



Bryssel 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annetun direktiivin
2009/18/EY muuttamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tämä ehdotus koskee meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaa-asteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/18/EY¹ muuttamista.

Direktiivissä 2009/18/EY, jäljempänä 'direktiivi', säädetään turvallisuustutkintajärjestelmästä, jonka avulla voidaan oppia merionnettomuuksista ja estää niiden toistuminen. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvia merionnettomuuksia tutkitaan meriturvallisuuden parantamiseksi ja meriympäristön suojelemiseksi.

Komissio toteutti vuonna 2018 jälkiarvioinnin² ja meriliikennealan toimivuustarkastuksen³ osana sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevaa ohjelmaa (REFIT) ja paremman sääntelyn agendaa. Näissä todettiin, että direktiivi on suurelta osin saavuttanut tavoitteensa ja tuottanut lisäarvoa EU:n tasolla, mutta se vaatii ajantasaistamista ja eräiden kohtien tarkistamista. Direktiivin tarkistamisen yleisenä tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta ja meriympäristön suojelua. EU:n nykyistä sääntelykehystä olisi ajantasaistettava, jotta voidaan i) säilyttää EU:n säännöt silloin, kun se on tarpeen ja oikeasuhteista, ii) varmistaa niiden asianmukainen täytäntöönpano ja iii) poistaa mahdolliset velvoitteiden päällekkäisyydet ja epä johdonmukaisuudet asiaan liittyvien säädösten välillä. Yleisenä tavoitteena on luoda selkeä, yksinkertainen ja ajantasainen oikeudellinen kehys, joka parantaa kokonaisturvallisuutta.

Kansainvälistä liikennettä harjoittaviin aluksiin sovelletaan kansainvälisiä yleissopimuksia ja tiettyjä EU:n sääntöjä. Kansainväliseen liikenteeseen luetaan mukaan jäsenvaltioiden väliset matkat. Velvollisuus tutkia merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet perustuu Yhdistyneiden Kansakuntien merioikeusyleissopimukseen⁴ (UNCLOS), jossa lippuvaltio veloitetaan suorittamaan tutkinta.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on myöhemmin laatinut onnettomuustutkintasäännösten⁵. Säännösten mukaan turvallisuustutkinta on suoritettava, kun alus menetetään onnettomuudessa kokonaan, onnettomuuteen liittyy kuolemantapaus tai onnettomuudesta on aiheutunut vakava ympäristövahinko. Säännöstössä suositellaan myös, että aluksen lippuvaltio suorittaa tutkinnan myös muista merellä sattuneista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jos pidetään todennäköisenä, että tutkinnasta saadaan tietoja, joita voidaan käyttää tulevien onnettomuuksien ehkäisemiseen.

EU:n toimet meriturvallisuuden alalla täydentävät kansainvälistä kehystä ja panevat sen täytäntöön. IMO:n sääntöjen saattaminen osaksi EU:n oikeusjärjestelmää tekee näistä määräyksistä kannekelpoisia unionin tuomioistuimessa ja varmistaa siten niiden yhdenmukaisen täytäntöönpanon kaikkialla EU:ssa.

¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

² SWD(2018) 232 final.

³ SWD(2018) 228 final.

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

⁵ Merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskeva säännöstö (onnettomuustutkintasäännöstö).

Direktiivissä asetetaan jäsenvaltioille suuremmat velvoitteet kuin IMO:n onnettomuustutkintäsäännöstössä ja veloitetaan jäsenvaltiot perustamaan riippumaton onnettomuustutkintaelin sekä säätämään kansallisessa lainsäädännössään, että onnettomuustutkintaelimelle ilmoitetaan merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista⁶. Onnettomuustutkintaelinten on tutkittava onnettomuuksia niiden vakavuuden mukaan, ja tutkinta on pakollinen, kun kyseessä on ”hyvin vakava merionnettomuus”⁷. Direktiivin soveltamisalaan kuuluu useampia alustyyppisiä kuin IMO:n tekstissä, mukaan lukien vähintään 15 metrin pituiset kalastusalukset ja tietyin edellytyksin myös huvialukset ja -veneet. Direktiivissä säädetään myös, että tutkimuksissa on noudatettava yhteisiä menettelytapoja, ja täsmennetään edellytykset rinnakkaisten tutkintojen / yhteistutkintojen suorittamiselle. Direktiivissä edellytetään, että onnettomuustutkintaelimet julkaisevat raportin suoritetusta tutkinnasta (turvallisuustutkintaraportti). Niiden olisi lisäksi ilmoitettava komissiolle merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista Euroopan meriturvallisuusviraston⁸ (EMSA) tätä tarkoitusta varten perustaman ja ylläpitämän merionnettomuuksia koskevaksi eurooppalaiseksi tietojärjestelmäksi (European Marine Casualty Information Platform, EMCIP) kutsutun tietokannan kautta.

Vuoden 2018 REFIT-ohjelmassa ja meriliikennealan toimivuustarkastuksessa korostettiin tarvetta varmistaa sääntelykehysten yhdenmukaisuus kaikissa jäsenvaltioissa sekä kansainvälisten velvoitteiden yhdenmukainen ja yhtenäinen täytäntöönpanon valvonta. Nykyisen direktiivin puutteita sekä resursseihin, henkilöstön riittävyyteen ja osaamiseen liittyvistä haasteista johtuvaa direktiivin puutteellista täytäntöönpanoa jäsenvaltioissa pidettiin laajalti ongelmallisena.

Sen lisäksi, että direktiivi on saatettava ajan tasalle sen antamisen jälkeen tapahtuneiden oikeudellisten, ympäristöön liittyvien ja teknologisten muutosten huomioon ottamiseksi, on myös otettava huomioon sen täytäntöönpanosta saadut kokemukset. Jälkiarvioinnissa tuotiin esiin myös se, että meriturvallisuussäännöstöä ei sovelleta tiettyihin EU:n vesillä toimiviin aluksiin (kalastusalukset) ja että tämän alustyyppin turvallisuuteen liittyy merkittäviä huolenaiheita.

Ehdotus direktiivin 2009/18/EY muuttamiseksi on laadittu ottaen huomioon jälkiarvioinnin ja meriliikennealan toimivuustarkastuksen tulokset. Yleisenä tavoitteena on parantaa turvallisuutta ja ympäristönsuojelua ja samalla yksinkertaistaa EU:n sääntelykehystä ja auttaa jäsenvaltioita täyttämään kansainvälisten ja EU:n säännösten mukaiset velvoitteensa. Direktiivin tarkistamisen erityistavoitteita ovat seuraavat:

- Kalastusalusten, niiden miehistön ja ympäristön suojeleminen. Pienemmät, alle 15 metrin pituiset kalastusalukset eivät kuulu direktiivin nykyiseen soveltamisalaan, mikä tarkoittaa, ettei Euroopan unionissa tutkita järjestelmällisesti ja yhdenmukaisesti kaikkia onnettomuuksia, joihin liittyy kuolonuhreja ja alusten menetyksiä.
- Määritelmien ja säädöstehtävien selkeyttäminen siten, että jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaelimet tutkivat kaikki onnettomuudet, jotka on tarpeen tutkia, oikea-aikaisesti ja yhdenmukaisesti.

⁶ Velvoite kattaa sellaiset onnettomuudet ja vaaratilanteet, joissa on osallisena jonkin jäsenvaltion lipun alla purjehtivia aluksia, jotka tapahtuvat jäsenvaltioiden aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä tai jotka koskevat jäsenvaltioiden muita merkittäviä etuja. Aluemi on rannikkovesien vyöhyke, joka ulottuu enintään 12 meripeninkulman päähän (22 km) rantavaltion perusviivasta (tavallisesti keskimääräinen matalan veden viiva). Aluemerien perusviivan maanpuoleiset vedet muodostavat valtion sisäiset aluevedet. Sisäisiin aluevesiin voi kuulua jokia ja kanavia sekä satamia (onnettomuustutkintadirektiivin 6 artikla).

⁷ Sellaisena kuin se määritellään merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä, johon viitataan onnettomuustutkintadirektiivin 3 artiklan 2 kohdan b alakohdassa.

⁸ www.emsa.europa.eu

- Onnettomuustutkintaelinten valmiuksien parantaminen, jotta ne voivat suorittaa onnettomuustutkintaa (ja raportoida siitä) oikea-aikaisesti, asiantuntevasti ja riippumattomasti sekä raportoida myös uusiutuvista ja vähähiilisistä polttoaineista ja teknologioista.
- Useiden määritelmien sekä EU:n lainsäädäntöön ja IMO:n sääntöihin tehtyjen viittausten saattaminen ajan tasalle selkeyden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Ehdotus on täysin yhdenmukainen satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY⁹ ja lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY¹⁰ kanssa. Näiden kolmen direktiivin, joita kaikkia muutetaan samaan aikaan, on oltava keskenään yhdenmukaisia, ja yhteen direktiiviin ehdotetuissa muutoksissa on otettava huomioon kaksi muuta direktiiviä sekä laajempi kansainvälinen sääntely-ympäristö. Turvallisuustutkinnoista saatu oppi ja siihen perustuvat turvallisuussuosituksukset voivat auttaa lippuvaltioita ja niiden puolesta toimivia hyväksytyjä laitoksia parantamaan vastuullaan olevien alusten turvallisuusprofiilia.

- **Yhdenmukaisuus EU:n muiden politiikkojen kanssa**

Tämä ehdotus on osa komission REFIT-ohjelmaa ja sillä edistetään komission paremman sääntelyn agendan toteutumista varmistamalla, että lainsäädäntö on yksinkertaista ja selkeää ja ettei siitä aiheudu tarpeetonta rasitetta. Lisäksi siinä otetaan huomioon politiikan, yhteiskunnan ja tekniikan kehittyminen. Tämä muutosehdotus sekä muita meriturvallisuusedirektiivejä koskevat ehdotukset ovat myös osa laajempaa meriturvallisuussäännöstöä, johon kuuluvat muun muassa EU:n alusliikennettä koskeva seuranta- ja tietojärjestelmä (SafeSeaNet)¹¹, EMSA:n perustamisasetus¹², kalastusalusten turvallisuutta koskeva direktiivi¹³, hyväksytyjä laitoksia koskeva EU:n lainsäädäntö¹⁴, meristrategiapuitedirektiivi¹⁵ ja muu EU:n ympäristölainsäädäntö¹⁶, ja ne ovat merkittävässä vuorovaikutuksessa näiden kanssa.

Tämä ehdotus on yhdenmukainen vuodelle 2050 asetetun EU:n ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, joka on vahvistettu EU:n puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119¹⁷ 2 artiklan 1 kohdassa, ja edistää sen saavuttamista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Muutosdirektiivin oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta, jossa säädetään toimenpiteistä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja meriliikennettä koskevista erityismääräyksistä.

⁹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹⁰ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 132.

¹¹ Direktiivi 2002/59/EY alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

¹² EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1.

¹³ EYVL L 34, 9.2.1998, s. 1.

¹⁴ Asetus (EY) N:o 391/2009 alusten tarkastamis- ja katsastamislaitoksia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 11) ja direktiivi 2009/15/EY alusten tarkastamiseen ja katsastamiseen valtuutettuja laitoksia sekä merenkulun viranomaisten asiaan liittyviä toimia koskevista yhteisistä säännöistä ja standardeista (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 47).

¹⁵ EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19.

¹⁶ Esimerkiksi direktiivi 92/43/ETY (luontodirektiivi), direktiivi 2009/147/EY (EU:n lintudirektiivi), direktiivi (EU) 2019/904 (kertakäyttömuovidirektiivi).

¹⁷ EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Koska meriliikennealan kansainväliset onnettomuustutkintavälineet kuuluvat SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla EU:n yksinomaiseen toimivaltaan, toissijaisuusperiaatetta ei sovelleta kyseisiin välineisiin eikä kyseisten sopimusten täytäntöönpanoa koskeviin EU:n sääntöihin. Vaikka näin ei olisikaan, jäsenvaltiot eivät voisi yksinään ratkaista kaikkia havaittuja ongelmia, ja jos ne tekisivät niin, se johtaisi lainsäädännön hajanaisuuteen ja sisämarkkinoiden mahdolliseen vääristymiseen. Tällaisen hajanaisen oikeudellisen kehyksen välttämiseksi tarvitaan toimia EU:n tasolla.

Direktiivi koskee kaikkia jäsenvaltioita lippuvaltioina, rantavaltoina tai valtioina, joita asia merkittävässä määrin koskee.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on laadittu, jotta voidaan pysyä viimeaikaisen kansainvälisen kehityksen tasalla ja ottaa huomioon edellä mainitun REFIT-ohjelman tulokset. Lisäksi komissio on tehnyt vaikutustenarvioinnin, jossa se on määrittänyt, tarkastellut ja arvioinut vaihtoehtoisia toimenpiteitä, joilla voidaan saavuttaa samat tavoitteet.

