



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 23.11.2005  
KOM(2005) 586 lõplik

2005/0236 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**lipuriigi nõuete täitmise kohta**

(esitanud komisjon)

{SEK(2005) 1497}

## SELETUSKIRI

### 1) ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Komisjoni ettepanek on tehtud kiiresti muutavas rahvusvahelises ja Euroopa kontekstis. Sellest on ajendatud üldine arutelu riikide vastutuse teemal rahvusvaheliste konventsioonide rakendamisel, mille nad on ratifitseerinud ning mis on jõustunud.

Ettepanekus arvestatakse ka üha suuremat vajadust olemasolevate eeskirjade põhjalikuma täiendamise ja nende õige rakendamise järele, parandades nendes täheldatud puudusi, tuues sisse piisava liikmesriikidevahelise vastastikuse abi ja koostöö, võimaldades neile tavade ja oskusteabe alast infovahetust.

Ettepanekus peetakse silmas komisjoni kohustust tegelikkuses rakendada direktiivi 94/57/EÜ artikli 3 lõiget 1, milles on juba sätestatud lipuriikide vastavusnõuded. Seega ei ole tegemist uusi piiranguid sisaldavate uute eeskirjade vastuvõtmisega, vaid taotlusega, et kehtivad eeskirjad toetaksid tõhusamalt üldisemat meresõiduohutuse ning merede ja keskkonna kaitse tegevust.

Meelehärmiga täheldatakse, et vaatamata sellele, et 164 Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmesriiki on sõlminud meresõiduohutuse ja laevade põhjustatud reostuse vältimise konventsioonid ja kohustunud neid rakendama, erineb laevade ohutuse ja reostuste vältimise tegelik tase lipuriigiti märkimisväärselt. Seetõttu kujutavad kogu maailmas endiselt ringi sõitvad nõuetele mittevastavad laevad endast alalist ohtu Euroopa rannikutele ning moonutavad meretranspordiettevõtjate konkurentsi. Seda kurba tõsiasi rõhutasid 2003. aastal laevatööstuse esindajad (*Shipping Industry Guidelines on Flag State performance* (laevatööstuse suunised lipuriigi tegevusnäitajate kohta), *Marisec* 2003) ja eriti 2004. aasta lõpus Vancouveris kogunenud 34 Vaikse ja Atlandi ookeani riigi ministrid (Pariisi ja Tokyo laevade sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise memorandumiga ühinenud riikide ministrite teine ühiskonverents „Vastutusringi tugevdamine”, piirkondadevaheline tegevus nõuetele mittevastavate laevade käitamise lõpetamiseks - (Briti Kolumbia) Kanada, 2. ja 3. november 2004).

Majandusharu omalt poolt tõi oma soovitusel lipu valiku kohta kaubalaevu omavatele või käitavatele laevandusettevõtjatele välja liikmesriikide vahel esinevad erinevused.

Vancouveri ühisavalduses rõhutavad ministrid, et „nõuetele mittevastavate laevade käitamine mõnedes piirkondades jätkub. Seega tuleks kasutada muid võtteid võitluses laevaomanike ja laevade käitajate vastu, kes jätkavad oma tegevust vastutustundetult, arvestamata rahvusvahelisi eeskirju ja ohutustavasid. Alates 1998. aasta märtsis toimunud esimesest konverentsist täheldati teisigi ärevust tekitavaid õnnetusi ja vahejuhtumeid, milles kaotati inimelusid ja reostati ookeane. Need laevaõnnetused ja -vahejuhtumid tõid kaasa ränki majanduslikke kahjusid, keskkonnakahjusid ja ängistust rahva hulgas, millest ilmneb vajadus täiendavate ohutuse tõhustamise ja reostuse vältimise meetmete järele (...). Nõuetele mittevastavaid laevu käitavad peamiselt need, kes püüavad saada ärilist eelist rahvusvahelistest nõuetest madalama tasemega laevade

käitamisest (...). Mõnede lipuriikide haldusasutused ei arvesta alati oma põhiülesandega, milleks on jälgida, et laevad, millel on lubatud sõita nende lipu all järgiksid rahvusvahelisi konventsioone. Mõned lipuriikide haldusasutused jätavad tõhusa järelevalveta ja kontrollita organisatsioonid, kellele nad volitused delegeerivad ja kelle töö tulemuslikkus ei taga täielikku ja tõhusat hindamis-, kontrolli- ja sertifitseerimistegevust (...). Sellest tuleneva pideva laevade kaotuse, samuti inimeste kaotuse ning reostuse tõttu tuleb võtta täiendavaid meetmeid meretranspordi üldise ohutuse ja merekeskkonna reostuse vältimise kindlustamiseks”.

Euroopa Liidus väljendub see tohutu ebavõrdsus laevade valdamise olulistest erinevustes lipuriigiti. Seda nähtust illustreerivad sadamariikide poolt Pariisi memorandumi alusel läbiviidud kontrolli andmed.

Ajavahemikul 2002–2004 kõigub suurt laevastikku valdavate lipuriikide suhtarv liikmesriikide hulgas 1,1% ja 7,3% vahel. Tuleb tunnistada, et pärast Euroopa Ühenduse laienemist tõusis Euroopa laevade valdamise keskmine suhtarv tunduvalt. See ulatub ajavahemikul 2002–2004 25 liikmesriigi laevade puhul tervikuna 4,6%ni, samas kui esialgse 15 liikmesriigi puhul oli keskmine suhtarv 2,9%. Statistika põhjal jäävad komisjoni arvates meresõiduohutusalasest õigusaktides puuduvaks lüliks lipuriikide kohustused.

Praktikas püütakse komisjoni ettepanekuga korvata IMO kahte põhilist puudust peale võimu puudumise IMO poolt väljaantavate eeskirjade rakendamise kontrollimiseks:

- igale lepinguosalisele antud suur valikuvabadus, mis võimaldab talle vabastusi või erandeid konventsioonide põhieeskirjadest,
- IMO resolutsiooni kujul vastuvõetud ja nimetatud kohustuste tõhusaks täitmiseks esmatahtsaks peetavate abimeetmete mittesiduv iseloom.

Need puudused selgitavad suures osas lipuriikide kvaliteedi erinevust ja vähendavad meetme seaduslikku jõudu (sadamariikidepoolne kontroll) nõuetele mittevastavate laevade vastu. Sellepärast ongi käesoleva ettepaneku eesmärgiks loetleda ühenduse direktiivis liikmesriikidele kui lipuriikidele omistatud kohustused, pidades seejuures silmas IMO antud selgitusi.

Rahvusvaheliste meresõiduohutuse konventsioonide eeskirjade täitmise kohustuse põhimõte on juba esitatud direktiivi 94/57/EÜ artiklis 3, mis kohustab liikmesriike rakendama IMO resolutsiooni A.847 (20) direktiivide kohta, mille eesmärgiks on aidata lipuriikidel rakendada IMO õigusakte.

Seoses selle väheste üksikasjadega ja kohati ebatäpse resolutsiooniga kohustus IMO selle põhisuuniseid ümber kirjutama kohustuslike õigusaktide rakendamisele pühendatud seadustiku kujul. Nagu esialgne resolutsioongi, on see seadustik IMO liikmete jaoks mittesiduv. Paralleelselt soovis IMO täiendada seadustikku riikide ametiasutuste auditi süsteemiga. IMO auditisüsteemiga ei kavatseta karistada riike, kes ei täida või kes täidavad vaid osaliselt oma IMO konventsioonides osaleja kohustusi, vaid aidata neil parandada tulemuslikkust seadustikus loetletud konventsioonide rakendamiseks.

Seadustik ja ka auditiskeem võetakse vastu IMO peaassambleel 2005. aasta novembris.

Komisjon võttis viivitamata teatavaks ühenduse tasandil teostatavatest rahvusvahelistest töödest saadud õpetlikud kogemused, eriti kuna nõukogu oli ise juba seisukoha avaldanud järgimiste tegutsemisviiside asjus. Nimelt oli nõukogu oma 2002. aasta 6. detsembri järeldustes Prestige'i huku järgse tegutsemise kohta väljendanud toetust IMO töödele lipuriigi seadustiku ja kohustusliku auditisüsteemi väljaarendamisel, mille eesmärk on tagada, et lipuriigid täidavad neile rahvusvaheliste konventsioonidega pandud kohustusi.

See nõukogu poliitiline seisukohavõtt selgitab, miks Ühendkuningriik, Küpros ja Prantsusmaa olid vabatahtlikult valmis oma lipuriiki auditeerima juba 2004. aastal.

IMO uutest suunistest lähtudes kavatseb komisjon seadustiku lipuriike käsitleva osa ühenduse õigusesse üle võtta ja tagada, et liikmesriigid täidavad oma rahvusvahelisi kohustusi tõhusalt ja kooskõlastatult.

Direktiivi ettepanekuga püüab komisjon anda ühendusele motivatsiooni, et korvata teatavate rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimata jätmist, mis mõjutab oluliselt meresõiduohutust ja reostuse vältimist. Ta soovib ka luua mehhanismi, mille ülesandeks on vajaduse korral komiteemenetluse korras tagada liikmesriikide otsustada jäetud õigusnormide ja sätete ühtlustatud rakendamine.

Komisjoni kaugem eesmärk on parandada liikmesriikide lipu mainet, et teha Euroopa laevastikust kvaliteetne laevastik, kuid säilitada konkurentsivõimeline keskkond kolmandate riikide suhtes. See tugineb võrdväärset kvaliteedisüsteemi tagavatele kolmandatele riikidele pakutaval võimalusel sõlmida Euroopa Ühenduse liikmesriikidega lepinguid samade eelistega, mida võimaldatakse liikmesriikidele.

#### • Üldine taust

Tuleb rõhutada, et IMO kohustuslike õigusaktide rakendamist käsitlev seadustik pöörab täitmisele ja täiendab IMO resolutsiooni A.847 (20) suuniste kohta, millega aidatakse lipuriikidel rakendada IMO õigusakte, ja eelkõige meenutada, et liikmesriikide veeteede ametid on direktiivi 94/57/EÜ artikli 3 lõike 1 alusel juba praegu sunnitud laevade kontrolli- ja sertifitseerimisprotsessi raames tegutsema selle resolutsiooni lisas esitatud asjakohaste sätete kohaselt.

Lipuriikide vastutuse osas tekitavad rahvusvaheliste õigusaktide rakendamise ja täitmise alased puudused mõnedes liikmesriikides eri liiki moonutusi:

- majanduslikku laadi: oma lippu laevadele andes nende laevade suhtes paremini järelevalvet teostavate riikide ja nende riikide vahel, kes ei tee seda nii hoolega. See kohustuste täitmise tase kajastub laeva heas töökorras hoidmise maksumuses;
- sotsiaalset laadi: rahvusvaheliste kohustuste täitmata jätmisega lipuriikide poolt kaasneb puuduliku kvalifikatsiooniga ja järelikult väiksema maksumusega meeskonna töölevõtmine ning see kujutab olulist sotsiaalset dumpingut, mille tõttu kvalifitseeritud töötajad kaotavad töökoha. Lisaks

muudab see meremeheameti üha vähem huvipakkuvaks ajal, mil ühenduse meresõiduohutust käsitlevad õigusaktid nõuavad pardaohutuse juhtimissüsteemide rakendamiseks kvalifitseeritud personali ning meremeeste kvalifikatsiooni tunnustamist ning tunnistuste kontrollimist (direktiiv 2001/25/EÜ);

- lõpuks mõjutavad need majanduslikud ja sotsiaalsed küsimused otseselt keskkonnakaitset, kuivõrd nõuetele mittevastavate ja puuduliku kvalifikatsiooniga meeskonnaga mehitud laevade kasutamine suurendab merel inimeste kaotuse ja keskkonnakahju riske ning nende tagajärgede hüvitamise kulusid.

