

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0015/2005

31.1.2005

*****II**

SOOVITUSE PROJEKT TEISEKS LUGEMISEKS

Teema: Nõukogu ühine seisukoht Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks laevade põhjustatava reostuse vastu võitlemise ja sanktsioonide sisseviimise alal reostust puudutava rikkumiste eest (11964/3/2004 – C6-0157/2004 – 2003/0037(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Corien Wortmann-Kool

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus *häälteenamus*
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- **II koostöömenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- *** nõusolekumenetlus *parlamendi koosseisu enamus v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ja ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel*
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks*

(Antud menetlus põhineb Euroopa Komisjoni poolt ette pandud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud tehnilistele osakondadele ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselgelt valed või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate tehniliste osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT . 5	
SELETUSKIRI.....	14
MENETLUS.....	18

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

nõukogu ühise seisukoha kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi vastuvõtmiseks laevade põhjustatava reostuse vastu võitlemise ja sanktsioonide sisseviimise kohta reostust puudutavate rikkumiste eest
(11964/3/2004 – C6-0157/2004 – 2003/0037(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (11964/3/2004 – C6-0157/2004);
 - võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta¹ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud Euroopa Komisjoni ettepaneku (KOM(2003)0092)² küsimuses;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitus teiseks lugemiseks (A6-0015/2004);
1. muudab ühist seisukohta alljärgnevalt;
 2. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja Euroopa Komisjonile.

Nõukogu ühine seisukoht

Parlamendi muudatusettepanek

Muudatusettepanek 1 Põhjus 5

5) Selleks on oluline olemasolevaid õigusnorme ühtlustada **ühelt poolt** eelkõige seoses **reguleerimisalasse kuuluva** õigusrikkumise täpse määratlemisega **ja** erandjuhtumitega **ning teiselt poolt** seoses karistamise miinimumeeskirjadega, juriidiliste isikute vastutusega ja jurisdiktsiooniga, **mida reguleerib**

5) Selleks on oluline olemasolevaid õigusnorme ühtlustada eelkõige seoses reguleerimisalasse kuuluva õigusrikkumise täpse määratlemisega, erandjuhtumitega **ja** seoses karistamise miinimumeeskirjadega, juriidiliste isikute vastutusega ja jurisdiktsiooniga.

¹ 13.1.2004 vastu võetud tekst, P5_TA(2004)0009.

² EÜT C ... / ELTs seni avaldamata.

***nõukogu... a raamotsus 2004/.../JSK,
millega tugevdatakse kriminaalõiguse
raamistikku laevade põhjustatavat
reostust käsitlevate õigusaktide
jõustamisel.***

Justification

At first reading Parliament took the view that certain criminal law provisions such as minimum penalties should be included in the directive, as proposed by the Commission. It is sufficient to mention these objectives.

Muudatusettepanek 2

Põhjendus 8

7) Nii rahvusvaheline tsiviilvastutuse ja naftareostuskahjude hüvitamise süsteem kui ka ohtlikest ja kahjulikest ainetest tingitud reostuskahjude hüvitamise süsteem, ei ole piisavalt hirmutava mõjuga takistamaks ohtlike ainete mereveoga tegelevaid pooli hoiduma standarditele mittevastavast tegevusest. Soovitud hirmutava mõju võib saavutada ainult sanktsioonide sisseviimise abil iga inimese suhtes, kes põhjustab või aitab kaasa merereostusele; sanktsioone peaks saama rakendada mitte ainult laevaomaniku või kapteni suhtes, vaid ka lasti omaniku, klassifikatsiooniühingute või teiste asjassepuutuvate isikute suhtes.

