

**Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr [.../...], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet”**

KOM(2010) 611 lõplik – 2010/0303 (COD)

(2011/C 107/14)

Raportöör: **Jan SIMONS**

Vastavalt 22. novembril 2010 ja 10. novembril 2010 otsustasid nõukogu ja Euroopa Parlament vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) [.../...], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet”

KOM(2010) 611 lõplik – 2010/0303 (COD).

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektioon võttis arvamuse vastu 2. veebruaril 2011.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 469. istungjärgul 16.–17. veebruari 2011 (16. veebruari 2011 istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 104, erapooletuks jäi 1.

## 1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee annab positiivse hinnangu Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) rollile meresõiduohutuse parandamisel liikmesriikides. Ka tuleviku seisukohast peab komitee väga oluliseks, et EMSA ülesandeid ja pädevusi laiendataks vastutustundlikul viisil.

1.2 „Vastutustundlikul viisil” – sellega tahab komitee öelda, et EMSA ülesanded, kohustused ja pädevused tuleb sõnastada ja sätestada selgemalt kui seni, nii et ei oleks võimalikud arusaamatused EMSA, komisjoni ja liikmesriikide vahelises ülesannete jaotuses.

1.3 Proportsionaalsuse põhimõtte küsimuses märgib komitee, et komisjon läheb oma ettepaneku mõnedes osades liialt kaugemale EMSA tulevase rolli osas. Esmalt tuleb ELi tasandil võtta vastu vastavasisulised otsused.

1.4 Komitee on üllatunud, et artikli 2 lõike 2 punktis d nimetatakse „siseveeteid”. Ei praegu kehtivas õigusaktis (mille pealkiri ise viitab sellele, et see puudutab üksnes merevaldkonda) ega käesoleva muutmise ettepaneku selgituses, mõjuhinnangus ega põhjendustes seda teemat ei puudutata. Ühegi sõnaga ei mainita selle põhjust, vajadust, ulatust, tehnilist teostust, mere- ja siseveetranspordi erinevate poliitikate käsitlemist ega ka riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil täiesti erinevaid juhtimis- ja haldusametusi. Ainuüksi neil põhjustel tuleb see viide tekstist välja jätta, arvestamata seejuures sisulist argumenti, et nende transpordiliikide väga oluliselt erinevad iseloomud on juba tinginud eraldiseisvate laevaliikluse juhtimise keskuste loomise.

1.5 Küll aga peab komitee soovitavaks, et nii kiiresti kui võimalik tuleks luua õiguslik alus (ja koos sellega ka eelarveline võimalus), mis annab ametile võimaluse aidata komisjoni asjakohaste ja konkreetsete teadmiste ja oskustega, mis tulenevad EMSA tegevusest merenduse vallas. Ent sel juhul ei puuduta see mitte ainult kõiki transpordiliike, vaid ka lausa kõiki poliitika-valdkondi väljaspool transporti.

1.6 Muu hulgas võib komitee nõustuda ettepanekuga viia asutamismäärus enam kooskõlla meresõiduohutuse kolmandas pakettis sisalduva Euroopa seadusandlusega.

1.7 Komitee soovib selgitada EMSA, komisjoni, liikmesriikide ja haldusnõukogu rolle, seda eelkõige kontrollide korraldamise valdkonnas.

1.8 Seepärast toetab komitee komisjoni ettepanekut järgida selles valdkonnas ameti operatiivsete töömeetodite kehtestamisel kontrollide valdkonnas Euroopa Lennundusohutusameti eeskjuu.

1.9 Kuna EMSA on tõestanud, et tal on lisandväärtus, siis peab komitee vajalikuks, et ametile eraldataks piisavalt inimresursse ja rahalisi vahendeid, et tal oleks ka tulevikus võimalik jätkata oma ülesannete täitmist vastutustundlikul viisil. Ka komitee arvates moodustab selle ühe osa korrapärase välishindamise läbiviimine ka edaspidi.

## 2. Sissejuhatus

2.1 28. oktoobril 2010 avaldas komisjon teatise „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) [.../....], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet” (KOM(2010) 611 lõplik) ja palus vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteelt selleteemalise arvamuse koostamist.

