



## MERETRANSPORT: LIIKLUS- JA OHUTUSEESKIRJAD

Meretranspordi ohutusnõudeid on viimastel aastatel oluliselt tõhustatud mitme ELi direktiivi ja määrusega. Eelkõige on selle taga kolm õigusaktide paketti, mis võeti vastu pärast naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetusi.

### ÕIGUSLIK ALUS JA EESMÄRGID

Õigusliku aluse annab Euroopa Liidu toimimise lepingu VI jaotis, eriti artikli 91 lõike 1 punkt c ja artikli 100 lõige 2. Meretranspordi poliitikas on kesksel kohal meresõiduohutus, mille eesmärk on kaitsta reisijaid, meeskonnaliikmeid, merekeskkonda ja rannikupiirkondi. Meretranspordi üleilmset mõõdet arvestades töötab Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) välja ühtseid rahvusvahelisi standardeid. Tähtsaimad rahvusvahelised kokkulepped on rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL), rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS) ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW). ELi meretranspordi poliitika üks peaeesmärke on liidu õiguse kiire kohandamine nimetatud rahvusvaheliste konventsioonidega, kuid sellele lisaks võetakse ELi tasandil täiendavaid meetmeid.

### SAAVUTUSED

#### A. Koolitus ja kvalifikatsioon

22. novembri 1994. aasta [direktiiviga 94/58/EÜ](#) meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta kuulutati 1978. aasta STCW konventsioon liidu õiguse osaks. Nimetatud konventsioonis tehti 1995. ja 2010. aastal olulisi muudatusi, seepärast tuli vastavalt muuta ka ELi direktiivi, mille viimane versioon on 21. novembri 2012. aasta [direktiiv 2012/35/EL](#). Sellega määrati kindlaks meremehe sertifikaadi taotlejate koolitus- ja pädevusnõuded ning reguleeriti spetsialistide koolitamist. Direktiivis käsitletakse ka liikmesriikide nõudeid meremeeste väljaõppele, meeskonnaliikmete vahelist suhtlust ja meeskonnaliikmete kutsetunnistuste kontrolli (sadamariigi kontroll). See sisaldab ka senisest rangemaid meetmeid kutsetunnistustega seotud pettuste ärahoidmiseks, rangemaid tervisenõudeid ja ohustusala väljajätmise ajakohastamist.

12. detsembri 2017. aasta [direktiiviga \(EL\) 2017/2397](#), milles käsitletakse siseveelaevanduse valdkonna kutsekvalifikatsioonide tunnustamist ning millega tunnustatakse kehtetuks nõukogu direktiivid 91/672/EMÜ ja 96/50/EÜ, nähakse ette üleminekumeetmed kutsenõuete laiendamiseks nii, et need hõlmaksid ELis toimiva siseveelaevanduse korral kõiki meeskonnaliikmeid, mitte üksnes laevakapteneid.



Ajakohastatud direktiivis nõutakse, et tekimeeskonnal ja hädaolukorra menetluste eest vastutavatel isikutel peavad olema vastavad kutsetunnistused. Ohtlikes oludes seilavatel laevakaptenitel peab olema selleks eriluba ja neilt tuleb nõuda täiendavaid kutseoskusi.

## B. Laevavarustus

Laevavarustust käsitleva 20. detsembri 1996. aasta [direktiivi 96/98/EÜ](#) eesmärk oli tagada kaubalaevade varustuse küsimuses SOLASe konventsiooni ühtne kohaldamine ja muuta sellest tulenevad IMO resolutsioonid kohustuslikuks. [Direktiiviga 2012/32/EL](#) asendati [direktiivi 96/98/EÜ](#) A lisa, et viia see kooskõlla rahvusvaheliste konventsioonide viimaste muudatuste ja kohaldatavate katsestandarditega. 23. juuli 2014. aasta [direktiiviga 2014/90/EL](#), milles käsitletakse laevavarustust, tõhustati kõnealuste eeskirjade rakendamist ja nende täitmise kontrolli.

## C. Turvalisus laevadel ja sadamarajatistes

2002. aastal toimunud IMO konverentsil võeti vastu ISPS-koodeks (laevade ja sadamarajatiste rahvusvaheline turvalisuse koodeks) ning muudeti teisi rahvusvahelisi kokkuleppeid. Koodeksi eesmärk on tagada laevade ja sadamarajatiste parem kaitse. 31. märtsi 2004. aasta [määruse \(EÜ\) nr 725/2004](#) eesmärk oli tagada IMO otsuste ühetaoline tõlgendamine ja elluviimine. Euroopa Liidu merendusjulgeoleku strateegia käivitati nõukogu 24. juuni 2014. aasta otsusega, millega tunnistati nimetatud strateegia poliitiliseks ja strateegiliseks meetmeks, mis võimaldab kõiki asjakohaseid rahvusvahelisi, ELi ja riiklike vahendeid kasutades meresõidu turvalisuse probleeme tulemuslikult lahendada.

