

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

25.4.2007

EP-PE_TC1-COD(2005)0239

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 25. aprillil 2007. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (EP-PE_TC1-COD(2005)0239)

PE 387.109

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 25. aprillil 2007

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni *ettepanekut*,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides vastavalt asutamislepingu artiklis 251 osutatud menetlusele³

ning arvestades järgmist:

- (1) *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ⁴, vastuvõtmisega sai Euroopa Liit täiendavad vahendid merel inimelusid ohustavate olukordade ärahoidmiseks ja merekeskkonna kaitseks.*

¹ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

² ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

³ *Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta seisukoht.*

⁴ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

- (2) *Käesoleva* direktiivi kohaselt peaks rannikuala omavalitsustel liikmesriikidel olema võimalik vahetada teavet, mida nad koguvad oma alluvusalasse kuuluvates piirkondades teostatavatel laevaliikluse seire missioonidel. Komisjoni ja liikmesriikide vahelisel kokkuleppel välja arendatud ühenduse teabevahetussüsteem SafeSeaNet hõlmab ühelt poolt andmevahetusvõrku ja teiselt poolt laevade ja nende lasti kohta kättesaadavate põhiliste andmete standardiseerimist (eelteated ja aruanded). Nii võimaldab see kindlaks määrata laevade asukohta ning edastada ametivõimudele täpset ja ajakohastatud teavet Euroopa vetes olevate laevade kohta, nende liikumise ja ohtliku või reostava lasti kohta ning ka kõige merel toimuva kohta.
- (3) Sellega seoses on selliselt kogutud teabe operatiivse ärakasutamise tagamiseks peamine, et käesolevas direktiivis osutatud andmekogumiseks ja -vahetuseks vajalikud ning siseriiklike haldusasutuste poolt kehtestatud infrastruktuurid oleksid integreeritud ühenduse teabevahetussüsteemi SafeSeaNet.
- (4) Direktiivi 2002/59/EÜ kohaselt teatavaks tehtud ja vahetatud teabe hulgas on erilise tähtsusega teave merel veetavate ohtlike või reostavate kaupade täpsete tunnuste kohta. Seda ning hiljutisi laevaõnnetusi silmas pidades tuleb rannikualade ametivõimudele võimaldada lihtsam juurdepääs meritsi veetavate nafta- ja naftasaaduste omaduste teabele, mis on peamine kõige sobivamate reostusvastase võitluse meetodite valikul, ning tagada neile hädaolukorras otseühendus operatiivtöötajatega, kes on veetavate toodete alal parimad asjatundjad.

- (5) *1974. aasta rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel (edaspidi "SOLASe konventsioon") osutatud laevade automaatset identifitseerimist lubavad süsteemid (automaatne identifitseerimissüsteem, edaspidi "AIS") mitte üksnes ei võimalda parandada nende laevade seire võimalusi, vaid eelkõige ka parandada laevade ohutust tiheda laevaliikluse oludes. Seetõttu integreeriti need direktiivi 2002/59/EÜ. Arvestades suurt hulka kokkupõrkeid kalalaevadega, mida kaubalaevad ei ole suutnud identifitseerida, või mis ei ole identifitseerinud ümbruses asuvaid kaubalaevu, on tungivalt soovitatav laiendada seda meetet üle 15 meetri pikkustele kalalaevadele. **Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (edaspidi "IMO") on tunnistanud, et AISi andmete avaldamine kaubanduslikel eesmärkidel veebis või mujal võib kahjustada laevade ja sadama objektide ohutust ja turvalisust ning nõudnud tungivalt, et liikmesriikide valitsused takistaksid vastavalt siseriiklikele seadustele nende isikute tegevust, kes võimaldavad AISi andmetele juurdepääsu Internetis või mujal. Lisaks ei tohiks laevateesid ja lasti käsitlevad AISi andmed kahjustada mereveonduses osalejate vahelist ausat konkurentsi.***
- (6) Tuleks uurida võimalikke koostoimeid AISi ja ühise kalanduspoliitika raames kasutatavate asukohamääramise ja sidesüsteemide, nagu näiteks laevade satelliitseiresüsteemide vahel. **Laevadele AISi paigaldamise ajakava tuleks kindlaks määrata vastavalt sellise uuringu tulemustele.** Püüeldes nende süsteemide integreerimisele, tuleb arvesse võtta kalalaevastike kontrollimise vajadusi ja nõudmisi edastatavate andmete turvalisuse ja konfidentsiaalsuse osas.
- (7) **Käesoleva direktiiviga sätestatakse AISi paigaldamine uutele laevadele. Olemasoleva kalalaevastiku varustamiseks tuleks lisaks Kalanduse Arendusrahastule luua eraldi eelarverida, mis võimaldaks geograafilisest piirkonnast sõltumata umbes kuni 90% ulatuses kaasrahastamist ühenduse vahenditest.**

