küsimustes) vastavalt kavandatavale direktiivile. Need on EMSA uued ülesanded, mis muutuvad alaliseks, samas kui praeguseid ülesandeid ei vähendata ega jäeta osaliselt järk-järgult kõrvale. Täiendavate töötajate vajadust ei saa lahendada ümberpaigutamise teel, täiendavad eelarvevahendid leitakse aga praeguses mitmeaastases finantsraamistikus liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi hallatavate olemasolevate programmide tasakaalustamisega.

EMSA assigneeringute suurenemine tasakaalustatakse Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01). Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele on juba arvesse võetud komisjoni ettepaneku (võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb Euroopa Meresõiduohutuse Ametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 1406/2002) eelarves.

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

Piiratud kestusega

- ettepanek/algatus hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA
- finantsmõju avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA

Piiramatu kestusega

- Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA [ei kohaldata],
- millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid³²

Eelarve otsene täitmine komisjoni poolt

- rakendusametite kaudu

Jagatud eelarve täitmine koostöös liikmesriikidega

Kaudne eelarve täitmine, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

- rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);
- Euroopa Investeerimispankale ja Euroopa Investeerimisfondile;
- finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;
- avalik-õiguslikele asutustele;
- avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;
- liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;
- asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.

Märkused

Kavandatavat direktiivi haldavad üldiselt komisjoni talitused, keda vajaduse korral abistab Euroopa Meresõiduohutuse Amet.

Liikmesriigid peavad võtma direktiivi sätted üle ettenähtud tähtajaks.

³² Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

Märkige sagedus ja tingimused.

Komisjon vastutab üldiselt kavandatava direktiivi rakendamise eest ning peab teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu sellest, kuidas liikmesriigid nõudeid rakendavad ja järgivad.

Komisjon saab reaalsajalähedaselt jälgida direktiivi sätete rakendamist nii liikmesriikides kui ka liikmesriikide poolt, kuna sadamariigi kontrolli tulemused tuleb andmebaasi THETIS üles laadida 72 tunni jooksul pärast kontrolli lõpuleviimist. Seega saavad komisjon ja/või EMSA andmebaasi THETIS kaudu jälgida, kas kontrollid on teostatud vastavalt nõuetele ja kas aruanded on andmebaasi üles laaditud. Neid näitajaid saab jälgida ka liikmesriikide poolt üle 24 meetri pikkuste kalalaevade pardal tehtavate kontrollide puhul.

Komisjon ja/või EMSA saavad nädalate lõikes tõhusalt jälgida liikmesriikide edusamme ning liikmesriigid teavad, et asjaomase meetme kohustuslikuks muutumise korral hakatakse nende kontrollitegevust jälgima. Nii saab komisjon võtta kiiresti meetmeid mis tahes puuduste kõrvaldamiseks, sealhulgas nõuda EMSA-lt täiendavat tehnilist tuge või koolituste korraldamist või paluda komisjonil algatada rikkumismenetlus.

EMSA teeb komisjoni nimel ka kontrollkäike liikmesriikidesse, et kontrollida kohapealset tegevust.

Liikmesriikidel peaks olema toimiv kvaliteedijuhtimissüsteem, mis võimaldab kinnitada, et nende töökorraldus, poliitika, protsessid, vahendid ja dokumentatsioon on eesmärkide täitmiseks sobivad. Kõnealune kvaliteedijuhtimissüsteem tuleb sertifitseerida ja seda tuleb hiljem iga viie aasta tagant auditeerida. Liikmesriigid peavad jagama komisjoni ja/või EMSAga akrediteeritud asutuse korraldatud auditite tulemusi, et sadamariigi kontrolli teostava asutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat jääks kehtima.

EMSA koostab ka horisontaalse analüüsi, milles antakse teada õigusaktide toimimisest ja tehakse kindlaks puudused ja võimalused nende kõrvaldamiseks, ning teavitab sellest komisjoni ja liikmesriike, muu hulgas näiteks seminaridel toimuvate arutelude käigus.