- **Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Direktiivi 94/57/EÜ artikli 3 lõikes 1 sisaldub selgesõnaline viide IMO resolutsioonile A. 847(20), ning nõutakse selle resolutsiooni rakendamist.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Ettepanekuga lisatakse puuduv lüli teiste meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide ritta. Ettepanek ühtib liikmesriikide sooviavaldusega ühenduse kontrollisüsteemi loomiseks, et jälgida, kas liikmesriigid täidavad neile nende rahvusvaheliste õigusaktidega pandud kohustusi, mille nad on ise ratifitseerinud, tehes seda lipuriikide ülesannete täitmist ja auditiskeemi rakendamist käsitleva seadustiku ühenduse õigusesse ülevõtmise teel. Need elemendid tervikuna aitavad kindlustada Euroopa Liidu kohta rahvusvahelisel areenil.

## 2) **KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE**

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

*Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloolestus*

Komisjon konsulteeris 2004. aasta mais ja seejärel 2005. aasta veebruaris liikmesriikide ja laevatööstuse esindajatega oma talituste töödokumentide alusel, mis sisaldavad üksikasjalikke küsimusi kavandatavate projektide kohta. Komisjon palus lisaks konsultatsioonides osalejail edastada üksikasjalikud märkused kirjalikult.

Laevatööstuse poole pealt esindavad konsultatsioonides osalenud sektorid laevaomanike, prahtijate, naftakompaniide, sadamavõimude, klassifikatsiooniühingute, kindlustajate, laevaehitajate, lootside ja meremeeste esindajate huve. Üldiselt on tegemist Euroopa ja vahel ka rahvusvahelise tasandi kutseühingutega.

Liikmesriikide sõnul kaasnevad lipuriikide kohustuste alaste nõuete järgimisega riikidele otsesed (kvalifitseeritud kontrolörid, haldussüsteemide loomine, kvalifitseeritud audiitorid) ja kaudsed kulud (mõned riigid delegeerivad kontrollimise ja sertifitseerimise klassifikatsiooniühingutele). Need nõuded juba kehtestanud liikmesriigid täheldavad siiski üksmeelselt, et investeerimiskulud saavad tegevuse ratsionaliseerimise ja aja jooksul saadud mastaabisäästu tõttu täielikult tasutud.

Konsultatsioonide ja mitmete uuringute põhjal jõudis komisjon järeldusele, et IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise seadustikku tuleks direktiivi abil lipuriikidele tutvustada.

Üksikasjalikud andmed kaalutud valikuvõimaluste ja õigusakti valiku kohta on esitatud mõju hinnangus (SEK(2005) 1497). Kavandatavad eeskirjad said soosiva hinnangu.

#### Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Majandusharu esindajad pooldasid komisjoni algatust, soovitades siiski teatavat ettevaatust algatuse suhtes, mis toetab vaid Euroopa Liidu liikmesriikide lippe. Lisaks palus majandusharu komisjonil IMO sellealased tööd võimalikult tõetruult üle võtta.

Neid üldise või spetsiifilise iseloomuga taotlusi võeti nõuetekohaselt arvesse. Nii lisati IMO tekstid direktiivi ettepanekule ja komisjon tegi ettepaneku muuta mõned nende sätted liikmesriikidele kohustuslikuks. Lisaks lepiti kokku stiimulites Euroopa lippude all registreeritud laevadele ning neid rakendataks edaspidi tegelikkuses sadamariigi poolt tehtavate kontrollide leevendamisega Euroopa lipuriikide puhul, kes täidavad oma kohustusi. Kolmandatele riikidele võimaldatakse samu eeliseid tingimusel, et nad sõlmivad välislepingud, kui nad saavutavad samad kvaliteeditulemused. Lõpuks pakub komisjon soovi avaldanud liikmesriikidele auditeerimisel abi (auditi ettevalmistamine ja käik).

#### • **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

##### Asjaomased teadus- ja ekspertiisivaldkonnad

Meresõiduohutus, inimelude ohutuse kindlustamine ja keskkonnakaitse.

##### Kasutatud metoodika

Kasutati metoodikat, mida Rahvusvaheline Mereorganisatsioon järgib lipuriikide tegevuse isehindamise puhul. Liikmesriigid nõustusid, et nende omapoolsel lipulaevade hindamistel arvestavad nad lisakriteeriume ning et laevu hinnatakse põhjalikumalt Euroopa tasandil.

##### Peamised nõustamisel osalenud organisatsioonid/ekspertid

Vajalik oli Euroopa Meresõiduohutuse Ameti ekspertarvamus.

##### Vastuvõetud ja kasutatud ekspertarvamused

Nimetati võimalike tõsiste ning pöördumatute tagajärgedega ohtude olemasolu. Selliste ohtude olemasolu kinnitati ühehäälselt.

Vastuvõetud ekspertarvamused on esitatud Euroopa Parlamendi MARE komitee aruandes, millega saab tutvuda järgmisel aadressil:  
[http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/tempcom/mare/default_en.htm)

## Ekspertarvamuste teatavaks tegemiseks kasutatavad vahendid

Ameti kodulehekülj: <http://www.emsa.eu.int/end802.html>

### • **Mõju hindamine**

Kaaluti kahte võimalust: liikmesriikide eraldi meetmed ja ettepanek lipuriikide vastavusnõudeid käsitleva direktiivi kohta.

1. võimaluse puhul järelitati majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju hinnangu põhjal järgmist: liikmesriikide eraldi meetmed, olenemata sellest, kui ranged need on, (ja eriti tegevusetus) ei aita kaasa eesmärkide saavutamisele kogu ühenduses ega ei anna lisandväärtust, mida suudetakse luua ühenduse meetmetega IMO kehtestatud rahvusvahelise õigusraamistiku ühtseks rakendamiseks Euroopa Liidus. Eraldi meetmetega võib pealegi kaasneda lipuriigiti erineva ohutus- ja kaitsetaseme oht, nagu ka majanduslike moonutuste oht.

Teise võimaluse puhul järelitati hinnangust, et IMO seadustiku ülevõtmine ühenduse õigusesse ei too liikmesriikidele kaasa uusi kohustusi, kui nende veeteede ametid täidavad rahvusvaheliste konventsioonidega võetud kohustusi. See meede ei tohiks seega väljenduda täiendavates eelarvekuludes, kuid aitaks parandada meresõiduohutust ja seega keskkonda ning meremeeste sotsiaalseid tingimusi.

Komisjon teostas komisjoni õigusloome- ja töökava raames mõju hinnangu, mille aruanne on kättesaadav komisjoni veebilehel

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)

### 3) **ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG**

#### • **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Tehakse ettepanek meresõiduohutuse ning meremeeste ja keskkonna kaitse tugevdamiseks, nõudes suuremat vastutust lipuriikidelt kohustuste suhtes, mis nad on rahvusvaheliste lepingute alusel võtnud. Seda vastutust tuleb kanda enne ja pärast lipu andmist laevadele.

Konkreetsemalt on tegemist seadustiku sätete kohustuslikuks muutmisega lipuriike käsitlevate IMO kohustuslike õigusaktide rakendamiseks ning lipuriikide auditiskeemi kehtestamisega.

#### • **Õiguslik alus**

Ettepanek tugineb asutamislepingu artikli 80 lõikele 2 ja direktiivi 94/57/EÜ artikli 3 lõikele 1.

#### • **Subsidiaarsuspõhimõte**

Subsidiaarsuspõhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ühenduse ainupädevusse.

Liikmesriikidel ei ole võimalik piisaval määral saavutada ettepaneku eesmäärke järgmistel põhjustel:

Kuigi lipu andmine jääb riikide õiguseks, on lipu andmise ja säilitamise tingimused määratud rahvusvaheliste konventsioonidega, mille liikmesriigid on ratifitseerinud. Nende lipu andmise ja hoidmise eeskirjade ühtlustatud rakendamine kuulub ühenduse pädevusse, kuivõrd rahvusvahelist kontrollisüsteemi ei ole olemas.

Ainult ühe liikmesriigi meetmest eesmärkide saavutamiseks ei piisa, sest meretransport on olemuselt rahvusvaheline ning rahvusvahelistest õigusaktidest tulenevad ja nimelt mugavuslippude vastu võitlemiseks mõeldud kohustused ei kehtiks, kui liikmesriigid tegutseksid eraldi.

Liikmesriikide eraviisilised meetmed satuksid vastuollu direktiiviga 94/57/EÜ, mis näeb ette käesoleva ettepaneku aluseks oleva IMO resolutsiooni A 847 (20) rakendamise ühenduse tasandil.

Ühenduse meetmetega saavutatakse ettepaneku eesmärgid paremini järgmistel põhjustel.

Liikmesriikide isehindamisvormide läbivaatamisel seoses rahvusvaheliste kohustuste täitmisega, mis tulenevad konventsioonidest, millega liikmesriigid on ühinenud, ilmnes liikmesriigiti arvukaid erinevusi, mis kahjustavad meresõiduohutust. Need erinevused puudutavad eriti klassifikatsiooniühingute kontrollimist, õnnetuste käsitlemist, veeteede ametite struktuuri ja kvaliteedisüsteemi loomist. Sellepärast ongi eriti meetodite ja tavade osas vajalik Euroopa Liidu tegutsemine.

Direktiivi ettepanek julgustab liikmesriike ratifitseerima rahvusvahelisi konventsioone, mida saavad paremini teha liikmesriigid kui ühendus, kuna ühendusel puudub ainupädevus nendes konventsioonides käsitletavates valdkondades. Ettepanekus nähakse ette, et riiklikud veeteede ametid loovad kvaliteedisüsteemi, millega kehtestatakse kvaliteediesmärgid ja mis võimaldab liikmesriikidel nende saavutamiseks valida ISO 9001:2000 standardi või võrdväärsete standardite vahel. Neid süsteeme on suutelised looma ainult liikmesriigid, arvestades oma veeteede ametile kõige sobivamaid nõudeid seatud eesmärkide saavutamiseks.

Ettepanekus nähakse ette ka liikmesriikide lippude audit ning liikmesriikidel lastakse valida auditi kuupäev ja võimalus saada auditi asjus komisjonilt abi.

Seetõttu on ettepanek subsidiaarsuspõhimõttega kooskõlas.

- **Proportsionaalsuspõhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuspõhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Liikmesriigid kohustusid rakendama IMO sätteid lipuriikide ülesannete kohta ja laskma IMO-l oma lippe auditeerida. Komisjoni vastus on seega liikmesriikide ootustega proportsionaalne.



Lisaks ei teki direktiivi käsitleva ettepaneku rakendamisega liikmesriikidele lisakulusid, sest tegemist on veeteede ametite kulude ratsionaliseerimisega. Asutamislepingu vahendite kasutamine tagab lipuriikide kui Euroopa Liidu liikmete kohustuste täitmise kvaliteedi ja ühtlustamise.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt(id): direktiiv.

Muud õigusaktid ei ole asjakohased järgmis(t)el põhjus(t)el.

IMO kohustuste ühenduse õigusesse ülevõtmise vajadus tugineb kahele elemendile: kontrolli- ja karistusmehhanismide puudumine rahvusvahelises mereõiguses ühelt poolt ja Euroopa lippude vahel täheldatud olulised kvaliteedierinevused teiselt poolt.