- (8) Direktiivi 2002/59/EÜ artikliga 16 on ette nähtud, et liikmesriigid võtavad erimeetmeid oma käitumise või seisukorra poolest potentsiaalselt ohtu kujutavate laevade suhtes. Sellest lähtuvalt näib soovitatav lisada nende laevade nimekirja laevad, millel ei ole rahuldavaid kindlustusi või finantstagatise, või millel lootsid või sadamavõimud täheldavad laevandust ohustada või keskkonnale ohtu kujutada võivaid häireid.
- (9) Vastavalt direktiivi 2002/59/EÜ artiklile 18 erakordselt halbadest ilmastikuoludest tingitud ohtude kohta näib vajalik võtta arvesse jäätumisest meresõidule tekkivaid ohtusid. Seega, kui liikmesriigi poolt määratud pädev asutus leiab kvalifitseeritud teabetalituselt saadud jääolude prognoosi alusel, et meresõiduolud kujutavad tõsist ohtu inimestele või ränka reostusohu, tuleks tal sellest teatada oma territoriaalvetes viibivate või vastavas piirkonnas asuvasse sadamatesse siseneda või nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele. On vajalik, et see asutus võiks inimeste kaitsmiseks merel ja keskkonnakaitseks võtta kõik asjakohased meetmed. ***Et vältida võimalikke probleeme mõnede klassifikatsiooniühingute jääd puudutavate eeskirjadega oleks kasulik, kui riigid standardiseeriksid oma eeskirjad; sellega seonduvalt võiks olla Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni või teiste juhtivate assotsiatsioonide ühtsed nõuded, et vältida selliseid võimalikke konflikte.***
- (10) Direktiivi 2002/59/EÜ artikliga 20 on ette nähtud, et liikmesriigid koostavad plaanid merehätta sattunud laevade parimais võimalikes tingimustes vastuvõtmiseks oma sadamates või muus kaitstud piirkonnas, kui olukord nõuab, et piirata laevaõnnetuste tagajärgede ulatust.
- (11) IMO poolt pärast direktiivi 2002/59/EÜ kohaldamist vastuvõetud ohutute paikade suuniste kohaselt ning komisjoni, Euroopa Mereohutuse Ameti ja liikmesriikide koostöös teostatud töödest lähtuvalt näib siiski vajalik täpsustada peamisi sätteid, mida ohutute paikade plaanid peavad sisaldama, et tagada selle meetme ühtlustatud ja tõhus rakendamine ning selgitada liikmesriikide kohustuste ulatust.

- (12) Laevahukku põhjustava või keskkonnale või meresõidule ohtliku olukorra puhul **on oluline, et oleks võimalik paluda abi sõltumatult asutuselt, kellel on volitused ja teadmised merehätta sattunud laeva abistamiseks, eesmärgiga kaitsta inimesi ja keskkonda ning vähendada majanduslikku kahju. Asjakohane pädev asutus võiks olla alaline. Eelkõige peaks kõnealune asutus olema volitatud sõltumatult otsustama merehätta sattunud laeva vastuvõtmise üle** ohutusse paika. Selleks **peaks see** vastava ohutu paiga **plaanis sisalduva** teabe põhjal olukorda eelnevalt **hindama**.
- (13) **Abi vajavate** laevade vastuvõtmise plaanid peavad täpselt kirjeldama otsuse tegemise ahelat häiresignaali andmise või häireolukordades tegutsemise korral. Asjaomased **asutused** ja nende ülesanded ning asjassepuutuvate poolte vaheline sidepidamine peavad olema selgelt kirjeldatud. Kohaldatav kord peab tagama kiire otsusetegemise, mis põhineb spetsiifilisel merendusallasel asjatundlikkusel **nende juhtumitega tegelemisel, millel võivad olla tõsiselt kahjulikud tagajärjed**.
- (14) Liikmesriikidel tuleks nende plaanide koostamisel teha ka loetelu võimalikest ohutust paikadest rannikul selleks, et võimaldada pädeval asutusel laevaõnnetuse või- intsidendi korral selgesti ja kiiresti kindlaks määrata merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks kõige sobivamad piirkonnad. Selline loetelu peab sisaldama asjaomaste andmete kogumist eelkõige vaadeldavate kohtade füüsikaliste, keskkondlike ja majanduslike tunnusjoonte ning merehätta sattunud laevade vastuvõtmist lihtsustavate olemasolevate seadmetike ja rajatiste kohta või õnnetuse või reostuse tagajärgedega võitlemise kohta.
- (15) On oluline, et laeva ohutusse paika vastuvõtmist otsustavate pädevate asutuste ning ka häiresignaali vastuvõtmisega tegelevate ning häireolukordades tegutsema volitatud asutuste nimekiri avaldatakse sobival viisil. Liikmesriigid peaksid potentsiaalsete ohutute paikade loetelust teavitama ka komisjoni. Lõpuks võib osutada kasulikuks, et asjakohane teave ohutute paikade kohta oleks kättesaadav ka merel abioperatsioonides osalejatele ja asutustele nendes naaberliikmesriikides, keda võib merehätta sattumise olukord ohustada. **Tähtis on, et kõnealust teavet omavad pooled tagavad selle konfidentsiaalsuse.**