7) Nii rahvusvaheline tsiviilvastutuse ja naftareostuskahjude hüvitamise süsteem kui ka ohtlikest ja kahjulikest ainetest tingitud reostuskahjude hüvitamise süsteem, ei ole piisavalt hirmutava mõjuga takistamaks ohtlike ainete mereveoga tegelevaid pooli hoiduma standarditele mittevastavast tegevusest. Soovitud hirmutava mõju võib saavutada ainult sanktsioonide sisseviimise abil iga inimese suhtes, kes põhjustab või aitab kaasa merereostusele; sanktsioone peaks saama rakendada mitte ainult laevaomaniku või kapteni suhtes, vaid ka lasti omaniku, klassifikatsiooniühingute või teiste asjassepuutuvate isikute suhtes;
***rahvusvaheline naftareostuse hüvitusfond
tuleks reformida lähtuvalt laevaomanike
ning naftasektori töösturite ja vastuvõtjate
vastutuse ja panuse täpsemast hindamisest;
nõukogu peaks võtma ühese seisukoha, et
saavutada Rahvusvahelise
Mereorganisatsiooni sisene konsensus.***

Justification

The Council is correct to stress that the international rules on civil liability and compensation in the oil sector do not constitute a sufficient deterrent to practices that infringe the rules (substandard shipping).

Article 18 of Directive 2004/35/EC on environmental liability with regard to environmental damage recognises the importance of 'considering the relationship between shipowners'

liability and oil receivers' contributions, having due regard to any relevant study undertaken by the International Oil Pollution Compensation Funds'.

In May 2003 the IMO adopted a new protocol establishing a supplementary oil pollution compensation fund to the sum of 750 000 000 Special Drawing Rights (approximately USD 1 bn), representing the compensation payable to oil pollution victims. This supplementary fund is financed by oil receivers in the signatory countries. The liability of shipowners, who are responsible for providing a navigation-safe vessel, has in practice been reduced. To put an end to maritime transport practices that infringe the rules, it is necessary to increase shipowners' financial liability. It would be easier to bring about such a reform if the Council were to speak with one voice in the IMO.

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 8

8) Mürgiste heidete kaadamist laevadelt tuleb käsitleda **õigusrikkumistena**, kui see toimub tahtlikult, hooletuse või **tõsise** hooletuse tõttu.

8) Heidete kaadamist laevadelt tuleb käsitleda **kuritegudena**, kui see toimus tahtlikult, hooletuse või **raske** hooletuse tõttu.

Justification

This amendment goes back to the wording of the Commission proposal and reflects the position adopted by Parliament at first reading. The term 'criminal offence' should be maintained to indicate the seriousness of this breach of the regulations and the sanctions imposed.

Gross negligence is an internationally accepted legal term as opposed to serious negligence, which is not. It is important to avoid legal uncertainty (see also Amendment 6 to Article 4).

Muudatusettepanek 4
Põhjendus 10

10) Et tagada laevadelt mürgiste heidete kaadamise õigeaegne avastamine ning seaduserikkujate kindlakstegemine, on vaja jätkuvalt tõhusat koostööd liikmesriikide vahel.

10) Et tagada laevadelt mürgiste heidete kaadamise õigeaegne avastamine ning seaduserikkujate kindlakstegemine, on vaja jätkuvalt tõhusat koostööd liikmesriikide vahel. **Seetõttu peaks Euroopa Komisjon võimalikult kiiresti tugevdama Euroopa Mereohutusameti rolli ning esitama ettepaneku Euroopa ühise rannavalve asutamiseks.**

Justification

This amendment on Recital 10 refers to the amendments on Article 10, on the role of EMSA and on the creation of a European Coastguard.

Muudatusettepanek 5
Põhjendus 11 a (uus)

11 a) Laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete tagamiseks ühenduse kõikides sadamates, tuleb viivitamatult jõustada direktiiv 2000/59/EÜ sadamate vastuvõtmise seadmete kohta.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. a direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81).

Justification

Parliament's Amendment 31 from first reading [P5_TA-PROV(2004)0009].