Arvestades kohustusi, mis tulenevad IMO konventsioonidest, millega on ühinenud kõik liikmesriigid, on või peaksid olema kõik liikmesriigid IMO kohustuslike õigusaktide rakenduseadustikus sisalduvad eeskirjad oma riigi õigusesse üle võtnud. Direktiiv valiti seepärast, et komisjon teeb liikmesriikidele ettepaneku vajadusel ratifitseerida seadustikus osutatud konventsioonid ja luua kvaliteedikontrolli süsteem.

Muud meetmed ei oleks sobivad. Lihtsast liikmesriikidevahelisest koostööst ei piisaks. Liikmesriigid on tegelikult IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise seadustikus osutatud konventsioonid juba ratifitseerinud. Järelkult on tegemist kvalitatiivse sammuga nende rahvusvaheliste kohustuslike õigusaktide rakendamise ühtlustamise ja kontrolli suunas. Nimelt ei ole rahvusvahelisel tasandil ja eelkõige Rahvusvahelisel Mereorganisatsioonil ühtegi vahendit selleks, et tagada rahvusvaheliste konventsioonide rakendamine ja vajaduse korral karistada nende rikkumise eest.

Komisjon rõhutab, et liikmesriigid, kes tagavad õigusaktide abil konventsioonidest tulenevate lipuriigi kohustuste tõhusa täitmise, ei pea vastu võtma uut õigusakti. Nad võivad direktiivi artiklist 19 tulenevate kohustuste raames piirduda komisjoni teavitamisega oma kehtivatest õigusaktidest ja talle nende koopia edastamisega.

#### 4) **MÕJU EELARVELE**

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

#### 5) **LISATEAVE**

- **Simulatsioon, katsetapp ja üleminekuperiood**

Ettepaneku jaoks on ette nähtud üleminekuperiood.

- **Läbivaatamine/muutmine/ ajalise piirangu seadmine**

Ettepanek sisaldab muutmisklauslit.

- **Vastavustabel**

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi riigi õigusesse ülevõtvate sätete teksti ning nende sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Käesolev ettepanek on seotud Euroopa Majanduspiirkonnaga ning seetõttu tuleks seda laiendada Euroopa Majanduspiirkonnale.

- **Ettepaneku üksikasjalik selgitus peatükkide ja artiklite kaupa**

Artiklis 1 määratletakse eesmärgid: tagada liikmesriikide õigusaktide kooskõla IMO konventsioonidega, tagada liikmesriikide lippu kandvate laevade ohutus ja reostuse vältimine.

Artiklis 2 loetletakse direktiivi käsitlevas ettepanekus kasutatud terminite, mõistete ja viidete määratlused.

Artikli 3 eesmärk on tagada rahvusvahelise raamistiku loomine, mis kehtestab IMO konventsioonidest tulenevad lipuriikide kohustused ja kutsuda liikmesriike nende konventsioonidega ühinema.

Artiklis 4 korratakse üle lipuriigi ametiasutuste kohustused asjakohaste vahendite ja menetlustega haldamise tagamiseks.

Artiklis 5 täpsustatakse kooskõlas IMO sellekohaste suunistega kohustusi ja menetlusi, mida tuleb järgida enne Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitva laeva registreerimist ja selle toimingute vältel.

Artiklis 6 võetakse kokku seadustiku kohustuslikud sätted nende laevade kontrolli ja sertifitseerimise ühtlustamise tagamiseks IMO asjakohaste eeskirjade alusel.

Artiklis 7 selgitatakse lipuriikide kohustusi nende tunnustatud organisatsioonide tõhusa ja alalise kontrolli suhtes, kellele nad delegeerivad oma laevade kontrolli ja sertifitseerimise seadusjärgsed ülesanded.

Artiklis 8 määratakse kindlaks riikide kohustused ohutuse tagamise ja reostuse vältimise alaste tööde juhtimisse kaasatud personali suhtes ning töötajatevahelised suhted.

Artiklis 9 tuuakse sisse pärast laevaõnnetust või reostusjuhtumit läbiviidava uurimise kohustus.

Artiklis 10 nõutakse liikmesriikidelt laevade mehitamist asjakohase ja kvaliteetse personaliga ning muudetakse kohustuslikuks IMO resolutsioon A.890 (21) ohutuse eest vastutava personali arvu määramisel järgitavate põhimõtete kohta.

Artiklis 11 loetletakse rida kõrvalmeetmeid.

Artiklis 12 kohustatakse liikmesriike igal aastal hindama ja uurima oma lipulaevade tegevusnäitajaid.

Artikliga 13 tuuakse sisse lipuriigi halduse sõltumatu audit ja tunnustatakse IMO poolt väljaarendatud auditiskeemi.

Artiklis 14 kohustatakse liikmesriike nõudma oma veeteede ametitelt kvaliteedimärgi saamiseks ISO sertifikaati.

Artiklis 15 soovitatakse võimalust sõlmida koostöölepingud kolmandate riikidega.

Artiklis 16 nähakse ette edastada komisjonile põhilised andmed, mis võimaldavad hinnata direktiivi rakendamist ja koostada selle kohta aruanne.

Artiklis 17 tuuakse sisse võimalus, et komisjon võib direktiivi muuta IMO ja RTO otsuste alusel.

Artiklis 18 usaldatakse direktiivi eri artiklites osutatud rakendusülesanded laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komiteele (COSS).

Artiklites 19 ja 20 kehtestatakse direktiivi sätete ülevõtmise ja jõustamise tähtajad.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**lipuriigi nõuete täitmise 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<sup>1</sup>,

võttes arvesse Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>2</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>3</sup>,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>4</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühenduse laevanduse ja seda kasutavate kodanike turvalisus ning keskkonna kaitse peaksid olema igal ajal tagatud.
- (2) Rahvusvahelise laevanduse osas on mitme Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) juurde hoiule antud konventsiooniga loodud kõikehõlmav raamistik meresõiduohutuse tõhustamiseks ja keskkonna kaitsmiseks laevade põhjustatud merereostuse eest.
- (3) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) sätete ja selliste konventsioonide sätete kohaselt, mille hoiulevõtja on IMO, vastutavad nende õigusaktide osalisriigid õigusnormide avaldamise ja kõikvõimalike muude meetmete võtmise eest, mis võivad olla vajalikud nimetatud õigusaktide täielikuks ja igakülgseks jõustamiseks, tagamaks seda, et inimeste ohutust merel ja merekeskkonna kaitset silmas pidades oleksid laevad oma ettenähtud tegevuseks kõlblikud ning et nende meeskonna moodustaks asjatundlik laevapersonal.

---

<sup>1</sup> ELT C [...], [...], lk [...].

<sup>2</sup> ELT C [...], [...], lk [...].

<sup>3</sup> ELT C [...], [...], lk [...].

<sup>4</sup> EÜT C [...], [...], lk [...].

- (4) Tõsist tähelepanu tuleb pöörata Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) läbiviidavale ulatuslikule konsolideerimisele. Selle töö eesmärk on koondada olemasolev merendusala tööd käsitlev õigusaktide kogum üheks õigusaktiks, milles käsitletakse ka lipuriigiga seotud kohustusi, mis peaksid edaspidi sisalduma käesolevas direktiivis.
- (5) Võttes arvesse asjaolu, et kõik liikmesriigid peavad olema IMO konventsioonide osalised ning täitma nimetatud konventsioonides nende lipu all sõitvate laevade suhtes sätestatud kohustusi, tuleks IMO konventsioonide tõhususe tagamiseks ühenduses lisada nende konventsioonide kohustuslikud sätted ka ühenduse õigusaktidesse.
- (6) Neid kohustuslikke sätteid tuleb rakendada koos asjakohaste ühenduse õigusaktidega, milles käsitletakse laevade, nende meeskondade, reisijate ja lasti ohutust, laevade põhjustatud merereostuse vältimist ning meremeeste tööaega.
- (7) Mõned liikmesriigid ei ole veel lõpule viinud konventsiooniosaliseks saamise protsessi teatavate IMO konventsioonide puhul, sealhulgas 1988. aasta rahvusvaheline konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) ja rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni protokollid ning MARPOL-i IV ja VI lisa ning ühenduse õigusaktides otseselt tsiteeritud IMO erikonventsioonid, ja neid tuleks selle protsessi lõpetamiseks ergutada.
- (8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu [direktiivi .../.../EÜ laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ning mereametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta<sup>5</sup>] kohaselt peavad liikmesriigid tegutsema kooskõlas lisa ning IMO resolutsiooni A.847(20) liite vastavate sätetega juhiste kohta, mis aitavad lipuriikidel rakendada IMO õigusakte, tagamaks seda, et nende pädevad ametid suudavad kindlustada rahvusvaheliste konventsioonide sätete nõuetekohase jõustamise, eelkõige laevade kontrollimise ja ülevaatamise ning kohustuslike tunnistuste ja vabastamise tunnistuste väljastamise osas.
- (9) IMO resolutsioon A.847 (20) tunnistati kehtetuks IMO resolutsiooniga A.(973) (24) IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksi kohta, mis sisaldab kohustuslikke sätteid, mida lipuriigid peavad rakendama.
- (10) liikmesriigid peavad täitma oma kohuseid lipuriigina tõhusalt ja järjekindlalt kooskõlas IMO konventsioonidega ning võttes arvesse IMO resolutsiooni A.973 (24).
- (11) IMO konventsioonidega antakse lipuriikidele õigus vabastada laevad IMO konventsioonides sätestatud põhiliste lipuriigi suhtes kehtivate eeskirjade täitmisest ja kohaldada samaväärseid sätteid ning jäetakse suur hulk nõudeid ametite otsustada. Kui sellised küsimused jäetakse üksnes ja täielikult ühe ameti otsustada, võib tulemuseks olla liikmesriigiti erinev ohutustase ja eri lipuriikide vahelise konkurentsi võimalik kahjustamine.

---

<sup>5</sup> EÜT C [...], [...], lk [...].