- (16) *Merekaitsealade võrgustiku rakendamist tuleks kiirendada ning lisaks peaksid liikmesriigid komisjoni koordineerimisel koostama hooajalised (riikidevahelised) merekeskkonna ja inimressursside indekskaardid.*
- (17) *Kindlustuse või finantstagatise puudumine ei vabasta liikmesriiki kohustusest aidata merehätta sattunud laeva ja võtta see vastu ohutus paigas, kui sellega vähendatakse ohtu meeskonnale ja keskkonnale. Kuigi pädevad asutused võivad kontrollida, kas laeval on kindlustuskate või muu finantstagatis, mis võimaldab selle ohutusse paika vastuvõtmisega seonduvate kulude ja kahjude asjakohast hüvitamist, ei tohi teabe nõudmine takistada päästeoperatsiooni.*
- (18) *Sadamad, mis võtavad vastu merehätta sattunud laeva peaksid kiirelt saama hüvitise kõigi tegevusega seotud kulude ja kahjude eest. Selleks tuleb rakendada mitte ainult Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiivi 2007/.../EÜ [laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta]⁺ ja Rahvusvahelist Naftareostuse Hüvitamise Fondi eeskirju, vaid ka 1996. aasta rahvusvahelist konventsiooni vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol (edaspidi "HNS konventsioon") ja 2001. aasta rahvusvahelist konventsiooni punkrikütuse reostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse kohta (edaspidi "punkrikütuse konventsioon"). Seetõttu peaksid liikmesriigid kõnealused konventsioonid võimalikult kiiresti ratifitseerima. Samuti peaksid liikmesriigid IMO raames nõudma laevavraki eemaldamist käsitlevat konventsiooni vastuvõtmist. Erandjuhtudel, eriti kui puuduvad laevaomaniku finantstagatised ja muud kompenseerimisvahendid, tagab liikmesriik merehätta sattunud laeva vastuvõtmisega seotud sadamale tekitatud kulude ja majandusliku kahju hüvitamise.*

⁺ Väljaannete talitus: palun sisestada number ja kuupäev.

- (19) *Laeva kapteni ja meeskonna täieliku koostöö ja usalduse saavutamiseks peab neile olema tagatud õiglane kohtlemine selle liikmesriigi pädevate asutuste poolt, kes merehätta sattunud laeva vastu võtab. Selleks on liikmesriikidel soovitatav rakendada IMO suuniseid meresõitjate õiglase kohtlemise kohta mereõnnetuse korral.*
- (20) *Liidu ranniku valvamine ja selle territoriaalvetesse sisenevate laevade jälgimine on Euroopa meresõiduohutuse nurgakivi. Et tõrjuda laevade karistamatust ja tagada ohutute paikade kompensatsiooni saamine õnnetuse korral on oluline tihendada ranniku kontrollimist ning tagada, et ükski laev ei sisene liidu territoriaalvetesse, kui tal puudub finantstagatis direktiivi 2007/.../EÜ [laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta]⁺ tähenduses.*
- (21) *Laevaliikluse seire ja korraldamise meetmete eriotstarve on võimaldada liikmesriikidel saada tegelikku teavet nende õigusalluvuses olevates vetes viibivate laevade kohta ja seega võimalikke ohtusid vajadusel paremini ära hoida. Sellega seoses võimaldab teabe jagamine parandada kogutud andmete kvaliteeti ja lihtsustab nende andmete töötlemist.*
- (22) *Liikmesriigid ja komisjon on vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ teinud olulisi edusamme elektronandmevahetuse ühtlustamisel, eelkõige ohtliku või reostava kauba vedude osas. Alates 2002. aastast väljatöötatud ühenduse teabevahetussüsteem SafeSeaNet peaks tänaseks olema kasutusele võetud ühenduse ulatusega vahejaamade võrgustikuna. Oluline on tagada, et SafeSeaNet süsteemi tulemuseks ei ole tööstuse suurenenud haldus- või kuludekoorem, et toimuks ühtlustumine rahvusvaheliste eeskirjadega ja arvesse võetakse konfidentsiaalsust seoses võimalike mis tahes kaubanduslike mõjudega.*

⁺ Väljaannete talitus: palun sisestada number.

- (23) Uute tehnoloogiate ja eriti nende maailmaruumis rakendamise alal tehtud edusammud, näiteks laevade *satelliidipõhised* seireseadmed, kuvamissüsteemid või ka Galileo, võimaldavad tänapäeval laiendada laevaliikluse järelevalvet avamerele ja sel viisil Euroopa veed paremini hõlmata. *Lisaks on IMO muutnud SOLASE konventsiooni, et arvestada mereohutuse ja meresõiduturvalisuse valdkonnas toimunud arenguid ning merekeskkonda, eesmärgiga arendada välja süsteemid ülemaailmseks laevade identifitseerimiseks ning jälgimiseks suurel vahemaal (LRIT). Vastavalt IMO poolt heaks kiidetud kavale, mis annab võimaluse asutada piirkondlikke LRIT teabekeskusi ja arvestades SafeSeaNet süsteemi kogemusi, peaks LRIT andmete kogumise ja haldamise eesmärgil rajama LRIT Euroopa teabekeskuse. LRIT andmete kasutamiseks peavad liikmesriigid olema ühendatud LRIT Euroopa teabekeskusega.*
- (24) *IMO nõue varustada laevad LRIT süsteemiga on rakendatav ainult rahvusvaheliste reisidega tegelevatele laevadele. Kuid kuna liikmesriigi sadamate vahel kohalike sõitudega tegelevad laevad kujutavad samuti ohtu mereohutusele, turvalisusele ja keskkonnale, peavad ka kõnealused laevad olema varustatud LRIT süsteemiga vastavalt komisjoni poolt esitatavale ajakavale.*
- (25) Käesoleva direktiivi või muude mereohutusvaldkonna õigusaktide alusel kogutud teabe optimaalse ja ühenduse tasandil ühtlustatud ärakasutamise kindlustamiseks peab komisjonil olema võimalik vajadusel tagada nende andmete töötlemine, kasutuselevõtmine ja levitamine liikmesriikide määratud ametiasutustes.
- (26) *Käesoleva direktiivi alusel kogutud andmeid võib levitada ja kasutada ainult eesmärgiga takistada merel inimelule ohtliku olukorra teket või merekeskkonna kaitsmise eesmärgil; seetõttu on soovitatav, et komisjon koostöös Euroopa Võrgu- ja Infoturbe Ametiga uuriks, kuidas lahendada käesoleva direktiivi rakendamisest tingitud võrgu- ja infoturbe probleeme.*