Muudatusettepanek 6
Artikli 1 lõige 1

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on tagada, et **laevade põhjustatava reostuse** eest vastutavate isikute suhtes rakendatakse sobivaid sanktsioone, et parandada meresõiduohutust ja suurendada merekeskkonna kaitset laevade põhjustatud reostamise eest.

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on **laevade põhjustatavat reostust reguleerivate rahvusvaheliste standardite sisseviimine ühenduse õigusloomesse** ja sobivate sanktsioonide tagamine **ebaseaduslike heidete** eest vastutavate isikute suhtes, **kaasa arvatud kriminaalsanktsioonid** meresõiduohutuse parandamiseks ja merekeskkonna kaitse suurendamiseks laevade põhjustatava reostamise eest.

Justification

This amendment reinstates the wording of the Commission proposal concerning the purpose of the directive, which had been deleted by the Council (incorporation of international standards into Community law)

Muudatusettepanek 7
Artikkel 4

Rikkumised

Liikmesriigid peavad tagama, et mürgiste heidete kaadamist laevadelt artikli 3 lõikes

Kriminaalkuriteod

Liikmesriigid peavad tagama, et mürgiste heidete kaadamist laevadelt artikli 3 lõikes

1 viidatud piirkondades käsitletakse **rikkumistena**, kui see toimus tahtlikult, hooletuse või **tõsise** hooletuse tõttu.

1 mainitud piirkondades käsitletakse **kriminaalkuriteona**, kui see toimus tahtlikult, hooletuse või **raske** hooletuse tõttu.

Justification

This amendment goes back to the wording of the Commission proposal and reflects the position adopted by Parliament at first reading. The term 'criminal offence' should be maintained to indicate the seriousness of this breach of the regulations and the sanctions imposed.

Gross negligence is an internationally accepted legal term as opposed to serious negligence, which is not. It is important to avoid legal uncertainty (see also Amendment 6 to Article 4).

Muudatusettepanek 8 Artikli 5 lõige 1

1. Mürgiste heidete kaadamist laevadelt artikli 3 lõikes 1 väljatoodud piirkondades ei loeta **rikkumiste** hulka, kui need on kooskõlas MARPOLi 73/78 I lisa määruse 11 punkti a või c või II lisa määruse 6 punkti a või c tingimustega.

1. Mürgiste heidete kaadamist laevadelt artikli 3 lõikes 1 väljatoodud piirkondades ei loeta **kuritegude** hulka, kui need on kooskõlas MARPOLi 73/78 I lisa määruse **9 või 10 või** 11 punkti a või c või II lisa määruse **5 või** 6 punkti a või c tingimustega.

Justification

The references appearing in paragraphs 1 and 3 should be put together to make the text more intelligible.

Muudatusettepanek 9 Artikli 5 lõige 3

3. Mürgiste heidete kaadamist laevadelt artikli 3 lõikes 1 väljatoodud piirkondades ei loeta rikkumiste hulka, kui need on kooskõlas MARPOLi 73/78 I lisa määruse 9 või 10 või II lisa määruse 5 tingimustega.

kustutatud

Justification

Its proposed that the references in paragraphs 1 and 3 should be put together to make the text more intelligible.

Muudatusettepanek 10
Artikli 7 lõike 1 punkt a

a) Kui laeva järgmine sissesõidusadam asub mõnes teises liikmesriigis, peavad asjassepuutuvad liikmesriigid tegema tihedat koostööd artikli 6 lõikes 1 mainitud inspeksiooni alal ja otsustama ühiselt sobivate **haldus**meetmete rakendamise üle heidete kaadamise korral;

a) Kui laeva järgmine sissesõidusadam asub mõnes teises liikmesriigis, peavad asjassepuutuvad liikmesriigid tegema tihedat koostööd artikli 6 lõikes 1 mainitud inspeksiooni alal ja otsustama ühiselt sobivate meetmete rakendamise üle heidete kaadamise korral;

Justification

The proposal does not spell out precisely what is meant by ‘administrative measures’. Member States should retain the option of taking other appropriate measures as well, e.g. holding a ship under arrest (identical to Amendment 14 from first reading).