2.2 Komitee tuleb sellele palvele meelsasti vastu, sest peab kõnealust ettepanekut määruse nr 1406/2002 muutmiseks järgmiseks oluliseks sammuks meresõiduohutuse suurendamise suunas.

2.3 Tuleb märkida, et poliitiline tasand hakkas meresõiduohutusele tõelist tähelepanu pöörama alles pärast naftatanke-riiga Erika toimunud katastroofi, mis põhjustas suure naftareostuse.

2.4 2000. aasta lõpus tegi komisjon ettepaneku võtta vastu määrus Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) asutamise kohta. See amet pidi toimima tehnilise asutusena, mille eesmärk on tagada ELis meresõiduohutuse ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise kõrge, ühtlane ja tõhus tase.

2.5 Määrus jõustus 2002. aasta augustis ja EMSA alustas oma tegevust märtsis 2003. Sellest ajast on määrust muudetud kolmel korral.

2.6 Määruse nr 1644/2003 esimene muutmise käsitles eelkõige finants- ja eelarvemenetlusi ning pidi tagama suurema läbipaistvuse.

2.7 Teine muutmise määrusega nr 724/2004, mille ajendiks oli laevaga Prestige 2002. aastal juhtunud õnnetus, andis ametile hulga uusi ülesandeid, eriti naftareostuseks valmisoleku ja reostustõrje valdkonnas. Sellel läbivaatamisel võeti arvesse ka ELi pädevuse arenguid meresõiduohutuse valdkonnas.

2.8 Kõnealuse läbivaatamisega sätestati, et amet peab andma tehnilist abi komisjoni kontrollitoimingutes vastavalt määrusele nr 725/2004, mis puudutab laevade ja sadamarajatiste turvalisuse parandamist.

2.9 Lisaks paluti EMSA-l abistada komisjoni meremeeste sertifitseerimise korra ja õppeasutuste hindamisel nii Euroopa Liidus kui ka kolmandates riikides. See puudutab meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste eeskirju, mis on sätestatud Rahvusvahelise Mereorganisaatsiooni (IMO) STCW konventsiooniga.

2.10 Kolmas muutmise toimus 2006. aastal määrusega nr 2038/2006. Sellega loodi EMSA-le 154 miljoni euro suurune finantsraamistik reostustõrjetegevuseks aastatel 2007–2013.

2.11 Arengud toimuvad aga edasi. Selleks, et EMSA oleks võimeline jätkama otsustavalt ja tõhusalt tegutsemist, on vajalik määruse nr 1406/2002 kõnealune, neljas muutmise.

2.12 Komisjoni kavandatava muudatuse eesmärk on ühelt poolt ameti praeguste ülesannete ja rolli selgitamine ning teiselt poolt EMSA ülesannete laiendamine uutele valdkondadele, mida arendatakse välja rahvusvahelisel ja/või ELi tasandil.

2.13 Mis puudutab EMSA praeguseid kohustusi, siis annab ta liikmesriikidele ja komisjonile tehnilist ja teadusabi, et aidata liikmesriikidel meresõiduohutuse, meresõiduturvalisuse ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise alaseid ühenduse õigusakte õigesti kohaldada, teostada nende õigusaktide rakendamise järelevalvet ja hinnata võetud meetmete tõhusust ning aidata välja arendada uusi meetmeid.

2.14 Komisjon tõdes oma teatises „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani”, et ta soovib vaadata üle EMSA volitused ja tegevuse, et täiendavalt tõhustada selle poolt liikmesriikidele ja komisjonile antavat tehnilist ja teadusabi.

2.15 Nõukogu kutsus oma 30. märtsi 2009. aasta järelustes komisjoni üles arendama välja meetmed, mis eelseisvaid väljakutseid silmas pidades võimaldavad tõhustada Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tööd liikmesriikidele ja komisjonile tehnilise ja teadusliku abi andmise osas.

