SELETUSKIRI

**1.** **ETTEPANEKU TAUST**

**•** **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/21/EÜ (lipuriigi nõuete täitmise kohta)[[1]](#footnote-1) muutmist.

Tänu meretranspordi ajaloole ja rahvusvahelisele olemusele on välja kujunenud selle konkreetne regulatiivne struktuur. Meresõiduohutust ja merekeskkonna kaitset reguleeritakse Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooniga (UNCLOS), mille osaline on ka Euroopa Liit[[2]](#footnote-2). Konventsioon, milles on sätestatud lipuriikide kohustused, on aluseks üksikasjalike rahvusvaheliste eeskirjade ja standardite väljatöötamisele laevade projekteerimise, varustuse, käitamise, haldamise, hooldamise, kvalifitseerimise ning mehitamise ja kõrvaldamise kohta. Seda teeb rahvusvahelisel tasandil Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO)[[3]](#footnote-3).

Direktiiviga 2009/21/EÜ (edaspidi „direktiiv“) reguleeritakse lipuriigi suhtes liidu tasandil kohaldatavate eeskirjade jõustamist. Laevade konkreetsetele IMO konventsioonidele[[4]](#footnote-4) vastavuse järelevalve eest vastutab lipuriik, s.o riik, kus laev on registreeritud ja mille riikkondsus laeval on. Direktiivil on kaks peamist eesmärki: jõustada ohutuseeskirju ja vältida reostust ning tagada, et liikmesriigid täidavad oma kohustusi lipuriigina. Seetõttu on direktiivi eesmärk tagada, et ELi liikmesriikide lippude all sõitvad laevad vastavad kõigile ohutus-[[5]](#footnote-5) ja reostuse vältimise nõuetele ning on ettenähtud tegevuseks kõlblikud[[6]](#footnote-6). Direktiivi eesmärk on ka tagada, et ELi liikmesriikidel on piisavad vahendid, et täita nõuetekohaselt, tulemuslikult ja järjepidevalt oma kohustusi lipuriigina[[7]](#footnote-7). See on meresõiduohutuse valdkonnas esimene kaitseliin.

Kuna aga lipuriigi eeskirju kohaldatakse ainult selle riigi lipu all sõitvate laevade suhtes ja mõned lipuriigid ei soovi või ei suuda jõustada oma laevastike suhtes kohaldatavaid eeskirju, tagab sadamariigi kontroll sadamas viibivate välisriikide laevade kontrollimise. See on süsteem, mille abil sadamariigi kontrolli ametnikud kontrollivad välisriikide laevu muude riikide kui lipuriigi sadamates, veendumaks et kapteni, juhtkonna ja laevapere pädevus, laeva seisukord ja varustus vastavad rahvusvaheliste konventsioonide ja Euroopa Liidus selle kohaldatava õiguse nõuetele. See on teine kaitseliin.

Hoolimata nendest kahest ennetustasandist võib õnnetusi siiski esineda ja nende põhjuseid tuleks uurida, et tingimusi järjepidevalt täiustada ja vältida sarnaste õnnetuste kordumist. Seetõttu on olemas ka kolmas kaitseliin – direktiiv 2009/18/EÜ[[8]](#footnote-8) meretranspordi õnnetusjuhtumite uurimise kohta.

Direktiivis on eeskirju, mille eesmärk on teatav ühtlustamine juhtudel, kui laev vahetab lippu ja kui (liikmesriigi lipu all sõitev) laev on pärast sadamariigi kontrolli kinni peetud. Samuti kehtestatakse sellega nõue, et kõik ELi liikmesriigid peavad läbima IMO auditi. Samuti läheb direktiiv kaugemale sellest, mida nõutakse rahvusvahelisel tasandil, sest direktiivis nõutakse liikmesriikidelt rahvusvaheliselt sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi kehtestamist lipuriigiga seotud tegevuse jaoks ja selle haldamist. Lisaks luuakse direktiivis seosed riikide laevastiku tulemuslikkuse mõõtmiseks sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi alusel.

Iga ELi liikmesriik peab lipuriigina võtma kõik vajalikud meetmed, sealhulgas kontroll ja/või ülevaatus pardal, et teha kindlaks, kas laev vastab kõigile rahvusvahelistele õigusnormidele ning olenevalt olukorrast piirkondlikele ja/või riiklikele õigusnormidele, enne kui nad annavad või lasevad enda nimel välja anda asjakohased laevatunnistused, et tõendada laeva ohutust ja laeva kõlblikkust mereleminekuks. Neid ülevaatusi ja tunnistusi nimetatakse seetõttu kohustuslikeks[[9]](#footnote-9). Laevaomaniku kohustus on teha laev kättesaadavaks kõigiks ülevaatusteks ja kontrollideks ning hooldada ja uuendada kõiki laeva sõidukõlblikkuse eelduseks olevaid kohustuslikke tunnistusi, tehes kõik vajalikud uuendused ja remonditööd[[10]](#footnote-10).

Rahvusvaheline kord, mida rakendatakse ka ELi meresõiduohutuse õigustiku kaudu, võimaldab lipuriigil delegeerida tehnilise töö klassifikatsiooniühingutele (vabaühendused, kes kehtestavad ja haldavad laevade ehitamise ja käitamise tehnilisi standardeid), kes teevad nende nimel kohustuslikke ülevaatusi laeva otstarbekohasuse kontrollimiseks. Kui klassifikatsiooniühing tegutseb sellisel viisil, saab sellest lipuriigi tunnustatud organisatsioon. Lipuriik võib lubada tunnustatud organisatsioonil ka oma nimel tunnistusi välja anda.
Lipuriigi vastutust aga ei saa delegeerida. Tunnustatud organisatsioonide kasutamine ei ole kohustuslik; iga lipuriik teeb valiku olenevalt oma laevastiku suurusest ja tüübist ning omavahenditest. Praegu on peaaegu kõik ELi liikmesriigid lipuriikidena otsustanud kasutada tunnustatud organisatsioone mitmesuguses tehnilises töös. See on lubatud ja reguleeritud ELi õigusega[[11]](#footnote-11) ning komisjon on loetlenud[[12]](#footnote-12) klassifikatsiooniühingud, kelle hulgast liikmesriigid võivad valida.

Kuna lipuriigi kohustusi ei saa delegeerida, on *de jure* ja *de facto* vajalik, et lipuriigid jätkaksid oma lipu all sõitvate laevade kontrollimist ja jälgiksid kohustuslikku tööd, mida tunnustatud organisatsioonid nende nimel teevad. Liikmesriigid teevad seda, kuid erineval määral, ja neil on ka õigus valida lipuriigi kontrollide ulatus. Sisuliselt on lipuriigi all sõitvate laevade pardal kaks peamist lipuriigi kontrolli liiki: 1) kohustuslik ülevaatus, mille tulemusel antakse välja kohustuslik laevatunnistus, ning 2) lipuriigi kontroll ehk täiendav kontroll, mille põhjal ei anta välja laevatunnistust. Lipuriigi kontrolli võib teha ainult lipuriik. Seepärast on lipuriigi kontroll tähtis nõuete täitmise tagamisel ja ohutusaspektide jälgimisel. Kontroll, milleks on vaja tehnilisi ressursse koos piisavate teadmistega, on iga veeteede ameti tegevuses keskne. Rahvusvaheliselt kehtib eeldus, et kõigil lipuriikidel on vajalikud vahendid ja nad täidavad neile kehtestatud nõudeid. See aitab tagada, et maailma lipuriigid täidavad nõuetekohaselt oma rahvusvahelisi kohustusi ja loovad nii võrdsed tingimused. See ei ole aga tegelikkuses alati nii.

Olukorra muutmiseks tegi IMO direktiivi vastuvõtmise järel alates 2016. aastast kõigile maailma lipuriikidele, sealhulgas ELi liikmesriikidele kohustuslikuks IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (III koodeks) ja IMO auditi[[13]](#footnote-13). III koodeksi ja IMO auditi eesmärk on tagada, et riigid võtavad kõik vajalikud meetmed konventsioonide nõuetekohaseks rakendamiseks ja kohaldamiseks ning et neil on lipuriigina vajalikud vahendid ja volitused, et täita oma rahvusvahelisi kohustusi ja tagada, et nende lipu all sõitvad laevad järgivad neid eeskirju. IMO auditeerimiskava kohaselt peavad IMO osalised läbima auditi iga seitsme aasta järel. Nende auditite käigus kontrollitakse, kas kõik lipuregistriga IMO riigid rakendavad III koodeksit ja asjakohaseid konventsioone. IMO-l ei ole siiski jõustamisvolitusi. Alates 1992. aastast meresõiduohutuse poliitika alla kuuluvate ELi meresõiduohutuse õigusaktidega rakendatakse IMO lipuriikide, sealhulgas kõigi lipuriikideks olevate ELi liikmesriikide kokkulepitud õigusnorme, et tagada jõustatavus ja võimaldada vastavuskontrolli. Kui ELi liikmesriigiks olev lipuriik rikub eeskirju, siis erinevalt IMOst kasutatakse ELi tasandi rikkumismenetlust.

Järelikult tuleb direktiiv läbi vaadata ja kaasata III koodeksi lipuriikidega seotud osad ELi õigusaktidesse, et muuta koodeks ELi õiguskorras jõustatavaks.

Tunnistades meretöönormide konventsiooni tähtsust ja arvestades, et seda konventsiooni ei kohaldata IMO läbiviidavate auditite suhtes, vaid see kuulub Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni pädevusse ja kontrolli alla, täiendati direktiivi 2013. aastal eraldi direktiiviga, millega nähti ette, et lipuriigid peavad tagama 2006. aasta meretöönormide konventsiooni täitmise[[14]](#footnote-14).

Alates direktiivi vastuvõtmisest 2009. aastal on ka tehnoloogia arenenud, eelkõige seoses digiüleminekuga, näiteks on muutunud elektrooniliseks laevadega seotud tunnistuste aruandlus ja laevakontrolli järgne aruandlus. On loodud algatusi sellise teabe vahetamiseks ELi liikmesriikide vahel ja asjakohaste süsteemidega, sealhulgas Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (edaspidi „EMSA“) hallatava liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemiga[[15]](#footnote-15) seoses nii liinivedudel kasutatavate parvlaevade kontrollimise järgsete e-aruannete jagamisega[[16]](#footnote-16) kui ka teatavate kohustuslike tunnistuste üksikasjadega, kui need on välja andnud tunnustatud organisatsioon. Neid tuleks lipuriigi direktiivis käsitleda ja edasi arendada lipuriigi lipu all sõitvate laevade kõigi ülevaatuste, kontrollide ja auditite puhul. See on ühtlasi valdkond, kus on võimalik suurendada tõhusust ja vähendada halduskoormust, sest sellise teabe jagamine EMSA hallatavas ühes süsteemis võimaldab paremini laevade kontrolliks ette valmistuda, kontrollitavaid laevu valida ning kontrolli tõhustamisega kontrollile rohkem keskenduda. Selles valdkonnas tekib ka koostoime sadamariigi kontrolli direktiiviga.