Muudatusettepanek 11
Artikli 8 lõige 2

2. Iga liikmesriik rakendab meetmeid, mis on vajalikud tagamaks, et lõikes 1 toodud sanktsioone **rakendatakse** iga isiku suhtes, kes on osutunud vastutavaks artiklis 4 viidatud **rikkumises**.

2. Iga liikmesriik rakendab meetmeid, mis on vajalikud tagamaks, et lõikes 1 toodud sanktsioone **saaks** rakendada iga isiku (**st mitte ainult laevaomaniku, vaid ka lasti omaniku, klassifikatsiooniühingute, vastutava (sadama) valdaja või teiste asjassepuutuvate isikute**) suhtes, kes on vastavalt artiklile 4 **kriminaalkuriteos kohtu poolt** süüdi mõistetud.

Justification

This amendment goes back to the Commission text (as amended by the EP at first reading) setting out guidelines for imposing sanctions and making it clear that anyone in the logistical chain (including the authorities) can be prosecuted. This is because decisions by the port authorities or responsible agencies may give rise to or exacerbate environmental pollution by shipping, for example, where the competent authority refuses a ship in distress access to a port or a safe anchorage.

Muudatusettepanek 12
Artikli 8 lõige 2 a (uus)

2 a. Füüsiliste isikute suhtes rakendatakse

kriminaalkaristusi, kaasa arvatud kõige tõsisemate juhtude korral vabadusekaotust, lähtudes vastavast rahvusvahelisest õigusest.

Justification

See justification for Amendment 11.

Muudatusettepanek 13
Artikli 8 lõige 2 b (uus)

2 b. Füüsiliste ja juriidiliste isikute suhtes võivad liikmesriigid teiste hulgas rakendada järgnevaid sanktsioone:

a) trahvid;

b) rikkumise teel saadud tulu konfiskeerimine vastavalt lõikele 1.

Sobivatel juhtudel rakendavad liikmesriigid ka järgnevaid sanktsioone:

c) alaline või ajutine äritegevuse keeld;

d) kohtuliku järelevalve alla võtmine;

e) sundlõpetamine;

f) riigiabi ja toetuste keeld;

Justification

See justification for Amendment 11.

Muudatusettepanek 14
Artikkel 10, sissejuhatav osa

Käesolevas direktiivis ettenähtud eesmärkidel teevad Euroopa Komisjon ja liikmesriigid vajaduse korral tegevusprogrammi **raames** tihedat koostööd Euroopa Mereohutusametiga, et reageerida juhuslikule või tahtlikule merereostusele vastavalt otsusele nr 2850/2000/EÜ selleks, et:

Käesolevas direktiivis ettenähtud eesmärkidel teevad Euroopa Komisjon ja liikmesriigid vajaduse korral tihedat koostööd Euroopa Mereohutusametiga, ja **võttes arvesse** tegevusprogrammi ning **direktiivi 2000/59EÜ rakendamist** reageerivad juhuslikule või tahtlikule merereostusele vastavalt otsusele nr

Justification

There are gaps at present in the implementation of the directive on port reception facilities, which should, however, exist at all ports. Insofar as the proposal for a directive is aimed at securing the liability of all parties involved in maritime transport, including public authorities, it seems fair to stress that vessels must have the use of adapted port reception facilities.

Muudatusettepanek 15
Artikli 10 lõik b a (uus)

***b a) käesoleva direktiivi rakendamiseks
lähtuvalt Euroopa Mereohutusalade:
– aitab liikmesriike ebaseaduslike heidete
kindlakstegemisel satelliitseire ja
järelvalve abil;
– viib liikmesriikides läbi käesoleva
direktiivi rakendamise alast kontrolli
vastavalt Euroopa Mereohutusalade
kehtestava määruse 1406/2002/EÜ*
artiklile 3.***

Justification

This amendment specifies the tasks to be given to EMSA to promote a proper implementation of the directive.

