

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

29.3.2007

EP-PE_TC1-COD(2005)0242

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 29. märtsil 2007 eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta (EP-PE_TC1-COD(2005)0242)

PE 387.027

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 29. märtsil 2007

**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ
laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni *ettepanekut*,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse *Regioonide Komitee* arvamust²,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras³,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühenduse mereveopoliitika üks elemente seisneb kaubalaevade kvaliteedi parandamises, kusjuures ettevõtjatelt nõutakse suuremat vastutust.
- (2) *Euroopa ranniku ja Euroopa kodanike kaitse igasuguse laevaõnnetuste tagajärjel tekkinud ökoloogilise kahju eest on Euroopa Liidu esmatähtis prioriteet.*
- (3) *Euroopa ranniku kaitse hõlmab kaht aspekti: õnnetuste vältimine, tagades, et vaid ohututel laevadel oleks õigus merd sõita, ja meetmete rakendamine selleks, et ohvritele saaks võimalikult kiiresti täielikult hüvitada õnnetusega neile tekitatud kahju.*

¹ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

² ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

³ Euroopa Parlamendi 29. märtsi 2007. aasta seisukoht.

- (4) Hoiatavat laadi meetmed võeti juba vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiviga 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest¹, mida täiendati nõukogu 12. juuli 2005. aasta raamotsusega 2005/667/JSK (millega tugevdatakse kriminaalõiguslikku raamistikku laevade põhjustatud merereostuse vastase õiguse jõustamiseks)².
- (5) ***Rahvusvahelisi süsteeme, mis reguleerivad mereveoga seotud tsiviilvastutust ja kahju hüvitamist kolmandatele isikutele, tuleks rakendada ja parandada, kindlustamaks, et mereveoahela ettevõtjad tagavad kaupade veo ainult laitmatus seisukorras laevade pardal, kindlustamaks kahju õiglane hüvitamine isikutele, kes mereveoahelas ei osale, ning kutsumaks ettevõtjaid ja nende agente üles suuremale ettevaatlikkusele ja professionaalselt hoolsale suhtumisele.***
- (6) Oleks vaja, et merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsiooni 1996. aasta protokoll (edaspidi "1996. aasta konventsioon") ratifitseeriks kõik liikmesriigid ja suur enamus kolmandaid riike.
- (7) ***Samuti tuleks kõigil liikmesriikidel ja suurel hulgal kolmandatel riikidel ratifitseerida 1996. aasta rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol (HNS-konventsioon), 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon punkrikütuse reostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse kohta (punkrikütuse konventsioon), ning 2007. aasta konventsioon laevavakkide teisaldamise kohta.***
- (8) Et tagada 1996. aasta konventsiooni tõhus ja ühtlustatud elluviimine Euroopa Liidu tasandil, tuleks nimetatud konventsioon võtta üle ühenduse õigusesse. Ühenduse tsiviilvastutuskord peaks võimaldama laevaomanikel piirata oma vastutust konventsioonis kehtestatud ülemmääradeni vastavalt konventsiooni sätetele.

¹ ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.

² ELT L 255, 30.9.2005, lk 164.

- (9) *Vastutuse piiramise põhimõtet, mis on ette nähtud 1996. aasta konventsiooniga, ei tohiks kohaldada kahju hüvitamise suhtes isikutele, kes mereveoahelas ei osale, kui kahju tekitanud laeva omanik oleks pidanud tegutsema professionaalse hoolsusega ja olema teadlik oma tegevuse või tegevusetuse võimalikest tagajärgedest.*
- (10) Finantstagatise kohustus peaks võimaldama tagada ohvrite parema kaitse. See aitab kaasa ka standarditele mittevastavate laevade kõrvaldamisele ja võimaldab taastada reederitevahelist konkurentsi. Selline kohustus on hädavajalik lisand 1996. aasta konventsioonile. Nimetatud finantstagatise kohustuse soovitas oma resolutsioonis A.898(21) kehtestada riikidel Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO). Kindlustuskaetuse määr peaks olema selline, mis vastaks olukordadele, milles 1996. aasta konventsiooniga ette nähtud ülemmäärad on ebapiisavad, panemata samas ebaoproportsionaalset kohustust tööstusele.
- (11) Tuleks võtta erimeetmed meremeeste kaitseks laeva mahajätu korral, **kooskõlas IMO resolutsiooniga A.930(22).**
- (12) Finantstagatise toesust tagavate tunnistuste sisseseadmine on käesoleva direktiivi korra võtmeelemendiks, nagu ka nendest tunnistustest teatamine, nende vastastikune tunnustamine liikmesriikide vahel ja finantstagatise kättesaadavus ohvritele, kes taotlevad kahjude hüvitamist.
- (13) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002¹ loodud Euroopa Meresõiduohutuse *Amet* peaks pakkuma käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikku abi, **eelkõige hoides ära vastuolusid liikmesriikide õiguskordade vahel.**
- (14) Meetmed käesoleva direktiivi rakendamiseks tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused².