- (12) Nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)<sup>6</sup> artikliga 12 võttis ühendus endale kohustuse algatada rahvusvaheliste merereisidega tegelevate reisilaevade tehniliste ohutusstandardite ühtlustatud tõlgendamine. Ilma et see piiraks IMO ühtlustatud tõlgenduste vastuvõtmist, tuleks sama lähenemisviisi vajaduse korral järgida, kehtestades samasuguseid sätteid muude laevaliikide kohta, mille suhtes IMO konventsioone kohaldatakse.
- (13) Liikmesriikide mereametitel peaks oma lipuriigi kohustuste täitmiseks olema võimalik kasutada asjakohaseid ressursse, mis vastaksid nende laevastiku suurusele ja laadile ning põhineksid asjakohastel IMO nõuetel.
- (14) Selliste ressursside suhtes tuleks liikmesriikide praktiliste kogemuste põhjal kehtestada miinimumnõuded.
- (15) IMO poolt 20. detsembri 2004. aasta ringkirjas MSC/Circ.1140/ MEPC/Circ.424 „Laevade riikidevahelise ümberregistreerimise kohta” soovitatud menetluste kohustuslik rakendamine peaks tugevdama IMO konventsioonides ja ühenduse meresõiduohutuse alastes õigusaktides käsitletud lipuriigi vahetamise küsimusega seotud sätteid ning suurendama meresõiduohutuse huvides lipuriikide vaheliste suhete läbipaistvust.
- (16) Liikmesriigid peaksid kohaldama oma lipu all sõitvate laevade suhtes lipuriigi teostatava sertifitseerimise ja ülevaatus ühtlustatud nõudeid, nagu on sätestatud asjakohastes menetlustes ja juhistes, mis on lisatud IMO assamblee resolutsioonile A.948(23) ülevaatus ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemiga seotud ülevaatusjuhiste kohta.
- (17) Liikmesriikide nimel lipuriigi kohuseid täitvate tunnustatud organisatsioonide range ja põhjalik kontrollimine, mis vastab liikmesriikide laevastike suurusele ja laadile, peaks parandama liikmesriigi lipu all sõitvate laevade üldist toimimise kvaliteeti.
- (18) Miinimumnõuete täitmine lipuriikide inspektorite poolt tagab mereametitele võrdsed tegevustingimused ja aitab kaasa liikmesriigi lipu all sõitvate laevade toimimise kvaliteedi parandamisele.
- (19) Liikmesriigid on lipuriikidena kohustatud uurima oma laevadega seotud õnnetusi ja vahejuhtumeid.
- (20) Erieeskirjad, mida liikmesriigid peavad meretranspordi valdkonnas toimunud õnnetusjuhtumite uurimisel järgima, on sätestatud direktiivis (.../.../EÜ).
- (21) IMO ohutu mehitamise põhimõtete kohustuslik rakendamine peaks kaasa aitama liikmesriigi lipu all sõitvate laevade toimimise kvaliteedi parandamisele.
- (22) Liikmesriigi lipu all sõitvate laevade, samuti liikmesriigi registrist lahkunud laevade kohta olulist teavet sisaldavate andmebaaside väljatöötamine peaks parandama kvaliteetse laevastiku tegevuse läbipaistvust ning aitama kaasa lipuriigi kohustuste tõhusamale kontrollimisele ja mereametitele võrdsete tegevustingimuste tagamisele.

---

<sup>6</sup> EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2003/75/EÜ (ELT L 190, 30.7.2003, lk 6).

- (23) Lipuriikide tegevuse hindamine ja läbivaatamine ning vajadusel parandusmeetmete kasutamine peaks tagama, et kõik EL-i liikmesriigid on loetletud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis valges nimekirjas.
- (24) Liikmesriigid on võtnud endale kohustuse tõendada, et nad järgivad IMO kohustuslikke õigusakte, nagu on nõutud resolutsioonis A.974 (24) IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimissüsteemi kohta, mille IMO assamblee võttis vastu 1. detsembril 2005.
- (25) IMO liikmesriikide vabatahtlik auditeerimissüsteem järgib tavapärasest lähenemisviisi kvaliteedijuhtimisele, mis hõlmab selliseid põhimõtteid, kriteeriume, kontrollivaldkondi, kontrolliprotsesse ja menetlusi, mida on sobilik kasutada otsustamiseks, mil määral liikmesriigid rakendavad ja täidavad nendes kohustuslikes IMO konventsioonides sisalduvaid lipuriigi kohustusi ja vastutust, mille osalised nad on. Seega saaks sellise kontrolliprotsessi juba lisada ka ühenduse meresõiduohutust käsitlevatesse õigusaktidesse.
- (26) Halduskorra kvaliteedi tõendamine ISO või samaväärsete standardite kohaselt peaks aitama veelgi kaasa kvaliteetsetele mereametitele võrdsete tegevustingimuste tagamisele.
- (27) Liikmesriikide lipu all laevu käitavatele laevaomanikele ja muude lippude all laevu käitavatele laevaomanikele võrdsete tegevustingimuste tagamiseks tuleks saavutada koostoime lipuriikide vahel, kes on võtnud endale ülesandeks kohustuslikult rakendada IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksit, mille Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis vastu oma assamblee 2005. aasta novembri resolutsiooniga A.973 (24), ning lasta end kontrollida vastavalt IMO assamblee poolt 1. detsembril 2005 vastu võetud resolutsiooni A.974 (24) sätetele.
- (28) Komisjon peaks kaasa aitama lipuriike käsitleva vastastikuse mõistmise memorandumiga koostamisele lipuriikide vahelise koostoime saavutamiseks.
- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002<sup>7</sup> loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks tagama käesoleva direktiivi rakendamiseks vajaliku toetuse.
- (30) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta kooskõlas nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusega 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>8</sup>.
- (31) Kuna liikmesriigid ei suuda võetavate meetmete eesmärgi, nimelt meretranspordipoliitika vallas asjakohaste sätete kehtestamist ja rakendamist, piisaval määral saavutada ning seega on neid käesoleva meetme olemuse tõttu hõlpsam saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttele. Vastavalt samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttele ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mis on vajalik kõnealuste eesmärkide saavutamiseks.

---

<sup>7</sup> EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1, muudetud määrusega (EÜ) nr 724/2004 (ELT L 129, 29.4.2004, lk 1).

<sup>8</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

## ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1* *Sisu*

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on:
  - a) tagada, et liikmesriigid täidavad lipuriigina oma kohustusi tõhusalt ja järjekindlalt vastavalt IMO konventsioonidele;
  - b) tõhustada ohutust ning vältida liikmesriikide lipu all sõitvate ja rahvusvahelise kaubandusega seotud laevade põhjustatud merereostust;
  - c) näha ette mehhanism selliste IMO konventsioonides sätestatud meetmete ühtlustatud tõlgendamiseks, mis on jäetud nimetatud konventsioonide osaliste otsustada.
2. Käesoleva direktiivi kohaldamisega ei piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002<sup>9</sup> artikli 2 lõikes 2 loetletud ühenduse merendusala õigusaktide ega nõukogu direktiivi 1999/63/EÜ<sup>10</sup> kohaldamist.

### *Artikkel 2* *Mõisted*

1. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:
  - a) *IMO konventsioonid* – järgmisi konventsioone koos nende protokollide ja muudatustega, ning nendega seotud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raamistikus vastuvõetud kohustuslike koodeksitega (ajakohastatud versioonid):
    - (i) 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 1974);
    - (ii) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 1966);
    - (iii) 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (tonnaž 1969);
    - (iv) rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimise kohta laevadelt;
    - (v) meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 1978);
    - (vi) 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 72).

---

<sup>9</sup> EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

<sup>10</sup> EÜT L 167, 2.7.1999, lk 33.



- b) *IMO erikonventsioonid* – 1977. aasta Torremolinose kalapüügilaevade ohutuse rahvusvahelise konventsiooniga seotud 1993. aasta Torremolinose protokoll ja 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade kahjulike reostusvastaste süsteemide järelevalve kohta;
  - c) *lipuriigi seadustik* – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt 1. detsembril 2005 assamblee resolutsiooniga A.973 (24) vastu võetud „IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksi” 1. ja 2. osa, mis on esitatud I lisas;
  - d) *laevad* – laevad ja veesõidukid, mille suhtes kohaldatakse üht või mitut IMO konventsiooni;
  - e) *amet* – selle liikmesriigi pädev mereamet, kelle lipu all laeval või veesõidukil on õigus sõita;
  - f) *lipuriigi kvalifitseeritud inspektor* – avalik teenistuja või isik, kelle liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud teostama tunnistuste andmisega seotud ülevaatusi ja kontrole ning kes vastab II lisas täpsustatud kutsekvalifikatsiooni ja sõltumatuse nõuetele;
  - g) *tunnustatud organisatsioon* – vastavalt direktiivile [.../.../EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusena tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta)] tunnustatud organisatsioon;
  - h) *tunnistused* – IMO konventsioonidega seotud kohustuslikud tunnistused.
2. Uute konventsioonide või sätete arvessevõtmiseks võib artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võtta meetmeid 1. lõike punktides a, b ja c esitatud mõistete muutmiseks.

### *Artikkel 3*

#### *Rahvusvahelise raamistiku rakendamine*

1. Liikmesriigid peavad saama IMO konventsioonide ja IMO erikonventsioonide osaliseks. Ent see kohustus on seotud üksnes konventsioonide sellise versiooniga, mis kehtib käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeval.
2. Liikmesriigid, kes käesoleva direktiivi jõustumise kuupäeval ei ole veel kõigi IMO konventsioonide või IMO erikonventsioonide osalised, alustavad kooskõlas oma õigusega menetlust asjaomase konventsiooni ratifitseerimiseks või sellega ühinemiseks. Üheksakümne päeva jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest teavitavad nad komisjonile arvatava kuupäeva, mil nad annavad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni peasekretärile hoiule asjaomase konventsiooni ratifitseerimis- või ühinemiskirja.
3. Iga liikmesriik jagab oma ametite raames selgelt ülesanded, mis on seotud IMO konventsioonides lipuriike käsitlevate kohustuste täitmise poliitika loomise ja arendamisega, ning tagab, et amet suudab nõuetekohaselt kaasa aidata riigi õigusaktide väljaandmisele ja anda juhiseid nende rakendamiseks ja jõustamiseks.

4. Rahvusvahelise laevanduse osas kohaldavad liikmesriigid täielikult IMO konventsioonide lipuriikidega seotud kohustuslikke sätteid vastavalt nendes konventsioonides nimetatud tingimustele ja seal osutatud laevade suhtes ning võtavad nõuetekohaselt arvesse käesoleva direktiivi I lisas esitatud lipuriigi koodeksi sätteid.
5. Liikmesriigid muudavad järjepidevalt IMO konventsioonide jõustamiseks võetud meetmeid üha sobivamaks. Täiustamine toimub asjakohaste riigi õigusaktide range ja tõhusa kohaldamise ja jõustamise ning nõuetekohasuse järjepideva kontrollimise teel.
6. Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võib võtta meetmeid, et:
  - a) töötada välja ühtlustatud kord vastavalt IMO konventsioonidele kohaldatavate erandite ja samaväärsete asenduste kohaldamiseks;
  - b) luua IMO konventsioonides ametite otsustada jäetud küsimuste ühtlustatud tõlgendused;
  - c) kohaldada konventsioonide sätete ühtseid tõlgendusi.

#### *Artikkel 4*

##### *Ohutus- ja reostuse vältimise nõuete täitmise ressursid ja protsess*

1. Iga liikmesriik tagab, et tema ametil on asjakohased ning laevastiku suurusele ja laadile vastavad ressursid. Need ressursid:
  - a) tagavad IMO konventsioonides esitatud nõuete täitmine;
  - b) tagavad õnnetuste uurimiste läbiviimine ning tuvastatud puudustega laevu hõlmavate juhtumite piisav ja tähtaegne käsitlemine ja
  - c) tagavad asjakohastes IMO konventsioonides sisalduvaid nõudeid käsitlevate ja ameti heakskiidetud juhiste väljatöötamine, dokumenteerimine ja tutvustamine.
  - d) koosnevad sobivast arvust kvalifitseeritud töötajatest IMO konventsioonide rakendamiseks seotud riigi õigusaktide rakendamiseks ja jõustamiseks, sealhulgas töötajatest uuringute ja ülevaatuste läbiviimiseks;
  - e) koosnevad piisavast arvust lipuriigi kvalifitseeritud töötajatest selliste vahejuhtumite uurimiseks, mille puhul on sadamariik pidanud kinni laeva, millel on õigus nende lipu all sõita, ja
  - f) koosnevad piisavast arvust lipuriigi kvalifitseeritud töötajatest selliste vahejuhtumite uurimiseks, mille puhul sadamariik seab kahtluse alla lipuriigi volitusel väljastatud tunnistuse või kinnituslehe kehtivuse või tunnistust või kinnituslehte omava isiku pädevuse.
2. Iga liikmesriik tagab lipuriigi inspektorite ja uurijate koolituse ning järelevalve nende tegevuse üle.