Muudatusettepanek 16
Artikkel 10 a (uus)

Artikkel 10 a

***Hiljemalt [kuus kuud pärast käesoleva
direktiivi jõustumist] edastab Euroopa
Komisjon Euroopa Parlamendile ja
nõukogule teostatavusuuringu Euroopa
rannavalve asutamise kohta.***

***Uuringus peaks eriti analüüsima Euroopa
rannavalve lisandväärtust käesoleva***

direktiivi rakendamisele.

Justification

This amendment ensures that the possible setting up of a European coastguard is preceded by an in-debt feasibility study.

Muudatusettepanek 17

Artikkel 11

Iga kolme aasta tagant edastavad liikmesriigid komisjonile raporti käesoleva direktiivi rakendamise kohta pädevate asutuste poolt. Nendest raportitest lähtuvalt esitab Euroopa Komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ühenduse raporti.

Iga kolme aasta tagant edastavad liikmesriigid komisjonile raporti käesoleva direktiivi rakendamise kohta pädevate asutuste poolt. Nendest raportitest lähtuvalt esitab Euroopa Komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ühenduse raporti. ***Antud raportis hindab Euroopa Komisjon teiste hulgas ka käesoleva direktiivi kontrollimise või direktiivi rakendusala laiendamise vajadust. Lisaks kirjeldatakse raportis liikmesriikide asjakohase kohtupraktika arengut ning kaalutakse võimalust luua asjakohase pretsedendiõiguse alane üldkasutatav andmebaas.***

Justification

Parliament has gone some way towards meeting the Council by agreeing to a three-year reporting period (at first reading the EP had proposed a period of two years).

Choosing to limit the directive's scope to oil and other noxious liquid substances is understandable since that is where the biggest problems are today. In the long term, however, consideration needs to be given to extending its scope to cover, among other things, noxious solid substances (MARPOL V) (identical to amendment 23 from first reading). Finally, the creation of a database would contribute to the goal of harmonisation (it would be accessible to the national legal authorities) and would act as a deterrent.

Muudatusettepanek 18

Artikli 14 lõige 1

Hiljemalt võtavad liikmesriigid
direktiivi järgimiseks vastu kõik vajalikud
õigusnormid ja teavitavad sellest
komisjoni.

Hiljemalt võtavad liikmesriigid
direktiivi järgimiseks vastu kõik vajalikud
õigusnormid ja teavitavad sellest
komisjoni.

18 kuud pärast selle jõustumist.

12 kuud pärast selle jõustumist.

Justification

The Commission originally proposed a period of six months. At first reading the EP changed this to 12 months as a concession to the Council and to ensure careful and accurate implementation of the directive. In view of the urgency of these particular measures, it is not necessary to extend the period any further, especially as more than 18 months have already elapsed since the Commission proposal was published.

SELETUSKIRI

Euroopa Komisjoni ettepanek

Käesoleva direktiivi ettepaneku otsene ajend oli naftatankeri "Prestige" uppumine Hispaania ranniku lähedal 2002. aasta novembris. Sel ajal märkis Euroopa Komisjon, et suurem osa maailma laevade põhjustatud õlireostusest ei ole mitte õnnetuste vaid tahtlike heidete tagajärg. Seetõttu ei ole Euroopa Komisjoni arvates erilist mõtet näha vaeva õnnetuste ennetamisega, kui samaaegselt ei võidelda ebaseaduslike heidetega.

Käesolev ettepanek koosneb kahest meetmest. Esiteks lisab direktiiv ühenduse õigusesse olemasolevad heiteid reguleerivad rahvusvahelised eeskirjad, antud juhul õli ja teisi mürgiste vedelike heiteid käsitlevad üldlepingud vastavalt 1973. aasta *Rahvusvahelisele konventsioonile merereostuse vältimiseks laevadelt* (MARPOL). MARPOL kehtestab nõudmised laevade hoiuruumidele ja filtreerimisvarustusele ning sätestab heidete lubatud maksimumkogused ja piirkonnad, kus heited on lubatud või mitte.