¹ 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).

² EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

- (15) *Kuna vajaliku meetme eesmärki, nimelt laevaomanike vastutuse ja finantstagatiste ühtlustatud korra kehtestamine kvaliteetse mereveo taseme tagamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Vastavalt kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,*

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1 Eesmärk

Käesolev direktiiv kehtestab mereveoahela ettevõtjate kohustuste teatavate aspektide suhtes kohaldatavad tsiviilvastutusalased eeskirjad ning asutab asjakohase meremeeste finantskaitse laeva mahajätku korral.

Artikkel 2 Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

1. *laev* – mis tahes liiki merelaev, olenemata lipuriigist, mida kasutatakse merekeskkonnas, sealhulgas tiiburlaevad, õhkpadjal transpordivahendid, allveelaevad ja hõljukid;
2. *laevaomanik* – laeva omanik või mis tahes organisatsioon või isik, näiteks haldaja, *agent* või laevapereta laeva prahtija, kes vastutab laevaomaniku asemel laeva käitamise eest ja kes endale sellise vastutuse võtmisel on nõustunud üle võtma kõik sellega seonduvad kohustused ja vastutuse;

3. *tsiviilvastutus – 1996. aasta konventsiooni tähenduses vastutus, mille kohaselt on kolmandal isikul, kes pole kahju tekitanud mereveotoimingu osaline, õigus antud konventsiooni artikli 2 alusel esitada piiratud nõue, välja arvatud nõuded, mida reguleerib Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr.../2007 (reisijate mereveo ja laevatranspordi ettevõtjate vastutuse kohta õnnetuste korral)⁺;*
4. *hooletus – käitumine, mille puhul jäetakse järgimata vajalik hoolsus ning mille puhul esineb ebatavaliselt palju ettevaatamatust, millest tulenevalt ei pöörata tähelepanu asjaoludele, millega arvestamise vajadus peaks sellises olukorras põhimõtteliselt igaljuhul selge olema;*
5. *finantstagatis – mis tahes finantstagatis, nagu kindlustus, panga või samalaadse finantsasutuse käendus;*
6. 1996. aasta konventsioon – kokkuvõtlik tekst 1976. aasta konventsioonist merinõuete korral vastutuse piiramise kohta, mis võeti vastu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni egiidi all, nagu seda on muudetud 1996. aasta protokolliga **ning mis on ära toodud I lisas**;
7. *punkrikütuse konventsioon – 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon punkrikütuse reostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse kohta;*
8. *HNS-konventsioon – 1996. aasta rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol;*
9. IMO resolutsioon A.930(22) – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu resolutsioon pealkirjaga "Finantstagatise andmise eeskirjad laeva ja meremeeste mahajätmepuhuks", **mis on ära toodud II lisas**.

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada määruse ... number.

Artikkel 3
Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi, **välja arvatud selle artikleid 4 ja 5**, kohaldatakse:
 - a) vastavalt rahvusvahelisele õigusele liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevate merealade **suhtes**;
 - b) **300-tonnise** või suurema kogumahutavusega laevade suhtes, välja arvatud artiklis 6 sätestatud vastutuskorra puhul, mis kehtib kõikidele laevadele.
2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade või muude riigile kuuluvate või riigi käitatavate laevade suhtes, mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel.
3. Käesolev direktiiv ei piira *punkrikütuse konventsiooni, HNS-konventsiooni ja 1992. aasta rahvusvahelise konventsiooni tsiviilvastutuse kohta õlireostuse korral* rakendamist liikmesriikides.

Artikkel 4
Laeva punkrikütuse reostusest põhjustatud kahju korral kehtiv tsiviilvastutus

Liikmesriigid saavad võimalikult kiiresti ja igal juhul enne käesoleva direktiivi artikli 18 lõikes 1 osutatud kuupäeva punkrikütuse konventsiooni osalisriigiks.