3. Iga liikmesriik arendab välja või säilitab oma laevastiku suurusele ja laadile vastavad võimalused konstruktsiooniliste lahenduste ülevaatamiseks ja tehniliste otsuste tegemiseks.
4. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud kohustuste täitmise miinimumnõuded kehtestatakse artikli 18 lõikes 2 osutatud korras.

#### *Artikkel 5*

##### *Laeva registreerimine liikmesriigi lipu alla*

1. Enne mis tahes laeva registrisse kandmist peab liikmesriik selle identifitseerima, sealhulgas kontrollima vajaduse korral selle IMO identifitseerimisnumbrit ning muid laeva dokumente, et laev ei sõidaks samal ajal kahe või enama riigi lipu all. Tuleb saada tõend selle kohta, et eelnevalt teise riigi lipu alla registreeritud laev on selle riigi registrist kustutatud või et selle riigi registrist on saadud nõusolek laeva ümberregistreerimiseks.
2. Laeva esmakordsel kandmisel oma registrisse püüab liikmesriik tagada, et kõnealune laev vastab kõigile kohaldatavatele rahvusvahelistele eeskirjadele. Vajadusel teeb ta koostööd eelmise lipuriigiga.
3. Kui teine lipuriik küsib teavet liikmesriigi registrist lahkunud laeva kohta, esitab asjaomane liikmesriik vastavale lipuriigile viivitamata kõik üksikasjad kõnealuse laeva puuduste, nõuetele mittevastavuse ja nende likvideerimiseks määratud tähtaegade kohta ning kõikvõimaliku muu ohutusega seotud teabe.
4. Lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamisega ei piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 789/2004<sup>11</sup> artikli 4 kohaldamist.

#### *Artikkel 6*

##### *Liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ohutuse tagamine*

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et laevad, millel on õigus nende lipu all sõita, järgivad rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid. Eelkõige hõlmavad need meetmed järgmist:
  - a) laevadel keelatakse minna merele enne, kui see toimub vastavalt rahvusvahelistele eeskirjadele ja standarditele;
  - b) tagatakse nende laevadekorrapärane kontrollimine veendumaks, et laeva tegelik olukord ja selle meeskond vastavad laeva tunnistustele;
  - c) tagatakse, et punktis b osutatud korrapärase kontrollimise käigus kontrollib inspektor, kas laeval töötavad meremehed tunnevad oma konkreetseid tööülesandeid ning laeva töökorda, varustust, seadmeid ja menetlusi;

---

<sup>11</sup> ELT L 138, 30.4.2004, lk 19.

- d) tagatakse, et laevapere tervikuna suudab oma tegevust häireolukorras tõhusalt koordineerida ning täita reostuse vältimise või tõrjumise ja ohutuse seisukohalt olulisi teenistusülesandeid;
  - e) riigi õigusnormides sätestatakse piisavalt karmid karistused, et laevadei rikuks rahvusvahelisi eeskirju ega standardeid;
  - f) pärast uurimise läbiviimist alustatakse kohtuasju laevade vastu mis on rikkunud rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid, olenemata sellest, kus selline rikkumine toimus;
  - g) riigi õigusnormides sätestatakse piisavalt karmid karistused, et isikud, kellele on nende volitusel väljastatud tunnistus või kinnitusleht, ei rikuks rahvusvahelisi eeskirju ega standardeid, ja
  - h) pärast uurimise läbiviimist alustatakse kohtuasju isikute vastu, kellel on tunnistus või kinnitusleht ja kes on rikkunud rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid, olenemata sellest, kus selline rikkumine toimus.
2. Liikmesriigid töötavad välja ja viivad ellu asjakohase kontrolli- ja järelevalveprogrammi, mis võimaldaks kiirelt reageerida puudustele ning väidetavatele reostusjuhtumitele, millest on teatanud sadama- või rannikuriigid.
  3. Liikmesriigid või nende nimel tegutsevad tunnustatud organisatsioonid väljastavad või kinnitavad laevade tunnistusi üksnes pärast seda, kui on veendunud, et laev vastab kõigile kohaldatavatele nõuetele.
  4. Liikmesriigid väljastavad isikutele rahvusvahelisi pädevustunnistusi või kinnituslehti üksnes pärast seda, kui on veendunud, et isik vastab kõigile kohaldatavatele nõuetele.
  5. Liikmesriigid tagavad, et nende laevad on läbinud ülevaatuse vastavalt asjakohastele ülevaatuse ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemiga seotud menetlustele ja juhiste, mis on lisatud IMO assamblee resolutsioonile A.948(23) (ajakohastatud versioon).
  6. Liikmesriik võtab meetmed kooskõlas III lisa sätestatud juhistega, kui sadamariik peab kinni nende lipu all sõitva laeva.
  7. III lisa võib artikli 18 lõikes 2 osutatud korras muuta, et juhiseid kehtiva korra rakendamisel saadud kogemuste põhjal täiustada.

#### *Artikkel 7*

##### *Volituste delegeerimine seadusest tulenevate ülesannete täitmiseks*

1. Ilma et see piiraks [direktiivi 94/57/EÜ või direktiivi .../.../EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta)] kohaldamist, arendavad või säilitavad liikmesriigid, kelle laevade sertifitseerimist viivad läbi tunnustatud organisatsioonid, oma laevastiku suurusele ja laadile vastava suutlikkuse teostada pidevat järelevalvet nende nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide ülevaatuste ja sertifitseerimiste üle.

Nad tagavad, et ameti ja tunnustatud organisatsioonide vahel luuakse Internetis otseühendus ning et tunnustatud organisatsioonide üle järelevalvet teostavad töötajad tunnevad põhjalikult nende organisatsioonide ja lipuriigi eeskirju ning suudavad tunnustatud organisatsioone kohapeal tõhusalt jälgida.

2. Liikmesriigid, kelle suhtes lõiget 1 kohaldatakse, tagavad, et nende lipu all sõitvatele laevadele teostatakse vähemalt iga 12 kuu tagant täiendav ülevaatus, tagamaks nende vastavus IMO konventsioonide nõuetele ja riigi nõuetele.
3. Lõikes 2 nimetatud täiendavat ülevaatus ei nõuta laevade puhul:
  - a) mis on olnud liikmesriigi registris vähemalt kaks aastat;
  - b) mida on [direktiivi 95/21/EÜ<sup>12</sup> või Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi .../.../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses)<sup>13</sup>] sätete kohaselt viimase 12 kuu jooksul vähemalt üks kord kontrollitud ja
  - c) mida ei ole direktiivi 95/21/EÜ sätete alusel viimase 12 kuu jooksul kinni peetud.
4. Kui [direktiivi .../.../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses)] artikli 5 lõikes 2 osutatud sadamariigi kontrolli üksikasjalikud eeskirjad on jõustunud, ei nõuta täiendavat ülevaatus laevade puhul, millele on omistatud nimetatud direktiivi alusel madal riskiprofiil.
5. Lisaks sellele annavad liikmesriigid, kelle suhtes lõiget 1 kohaldatakse:
  - a) oma tunnustatud organisatsioonidele konkreetseid juhiseid, kus on üksikasjalikult kirjeldatud meetmeid, mida tuleb võtta juhul, kui leitakse, et laev ei ole mereleminekuks kõlblik, ilma et see ohustaks laeva ennast või pardal viibivaid isikuid, või kui leitakse, et see kujutab põhjendamatu ohtu merekeskkonnale, ja
  - b) oma tunnustatud organisatsioonidele kõik asjakohased riigi õigusaktid ja nende tõlgendused, millega IMO konventsioonide sätteid jõustatakse, või täpsustavad, kas ameti standardid on mingis osas konventsioonide nõuetest rangemad.
6. Täiendavate ülevaatuste menetluste ja juhiste ning täiendavaid ülevaatusi teostavate inspektorite suhtes kehtivad miinimumnõuded kehtestatakse artikli 18 lõikes 2 osutatud korras.

#### *Artikkel 8* *Lipuriikide inspektorid*

1. Liikmesriigid määratlevad ja dokumenteerivad kõigi nende lipuriigi töötajate, kes korraldavad, teevad või kontrollivad reostuse vältimise ja ohutusega seotud või seda mõjutavat tööd, vastutuse, võimupiirid ja vastastikused suhted.

---

<sup>12</sup> EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1.

<sup>13</sup> EÜT L [...], [...], lk [...].

2. Liikmesriigid tagavad, et laevade ja ühingute ülevaatuste ja kontrollide eest vastutavad või neid teostavad töötajad vastavad II lisa sätestatud miinimumnõuetele.
3. Liikmesriigid tagavad, et kõigi lipuriigi kohustusi täita aitavate töötajate, välja arvatud lõikes 1 osutatud töötajate, haridus, koolitus ja juhendus vastab ülesannete ulatusele, mida nad on volitatud täitma.
4. Liikmesriigid tagavad dokumenteeritud süsteemi rakendamise töötajate kvalifitseerimiseks ja nende teadmiste järjepidevaks ajakohastamiseks vastavalt ülesannetele, mida nad on volitatud täitma.
5. Lipuriik väljastab kõigile tema nimel laevadel tööülesandeid täitvatele inspektoritele isikut tõendava dokumendi.
6. Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võib kehtestada miinimumnõuded lõikes 3 nimetatud töötajate kvalifikatsiooni suhtes.

#### *Artikkel 9*

#### *Lipuriigi teostatavad uurimised*

Ilma et see piiraks IMO assamblee resolutsioonile A.884(21) lisatud laevaõnnetuste ja vahejuhtumite uurimise koodeksist tulenevaid kohustusi, mille IMO võttis vastu resolutsiooniga A.849(20) (ajakohastatud versioon), viivad liikmesriigid pärast nende lipu all sõitvate laevadega juhtunud laevaõnnetusi või reostusjuhtumeid läbi uurimise. Selliseid õnnetuste uurimisi teostavad vastava väljaõppe saanud uurijad, kes on pädevad tegelema õnnetusega seonduvate küsimustega. Selleks tagavad liikmesriigid kvalifitseeritud uurijate olemasolu, olenemata õnnetuse või vahejuhtumi toimumise paigast.

#### *Artikkel 10*

#### *Ohutu mehitamine*

Liikmesriigid tagavad, et nende lipu all sõitvad laevad on piisavalt mehitatud, pidades silmas inimeste ohutust merel, ning järgivad ohutu mehitamise põhimõtet, mis on sätestatud IMO assamblee resolutsioonis A.890 (21) ohutu mehitamise põhimõtete kohta (ajakohastatud versioon), võttes arvesse nimetatud resolutsioonile lisatud asjakohaseid suuniseid.