Ehdotetun muutoksen tavoitteena on meriturvallisuuden parantaminen. Tavoite voidaan saavuttaa tutkimalla onnettomuuksia ja oppimalla niistä, jotta voidaan estää vastaavat onnettomuudet tulevaisuudessa. Soveltamisalan laajentamista tietätyyppeihin onnettomuuksiin, joissa on osallisena pienempiä kalastusaluksia, pidetään oikeasuhteisena. Lisäkustannukset, joita onnettomuustutkintaelimille aiheutuu sellaisten hyvin vakavien merionnettomuuksien tutkimisesta, joissa on osallisina alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia, vaikuttavat vähäisiltä erityisesti verrattuna mahdollisiin turvallisuusparannuksiin. Muutoksella varmistetaan, ettei nykyinen korkea turvallisuustaso vaarannu, ja sen tarkoituksena on parantaa turvallisuutta kalastusalalla.

- **Toimintatavan valinta**

Koska direktiiviin 2009/18/EY on tarkoitus tehdä vain useita muutoksia, sopivin oikeudellinen väline on muutospäätös.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Toimivuustarkastus osoitti, että direktiivin keskeiset tavoitteet on yleisesti ottaen saavutettu ja että ne ovat edelleen erittäin merkityksellisiä. Ilman onnettomuustutkintadirektiiviä on epätodennäköistä, että vuoden 2009 jälkeen perustetut 16 onnettomuustutkintaelintä olisi otettu käyttöön. Ennen vuotta 2009 useimmat valtiot suorittivat tutkintaa ensisijaisesti syytetoimia varten, jos ne ylipäättään tekivät niin. Onnettomuustutkintaelinten perustaminen on tehostanut turvallisuussyistä tehtävää onnettomuustutkintaa, missä painotetaan riippumattomuutta ja turvallisuussuositusten laatimista onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Lisäksi arvioinnissa todettiin, että direktiivi tarjoaa johdonmukaiset puitteet merionnettomuuksien tutkinnalle ja varmistaa siten, että onnettomuustutkinta suoritetaan yhdenmukaisesti ja yhtenäisesti kaikkialla EU:ssa.

Koska direktiivin noudattaminen on pakollista ja tietyt vaatimukset on täytettävä, onnettomuuksista ja vaaratilanteista ilmoittaminen on yhdenmukaistunut. Merkityksellisyyden, vaikuttavuuden, tehokkuuden, johdonmukaisuuden ja EU:n tason lisäarvon arviointiin perustuvan arvion yleisenä päätelmänä oli, että direktiivi on suurelta osin vastannut odotuksia ja tuottanut EU:n laajuisia hyötyjä.

Resursseihin, henkilöstön riittävyyteen ja osaamiseen liittyvistä haasteista johtuvia nykyisen politiikkakehyksen puutteita pidettiin laajalti ongelmallisena.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tärkeimpiä kuulemistoimia olivat muun muassa seuraavat:

- Ulkopuolisesta taustaselvityksestä vastaava konsultti järjesti keskeisten sidosryhmien EU-tason edustajille kolme haastattelukierrosta, jotka ajoittuivat helmikuun 2021 ja marraskuun 2021 välille. Tarkoituksena oli kerätä tietoa erityisesti yleisen ongelmanmäärittelyn ja mahdollisten toimintavaihtoehtojen tueksi ja tarkentamiseksi.
- Ulkoisesta taustaselvityksestä vastaava konsultti järjesti kohdennetun sidosryhmäkyselyn, joka ajoittui kesäkuun ja marraskuun 2021 välille. Kyselyssä kerättiin tietoa erityisesti ongelmanmäärittelyn, lähtötilanteen ja mahdollisuuksien mukaan mahdollisten politiikkatoimien vaikutusten arvioinnin tarkentamiseksi.
- Liikenteen ja liikkumisen pääosasto ja ulkopuolisesta taustaselvityksestä vastaava konsultti järjestivät lisäkuulemistoimia, joiden tarkoituksena oli kerätä jäsenvaltioiden ja tärkeimpien sidosryhmien näkemyksiä eri politiikkatoimista ja validoida vaikutusten kvantifioinnissa käytettävät vaikutustenarvioinnin taustaselvityksen uudet ja lopulliset tulokset. Nämä toimet toteutettiin meriliikennettä käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksissa (16. huhtikuuta 2021, 23. syyskuuta 2021 ja 16. joulukuuta 2021), merikalastusta käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksissa (29. tammikuuta 2021, 8. maaliskuuta 2021 ja 16. marraskuuta 2021), satamia käsittelevän EU:n alakohtaisen neuvottelukomitean kokouksessa (19. marraskuuta 2021), onnettomuustutkintaelinten pysyvän yhteistyöjärjestelmän kokouksissa (10. maaliskuuta 2021, 18. kesäkuuta 2021, 29. elokuuta 2021, 22. syyskuuta 2021 ja 7. lokakuuta 2021), EU:n ja ETA:n meriliikennealan johtajien epävirallisessa kokouksessa (30. marraskuuta 2021) ja meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevän EU:n komitean kokouksissa (17. toukokuuta 2021 ja 11. marraskuuta 2021). Lopuksi järjestettiin validointityöpaja, jossa vahvistettiin taustaselvityksestä tehdyt päätelmät ja johon jäsenvaltioiden ja alan edustajat osallistuivat (20. tammikuuta 2022).
- Koska asia on luonteeltaan erittäin tekninen, avointa julkista kuulemista ei järjestetty. Suurelle yleisölle annettiin kuitenkin mahdollisuus esittää näkemyksiään tästä aloitteesta ilmoittamalla asiasta liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla ja tarkoitukseen varatun asiointiosoitteen kautta. Varustamoyhdistykseltä saatiin onnettomuustutkintaan liittyen yksi kannanotto, jossa suhtauduttiin myönteisesti hallinnollisen taakan pienenemiseen ja EMSA:n mahdolliseen tukeen onnettomuustutkintaelimille.

Sidosryhmiltä kerätyt tiedot olivat keskeisessä asemassa, jotta komissio pystyi tarkentamaan toimintavaihtoehtojen suunnittelua niiden taloudellisten, yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten arvioimiseksi, niiden vertailemiseksi ja sen määrittämiseksi, millä vaihtoehdolla voitaisiin todennäköisesti maksimoida yhteiskunnalle koitua kustannus-hyötysuhde ja varmistaa tehokkaampi ja vaikuttavampi mekanismi merionnettomuuksien tutkimiseksi kaikkialla EU:ssa. Näiden prosessien tulokset täydensivät ulkoisen taustaselvityksen osana tehtyä asiakirjatutkimusta.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tämä arviointi perustuu pääasiassa vuoden 2018 jälkiarvioinnin ja edellä mainitun meriliikennealan toimivuustarkastuksen yhteydessä kerättyihin tietoihin.

Kerättyjen tietojen ja kuulemisten lisäksi tämän ehdotuksen valmistelussa tarvittiin teknisten ja oikeudellisten asiantuntijoiden panosta teknisten määritelmien konkreettiseen muotoiluun ja selkeän säädöstekstin laatimiseen. Asiantuntijatietoa kerättiin komissiossa, EMSA:ssa ja onnettomuustutkintaelinten pysyvässä yhteistyöjärjestelmässä. Yksityiskohtaiset tiedot ovat ehdotukseen liitettyssä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotus perustuu vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Vaikutustenarvioinnin pohjana on taustaselvitys, jonka on tehnyt asiaa koskevaa erityisasiantuntemusta omaava ulkopuolinen konsultti.

Vaikutustenarvioinnissa tarkasteltiin eri toimintavaihtoehtoja direktiivin tarkistamiseksi seuraavien ohjaavien periaatteiden pohjalta:

- 1) Tarve yhdenmukaistaa direktiivi kansainvälisten välineiden kanssa ja selkeyttää ongelmallisia tai moniselitteisiä määritelmiä;
- 2) EMSA:n toiminnan laajuus tukee jäsenvaltioita niiden direktiivin ja kansainvälisen oikeuden mukaisten raportointi- ja tutkintavelvoitteiden täyttämässä;
- 3) Mahdollisuudet ratkaista pieniin kalastusaluksiin liittyviä onnettomuuksia koskeva erityisongelma.

Nämä periaatteet otetaan huomioon jäljempänä kuvatuissa politiikkatavoitteissa.

Vaihtoehdossa A ehdotetaan useita muutoksia direktiiviin meriturvallisuuden ja ympäristön pilaantumisen ehkäisemisen parantamiseksi. Tässä vaihtoehdossa soveltamisala säilyisi samana, ja onnettomuustutkintaelimillä (joita nyt kutsutaan IMO:n terminologian mukaisesti ”meriturvallisuuden tutkintaviranomaisiksi”) olisi edelleen joustovaraa. Kalastusalusten osalta tässä vaihtoehdossa ehdotetaan muuta kuin sääntelytoimenpidettä, jossa jäsenvaltioita suositellaan raportoimaan hyvin vakavista merionnettomuuksista. Tämä toimintavaihtoehto yhdessä muiden vaihtoehtojen kanssa edellyttää laadunhallintajärjestelmän käyttöönottoa, jotta voidaan varmistaa kunkin tutkintaviranomaisen resurssien tehokas hallinnointi ja turvallisuustutkintaraporttien oikeellisuus.

Vaihtoehdossa B suurempaa yhdenmukaistamista pyritään tasapainottamaan selkeämmin ilmaistujen määritelmien ja pienempiä kalastusaluksia koskevan rajoitetun lisävaatimuksen avulla. Kalastusalusten osalta direktiiviä muutettaisiin siten, että jäsenvaltiot velvoitettaisiin ilmoittamaan EMCIP-tietokantaan kaikista kuolonuhreista ja alusten menetyksistä, jotka liittyvät alle 15 metrin pituisiin kalastusaluksiin. Yhdenmukaistamiseen ja selventämiseen liittyvät kysymykset käsiteltäisiin muuttamalla direktiiviä. Jäsenvaltioiden tutkintaviranomaisten avustamisessa onnettomuustutkinnan suorittamisessa (ja siitä raportoisessa) EMSA:n tukitehtävää ei laajenneta voimassa olevassa lainsäädännössä säädettyä suuremmaksi. Tutkintaviranomaisten raportointitaakkaa kevennetään jonkin verran laajentamalla niiden toimivaltaisten viranomaisten joukkoa, jotka voivat tehdä ilmoituksia tietokantaan.

Vaihtoehto C on vaihtoehdoista kunnianhimoisin, kun katsotaan tutkintaviranomaisten hallinnollisten ja tutkintaan liittyvien vaatimusten lisääntymistä. Kalastusalusten osalta tämä vaihtoehto velvoittaa tutkintaviranomaiset paitsi ilmoittamaan pienempien kalastusalusten kuolonuhreista ja alusten menetyksistä myös tekemään ainakin alustavan arvioinnin sen määrittämiseksi, voidaanko onnettomuudesta ottaa opiksi ja onko aiheellista tehdä perusteellinen tutkimus. Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että tehokkain ja siten parhaaksi arvioitu toimintavaihtoehto on vaihtoehto C. Vaikka vaihtoehdon C lisäkustannukset ovat suurimmat, kun tarkastellaan kustannuksia suhteessa hyötyihin, vaihtoehdolla C on suurin vaikutus meriturvallisuuden parantamiseen.

Tähän ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointiraportti¹⁸, jonka luonnos toimitettiin sääntelyntarkastelulautakunnalle huhtikuussa 2022. Sääntelyntarkastelulautakunta antoi myönteisen lausunnon, ja vaikutustenarviointiraporttia tarkistettiin sääntelyntarkastelulautakunnan suositusten mukaisesti. Sääntelyntarkastelulautakunnan huomautukset on otettu huomioon tämän lainsäädäntöehdotuksen mukana toimitetussa komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa.

- **”Yksi sisään, yksi ulos” -periaatteen soveltaminen**

Yrityksille ja kansalaisille ei odoteta aiheutuvan hallinnollisia lisäkustannuksia.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Aloitteella on REFIT-ulottuvuus, joka liittyy turvallisuuslainsäädännön yhdenmukaistamiseen ja yksinkertaistamiseen, erityisesti pienten kalastusalusten turvallisuusprofiilin parantamiseen sekä jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaelinten avustamiseen raportointi- ja tutkintatehtävien hoitamisessa.