Artikkel 5
Ohtlike ja kahjulike ainete mereveol tekitatud kahju

Liikmesriigid saavad võimalikult kiiresti ja igal juhul enne käesoleva direktiivi artiklis 18 lõikes 1 osutatud kuupäeva HNS-konventsiooni osalisriigiks.

Artikkel 6
Vastutuskord

1. Liikmesriigid saavad 1996. aasta konventsiooni osalisriikideks võimalikult kiiresti ja igal juhul enne käesoleva direktiivi *artikli 18 lõikes 1* osutatud kuupäeva. ***Need liikmesriigid, kes on ikka veel 1976. aasta konventsiooni (merinõuete korral vastutuse piiramise kohta) osalisriigid, peavad selle denonsseerima.***
2. Liikmesriigid kehtestavad laevaomanike tsiviilvastutuskorra ja tagavad, et laevaomanike õigust oma vastutuse piiramisel kohaldatakse vastavalt 1996. aasta konventsiooni sätetele.
3. ***1996. aasta konventsiooni artikli 4 kohaldamisel võib vastutava isiku teadlikkust võimalikust kahjust tuletada kõikidel juhtudel antud isiku raskelt hooletu teo või tegevusetuse olemusest ja asjaoludest.***
4. 1996. aasta konventsiooni artikli 15 kohaselt tagavad liikmesriigid, et kõnealuse konventsiooni artiklit 4 piirangut tühistava käitumise kohta ei kohaldata selle riigi lipu all sõitvate laevade puhul, mis ei ole 1996. aasta konventsiooni osalisriik. Sellisel juhul tuleb liikmesriikide poolt käesoleva direktiivi kohaselt kehtestatud tsiviilvastutuskorraga ette näha, et laevaomanik kaotab oma vastutuse piiramise õiguse, kui tõendatakse, et kahju põhjuseks oli nende endi kahju tekitamisele suunatud tegu või tegevusetus või tõsine hooletus, mille puhul oli teada, et kõnealune kahju tõenäoliselt tekib.

Artikkel 7
Tsiviilvastutuse finantstagatis

Kõik liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selleks, et nende riigilipu all sõitvate laevade omanikud sõlmivad tsiviilvastutuse finantstagatise kindlustuse. Selle tagatise piirmäär ei või olla väiksem kui kahekordne 1996. aasta konventsioonis kehtestatud piirmäära summa.

Kõik liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selleks, et kõik kolmandate riikide lipu all sõitvate laevade omanikud sõlmiksid vastavalt esimese lõigu ettekirjutustele finantstagatise hetkel, mil laev siseneb liikmesriigi ainuõiguslikku majandusvööndisse või võrdväärseesse vööndisse. Nimetatud finantstagatis peab olema kehtiv vähemalt kolme kuu jooksul alates selle nõutavaks muutumise kuupäevast.

Artikkel 8

Finantstagatis laeva mahajätku korral meremeeste poolt

Kõik liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selleks, et kõik nende *lipu* all sõitvate laevade omanikud sõlmiksid finantstagatise selle laeva pardal töötavate või pardale võetud meremeeste kaitseks laeva mahajätku korral ***ning nende majutamise, arstiabi ja kojusaatmise kulude katmiseks*** vastavalt IMO resolutsioonile A.930(22).

Kõik liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed selleks, et kõik kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade omanikud sõlmiksid vastavalt esimese lõigu ettekirjutustele finantstagatise kohe, kui nimetatud laev siseneb liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvasse sadamasse või mereterminali või heidab ankrusse tema jurisdiktsiooni alla kuuluval alal.

Liikmesriigid tagavad ligipääsetavuse finantstagatise süsteemile laeva mahajätku korral meremeeste poolt vastavalt IMO resolutsioonile A.930(22).

Artikkel 9

Finantstagatise tunnistus

1. *Artiklites 7 ja 8* nimetatud finantstagatiste olemasolu ja kehtivust tuleb tõendada ühe või mitme tunnistusega vastavalt käesoleva direktiivi sätetele ja *III lisas* esitatud vormile.
2. Tunnistusi väljastavad liikmesriikide pädevad asutused, kui nad on veendunud, et laeva omanik täidab käesoleva direktiivi ettekirjutusi. ***Tunnistust väljastades võtavad pädevad asutused arvesse ka seda, kas tagatise andjal on tegevuskoht Euroopa Liidus.***

Kui tegemist on liikmesriigis registreeritud laevaga, peab tunnistused väljastama või kinnitama selle liikmesriigi pädev asutus, kus laev on registreeritud.