#### *Artikkel 11*

#### *Kaasnevad meetmed*

1. Liikmesriigid koostavad oma laevade kohta laevastiku andmebaasi, mis sisaldab iga laeva peamisi tehnilisi üksikasju ja lõikes 2 loetletud andmeid, või tagavad endale otsese juurdepääsu samasugust teavet sisaldavale andmebaasile. Liikmesriigid tagavad komisjonile õiguse saada andmeid oma andmebaasist ja nendega andmeid vahetada.
2. Andmebaas sisaldab järgmist teavet:
  - a) Üksikasjad laeva kohta (nimi, IMO number, jne);

- b) ülevaatuste, sealhulgas vajaduse korral lisa- ja täiendavate ülevaatuste ning kontrollimiste kuupäevad;
  - c) laeva sertifitseerimise ja klassifitseerimisega seotud tunnustatud organisatsioonide andmed;
  - d) sadamariigi kontrolli käsitlevate sätete alusel toimunud laeva kontrollimise kuupäevad ja selle teostanud asutuse andmed;
  - e) sadamariigi kontrolli tulemused (puudused: jah või ei, kinnipidamised: jah või ei);
  - f) andmed õnnetuste kohta;
  - g) andmed MARPOL-i ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/35/(EÜ) (laevadelt pärit reostuse kohta)<sup>14</sup> rikkumistest;
  - e) registrist viimase 12 kuu jooksul lahkunud laevade tunnusandmed.
3. Lõikes 2 loetletud andmeid võib uute andmebaasidega seotud arenguid silmas pidades muuta artikli 18 lõikes 2 osutatud korras.

Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võib andmete esitamiseks kehtestada ühtlustatud vormid.

#### *Artikkel 12*

##### *Lipuriikide tegevuse hindamine ja läbivaatamine*

1. Liikmesriigid hindavad igal aastal oma tegevust seoses käesoleva direktiivi sätetega.
2. Lipuriikide tegevuse hindamise meetmed hõlmavad muu hulgas sadamariigi kontrolliga seotud kinnipidamiste määrasid, lipuriigi kontrollide tulemusi, statistilisi andmeid õnnetuste kohta, side- ja teabevahetust, statistilisi andmeid iga-aastaste kadude kohta, välja arvatud täieliku hävimisega seotud kaod, ja muid asjakohaseid tulemuslikkuse näitajaid, mille põhjal otsustatakse, kas töötajad, ressursid ja halduskord on lipuriigi kohustuste täitmiseks piisavad.
3. Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võetakse vastu ühine meetod lipuriikide tegevuse hindamisel.
4. Liikmesriigid, kes kalendriaasta 1. juulil on loetletud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga aastaaruandes avaldatud mustas või hallis nimekirjas, esitavad komisjonile enne sama aasta 1. septembrit põhjaliku aruande lipuriigi nõuetele mittevastavuse kohta. Selles aruandes määratakse kindlaks sellise mittevastavuse peamised põhjused ja analüüsitakse neid ning tuvastatakse need laevade kategooriad, millest selline tulemus on tingitud. Ühtlasi peab see aruanne sisaldama heastavate meetmete kava, mis vajadusel hõlmab täiendavaid ülevaatusi ja mis rakendatakse esimesel võimalusel.

---

<sup>14</sup> ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.

*Artikkel 13*  
*Lipuriikide auditeerimise kord*

1. Iga liikmesriik tagab, et kolme aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ja edaspidi korrapäraste ajavahemike tagant viiakse läbi sõltumatu kontroll selle üle, kas ta järgib käesolevat direktiivi.
2. Lõikes 1 nimetatud kontrolli raamistik ja kord kehtestatakse artikli 18 lõikes 2 osutatud korras.

Lõikes 1 nimetatud kontrollina tunnustatakse siiski ka IMO assamblee poolt 1. detsembril 2005 vastu võetud resolutsiooni A.974 (24) sätete kohaselt läbiviidud auditeerimisi, kui sealjuures on täidetud lõikes 3 sätestatud tingimused. Tunnustamine ei piirata komisjoni poolt või tema nõudel teostatud mis tahes lisakontrolle, mille eesmärgiks on kontrollida vastavust ühenduse merendusalaalastele õigusaktidele.

3. Liikmesriik tagab:
  - a) et kontrollitakse ka käesoleva direktiivi sätete järgimist;
  - b) komisjoni osalemise vaatejana IMO auditeerimisprotsessis;
  - c) et aruanne ja teave seejärel võetud meetmete kohta tehakse komisjonile viivitamata kättesaadavaks.
4. Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras:
  - a) määratakse kindlaks lõikes 1 nimetatud kontrollide teostamise ajakava;
  - b) määratletakse kontrolli tulemustest avalikkuse teavitamist tingimused.
5. Vajadusel töötab ühendus välja soovitud lõikes 2 osutatud IMO auditeerimissüsteemi tõhusust parandavate meetmete ja ettepanekute kohta.

*Artikkel 14*  
*Kvaliteedi sertifitseerimine*

1. Iga liikmesriik töötab oma ameti jaoks välja ja rakendab kvaliteedijuhtimise süsteemi ning haldab seda. See kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud ISO 9001:2000 standardite alusel või vähemalt kõikidele ISO 9001:2000 tingimustele vastava võrdväärse standardi alusel ning seda kontrollitakse vastavalt ISO 10011:2002 suunistele või vähemalt kõikidele ISO 10011:2002 tingimustele vastava võrdväärse standardi suunistele. Nimetatud võrdväärsete standardite osas lähtutakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 98/34/EÜ<sup>15</sup>.
2. Kvaliteedijuhtimise süsteem töötatakse välja kolme aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest.

---

<sup>15</sup> EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37.



3. Kvaliteedijuhtimise süsteem sertifitseeritakse nelja aasta jooksul alates käesoleva direktiivi jõustumisest.
4. Lõike 1 viiteid ISO standarditele võib ajakohastada artikli 18 lõikes 2 osutatud korras.

*Artikkel 15*  
*Koostöölepingud*

Komisjon esitab enne [2007.] aasta lõppu Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande selle kohta, kas oleks otstarbekas koostada lipuriigi kontrolliga seotud kohustusi käsitlev vastastikuse mõistmise memorandum, mille eesmärgiks oleks tagada võrdsed tegevustingimused lipuriikidele, kes on võtnud endale ülesandeks kohustuslikult rakendada IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksit, mille Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) võttis vastu oma assamblee 1. detsembri 2005. aasta resolutsiooniga A973 (24), ning on nõustunud laskma end kontrollida vastavalt IMO assamblee poolt 1. detsembril 2005 vastu võetud resolutsiooni A.974 (24) sätetele.

*Artikkel 16*  
*Teabe edastamine ja aruannete esitamine*

1. Kõik liikmesriigid teevad IMO-le teatavaks IMO konventsioonide sätetega nõutud teabe.
2. Liikmesriigid teatavad komisjonile igal aastal:
  - a) kontrollimiste ja auditeerimiste arvu, mille nad on lipuriikidena läbi viinud;
  - b) ülesannete täitmiseks eraldatud vahendid, millele on osutatud artikli 4 lõigetes 1 ja 2 ning artikli 7 lõikes 1;
  - c) artiklite 6 -11 , artikli 12 lõike 1 ja artikli 15 järgimiseks võetud meetmed.
3. Artikli 18 lõikes 2 osutatud korras võib kehtestada lõikes 2 nimetatud aruannete esitamise kohustuse täitmiseks ühtlustatud näidisvormi.
4. Pärast liikmesriikide aruannete kättesaamist koostab komisjon käesoleva direktiivi rakendamist käsitleva koondaruande. See aruanne esitatakse Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

*Artikkel 17*  
*Muudatused*

Lisaks artikli 2 lõikes 2, artikli 6 lõikes 7 ja artikli 11 lõikes 3 ette nähtud muudatustele võib käesolevat direktiivi muuta artikli 18 lõikes 2 osutatud korras, et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil, eelkõige IMO ja ILO poolt välja töötatud lipuriike käsitlevaid uusi sätteid ja kohustusi.

IMO konventsioonide ja IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksi muudatused võib vastavalt määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 lõikele 2 käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta.

*Artikkel 18*  
*Komitee*

1. Komisjoni abistab määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikliga 3 moodustatud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse otsuse artikli 8 sätteid.  
  
Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kaks kuud.
3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

*Artikkel 19*  
*Direktiivi ülevõtmine*

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt [...]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile. Kui liikmesriigid need õigusnormid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigusnormide teksti.

*Artikkel 20*  
*Jõustumine*

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

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, [...]

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
[...]

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
[...]

## ILISA

### LIPURIIGI KOODEKS

#### IMO KOHUSTUSLIKE ÕIGUSAKTIDE RAKENDAMISE KOODEKSI EELNÕU 1. JA 2. OSA

##### 1. OSA – ÜHISED VADLKONNAD

###### Eesmärk

1. Käesoleva koodeksi eesmärk on edendada ülemaailmset meresõiduohutust ja merekeskkonna kaitset.
2. Eri ametid lähtuvad käesoleva koodeksi puhul oma valitsevast olukorrast ning on seotud üksnes nende lõikes 6 osutatud õigusaktide rakendamisega, mille lepinguosalisel valitsusel või osapoolel nad on. Geograafilistest ja muudest asjaoludest tingituna on teatavate ametite roll lipuriigina suurem kui see on sadama- või rannikuriigina, samas kui teiste roll võib olla ranniku- või sadamariigina suurem kui lipuriigina. Selline osatähtsuse ebahütlane jaotumine ei vähenda mingil viisil nende kohustusi lipu-, sadama- või rannikuriigina.

###### Strateegia

3. Selleks, et riik saavutaks käesoleva koodeksi eesmärgi, tuleks välja töötada järgmisi punkte hõlmav strateegia:
  - (1) asjakohaste rahvusvaheliste kohustuslike õigusaktide rakendamine ja jõustamine;
  - (2) asjakohaste rahvusvaheliste soovitude järgimine;
  - (3) riigi rahvusvaheliste kohustuste täitmise tõhususe järjepidev läbivaatamine ja kontrollimine ning
  - (4) üldise korraldusliku tulemuslikkuse ja võimekuse saavutamine, säilitamine ja parandamine.

Eespool nimetatud strateegia elluviimisel tuleks järgida käesolevas koodeksis esitatud juhiseid.

###### Üldosa

4. 1982. aasta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) ja IMO konventsioonide sätete kohaselt vastutavad ametid õigusnormide avaldamise ja kõikvõimalike muude meetmete võtmise eest, mis võivad olla vajalikud nimetatud õigusaktide täielikuks ja igakülgseks jõustamiseks, tagamaks seda, et inimelude ohutust merel ja merekeskkonna kaitset silmas pidades oleksid laevad kõlblikud tegevuseks, milleks nad on ette nähtud, ning et nende meeskonna moodustaks asjatundlik laevapersonal.

5. Võttes meetmeid merereostuse vältimiseks, vähendamiseks ja kontrollimiseks, tegutsevad riigid nii, et kahju või oht ei saaks otseselt või kaudselt edasi kanduda ühelt alalt teisele või et üht tüüpi reostuse ei muutuks teist tüüpi reostuseks (UNCLOS, artikkel 195).

### Reguleerimisala

6. Käesoleva koodeksiga on seotud järgmised IMO kohustuslikud õigusaktid:
- (1) muudetud rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 1974);
  - (2) rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 1974), parandatud ja muudetud 1978. aasta protokolliga (SOLAS PROT 1978);
  - (3) 1988. aasta protokoll (rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel) kohta parandatud (SOLAS PROT 1988);
  - (4) 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimise kohta laevadelt, muudetud 1978. aasta protokolliga (MARPOL 73/78);
  - (5) 1997 aasta protokoll et muuta 1973. aasta rahvusvahelist konventsiooni merereostuse vältimise kohta laevadelt, muudetud 1978. aasta protokolliga (MARPOL PROT 1997);
  - (6) muudetud 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW);
  - (7) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 1966);
  - (8) 1988. aasta protokoll 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsiooni kohta (LL PROT 1988);
  - (9) 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (tonnaž 1969) ja
  - (10) muudetud 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG 72),

samuti kõik nende konventsioonide ja protokollidega kohustuslikuks muudetud dokumendid. Eespool nimetatud kohustuslikest õigusaktidest tulenevate kohustuste mittetäielikud loetelud on esitatud lisades 1–4. 5. lisas on esitatud asjakohaste dokumentide loetelu ja 6. lisas on esitatud kohustuslike dokumentide muudatuste kokkuvõte<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Need lisad täidetakse meresõiduohutuse komitee 80. istungil (mai 2005). Lipuriigi kohustuste osas on asjakohased üksnes 1., 2. ja 5. lisa.