Lisäksi parhaaksi arvioituun toimintavaihtoehtoon sisältyy yksinkertaistamista koskevia elementtejä, sillä se parantaa kansallisten onnettomuustutkintaelinten tehokkuutta selkeyttämällä sitä, milloin niiden on suoritettava tutkintaa. Onnettomuustutkintaelinten ei myöskään enää tarvitse tehdä alustavia arviointeja vakavista onnettomuuksista, ja onnettomuustutkintaelimet voivat siirtää muille toimivaltaisille viranomaisille valtuudet syöttää tietoja EMCIP-tietokantaan. EMSA tarjoaa täydentävää apua onnettomuustutkintaelimille, jotka pyytävät operatiivista tukea, ja tämän avun pitäisi myös parantaa suoritettujen tutkimusten laatua ja määrää sekä lisätä niiden yhdenmukaistamista ja standardointia kaikkialla EU:ssa.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksien suojeluun.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Arvioidut vuotuiset lisäkustannukset EU:n talousarvioon ovat vuodessa noin 1,88 miljoonaa euroa vuonna 2030 ja 1,93 miljoonaa euroa vuonna 2050. Ehdotuksen talousarviovaikutuksia kuvataan tarkemmin tämän ehdotuksen liitteenä olevassa rahoitus selvityksessä. Ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

5. LISÄTIEDOT

- **Seuranta-, arviointi- ja raportointijärjestelyt**

Asianmukaiset seuranta- ja raportointijärjestelyt on määritetty. EMSA:lla on tärkeä rooli tässä prosessissa, sillä se vastaa meriliikenteen sähköisten tietojärjestelmien kehittämisestä ja toiminnasta.

¹⁸ SWD(2023)145.

Komissio ja/tai EMSA voivat seurata täytäntöönpanoa EMCIP-tietokannan avulla sen todentamiseksi, että tutkinnat suoritetaan oikea-aikaisesti ja tehokkaasti ja että direktiivin liitteen II mukaiset merionnettomuuksista tai merellä sattuneista vaaratilanteista ilmoittamista koskevat tiedot ja turvallisuustutkintaraportit ladataan tietokantaan. Osana EMSA:n roolia komissiota tukevana tahona EMSA tekee vierailukierroksia jäsenvaltioihin ja tarkastaa toimintaa paikalla¹⁹. Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jolla vahvistetaan, että organisaatio, toimintaperiaatteet, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat sen tavoitteiden suhteen asianmukaiset. Tämä on varmennettava ja sen jälkeen auditoitava säännöllisin väliajoin. Tutkintaviranomaisten on toimitettava komissiolle/EMSA:lle akkreditoitujen elimen tekemien vuotuisten auditointien tulokset, jotta tutkintaviranomainen voi säilyttää laadunhallintajärjestelmänsä sertifiointin.

Koska EMSA:n kaavailtujen täytäntöönpanon valvontaan liittyvien vierailujen kierros kestää kokonaisuudessaan viisi vuotta²⁰, ehdotetaan, että direktiivin arviointisykli olisi kymmenen vuotta.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Selittäviä asiakirjoja ei tarvita, koska ehdotuksella pyritään yksinkertaistamaan ja selkeyttämään nykyistä järjestelmää.

- **Ehdotuksen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Muutosdirektiiviluonnoksen 1 artikla muodostaa direktiivin pääosan ja sisältää muutoksia useisiin direktiivin 2009/18/EY säännöksiin.

IMO:n onnettomuustutkintasäännösten noudattaminen

Useita määritelmiä ja viittauksia päivitetään kansainvälisen sääntely-ympäristön muutosten mukaisesti. Erityisesti viittaus IMO:n onnettomuustutkintasäännösten saatetaan ajan tasalle, useita direktiivin 3 artiklassa olevia määritelmiä, jotka on tulkittava IMO:n onnettomuustutkintasäännösten määritelmien mukaisesti, päivitetään ja lisäksi poistetaan 3 artiklan 3 kohdassa oleva vakavaa onnettomuutta koskeva viittaus, joka on poistettu IMO:n onnettomuustutkintasäännöstä. Säännöksiin tehdään myös muita, IMO:n onnettomuustutkintasäännöstä johtuvia muutoksia, joihin kuuluu erityisesti ”tutkintaelimen” muuttaminen ”meriturvallisuuden tutkintaviranomaiseksi”.

Seuraavassa esitetään direktiivin keskeiset muutokset.

Tarkoitus ja soveltamisala

Ehdotuksen 1 artiklan 2 kohdassa poistetaan 2 artiklan 2 kohdan d alakohta ja direktiivin soveltamisalaa laajennetaan koskemaan osittain kaikkia kalastusaluksia, myös alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia.

Määritelmät

Ehdotuksen 1 artiklan 3 kohdassa saatetaan ajan tasalle useita määritelmiä, jotka ovat olleet ongelmallisia tai joissa viitataan vanhentuneeseen EU:n lainsäädäntöön. Ensinnäkin viittaukset ”ro-ro-alukseen” ja ”suurnopeusmatkustaja-alukseen” saatetaan ajan tasalle EU:n lainsäädäntöön tehtyjen

¹⁹ Tällaiset vierailut kuuluvat Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta annetun asetuksen (EY) N:o 1406/2002 3 artiklan mukaan EMSA:n keskeisiin tehtäviin; tästä syystä niistä ei odoteta aiheutuvan lisäkustannuksia.

²⁰ Ks. EMSA:n jäsenvaltioihin tekemiä vierailuja koskevat menettelytavat, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

muutosten mukaisesti, ja kalastusalueen pituus määritellään suurimmaksi pituudeksi asetuksen (EU) 2017/1130 2 artiklassa olevan määritelmän mukaisesti. Lisäksi säädetään määritelmästä merionnettomuuden seurauksena syntyvälle vammalle, joka johtaa kuolemaan vasta jonkin aikaa vamman aiheuttaneen tapahtuman jälkeen. Jotta voidaan antaa selkeä ohje siitä, milloin tutkinta olisi aloitettava, ja varmistaa siten yhdenmukainen lähestymistapa kaikkialla unionissa, direktiiviä muutetaan siten, että siihen sisällytetään selkeä määräaika (eli 30 vuorokautta onnettomuuden jälkeen, kuten muissakin liikennemuodoissa).

Tutkintavelvollisuus ja tutkintaviranomaiset

Ehdotuksen 1 artiklan 5 kohdassa muutetaan tutkintavelvollisuutta ja säädetään, että kun on kyse hyvin vakavasta merionnettomuudesta (aluksen menetyksestä ja/tai kuolemasta), jossa on osallisena alle 15 metrin pituinen kalastusalue, jäsenvaltioiden on vähintäänkin tehtävä alustava arviointi sen määrittämiseksi, onko turvallisuustutkinta suoritettava.

Lisäksi direktiivissä säädetty velvollisuus tehdä alustava arvio vakavista onnettomuuksista on poistettu, koska IMO:n säännöstöstä on poistettu vakavan onnettomuuden käsite. Lopuksi direktiiviä muutetaan siten, että siinä annetaan ohjeita, jotka koskevat satamassa oleville aluksille sattuneita onnettomuuksia.

Ehdotuksen 1 artiklan 8 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on perustettava meriturvallisuuden tutkintaviranomaisiaan varten laadunhallintajärjestelmä. Toimenpiteellä on tarkoitus parantaa onnettomuustutkinnan laatua ja käytettävissä olevien resurssien hallintaa, kun otetaan huomioon työtaakka ja erityisesti laadittavat raportit. Vastaava velvoite koskee lippuvaltiohallintoa lippuvaltiota koskevien vaatimusten noudattamisesta annetun direktiivin 2009/21/EY 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

Eurooppalainen merionnettomuustietokanta

Ehdotuksen 1 artiklan 14 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan ilmoittamaan onnettomuuksista ja vaaratilanteista merionnettomuuksia koskevaan eurooppalaiseen tietojärjestelmään (EMCIP). Tätä koskevia muutoksia on kaksi. Ensinnäkin siinä täsmennetään jäsenmaiden velvoitteet, kun on kyse hyvin vakavasta merionnettomuudesta, jossa on osallisena alle 15 metrin pituinen kalastusalue. Toiseksi direktiiviä muutetaan siten, että jäsenvaltion asianmukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen, joka ei ole meriturvallisuuden tutkintaviranomainen, voi ilmoittaa EMCIP-tietokantaan kaikki merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet hyvin vakavia merionnettomuuksia lukuun ottamatta. Tällä hetkellä vain meriturvallisuuden tutkintaviranomainen voi viedä ilmoituksen EMCIP-tietokantaan, ja jotkin jäsenvaltiot katsovat tämän kuormittavan resursseja. Lisäksi myös EMSA:n ja komission olisi voitava syöttää tietoja EMCIP-tietokantaan. Näin tutkintaviranomaiset saavat mahdollisuuden keskittyä tutkintatehtäviin ja voidaan ottaa huomioon se, ettei tutkintaviranomaisilla aina ole pääsyä tämänkaltaisiin tiedonhallinnan välineisiin, koska asiaa koskevien tilastojen keräämisestä, käyttämisestä ja hallinnoimisesta vastaavat saman jäsenvaltion muut toimivaltaiset viranomaiset.

EMSA:n tuki ja koulutus

Ehdotuksen 1 artiklan 15 kohdassa esitellään EMSA:n mahdollisuudet tukea EU:n jäsenvaltioiden tutkintaviranomaisia, jotta nämä voivat hoitaa paremmin direktiivin mukaiset velvollisuutensa. Monien onnettomuustutkintaelinten resurssit eivät riitä asiantuntijaan kaikilla erikoisaloilla. Tämän säännöksen perusteella EMSA voisi asettaa saataville joukon eri alojen asiantuntijoita, jotka voisivat olla pyynnöstä tutkintaviranomaisten käytettävissä. Vastaavasti erikoislaitteet voivat olla erittäin kalliita, ja useimmilla

onnettomuustutkintaelimillä ei ole varaa omistaa tällaisia laitteita. EMSA:lla voisi olla erikoistyökaluja ja -laitteita, joita EMSA voisi lainata tai tarjota tutkintaviranomaisille. Tällä tavoin laitteet voidaan hankkia keskitetysti sen sijaan, että jokaisen tutkintaviranomaisen olisi hankittava ne itse. Tämä toisi unionin laajuisia mittakaavaetuja.

Koulutuksen osalta EMSA voisi lisätä tietoisuutta kehityksestä, levittää tietoa ja järjestää keskusteluja ja koulutusta esimerkiksi uusiutuvista ja vähähiilisistä polttoaineista, uusista digitaalitekniologioista ja asiaan liittyvästä kehityksestä IMO:n tasolla. Lisäksi EMSA voisi tarjota kohdennettua koulutusta tutkinnassa käytettävän teknologian ja välineiden käytöstä sekä meriliikenteen kehitykseen liittyvistä uusista tekniologioista.

Muutosvaltuudet

Ehdotuksen 1 artiklan 17 kohdassa todetaan, että vaikka viittauksella IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöön viitataan ajantasaisimpaan versioon, siihen sovelletaan kuitenkin tason säilyttämistä koskevaa vakiolauseketta. Tämä tarkoittaa, että jos kansainvälisellä tasolla tapahtuu muutoksia, EU:n välineen normit pidetään vähintään nykyisellä tasolla.

Täytäntöönpanon arviointi ja EU:n muun lainsäädännön kumoaminen

Ehdotuksen 1 artiklan 18 kohdassa säädetään, että komissio arvioi muutetun direktiivin täytäntöönpanon kymmenen vuoden kuluttua direktiivin antamisesta. Tässä on otettu huomioon aika, joka kuluu direktiivin saattamiseen osaksi kansallista lainsäädäntöä, ja se, että EMSA:n jäsenvaltioihin tekemä vierailukierros kestää kokonaisuudessaan yleensä vähintään viisi vuotta.

Ehdotuksen 1 artiklan 19 kohdassa säädetään merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaan kehitetyistä yhteisistä menettelytavoista 9 päivänä joulukuuta 2011 annetun komission asetuksen (EU) N:o 1286/2011 kumoamisesta. IMO hyväksyi 4 päivänä joulukuuta 2013 tutkijoille tarkoitetut onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeet (päätöslauselma A.1075(28)). Ohjeissa on esitetty yksityiskohtaiset menettelytavat merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa varten. Sen vuoksi komission asetuksessa (EU) N:o 1286/2011 vahvistettuja yhteisiä menettelytapoja ei enää tarvita.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²¹,

ottavat huomioon Euroopan alueiden komitean lausunnon²²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä

sekä katsovat seuraavaa:

- 1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/18/EY²³ vahvistetaan meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteet ja säädetään turvallisuustutkintajärjestelmästä. Mainitun direktiivin soveltamisalaan kuuluvia merionnettomuuksia tutkivat jäsenvaltioihin perustetut riippumattomat tutkintaelimet, joiden tehtävänä on parantaa meriturvallisuutta ja suojella meriympäristöä ottamalla oppia aiemmista onnettomuuksista, jotta niiden toistuminen tulevaisuudessa voidaan estää.
- 2) Direktiivin 2009/18/EY voimaantulon jälkeen kansainvälisessä sääntely-ympäristössä on tapahtunut muutoksia ja tekniikka on kehittynyt. Nämä muutokset ja kehitys sekä direktiivin 2009/18/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.
- 3) Direktiivissä 2009/18/EY viitataan useisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antamiin säädöksiin, jotka on kumottu tai joita on muutettu tai tarkistettu niiden voimaantulon jälkeen. Merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskeva IMO:n säännöstö (IMO:n päätöslauselma A.849(20), 27.11.1997), jonka merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskeva säännöstö (onnettomuustutkintasäännöstö) (pätöslauselma

²¹ EUVL C , , s. .