Teiseks täpsustab ettepanek direktiiv, et heiteid käsitlevate eeskirjade rikkumist loetakse kriminaalkuritegude hulka ning tutvustab võimalike karistuste olemust.

Et aidata kaasa käesoleva ettepaneku muutmisele direktiiviks, on Euroopa Komisjon välja töötanud nõukogu (KOM (2003) 227) raamotsuse projekti, mida käsitletakse kolmanda samba all (justiits- ja siseküsimustealane koostöö) ja, mille kohta on parlamendil õigus arvamust avaldada. Raamotsuses käsitletakse karistuse taset, liikmesriikide õigusalaast koostööd ja kohustust tõsise kahtluse korral viia läbi uurimine.

Parlamendi seisukoht esimesel lugemisel

13. jaanuaril 2004. a lõpetas parlament oma esimese lugemise, võttes vastu 28 muudatusettepanekut komisjoni ettepanekule.

Näiteks ei nõustunud parlament Euroopa Komisjoniga selles osas, mis puudutas MARPOLi õliheiteid käsitlevate sätete lisamist ühenduse õigusesse. *Laeva kahjustusest* põhjustatud heidete korral ei soovinud komisjon MARPOLi sätete lisamist oma eeskirjadesse. Parlament pidas seda *kahetsusväärseks* kuna MARPOLi sätted on selgesõnalised ja mõistlikud ning veelgi enam, komisjoni lähenemine põhjustab erinevate ülemaailmsete, Euroopa ja riiklike eeskirjade kiiret levikut, pöördides õiguskindlusetusega. See on eriti ebasoovitav, sest laevandus on oma olemuselt rahvusvaheline.

Lisaks arvas parlament, et direktiivis peaks rohkem rõhku asetama laevameeskonna kaitsmisele ning selgemini sätestama võimaluse võtta vastutusele teisi tegevusahelas osalenuid (nagu näiteks sadama valdajad). Liikmesriikidele ei tohi võimaldada käesolevale direktiivile toetudes nõiajahi alustamist kaptenite, laevameeskondade ja teiste süüdistatavate vastu, millega tõmmatakse tähelepanu eemale teiste ametkondade poolt sooritatud võimalikelt vigadelt. Laevameeskonna kohtlemine raskete kurjategijatena enne nende süü kindlaksmääramist mõjub negatiivselt sektori mainele, mis juba praegu kannatab motiveeritud ja kõrgetasemeliste töötajate puuduse all Euroopas.

Nõukogu ühine seisukoht

Enam kui poolteist aastat pärast Euroopa Komisjoni ettepaneku avaldamist 7. oktoobril 2004, võttis transpordinõukogu vastu oma ühise seisukoha. See ei sisalda üksikasjalikke kriminaalkaristuse alaseid sätteid, mis olid välja toodud Euroopa Komisjoni ettepanekus ja parlamendi seisukohas. Selle tulemusena erineb tekst märgatavalt direktiivi algsest eesmärgist, milleks oli ühenduse tasemel kriminaalsanktsioonide kohustusliku süsteemi sisseviimine. MARPOLi ülevõtmise puhul, täpsemini õigusrikkumise ja erandjuhtumite määratlemise puhul, erineb ühine seisukoht samuti algsest komisjoni ettepanekust ja parlamendi seisukohast.