Direktiivi (ja teiste ELi õigusaktide) kohta tehti järelhindamine ja meretranspordi toimivuskontroll, mis viidi lõpule 2018. aastal. Komisjon on direktiivi üle pidevalt järelevalvet teinud ning selle aja jooksul on tuvastatud mitu sõlmküsimust. Need on seotud 1) õigusliku ebakindlusega uute rahvusvaheliste eeskirjade rakendamise kohta ELi tasandil ja 2) ühtlustatud lähenemisviisi puudumisega lipuriikide laevade inspekteerimisele, kontrollile, seirele ja teabe jagamisele. Hindamise ja toimivuskontrolli kontekstis rõhutati samuti, et riikide ametiasutustel peaksid olema vajalikud vahendid ja volitused, et täita oma rahvusvahelisi kohustusi lipuriigina ja tagada oma lipu all sõitvate laevade nõuetele vastavus.

Seda silmas pidades on koostatud ettepanek direktiivi 2009/21/EÜ muutmiseks. Direktiivi läbivaatamise konkreetsed eesmärgid on järgmised:

* ajakohastada direktiivi ja viia see vastavusse rahvusvaheliste eeskirjadega, et suurendada järjepidevust ja õigusselgust, eelkõige seoses III koodeksiga;
* tagada lipuriikide laevade piisav kontroll ja lipuriigi nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide järelevalve. See hõlmab ühtlasemate kontrollimäärade ja järjepideva järelevalve tagamist tunnustatud organisatsioonide üle, kaasates kõik liikmesriigid ELi-ülesesse järelevalvesüsteemi;
* tagada digilahenduste suurem kasutuselevõtt. Eelkõige tagada EMSA hallatavate andmebaasidega koostoimivate elektrooniliste tunnistuste aruandlus, kasutamine ja jagamine, minnes tülikatelt paberipõhistelt sertifitseerimissüsteemidelt üle nii ametiasutuste kui ka laevade jaoks tõhusamale lahendusele;
* tagada ühtlustatud lähenemisviis lipuriikide laevastike tulemuslikkuse ja kohustuste täitmise mõistmisele, aruandlusele ja mõõtmisele. See hõlmab tõhustatud koostööd asjaomaste riiklike ametiasutuste vahel eriotstarbelise foorumi kaudu, samuti suutlikkuse suurendamist ja lipuriikide koolitamist. Samuti tuleb tulemuslikkuse mõõtmise kava uuendada ja ajakohastada, et tagada tulemuslikum pidev areng.

**•** **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on täielikult kooskõlas direktiiviga 2009/16/EÜ,[[17]](#footnote-17) mis käsitleb sadamariigi kontrolli, ning direktiiviga 2009/18/EÜ[[18]](#footnote-18) õnnetusjuhtumite uurimise kohta. Kõik kolm samal ajal muudetavat direktiivi peavad olema omavahel järjepidevad ning igas ühe direktiivi muutmise ettepanekus tuleb arvesse võtta ülejäänud kaht direktiivi ja laiemat rahvusvahelist õiguskeskkonda.

**•** **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek kuulub komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi ning aitab ellu viia komisjoni parema õigusloome tegevuskava, tagades, et kehtivad õigusaktid on lihtsad ja selged, ei tekita tarbetut koormust ning peavad sammu poliitilise, ühiskondliku ja tehnoloogilise arenguga, eelkõige digiüleminekuga. Halduskoormust saab vähendada e-tunnistuste ja lipuriikide e-aruandluse abil. Sellise teabe jagamine EMSA hallatavas ühes süsteemis võimaldab ka paremini laevade kontrolliks ette valmistuda, kontrollitavaid laevu valida ning muuta kontrolli sihipärasemaks ja seega tõhusamaks. See võib vähendada pardal veedetavat aega ja seega aega, kui laev ei sõida (lühem käitlusaeg), mis toob kasu kvaliteetsetele ettevõtjatele. Käesolev muutmisettepanek ja ka teiste meresõiduohutuse direktiivide muutmise ettepanekud kuuluvad laiemasse meresõiduohutuse õigustikku, mis sisaldab selliseid elemente nagu tunnustatud organisatsioone käsitlevad ELi õigusaktid,[[19]](#footnote-19) ELi laevaliikluse seire- ja teabesüsteem SafeSeaNet,[[20]](#footnote-20) EMSA asutamismäärus[[21]](#footnote-21) ja parvlaevade direktiiv[[22]](#footnote-22).

**2.** **ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

**•** **Õiguslik alus**

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

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

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

**•** **Proportsionaalsus**

Ettepaneku koostamisel on arvesse võetud viimaseid sündmusi rahvusvahelisel tasandil ning eespool nimetatud õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi rakendamise tulemusi. Komisjon on läbi viinud ka mõjuhindamise, et teha kindlaks ja hinnata samade eesmärkide täitmiseks võimalikke alternatiivseid meetmeid.

Kavandatud muudatuse eesmärk on suurendada meresõiduohutust, luues ajakohastatud, sidusa ja ühtlustatud lipuriigi nõuetele vastavuse ja järelevalve süsteemi, sealhulgas kogu ELis läbiviidavate lipuriigi kontrollide ja tunnustatud organisatsioonide järelevalve kaudu. Liikmesriigid nõustusid sellega valdavalt juba 2016. aastal jõustunud kohustusliku III koodeksi ja IMO auditi vastuvõtmisel[[23]](#footnote-23). Kavandatud meede peaks veelgi suurendama ELi liikmesriikide lipu all sõitvate laevade ohutust ja parandama nende keskkonnatoimet ning tasakaalustama kohustusi, keskendudes rohkem lipuriikide ülesannetele ja vähendades võimaluse korral sadamariikide kontrollikoormust.
Digiüleminek ja e-tunnistuste kasutamine tekitavad kulusid, kuid need on piiratud ning neid võib tasakaalustada nendest tulenev kasulik mõju ohutusele ja tõhususele.

**•** **Vahendi valik**

Direktiivis 2009/21/EÜ tuleb teha ainult mõned muudatused ja seega on kõige kohasem õiguslik vahend muutmisdirektiiv.

**3.** **JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

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

2018. aasta järelhindamise[[24]](#footnote-24) ja meretranspordi toimivuskontrolli[[25]](#footnote-25) põhjal jõuti järeldusele, et ELi meetmete lisaväärtus seisneb rahvusvaheliste eeskirjade ühtlustatud rakendamises ja jõustamises ELi õigusaktides ja nende alusel ning liikmesriikidevahelise koostöö nõudmises ja soodustamises. Hindamise käigus toodi esile lipuriigi direktiivi panus liikmesriikide vahel kõrge ja ühetaolise ohutustaseme ja võrdsete võimaluste tagamisse, mis omakorda on aidanud saavutada ohutut, turvalist ja kestlikku meretransporti.

Lisaks on komisjon aktiivselt jälginud juhtumeid, kus liikmesriikide tulemuslikkus lipuriigina jäi allapoole rahvusvahelises ja ELi õiguses kehtestatud nõudeid. Nendel juhtudel palus komisjon asjaomastel liikmesriikidel teha probleemide algpõhjuste üksikasjaliku analüüsi ja vastu võtta tegevuskava nende kõrvaldamiseks. See pani paljusid lipuriike pöörama rohkem tähelepanu oma laevastiku kvaliteedile.

Toimivuskontroll tõi aga esile vajaduse ELi meresõiduohutuse poliitika ulatuslikuma tasakaalustamise järele. See tähendab eelkõige, et tuleb tugevdada nn esimese kaitseliini ELi tasandit, s.o nõuetele vastavus ja ennetusmeetmed, mis on lipuriikide ülesanded. Hindamisel jõuti järeldusele, et praegune poliitika keskendub liikmesriikidele rohkem kui sadama- ja rannikuriikidele ning vähem kui lipuriikidele. Toimivuskontrolli käigus järeldati, et lipuriigi direktiivist puuduvad kohustusliku III koodeksi asjakohased lipuriikidega seotud osad. Samas rõhutati IMO auditi säilitamise tähtsust. Toimivuskontrolli käigus tehti kindlaks mitu valdkonda, kus on võimalik parandada lipuriikide nõuetele vastavust.

**•** **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Konsulteerimistegevus hõlmas peamiselt järgmist:

* 2021. aasta märtsist aprillini korraldati peamiste sidusrühmade ELi tasandi esindajatega neli ettevalmistavat küsitlust, eelkõige selleks, et toetada ja täpsustada probleemi üldist määratlust ja võimalikke poliitikavariante;
* mõjuhinnangut toetava välisuuringu eest vastutav konsultant korraldas 2021. aasta aprillist septembrini 23 suunatud küsitlust järgmiste kategooriate sidusrühmadega: riiklikud ametiasutused (19), sektori esindajad (3), eksperdid (1);
* mõjuhinnangut toetava välisuuringu eest vastutav konsultant korraldas 2021. aasta detsembrist kuni 2022. aasta veebruarini kestnud sihtotstarbelise uuringu, mis hõlmas nii riikide ametiasutusi kui ka sektori sidusrühmade kategooriaid. 2022. aasta septembris esitati täiendav sihipärane taotlus andmete ja statistika saamiseks, eelkõige lipuriigi inspektorite ja kontrollide arvu kohta;
* 21. oktoobril 2021 toimus temaatiline seminar lipuriikide ametiasutuste (17) ja sektori esindajatega (8), s.o laevaomanikud, klassifikatsiooniühingud, sadamaorganisatsioonid ja töötajate esindajad. Seminaril käsitleti võimalikke muutusi lipuriikide tulemuslikkuse mõõtmisel (paradigma muutus laevastiku peamistelt tulemusnäitajatelt juhtimisalastele peamistele tulemusnäitajatele);
* viimane seminar korraldati 20. jaanuaril 2022. Üritus jagati kaheks sidusrühmade järgi: ühel seminaril ELi lipuriikide ametiasutused (esindatud 23 liikmesriiki) ja teisel merendussektori sidusrühmad. Seminaril keskenduti eelkõige seisukohtade kogumisele poliitikameetmete lõpliku versiooni ja mitmesuguse mõju hindamise kohta. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat ning mõjuhinnangut toetava välisuuringu eest vastutav konsultant viisid läbi täiendavat konsultatsioonitegevust, et konsulteerida liikmesriikide ja peamiste sidusrühmadega, et nad esitaksid oma seisukohad erinevate poliitikameetmete kohta, kuid samuti kinnitada mõjuhinnangut toetava uuringu uued ja lõplikud tulemused mõju kvantifitseerimise kohta. Selline tegevus toimus ELi/EMP meretranspordi direktorite mitteametlikul kohtumisel (30. november 2021) ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee kohtumistel (17. mai 2021, 11. november 2021 ja 31. mai 2022). Kõik kinnitasid vajadust viia oma õigusaktid vastavusse IMO eeskirjadega (III koodeks);
* kahepoolne arutelu nii liikmesriikide kui ka sektoriga 2022. aasta sügisel (august-oktoober) nende soovi korral. Nad väljendasid üldist toetust, keskendudes peamiselt digiülemineku aspektidele ja vajadusele lisada need eelistatud poliitikavariandi alla; mõned pidasid muret tekitavaks lähenemisviisi teha kohustuslikud ülevaatused taas lipuriikide ülesandeks (mõju ohutusele);
* sidusrühmadelt kogutud teave oli tähtis, et võimaldada komisjonil täpsustada poliitikavariantide ülesehitust ja hinnata nende majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnamõju, võrrelda neid ja teha kindlaks, milline poliitikavariant suurendab tõenäoliselt ühiskonnale tekkivate kasu ja kulude suhet ning aitab täielikult kaasa mõõdetava, kuid tulemuslikuma, tõhusama ja nõuetele vastavust tagava lipuriigi kontrolli saavutamisele. Konsultatsioonid aitasid ka komisjonil hinnata mõõdukat lähenemisviisi, mis tagaks võimalikult suure ohutuse, kuid minimeeriks ohtu, et ELi lipuriigid satuvad ebasoodsasse konkurentsiolukorda, mis võib põhjustada olukorra, kus ELi lipuriikide all sõitvad laevad viiakse üle kolmandate riikide lipu alla. Nende protsesside tulemused täiendasid toetava välisuuringu raames läbi viidud dokumentide analüüsi.