²² EUVL C , , s. .

²³ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

MSC.255(84), 16.5.2008) on kumonnut päätöslauselmalla A.1075(28) tutkijoille tarkoitetuista onnettomuustutkintasäännösten MSC.255(84) täytäntöönpano-ohjeista.

- 4) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstyössä on uusia määritelmiä, kuten ”meriturvallisuuden tutkintaviranomainen”, kun taas osa määritelmistä, kuten ”vakava onnettomuus”, on poistettu. Nämä muutokset olisi sisällytettävä direktiiviin 2009/18/EY.
- 5) Direktiivissä 2009/18/EY viitataan myös IMO:n kiertokirjeeseen MSC/MEPC. 3/Circ.3 vuodelta 2008. Kyseinen kiertokirje on korvattu kiertokirjeellä MSC/MEPC. 3/circ.4/rev.1, 18.11.2014, joka koskee merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista tehtävien ilmoitusten tarkistettuja yhdenmukaisia ilmoitusmenettelyjä.
- 6) Joulukuun 4 päivänä 2013 hyväksytyissä tutkijoille tarkoitetuissa IMO:n onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeissa (A.1075(28)) on käytännön ohjeet merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden järjestelmällistä tutkintaa varten, ja niiden avulla voidaan laatia tehokkaita analyysejä ja ennaltaehkäiseviä toimia. Nämä ohjeet olisi sisällytettävä direktiiviin 2009/18/EY.
- 7) Alle 15 metrin pituiset kalastusalukset eivät tällä hetkellä kuulu direktiivin 2009/18/EY soveltamisalaan, ja siksi tällaisiin kalastusaluksiin liittyvien merionnettomuuksien tutkinta ei ole järjestelmällistä eikä yhdenmukaista. Tällaiset alukset ovat alttiimpia kaatumiselle, ja miehistön jäsenen putoaminen laivalta mereen on suhteellisen yleistä. Sen vuoksi on tarpeen suojella kyseisiä kalastusaluksia, niiden miehistöä ja ympäristöä ottamalla käyttöön hyvin vakavien merionnettomuuksien, joissa on osallisena alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia, alustava arviointi, jonka avulla voidaan määrittää, olisiko viranomaisten aloitettava turvallisuustutkinta.
- 8) Eräät direktiivissä 2009/18/EY annetut määritelmät eivät ole selkeitä. Kalastusaluksen pituuden määritelmä olisi vahvistettava erityisesti, kun lähestymistapa ja meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten velvollisuudet erotetaan toisistaan kalastusaluksen pituuden perusteella.
- 9) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstyössä viitataan tapahtumaan tai tapahtumasarjaan, joka liittyy ”välittömästi aluksen toimintaan”. Tämän käsitteen tulkinnessa on huomattavia eroja, ja siksi käsitteen määritelmää olisi selvennettävä. Erot vaikuttavat onnettomuustutkintaviranomaisten toimiin erityisesti satamissa tapahtuvien onnettomuuksien, yhteistutkinnan mahdollisuuksien sekä onnettomuus- ja tutkintatietojen keräämisen osalta.
- 10) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstyössä määrätään, että hyvin vakavan merionnettomuuden sattuessa meriviranomainen on velvollinen suorittamaan tutkinnan. Ei kuitenkaan ole ohjeita siitä, missä ajassa kuoleman on tapahduttava onnettomuuden jälkeen, jotta onnettomuus määritellään kuoleman takia hyvin vakavaksi ja edellyttäisi siten tutkinnan suorittamista. Siksi tällaiset ohjeet olisi annettava direktiivissä 2009/18/EY.
- 11) Jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten käytettävissä olevassa henkilöstössä ja operatiivisissa resursseissa on suuria eroavaisuuksia, ja siksi merionnettomuuksista ilmoittaminen ja niiden tutkinta on tehotonta ja epä johdonmukaista. Sen vuoksi komission olisi Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) avustuksella tarjottava pitkälle erikoistunutta analyttistä tukea yksittäisen tutkinnan aikana (pehmeää osaamista) sekä analyysivälineitä ja -laitteita (laitteistot).
- 12) Edellä esitetyn perusteella EMSA:n olisi järjestettävä koulutusta erityisistä tekniikoista sekä uusista kehityssuuntauksista ja teknologioista, joilla voi olla merkitystä onnettomuustutkinnassa tulevaisuudessa. Koulutuksessa olisi keskityttävä muun muassa

uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin, jotka ovat erityisen merkityksellisiä 55-valmiuspaketin kannalta, automaatioon sekä yleisen tietosuoja-asetuksen sääntöihin.

- 13) Onnettomuustutkinnan laadun parantamiseksi jäsenvaltioiden olisi laadittava meriturvallisuuden tutkintaviranomaisille laadunhallintajärjestelmä.
- 14) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset sen soveltamisalaan kuuluvien IMO:n tekstien luettelon osalta, täytäntöönpanovalta olisi siirrettävä komissiolle. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁴ mukaisesti.
- 15) Kun otetaan huomioon EMSA:n tämän direktiivin täytäntöönpanon seuraamiseksi jäsenvaltioihin tekemien vierailujen täysimittainen seurantajakso, komission olisi arvioitava tämän direktiivin täytäntöönpanoa viimeistään [*kymmenen vuoden kuluttua 23 artiklassa tarkoitetusta direktiivin voimaantulopäivästä*] ja laadittava siitä kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä komission kanssa kaikkien arviointia varten tarvittavien tietojen keräämiseksi.
- 16) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti on tarpeen ja asianmukaista vahvistaa meriliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien tutkintaa koskevat säännöt, jotta meriturvallisuuden parantamista ja meriympäristön suojelua koskeva perustavoite voidaan saavuttaa. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.
- 17) Direktiiviä 2009/148/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2009/18/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/18/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tämän direktiivin nojalla tehdyn tutkinnan tavoitteena ei saa olla vastuun määrittäminen tai syyllisyyden kohdentaminen. Jäsenvaltioiden on kuitenkin varmistettava, että meriturvallisuuden tutkintaviranomainen, jäljempänä ’tutkintaviranomainen’, ei pidättäydy merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syiden täydellisestä ilmoittamisesta siksi, että syyllisyys tai vastuu voidaan päätellä tuloksista.”
- 2) Muutetaan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:
 - a) Korvataan b alakohta seuraavasti:

”b) aluksia, jotka eivät kulje konevoimalla, alkeellista rakennetta olevia puualuksia ja huvialuksia ja -veneitä, paitsi jos niitä käytetään kaupallisessa tarkoituksessa;”
 - b) Poistetaan d alakohta;
- 3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- ”1. ’IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöllä’ IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaan MSC.255(84) liitetyn merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten ajantasaistettua toisintoa;
2. ’tutkijoille tarkoitetuilla IMO:n onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeilla’ ohjeita, jotka IMO:n yleiskokous hyväksyi 4 päivänä joulukuuta 2013 annetulla päätöslauselmalla A.1075(28);
3. seuraavat termit on luettava IMO:n onnettomuustutkintasäännöstyössä olevien määritelmien mukaisesti:
 - a) ’merionnettomuus’;
 - b) ’hyvin vakava merionnettomuus’;
 - c) ’merellä sattunut vaaratilanne’;
 - d) ’meriturvallisuustutkinta’;
 - e) ’meriturvallisuuden tutkintaviranomainen’;
 - f) ’meriturvallisuustutkinnan suorittava valtio’;
 - g) ’valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee’;
 - h) ’vakava loukkaantuminen’;
4. ’IMO:n ohjeilla merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta merellä sattuneen onnettomuuden yhteydessä’ ohjeita, jotka on liitetty IMO:n oikeudellisen komitean 27 päivänä huhtikuuta 2006 hyväksymään päätöslauselmaan LEG.3(91) ja jotka kansainvälisen työjärjestön hallintoneuvosto on hyväksynyt 296. istunnossaan 12–16 päivänä kesäkuuta 2006;
5. termit ’ro-ro-alus’ ja ’suurnopeusmatkustaja-alus’ on luettava direktiivin (EU) 2017/2110²⁵ 2 artiklassa olevien määritelmien mukaisesti;
6. ’matkatietojen tallennin’, jäljempänä ’VDR’, on luettava IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselman MSC.333(90) ajantasaistetussa toisinnossa olevan määritelmän mukaisesti;
7. ’turvallisuussuosituksella’ mitä tahansa sellaista ehdotusta, myös rekisteröinnin ja valvonnan osalta, jonka esittää jompikumpi seuraavista:

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2110, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61).

- a) turvallisuustutkintaa suorittavan tai johtavan valtion tutkintaviranomainen kyseessä olevasta tutkinnasta saatujen tietojen pohjalta, tai, tapauksen mukaan,
 - b) komissio abstraktien tietojen analysoinnin ja tehtyjen turvallisuustutkintojen tulosten pohjalta;
 8. 'kalastusalueen pituus' on luettava asetuksen (EU) 2017/1130²⁶ 2 artiklassa olevan määritelmän mukaisesti;
 9. 'kuolemaan johtavalla vammalla' henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, joka johtaa kuolemaan 30 päivän kuluessa onnettomuuspäivästä."
- 4) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

"a) ovat riippumattomia rikostutkinnasta tai muusta rinnakkaisesta tutkinnasta, joka suoritetaan vastuun määrittämiseksi tai syyllisyyden kohdentamiseksi, ja että tutkintaviranomaiset voivat ilmoittaa meriturvallisuustutkinnan tuloksista ilman, että henkilöt, organisaatiot tai osapuolet, joihin tutkinnan tulokset voivat vaikuttaa, ovat antaneet ohjeita tai muulla tavoin puuttuneet tutkintaan;"
 - b) Korvataan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) koordinoita omien tutkintaviranomaistensa toimia siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi."
- 5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 8 artiklassa tarkoitettu tutkintaviranomainen suorittaa turvallisuustutkinnan sellaisten merellä sattuneiden hyvin vakavien onnettomuuksien jälkeen,
 - a) joissa on ollut osallisena kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut;
 - b) jotka ovat sattuneet sen aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä siten kuin nämä määritellään UNCLOS-yleissopimuksessa, riippumatta siitä, minkä lipun alla onnettomuudessa osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat; taikka
 - c) jotka koskevat merkittävässä määrin kyseistä jäsenvaltiota, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut ja minkä lipun alla siinä osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat.
2. Jos kyseessä on alle 15 metrin pituinen kalastusalue, tutkintaviranomaisen on arvioitava hyvin vakava merionnettomuus alustavasti sen ratkaisemiseksi, tehdäänkö turvallisuustutkinta.

Jos tutkintaviranomainen päättää olla tekemättä turvallisuustutkintaa hyvin vakavasta merionnettomuudesta, jossa on osallisena alle 15 metrin pituinen kalastusalue, päätöksen perustelut on kirjattava ja ilmoitettava 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/1130, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2017, kalastusalueiden ominaisuuksista (EUVL L 169, 30.6.2017, s. 1).

3. Tutkintaviranomaisen on otettava 2 kohdassa tarkoitetuissa päätöksissä huomioon käytettävissä olevat todisteet ja se, missä määrin turvallisuustutkinnan tulokset ovat omiaan edistämään uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä. Muun merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen jälkeen tutkintaviranomaisen on päätettävä, tehdäänkö turvallisuustutkinta.

4. Turvallisuustutkinnan suorittamisen laajuudesta ja käytännön järjestelyistä päättää tutkintaa johtavan jäsenvaltion tutkintaviranomainen yhteistyössä muiden sellaisten valtioiden vastaavien viranomaisten kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, tavalla, jonka se katsoo parhaiten edistävän tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista ja ehkäisevän uudet onnettomuudet ja vaaratilanteet.