Kümme aastat pärast õigusakti rakendamise alguskuupäeva peaksid komisjoni talitused hindama, mil määral on algatuse eesmärgid saavutatud.

2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

2.2.1. *Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

Komisjon vastutab üldiselt kavandatava direktiivi rakendamise eest ning peab teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu selle tõhususest ja rakendamisest. EMSA abistab komisjoni vastavalt vajadusele IT-teenuste pakkumisel ning aitab välja töötada kavandatava direktiivi teatamis-, järelevalve- ja kontrollisätete täitmiseks vajalikke IT-vahendeid ja korraldada koolitusi. Liikmesriigid peavad direktiivi oma riiklikku õigusesse üle võtma kavandatavas direktiivis nimetatud tähtjaks. Täitetoiminguid tehakse osana sadamakontrollidest.

2.2.2. *Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

Komisjon vastutab üldiselt kavandatava direktiivi rakendamise eest ning peab teavitama Euroopa Parlamenti ja nõukogu sellest, kuidas liikmesriigid nõudeid rakendavad ja järgivad, ning Euroopa Meresõiduohutuse Amet vastutab oma tegevuse ja sisekontrolliraamistiku rakendamise eest. Amet peab välja töötama IT-vahendid ja -moodulid ning pakkuma sadamariigi kontrolliametnikele koolitust ja liikmesriigid peavad tagama direktiivi täitmise.

EMSA-l on kõige paremad eeldused, et korraldada aruandlust ja hinnata nõuete järgimist, sest tegemist on tehnilise tööga, mis eeldab usaldusväärset andmehaldusalast oskusteavet ning põhjalikke teadmisi elektrooniliste sertifikaatide ja koolitusega seotud keerukatest tehnilistest küsimustest.

Liikmesriikidel on kõige paremad võimalused kavandatud direktiivi täitmise tagamiseks, eelkõige jätkates sadamariigi kontrollide ühtlustatud rakendamist.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kohaldab vajalikku kontrolli kooskõlas 2017. aastal vastuvõetud järelevalvestrateegiaga, mis puudutab peadirektoraadi suhteid detsentraliseeritud asutuste ja ühissettevõtetega. Strateegia raames jälgib liikuvuse ja transpordi peadirektoraat eelarve täitmise, auditisoovituste ja haldusküsimustega seotud tulemusnäitajaid. Amet esitab aruande kaks korda aastas. Ameti järelevalve ning asjaomane finants- ja eelarvejuhtimiskontroll on kooskõlas liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi 2022. aastal ajakohastatud kontrollistrateegiaga.

EMSA käsutusse antud lisavahendid kuuluvad EMSA sisekontrolli- ja riskijuhtimissüsteemi alla, mis on kooskõlas asjaomaste rahvusvaheliste standarditega ning mis hõlmab erikontrolle huvide konflikti vältimiseks ja vihjeandjate kaitsmiseks.

2.2.3. *Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

Kavandatava direktiivi raames rahastatakse täiendavalt ainult EMSA-t, kes peab välja töötama IT-vahendid ja -moodulid ning korraldama liikmesriikides tegutsevatele sadamariigi kontrolli inspektoritele koolitusi.

EMSA kannab täielikku vastutust oma eelarve täitmise eest ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraat vastutab eelarvepädevate institutsioonide kehtestatud osamaksete korrapärase laekumise eest. Oodatav veariski tase maksete tegemise ja sulgemise ajal sarnaneb ametile antavate eelarvetoetustega seotud oodatava veariski tasemega.

Kavandatavast läbivaatamisest tulenevad lisaülesanded ei põhjusta eeldatavasti täiendavaid erikontrollimeetmeid. Seetõttu jääb liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kontrollikulu (möödetuna seoses hallatavate vahendite väärtusega) eeldatavasti stabiilseks.

2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.