Kõigi lipuriikide ametiasutused ja sektori sidusrühmad pooldavad selget, sidusat ja ühtlustatud õigusraamistikku, millesse on rahvusvaheliste eeskirjadena kaasatud III koodeks ja IMO audit. Riiklikud ametiasutused toetavad eelistatud poliitikavarianti, sest see tagab suure sisemise ja välise sidususe. Seda varianti peetakse mõõdukaks ja proportsionaalseks, sest ELi liikmesriikides on laevastike suurus ja tüübid väga erinevad. Lipuriikide ametiasutused toetavad digiüleminekut, nt lipuriikide kontrolli e-aruandeid ja elektroonilisi tunnistusi, ning nende jagamist teiste ELi liikmesriikide ja sadamariikide kontrolliga. Sektori sidusrühmad peavad sellist digiüleminekut eeliseks. ELi liikmesriigid toetavad täielikult tunnustatud organisatsioonide kontrollide ja järelevalve edasist ühtlustamist ning suutlikkuse suurendamist ja koolitust. Suurima laevastikuga (laevade arvu poolest) liikmesriigid toetavad samuti eelistatud poliitikavariandi mõõdukat lähenemisviisi teiste asemel, sest seda peetakse vähem häireid põhjustavaks ning see tagab ELi liikmesriikide lipu all sõitvate laevade konkurentsivõime ning seega selle usaldatavuse ja vastupidavuse.

**•** **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Käesolev läbivaatamine põhineb peamiselt eespool osutatud 2018. aasta järelhindamise ja meretranspordi toimivuskontrolli käigus kogutud andmetel.

Lisaks selles raamistikus kogutud andmetele ja konsulteerimisele oli käesoleva ettepaneku koostamiseks vaja tehniliste ja õigusekspertide abi tehniliste määratluste täpsel sõnastamisel ja selge õigusteksti loomisel. Seda oskusteavet koguti komisjonis ja Euroopa Meresõiduohutuse Ametis (EMSA). See on esitatud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

**•** **Mõjuhinnang**

Ettepanek põhineb sellise mõjuhinnangu tulemustel, milles kasutati selles valdkonnas eriteadmisi omava väliskonsultandi tehtud toetava uuringu tulemusi.

Mõju hindamise käigus kontrolliti direktiivi läbivaatamiseks nelja poliitikavarianti, tuginedes järgmistele juhtpõhimõtetele:

(1) vajadus kaasata rahvusvahelised eeskirjad ja menetlused, mis töötati välja pärast direktiivi vastuvõtmist 2009. aastal ja milles ELi liikmesriigid on kokku leppinud, ning viia oma õigusaktid nendega vastavusse;

(2) koostöö, pideva arengu ja tulemuslikkuse tagamine, võttes arvesse direktiivi rakendamisel saadud kogemusi;

(3) digiülemineku hoogustamine, et võimaldada tõhusamaid ja sihipäraseid lipuriikide kontrolle ning tunnustatud organisatsioonide järelevalvet. Direktiiv peaks soodustama ka elektrooniliste tunnistuste kasutamist;

(4) tõhus ja ühtlustatud lähenemisviis lipuriikide laevade suutlikkuse suurendamisele, kontrollimisele ja järelevalvele, et tagada ELi lipuriikide ametiasutuste tehniline ja operatiivne suutlikkus täita neile pandud kohustusi.

Kõigi poliitikavariantidega pakutakse lahendusi tuvastatud probleemidele, kuid need erinevad nõuete jõustamise nimel kehtestatava ühtlustamise ja kontrolli määra ja ambitsioonide poolest, samas kui lipuriikide laevade kontrolli ja järelevalve valdkonnas on jäetud teatav kaalutlusõigus liikmesriikidele. Kõigi poliitikavariantide puhul on direktiivis ette nähtud muudatused, millega kaasatakse III koodeksi nüüdsest kohustuslikud asjakohased osad lipuriikide kohta ja säilitatakse IMO auditi kohustus.

Esimese poliitikavariandi raames pakutakse lisaks välja meetmed, mis välistavad ka mujal töötava tehnilise personali töötamise lipuriigi ametiasutuste heaks. Ametiasutused peaksid saama vahendeid, et värvata, võtta tööle ja hoida asjaomaseid tehnilisi töötajaid lipuriigi kontrollide ja tunnustatud organisatsioonide järelevalve tegemiseks.

Teine poliitikavariant ei keelaks ka mujal töötava tehnilise personali kasutamist, kuid määraks ära, millal ja mis liiki uuringuteks ning millistel erandlikel asjaoludel oleks sellise mujal töötava personali kasutamine lubatud. Selle variandiga kehtestataks konkreetsed kontrollinõuded, mis vastavad laevastiku suurusele ja tüübile, tagamaks et kõik ELi lipuriikide ametiasutused säilitavad asutuses peamise tehnilise personali. Selle variandi puhul loodaks lipuriikide eksperdirühm. Laevadega seotud teabe, näiteks lipuriikide elektrooniliste kontrolliaruannete ja e-tunnistuste vahetamise suhtes kehtestataks digiülemineku nõuded. Lisaks käsitletaks sellega lipuriikide inspektorite ühise suutlikkuse suurendamise ja (kutsekvalifikatsiooni järgse) ühtlustatud koolituse küsimust.

Ka kolmanda poliitikavariandiga välditaks mujal töötava tehnilise personali kasutamist ning nõutaks, et ELi lipuriikide ametiasutused oleksid võimelised tegema kohustuslikku tööd ja välja andma meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksiga seotud kohustuslikke tunnistusi. Tunnustatud organisatsioonid võiksid seejärel läbi viia edasised auditid. Ka neljanda poliitikavariandiga nõutaks, et ELi lipuriigid oleksid võimelised tegema kohustuslikke ülevaatusi ja välja andma suure riskiga laevade kohustuslikke tunnistusi, enne kui neil lubatakse tegutseda liikmesriigi lipu all. Sellest tulenevalt oleks ka selle variandi korral keelatud mujal töötava tehnilise personali kasutamine.

Kõigi ELi tasandi meetmete korral tuleb leida tasakaal ELi liikmesriikide lipu all sõitvatele laevadele avalduva võimaliku mõjuga ning seega strateegilise vastupanuvõimega ja kogu ELi suunduvale ja EList lähtuvale kaubandusele avalduvale mõjule (vältides üleviimist ELi mittekuuluvate riikide lipu alla). Mõjuhinnangus jõuti järeldusele, et eelistatud on teine poliitikavariant.

Mõjuhinnang esitati õiguskontrollikomiteele heakskiitmiseks 2023. aasta jaanuaris. Komitee esitas positiivse arvamuse reservatsioonidega. Neid märkusi käsitleti komisjoni talituste töödokumendis, mis on lisatud käesolevale seadusandlikule ettepanekule.

**•** **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Algatusel on õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi mõõde, sest ühtlustatakse ja lihtsustatakse ohutusalaseid õigusakte ning liikmesriikide ametiasutustel aidatakse paremini täita kontrolli- ja aruandekohustusi.

Eelistatud poliitikavariant sisaldab ka selliseid lihtsustamisega seotud aspekte, nagu lipuriikide kontrollidega seotud elektrooniliste dokumentide ja laevadega seotud e-tunnistuste väljaandmise, kasutamise ja vahetamise täpsustamine. See võimaldab lipuriigi kontrolle (ja sadamariigi kontrolle) tõhusamalt ette valmistada ja neile keskenduda ning tõhustada laevade seiret ja lipuriigi nimel tehtavat tööd. See toetab alati lipuriigi laevade nõuetele vastavuse kontrollimist. EMSA abi lipuriikide ametiasutustele suutlikkuse suurendamise ja lipuriigi kontrollide alaste koolituste läbiviimise kaudu ning otstarbekohase kontrolliandmebaasi loomine kontrollidest teatamiseks suurendavad ühtlustamist ja standardimist ELis.

**•** **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

**4.** **MÕJU EELARVELE**

Ettepaneku praegused netokulud liidu eelarvele perioodil 2025–2050 on 7–8,1 miljonit eurot. Ettepaneku mõju eelarvele kirjeldatakse üksikasjalikumalt käesolevale ettepanekule lisatud finantsselgituses. 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**

**•** **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ettepanekule on lisatud rakenduskava, milles loetletakse tegevused, mis on vajalikud meetmete võtmiseks, ja tuvastatakse rakendamise peamised tehnilised, õiguslikud ja ajalised probleemid.

Kindlaks on määratud asjakohane järelevalve- ja teatamiskord. EMSA-l on selles protsessis tähtis roll, sest amet vastutab meretranspordi elektrooniliste andmesüsteemide, eelkõige kontrolliaruannete andmebaasi arendamise ja käitamise eest.

Rakendamist jälgib komisjon EMSA abiga. Komisjoni toetava asutuse rollis korraldab EMSA tsüklite kaupa kontrollkäike liikmesriikidesse, et kontrollida kohapealset tegevust[[26]](#footnote-26). Liikmesriikidel peab jätkuvalt olema toimiv kvaliteedijuhtimissüsteem, mis tõendab, et nende korraldus, põhimõtted, protsessid, ressursid ja dokumentatsioon on nende kohustuste täitmiseks asjakohased. Süsteem tuleb sertifitseerida ja seejärel seda korrapäraselt auditeerida. Liikmesriigid peavad jagama komisjoni ja/või EMSAga IMO ja akrediteeritud asutuse läbiviidud auditite tulemusi, et lipuriikide ametiasutuste kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat säiliks. Läbivaadatud tulemuslikkuse kava koos andmebaasi üles laaditud kontrolliaruannete ja e-tunnistustega võimaldab eesmärgipärast järelevalvet.

**•** **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

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

**•** **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Muutmisdirektiivi eelnõu artikkel 1 moodustab selle põhiosa ja sisaldab paljudes direktiivi 2009/21/EÜ sätetes tehtavaid muudatusi.

***Reguleerimisese, kohaldamisala ja mõisted***

Punktis 1 muudetakse artiklit 3, et ajakohastada olemasolevates määratlustes esitatud teatavaid viiteid IMO õigusaktidele ja lisada direktiivi seisukohast tähtsad täiendavad mõisted, eelkõige „III koodeks“.

***Laeva merelemineku lubamise tingimused***

Punktis 2 muudetakse artiklit 4, et sätestada andmebaasi kasutamine laeva seisukorra kontrollimiseks (asjakohasel juhul lipuriigi vahetamiseks) enne, kui lubatakse laeva kasutada.