5. Tutkintaviranomaisen on turvallisuustutkintaa suorittaessaan noudatettava tutkijoille tarkoitettuja IMO:n onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeita. Tutkijat voivat poiketa näistä ohjeista, jos se on heidän ammattikokemukseen perustuvan harkintansa ja tutkinnan tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Komissio voi muuttaa näitä ohjeita tämän direktiivin soveltamista varten ottaen huomioon kaikki suoritetuista turvallisuustutkinnoista tehdyt aiheelliset päätelmät 19 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

6. Päätettäessä, liittyykö rannan tuntumassa, laiturissa tai telakoituna tapahtunut merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne, jossa on ollut osallisena maissa työskenteleviä työntekijöitä tai satamatyöntekijöitä, ”välittömästi aluksen toimintaan”, mikä edellyttäisi turvallisuustutkintaa, on kiinnitettävä erityistä huomiota aluksen rakenteen, varusteiden, menettelyjen, miehistön ja aluksen hallinnoinnista vastaavien tahojen osallisuuteen ja merkitykseen harjoitettavan toiminnan kannalta.

7. Turvallisuustutkinta on aloitettava viipymättä merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen jälkeen ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta.

8. Jos meriturvallisuustutkinnan aikana tulee ilmi tai epäillään, että on tehty merenkulun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä vuonna 1988 tehdyn yleissopimuksen 3, 3 a, 3 b tai 3 c artiklassa tarkoitettu rikos, tutkintaviranomaisen on välittömästi ilmoitettava asiasta jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden meriturvallisuudesta vastaaville viranomaisille ja asianomaisille kolmansille maille.”

6) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Ilmoitusvelvollisuus

Jäsenvaltion on vaadittava oikeusjärjestelmänsä puitteissa, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet tai molemmat ilmoittavat viipymättä kyseessä olevan jäsenvaltion tutkintaviranomaiselle kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan.”

7) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittaminen saman merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta on ehdottomasti rajoitettava vain poikkeustapauksiin. Jäsenvaltioiden on tällaisessa tapauksessa ilmoitettava komissiolle rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittamisen syyt. Rinnakkaisia

turvallisuustutkintoja suorittavien jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä keskenään. Tutkintaan osallistuvien tutkintaviranomaisten on erityisesti annettava toisilleen kaikki itse suorittamastaan tutkinnasta kertyneet asiaan vaikuttavat tiedot voidakseen päätyä mahdollisuuksien mukaan yhteisiin johtopäätöksiin.”

b) Lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1a. Jäsenvaltioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, olisi meriturvallisuustutkinnan aikana avustettava meriturvallisuustutkintaa suorittavaa jäsenvaltiota tai suorittavia jäsenvaltioita sallimalla pääsy meriturvallisuustutkinnan kannalta merkityksellisiin tietoihin siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista. Meriturvallisuustutkintaa suorittavalla tutkijalla tai suorittavilla tutkijoilla olisi myös oltava oikeus olla yhteydessä sen valtion, jota asia merkittävässä määrin koskee, katsastajiin, merivartioston virkamiehiin, alusliikennepalvelujen tarjoajiin, luotseihin ja muuhun merenkulkuhenkilöstöön.”

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Meriturvallisuuden tutkintaviranomaiset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että meriturvallisuustutkinta suoritetaan puolueettoman, pysyvän sekä tarvittavat valtuudet ja riittävät välineet ja varat omaavan meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen vastuulla ja että tutkinta teetetään tutkijoilla, joilla on asianmukainen pätevyys sekä merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin liittyviä seikkoja koskeva osaaminen siten, että he pystyvät suorittamaan merionnettomuuksien ja merellä sattuvien vaaratilanteiden meriturvallisuustutkinnat.

Mitään estettä ei ole sille, että meriturvallisuustutkintaan nimitetään tilapäisesti tutkijoita, joilla on tarvittavaa erityisosaamista, tai käytetään konsultteja, jotka antavat asiantuntijalausuntoja jostakin meriturvallisuustutkinnan osa-alueesta.

Jotta turvallisuustutkinta toteutettaisiin puolueettomasti, tutkintaviranomaisen organisaation, oikeudellisen rakenteen ja päätöksenteon on oltava riippumaton kaikista osapuolista, joiden edut saattaisivat olla ristiriidassa kyseisen tehtävän kanssa.

Sisämaajäsenvaltioiden, joiden lipun alla ei purjehdi aluksia, on määriteltävä riippumaton yhteispiste, joka tekee tutkinnassa yhteistyötä 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti.

2. Tutkintaviranomaisen on varmistettava, että yksittäisillä tutkijoilla on käytännön tietoja ja käytännön kokemusta niiltä aloilta, jotka liittyvät heidän tavanomaisiin tutkintatehtäviinsä. Lisäksi sen on varmistettava, että sopivaa asiantuntemusta saadaan tarvittaessa nopeasti käyttöön.

3. Tutkintaviranomaiselle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa meriturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti ennalta ehkäisevässä tarkoituksessa, jos kyseiset toimet eivät vaikuta tutkintaviranomaisen riippumattomuuteen eikä niihin liity vastuuta sääntelyä, hallintoa tai standardointia koskevista asioista.

4. Kunkin jäsenvaltion on omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään varmistettava, että kyseisen jäsenvaltion tutkintaviranomaisen tai muun sellaisen tutkintaviranomaisen tutkijoille, jonka tehtäväksi se on antanut meriturvallisuustutkinnan, tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, annetaan kaikki meriturvallisuustutkinnan suorittamiseen vaikuttavat tiedot ja että niillä on sen vuoksi oikeus

- a) päästä asianomaisille alueille tai onnettomuuspaikoille sekä aluksille, hylkyihin ja rakenteisiin, lasti, varusteet ja hylkytavara mukaan luettuina;
- b) varmistaa todisteiden välitön luettelointi sekä hyllyn, hylkytavaran tai muiden osien tai aineiden valvottu etsintä ja siirtäminen tutkimista tai analysointia varten;
- c) vaatia b alakohdassa tarkoitettujen seikkojen tutkimista tai analysointia ja saada tällaisten tutkimusten tai analyysien tulokset vapaasti käyttöönsä;
- d) saada vapaasti käyttöönsä alusta, alusliikennepalvelujen tallenteita, matkaa, lastia, miehistöä tai muita henkilöitä, esineitä, aluksen kuntoa tai olosuhteita koskevaa informaatiota ja tallennettuja tietoja, mukaan luettuna VDR:n tiedot, sekä kopioida ja käyttää niitä;
- e) saada vapaasti käyttöönsä uhrien ruumiita koskevat tutkimustulokset ja uhrien ruumiista otettuja näytteitä koskevat koetulokset;
- f) vaatia ja saada vapaasti käyttöönsä aluksen toimintaan osallistuneita tai muita asianomaisia henkilöitä koskevat tutkimustulokset ja heistä otettujen näytteiden koetulokset;
- g) haastatella todistajia ilman sellaisten henkilöiden läsnäoloa, joiden etujen voidaan katsoa vaikeuttavan turvallisuustutkintaa;
- h) saada käyttöönsä lippuvaltion, alusten omistajien, luokituslaitosten ja muiden asianomaisten osapuolten hallussa olevat katsastuspöytäkirjat ja merkitykselliset tiedot, jos kyseiset osapuolet tai niiden edustajat ovat sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon;
- i) pyytää apua kulloistenkin valtioiden asianomaisilta viranomaisilta, kuten lippu- ja satamavaltion katsastajilta, merivartioston virkamiehiltä, alusliikennepalvelun tarjoajilta, etsintä- ja pelastusyksiköiltä, luotseilta tai muulta satama- tai merenkulkuhenkilöstöltä.

5. Tutkintaviranomaisen on voitava ryhtyä välittömästi toimiin, ilmoitettiinpa sille milloin tahansa onnettomuudesta, ja sen on saatava riittävästi voimavaroja tehtäviensä itsenäiseen suorittamiseen. Tutkintaviranomaisen tutkijoille on annettava sellainen asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.

6. Tutkintaviranomainen voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muita tapahtumia kuin merionnettomuuksia koskevaan tutkintatyöhön sillä ehdolla, että tällainen tutkinta ei vaaranna sen riippumattomuutta.

7. Kunkin jäsenvaltion on viimeistään [*päivämäärä, jona direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä*] laadittava ja pantava täytäntöön laadunhallintajärjestelmä tutkintaviranomaistaan varten ja ylläpidettävä sitä. Tällainen laadunhallintajärjestelmä on sertifioitava sovellettavien kansainvälisten laatustandardien mukaisesti.”

9) Korvataan 9 artiklan a alakohta seuraavasti:

”a) todistajanlausunnot sekä muut lausunnot, selonteot ja muistiinpanot, jotka tutkintaviranomainen on hankkinut tai saanut turvallisuustutkinnan aikana;”

10) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on tiiviissä yhteistyössä komission kanssa perustettava pysyvä yhteistyöjärjestelmä, jonka avulla niiden tutkintaviranomaiset voivat tehdä keskenään yhteistyötä siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi.”

- b) Muutetaan 3 kohta seuraavasti:
- a) Korvataan johdantokappale ja a alakohta seuraavasti:
- ”3. Pysyvässä yhteistyöjärjestelmässä jäsenvaltioiden tutkintaviranomaiset sopivat erityisesti parhaista yhteistyömuodoista, jotka antavat mahdollisuuden
- a) jakaa tutkintaviranomaisten kesken laitteistot, laitteet ja välineet, joita tarvitaan aluksen hyllyn, laitteiden ja muiden turvallisuustutkinnan kannalta merkityksellisten esineiden tekniseen tutkimiseen, mukaan luettuna tietojen kerääminen matkatietojen tallentimista (VDR) ja muista elektroniikkalaitteista sekä näiden tietojen arviointi;”
- b) Korvataan h ja i alakohta seuraavasti:
- ”h) edistää yhteistyötä kolmansien maiden tutkintaviranomaisten ja merionnettomuuksia tutkivien kansainvälisten organisaatioiden kanssa tämän direktiivin piiriin kuuluvilla aloilla;
- i) antaa turvallisuustutkintoja suorittaville tutkintaviranomaisille kaikki asiaan kuuluvat tiedot.”
- 11) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Onnettomuusraportit

1. Tämän direktiivin mukaisesti tehdystä turvallisuustutkinnasta on julkaistava toimivaltaisen tutkintaviranomaisen määrittämässä muodossa oleva raportti, jonka sisältö on liitteen I asiaa koskevien osioiden mukainen.
2. Tutkintaviranomaisten on parhaansa mukaan pyrittävä antamaan yleisön ja erityisesti meriliikennealan saataville 1 kohdan mukainen raportti tutkintaviranomaisen johtopäätöksineen ja mahdollisine suosituksineen 12 kuukauden kuluessa päivästä, jona onnettomuus tai vaaratilanne on sattunut. Jos loppuraporttia ei pystytä laatimaan mainitussa ajassa, 12 kuukauden kuluessa mainitusta päivästä on julkaistava väliraportti.
3. Tutkintaa johtavan jäsenvaltion tutkintaviranomaisen on lähetettävä loppuraportista tai väliraportista jäljennös komissiolle. Tutkintaviranomaisen on otettava huomioon komission mahdolliset loppuraportteja koskevat tutkinnan johtopäätöksiin vaikuttamattomat tekniset huomautukset siitä, miten raportin laatua voidaan parantaa, jotta raportti edistäisi mahdollisimman hyvin tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista.”
- 12) Muutetaan 15 artikla seuraavasti:
- a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:
- ”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne, joille tutkintaviranomaisten antamat turvallisuussuositukset on osoitettu, ottavat ne asianmukaisesti huomioon ja että suositusten pohjalta ryhdytään tarvittaessa asianmukaisiin jatkotoimiin unionin ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti.”
- b) Korvataan 2 kohta seuraavasti:
- ”2. Tutkintaviranomainen tai komissio antaa tarvittaessa turvallisuussuosituksia abstraktin tieteanalyysin ja tehtyjen turvallisuustutkintojen yleisten tulosten pohjalta.”
- 13) Korvataan 16 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Jos jäsenvaltion tutkintaviranomainen katsoo turvallisuustutkinnan missä tahansa vaiheessa, että uusien onnettomuuksien vaaran torjumiseksi on toteutettava kiireellisiä toimia unionin tasolla, sen on viipymättä ilmoitettava komissiolle tarpeesta antaa ennakkovaroitus, sanotun kuitenkin vaikuttamatta sen oikeuteen antaa ennakkovaroitus.”