- (27) Sellega seoses näitas süsteemi Equasis arendamine meresõiduohutuskultuuri edendamise vajadust, eelkõige mereveoettevõtjate juures. Komisjon peab olema võimeline kaasa aitama kogu mereohutuse valdkonnas tegutsevate erinevate avalik- või eraõiguslike organisatsioonide kogutud merendusalse teabe levitamisele selle süsteemi kaudu.
- (28) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS)¹, koondatakse ühenduse meresõiduohutust, laevade põhjustatud merereostuse vältimist ning elu- ja töötingimuste kaitset laevapardal käsitlevate õigusaktide alusel asutatud komiteede ülesanded. Järelikult tuleks olemasolev komitee asendada COSSiga.
- (29) Tuleks ka arvesse võtta osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatusi.
- (30) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 1406/2002² loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet peab tagama käesoleva direktiivi ühesuguseks ja tõhusaks rakendamiseks vajaliku abi.
- (31) Direktiivi 2002/59/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 93/2007 (ELT L 22, 31.1.2007, lk 12).

² EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1891/2006 (ELT L 394, 30.12.2006, lk 1).

Artikkel 1

Direktiivi 2002/59/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Põhjendus 19 asendatakse järgmisega:

"(19) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused^{}. Eelkõige tuleks komisjoni volitada koostama SafeSeaNeti käsitlevat lisa ning muutma I, III ja IV lisa vastavalt saadud kogemustele. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid või täiendada käesolevat direktiivi, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Komisjoni tuleks volitada ka kehtestama nõuded LRIT seadmete paigaldamise kohta siseriiklikeks sõitudeks ettenähtud laevadele ning muutma määratlusi, viiteid või lisasid, et viia need kooskõlla EÜ või rahvusvahelise õigusega. Kõnealused meetmed võib võtta vastu vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5 osutatud regulatiivmenetlusele.*

^{*}EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).".

2) Artikli 1 esimene lõik asendatakse järgmisega:

"Käesoleva direktiivi eesmärk on luua ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, et suurendada mereliikluse turvalisust ja tõhusust, sadama- ja mereohutust, parandada asutuste reageerimist vahejuhtumitele, õnnetustele või potentsiaalselt ohtlikele olukordadele merel, sealhulgas otsimis- ning päästeoperatsioonid ja parem laevade tekitatud reostamise ennetamisele ning kindlakstegemisele kaasaaitamine."

3) Artikli 2 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) *sissejuhatavad sõnad asendatakse järgmisega "Kui ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata käesolevat direktiivi:";*

b) *punkt c asendatakse järgmisega:*

"c) laeval kasutatavate proviandi ja seadmete suhtes."

4) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a muudetakse järgmiselt:

i) *esimeses lauses asendatakse sissejuhatavad sõnad "järgmised dokumendid:" sõnadega "järgmised dokumendi nende ajakohastatud versioonis:";*

ii) lisatakse järgmised taanded

– "IMO resolutsioon A.949(23)" - Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 949(23) *pealkirjaga* "Abivajavate laevade ohutute paikade suunised";

– "IMO resolutsioon A.950(23)" - Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 950(23) *pealkirjaga* "Mereabiteenistused (MAT)";

- ***"IMO resolutsioon A.917(22)" - Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon A.917(22) pealkirjaga "Suunised AISi kasutamise kohta laeva pardal", mida on muudetud IMO resolutsiooniga A.956(23);***
- ***"IMO resolutsioon A.987(24)" - Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon A.987(24) pealkirjaga "Suunised meresõitjate õiglase kohtlemise kohta mereõnnetuse korral";"***

b) lisatakse järgmised punktid s, t, u ja v:

- s) ***"SafeSeaNet" - komisjoni ja liikmesriikide koostöös väljaarendatud ühenduse mereohutuse teabevahetussüsteem ühenduse õigusaktide rakendamise tagamiseks, nagu on ära toodud erilisas, mis koostatakse artiklis 28 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt;***
- t) ***"regulaarvedu" - rida avaliku sõidugraafiku alusel või sellise regulaarsuse või sagedusega kahe või mitme sadama vahelise ühenduse tagamiseks korraldatavaid ülesõite, mis moodustavad äratuntava korrakindla ülesõiduteenuse;***
- u) ***"kalalaev" - kõik kaubandusliku kalapüügi või muude mere elusressursside püügi otstarbel seadmestikuga varustatud või kasutatavad laevad;***
- v) ***"LRIT" - süsteem, mis automaatselt edastab suurel vahemaal laevade identifitseerimise ja jälgimise alast teavet vastavalt SOLASE konventsiooni määruse 19 V peatükile."***

- 5) Lisatakse järgmine artikkel 6 a:

"Artikkel 6 a

Automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS) kasutamine kalalaevadel

Kõik kalalaevad, mille pikkus ületab **24 meetrit**, ning mis sõidavad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes, peavad II lisa I osa punktis 3 esitatud ajakava alusel olema varustatud IMO toimumisnormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS).