2.16 Euroopa Parlamendi ja nõukogu üleskutset järgides on komisjon jõudnud järeldusele, et rannavalveoperatsioonide koostoiimet ELi tasandil saaks tugevdada EMSA tegevusega. Seda võiks teha EMSA ülesannete laiendamisega, eelkõige mere- ja mereteede seire valdkondades ning liikmesriikide abistamisega võimalike reostajate kindlaks tegemisel.

2.17 Nagu määruses nr 1406/2002 sätestatud, tellis EMSA haldusnõukogu 2007. aasta lõpul sõltumatu välishinnangu määruse rakendamise kohta. Selles välishinnangus märgitakse, et mõnedes valdkondades on võimalikud parandused ja selgitused. Ent üldine järeldus on, et amet on andnud lisandväärtust sektorile üldiselt ja eelkõige selle kahele peamisele sidusrühmale: liikmesriikidele ja komisjonile.

### 3. Üldmärkused

3.1 Komitee on oma varasemates arvamustes <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> andnud positiivse hinnangu EMSA olulisele rollile liikmesriikide meresõiduohutuse parandamisel. Arvestades meresõiduohutuse valdkonnas toimuvaid pidevaid arenguid ja sellega seotud vajadust kontrollide ja reostustõrje järele, peab komitee väga oluliseks EMSA ülesannete ja pädevuste laiendamist.

3.2 Kavandatav laiendamine puudutab muu hulgas järgmisi aspekte: EMSA toetus rahvusvahelistele organisatsioonidele nagu IMO; operatiivteenuste nagu SafeSeaNet tähtsus integreeritud merenduspoliitika ja süsteemide koostalitlusvõime seisukohast; avamerel toimuva maavarade kaevandamise põhjustatud mere-reostuse tõrje; tehniline koostöö kolmandate riikidega ja komisjoni toetamine turvalisuse tagamiseks läbi viidud kontrollreididel.

3.3 Määruse muutmise tingisid eelkõige meresõiduohutuse kolmas pakett, EMSA viie aasta strateegiasse (2010–2014) kaasatud uued teemad ja EMSA haldusnõukogu soovitusel, mis tulenesid EMSA-le antud välis hinnangust.

3.4 Oluline on kirjeldada EMSA ülesandeid selgemalt ja need täpsemalt kindlaks määrata selle osas, mis puudutab abi, mida EMSA peab osutama komisjonile ja liikmesriikidele, eelkõige arvestades uusi arenguid, nagu meresõiduohutuse kolmas pakett, ELi integreeritud merenduspoliitika, mereseire, Euroopa rannavalvete avanevad võimalused jne.

3.4.1 Komitee on üllatunud, et artikli 2 lõike 2 punktis d nimetatakse „siseveeteid”. Ei praegu kehtivas õigusaktis (mille pealkiri ise viitab sellele, et see puudutab üksnes merevaldkonda), ega käesoleva muutmise ettepaneku selgituses, mõjuhinnaangus ega põhjendustes seda teemat ei puudutata. Ühegi sõnaga ei mainita selle põhjust, vajadust, ulatust, tehnilist teostust, mere- ja siseveetranspordi erinevate poliitikate käsitlemist ega ka riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil täiesti erinevaid juhtimis- ja haldusasutusi. Ainuüksi neil põhjustel tuleb see viide tekstist välja jätta, arvestamata seejuures sisulist argumenti, et nende transpordiliikide väga oluliselt erinevad iseloomud on juba tinginud eraldiseisvate laevaliikluse juhtimise keskuste loomise.

3.4.2 Küll aga peab komitee soovitavaks, et nii kiiresti kui võimalik tuleks luua õiguslik alus (ja koos sellega ka eelarveline võimalus), mis annab ametile võimaluse aidata komisjoni asja-

kohaste ja konkreetsete teadmiste ja oskustega, mis tulenevad EMSA tegevusest merenduse vallas. Ent sel juhul ei puuduta see mitte ainult kõiki transpordiliike, vaid ka lausa kõiki poliitika-valdkondi väljaspool transporti.

3.4.3 Artikli 2 lõikes 1 sätestatakse, millistes valdkondades amet komisjoni aitab. Lõikes 2 sätestatakse teatud punktides, et abistamistegevus ei tohi väljuda EMSA ülesannete raamidest, teistes punktides aga mitte, lisaks on seejuures kasutatud erinevaid sõnastusi. Kõik see on segadust tekitav ja kohati (nt punkt e) ebaselge. Lahendus oleks jätta sellised lisandused lõikest 2 välja, kuna need sisalduvad juba lõikes 1.