14) Muutetaan 17 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 2 a kohta seuraavasti:

”2 a. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle kaikista merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti. Jos kyseessä on alle 15 metrin pituinen kalastusalue, ilmoitus vaaditaan ainoastaan hyvin vakavista merionnettomuuksista.”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden tutkintaviranomaisten on ilmoitettava kaikki hyvin vakavat merionnettomuudet EMCIP-tietokantaan. Jäsenvaltiot voivat päättää ja nimetä yhden tai useamman toimivaltaisen kansallisen viranomaisen, jonka tehtävänä on ilmoittaa myös kaikki muut merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet. Jos komission tiedossa on merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne, se ilmoittaa siitä EMCIP-tietokantaan.”

15) Lisätään uusi 17 a artikla seuraavasti:

”17a artikla

Koulutus ja operatiivinen tuki

1. Komissio helpottaa valmiuksien kehittämistä ja tietojen vaihtoa tutkintaviranomaisen organisaatiossa ja eri tutkintaviranomaisten kesken tarjoamalla koulutusta uudesta oikeudellisesta ja teknologisesta kehityksestä sekä erityisistä tekniikoista, välineistä ja teknologioista, jotka liittyvät aluksiin, niiden varusteisiin ja liikennöintiin.

2. Jäsenvaltioiden tutkintaviranomaisten pyynnöstä ja olettaen, ettei eturistiriitoja synny, komissio antaa operatiivista tukea kyseisille jäsenvaltioille turvallisuustutkinnan suorittamisessa. Tällainen tuki sisältää erityisten analysoinnissa käytettävien erikoisvälineiden tai -laitteiden sekä asiantuntemuksen tarjoamisen.”

16) Korvataan 19 artikla seuraavasti:

”19 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002 perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.”

17) Korvataan 20 artiklan neljäs kohta seuraavasti:

”IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöön tehdyt muutokset voidaan asetuksen (EY) N:o 2099/2002 5 artiklan mukaisesti jättää tämän direktiivin soveltamisen ulkopuolelle.”

18) Korvataan 23 artikla seuraavasti:

”23 artikla

Täytäntöönpanon arviointi

Komissio antaa viimeistään *[julkaisutoimisto lisätään päivämäärä kymmenen vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta]* Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta.”

19) Lisätään 24 artiklaan 3 kohta seuraavasti:

”3. Kumotaan komission asetus (EU) N:o 1286/2011.”

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava viimeistään *[julkaisutoimisto lisätään päivämäärä yhden vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta]* tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

SÄÄDÖSEHDOTUKSEEN LIITTYVÄ RAHOITUSSELVITYS – 'VIRASTOT'

1. PERUSTIEDOT EHDOTUKSESTA/ALOITTEESTA

1.1. Ehdotuksen/aloitteen nimi

Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta

1.2. Toimintaloikka(t)

Liikkuvuus ja liikenne – merenkulku

1.3. Ehdotus liittyy

uuteen toimeen

uuteen toimeen, joka perustuu pilottihankkeeseen tai valmistelutoimeen²⁷

käynnissä olevan toimen jatkamiseen

yhden tai useamman toimen sulauttamiseen tai uudelleen suuntaamiseen johonkin toiseen/uuteen toimeen

1.4. Tavoite (Tavoitteet)

1.4.1. Yleistavoite (Yleistavoitteet)

Direktiivin 2009/18/EY muuttamisen yleistavoitteena on parantaa meriturvallisuutta ja meriympäristön suojelua edistämällä kestäväns kehityksen tavoitetta 3 ("taata terveellinen elämä ja hyvinvointi kaiken ikäisille") ja tavoitetta 14 ("säilyttää meret ja merten tarjoamat luonnonvarat sekä edistää niiden kestävää käyttöä").

1.4.2. Erityistavoite (Erityistavoitteet)

Direktiivin tarkistamisen erityistavoitteita ovat seuraavat:

Kalastusalueiden, niiden miehistön ja ympäristön suojelu. Pienemmät kalastusalueet, joiden pituus on alle 15 metriä, eivät kuulu direktiivin nykyiseen soveltamisalaan. Tämä tarkoittaa, ettei sellaisia onnettomuuksia, joihin liittyy kuolonuhreja ja alueiden menetyksiä, tutkita järjestelmällisesti ja yhdenmukaisesti kaikkialla Euroopan unionissa.

Määritelmien ja säädösten selkeyttäminen siten, että jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaelimet tutkivat kaikki onnettomuudet, jotka on tarpeen tutkia, oikea-aikaisesti ja yhdenmukaisesti.

Onnettomuustutkintaviranomaisten valmiuksien parantaminen, jotta ne voivat suorittaa onnettomuustutkintoja (ja raportoida niistä) oikea-aikaisesti, asiantuntevasti ja riippumattomasti sekä raportoida myös uusiutuvista ja vähähiilisistä polttoaineista ja teknologioista.

²⁷

Sellaisina kuin nämä on määritelty varainhoitoasetuksen 58 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa.

1.4.3. *Odotettavissa olevat tulokset ja vaikutukset*

Selvitys siitä, miten ehdotuksella/aloitteella on tarkoitus vaikuttaa edunsaajien/kohderyhmän tilanteeseen

Ehdotuksen odotetaan tarjoavan yhdenmukaistetun lähestymistavan turvallisuustutkintaan ja kohentavan siten tutkinnan laatua parantamalla koulutusta, koordinoimalla ja resursoimalla tutkintaa paremmin sekä jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaviranomaisten käyttämän laadunhallintajärjestelmän avulla. Tutkintatulosten perusteella laaditaan turvallisuussuosituksia, joilla estetään onnettomuuksien toistuminen ihmishenkien pelastamiseksi ja ympäristön saastumisen estämiseksi.

Ehdotuksen odotetaan myös parantavan kalastusalusten, niiden miehistön ja ympäristön suojelua vähentämällä menehtyneiden ja loukkaantuneiden määrää.

1.4.4. *Tulosindikaattorit*

Selvitys siitä, millaisin indikaattorein ehdotuksen/aloitteen etenemistä ja tuloksia seurataan.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 1 osalta määritetään kuolonuhrien ja erittäin vakavien loukkaantumisten määrän, menetettyjen alusten lukumäärän ja merellä tapahtuneiden pilaantumistapausten määrän sekä niiden kehittymisen perusteella. Näistä toimitetaan tiedot merionnettomuuksia koskevaan eurooppalaiseen tietokantaan (EMCIP).

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuuden määrittämisperusteet erityistavoitteen nro 2 osalta ovat EMCIP-tietokantaan ilmoittamisen päivämäärä, EMSAn tekemät horisontaaliset analyysit ja työpajoissa käydyt keskustelut sekä rikkomusmenettelyjen lukumäärä tulevina vuosina.

Ehdotetun direktiivin vaikuttavuus erityistavoitteen nro 3 osalta määritetään EMSAn suorittaman horisontaalisen analyysin ja komissiolle toimitettavien laadunhallintajärjestelmän vuotuisten auditointitulosten perusteella.

1.5. **Ehdotuksen/aloitteen perustelut**

1.5.1. *Tarpeet, joihin ehdotuksella/aloitteella vastataan lyhyellä tai pitkällä aikavälillä sekä aloitteen yksityiskohtainen toteutusajakaulu*

EMSAn on 55-valmiuspaketin aloitteiden tukemiseksi järjestettävä uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita koskevaa lisäkoulutusta (riskit, käyttö aluksella, alusten suojele jne.), mutta myös seuraavista aiheista: inhimilliset tekijät, automatisoidun aluksen ohjaaminen, turvallisuusanalyysi (jotta jäsenvaltioita kannustetaan hyödyntämään paremmin onnettomuustietoja), rikostekninen tutkimus (valokuvat, näytteenotto jne.), poikkeamat (palo, navigointionnettomuudet, laitteiden vahingoittuminen, ammatillinen toiminta jne.) ja yleisen tietosuoja-asetuksen säännöt.

EMSA tarjoaa myös operatiivisia työkaluja ja laitteita yksittäistä tutkintaa varten. Tällaisia voivat olla kauko-ohjattavat uppoalukset, miehittämättömät ilma-alusjärjestelmät (RPAS), robotit (esim. vaurioituneille alueille pääsy, suljetut tilat jne.), VDR-laitteet (matkatietojen tallennuslaitteet), ohjelmistot, kuten MADA (Marine Accident Data Analysis Suite); tapauskohtaiset resurssit (tieteelliset laboratoriot, säiliöiden testaus); tapauskohtaiset palvelut (3D-simulaatio tulipaloa, konttien katoamista jne. varten). Tämä tuki perustuu EMSAn eri aloilla tarjoamiin palveluihin (kuten edellä mainitut lentävät dronit, vedenalaiset dronit, satelliittikuvakoulutus jne.), ja sitä tarjotaan saapumisjärjestyksessä. EMSAn resursseja on vastaavasti pidemmällä aikavälillä ja täytäntöönpanosta saadun kokemuksen perusteella tarkoitus mukauttaa.

EMSA tarjoaa myös pitkälle erikoistunutta analyttistä tukea EMSAn ”tavallisen” ja ”korkean tason” asiantuntijoiden avulla yksittäisissä ”hyvin vakavien merionnettomuuksien” tutkinnassa. Asiantuntijoina voi olla mm. käyttäytymisanalyttikkoja, psykologeja ja muita erityisasiantuntijoita.

Vuoteen 2025 mennessä tarvitaan kaksi kokoaikaista työntekijää antamaan operatiivista ja analyttistä tukea EMSAn uusille tehtäville.

- 1.5.2. *EU:n osallistumisesta saatava lisäarvo (joka voi olla seurausta eri tekijöistä, kuten koordinoinnin paranemisesta, oikeusvarmuudesta tai toiminnan vaikuttavuuden tai täydentävyyden paranemisesta). EU:n osallistumisesta saatavalla lisäarvolla tarkoitetaan tässä kohdassa arvoa, jonka EU:n osallistuminen tuottaa sen arvon lisäksi, joka olisi saatu aikaan pelkillä jäsenvaltioiden toimilla.*

Syyt siihen, miksi toimi toteutetaan EU:n tasolla (ennen toteutusta)

EU:n toimilla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset laivanvarustajille, satamille ja jäsenvaltioiden välille. Tutkintojen yhdenmukaistaminen EU:n tasolla on tältä osin olennaisen tärkeää. Kun otetaan huomioon meriliikenteen kansainvälinen luonne ja tarve soveltaa koordinoitua ja yhdenmukaistettua lähestymistapaa meriturvallisuuteen, EU:n toimilla vältetään mahdollisesti yhteensopimattomien tai optimaalista heikompien kansallisten toimenpiteiden tilkkutäkki erilaisine vaatimuksineen ja tavoitteineen.

Odotettavissa oleva EU:n tason lisäarvo (toteutuksen jälkeen)

EU:n tason toimet ovat tuoneet etuja, jotka eivät olisi olleet mahdollisia kansallisella tasolla tai pelkästään IMO:n tasolla. Suurin osa sidosryhmistä piti velvoitetta perustaa riippumaton onnettomuustutkintaelin direktiivin tärkeimpänä lisäarvona, ja lähes puolet EU:n merionnettomuuksien tutkintaelimistä perustettiin direktiivin johdosta. Direktiivillä saatetaan EU:n lainsäädäntö IMO:n sääntöjen mukaiseksi, ja se menee pidemmälle kuin IMO:n tasolla vaaditaan. Onnettomuuksien ja vaaratilanteiden yhdenmukaistetussa raportoinnissa direktiivi on maailman huippu.

- 1.5.3. *Vastaavista toimista saadut kokemukset*

REFIT-ohjelman vuoden 2018 jälkiarvioinnin ja meriliikenteen toimivuustarkastuksen jälkeen nykyisen toimintapoliittisen kehyksen puutteet resurssien, henkilöstön ja asiantuntemuksen osalta on ilmoitettu ongelmallisiksi. Resurssirajoitteet rajoittavat joidenkin jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaelinten mahdollisuuksia hoitaa tehtävänsä asianmukaisesti ja oikea-aikaisesti. Tämä koskee erityisesti niitä jäsenvaltioita, joissa on pieni aluskanta ja vähäisesti meriliikennetoimintaa ja joissa pysyvän erityisen onnettomuustutkintaelimen perustaminen katsottiin kohtuuttomaksi rasitteeksi. Lisäksi jäsenvaltioiden kyky täyttää eri direktiiveihin liittyvät kansainväliset velvoitteensa lippu-, satama- tai rannikkovaltiona on koetuksella. Resursseihin, henkilöstöön ja asiantuntemukseen liittyvien seikkojen raportointiin laajalti olevan ongelmallisia onnettomuustutkintaelimille. Toimivuustarkastuksessa annettiin useita onnettomuustutkintaan liittyviä suosituksia, joihin kuuluivat muun muassa resurssien parempi käyttö kansallisella ja EU:n tasolla, mukaan lukien resurssien yhdistäminen EMSAn roolin ja tarjoaman tuen pohjalta sekä digitalisaation ja tietojen jakamisen tarjoamien tehokkuusetujen hyödyntäminen.