AISiga varustatud kalalaevad hoiavad selle pidevalt töös, välja arvatud juhul, kui rahvusvahelised lepingud, eeskirjad või standardid näevad ette navigatsioonandmete kaitsmist.

Vastavalt IMO suunistele AISi kasutamise kohta laeva pardal võib kapten AISi välja lülitada, kui peab seda vajalikuks laeva turvalisuse ja julgeoleku eesmärgil."

- 6) Lisatakse järgmine artikkel 6 b:

"Artikkel 6 b

Laevade identifitseerimine ning jälgimine suurel vahemaal (LRIT)

1. Rahvusvahelistel liinidel sõitvatele laevadele, välja arvatud AISiga varustatud laevad, kes tegutsevad ainult AIS võrgustikuga kaetud Al merepiirkonnas, paigaldatakse LRIT süsteem vastavalt SOLASE konventsiooni määruse 19 V peatükile ja IMO toimumisnormidele ja nõuetele.

Komisjon kehtestab kooskõlas artikli 28 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusega nõuded LRIT seadmete paigaldamise kohta Euroopa Liidu liikmesriigi sadamate vahel liikuvatele siseriiklikeks sõitudeks ettenähtud laevadele.

2. Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd, et rajada 31. detsembriks 2008 LRIT Euroopa teabekeskus, mille ülesandeks on suurel vahemaal identifitseerimist ning jälgimist käsitlevate andmete töötlemine.

LRIT Euroopa teabekeskusest saab Euroopa mereohutusalase andmevahetussüsteemi SafeSeaNet osa. SafeSeaNeti siseriiklike elementide muudatustega ning samuti LRIT teabe lisamisega seotud kulud katavad liikmesriigid.

Hiljemalt 31. detsembriks 2008 peavad liikmesriigid looma ühenduse LRIT Euroopa teabekeskusega ja seda säilitama.

3. Komisjon määrab kindlaks LRIT Euroopa teabekeskuses olevale teabele juurdepääsu poliitika ja põhimõtted vastavalt artikli 28 lõikes 2 viidatud regulatiivmenetlusele."

7) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 12

Lastisaatja kohustused

1. Lastisaatjad, kes liikmesriigi sadamas pakuvad vedamiseks ohtlikke või saastavaid kaupu, peavad enne kauba võtmist pardale ning sõltumata laeva suurusest, laeva kaptenile või käitajale esitama järgmist teavet sisaldava deklaratsiooni:

- a) I lisa punktis 2 loetletud teave;
- b) Marpoli konventsiooni I lisas osutatud ainete puhul toote ohutuskart, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toodete füüsikalise-keemilised omadused, sealhulgas sentistootsides (cSt) väljendatud viskoossus temperatuuril 50°C ja tihedus temperatuuril 15°C **ning toote ohutuskartil toodud teised ained vastavalt IMO resolutsioonile MSC.150(77);**
- c) Lastisaatja või muu isiku või asutuse kontaktandmed hädaabikõnaks teabe saamiseks toodete füüsikalise-keemiliste omaduste või kiireloomulistel juhtudel võetavate meetmete kohta.

2. Ohtlike või saastavaid aineid vedavad laevad, mis tulevad väljaspool ühendust asuvast sadamast ja suunduvad liikmesriigi sadamasse või liikmesriigi territoriaalvetes asuvasse ankrupaika, peavad omama lastisaatja väljastatud deklaratsiooni, mis sisaldab järgmist teavet:

- a) **I lisa punktis 3 toodud teave;**
- b) **käesoleva artikli lõike 1 punkti b ja c kohaselt nõutav teave.**

3. Lastisaatja on kohustatud **tagama ja vastutab selle eest**, et veoks pakutud saadetis vastab tõepoolest **lõigete 1 ja 2** kohaselt deklareeritud kaubale".

8) Artikli 14 teise lõigu punkt c asendatakse järgmisega:

- "c) iga liikmesriik peab taotluse korral saama viivitamatult saata SafeSeaNeti kaudu teavet laeva ja pardal olevate ohtlike või saastavate kaupade kohta teise liikmesriigi pädevatele asutustele. See ei tähenda, et liikmesriigid võiksid rutiinselt hakata nõudma andmeid laevade ja nende lasti kohta muudel põhjustel kui mereliikluse ohutus või turvalisus või merekeskkonna kaitse."