## D. Reisilaevade ohutus ja laevade kontroll

22. novembri 1994. aasta [direktiiviga 94/57/EÜ](#) kehtestati ühised eeskirjad ja nõuded laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevatele organisatsioonidele (klassifikatsiooniühingutele) ja veeteede ametite sellekohasele tegevusele. Kahe ELi sadama vahel regulaarliinidel veeteenust pakkuvate laevade ohutust reguleerib 6. mai 2009. aasta [direktiiv 2009/45/EÜ](#), millega konsolideeritakse ja sõnastatakse uuesti [direktiiviga 98/18/EÜ](#) kehtestatud reisilaevade ohutuseeskirjad ja -nõuded. 18. juuni 1998. aasta [direktiiviga 98/41/EÜ](#) reisilaevade pardal olevate isikute registreerimise kohta võimaldati jälgida reisijate arvu ning sellega tõhustada ja kiirendada õnnetusjärgseid päästeoperatsioone. Püüdes parandada Euroopa Liidu meremeeste teadmisi ja oskusi, esitas komisjon 2018. aasta mais ettepaneku tunnistada direktiiv 2005/45/EÜ kehtetuks. Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 2019. aasta aprillis ja kaasotsustamismenetlus on käimas ([2018/0162\(COD\)](#)).

Euroopa Komisjon esitas 2016. aastal kolm seadusandlikku ettepanekut, mille hääletus täiskogu istungil toimus 4. oktoobril 2017 ja mis avaldati 30. novembril 2017. Ettepanekute tulemusel esimesena vastu võetud 15. novembri 2017. aasta [direktiiviga \(EL\) 2017/2108](#) (millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) püütakse muuta reisilaevade ohutusnõuded ja -eeskirjad selgemaks ja lihtsamaks ning hõlbustada nende ajakohastamist, kontrolli ja jõustamist. Varasema direktiivi muudatustega jäetakse välja ebajärjekindlad ja ebaõiged viited, esitatakse eri liikide laevade uued määratlused, muudetakse



selgemaks samaväärse materjali mõiste, jäetakse välja vähem kui 24 meetri pikkused laevad ning lihtsustatakse merealade määratlusi. Komisjon loob samuti andmebaasi, et suurendada läbipaistvust ning hõlbustada eranditest, vastavustest ja täiendavatest ohutusmeetmetest teatamist. Teise 15. novembri 2017. aasta [direktiiviga \(EL\) 2017/2109](#) muudetakse nõukogu direktiivi 98/41/EÜ (ühenduse liikmesriikide sadamatesse või sadamatest liiklevate reisilaevade pardal olevate isikute registreerimise kohta) ja direktiivi 2010/65/EL (milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi), et ajakohastada ja muuta selgemaks reisilaevade reisijate ja meeskonnaliikmete loendamist ja registreerimist. Muudetakse sadamaala mõistet, et lisada andmed pardal viibijate kodakondsuse kohta ning teha ettevõtjatele kohustuseks säilitada reisijate ja meeskonnaliikmete nimekirju riigisisises ühtses liideses. Viimase ettepaneku alusel võeti vastu 15. novembri 2017. aasta [direktiiv \(EL\) 2017/2110](#), mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ. Sellega ajakohastati ja selgitati parvlaevade ja kiirreisilaevade ülevaatuse nõudeid ning nähti ette enne laeva regulaarset kasutuselevõtmist laeval teostatava kontrolli süsteem, mida saab ühitada lipuriigi igaaastase kontrolliga.

**E.** Suundumused pärast naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetusi

Pärast naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetusi (vastavalt 1999. ja 2002. aastal) muudeti liidu meretranspordi ohutusnõudeid tunduvalt rangemaks.