Jälkiarvioinnin tulokset on otettu huomioon tähän aloitteeseen liittyvässä vaikutustenalvioinnissa, joka esitetään tiivistetysti taulukossa 1.

1.5.4. *Yhteensopivuus monivuotisen rahoituskehityksen kanssa ja mahdolliset synergiaedut suhteessa muihin kyseeseen tuleviin välineisiin*

Ehdotettu tarkistus on keskeinen tulos komission tiedonannosta ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia”, jossa esitetään EU:n visio tulevaisuuden liikennejärjestelmästä. Strategiassa ilmoitettiin, että komissio aikoo käynnistää vuonna 2021 lippuvallion velvollisuuksia, satamavaltioiden suorittamaa valvontaa ja onnettomuustutkintaa koskevan nykyisen lainsäädännön perusteellisen tarkistuksen (lippulaivahanke 10 – Liikenteen vaarattomuuden ja turvallisuuden vahvistaminen).

Ehdotetulla tarkistuksella luodaan synergioita muiden EU:n sääntelypuitteiden kanssa, erityisesti satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetun direktiivin 2009/16/EY ja lippuvalliota koskevien vaatimusten noudattamista koskevan direktiivin 2009/21/EY kanssa.

Ehdotus on nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen mukainen, vaikka se edellyttääkin uudelleenkohdentamista otsakkeessa 1 EMSAn vuotuisen rahoitusosuuden osalta (talousarvion kompensointi vähentämällä Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuja menoja). Ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta sisältyvään talousarvioon.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

1.5.5. *Arvio käytettävissä olevista rahoitusvaihtoehdoista, mukaan lukien mahdollisuudet määrärahojen uudelleenkohdentamiseen*

Tämän aloitteen talousarviovaikutukset liittyvät lisäresursseihin, joita tarvitaan EMSAn kasvavan roolin vuoksi, jotta voidaan helpottaa onnettomuuksien tutkintaa (ts. antaa pitkälle erikoistunutta analyttistä tukea yksittäisille tutkinnoille, tarjota analyysivälineitä ja -laitteistoja yksittäisille tutkinnoille, jakaa tietoa tai järjestää koulutusta tietyistä tekniikoista tai välineistä ja uusista kehityssuunnista) ehdotetun direktiivin mukaisesti. Nämä ovat EMSAn uusia tehtäviä, joista tulee pysyviä, kun taas nykyiset tehtävät eivät vähene eikä niitä lakkauteta. Henkilöstöressurssien lisätarvetta ei voida tyydyttää kohdentamalla määrärahoja uudelleen, mutta lisämäärärahatarve katetaan liikenteen ja liikkumisen pääosaston nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen puitteissa hallinnoimilla nykyisillä ohjelmilla.

EMSAn määrärahojen lisäys kompensoidaan leikkaamalla Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) kohdennettuja menoja. Ehdotuksen talousarviovaikutukset sisältyvät jo komission ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi Euroopan meriturvallisuusvirastosta ja asetuksen (EY) N:o 1406/2002 kumoamisesta sisältyvään talousarvioon.

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

1.6. Ehdotetun toimen/aloitteen kesto ja rahoitusvaikutukset

kesto on rajattu

- Ehdotuksen/aloitteen mukainen toiminta alkaa [PP/KK]VVVV ja päättyy [PP/KK]VVVV
- Rahoitusvaikutukset koskevat vuosia VVVV–VVVV.

kesto ei ole rajattu

- Käynnistysvaihe alkaa vuonna VVVV ja päättyy vuonna VVVV [n.a.],
- minkä jälkeen toteutus täydessä laajuudessa.

1.7. Suunniteltu talousarvion toteuttamistapa / Suunnitellut talousarvion toteuttamistavat²⁸

Suora hallinnointi, jonka komissio toteuttaa käyttämällä

- toimeenpanovirastoja

Hallinnointi yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

Välillinen hallinnointi, jossa täytäntöönpanotehtäviä on siirretty

kansainvälisille järjestöille ja niiden erityisjärjestöille (tarkennettava)

Euroopan investointipankille tai Euroopan investointirahastolle

70 ja 71 artiklassa tarkoitetuille elimille

julkisoikeudellisille yhteisöille

sellaisille julkisen palvelun tehtäviä hoitaville yksityisoikeudellisille elimille, joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

sellaisille jäsenvaltion yksityisoikeuden mukaisille elimille, joille on annettu tehtäväksi julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuden täytäntöönpano ja joille annetaan riittävät rahoitustakuut;

elimille tai henkilöille, joille on annettu tehtäväksi toteuttaa SEU-sopimuksen V osaston mukaisia yhteisen ulko- ja turvallisuuspolitiikan erityistoimia ja jotka nimetään asiaa koskevassa perussäädöksessä.

Huomautukset

Ehdotetun direktiivin hallinnoinnista vastaavat yleisesti komission yksiköt, joita avustaa tarvittaessa Euroopan meriturvallisuusvirasto.

Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin säännökset osaksi kansallista lainsäädäntöään määräaikaan mennessä.

²⁸ Kuvaukset talousarvion eri toteuttamistavoista ja viittaukset varainhoitoasetukseen ovat saatavilla budjettipääosaston BUDGpedia-verkkosivuilla osoitteessa: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. HALLINNOINTI

2.1. Seuranta- ja raportointisäännöt

Ilmoitetaan sovellettavat aikavälit ja edellytykset.

Komissio vastaa yleisesti ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta sekä raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle täytäntöönpanosta ja säännösten noudattamisesta jäsenvaltioissa.

Komissio ja/tai EMSA seuraavat EMCIP-tietokantaa varmistaakseen, että tutkimukset suoritetaan oikea-aikaisesti ja tehokkaasti ja että raportit tallennetaan tietokantaan, myös alle 15 metrin pituisten kalastusalusten osalta, joiden osalta on havaittu puutteita tiedoissa ja turvallisuudessa. EMCIP-tietokantaan perustuvia erityisindikaattoreita ovat kuolonuhrien ja erittäin vakavien loukkaantumisten määrä, menetettyjen alusten määrä ja merellä tapahtuneiden ympäristön pilaantumistapausten määrä sekä niiden kehitys ajan mittaan. Kaikkia näitä indikaattoreita seurataan alustyypeittäin. Myös tutkintojen ja niiden seurannan tuloksena julkaistujen turvallisuussuositusten määrää seurataan.

EMSA tekee komission puolesta myös tarkastuskäyntejä jäsenvaltioihin paikan päällä toteutettavien toimien todentamiseksi.

Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jolla vahvistetaan, että organisaatio, toimintaperiaatteet, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat sen tavoitteiden suhteen asianmukaiset. Järjestelmä on sertifioitava ja sen jälkeen auditoitava vuosittain. Onnettomuustutkintaelinten on toimitettava komissiolle/EMSA:lle akkreditoitun elimen tekemien vuotuisten auditointien tulokset, jotta onnettomuustutkintaelin voi säilyttää laadunhallintajärjestelmänsä sertifiointin.

EMSA jatkaa horisontaalisten analyysien tekemistä ja antaa osviittaa lainsäädännön toimivuudesta, määrittää puutteet ja keinot niiden korjaamiseksi sekä raportoi komissiolle ja jäsenvaltioille muun muassa työpajoissa käydyistä keskusteluista.

Kymmenen vuoden kuluttua lainsäädännön täytäntöönpanopäivän päättymisestä komission yksiköiden olisi tehtävä arviointi sen tarkistamiseksi, missä määrin aloitteen tavoitteet on saavutettu.

2.2. Hallinnointi- ja valvontajärjestelmä(t)

2.2.1. *Perustelut ehdotetu(i)lle hallinnointitavalle(/-tavoille), rahoituksen toteutusmekanismille(/-mekanismeille), maksujärjestelyille sekä valvontastrategialle*

Komissio vastaa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta yleisesti sekä raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle sen tehokkuudesta ja toimivuudesta. EMSA avustaa komissiota tarpeen mukaan tietotekniikkapalveluissa ja ehdotetun direktiivin raportointi-, seuranta- ja todentamissäännösten edellyttämien tietoteknisten välineiden kehittämisessä sekä koulutuksen järjestämisessä. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöään direktiivissä mainittuun määräaikaan mennessä. Täytäntöönpanon valvonta toteutetaan osana nykyisiä tutkintoja.

2.2.2. *Tiedot todetuista riskeistä ja niiden vähentämiseksi käyttöön otetuista sisäisistä valvontajärjestelmistä*

Vaikka komissio on yleisesti vastuussa ehdotetun direktiivin täytäntöönpanosta sekä raportoinnista Euroopan parlamentille ja neuvostolle täytäntöönpanosta ja noudattamisesta jäsenvaltioissa, Euroopan meriturvallisuusvirasto vastaa toimintansa suorittamisesta ja sisäisen

valvontakehyksensä täytäntöönpanosta. Sen on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tarjottava koulutusta, ja jäsenvaltioiden on suoritettava tutkimukset ja raportoitava niistä.

EMSAlla on parhaat edellytykset raportoida ja arvioida vaatimustenmukaisuuteen liittyviä tehtäviä, koska kyseessä on tekninen työ, joka edellyttää vahvaa asiantuntemusta tiedonhallinnasta (erityisesti koska EMSA hallinnoi EMCIP-tietokantaa) sekä perusteellista ymmärrystä sähköisiin todistuksiin ja koulutukseen liittyvistä monimutkaisista teknisistä kysymyksistä.

Jäsenvaltioilla on parhaat edellytykset panna direktiiviehdotus täytäntöön erityisesti jatkamalla merionnettomuuksien tutkintaa ja tarvittaessa raportointia.

Liikenteen ja liikkumisen pääosasto tekee tarvittavat tarkastukset vuonna 2017 hyväksytyyn valvontastrategian mukaisesti, joka koskee pääosaston suhteita erillisvirastoihin ja yhteisyrityksiin. Strategian mukaan liikenteen ja liikkumisen pääosasto seuraa talousarvion toteuttamista, auditointisuosituksia ja hallinnollisia seikkoja koskevia tulosindikaattoreita. Virasto toimittaa kertomuksen puolivuositain. Viraston valvontaa sekä siihen liittyvää varain- ja talousarviohallintoa koskevat tarkastukset ovat vuonna 2022 päivitetyn liikenteen ja liikkumisen pääosaston valvontastrategian mukaisia.

EMSAn saamia lisäresursseja valvotaan EMSAn sisäisellä valvonta- ja riskinhallintajärjestelmällä, joka on asiaankuuluvien kansainvälisten standardien mukainen. Siihen sisältyy erityisiä tarkastuksia, joilla ehkäistään eturistiriitoja ja varmistetaan väärinkäytösten paljastajien suojele.

- 2.2.3. *Valvonnan kustannustehokkuutta (valvontakustannusten suhde hallinnoitujen varojen arvoon) koskevat arviot ja perustelut sekä arviot maksujen suoritusajankohdan ja toimen päättämisaikajankohdan odotetuista virheriskitasoista*

Ehdotetun direktiivin mukaan lisärahoitusta myönnetään ainoastaan EMSAlle, jonka on kehitettävä tietoteknisiä välineitä ja moduuleja sekä tarjottava koulutusta.

EMSAlla on täysi vastuu talousarvionsa toteuttamisesta, kun taas liikenteen ja liikkumisen pääosasto vastaa budjettivallan käyttäjän vahvistamien rahoitusosuuksien säännöllisestä maksamisesta. Odotettavissa oleva virheriskin taso maksatus- ja päättöhetkellä on samanlainen kuin virastolle myönnettyissä talousarvioituissa.

Ehdotetusta tarkistuksesta johtuvien lisätehtävien ei odoteta aiheuttavan erityisiä lisätarkastuksia. Tästä syystä liikenteen ja liikkumisen pääosaston valvontakustannusten (hallinnoitujen varojen arvoon nähden) odotetaan pysyvän vakaina.

2.3. Toimenpiteet petosten ja sääntöjenvastaisuuksien ehkäisemiseksi

Ilmoitetaan käytössä olevat ja suunnitellut ehkäisy- ja suoja-toimenpiteet, esimerkiksi petostentorjuntastrategian pohjalta

Direktiiviehdotus sisältää useita säännöksiä, jotka on erityisesti suunnattu petosten ja sääntöjenvastaisuuksien torjuntaan. Jäsenvaltioilla on oltava laadunhallintajärjestelmä, jolla vahvistetaan, että organisaatio, toimintaperiaatteet, prosessit, resurssit ja asiakirjat ovat sen tavoitteiden suhteen asianmukaiset. Järjestelmä on sertifioitava ja sen jälkeen auditoitava vuosittain. Onnettomuustutkintaelinten on toimitettava komissiolle ja/tai EMSA:lle akkreditoitujen elimen tekemien vuotuisten auditointien tulokset, jotta onnettomuustutkintaelin voi säilyttää laadunhallintajärjestelmänsä sertifiointin.