Punktiga 3 lisatakse artiklid 4a–4c.
Uues artiklis 4a nõutakse, et liikmesriik peab lipuriigina järgima III koodeksit ja nõuet viia läbi täiendavaid lipuriigi kontrolle, et tagada liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ohutus.
Uues artiklis 4b kehtestatakse nõue, et ametiasutustel peavad olema asjakohased vahendid, mis vastavad laevastiku (riigi lipu alla registreeritud laevad) suurusele ja tüübile, et täita täiendava kontrolli kohustust ning ELi tunnustatud organisatsioonide üle järelevalve ja seire teostamise nõudeid. Täpsed üksikasjad vahendite kohta, mida kasutatakse lipuriigi laevade kontrollimiseks ja tunnustatud organisatsioonide järelevalveks, sätestatakse rakendusmeetmega.
Uues artiklis 4c sätestatakse lipuriigi personali kohustused ja ühine suutlikkuse suurendamine. See hõlmab selliste koolituskavade ja materjalide järjepidevat väljatöötamist, mis kajastavad rahvusvaheliste IMO konventsioonide muudatusi, ning võimalikke uusi nõudeid, mis tulenevad keskkonnakaalutlustest, eelkõige seoses uute tehnoloogiatega (nt jõuseadmed, uued kütuseliigid jne).

***Lipuriigi laevade järelevalvega seotud või sellele järgnevad meetmed***

Punktis 4 muudetakse artiklit 5, et nõuda liikmesriikidelt kui lipuriikidelt liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi SafeSeaNet kasutamist nende lipu all sõitvate laevade kontrollimiseks ja jälgimiseks ning näiteks selle kontrollimiseks, kas neid peab kinni sadamariigi kontroll. Selle muudatuse raames käsitletakse ka lipuriikide korra paindumatust kriiside või ootamatute sündmuste, näiteks COVID-19 pandeemia korral.

***Elektrooniline teabe- ja kontrolliandmebaas***

Punktis 5 muudetakse artiklit 6, et võtta kasutusele e-dokumendid, mida tuleb registreerida, säilitada, esitada ja jagada riikliku e-tunnistuste registri kaudu, mis on kooskõlas uues artiklis 6a sätestatud kontrolliandmebaasiga. E-dokumendid hõlmavad muu hulgas e-kontrolliaruandeid ja e-tunnistusi.

Punktis 6 lisatakse uus artikkel 6a ja luuakse komisjoni hallatav kontrolliandmebaas. See põhineb sadamariigi kontrolli ja reisilaevade kontrolli aruandluse valdkonnas juba toimival kontrolliandmebaasil ning selles kasutatakse samu tehnilisi funktsioone. E-tunnistuste elektrooniliseks edastamiseks kasutatakse samu tehnilisi lahendusi, mis on kehtestatud sadamariigi kontrolli direktiivis ja mis põhinevad tunnustatud organisatsioonides juba kasutataval tehnilisel lahendusel, et täita e-tunnistuste jagamise nõudeid, nagu on sätestatud ELi tunnustatud organisatsioone käsitlevates õigusaktides.

Selle lähenemisviisiga lähtutakse olemasolevatest süsteemidest, luues täiendavat koostoimet, vältides dubleerimist ja taaskasutades võimalikult palju teavet, tuginedes ühele koostalitlusvõimelisele süsteemile.

***Nõuetele vastavuse ja tulemuslikkuse järelevalve***

Punktis 7 muudetakse artiklit 7, et täpsustada, millist teavet avaldatakse pärast IMO auditit. Samuti kehtestatakse selles nõue, et auditeeritav liikmesriik peab võimaldama komisjonil EMSA abiga jälgida selliseid IMO auditeid. Eesmärk on tagada läbipaistvus ning soodustada koostoimet IMO auditite ja EMSA kontrollkäikude vahel.

***Lipuriikide kvaliteedijuhtimine ja tulemuslikkus***

Punktis 8 muudetakse artiklit 8 ning täpsustatakse kvaliteedijuhtimissüsteemi kohaldamisala ja ulatust, et see hõlmaks kõiki registreid, olenemata sellest, kas tegemist on traditsiooniliste registritega (nn esimesed registrid), rahvusvaheliste või välismaiste või sarnaste lipuriigi jurisdiktsiooni kuuluvate ja selle riigi lipu all sõitvaid laevu hõlmavate registritega (nn teised registrid), ning et süsteem hõlmaks kõiki lipuriigiga seotud tegevusi.

Lisaks kehtestatakse sellega kontrollitingimused juhuks, kui lipuriik kasutab või kavatseb kasutada ka mujal töötavaid inspektoreid, ning kehtestatakse kõigile asjaosalistele nõue tagada huvide konflikti puudumine.

Üksiti tuleks läbi vaadata praegune tulemuslikkuse mõõtmine ja seda ajakohastada rakendusaktiga, võttes arvesse mitut lisakriteeriumi ja sarnast tunnustatud organisatsioonide tulemuslikkuse kava. Kehtestatakse nõuded, mida liikmesriigid kohaldavad oma tulemuslikkuse hindamise suhtes, ja nõue, et komisjon teeks tulemused üldsusele kättesaadavaks.

Punktis 9 jäetakse välja artikkel 9.

***Koostöö ja teabevahetus***

Punktiga 10 lisatakse artiklid 9a ja 9b.
Uue artikliga 9 luuakse lipuriigi küsimusi käsitlev kõrgetasemeline töörühm, mis koosneb ELi lipuriikide ametiasutustest ja ekspertidest, kes arutavad kõiki lipuriikidega seotud asjakohaseid küsimusi.
Uue artikliga 9b luuakse teabe ja statistika kogumiseks dünaamiline elektrooniline aruandlusvahend.

***Komiteemenetlus***

Punktis 11 ajakohastatakse artiklit 10 uusima tekstiga rakendusaktide komiteemenetluste kohta.

***Delegeeritud õigusaktid***

Punktis 12 on sätestatud, et komisjonil on õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte lisa ajakohastamiseks ning et iga ajakohastamise suhtes kohaldatakse kaitse taseme säilitamise standardklauslit. See tähendab, et kui rahvusvahelisel tasandil on muudatusi, säilitatakse ELi õigusaktis vähemalt senisel tasemel nõuded.

***Delegeeritud volituste rakendamine***

Punktis 13 esitatakse delegeeritud volituste rakendamise standardtekst.

***Lisad***

Punktis 14 esitatakse üks uus lisa, mis sisaldab IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (III koodeks) resolutsiooni A.1070(28) 1. ja 2. osa.

2023/0172 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta

(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,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[[27]](#footnote-27),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[[28]](#footnote-28),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Liidu laevanduse ja seda kasutavate kodanike turvalisus ning keskkonna kaitse peaksid olema igal ajal tagatud.

(2) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) sätete ja selliste konventsioonide sätete kohaselt, mille hoiulevõtja on IMO, vastutavad nende kokkulepete osalisriigid õigusnormide avaldamise ja kõikvõimalike muude meetmete võtmise eest, mis võivad olla vajalikud nimetatud kokkulepete täielikuks ja igakülgseks jõustamiseks, tagamaks, et inimelude ohutust merel ja merekeskkonna kaitset silmas pidades oleksid laevad oma ettenähtud tegevuseks kõlblikud.

(3) Võttes arvesse asjaolu, et kõik liikmesriigid peavad olema IMO konventsioonide osalised ning täitma nimetatud konventsioonides nende lipu all sõitvate laevade suhtes sätestatud kohustusi, tuleks IMO konventsioonide tõhususe tagamiseks liidus lisada nende konventsioonide kohustuslikud sätted ka liidu õigusaktidesse. Selleks peavad liikmesriigid lipuriigina täitma oma kohustusi tõhusalt ja järjepidevalt kooskõlas 4. detsembril 2013 vastu võetud IMO resolutsiooniga A.1070(28) IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (III koodeks) kohta, mis sisaldab kohustuslikke sätteid, mida lipuriigid peavad rakendama.

(4) Kuna IMO resolutsioon A. 948 (23) on IMO resolutsiooniga A. 1156(32) kehtetuks tunnistatud, peaksid liikmesriigid kohaldama oma lipu all sõitvate laevade suhtes lipuriigi teostatava sertifitseerimise ja ülevaatuse ühtlustatud nõudeid, nagu on sätestatud asjakohastes menetlustes ja juhistes, mis on lisatud IMO assamblee resolutsioonile A. 1156(32) ülevaatuse ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemi kohaste ülevaatussuuniste kohta.

(5) Rahvusvahelisel tasandil on laevaõnnetuste uurimine osa lipuriigi kohustustest, samas kui liidu tasandil on see sõltumatu ning reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/18/EÜ[[29]](#footnote-29). Käesolev direktiiv ei tohiks direktiivi 2009/18/EÜ mõjutada.

(6) Arvesse tuleks võtta teatavaid pärast direktiivi 2009/21/EÜ jõustumist vastu võetud rakendusakte, millega juba osaliselt rakendatakse tunnustatud organisatsioonidele volituste delegeerimisega seotud aspekte.

(7) Liikmesriikide mereametitel peaks oma lipuriigi kohustuste täitmiseks olema võimalik kasutada piisavaid ressursse, sh tehniliste otsuste tegemise võimet, mis vastaksid nende laevastiku suurusele ja laadile ning põhineksid asjakohastel IMO nõuetel. Liikmesriigi lipu all sõitvate laevade üldise kvalitatiivse tulemuslikkuse parandamiseks on samuti vaja ühtlustada liikmesriikide nimel lipuriigi ülesandeid täitvate tunnustatud organisatsioonide ranget ja põhjalikku järelevalvet, sealhulgas eeskirjade väljatöötamist ja konstruktsiooniliste lahenduste ülevaatamist.

(8) Nende ressurssidega seotud miinimumkriteeriumid ja kontrollieesmärgid tuleks kehtestada liikmesriikide praktiliste kogemuste põhjal, sealhulgas mittespetsialiseerunud lihtinspektoreid kasutades, võttes rakendusmeetmeid.

(9) Kvalifikatsiooni omandamise järgselt suutlikkuse arendamise ühtlustatud kava järgimine lipuriikide ülevaatajate ja inspektorite poolt tagab mereametitele võrdsed tegevustingimused ja aitab kaasa liikmesriigi lipu all sõitvate laevade toimimise kvaliteedi parandamisele.

(10) Liikmesriigid peaksid nende lipu all sõitvate laevade seireks, mereseireks ja mereliseks olukorrateadlikkuseks kasutama direktiiviga 2002/59/EÜ[[30]](#footnote-30) loodud liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi SafeSeaNet ja teenuseid.

(11) Liikmesriigi lipu all sõitvate laevade kohta olulist teavet edastava elektroonilise andmebaasi loomine ja arendamine peaks aitama tõhustada teabevahetust, veelgi parandama kvaliteetse laevastiku tegevuse läbipaistvust ning võimaldama lipuriigi kohustuste tõhusamat järelevalvet, et tagada mereametitele võrdsed tingimused.

(12) Oluline teave, sealhulgas lipuriigi kontrollidele järgnevad elektroonilised aruanded ja laevatunnistused, peaksid olema kättesaadavad kõigile asjaomastele asutustele ja komisjonile järelevalve eesmärgil ja mis tahes liiki kontrollide tulemuslikkuse suurendamiseks.