9) Artikli 16 lõikele 1 lisatakse järgmised punktid d ja e:

- "d) laevad, mis ei ole teatanud või millel puuduvad kindlustustunnistused või finantstagatise tõendid vastavalt *Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiivile 2007/.../EÜ* [laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta]⁺;
- e) laevad, mille puhul lootsid või sadamavõimud on täheldanud häireid, mis võivad meresõiduohutust ohtu seada või tekitada ohtu keskkonnale.

⁺ "ELT L ...".

10) Lisatakse järgmine artikkel 18 a:

"Artikkel 18 a

Meetmed jääoludest tekkiva ohu korral

1. Kui liikmesriikide määratud pädevad asutused leiavad seoses jääoludega, et inimelud on merel tõsiselt ohustatud, või oma mere- või rannikualade või teiste liikmesriikide mere- või rannikualade kaitseks:

- a) annavad nad oma territoriaalvetes viibivate või nende sadamasse siseneda või nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele asjaomast teavet jääolude, soovitatavate marsruutide ja jäälõhkumisteenuste kohta oma õigusalluvusse kuuluvates vetes;
- b) võivad nad nõuda, et asjaomastes piirkondades asuvad ja sadamasse või terminali siseneda või nendest väljuda või ankrupaigast lahkuda soovivad laevad **saavad dokumentaalselt tõendada, et nad vastavad** asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavatele vastupidavus- ja võimsusnõuetele.

2. Lõike 1 kohaldamisel võetavad meetmed põhinevad jääolude andmete osas liikmesriigi poolt tunnustatud kvalifitseeritud meteoroloogiliselt teabetalituselt saadud jää- ja ilmastikuolude prognoosidel."

⁺ Väljaannete talitus: palun sisestada number ja kuupäev.

11) Artikli 19 lõikele 2 lisatakse järgmine lõik:

"Selleks edastavad nad pädevatele siseriiklikele asutustele nende taotlusel artiklis 12 osutatud teabe."

12) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

"Artikkel 20

Merehätta sattunud laeva vastuvõtmine ohutusse paika

1. ***Iga liikmesriik määrab pädeva asutuse, kellel on nõutav asjatundlikkus ja sõltumatus, mis tagab talle volitused teha päästetööde ajal omaalgatuslikult otsus seoses merehätta sattunud laeva vastuvõtmisega, pidades silmas:***

- ***inimelude kaitsmist;***
- ***ranniku kaitsmist;***
- ***merekeskkonna kaitsmist;***
- ***mereohutust; ja***
- ***majandusliku kahju vähendamist.***

2. ***Lõikes 1 osutatud asutus võib muuhulgas:***

- a) ***piirata laeva liikumist või suunata see konkreetsele kursile. See nõue ei mõjuta kapteni kohustust tagada laeva ohutu juhtimine;***

- b) *teha laeva kaptenile ametlik märkus lõpetada meresõiduohutuse või keskkonna ohustamine;*
- c) *tulla laeva pardale või saata laeva pardale hindamismeeskond, et hinnata laeva kahjustusi ja ohu suurust, aidata kaptenil olukorda parandada ja anda sellest pidevalt teada pädevale kaldajaamale;*
- d) *vajadusel paluda abi ja palgata päästetöötajaid;*
- e) *lasta laeva vedada või juhtida lootsil.*

3. *Komisjoni koordineerimisel koostavad liikmesriigid hooajalised (riikidevahelised) merekeskkonna ja inimressursside indekskaardid.*

4. *Lõikes 1 osutatud asutus vastutab artiklis 20 a osutatud kava täitmise eest.*

5. *Vastavalt olukorra eelhinnangule teeb lõikes 1 osutatud asutus otsuse merehätta sattunud laeva ohutusse paika vastuvõtmise kohta.*

Lõikes 1 osutatud asutus tagab, et lähtuvalt olukorra eelhinnangust kooskõlas artiklis 20 a osutatud kavadele, võetakse merehätta sattunud laevad vastu ohutusse paika alati juhul, kui laeva vastuvõtmine vähendab antud olukorraga seotud ohtusid.

6. *Liikmesriigid lähtuvad nende jurisdiktsiooni all olevates vetes merehätta sattunud laevameeskonna suhtes IMO suunistest meresõitjate õiglase kohtlemise kohta mereõnnetuse korral.*

7. *Lõikes 4 osutatud asutused korraldavad regulaarselt kohtumisi, et vahetada kogemusi ja täiendada käesoleva artikli alusel võetavaid meetmeid. Nad võivad erakorralistel asjaoludel kohtuda igal ajal ühe poole või komisjoni algatusel."*

13) Lisatakse järgmine artikkel 20 a:

"Artikkel 20 a

Plaanid merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks ohutusse paika

1. Liikmesriigid koostavad plaanid oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes asuvatest merehätta sattunud laevadest tulenevate ohtude korral tegutsemiseks **ning laevade vastuvõtmise ja inimeste elude kaitsmise tagamiseks.**

2. Lõikes 1 osutatud plaanid koostatakse pärast nõupidamisi asjaomaste pooltega, võttes arvesse artikli 3 punktis a osutatud asjaomaseid IMO suuniseid, ning need sisaldavad vähemalt järgmisi andmeid:

- a) hädasignaalide vastuvõtmiseks ja nende töötlemiseks volitatud asutuse või asutuste andmed;
- b) olukorra hindamise, sobiva ohutu paiga määramise ja merehätta sattunud laeva teatud kindlasse ohutusse paika vastuvõtmise üle otsustava asutuse andmed;
- c) potentsiaalsete ohutute paikade loetelu, milles on esitatud kiiret hindamist ja otsustamist lihtsustavad elemendid, sealhulgas asjaomaste potentsiaalsete ohutute paikade keskkonna- ja sotsiaaltegurite ning looduslike tingimuste kirjeldus;
- d) loetelus esitatud potentsiaalsete ohutute paikade määramisel rakendatav hindamiskord;
- e) nõuetekohased abi-, pääste- ja reostusvastase võitluse vahendid ja rajatised;

- f) võimalikud kehtivad rahvusvahelised kooskõlastus- ja otsustusmehhanismid;
- g) ohutusse paika vastuvõetavate laevade suhtes kehtiv finantstagatis ja vastutuse kord.

3. Liikmesriigid avaldavad artikli 20 lõikes 4 osutatud pädeva asutuse nime ning hädasignaalide vastuvõtmiseks ja nende töötlemiseks volitatud kontaktisikute nimekirja. Nad edastavad komisjonile potentsiaalsete ohutute paikade loetelu. Lisaks edastavad nad teabe naaberliikmesriikide plaanide ja ohutute paikade kohta.

Merehätta sattunud laevade vastuvõtmise plaanides sätestatud toimingute teostamisel tagavad nad, et kogu asjakohane teave plaanide ja ohutute paikade kohta on operatsioonidesse kaasatud pooltele, sealhulgas pääste- ja puksiirettevõtetele, kättesaadav.

Isikud, kellele vastavalt käesolevale lõikele edastatakse hädaolukorra lahendamise plaane ja ohutuid paiku kajastavat teavet, peavad tagama selle teabe konfidentsiaalsuse."

14) Lisatakse järgmine artikkel 20 b:

"Artikkel 20 b

Finantstagatiseid ***ja hüvitis***

1. ***Kindlustustunnistuse või finantstagatise puudumine ei vabasta liikmesriike artiklis 20 osutatud eelhinnangust ja otsuse tegemisest ning asjakohaste dokumentide puudumine ei ole liikmesriigile piisav põhjus loobuda merehätta sattunud laeva vastuvõtmisest.***

2. *Piiramata artikli 1 kohaldamist võib liikmesriik enne merehätta sattunud laeva ohutusse paika vastuvõtmist, vastavalt direktiivi 2007/.../EÜ [laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta]⁺ artiklile 7, nõuda laeva käitajalt, esindajalt või kaptenilt kindlustustunnistust või finantstagatist, mis katab tema vastutuse laeva poolt tekitatud kahju eest. Kõnealuse tunnistuse nõudmine ei tohi põhjustada viivitust merehätta sattunud laeva vastuvõtmisel.*

3. *Kui vastavalt direktiivile 2007/.../EÜ [laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta]⁺ ning kehtivatele kompensatsioonimehhanismidele ei ole laeva omanik või käitaja põhjendatud aja jooksul hüvitanud vastavalt artikli 20 lõikele 5 tehtud otsusest tingitud sadamale tekitatud kulusid või majanduslikku kahju, tagab liikmesriik sadama kulude ja võimaliku majandusliku kahju hüvitamise."*

15) Lisatakse järgmine artikkel 22 a:

"Artikkel 22 a

Euroopa mereohutuse teabevahetussüsteem SafeSeaNet

1. Liikmesriigid loovad siseriikliku või kohaliku mereohutuse infohaldussüsteemi, et tagada käesolevas direktiivis osutatud teabe töötlemine.

2. Lõike 1 alusel loodud sidesüsteemid peavad võimaldama kogutud teabe operatiivset ärakasutamist ja täitma käesoleva direktiivi artiklis 14 esitatud tingimusi.

3. Käesolevas direktiivis osutatud teabevahetuse toimimise tagamiseks kindlustavad liikmesriigid, et käesolevas direktiivis osutatud teabe kogumiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks loodud siseriiklikke või kohalikke süsteeme saab ühendada ühenduse mereohutuse teabevahetussüsteemiga SafeSeaNet. **Komisjon tagab, et ühenduse mereohutuse teabevahetussüsteem SafeSeaNet tegutseb ööpäev ringi.**

⁺ Väljaannete talitus: palun sisestada number.

4. *Piirkondlike lepingute või piiriülese, piirkondadevahelise või riikidevahelise koostöö raames tagavad liikmesriigid, et infosüsteemid või võrgustikud vastaksid käesoleva direktiivi nõuetele ning oleksid ühilduvad ja ühendatud SafeSeaNet süsteemiga.*

5. *Piisava aja tagamiseks SafeSeaNet süsteemi toimimise katsetamiseks hakkab see süsteem täismahus tööle 1. jaanuaril 2009."*

16) Artiklit 23 muudetakse järgmiselt:

a) lõige c asendatakse *järgmisega*:

"c) ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi katvuse laiendamine ja/või selle ajakohastamine laevade identifitseerimise ja seire parandamiseks, võttes arvesse arengut side- ja infotehnoloogias. Selleks teevad liikmesriigid ja komisjon koostööd, et vajadusel luua kohustuslikud aruandlussüsteemid, kohustuslikud laevaliiklusteenistused ja asjaomased liikluskorraldussüsteemid, mis esitatakse kinnitamiseks IMOle. Nad teevad koostööd ka asjaomastes piirkondlikes või rahvusvahelistes organites liiklusseireseadmete ja kaugel ulatusega merejärelevalve seadmete arendamisel.";

b) lisatakse järgmised punktid e, f *ja g*:

"e) lisas osutatud teabe haldamiseks kasutatavate siseriiklike süsteemide ühendatavuse ja koostalitlusvõime tagamine, *satelliidipõhiste süsteemide integreerimine tavapärastega ning* SafeSeaNet süsteemi arendamine ja ajakohastamine.