EMSA soveltaa EU:n erillisvirastojen petostentorjuntaperiaatteita komission lähestymistavan mukaisesti. Virasto hyväksyi maaliskuussa 2021 päivitetyn petostentorjuntastrategian, joka perustuu OLAFin esittämiin petostentorjuntastrategiaa koskeviin menetelmiin ja ohjeisiin sekä liikenteen ja liikkumisen pääosaston petostentorjuntastrategiaan. Se tarjoaa puitteet petosten ehkäisemiselle, havaitsemiselle ja tutkintaedellytyksille viraston tasolla. EMSA mukauttaa ja parantaa jatkuvasti toimintaperiaatteitaan ja toimiaan edistääkseen EMSAn henkilöstön mahdollisimman suurta lahjomattomuutta, tukeakseen petosriskin tehokasta ehkäisyä ja havaitsemista sekä luodakseen asianmukaiset menettelyt mahdollisten petostapausten ja niiden tulosten ilmoittamista ja käsittelyä varten. Lisäksi EMSA hyväksyi vuonna 2015 hallintoneuvoston eturistiriitoja koskevat toimintaperiaatteet.

EMSA tekee yhteistyötä komission yksiköiden kanssa petoksiin ja sääntöjenvastaisuuksiin liittyvissä asioissa. Komissio varmistaa, että tätä yhteistyötä jatketaan ja lujitetaan.

3. EHDOTUKSEN/ALOITTEEN ARVIOIDUT RAHOITUSVAIKUTUKSET

3.1. Kyseeseen tulevat monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeet ja menopuolen budjettikohdat

- Talousarviossa jo olevat budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Meno-tyyppi	Rahoitusosuus			
			EFTA-mailta ³⁰	ehdokasmaailta ja mahdollisilta ehdokkailta ³¹	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksiensa sidotut tulot
1	02 10 02	EI-JM	KYLLÄ	EI	EI	EI

- Uudet perustettaviksi esitetyt budjettikohdat

Monivuotisen rahoituskehityksen otsakkeiden ja budjettikohtien mukaisessa järjestyksessä.

²⁹ Jaks. = jaksotetut määrärahat; EI-JM = jaksottamattomat määrärahat.

³⁰ EFTA: Euroopan vapaakauppaliitto.

³¹ Ehdokasmaat ja soveltuvin osin Länsi-Balkanin mahdolliset ehdokasmaat.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	Budjettikohta	Menotyyppi	Rahoitusosuus			
	Numero	JM/EI-JM	EFTA-mailta	ehdokasmailta ja mahdollisilta ehdokkailta	muilta kolmansilta mailta	muut käyttötarkoituksiensa sidotut tulot
	[XX.YY.YY.YY]		KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI	KYLLÄ/EI

3.2. Arvioidut vaikutukset menoihin

3.2.1. Yhteenveto arvioiduista vaikutuksista menoihin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	1	Sisämarkkinat, innovointi ja digitaalitalous
---	---	--

Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA)			Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEENSÄ
Osasto 1:	Sitoumukset	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Maksut	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Osasto 2:	Sitoumukset	(1a)					
	Maksut	(2 a)					
Osasto 3:	Sitoumukset	(3 a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Maksut	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
EMSan määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	=1+ 1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Maksut	=2+ 2a +3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

Monivuotisen rahoituskehityksen otsake	7	”Hallintomenot”
---	----------	-----------------

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)	YHTEENSÄ
Pääosasto: <.....>							
• Henkilöstöasiat							
• Muut hallintomenot							
Pääosasto <...>YHTEENSÄ	Määrärahat						

Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEEN 7 määrärahat YHTEENSÄ	(Sitoumukset yhteensä = maksut yhteensä)							
--	--	--	--	--	--	--	--	--

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

		Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEENSÄ
Monivuotisen rahoituskehityksen OTSAKKEIDEN 1–7 määrärahat YHTEENSÄ	Sitoumukset	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Maksut	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

3.2.2. Arvioidut vaikutukset EMSAn määrärahoihin

- Ehdotus/aloite ei edellytä toimintamäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää toimintamäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tavoitteet ja tuotokset ↓			Vuosi N		Vuosi N+1		Vuosi N+2		Vuosi N+3		ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)						YHTEENSÄ		
	TUOTOKSET																		
	Tyyppi ³²	Keski määr. kustannukset	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lkm	Kustannus	Lukumäärä yhteensä
ERITYISTAVOITE 1 ³³ ...																			
- Tuotos																			
- Tuotos																			
- Tuotos																			
Välisumma, erityistavoite 1																			
ERITYISTAVOITE 2 ...																			
- Tuotos																			
Välisumma, erityistavoite 2																			
KUSTANNUKSET YHTEENSÄ																			

Tarvittaessa määrät vastaavat virastolle maksettavan unionin rahoitusosuuden ja viraston muiden tulojen (maksut ja palkkiot) summaa.

³² Tuotokset ovat tuloksena olevia tuotteita ja palveluita (esim. rahoitettujen opiskelijavaihtojen määrä tai rakennetut tiekilometrit).

³³ Kuten kuvattu kohdassa 1.4.2. ”Erityistavoite (erityistavoitteet)...”

3.2.3. Arvioidut vaikutukset EMSAn henkilöresursseihin

3.2.3.1. Yhteenveto

- Ehdotus/aloite ei edellytä hallintomäärärahoja.
- Ehdotus/aloite edellyttää hallintomäärärahoja seuraavasti:

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella) Tarvittaessa määrät vastaavat virastolle maksettavan unionin rahoitusosuuden ja viraston muiden tulojen (maksut ja palkkiot) summaa.

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEEN SÄ
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

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

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

Henkilöstötarpeet (kokoaikaiseksi muutettuna):

	Vuosi 2025	Vuosi 2026	Vuosi 2027	Vuosi 2028–2034	YHTEENS Ä
--	---------------	---------------	---------------	--------------------	--------------

Väliaikaiset toimihenkilöt (AD-palkkaluokka)	2	2	2	2	2
Väliaikaiset toimihenkilöt (AST-palkkaluokat)					
Sopimussuhteiset toimihenkilöt					
Kansalliset asiantuntijat					

YHTEENSÄ	2	2	2	2	2
-----------------	----------	----------	----------	----------	----------

Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

EMSA aloittaa rekrytoinnin valmistelun heti, kun ehdotus on hyväksytty. Kustannukset arvioidaan olettaen, että kaksi kokoaikaista työntekijää otetaan palvelukseen 1. heinäkuuta 2025 alkaen. Näin ollen vain 50 prosenttia henkilöstökuluista tarvitaan ensimmäisenä vuonna.

3.2.3.2. Henkilöresurssien arvioitu tarve vastuupääosastossa

- Ehdotus/aloite ei edellytä henkilöresursseja.
- Ehdotus/aloite edellyttää henkilöresursseja seuraavasti:

Arvio kokonaislukuina (tai enintään yhden desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
• Henkilöstötaulukkaan sisältyvät virat/toimet (virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt)							
20 01 02 01 ja 20 01 02 02 (päätoimipaikka ja komission edustustot EU:ssa)							
20 01 02 03 (EU:n ulkopuoliset edustustot)							
01 01 01 01 (epäsuora tutkimustoiminta)							
10 01 05 01 (suora tutkimustoiminta)							
• Ulkopuolinen henkilöstö (kokoaikaiseksi muutettuna)³⁴							
20 02 01 (kokonaismäärärahoista katettavat sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
20 02 03 (sopimussuhteiset ja paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa)							
Budjettikohdat (täsmennettävä) ³⁵	- Päätoimipaikassa ³⁶						
	- EU:n ulkop. edustustoissa						
01 01 01 02 (epäsuora)							

³⁴ Sopimussuhteiset toimihenkilöt, paikalliset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat, vuokrahenkilöstö ja JPD = nuoremmat asiantuntijat EU:n ulkopuolisissa edustustoissa.

³⁵ Toimintamäärärahoista katettavan ulkopuolisen henkilöstön enimmäismäärä (entiset BA-budjettikohdat).

³⁶ Pääasiassa EU:n koheesipolitiikan rahastoille, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastolle (maaseuturahasto) ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastolle (EMFAF).

tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
10 01 05 02 (suora tutkimustoiminta: sopimussuhteiset toimihenkilöt, kansalliset asiantuntijat ja vuokrahenkilöstö)							
Muu budjettikohta (mikä?)							
YHTEENSÄ							

Henkilöresurssien tarve katetaan toimen hallinointiin jo osoitetulla pääosaston henkilöstöllä ja/tai pääosastossa toteutettujen henkilöstön uudelleenjärjestelyjen tuloksena saadulla henkilöstöllä sekä tarvittaessa sellaisilla lisäresursseilla, jotka toimea hallinnoiva pääosasto voi saada käyttöönsä vuotuisessa määrärahojen jakomenettelyssä talousarvion puitteissa.

Kuvaus henkilöstön tehtävistä:

Virkamiehet ja väliaikaiset toimihenkilöt	
Ulkopuolinen henkilöstö	

Kokoaikaiseksi muunnetun henkilöstön kustannusten laskentamenetelmä olisi kuvattava liitteessä V olevassa 3 kohdassa.

3.2.4. Yhteensopivuus nykyisen monivuotisen rahoituskehysten kanssa

- Ehdotus/aloite on nykyisen monivuotisen rahoituskehysten mukainen.
- Ehdotus/aloite edellyttää rahoituskehysten asianomaisen otsakkeen rahoitussuunnitelman muuttamista.

EMSAlle osoitetut tehtävät edellyttävät viraston vuotuista rahoitusosuutta (02 10 02) koskevan budjettikohdan uudelleenkohdentamista nykyisessä monivuotisessa rahoituskehysten. EMSAn määrärahojen lisäys kompensoidaan leikkaamalla Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosioon (02 03 01) nykyisessä monivuotisessa rahoituskehysten kohdennettuja menoja. Tässä esitetyt nykyisen monivuotisen rahoituskehysten jälkeiset talousarviovaikutukset sisältävät ainoastaan suuntaa-antavia lukuja, jotka eivät kuitenkaan rajoita tulevaa monivuotista rahoituskehystä koskevaa sopimusta.

- Ehdotus/aloite edellyttää joustovälineen varojen käyttöön ottamista tai monivuotisen rahoituskehysten tarkistamista.³⁷

Selvitys tarvittavista toimenpiteistä, mainittava myös kyseeseen tulevat rahoituskehysten otsakkeet, budjettikohdat ja määrät

3.2.5. Ulkopuolisten tahojen rahoitusosuudet

- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen ei osallistu ulkopuolisia tahoja.
- Ehdotuksen/aloitteen rahoittamiseen osallistuu ulkopuolisia tahoja seuraavasti (arvio):

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

	Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)			Yhteensä
Rahoitukseen osallistuva taho								
Yhteisrahoituksella katettavat määrärahat YHTEENSÄ								

³⁷

Ks. vuosia 2021–2027 koskevan monivuotisen rahoituskehysten vahvistamisesta 17 päivänä joulukuuta 2020 annetun neuvoston asetuksen (EU, Euratom) 2093/2020 12 ja 13 artikla.

3.3. Arvioidut vaikutukset tuloihin

- Ehdotuksella/aloitteella ei ole vaikutuksia tuloihin.
 - Ehdotuksella/aloitteella on vaikutuksia tuloihin seuraavasti:
 - vaikutukset omiin varoihin
 - vaikutukset muihin tuloihin
- tulot on kohdennettu menupuolen budjettikohtiin

milj. euroa (kolmen desimaalin tarkkuudella)

Tulopuolen budjettikohta:	Käytettävissä olevat määrärahat kuluvana varainhoitovuonna	Ehdotuksen/aloitteen vaikutus ³⁸						
		Vuosi N	Vuosi N+1	Vuosi N+2	Vuosi N+3	ja näitä seuraavat vuodet (ilmoitetaan kaikki vuodet, joille ehdotuksen/aloitteen vaikutukset ulottuvat, ks. kohta 1.6)		
Momentti								

Vastaava(t) menupuolen budjettikohta (budjettikohdat) käyttötarkoitukseensa sidottujen sekalaisten tulojen tapauksessa.

Selvitys tuloihin kohdistuvan vaikutuksen laskentamenetelmästä.

³⁸

Perinteiset omat varat (tulli- ja sokerimaksut) on ilmoitettava nettomääräisinä eli bruttomäärästä on vähennettävä kantokuluja vastaava 20 prosentin osuus.