(13) IMO liikmesriikide kohustuslikus auditeerimissüsteemis järgitakse standardset kvaliteedijuhtimise lähenemisviisi, et teha kindlaks, millises ulatuses liikmesriigid rakendavad ja jõustavad lipuriigi kohustusi, mis sisalduvad kohustuslikes IMO konventsioonides, mille osalised nad on, ning seega tagada kohaldatavate IMO õigusaktide järjepidev ja tõhus rakendamine ning aidata liikmesriikidel parandada oma suutlikkust. Seetõttu peaksid liikmesriigid jätkuvalt tõendama, et nad järgivad IMO kohustuslikke dokumente, nagu on nõutud resolutsioonis A 1067(28) IMO liikmesriikide auditeerimissüsteemi kohta, mille IMO assamblee võttis vastu 4. detsembril 2013.

(14) Komisjoni, keda abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002[[31]](#footnote-31) loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA), tuleks kutsuda ja kaasata vaatlejaks auditeeritava liikmesriigi kui lipuriigi poolt, et tagada kooskõla IMO auditi ja komisjoni hindamiste vahel, mida viib läbi EMSA, et kontrollida komisjoni nimel oma külastus- ja kontrollisüsteemi kaudu liidu meresõiduohutusalaste õigusaktide rakendamist.

(15) Selleks et veelgi parandada lipu all sõitvate laevade kvaliteeti ja tagada mereametitele võrdsed tingimused, tuleks täpsustada haldusmenetluste kvaliteedi sertifitseerimist, mis kuulub kvaliteedijuhtimissüsteemi hulka vastavalt ISO või samaväärsetele standarditele, et hõlmata kõik registrid, nii riiklikud (esimesed registrid) või ka rahvusvahelised (teised või välisriigi registrid), mis kuuluvad lipuriigiks oleva liikmesriigi vastutusalasse. Lisaks tuleks täpsustada kõik seotud tegevused, sealhulgas ülesanded, volitused, omavahelised suhted ning aruandlus- ja sidevahendid kõigi ülevaatusi ja kontrolle tegevate või selles osalevate lipuriigi töötajate ning muude kontrollimisel abistavate töötajate puhul, kes ei tööta üksnes liikmesriigi pädevas asutuses ja kes võivad teha teatavaid kontrolle, välja arvatud kohustuslikke ülevaatusi. Sõltumatuse tagamiseks tuleks asjaomaste töötajate puhul dokumenteerida huvide konflikti puudumine.

(16) Lipuriikide tulemuslikkuse kava hindamine ja läbivaatamine, mis põhineb ühistel läbipaistvatel, usaldusväärsetel ja objektiivsetel põhilistel tulemuseesmärkidel ning tugineb praegustele sarnastele kavadele, peaks toetama kõiki liikmesriike pideval nõuete järgimisel ja selle parandamisel.

(17) Selleks et arutada lipuriigi küsimusi, sealhulgas tehnilisi küsimusi, ning hõlbustada eksperditeadmiste ja teabe vahetamist, tuleks moodustada lipuriigi küsimustega tegelev kõrgetasemeline töörühm, mis koosneb liikmesriikide ametiasutustest, lipuriigi ekspertidest ja inspektoritest ning vajaduse korral erasektori ekspertidest.

(18) Tuleks luua elektrooniline aruandlusvahend, et veelgi parandada liikmesriikidelt asjakohase statistika ning merendusandmete ja -teabe järjepidevat kogumist.

(19) Selleks et võimaldada käesoleva direktiivi sätete ajakohast kohaldamist, et liikmesriigid saaksid kooskõlas direktiiviga täita rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 lisa ajakohastamiseks vastu delegeeritud õigusakte. 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 kokkuleppes[[32]](#footnote-32) 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.

(20) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 182/2011[[33]](#footnote-33). Selleks et tagada ühetaolised tingimused direktiivi 2009/21/EÜ rakendamiseks seoses ühtsete meetmetega, millega määratakse kindlaks miinimumnõuded asjakohastele ressurssidele, mis vastavad lipuriigi laevastiku suurusele ja laadile, ning lipuriigi tulemuste mõõtmise ühise ühtlustatud süsteemiga, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.

(21) Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) peaks tagama direktiivi 2009/21/EÜ rakendamiseks vajaliku toe.

(22) Aluslepingu artiklis 5 sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(23) Seega tuleks direktiivi 2009/21/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

**Direktiivi 2009/21/EÜ muutmine**

Direktiivi 2009/21/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt e asendatakse järgmisega:

„e) „IMO audit“ – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud resolutsiooni A 1067(28) („IMO liikmesriikide auditi raamistik ja kord“) ajakohastatud versiooni sätete kohaselt läbi viidud audit;“

(b) lisatakse järgmised punktid:

„f) „konventsioonid – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ[[34]](#footnote-34) artikli 2 lõikes 1 määratletud konventsioonid koos nende protokollide ja muudatuste ning kohustuslike koodeksitega ajakohastatud versioonis, välja arvatud 2006. aasta meretöönormide konventsioon (MLC 2006);

g) „III koodeks“ – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud resolutsiooni A.1070(28) („IMO õigusaktide rakendamise koodeks“) 1. ja 2. osa, välja arvatud 2. osa punktid 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 ja 32;

h) „lipuriigi ülevaataja“ – avaliku sektori töötaja, keda liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud ja kes töötab üksnes selle asutuse heaks, et viia läbi kohustuslike tunnistustega seotud ülevaatusi ja auditeid, ning kes vastab artikli 8 lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõudele;

i) „lipuriigi inspektor“ – avaliku sektori töötaja, keda liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud ja kes töötab üksnes selle asutuse heaks, et viia läbi täiendavaid lipuriigi kontrolle, ning kes vastab direktiivi 2009/16/EÜ artikli 8 lõikes 1 sätestatud sõltumatuse nõudele ja XI lisas sätestatud miinimumkriteeriumidele;

j) „muu kontrollimisel abistav töötaja“ – isik, kes ei ole täielikult liikmesriigi pädeva asutuse teenistuses, vaid sellega lepingulises suhtes ja selle asutuse poolt nõuetekohaselt volitatud, ning kes võib teha teatavaid pädeva asutuse poolt määratud kontrolle, välja arvatud kohustuslikke ülevaatusi, ning kes vastab artikli 8 lõikes 1 sätestatud teabevahetuse, kvalifikatsiooni ja sõltumatuse kriteeriumidele;

k) „täiendav lipuriigi kontroll“ – laeval toimuv kontroll, mis ei too kaasa sertifitseerimist;

l) „ülevaatuse ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteem“ – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud resolutsiooni A. 1156(32) („Ülevaatuse ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemi kohased ülevaatussuunised“, 2021) ajakohastatud versioon;“.

(2) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Enne loa andmist sellise laeva kasutamiseks, millele on antud õigus sõita liikmesriigi lipu all, tagab asjaomane liikmesriik, et kõnealune laev vastab kohaldatavatele rahvusvahelistele õigusnormidele. Eelkõige kasutab liikmesriik laeva ohutust käsitlevate andmete kontrollimisel artiklis 6a osutatud andmebaasis sisalduvaid kontrolliaruandeid ja -tunnistusi. Vajaduse korral konsulteerib ta eelmise lipuriigiga, et saada teada, kas eksisteerib viimase poolt kindlaks tehtud puudusi, mida ei ole veel likvideeritud, või ohutusküsimusi, mida ei ole veel lahendatud.“

(3) Lisatakse artiklid 4a–4c:

„Artikkel 4a

**Liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ohutus**

1. Rahvusvahelise laevanduse suhtes kohaldavad liikmesriigid täielikult IMO konventsioonides sätestatud lipuriigiga seotud kohustuslikke sätteid vastavalt nendes konventsioonides osutatud tingimustele ja laevade suhtes ning käesoleva direktiivi lisas esitatud III koodeksit, välja arvatud 2. osa punkte 16.1, 18.1, 19, 29, 30, 31 ja 32.

2. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et laevad, millel on õigus nende lipu all sõita, järgivad rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid. Kõnealused meetmed hõlmavad järgmist:

(a) laevadel keelatakse minna merele enne, kui see toimub vastavalt rahvusvahelistele eeskirjadele ja standarditele;

(b) tagatakse, et nende lipu all sõita võivad laevad on üle vaadatud vastavalt ülevaatuse ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemi kohastele ülevaatussuunistele, ning

(c) laevadele tehakse täiendav lipuriigi kontroll veendumaks, et laeva tegelik olukord vastab laeva tunnistustele.

3. Liikmesriigid tagavad kõigi lõike 2 punkti c kohase kontrolli tulemusena kinnitust leidnud või ilmnenud puuduste kõrvaldamise.

4. Pärast kontrolli koostab lipuriigi inspektor direktiivi 2009/16/EÜ IX lisa alusel aruande.

 Artikkel 4b

**Ohutus- ja reostuse vältimise nõuded**

1. Iga liikmesriik tagab, et tema asutused tuginevad eelkõige artiklis 4a ning käesoleva artikli lõigetes 2 ja 3 sätestatud kohustuste täitmisel asjakohastele ressurssidele, mis vastavad tema laevastiku suurusele ja laadile.

2. Iga liikmesriik tagab järelevalve lipuriigi ülevaatajate, inspektorite ja tunnustatud organisatsioonide tegevuse üle ning osaleb artikli 9a lõikes 1 osutatud lipuriigi küsimusi käsitleva kõrgetasemelise töörühma poolt kindlaksmääratud ELi tunnustatud organisatsioonide järelevalvesüsteemis.

3. Iga liikmesriik arendab välja või säilitab oma laevastiku suurusele ja laadile vastavad võimalused konstruktsiooniliste lahenduste ülevaatamiseks ja tehniliste otsuste tegemiseks.

4. Selleks et tagada artikli 4a lõike 2 punktis c osutatud täiendavate lipuriigi kontrollide ühtlustamine, võtab komisjon pärast artikli 9a lõikes 1 osutatud lipuriigi küsimusi käsitleva kõrgetasemelise töörühmaga konsulteerimist vastu rakendusaktid, et sõnastada ühtsed meetmed, millega määratakse kindlaks lõikes 1 sätestatud kohustuste täitmise miinimumnõuded. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

 Artikkel 4c

**Lipuriigi töötajate ühine suutlikkuse arendamine**

1. Liikmesriigid tagavad, et laevade ja äriühingute ülevaatuste, kontrollide ja auditite eest vastutavad või neid teostavad töötajad läbiksid lõikes 2 määratletud ühtlustatud süsteemi.