- f) *AISI ühise kalanduspoliitika raames kasutatavatesse asukohamääramis- ja sidesüsteemidesse integreerimise teostatavusuuringute läbiviimine ja selle teostamisviiside määramine. Nende uuringute järeldused tehakse kättesaavaks hiljemalt 12 kuud enne artiklis 6a osutatud kohustuse jõustumist, kuid igal juhul mitte hiljem kui 1. juulil 2008.*
- g) *selliste menetluste uurimine ja rakendamine, mis suudavad tõhusalt tagada kogutud teabe konfidentsiaalsuse."*

17) Lisatakse järgmine artikkel 23 a:

"Artikkel 23 a

Mereohutusteabe töötlemine ja haldamine

1. Komisjon tagab vajadusel käesoleva direktiivi alusel kogutud või mis tahes avalik- või eraõiguslike organisatsioonide poolt nende vastavatel missioonidel kogutud teabe töötlemise, kasutuselevõtmise ja levitamise liikmesriikide poolt nimetatud ametiasutustes.
2. Vajadusel panustab komisjon mereohutusandmete kogumise ja levitamise süsteemide arendamisesse ja toimimisse, nimelt süsteemi Equasis või mis tahes muu samaväärse avalikku laadi süsteemi kaudu."

18) *Artikkel 24 asendatakse järgmisega:*

"Artikkel 24

Andmete konfidentsiaalsus

1. *Liikmesriigid võtavad vastavalt siseriiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada neile vastavalt käesolevale direktiivile saadetud teabe konfidentsiaalsus.*

2. *Liikmesriigid peavad lähtuvalt oma siseriiklikest õigusaktidest kontrollima, et laevadelt edastatud AISi ja LRITi käsitlev teave ei muutuks kättesaadavaks ega takistama selle kasutamist muudel eesmärkidel kui ohutus, julgeolek ja keskkonnakaitse või mis võiks mõjutada laevade kasutajate vahelist konkurentsi. Eelkõige ei luba nad lasti ja laeval olevaid inimesi puudutava teabe avalikku levitamist, välja arvatud juhul kui laeva kapten või käitaja on selle kasutamist lubanud.*

3. *Koostöös Euroopa Võrgu- ja Infoturbeametiga uurib komisjon, kuidas lahendada võrgu- ja infoturbe probleeme, mis võivad olla seotud käesolevas direktiivis sätestatud meetmetega, eriti artiklites 6, 6 a, 14 ja 22 a esitatud meetmetega. Hiljemalt üks aasta pärast käesoleva direktiivi jõustumist võtab komisjon vajalikud meetmed, et võidelda vastavalt käesolevale direktiivile vahetatud andmete omavolilise kasutamise või kaubandusliku kuritarvitamise vastu."*

19) *Artiklis 27 asendatakse lõige 2 järgmisega:*

"2. Lisaks sellele võib I, III ja IV lisasid muuta vastavalt artikli 28 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele, pidades silmas käesoleva direktiiviga saadud kogemusi, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi reguleerimisala."

20) *Artikkel 28 asendatakse järgmisega:*

"Artikkel 28

Komitee

1. Komisjoni abistab meresõiduohutuse ja laevade põhjustatud merereostuse vältimise komitee (COSS), mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002* artikliga 3.

2. *Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.*

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. *Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.*

^{*} EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 93/2007 (ELT L 22, 31.1.2007, lk 12)."

21) *I lisa punkti 4 X taane asendatakse järgmisega:*

"– *X. mitmesugune teave:*

– *kõikide laevamasuuti vedavate laevade laevamasuudi omadused ja eeldatav kogus,*

– *navigatsiooniseisund."*

22) II lisa I osasse lisatakse järgmine punkt 3:

"3. Kalalaevad

Kõikidel kalalaevadel, mille kogupikkus on **24 meetrit** või üle selle, on nõutav artiklis 6 a sätestatud seadmete olemasolu järgmise ajakava alusel:

– *uus kalalaev, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle: ...^{*};*

– *kalalaev, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: mitte hiljem kui ...^{**};*

^{*} *Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.*

^{**} *Kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeva."*

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus normid hiljemalt ...*. Nad edastavad kõnesolevate normide ning kõnealuste normide teksti ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamatult komisjonile.

Kui liikmesriigid need õigusnormid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või, nende normide ametliku avaldamise korral, nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise korra kehtestavad liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud oluliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

....

Euroopa Parlamendi nimel
esimees

Nõukogu nimel
eesistuja

* 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.