Kavandatav direktiiv sisaldab mitut konkreetset pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmiseks ette nähtud sätet. Liikmesriikidel peab olema toimiv kvaliteedijuhtimissüsteemi, mis kinnitab, et nende korraldus, poliitika, protsessid, vahendid ja dokumentatsioon on eesmärkide täitmiseks sobivad. Süsteem tuleb esmalt sertifitseerida ja hiljem tuleb seda iga viie aasta tagant auditeerida. Liikmesriigid peavad jagama komisjoni ja/või EMSAga akrediteeritud asutuse korraldatud auditite tulemusi, et sadamariigi kontrolli teostava asutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat jääks kehtima. Lisaks on direktiivis sätestatud, et enne kontrolliaruande edastamist andmebaasi peab kõik sadamariigi kontrolli aruanded kinnitama mõni muu isik (kas mõni muu sadamariigi kontrolliinspektor või järelevalve teostaja) kui kontrolli teostanud inspektor.

EMSA kohaldab kooskõlas komisjoni lähenemisviisiga ELi detsentraliseeritud asutuste pettustevastaseid põhimõtteid. Amet võttis 2021. aasta märtsis vastu ajakohastatud pettustevastase strateegia, mis põhineb OLAFi avaldatud pettustevastase strateegia metoodikal ja suunistel ning liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettustevastasel strateegial. See kujutab endast raamistikku, mis puudutab ameti tasandi pettuste ennetamise, avastamise ja uurimise tingimustega seotud küsimusi. EMSA kohandab ja täiendab järjepidevalt oma põhimõtteid ja tegevust, et EMSA töötajad oleksid võimalikult usaldusväärsed, et toetada pettuseriski tulemuslikku ennetamist ja avastamist ning kehtestada asjakohane kord võimalike pettusejuhtumite ja nende tulemuste teatamiseks ja käsitlemiseks. Peale selle võttis EMSA 2015. aastal vastu oma haldusnõukogu huvide konflikti põhimõtted.

EMSA teeb komisjoni talitustega koostööd pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmisega seotud küsimustes. Komisjon tagab, et see koostöö jätkub ja seda tugevdatakse.

3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

- Olemasolevad eelarveread

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamata ³³	EFTA riigid ³⁴	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid ³⁵	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
1	02 10 02	Liigendamata	JAH	EI	EI	EI

- Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

³³ Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

³⁴ EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

³⁵ Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid.

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	Eelarverida	Kulu liik	Rahaline osalus			
	Nr	Liigendatud/liigendamat	EFTA riigid	kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid	muud kolmandad riigid	muu sihtotstarbeline tulu
	[XX.YY.YY.YY]		JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI

3.2. Hinnanguline mõju kuludele

3.2.1. Hinnanguline mõju kuludele – ülevaade

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	1	Ühtne turg, innovatsioon ja digitaalvaldkond
---	---	--

Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA).			Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
Jaotis 1:	Kulukohustused	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksed	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Jaotis 2:	Kulukohustused	(1a)					
	Maksed	(2a)					
Jaotis 3:	Kulukohustused	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Maksed	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
EMSA assigneeringud KOKKU	Kulukohustused	= 1 + 1a + 3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksed	= 2 + 2a + 3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik	7	„Halduskulud“
---	----------	---------------

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	KOKKU
DG: <.....>							
• Personalikulud							
• Muud halduskulud							
DG <.....> KOKKU	Assigneeringud						

Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 assigneeringud KOKKU	(Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

		Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIKIDE 1–7 assigneeringud KOKKU		0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Maksed	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

3.2.2. Hinnanguline mõju EMSA assigneeringutele

- Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

summad miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Märkige eesmärgid ja väljundid			Aasta N		Aasta N + 1		Aasta N + 2		Aasta N + 3		Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)						KOKKU	
	VÄLJUNDID																	
	↓	Väljundi liik ³⁶	Keskmine kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Arv	Kulu	Väljundite arv kokku
ERIEESMÄRK nr 1 ³⁷ ...																		
- Väljund																		
- Väljund																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 1 kokku																		
ERIEESMÄRK nr 2 ...																		
- Väljund																		
Erieesmärk nr 2 kokku																		
KULUD KOKKU																		

Kui see on asjakohane, kajastavad summad ametile antava liidu toetuse ja ameti muude tulude (lõivud ja tasud) summat.

³⁶ Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).
³⁷ Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“.