## **Esialgssed meetmed**

7. Kui riigi jaoks jõustub uus või muudetud IMO kohustuslik õigusakt, peab kõnealuse riigi valitsus suutma selle sätteid asjakohaste õigusaktide kaudu rakendada ja jõustada ning luua rakendamiseks ja jõustamiseks vajaliku infrastruktuuri. See tähendab, et riigi valitsus peab:
  - (1) olema suuteline avaldama seadusi, mis võimaldavad haldus-, tehnilistes ja sotsiaalsetes küsimustes tõhusat jurisdiktsiooni ja kontrolli tema lipu all sõitvate laevade üle ning eelkõige annavad õigusliku aluse registrite suhtes kehtivatele üldnõuetele, laevade kontrollimisele ning selliste laevade suhtes kohaldatavatele ohutust ja merereostuse vältimist käsitlevatele seadustele ning võimaldavad koostada seonduvaid eeskirju;
  - (2) omama õiguslikku alust oma õigusnormide jõustamiseks, sealhulgas seonduvate uurimis- ja karistamismenetluste täideviimiseks; ja
  - (3) omama piisavalt merenduslaste teadmistega töötajaid, kes aitaksid avaldada vajalikke riigi seadusi ning täidaksid kõiki riigi kohustusi, sealhulgas vastavate konventsioonidega nõutud aruannete esitamise kohustust.
8. Asjakohaste IMO õigusaktide sätete jõustamiseks ettenähtud riigi õigusaktide võimaliku raamistiku võib leida Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni trükises „Suunised merenduslaste õigusaktide kohta” (*“Guidelines for Maritime Legislation”*)<sup>2</sup>.

## **Teabe edastamine**

9. Riigid peaksid kõigile asjaomastele isikutele teatavaks tegema lõikes 3 osutatud strateegia, sealhulgas teabe oma riigi õigusaktide kohta.

## **Dokumendid**

10. Nõuetele vastavuse ja riigi tõhusa tegevuse tõendamiseks tuleb kehtestada asjakohased dokumendid ja neid säilitada. Dokumendid peavad olema loetavad, kergesti tuvastatavad ja kättesaadavad. Dokumentide tuvastamiseks, säilitamiseks, kaitsmiseks, kättesaamiseks, säilitustähtaegade määramiseks ja hävitamiseks vajalike kontrollimehhanismide kindlaksmääramiseks tuleb kehtestada dokumenteeritud kord.

## **Täiustamine**

11. Riigid peaksid pidevalt täiustama meetmeid, mida nad on võtnud vastuvõetud konventsioonide ja protokollide jõustamiseks. Täiustamine peaks toimuma asjakohaste riigi õigusaktide range ja tõhusa kohaldamise ja jõustamise ning nende täitmise kontrollimise teel.
12. Riik peaks edendama sellist kultuuri, mis pakuks inimestele võimaluse parandada meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse alast tegevust.

---

<sup>2</sup> ST/ESCAP/1076.

13. Lisaks sellele peaks riik võtma meetmeid võimaliku nõuetele mittevastavuse põhjuste kindlaksmääramiseks ja selle edasise ilmnemise vältimiseks, mis hõlmaks:
- (1) nõuetele mittevastavuse läbivaatamist ja analüüsi;
  - (2) vajalike parandusmeetmete rakendamist ja
  - (3) parandusmeetmete läbivaatamist.
14. Riik peaks kindlaks määrama meetmed võimaliku nõuetele mittevastavuse põhjuste kõrvaldamiseks, et vältida nende ilmnemist.

## 2. OSA – LIPURIIGID

### Rakendamine

15. Oma vastutuse ja kohustuste tõhusaks täitmiseks peaksid lipuriigid:
- (1) rakendama riigi õigusaktide ja suuniste väljaandmise kaudu poliitikat, mis aitaks rakendada ja jõustada kõiki selliseid ohutust ja reostuse vältimist käsitlevaid konventsioone ja protokolle, mille osalised nad on, ja
  - (2) määrama oma ametite raames ülesandeid asjakohaste vastuvõetud poliitika ajakohastamiseks ja läbivaatamiseks vastavalt vajadusele.
16. Lipuriigid peaksid kehtestama ressursid ja menetlused, mille abil oleks võimalik ohutus- ja keskkonnakaitseprogrammi hallata ning mis peaksid koosnema vähemalt järgmisest:
- (1) haldusjuhendid kohaldatavate rahvusvaheliste reeglite ja eeskirjade rakendamiseks ning ka vajalike tõlgendavate riigi eeskirjade väljatöötamiseks ja levitamiseks;
  - (2) ressursid, millega tagada lõikes 6 loetletud IMO kohustuslike õigusaktide nõuete täitmine auditeerimis- ja kontrolliprogrammi kasutamise teel, mis on sõltumatud kõigist vajalikke tunnistusi ja asjakohaseid dokumente väljastavatest haldusasutustest ja/või kõigist üksustest, millele lipuriik on andnud volitused väljastada vajalikke tunnistusi ja asjakohaseid dokumente;
  - (3) ressursid, millega tagada muudetud 1978. aasta STCW konventsiooni nõuete järgimine. See hõlmab ressursse, millega muu hulgas tagada, et:
    - 3.1 meremeeste väljaõpe, atesteerimine ja diplomeerimine vastab konventsiooni nõuetele;
    - 3.2 STCW tunnistused ja kinnituslehed kajastavad õigesti meremeeste pädevust ning et neis kasutatakse asjakohast STCW terminoloogiat ja samu termineid, mida on kasutatud kõigis laevale väljastatud ohutu mehitamise tunnistustes;

- 3.3 asjaomase poole väljaantud tunnistuste või kinnituslehtede omanike tegevusest või tegevusetusest tuleneva nõuetele mittevastavuse suhtes, millest on teatatud ja mis võib kujutada merel otsest ohtu inimesele, varale või merekeskkonnale, on võimalik läbi viia erapooletu uurimine;
- 3.4 kui see on õigustatud, ja kui see on vajalik pettuse vältimiseks, on lipuriigi väljastatud tunnistusi või kinnituslehti võimalik tühistada, peatada või kehtetuks tunnistada; ja
- 3.5 teise riigi mõjualas läbiviidud haldusmeetmed, sealhulgas väljaõppe, atesteerimise ja diplomeerimisega seotud tegevused on sellised, et lipuriik nõustub vastutama laevadel, millel on õigus tema lipu all sõita<sup>3</sup>, teenivate kaptenite, ohvitseride ja teiste meremeeste pädevuse tagamise eest;
- (4) ressursid, millega tagada õnnetuste uurimine ning tuvastatud puudustega laevu hõlmavate juhtumite piisav ja tähtaegne käsitlemine ja
- (5) asjakohastes IMO konventsioonides sisalduvaid nõudeid käsitlevate ja ameti heakskiidetud juhiste väljatöötamine, dokumenteerimine ja tutvustamine.
17. Lipuriigid tagavad, et laevad, millel on õigus nende lipu all sõita, on piisavalt ja tõhusalt mehitatud, võttes arvesse IMO vastu võetud ohutu mehitamise põhimõtteid.

### **Volituste delegeerimine**

18. Lipuriigid, kes volitavad tunnustatud organisatsioone enda nimel teostama ülevaatusi ja kontrolli, väljastama tunnistusi ja dokumente, tähistama laevu ja tegema muid IMO konventsioonidega nõutud kohustuslikke töid, peavad reguleerima sellist volitamist kooskõlas SOLAS-e reegluga XI-1/1, et:
- (1) määrata kindlaks, et tunnustatud organisatsiooni vahendid on vastavalt asjakohases IMO resolutsioonis<sup>4</sup> sätestatud ameti nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide miinimumnõuetele tehnilise, juhtimisalase ja uurimistegevuse alase võimekuse osas piisavad neile määratud ülesannete täitmiseks;
- (2) selle aluseks oleks ameti ja tunnustatud organisatsiooni vaheline ametlik kirjalik leping, mis sisaldaks vähemalt asjakohases IMO resolutsioonis<sup>5</sup> sätestatud osasid, või samaväärne õiguslik korraldus, mille aluseks võib olla ameti nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide volitamist käsitleva lepingu näidis<sup>6</sup>;

---

<sup>3</sup> 1978. aasta STCW konventsiooni (muudetud kujul) reeglid I/2, I/9, I/10 ja I/11.

<sup>4</sup> Resolutsiooni A.739(18) „Ameti nimel tegutsevate organisatsioonide volitamissuunised” 1. lisa.

<sup>5</sup> Resolutsiooni A.739(18) „Ameti nimel tegutsevate organisatsioonide volitamissuunised” 2. lisa.

<sup>6</sup> (MSC/Circ.710 – MEPC/Circ.307).



- (3) anda konkreetseid juhiseid, milles on üksikasjalikult kirjeldatud meetmeid, mida tuleb võtta juhul, kui leitakse, et laev ei ole mereleminekuks kõlblik, ilma et see ohustaks laeva ennast või pardal viibivaid isikuid, või kui leitakse, et see kujutab põhjendamatu ohtu merekeskkonnale;
  - (4) edastada tunnustatud organisatsioonile kõik asjakohased riigi õigusaktid ja nende tõlgendused, millega konventsioonide sätted jõustatakse, või täpsustada, kas ameti standardid on mingis osas konventsioonide nõuetest rangemad, ja
  - (5) nõuda tunnustatud organisatsioonilt dokumentide säilitamist, mis annaksid ametile andmeid, mille abil tõlgendada konventsioonide reegleid.
19. Lipuriigid, kes nimetavad enda nimel ülevaatuste ja kontrollide tegemiseks ametisse inspektoreid, peaksid sellised ametisse nimetamised vastavalt asjakohasusele reguleerima kooskõlas lõikega 18, eriti alapunktides 3–4 kehtestatud juhistega.
20. Lipuriik peaks kehtestama järelevalveprogrammi või osalema sellises programmis, millel oleks piisavalt vahendeid tema tunnustatud organisatsioonide kontrollimiseks ja nendega teabe vahetamiseks, et tagada oma rahvusvaheliste kohustuste täielik täitmine järgmiselt:
- (1) teostades oma volitusi viia läbi täiendavaid ülevaatusi eesmärgiga tagada, et laevad, millel on õigus tema lipu all sõita, vastavad tegelikult IMO kohustuslikele õigusaktidele;
  - (2) viies läbi vajalikuks peetavaid täiendavaid ülevaatusi selle tagamiseks, et laevad, millel on õigus tema lipu all sõita, vastavad IMO konventsioonide nõudeid täiendavatele riigi nõuetele, ja
  - (3) tagades selliste töötajate olemasolu, kes tunnevad põhjalikult lipuriigi ja tunnustatud organisatsioonide eeskirju ning suudavad tunnustatud organisatsioone kohapeal tõhusalt jälgida.