Kolmandas riigis registreeritud laeva puhul võib tunnistuse väljastada või kinnitada ükskõik millise liikmesriigi pädev asutus.

3. Tunnistuste väljastamise ja kehtivuse tingimused, eelkõige tunnistuste andmise kriteeriumid ja kord, ning nimetatud finantstagatiste andjaid käsitlevad meetmed määratakse kindlaks vastavalt *artikli 17 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menethusele*.
4. Tunnistused peavad vastama *III lisas* toodud vormile ja sisaldama järgmisi andmeid:
 - a) laeva nimi ja registreerimissadam;
 - b) omaniku nimi ja asukoht;
 - c) tagatise liik;
 - d) kindlustaja või muu tagatise andja nimi ja asukoht ning vajadusel selle asutuse aadress, kus kindlustus või tagatis sõlmiti;
 - e) tunnistuse kehtivusaeg, mis ei või ületada kindlustuse või tagatise kehtivusaega.
5. Tunnistused koostatakse väljastava liikmesriigi riigikeeles või riigikeeltes. Kui kasutatav keel ei ole ei inglise ega prantsuse keel, peab tekst sisaldama tõlget ühte nendest keeltest.

Artikkel 10
Finantstagatise tunnistusest teatamine

1. Tunnistus peab asuma laeva pardal ja selle koopia tuleb anda hoiule laevaregistrilt pidavale asutusele või, kui laev ei ole registreeritud mõnes liikmesriigis, siis tunnistuse väljastanud või kinnitanud liikmesriigi *asutusele*. ***Asjaomane asutus edastab tunnistuse ja sellega seotud dokumentide koopiaid artiklis 15 osutatud ühenduse ametile, et viimane need registrisse kannaks.***
2. *Artiklis 7 osutatud liikmesriigi majandusvööndisse või samaväärsesse vööndisse siseneva laeva käitaja, agent või kapten teavitab selle liikmesriigi ametivõime finantstagatise tunnistuse olemasolust laeva pardal vastavalt IV lisa sätetele.*
3. Liikmesriigi sadamasse või mereterminali sõitva või liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluval alal ankrusse heitva laeva käitaja, agent või kapten teatab *artiklis 8 osutatud juhtudel selle liikmesriigi ametiasutustele finantstagatise tunnistuse olemasolust pardal vastavalt IV lisa sätetele.*
4. Liikmesriikide pädevatel asutustel peab olema võimalik vahetada lõikes 1 ettenähtud teavet ühenduse mereohutusalase teabevahetussüsteemi SafeSeaNet kaudu.

Artikkel 11
Karistused

Liikmesriigid jälgivad käesolevas direktiivis sätestatud eeskirjade täitmist ja kehtestavad eeskirjade rikkumise korral kohaldatavad karistused. Karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 12

Finantstagatise tunnistuste vastastikune tunnustamine liikmesriikide vahel

Kõik liikmesriigid tunnustavad *artikli 9* kohaselt teise liikmesriigi vastutusel väljastatud või kinnitatud tunnistusi kõikidel käesolevas direktiivis sätestatud eesmärkidel ning peavad neid võrdväärseiks nende endi väljastatud ja kinnitatud tunnistustega, isegi kui tegemist on laevaga, mis ei ole registreeritud mõnes liikmesriigis.

Liikmesriik võib igal ajal tunnistuse väljastanud või kinnitanud riigiga nõu pidada, kui ta leiab, et kindlustaja või tunnistusele kantud tagatise finantssuutlikkus ei ole piisav käesoleva direktiiviga pandud kohustuste täitmiseks.

Artikkel 13

Vahetu hagi tsiviilvastutuse finantstagatiste andja vastu

Kõik nõuded laeva põhjustatud kahjude heastamiseks võib esitada vahetult omaniku tsiviilvastutust katva finantstagatise andja vastu.

Finantstagatise andja võib enda kasuks kasutada kaitsevahendeid, mida omanik ise võiks põhjendatult kasutada, välja arvatud omaniku pankrotist või likvideerimisest tulenevad põhjendused.