Ühisele seisukohale on lisatud mitmeid deklaratsioone, mis peegeldavad nõukogus valitsevaid erinevaid seisukohti:

- Hispaania, Prantsusmaa, Itaalia ja Portugal avaldasid ühisdeklaratsiooni, milles öeldakse, et nõukogu peaks minema ebaseaduslike heidetega võitlemisel majandusvööndis kaugemale kui direktiivis ette nähtud. Praegusel hetkel on nad võtnud endale õiguse teha seda rahvusvaheliste eeskirjade piires ise;
- Kreeka avaldas kokkuleppele oponeeriva deklaratsiooni, väites, et direktiivi sätted ulatuvad kaugemale MARPOLi konventsioonist.

Erinevused Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ja ühise seisukoha vahel

Euroopa Parlamendi esimese lugemise seisukoha ja nõukogu ühise seisukoha vahel on mitmeid olulisi erinevusi. Järgnevatel juhtudel on raportöör arvamisel, et need erinevused peab esitama muudatusettepanekutena ühisele seisukohale.

Hooletuse mõiste

"Raske hooletus" on rahvusvaheliselt aktsepteeritud õigustermin, mida ei saa aga öelda nõukogu poolt kasutatava "tõsise hooletuse" kohta, mille ebaselge defineerimine võib põhjustada erinevaid tõlgendusi liikmesriikide poolt. Euroopa Komisjoni termini kasutamine väldib õiguskindlusetust.

MARPOLi rakendamine

Raportöör nõustub nõukoguga, et MARPOL peab olema käesoleva direktiivi aluseks. Siinkohal soovib raportöör rõhutada ühtse rakendamise tähtsust ja olemasoleva rahvusvahelise õiguse tõlgendamist ELi piires. Nõukogu tekst ei käsitle territoriaalvete piiridest väljas olevatelt laevadelt vigastustest tingitud heiteid omaniku, kapteni või meeskonna poolse rikkumisena, juhul kui nad on kinni pidanud MARPOLi sätetest (teisisõnu võetakse tarvitusele ettevaatusabinõud, et hoida heidete hulka miinimumini ja ei käituta hooletult). Sellega vastab nõukogu Euroopa Parlamendi esimesele lugemisele järgnenud murele, et direktiivi ettepanek võib vähendada kaptenite ja laevameeskondade kaitset, samas kui tegevusahela ülejäänud pooled pääseksid sanktsioonidest. Nõukogu pakutud sõnastus artikli 5 lõikes 2 võimaldab tegevusahela teisi osalisi vastutusele võtta, ilma et kapteni hooletus oleks eelnevalt selgitatud.

Raportööri arvates peaks see MARPOLi säte kehtima ka territoriaalvete kohta. See takistaks ebavõrdsust seaduse ees, õiguskindlusetust ja tagaks MARPOList lähtuvalt laevameeskondadele sarnase kaitse sisevetes ja territoriaalvetes.

Kriminaalkaristused direktiivi ettepanekus

Nõukogu ei nõustu Euroopa Komisjoni ja parlamendiga teemal, kas Euroopa Ühenduse asutamislepingu transpordialane artikkel (artikkel 80 lõige 2) on või ei ole sobiv õiguslik alus ühenduse kokkulepeteks, mis käsitlevad kriminaalkaristusi merre lastud õliheidete puhul. Euroopa Komisjon ja parlament on arvamusel, et antud artikkel on kohane, kuna kriminaalsanktsioonid on vajalikud Euroopa keskkonna- ja transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks. Seetõttu on nad käesolevasse direktiivi lisanud kriminaalsanktsioonid koos rakendatavaid karistusi käsitleva juhendiga.

Komisjon usub aga, et kriminaalõiguse sätted kuuluvad kolmanda samba valdkonda (justiits- ja siseasjade alane koostöö) ja et kriminaalõiguse sätteid võib lisada ainult nõukogu asjaomasesse raamotsusesse.

Komisjoni äärmiselt kriitilises teatises ühise seisukoha kohta öeldakse, et nõukogu tekst ei lähe piisavalt kaugemale õigusrikkujate takistamisel, kuna puuduvad kohustuslikud kriminaalsanktsioonid. Komisjon juhib tähelepanu faktile, et asutamislepingu transpordialane artikkel pakub piisavat alust kriminaalsanktsioonide süsteemile, ja ta on nõus nõukogu teksti aktsepteerima seetõttu, et ei soovi õigusloomeprotsessi peatamist.