2. Komisjon töötab artikli 9a lõikes 1 osutatud lipuriigi küsimusi käsitlevalt kõrgetasemeliselt töörühmalt nõu küsides välja ühise suutlikkuse arendamise kava (riigi tasandil kvalifikatsiooni omandamise järgselt) ja ajakohastab seda, võttes arvesse uusi tehnoloogiaid ning seoses asjaomastest rahvusvahelistest õigusaktidest tulenevate uute või täiendavate kohustustega liikmesriikide lipuriigi ülevaatajate ja inspektorite jaoks.“

(4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) ainus lõik nummerdatakse lõikeks 1;

(b) lisatakse lõige 2:

„2. Liikmesriigid töötavad välja asjakohase kontrolli- ja seireprogrammi ning rakendavad seda, kasutades vajaduse korral Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ[[35]](#footnote-35) artikli 22a lõikes 3 ja selle III lisas osutatud liidu meresõiduohutuse teabevahetussüsteemi (SafeSeaNet), et reageerida õigeaegselt käesoleva artikli lõikes 1 osutatud olukordadele ning ohutusintsidentidele ja väidetavale reostusele.“

(5) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

**Elektrooniline teave ja teabevahetus**

1. Liikmesriigid tagavad, et nende lipu all sõitvate laevade kohta säilitatakse ja tehakse kättesaadavaks liidu meresõiduohutuse andmebaasidega ühilduvas ja koostalitlusvõimelises elektroonilises vormingus vähemalt järgmine teave:

(a) üksikasjad laeva kohta (nimi, IMO number jne);

(b) kohustuslikud tunnistused (täielikud, vahepealsed või ajutised), sealhulgas ülevaatuste, nende olemasolul täiendavate ülevaatuste ning auditite kuupäevad;

(c) laeva sertifitseerimise ja klassifitseerimisega seotud tunnustatud organisatsioonide andmed;

(d) sadamariigi kontrolli käsitlevate sätete alusel laeva kontrollinud pädeva asutuse andmed ja kontrolli kuupäevad;

(e) sadamariigi kontrolli tulemused (puudused: jah või ei, kinnipidamised: jah või ei);

(f) selliste laevade andmed, mis lõpetasid asjaomase liikmesriigi lipu all sõitmise eelneva 12 kuu jooksul;

(g) artikli 4a lõike 2 punktide b või c kohaselt tehtud lipuriigi ülevaatuse või kontrolli järel koostatud aruanne/aruanded.

2. Teave edastatakse artiklis 6a sätestatud kontrolliandmebaasi. Aruande koopia antakse ka kaptenile.“

(6) Lisatakse artikkel 6a:

„Artikkel 6a

**Kontrolliandmebaas**

1. Komisjon arendab välja artiklis 6 sätestatud teavet sisaldava kontrolliandmebaasi, haldab ja ajakohastab seda. Kõnealuse andmebaasiga ühendatakse kõik liikmesriigid. Kõnealune andmebaas põhineb direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 24 osutatud kontrolliandmebaasil ja sellel on nimetatud andmebaasiga sarnased funktsioonid.

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollidega seotud teave, sealhulgas teave puuduste kohta, edastatakse viivitamata kontrolliandmebaasi niipea, kui artikli 4a lõike 4 kohane aruanne / kohased aruanded on koostatud.

3. Komisjon tagab, et kontrolliandmebaasist on võimalik saada asjakohast teavet käesoleva direktiivi rakendamise kohta, võttes aluseks liikmesriikide poolt esitatud kontrolliandmed.

4. Liikmesriikidel on juurdepääs kogu teabele, mis on salvestatud käesoleva artikli lõikes 1 osutatud kontrolliandmebaasi ja direktiivis 2009/16/EÜ sätestatud kontrollisüsteemi. Ükski käesoleva direktiivi säte ei takista sellise teabe jagamist asjaomaste pädevate asutuste vahel nii liikmesriikides kui ka liikmesriikide vahel, komisjoniga või Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002[[36]](#footnote-36) loodud Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga (EMSA).

5. Liikmesriigid tagavad, et artikli 6 lõike 1 punktis b osutatud kohustuslikud tunnistused edastatakse elektrooniliselt käesoleva artikli lõikes 1 osutatud kontrolliandmebaasi, kasutades direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 24a sätestatud ühtlustatud elektroonilise teavitusliidese funktsionaalseid ja tehnilisi kirjeldusi.“

(7) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

**Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse järelevalve**

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et nende asutused läbiksid IMO auditi vähemalt kord seitsme aasta jooksul, ning avaldavad auditi tulemused ja võimalikud parandusmeetmed IMO loodud üleilmses laevanduse infosüsteemis (GISIS). Samuti teevad liikmesriigid sama teabe kättesaadavaks üldsusele, tuginedes asjakohastele konfidentsiaalsust käsitlevatele siseriiklikele õigusaktidele.

2. Liikmesriigid tagavad, et komisjonil, keda abistab EMSA, lubatakse osaleda IMO auditiprotsessis vaatlejana ning et kõik auditiaruanded ja seejärel võetud meetmeid käsitlev teave tehakse viivitamata komisjonile kättesaadavaks.

3. Selleks et tagada käesoleva direktiivi tõhus rakendamine ning jälgida lipuriigi nõuete täitmise ja ELi tunnustatud organisatsioonide järelevalvesüsteemi üldist toimimist, kogub komisjon vajalikku teavet ja teeb liikmesriikidesse kontrollkäike vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) xx/xx[[37]](#footnote-37) [*vastu võetav EMSA määrus*] artiklile xx.“

(8) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„Iga liikmesriik rakendab ja haldab kvaliteedijuhtimise süsteemi, mis hõlmab kõiki tema hallatavaid registreid tema asutuste lipuriigiga seotud igasuguse tegevuse osas. Selline kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel.

Kvaliteedijuhtimise süsteem peab hõlmama kindlaksmääratud vastutusala, volitusi ja vastastikuseid suhteid kõigi lipuriigi töötajate, sealhulgas muude kontrollimisel abistavate töötajate osas, kes juhivad, teevad ja kontrollivad meresõiduohutuse ja reostuse vältimisega seotud ning neid mõjutavaid töid. Sellised vastutusalad dokumenteeritakse, täpsustades, millist liiki ja millises ulatuses võivad kontrolli teha muud kontrollimisel abistavad töötajad, ning kuidas sellised töötajad peavad suhtlema ja aru andma.

Iga liikmesriik tagab, et muude kontrollimisel abistavate töötajate haridus, koolitus ja juhendamine vastab ülesannetele, mida nad on volitatud täitma.

Kõik ülevaatust või kontrolli tegevad töötajad kirjutavad alla huvide konflikti puudumise deklaratsioonile, mis kinnitab nende sõltumatust tehtavast tööst ja mida säilitab liikmesriigi vastutav asutus.“;

(b) lisatakse järgmised lõiked:

„2a. Liikmesriigid hindavad oma tulemuslikkust igal aastal ja teevad kindlaks valdkonnad, mida on võimalik parandada, tuginedes käesoleva artikli lõikes 1 osutatud kvaliteedijuhtimise süsteemi raames teostatud tegevuste tulemustele ning käesoleva artikli lõikes 2b ja artiklis 7 osutatud lipuriigi tulemuslikkusele.

2b. Selleks et tagada ühine ühtlustatud tulemuslikkuse kava lõike 2a kohaldamisel, võtab komisjon pärast artikli 9a lõikes 1 osutatud lipuriigi küsimusi käsitleva kõrgetasemelise töörühmaga konsulteerimist vastu rakendusaktid, et määrata kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava üksikasjad. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikele 2.

Lipuriikide tegevuse hindamise meetmete puhul võetakse muu hulgas arvesse lipuriigi kontrollide tulemusi, sadamariigi kontrolliga seotud kinnipidamiste määrasid, statistilisi andmeid õnnetuste kohta, side- ja teabevahetusprotsesse, statistilisi andmeid iga-aastaste kadude kohta (välja arvatud täieliku hävimisega seotud kaod) ja muid asjakohaseid tulemuslikkuse näitajaid, mille põhjal otsustatakse, kas töötajad, ressursid ja halduskord on lipuriigi kohustuste täitmiseks piisavad.

2c. Komisjon teeb avalikul veebisaidil kättesaadavaks teabe lipuriikide tegevuse kohta ja haldab seda.“

(9) Artikkel 9 jäetakse välja.

(10) Lisatakse järgmised uued artiklid:

„Artikkel 9a

**Lipuriigi küsimusi käsitlev kõrgetasemeline töörühm**

1. Komisjon moodustab lipuriigi küsimusi käsitleva kõrgetasemelise töörühma, et arutada lipuriigi küsimusi ning hõlbustada kogemuste vahetamist liikmesriikide ametiasutuste, lipuriigi ekspertide ja inspektorite, sealhulgas vajaduse korral erasektori ekspertide ja inspektorite vahel.

Lipuriigi küsimusi käsitlev kõrgetasemeline töörühm koosneb liikmesriikide ja komisjoni esindajatest ning seda abistab EMSA.

Töörühm võtab vastu oma töökorra.

2. Lipuriigi küsimusi käsitleval kõrgetasemelisel töörühmal on muu hulgas järgmised ülesanded:

(a) esitada soovitusi ühise lähenemisviisi kohta lipuriigi kontrollidele, laevade kontrollimise korrale ja suunistele;

(b) aidata komisjonil välja töötada ühine aruandlusvorm, sealhulgas lipuriigi kontrollide / tunnustatud organisatsioonide järelevalve ajakava;

(c) abistada komisjoni artiklis 4b osutatud tehnilise meetodi väljatöötamisel selle jaoks, mis on asjakohased vahendid, mis vastavad laevastiku suurusele ja laadile;

(d) abistada komisjoni selliste meetmete kindlaksmääramisel, mida võidakse välja töötada, et parandada artiklis 4c osutatud suutlikkuse arendamist, eelkõige seoses ajakohaste teadmiste säilitamisega konventsioonide muudatuste kohta ja uutest tehnoloogiatest tulenevate muutuste kohta;

(e) töötada välja artiklis 7 osutatud ELi tunnustatud organisatsioonide järelevalve- ja seirekava ning seda rakendada;

(f) anda suuniseid selle kohta, kuidas kasutada asjaomastes liidu merendusalastes andmebaasides sisalduvat teavet lipuriigi kontrollideks / tunnustatud organisatsioonide seireks valmistumiseks, et suurendada tunnustatud organisatsioonide seireks vajalike vahendite kasutamise / jagamise tõhusust, nt sihtvaldkondade kaupa;

(g) abistada komisjoni artikli 8 lõikes 2b osutatud tulemuslikkuse kriteeriumide tehnilisel väljatöötamisel;

(h) abistada komisjoni artiklis 9b osutatud aruandluskohustuste jaoks suuniste, vormide ja muu sarnase väljatöötamisel;

(i) aidata analüüsida lipuriigi tulemuslikkust, kvaliteedijuhtimissüsteemi auditeid ja IMO auditeid, milles võrreldakse järeldusi ja järelmeetmeid, et teha kindlaks parimad tavad;

(j) abistada komisjoni selliste meetmete kindlaksmääramisel, mida võib välja töötada, et kehtestada:

i) ühtlustatud kord vastavalt IMO konventsioonidele kohaldatavate erandite ja samaväärsete asenduste kohaldamiseks;

ii) konventsioonides ametite otsustada jäetud küsimuste ühtlustatud tõlgendused;

iii) konventsioonide sätete ühtse tõlgenduse kohaldus.