Finantstagatise andja võib ka enda kasuks kasutada asjaolu, et kahju tuleneb omaniku meelevaldsest eksimusest. Ta ei või siiski enda kasuks kasutada ühtegi kaitsevahendit, mida ta oleks võinud nimetada omaniku poolt tema vastu algatatud hagis.

Finantstagatise andja võib igal juhul kohustada omanikku menetluses osalema.

Artikkel 14

Solidaarsusfond finantstagatiseta laevade tekitatava kahju hüvitamiseks

Luuakse solidaarsusfond, millest hüvitatakse kolmandatele isikutele kahju– olenemata sellest, kas tegu on füüsilise või juriidilise isikuga –, mille on tekitanud laevad, mis hoolimata käesolevas direktiivis kehtestatud kohustustest on sõitnud EL territoriaalvetes ilma finantstagatise tunnistusega.

Fondi makstav summa ja fondi haldamise eeskirjad määratakse kindlaks kooskõlas artikli 17 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusega.

Artikkel 15

Ühenduse amet

Luuakse ühenduse amet, mille eesmärk on pidada väljaantud finantstagatise tunnistuste täielikku registrit, kontrollida tunnistuste kehtivust ja neid uuendada ning kontrollida kolmandates riikides registreeritud finantstagatiste olemasolu.

Artikkel 16

Aruanded

Viis aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist esitavad liikmesriigid komisjonile aruande käesoleva määruse kohaldamise käigus omandatud kogemustest. *Aruandes hinnatakse eelkõige tõendamismenetlusi ja tunnistuste väljaandmist liikmesriikides ning seda, kas nimetatud ülesanne tuleks osaliselt või tervikuna delegeerida ühenduse ameti pädevusse, millele on osutatud artiklis 15.* Selle alusel esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande koos käesoleva direktiivi muutmise ettepanekutega, mida ta peab asjakohasteks.

Artikkel 17

Komitee

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu *määrusega* (EÜ) nr 2099/2002¹.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, *võttes arvesse* nimetatud otsuse artikli 8 *sätteid*.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 ettenähtud ajavahemikuks kehtestatakse kolm *kuud*.

Artikkel 18

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametliku avaldamise korral nendesse normidesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

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).*

* 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 19

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub [...] päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 20

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

....,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

***Merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsioon,
muudetud 1996. aasta protokolliga***

(Konventsiooni tekst lisatakse siis, kui see on kättesaadav kõigis ametlikes keeltes)

II LISA

***Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni
haldusnõukogu resolutsioon pealkirjaga "Finantstagatise andmise eeskirjad laeva
ja meremeeste mahajätku puhuks"
(IMO resolutsioon A.930(22))***

(Konventsiooni tekst lisatakse siis, kui see on kättesaadav kõigis ametlikes keeltes)

III LISA

Finantstagatise tunnistuse vorm, millele on osutatud artiklis 9

Laeva nimi	Eraldustäht või - number	Registreerimissadam	Omaniku nimi ja aadress

Allakirjutanu tõendab, et ülalnimetatud laeval on kindlustuspoliisi kate või muu finantstagatis, mis vastab *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* direktiivi 2007/.../EÜ tingimustele laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta

Tagatise liik.....

Tagatise kehtivusaeg.....

Kindlustaja (või kindlustajate) ja/või tagaja (või tagajate) nimi ja aadress

Nimi

Aadress.....

Käesolev tunnistus kehtib kuni.....

Väljastanud või kinnitanud valitsus

Väljaandmise koht....., [kuupäev]

Tunnistuse väljastanud või kinnitanud ametniku allkiri ja ametinimetus

IV LISA

Artikli 10 alusel edastatava teabe nimekiri

- 1) Laeva andmed (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number).
- 2) Kuupäev ja kellaaeg.
- 3) Asukoht pikkus- ja laiuskraadina või kindel suund ja kaugus meremiilides selgesti eristatavast maamärgist.
- 4) Sihtsadam.
- 5) Eeldatav sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise aeg, nagu seda nõuab pädev asutus, ning sellest sadamast lahkumise eeldatav aeg.
- 6) Finantstagatise tunnistuse olemasolu pardal.
- 7) Aadress, kust võib saada tunnistuse kohta üksikasjalikku teavet.

Võimaluse piires võib punktides 6 ja 7 märgitud teavet edastada muude teatesõnumite edastamise korral, tingimusel et täidetakse *artikli 10 lõike 2* tingimusi.