Esimesel lugemisel toetas parlament spetsiaalselt kriminaalsanktsioonide lisamist direktiivi ettepanekusse. Lisaks ei ole praeguses staadiumis mingeid tagatiseid, et kriminaalõiguse aspekte käsitletakse raamotsuses piisavalt. Seetõttu on tehtud ettepanek, et asjakohased sätted komisjoni esialgses ettepanekus peaksid direktiivi alles jääma.

Transpordiketi rakendatavad kriminaalsätted

Siin nõustub raportöör nõukoguga, et sanktsioonid peaksid kehtima kõikide (juriidiliste) isikute kohta, kes on vastutavad merekeskkonna reostamise eest ning seetõttu peaksid need sanktsioonid kehtima terve transpordiketi ulatuses. Kuid ühise seisukoha tekst ei too seda piisavalt selgelt välja ja seetõttu on muudatusettepanekute lisamise eesmärgiks rõhutada, et iga (juriidilise) isiku võib võtta vastutusele.

Raporteerimine ja rakendamise tähtaeg

Esimesel lugemisel palus parlament komisjonil oma hindamisraportis hinnata direktiivi ülevaatamise vajalikkust. Seda ei ole nõukogu veel teinud.

Rakendamise tähtaega pikendati esimesel lugemisel kuult kuult kaheteistkümnele, et anda liikmesriikidele piisavalt aega direktiivi hoolikaks ülevõtmiseks. Kuigi nõukogu seda soovis, ei ole perioodi edasiseks pikendamiseks vajadust, kuna alates komisjoni ettepaneku avaldamisest on juba kaotatud palju aega.

Kokkuvõte

Raportöör loodab, et kokkulepe antud ettepaneku osas saavutatakse kiiresti, mis võimaldaks illegaalsete heidete probleemiga tegeleda jõuliselt ja harmoneeritult. Kiiret kokkuleppe saavutamist silmas pidades käsitlevad ettepanud muudatusettepanekuteemasid, kus nõukogu ja parlamendi arvamuste vahel on märkimisväärsed erinevused. Mitmed muudatusettepanekud esimesest lugemisest ei ole enam olulised, kuna ka nõukogu teksti on muudetud. Raportöör nõustub ka nõukogu ja Euroopa Komisjoni arvamusega, et teatud muudatused esimesest lugemisest, kuigi teemakohased, jäävad siiski käesoleva direktiivi ulatusest välja.

MENETLUS

Pealkiri	Council common position for adopting a directive of the European Parliament and of the Council on ship-source pollution and on the introduction of sanctions for infringements		
Viited	11964/3/2004 – C6-0157/2004 – 2003/0037(COD)		
Õiguslik alus	EÜ art 251 lg 2		
Menetlusalus	art 62		
EP 1. lugemise kuupäev – P5	13.1.2004	P5	TA(2004)0009
Euroopa Komisjoni ettepanek	KOM(2003)0092		
Euroopa Komisjoni muudetud ettepanek			
Ühise seisukoha kättesaamisest istungil teada andmise kuupäev	28.10.2004		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 28.7.2004		
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Corien Wortmann-Kool 28.7.2004		
Aseraportöör(id)	Peter Pex	Karla Peijs	
Arutamine komisjonis	22.11.2004	18.1.2005	
Vastuvõtmise kuupäev	19.1.2005		
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 26 vastu: 4 erapooletuid: 20		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Robert Atkins, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Said El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Alessandro Battilocchio, Jean Louis Cottigny, Zita Gurmai, Francesco Musotto		

Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)	[Theodorus J.J. Bouwman]	
Esitamise kuupäev – A6	31.1.2005	A6-0015/2005
Märkused		