#### 1. Erika I meetmepakett

19. detsembri 2001. aasta [direktiiviga 2001/105/EÜ](#) tõhustati ja ühtlustati varasema [direktiivi 94/57/EÜ](#) õigussätteid laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide kohta (vt eelmist osa). Eelkõige kehtestati sellega kord, mida rakendatakse tõestatud hooletuse korral. 19. detsembri 2001. aasta [direktiiviga 2001/106/EÜ](#) muudeti potentsiaalselt ohtlike laevade jaoks kohustuslikuks sadamariigi kontroll ning võeti kasutusele selliste laevade nn must nimekiri, millel võib keelata ELi sadamatesse siseneda.

18. veebruari 2002. aasta [määruses \(EÜ\) nr 417/2002](#) sätestati ajakava ühekordse kerega naftatankerite järkjärguliseks kasutusest kõrvaldamiseks ja nende asendamiseks ohutumate topeltkerega laevadega. Naftatankeriga Prestige toimunud õnnetuse järel 22. juulil 2003 vastu võetud [määrusega \(EÜ\) nr 1726/2003](#) lühendati selle ajakava tähtaegu. Seejärel võeti 13. juunil 2012 vastu [määrus \(EL\) nr 530/2012](#) topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul, kuulutati kehtetuks [määrus \(EÜ\) nr 417/2002](#) ja astuti vastusamme mõningate IMO eeskirjade põhjal võimalike erandite suhtes. Selle määruse kohaselt võivad liikmesriigi lipu all rasket naftat vedada üksnes topeltpõhja ja -parrastega tankerid, ning kõigil ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritel keelatakse nende lipust sõltumata liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevatesse sadamatesse või avamereterminalidesse siseneda või nende jurisdiktsiooni all olevas piirkonnas ankrusse heita.



## 2. Erika II meetmepakett

27. juuni 2002. aasta [direktiiviga 2002/59/EÜ](#) loodi ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem SafeSeaNet. Laeva omanik on kohustatud enne laeva liikmesriigi sadamasse sisenemist esitama asjaomastele sadamavõimudele teatavat teavet, eelkõige ohtliku või saastava lasti korral. Direktiiviga tehti kohustuslikuks laevade varustamine automaatsete identifitseerimissüsteemidega (AIS-süsteemid) ja reisiinfo salvestussüsteemidega (VDR-süsteemid ehk nn mustad kastid). Asjaomaste liikmesriikide ametiasutustel on õigus keelata laeval ebasoodsate ilmaolude korral sadamast lahkuda. 27. juuni 2002. aasta [määrusega \(EÜ\) nr 1406/2002](#) loodi Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA). EMSA ülesanne on anda liikmesriikidele ja komisjonile teaduslikku ja tehnilist abi ning tagada meretranspordi ohutuseeskirjade jõustamine. EMSA volitused on aja jooksul oluliselt laienenud ja hõlmavad nüüd ka reostustõrjet (operatiivabi liikmesriigi taotluse korral) ja satelliitseiresüsteeme. EMSA määrust muudeti 15. jaanuari 2013. aasta [määrusega \(EL\) nr 100/2013](#), milles selgitatakse EMSA põhi- ja lisaülesandeid ning kirjeldatakse tema tegevust liikmesriikide ja komisjoni vahelise koostöö hõlbustamisel, mis peab seisnema järgmises:

- arendada ja hallata laevade kaugtuvastuse ja kaugseire ELi andmekeskust ning SafeSeaNeti;
- anda pädevatele riigiasutustele ja asjaomastele liidu organitele asjakohaseid laeva positsioneerimise andmeid ja Maa seireandmeid ning
- anda liikmesriikidele ränkade õnnetuste uurimisel operatiivabi.

## 3. Kolmas meresõiduohutuse pakett ja sadamariigi kontroll

Pingeliste läbirääkimiste järel jõudsid Euroopa Parlament ja nõukogu 2008. aasta detsembris kokkuleppele kolmanda seadusandliku paketi osas, mis koosneb alljärgnevatest kahest määrusest ja kuuest direktiivist:

- uuestisõnastatud sadamariigi kontrolli direktiiv (23. aprilli 2009. aasta [direktiiv 2009/16/EÜ](#)), mille eesmärk on tagada tulemuslikum ja sagedasem kontrollimine vastavalt uuele korrale, mille juures arvestatakse võimalikke riske ning tuuakse seega Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumile vastavad menetlused, vahendid ja tegevus ELi õiguse kohaldamisalasse;
- 23. aprilli 2009. aasta [direktiiv 2009/21/EÜ](#) lipuriigi nõuete täitmise kohta, mis peab võimaldama tõhusamalt kontrollida eeskirjade täitmist liikmesriigi lipu all sõitvate laevade poolt;
- 23. aprilli 2009. aasta [direktiiv 2009/17/EÜ](#), millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (SafeSeaNet), et parandada õiguslikke raamtingimusi merehätta sattunud laevadele ohutute paikade osas ja arendada süsteemi SafeSeaNet edasi;
- 23. aprilli 2009. aasta [määrus \(EÜ\) nr 391/2009](#) ja [direktiiv 2009/15/EÜ](#) laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta; nende eesmärk on sõltumatu kvaliteedikontrollisüsteemi



kasutuselevõtt maailma laevastiku kontrolli- ja sertifitseerimismenetluste veel säilinud puuduste kõrvaldamiseks;