 Artikkel 9b

**Teave ja andmed**

Komisjon loob elektroonilise aruandlusvahendi, et koguda liikmesriikidelt käesoleva direktiiviga seonduvat teavet ja andmeid. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt ja vähemalt kord aastas järgmisest:

(a) ohutus- ja reostuse vältimise nõuete täitmine:

i) nende lipu all sõitva laevastiku suurus ja vanus tavalaevade arvuna ja brutotonnides;

ii) lipuriigi inspektorite/ülevaatajate/audiitorite ja muude kontrollimisel abistavate töötajate arv;

iii) lipuriikidena tehtud lipuriigi ülevaatuste, kontrollide ja auditite arv;

iv) liikmesriigi lipu võtnud ja sellest loobunud laevade arv laeva liigi ja lähteriigi või sihtriigi kaupa;

(b) kvaliteedijuhtimine ja auditid:

i) IMO auditi kavandatud või kinnitatud kuupäevad;

ii) kvaliteedijuhtimise süsteemi auditi kavandatud või kinnitatud kuupäevad ning kvaliteedijuhtimise süsteemi sertifitseerimise ulatus;

(c) volituste delegeerimine:

i) volitused saanud tunnustatud organisatsioonid, delegeeritud ülesanded ja liikmesriigi nimel väljastatud sertifikaadid.“

(11) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

**Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud määrusega (EÜ) nr 2099/2002. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“

(12) Lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

**Delegeeritud õigusaktid**

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10b vastu delegeeritud õigusakte 1. lisa muutmiseks, et võtta arvesse uusi lipuriigiga seotud sätteid ja rahvusvahelisel tasandil, eelkõige IMOs välja töötatud kohustusi.

IMO konventsioonide ja IMO õigusaktide rakendamise koodeksi (III koodeks) muudatused võib vastavalt määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 lõikele 2 käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta.“

(13) Lisatakse artikkel 10b:

„Artikkel 10b

**Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 10a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [xx] 202X. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artiklis 10a osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 10a alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

(14) Käesoleva direktiivi lisa tekst lisatakse direktiivile 2009/21/EÜ kui lisa.

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*].

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 nende poolt vastuvõetavate 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 Nõukogu nimel

president eesistuja

FINANTSSELGITUS – AMETID

1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta.

1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport – meresõiduohutus

1.3. Ettepanek käsitleb

🞎**uut meedet**

🞎**uut meedet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest[[38]](#footnote-38)**

🗹**olemasoleva meetme pikendamist** 🞎**ühe või mitme** **meetme ühendamist teise või uue meetmega**

1.4. Eesmärgid

1.4.1. Üldeesmärgid

Direktiivi 2009/21/EÜ muutmise üldeesmärgid on järgmised: 1) säilitada võrdsed tingimused ja vältida turumoonutusi; 2) tagada meresõiduohutuse kõrge tase, ning 3) tagada laevaõnnetustest tuleneva merereostuse vältimine. See läbivaatamine aitaks kaasa ka kestliku arengu eesmärkide nr 3 (tagada kõigile hea tervis ja heaolu kogu elukaare jooksul) ja nr 14 (kestliku arengu saavutamiseks kaitsta ja kasutada kestlikult ookeane, meresid ja mereressursse) täitmisele.

1.4.2. Erieesmärgid

Direktiivi erieesmärgid on järgmised:

viia lipuriigi direktiiv vastavusse uute rahvusvaheliste eeskirjadega;

tagada piisav kontroll ja järelevalve;

tagada digilahenduste laialdasem kasutuselevõtt;

tagada, et lipuriigi laevastikest ja kohustustest arusaamise ning asjaomase aruandluse ja tulemuslikkuse hindamise suhtes kohaldatakse ühtlustatud lähenemisviisi.

1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

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

Käesolev ettepanek peaks tagama lipuriigi kontrollide ühtlaselt kõrge ohutustaseme kogu liidus ja võimaldama kasutusele võtta digitaalsed lahendused, et tõhustada laevade seiret, laevade lipuriigi kontrolle ja asjakohase teabe jagamist. Samuti peaks see parandama siseturu toimimist, suurendades selgust ja kõrvaldades lipuriigi ametiasutuste jaoks mitmetimõistetavused.

Lisaks peaks ettepanek aitama vähendada hukkunute ja vigastatute arvu ning merre kaotatud punkrikütusekogust.

1.4.4. Tulemusnäitajad

*Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.*

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 1 täitmisel tehakse kindlaks IMO auditite alusel ning seda jälgitakse IMO üleilmse laevanduse infosüsteemi abil ja EMSA kontrollkäikudega liikmesriikidesse, et kontrollida komisjoni nimel direktiivi rakendamist.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 2 täitmisel tehakse kindlaks järgmise alusel: lipuriigi jagatud kontrolliaruannete arv, kontrollitulemuste kasutamine, tunnustatud organisatsioonidega seotud järelmeetmed, lipuriigi ametiasutuste kohta antud ohutusalased soovitused, süsteemi THETIS kaudu jälgitavatesse lipuregistritesse kantud laevade arv ning nende laevade arv, mille registreering on lipuregistris peatatud või sealt kustutatud, ning lipuriikide ametiasutuste aruanded. Selle erieesmärgi täitmise tulemuslikkuse kindlakstegemisel kasutatakse ka järgmisi näitajaid: tehniliste töötajate ja kontrollide arv, asjaomase liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel tehtud kontrollide osakaal ning sihtotstarbelisele aruandlusvahendite süsteemile edastatud näitaja, mis väljendab lipuriigi inspektorite arvu ühe laeva kohta.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 3 täitmisel tehakse kindlaks aruandlusmoodulisse (THETIS) sisestatud e-sertifikaatide ja lipuriikide e-aruannete arvu põhjal.

Kavandatava direktiivi tulemuslikkus erieesmärgi nr 4 täitmisel tehakse kindlaks tulemuslikkuse hindamise süsteemis esitatud tulemuslikkuse näitajate põhjal.

1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

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

EMSA peab rakendama tehnilised lahendused e-sertifikaatide registri jaoks, e-sertifikaatide ja lipuriikide kontrolle käsitlevate e-aruannete esitamiseks ning valideerimisvahendite kasutuselevõtuks, ja välja töötama uued moodulid. Lisaks peab EMSA välja töötama teabe ja statistika esitamise vahendi ja vormi ning kasutusele võtma lipuriigi inspektorite ja/või ülevaatajate ja/või audiitorite ühise suutlikkuse suurendamise ja ühtlustatud koolitussüsteemi (pärast kvalifitseerumist), koostades lipuriigi inspektorite ühise õppekava ja pakkudes lipuriigi inspektoritele koolitusi seoses uute tehnoloogiate, sealhulgas taastuvkütuste ja vähese CO2 heitega kütustega (mis on eriti olulised paketi „Eesmärk 55“ seisukohast) ning automatiseerimisega.

2025. aastaks on vaja täiendavat täistööajale taandatud töötajat, et arendada välja uus e-sertifikaatide moodul, ja täiendavat täistööajale taandatud töötajat, et laiendada merenduse tugiteenuste talituse erialaseid IT-oskusi ja merendusalaseid teadmisi.

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*)

Kui ELi meetmeid ei võeta, jääks praegune õiguskindlusetus püsima ja ELi liikmesriigid võtaksid rahvusvahelised kohustused riiklikesse õigusaktidesse üle koordineerimata viisil. Lõpptulemusena tähendaks see, et ELi kodanikud, meresõiduohutus ja keskkond oleksid vähem kaitstud. Rahvusvaheliste eeskirjade inkorporeerimine ELi õigusesse hõlmab ka olulist tuge, mida EMSA pakub liikmesriikidele kontrollitavate laevade väljavalimisel, kontrollitulemuste säilitamisel ja jagamisel ning lipuriigi kontrolle käsitlevate koolituste korraldamisel. Reisijad ja inimesed üldiselt võivad olla kindlad, et kogu liidus kehtib ühesugune ohutusstandard ning et (nii lipuriikide kui ka sadamariikide) inspekteerimise tulemusi jagatakse ja jälgitakse, et meresõiduohutuse valdkonnas ei oleks ühtegi nõrka lüli.

Oodatav tekkiv ELi lisaväärtus (*ex post*)

Direktiiviga tuleks tagada rahvusvaheliste eeskirjade, eelkõige IMO III koodeksi tõhus rakendamine. Lipuriigi direktiiviga kaasnevad õiguslikud kohustused ja täitmise tagamine võimaldavad veelgi suurendada ühtlustamist, järjepidevust ja sidusust nii liikmesriikide kui ka nende kohustuste vahel.

Direktiiviga tagatakse, et ELi liikmesriikide lipu all sõitvate laevade suhtes kohaldatakse ühtlustatud ja sidusat lähenemisviisi, inkorporeerides ja koondades kohustuslikud rahvusvahelised eeskirjad ning pakkudes ELi õiguskorra kehtestamise kaudu õiguskindlust.

1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

Lipuriigi direktiiviga tagatakse, et rahvusvaheliste eeskirjade rakendamine ja nende täitmise tagamine ELi õigusaktidega ja nende alusel toimub ühtlustatud viisil, ning kohustatakse ja julgustatakse liikmesriike omavahel koostööd tegema. Direktiivi hindamine näitas siiski, et ELi meresõiduohutuspoliitikat on vaja täiendavalt tasakaalustada. See tähendab ELi tasandi tugevdamist nn esimesel kaitseliinil ehk nõuetele vastavust ja ennetusmeetmeid, mille peavad tagama lipuriigid. Praeguse poliitika raames käsitatakse liikmesriike eelkõige sadama- ja rannikuriikidena ning nende tegevusele lipuriikidena pööratakse vähem tähelepanu. Seetõttu ei sisalda ELi õigusaktid teatavaid lipuriikidega seotud asjakohaseid osi, mis on III koodeksi järgi kohustuslikud.

Järelhindamise tulemused (vt kokkuvõte 7. lisas) kajastuvad käesolevale algatusele lisatud mõjuhinnangus.

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 kavatseb 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 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, ning direktiiviga 2009/18/EÜ õnnetusjuhtumite juurdluse 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 lipuriigi kohustuste täitmisel (s.o töötada välja aruandlusmoodul (THETIS), mis võimaldab lipuriikidel ja tunnustatud organisatsioonidel kasutusele võtta e-sertifikaadid, samuti asjaomased valideerimis- ja kontrollivahendid, ning e-lipuriikide kontrolliaruannete moodul ning kõiki neid mooduleid ja vahendeid hallata, jätkata aruandlusvahendite/-väravaga seotud arendustööd aruandlusstatistika rakenduste toetamiseks ning koostada lipuriigi inspektorite suutlikkuse suurendamiseks ühine õppekava ja pakkuda koolitusi seoses uute tehnoloogiate, sealhulgas taastuvkütuste ja vähese CO2 heitega kütustega ning automatiseerimisega) vastavalt kavandatavale direktiivile.

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 viisid[[39]](#footnote-39)

🞎**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 Investeerimispangale 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.

2. HALDUSMEETMED

2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

*Märkige sagedus ja tingimused.*

Komisjon kannab üldist vastutust kavandatava direktiivi rakendamise eest.

EMSA teeb komisjoni nimel kontrollkäike liikmesriikidesse, et kontrollida kohapealset tegevust. Nende kontrollkäikude tulemusel koostatud aruannete põhjal selgitatakse välja võimalikud puudused ja parandamist vajavad valdkonnad.