3.5 Proportsionaalsuse põhimõtte osas märgib komitee, et ta nõustub ettepanekuga viia määrus enam kooskõlla meresõiduohutuse kolmandas pakettis sisalduva Euroopa seadusandlusega. Komitee soovib aga viidata sellele, et ettepanek läheb liialt kaugemale EMSA tulevase rolli küsimuses, nagu näiteks piirkondlike keskuste rajamine, kuna selles küsimuses ei ole veel otsuseid langetatud.

### 4. Konkreetsete märkused

4.1 Mitmetasandilise valitsemise aspektide osas märgib komitee, et eelkõige kontrollide korraldamise valdkonnas on vaja selgitada EMSA, komisjoni, liikmesriikide ja haldusnõukogu rolle.

4.2 Liikmesriikide esindajatel võib haldusnõukogus tekkida huvide konflikt: ühelt poolt otsustavad nad EMSA tegevuse ja vahendite üle, eelkõige kontrollide korra üle, teiselt poolt esindavad nad siseriiklikke asutusi, keda EMSA komisjoni nimel kontrollib, et jälgida siseriiklike eeskirjade ja töövõtete vastavust kohaldatavatele ELi õigusaktidele.

4.3 Seejärel on komitee nõus artikli 3 EMSA kontrolle puudutava teksti muutmise ja toetab komisjoni ettepanekut järgida selles valdkonnas ameti operatiivsete töömeetodite kehtestamisel kontrollide alal Euroopa Lennundusohutusameti eeskuju (komiteemenetlus).

4.4 Selle eelis on, et kaasatud on kõik sidusrühmad (EMSA, komisjon ja liikmesriigid) ja samaaegselt austatakse kõigi asjaosaliste kindlaksmääratud kohustusi ja pädevusi.

4.5 Komitee on samuti arvamisel, et siinkohal tuleb pöörata tähelepanu meremeeste elu- ja töötingimustele, seda loomulikult EMSA pädevuse piire ületamata. Seejuures tuleb eriti silmas pidada ILO rahvusvahelise meretöö konventsiooni (MLC) rakendamist.

<sup>(1)</sup> ELT C 28, 3.2.2006, lk 16.

<sup>(2)</sup> ELT C 108, 30.4.2004, lk 52.

4.6 Komitee soovib teha ka märkuse ettepaneku artikli 5 lõikele 3 tehtud muudatuse ettepaneku kohta. Väljapakutud muudatusest jääb mulje, et rajatavad piirkondlikud keskused ei pruugi piirduda üksnes laevaliikluse seire küsimustega. Komitee hoiatab, et veatu toimimine sõltub täiel määral liikmesriikide ja EMSA vahelistest selgetest kokkulepetest küsimustes, kes vastutab mille eest ja on pädev millistes küsimustes.

4.7 Ülejäänud muudatused artiklites 10 kuni 19 puudutavad eelkõige EMSA olemasolevaid või uusi, loodavaid organeid, nende kohustusi ja pädevusi, personali suurendamist ja rahastamisallikaid.

4.8 Komitee hinnangul tuleb EMSA-le luua võimalused oma praeguste ja uute ülesannete täitmiseks tulevikus vastutustundlikul viisil, seda eriti valdkondades, kus amet on tõestanud, et ta on suuteline looma olulist lisandväärtust. Personali ja finantsvahendite kärpimist, mis vähendaks EMSA suutlikkust ülesandeid täita, tuleb alati vaadelda negatiivsete tagajärgede valguses, mida need tegematajätmised võivad endaga kaasa tuua.

4.9 Lõpetuseks nõustub komitee EMSA haldusnõukogu soovitusel viia tulevikus korrapäraselt läbi EMSA toimimise auditeerimine, mille teostaks sõltumatu välisbüroo.

Brüssel, 16. veebruar 2011

*Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee*  
*president*  
Staffan NILSSON

---