- 23. aprilli 2009. aasta [direktiiv 2009/18/EÜ](#), millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted; selles sisalduvad ühtsed põhimõtted toimumiskohal selliste juurdluste läbiviimiseks, kus uuritakse liidu liikmesriigi lipu all sõitvate laevadega seotud õnnetusi ja vahejuhtumeid, mis leiavad aset liikmesriigi territoriaalvetes või siseveekogudel. Direktiiviga loodi ka tulemuste ühise kasutamise süsteem ehk EMSA, komisjoni ja liikmesriikide vahelise alalise koostöö raamistik;
- 23. aprilli 2009. aasta [määrus \(EÜ\) nr 392/2009](#) reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral (tugineb reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsioonile, mida on muudetud 2002. aasta protokolliga);
- 23. aprilli 2009. aasta [direktiiv 2009/20/EÜ](#), mille eesmärk on täpsustada sadamariigi kontrolli tingimusi seoses laevaomanike kindlustusega merinõuete korral (mille suhtes kohaldatakse vastutuse piiramist vastavalt merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsioonile, mida on muudetud 1996. aasta protokolliga).

## EUROOPA PARLAMENDI ROLL

Euroopa Parlament on meresõiduohutusega seotud algatusi toetanud ning püüdnud seda valdkonda edasi arendada. Mõlemad Erika meresõiduohutuse paketid said Euroopa Parlamendi toetuse ning õigusloome protsess viidi koos täiustustega kiirelt lõpule. Parlament on nõudnud ka Euroopa rannavalve loomist, lootsiteenust kergestikahjustatava keskkonna ja keerulise navigatsiooniga merepiirkondades ning liikmesriikide selget otsustus- ja käsuliini hädaolukordade puhuks, pidades eelkõige silmas ohutu varjupaiga või varjupaigasadama kohustuslikku määramist.

Ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi (SafeSeaNet) [direktiivi läbivaatamisel](#) tagas Euroopa Parlament selle, et liikmesriigid peavad nimetama pädeva asutuse, kellel on õigus otsustada laevahukkude ärahoidmise meetmete ja abi vajavaid laevu vastuvõtivate sadamate määramise küsimusi.

Varjupaigasadamate õiguslik raamistik, mida Euroopa Parlament oli juba varemgi korduvalt nõudnud, on meresõiduohutuse parandamise vältimatu eeltingimus. Niisiis on Euroopa Parlament olnud kõigi kolme meresõiduohutuse paketi peamine liikumapanev jõud (eelkõige oma meresõiduohutuse parandamise ajutise komisjoni (MARE) tegevuse kaudu aastal 2004), tänu kellele on saavutatud ohutuse suurendamisel olulist edu.

Parlament nõudis EMSAt käsitlevas [resolutsioonis](#) ameti tegevuse laiendamist. Konkreetselt väljendas ta mõtet, et EMSA liikluse seiresüsteemid võiksid aidata luua Euroopa piirideta meretranspordiruumi, kus saaks kaupu ja reisijaid liikmesriikide vahel meritsi vedada sama väheste formaalsustega nagu maanteevedude korral. Parlament võttis 23. juulil 2014. aastal koos nõukoguga vastu [määruse \(EL\) nr 911/2014](#) laevade ning nafta- ja gaasirajatiste põhjustatud merereostuse tõrjega seotud EMSA tegevuse



mitmeaastase rahastamise kohta, aidates seeläbi eraldada ametile 160,5 miljoni euro suuruse rahastamispaketi ajavahemikuks 1. jaanuar 2014 kuni 31. detsember 2020.

Komisjon avaldas 2018. aastal määruse ettepaneku, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL. Euroopa Parlament võttis oma seisukoha vastu esimesel lugemisel 18. aprillil 2019 ja kaasotsustamismenetlus on käimas ([2018/0139\(COD\)](#)).

Esteban Coito  
04/2019