Komisjon ja/või EMSA osalevad vaatlejana Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni auditis, mis viiakse läbi lisaks nendele kontrollkäikudele ja inspekteerimistele, mida EMSA teeb liikmesriikides komisjoni nimel. EMSA koostab ka horisontaalse analüüsi, andes teada õigusaktide toimimisest ja tehes kindlaks puudused ning võimalused nende kõrvaldamiseks, ning teavitab komisjoni ja liikmesriike, näiteks arutades kindlakstehtud puudusi seminaride käigus.

Komisjon loob ka lipuriikide eksperdirühma, et edendada liikmesriikide ja komisjoni vahelist koostööd.

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. 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 tähtajaks. Täitetoiminguid tehakse osana olemasolevatest kontrollidest, eelkõige lipuriigi kontrolli käigus ja lipuriikide tulemuslikkuse kava raames.

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

Komisjon kannab üldist vastutust kavandatava direktiivi rakendamise eest ning Euroopa Meresõiduohutuse Amet oma tegevuse ja sisekontrolliraamistiku rakendamise eest. Amet peab välja töötama IT-vahendeid ja -mooduleid ning pakkuma lipuriigi inspektoritele koolitusi 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 ka tulenevalt rahvusvahelises õiguses sätestatud kohustustest kõige paremad võimalused kavandatud direktiivi täitmise tagamiseks, eelkõige jätkates lipuriigi kontrollide ühtlustatud rakendamist.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kohaldab vajalikku kontrolli kooskõlas 2017. aastal vastuvõetud järelevalvestrateegiaga, mis puudutab peadirektoraadi suhteid detsentraliseeritud asutuste ja ühisettevõtetega. 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 läbivaatamise raames rahastatakse täiendavalt nii EMSA-t, kes töötab välja IT-vahendid ja -moodulid ning pakub lipuriikide inspektoritele koolitusi, kui ka komisjoni.

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 direktiivist tulenevad lisaülesanded ei peaks tekitama vajadust täiendavate erikontrollimeetmete järele. Seetõttu jääb liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi kontrollikulu (mõõdetuna 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 läbivaatamine sisaldab mitut konkreetselt pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmiseks ette nähtud sätet. Liikmesriikidel peab olema toimiv kvaliteedijuhtimissüsteem, mis kinnitab, et nende korraldus, poliitika, protsessid, vahendid ja dokumentatsioon on asjaomaste kohustuste täitmiseks sobivad. Süsteem tuleb esmalt sertifitseerida ja hiljem seda korrapäraselt auditeerida. Liikmesriigid peavad jagama komisjoni ja/või EMSAga Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja akrediteerimisasutuse korraldatud auditite tulemusi, et lipuriigi kontrolli teostavate riiklike asutuste kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifikaat jääks kehtima.

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 võimalikest pettusejuhtumitest ja nende tulemustest teatamiseks ja nende käsitlemiseks. Peale selle võttis EMSA 2015. aastal vastu huvide konflikti käsitleva poliitika, mida tema haldusnõukogu peab järgima.

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 | Kululiik | Rahaline osalus  |
| Nr  | Liigendatud/liigendamata[[40]](#footnote-40) | EFTA riigid[[41]](#footnote-41) | kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid[[42]](#footnote-42) | muud kolmandad riigid | muu sihtotstarbeline tulu  |
| 1 | 02 10 02 | Liigendamata | JAH | EI | EI | EI |

* Uued eelarveread, mille loomist taotletakse

Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik | Eelarverida | Kulu liik | Rahaline osalus  |
| Nr  | Liigendatud/liigendamata | 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) | 0,368 | 1,041 | 1,266 | 4,412 | **7,087** |
|  | Maksed | (3b) | 0,368 | 1,041 | 1,266 | 4,412 | **7,087** |
| **EMSA assigneeringud** **KOKKU** | Kulukohustused | = 1 + 1a + 3a | 0,539 | 1,383 | 1,608 | 6,806 | **10,336** |
| Maksed | = 2 + 2a+3b | 0,539 | 1,383 | 1,608 | 6,806 | **10,336** |

**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  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **TOTAL DG** <…….> | 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**  | Kulukohustused | 0,539 | 1,383 | 1,608 | 6,806 | **10,336** |
| Maksed | 0,539 | 1,383 | 1,608 | 6,806 | **10,336** |

**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[[43]](#footnote-43) | Keskmine kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Arv | Kulu | Väljundite arv kokku | Kulud kokku |
| ERIEESMÄRK nr 1[[44]](#footnote-44)... |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| - 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 (tasud ja lõivud) summat.

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 (tasud ja lõivud) 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 eksperdid |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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 eksperdid |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **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. Vastutava peadirektoraadi hinnanguline personalivajadus

* 🗹 Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist
* 🞎 Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

*Hinnanguline väärtus täisarvuna (või maksimaalselt 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)[[45]](#footnote-45)** |  |  |  |  |  |  |  |
| 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) **[[46]](#footnote-46)** | - peakorteris[[47]](#footnote-47)  |  |  |  |  |  |  |  |
| - delegatsioonides  |  |  |  |  |  |  |  |
| **01 01 01 02** (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas) |  |  |  |  |  |  |  |
| 10 01 05 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud 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 finantsraamistikus 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 läbivaatamist[[48]](#footnote-48).

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  |  |  |  |  |  |  |  |  |

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[[49]](#footnote-49) |
| Aasta **N** | Aasta **N + 1** | Aasta **N + 2** | Aasta **N + 3** | Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6) |
| Artikkel …. |  |  |  |  |  |  |  |  |

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

Täpsustage tuludele avalduva mõju arvutamise meetod.

1. ELT L 131, 28.5.2009, lk 132–135. [↑](#footnote-ref-1)
2. ÜRO mereõiguse konventsioon allkirjastati 1982. aastal. Euroopa Liit ratifitseeris selle 1984. aastal. https://www.un.org/Depts/los/convention\_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm [↑](#footnote-ref-2)
3. Kuigi laeva pardal kehtib lipuriigi jurisdiktsioon ja jõustamine, kehtivad õigusnormid, mille on rahvusvahelisel tasandil välja töötanud Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (www.imo.org). IMO on ÜRO spetsialiseeritud asutus; kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. Euroopa Liit ei ole liige, kuid komisjonil on valitsustevahelise organisatsioonina paljude teiste selliste organisatsioonide seas vaatleja staatus. [↑](#footnote-ref-3)
4. Rahvusvaheliste eeskirjade hulka kuuluvad näiteks rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS 74), rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL 73/78), meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW), 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon, 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 72) jms. Laevapardal töö- ja elamistingimusi käsitlevad eeskirjad kehtestab teine ÜRO amet – Rahvusvaheline Tööorganisatsioon (ILO). [↑](#footnote-ref-4)
5. Kui viidatakse ohutusele, hõlmab see tavaliselt turvalisust, julgeolekut ja reostuse vältimist. [↑](#footnote-ref-5)
6. Enne laeva kasutamist on olemas kõik asjakohased tunnistused, mille lipuriik on laevatüübi kohta välja andnud. [↑](#footnote-ref-6)
7. Laeva lipuriik on jurisdiktsioon, mille seaduste kohaselt on laev registreeritud; laeva riikkondsus. ÜRO mereõiguse konventsioonis on sätestatud, et laev võib sõita ainult ühe riigi lipu all, kes vastutab laeva tegevuse ning ohutus- ja keskkonnakaitsenõuete täitmise eest, ning laeva suhtes kehtib selle lipuriigi ainujurisdiktsioon. [↑](#footnote-ref-7)
8. ELT L 131, 28.5.2009, lk 114. [↑](#footnote-ref-8)
9. Vastavalt ülevaatuste ja tunnistuste andmise ühtlustatud süsteemi nõuetele (HSSC, IMO resolutsioon A.1140(31), 2019). [↑](#footnote-ref-9)
10. Laevale antakse kindlustus ainult selliste kohustuslike ohutustunnistuste alusel; ilma kindlustuseta ei saa laev tavaliselt sõita. [↑](#footnote-ref-10)
11. Määrus (EÜ) nr 391/2009 ja direktiiv 2009/15/EÜ. [↑](#footnote-ref-11)
12. ELT C 466, 7.12.2022, lk 24. [↑](#footnote-ref-12)
13. IMO-l ei ole siiski jõustamisvolitusi. [↑](#footnote-ref-13)
14. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiv 2013/54/EL 2006. aasta meretöönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta (ELT L 329, 10.12.2013, lk 1–4). [↑](#footnote-ref-14)
15. Loodud direktiiviga 2002/59/EÜ. [↑](#footnote-ref-15)
16. 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollisüsteemi, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017). [↑](#footnote-ref-16)
17. ELT L 131, 28.5.2009, lk 57. [↑](#footnote-ref-17)
18. ELT L 131, 28.5.2009, lk 114. [↑](#footnote-ref-18)
19. 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). [↑](#footnote-ref-19)
20. Direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (ELT L 208, 5.8.2002, lk 10). [↑](#footnote-ref-20)
21. EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1. [↑](#footnote-ref-21)
22. Direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61). [↑](#footnote-ref-22)
23. Küsimus kuulub ametlikult ja õiguslikult liidu ainupädevusse, nagu on tunnistatud nõukogu otsuses 2013/268/EL, milles sätestati liidu seisukoht, mida liikmesriigid pidid IMOs III koodeksi ja IMO auditi kokkuleppimise ajal (2013. aastal) järgima. [↑](#footnote-ref-23)
24. SWD(2018) 232 final. [↑](#footnote-ref-24)
25. SWD(2018) 228 final. [↑](#footnote-ref-25)
26. 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. [↑](#footnote-ref-26)
27. ELT C , , lk . [↑](#footnote-ref-27)
28. ELT C , , lk . [↑](#footnote-ref-28)
29. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ (ELT L 131, 28.5.2009, lk 114). [↑](#footnote-ref-29)
30. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10). [↑](#footnote-ref-30)
31. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1). [↑](#footnote-ref-31)
32. ELT L 123, 12.5.2016, lk 1. [↑](#footnote-ref-32)
33. 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 rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13). [↑](#footnote-ref-33)
34. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57). [↑](#footnote-ref-34)
35. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10). [↑](#footnote-ref-35)
36. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1). [↑](#footnote-ref-36)
37. Euroopa Parlamendi ja nõukogu … määrus (EL) xx/xx [EMSA määrus]. [↑](#footnote-ref-37)
38. Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b. [↑](#footnote-ref-38)
39. 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> [↑](#footnote-ref-39)
40. Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud. [↑](#footnote-ref-40)
41. EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon. [↑](#footnote-ref-41)
42. Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaadid. [↑](#footnote-ref-42)
43. Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms). [↑](#footnote-ref-43)
44. Vastavalt punktile 1.4.2 „Erieesmärgid“. [↑](#footnote-ref-44)
45. Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides. [↑](#footnote-ref-45)
46. Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read). [↑](#footnote-ref-46)
47. Peamiselt ühtekuuluvuspoliitika fondid, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfond (EAFRD) ning Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfond (EMKVF). [↑](#footnote-ref-47)
48. Vt nõukogu 17. detsembri 2020. aasta määruse (EL, Euratom) nr 2020/2093 (millega määratakse kindlaks mitmeaastane finantsraamistik aastateks 2021–2027) artiklid 12 ja 13. [↑](#footnote-ref-48)
49. Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist. [↑](#footnote-ref-49)