3.2.3. Hinnanguline mõju EMSA inimressurssidele

3.2.3.1. Kokkuvõte

- Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma). Kui see on asjakohane, kajastavad summad ametile antava liidu toetuse ja ameti muude tulude (lõivud ja tasud) summat.

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)					
Lepingulised töötajad					
Lähetatud riiklikud ekspertid					

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

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

Personalivajadus (täistööajale taandatud töötajad)

	Aasta 2025	Aasta 2026	Aasta 2027	Aasta 2028–2034	KOKKU
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	-------

Ajutised teenistujad (AD palgaastmed)	2	2	2	2	2
Ajutised teenistujad (AST palgaastmed)					
Lepingulised töötajad					
Lähetatud riiklikud ekspertid					

KOKKU	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

EMSA hakkab töölevõtmist ette valmistama niipea, kui ettepanek on vastu võetud. Hinnangulised kulud põhinevad eeldusel, et kaks täistööajale taandatud töötajat võetakse tööle alates 1. juulist 2025. Seega on esimesel aastal vaja vaid 50 % personalikuludest.

3.2.3.2. Haldusala peadirektoraadi hinnanguline personalivajadus

- Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
- Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

Hinnanguline väärtus täisarvuna (või kuni ühe komakohaga)

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)		
• Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)							
20 01 02 01 ja 20 01 02 02 (peakorteris ja komisjoni esindustes)							
20 01 02 03 (delegatsioonides)							
01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)							
10 01 05 01 (otsene teadustegevus)							
• Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad)³⁸							
20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)							
20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides)							
Eelarveread (täpsustada) ³⁹	- peakorteris ⁴⁰						
	- delegatsioonides						
01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)							
10 01 05 02 (lepingulised töötajad,							

³⁸ Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

³⁹ Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

⁴⁰ Peamiselt ELi ühtekuuluvuspoliitika fondide, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfondi (EAFRD) ning Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi (EMKVF) puhul.

renditööjõud ja lähetatud riiklikud eksperdid otsese teadustegevuse valdkonnas)							
Muud eelarveread (märkige)							
KOKKU							

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

Ametnikud ja ajutised töötajad	
Koosseisuvälised töötajad	

Täistööajale taandatud töötajate kulukalkulatsiooni kirjeldus tuleks esitada V lisa 3. jaos.

3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

- Ettepanek/algatus on kooskõlas kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga.
- Ettepanekuga/algatusega kaasneb mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi ümberplaneerimine.

EMSA-le antavad ülesanded eeldavad kehtivas mitmeaastases finantsraamistikus ametile igal aastal antava toetuse eelarverea (02 10 02) ümberplaneerimist. EMSA assigneeringute suurenemine tasakaalustatakse kehtivas mitmeaastases raamistikus Euroopa ühendamise rahastu transpordiprogrammi raames kavandatud kulude kompenseeriva vähendamise teel (02 03 01). Mõju eelarvele pärast praegust mitmeaastast finantsraamistikku on esialgne ülevaade, mis ei piira tulevast mitmeaastase finantsraamistiku kokkulepet.

- Ettepanek/algatus eeldab paindlikkusinstrumendi kohaldamist või mitmeaastase finantsraamistiku muutmist⁴¹.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad.

3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

- Ettepanek/algatus ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist.
- Ettepanek/algatus hõlmab kaasrahastamist, mille hinnanguline summa on järgmine:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3	Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)			Kokku
Nimetage kaasrahastav asutus								
Kaasrahastatavad assigneeringud KOKKU								

⁴¹ Vt nõukogu 17. detsembri 2020. aasta määruse (EL, Euratom) nr 2093/2020 (millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027) artiklid 12 ja 13.

3.3. Hinnanguline mõju tuludele

– Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

– Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

omavahenditele

muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Tulude eelarverida	Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud	Ettepaneku/algatuse mõju ⁴²					Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6)	
		Aasta N	Aasta N + 1	Aasta N + 2	Aasta N + 3			
Artikkel								

Mitmesuguste sihtotstarbeliste tulude puhul täpsustage, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

Täpsustage tuludele avalduva mõju arvutamise meetod.

⁴² Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.