### **Jõustamine**

21. Lipuriigid peaksid oma rahvusvaheliste kohustuste täitmise tagamiseks võtma kõik vajalikud meetmed veendumaks, et laevad, millel on õigus nende lipu all sõita, ning nende jurisdiktsiooni alla kuuluvad üksused ja isikud järgivad rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid. Sellised meetmed peaksid muu hulgas hõlmama järgmist:
- (1) laevadel, millel on õigus nende lipu all sõita, keelatakse minna merele enne, kui see toimub vastavalt rahvusvahelistele eeskirjade ja standardite nõuetele;
  - (2) selliste laevade, millel on õigus nende lipu all sõita, korrapärane kontrollimine veendumaks, et laeva tegelik olukord ja selle meeskond vastavad laeva tunnistustele;

- (3) inspektor tagab punktis 2 osutatud korrapärase kontrollimise käigus, et laeval töötavad meremehed tunnevad:
  - 3.1. oma konkreetseid tööülesandeid ja
  - 3.2. laeva töökorda, varustust, seadmeid ja menetlusi.
- (4) tagatakse, et laevapere tervikuna suudab oma tegevust häireolukorras tõhusalt koordineerida ja täita reostuse vältimise või tõrjumise või ohutuse seisukohalt olulisi teenistusülesandeid;
- (5) riigi õigusnormides sätestatakse piisavalt karmid karistused, et laevad, millel on õigus nende lipu all sõita, ei rikuks rahvusvahelisi eeskirju ega standardeid;
- (6) pärast uurimise läbiviimist alustatakse kohtuasju laevade vastu, millel on õigus nende lipu all sõita ja mis on rikkunud rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid, olenemata sellest, kus selline rikkumine toimus;
- (7) riigi õigusnormides sätestatakse piisavalt karmid karistused, et isikud, kellele on nende volitusel väljastatud tunnistus või kinnitusleht, ei rikuks rahvusvahelisi eeskirju ega standardeid, ja
- (8) pärast uurimise läbiviimist alustatakse kohtuasju isikute vastu, kellel on tunnistus või kinnitusleht ja kes on rikkunud rahvusvahelisi eeskirju ja standardeid, olenemata sellest, kus selline rikkumine toimus.

22. Lipuriik peaks kaaluma asjakohase kontrolli- ja järelevalveprogrammi väljatöötamist ja rakendamist, et:

- (1) tagada õnnetuste kiire ja põhjalik uurimine ning asjakohaste aruannete esitamine IMO-le;
- (2) tagada statistiliste andmete kogumine, mis võimaldaks viia läbi suundumuste analüüse probleemsete valdkondade tuvastamiseks ja
- (3) tagada kiire reageerimine puudustele ning väidetavatele reostusjuhtumitele, millest on teatanud sadama- või rannikuriigid.

23. Lisaks sellele peaks lipuriik:

- (1) riigi õigusaktidega tagama kohaldatavate IMO õigusaktide järgimise;
- (2) tagama sobiliku arvu kvalifitseeritud töötajaid lõike 15 alapunktis 1 nimetatud riigi õigusaktide rakendamiseks ja jõustamiseks, sealhulgas töötajad uuringute ja ülevaatuste läbiviimiseks;
- (3) tagama piisava arvu lipuriigi kvalifitseeritud töötajate olemasolu selliste vahejuhtumite uurimiseks, mille puhul sadamariik on pidanud kinni laeva, millel on õigus tema lipu all sõita;

- (4) tagama piisava arvu lipuriigi kvalifitseeritud töötajate olemasolu selliste vahejuhtumite uurimiseks, mille puhul sadamariik seab kahtluse alla lipuriigi volitusel väljastatud tunnistuse või kinnituslehe kehtivuse või tunnistust või kinnituslehte omava isiku pädevuse ja
  - (5) tagama lipuriigi inspektorite ja uurijate koolituse ning järelevalve nende tegevuse üle.
24. Kui lipuriigile teatatakse, et sadamariik on pidanud kinni laeva, millel on õigus tema lipu all sõita, peaks lipuriik kontrollima asjakohaste parandusmeetmete võtmist, et viia kõnealune laev viivitamata vastavusse kohaldatavate rahvusvaheliste konventsioonidega.
  25. Lipuriik või tema nimel tegutsev tunnustatud organisatsioon peaks väljastama või kinnitama laevade tunnistusi üksnes pärast seda, kui on veendunud, et laev vastab kõigile kehtivatele nõuetele.
  26. Lipuriik peaks väljastama isikutele rahvusvahelisi pädevustunnistusi või kinnituslehti üksnes pärast seda, kui on veendunud, et isik vastab kõigile kohaldatavatele nõuetele.

### **Lipuriigi inspektorid**

27. Lipuriik peaks määratlema ja dokumenteerima kõigi nende lipuriigi töötajate vastutuse, võimupiirid ja vastastikused suhted, kes korraldavad, teevad ja kontrollivad reostuse vältimise ja ohutusega seotud või seda mõjutavat tööd.
28. Asjakohastes IMO kohustuslikes õigusaktides käsitletud laevade ja ühingute ülevaatuste, sealhulgas täiendavate ülevaatuste ja kontrollide eest vastutavatel või neid teostavatel töötajatel peab olema vähemalt:
  - (1) asjakohane erialane ettevalmistus merehariduslikust õppeasutusest ning vastav meresõidukogemus tunnustatud laevaohvitserina, kellel on või oli kehtiv STCW II/2 või III/2 kohane pädevustunnistus, ning pädevustunnistuse saamisest peavad nad olema säilitanud oma tehnilised teadmised laevade ja nende toimimise kohta või
  - (2) riigi poolt tunnustatud asjakohase mehaanika- või teadusvaldkonna kolmanda taseme haridusasutusest saadud samaväärne või kraad.
29. Lõike 28 punkti 1 alusel kvalifitseeritud töötajad peaksid olema teeninud merel teki- või masinaosakonna ohvitserina vähemalt kolm aastat.
30. Lõike 28 punkti 2 alusel kvalifitseeritud töötajad peaksid olema töötanud vastavas ametis vähemalt kolm aastat.
31. Lisaks sellele peaksid sellised töötajad omama asjakohaseid praktilisi ja teoreetilisi teadmisi laevade ja nende toimimise ning asjakohaste riigi ja rahvusvaheliste õigusaktide sätete kohta, mis on vajalikud nende ülesannete täitmiseks lipuriigi inspektorina ja mis on saadud dokumenteeritud koolitusprogrammide kaudu.

32. Teiste selliste tööde juures abistavate töötajate haridus, koolitus ja juhendamine peaks vastama ülesannetele, mida nad on volitatud täitma.
33. Eelnevat asjakohast kogemust vastaval erialal tuleks käsitada eelisena ning eelneva kogemuse puudumisel peaks amet pakkuma asjakohast praktikat.
34. Lipuriigid võivad inspektoreid akrediteerida vormistatud ja üksikasjaliku koolitusprogrammi kaudu, mille tulemusel inspektorite teadmiste ja oskuste tase vastaks lõigetes 29–32 nõutud tasemele.
35. Lipuriik peaks olema rakendanud dokumenteeritud süsteemi töötajate erialaseks ettevalmistamiseks ning nende teadmiste järjepidevaks ajakohastamiseks vastavalt ülesannetele, mida nad on volitatud täitma.
36. Sõltuvalt ülesandest/ülesannetest, mida tuleb täita, peaks erialane ettevalmistus hõlmama:
  - (1) teadmisi laevade, ühingute, laevade meeskondade ja toimimise suhtes kohaldatavate rahvusvaheliste ja riigi reeglite ning eeskirjade kohta;
  - (2) teadmisi ülevaatusel, sertifitseerimisel, kontrollil, uurimisel ja järelevalve funktsioonide täitmisel rakendatavatest menetlustest;
  - (3) meresõiduohutust ja merekeskkonna kaitset käsitlevate rahvusvaheliste ja riigi õigusaktide ning nendega seotud programmide eesmärkide ja sihtide mõistmist;
  - (4) nii laeva pardal kui maismaal laevas ja väljaspool seda toimuvate protsesside mõistmist;
  - (5) määratud ülesannete tulemuslikuks ja tõhusaks täitmiseks vajaliku ametialase pädevuse saavutamist;
  - (6) täielikku ohutusalast teadlikkust igas olukorras, sealhulgas oma isikliku ohutuse tagamise oskust, ja
  - (7) väljaõpet või kogemusi eri ülesannete osas, mida tuleb täita, ning soovitatavalt ka nende teenistusülesannete osas, mida tuleb hinnata.
37. Lipuriik peaks inspektoritele väljastama isikut tõendava dokumendi, mida ülesannete täitmisel kaasas kanda.

### **Lipuriigi teostatav uurimine**

38. Pärast laevaõnnetust või reostusjuhtumit tuleks läbi viia uurimine. Õnnetuste uurimisi peaksid teostama selleks vastavat kvalifikatsiooni omavad uurijad, kes on õnnetusega seotud küsimustes pädevad. Lipuriigid peaksid olema valmis tagama vastava kvalifikatsiooniga uurijad, olenemata õnnetuse või vahejuhtumi toimumise paigast.
39. Lipuriik peaks tagama, et üksikutel uurijatel on tööalased teadmised ja praktilised kogemused nende tavapärase tööülesannetega seotud valdkondades. Üksikute uurijate abistamiseks väljapoole nende tavapäraseid töökohustusi jäävate ülesannete

täitmisel peaks lipuriik lisaks sellele tagama, et vajaduse korral on hõlpsalt võimalik kasutada eksperditeenuseid järgmistes valdkondades:

- (1) laevajuhtimine ja kokkupõrgete vältimise eeskirjad;
  - (2) lipuriigi eeskirjad pädevustunnistuste kohta;
  - (3) merereostuse põhjused;
  - (4) küsitluste läbiviimise tehnikad;
  - (5) tõendite kogumine ja
  - (6) inimteguri mõju hindamine.
40. Kõiki tervisekahjustusi hõlmavaid õnnetusjuhtumeid, millest tulenevalt ei ole võimalik tööülesandeid kolme või enama päeva jooksul täita, ning kõiki tööõnnetustest ja lipuriigi laevadega toimunud õnnetustest tingitud surmajuhtumeid tuleb uurida ja selliste uurimiste tulemused avalikustada.
41. Laevaga toimunud õnnetusi tuleb uurida ja nende kohta tuleb aru anda vastavalt asjakohastele IMO konventsioonidele ja IMO koostatud juhistele<sup>7</sup>. Uurimist käsitlev aruanne koos lipuriigi tähelepanekutega tuleks edastada IMO-le vastavalt eespool nimetatud suunistele.

### **Hindamine ja läbivaatamine**

42. Lipuriigid peaksid korrapäraselt hindama oma tegevust seoses halduskorra, menetluste ja ressursside rakendamisega, mis on vajalikud nende konventsioonidega nõutud kohustuste täitmiseks, mille osalised nad on.
43. Lipuriigi tegevuse hindamise meetmed võivad muu hulgas hõlmata sadamariigi kontrolliga seotud kinnipidamiste määrasid, lipuriigi kontrollide tulemusi, statistilisi andmeid õnnetuste kohta, side- ja teabevahetusprotsesse, statistilisi andmeid igaaastaste kadude kohta (välja arvatud täieliku hävimisega seotud kaod) ja muid asjakohaseid tulemuslikkuse näitajaid, mille põhjal otsustatakse, kas töötajad, ressursid ja halduskord on lipuriigi kohustuste täitmiseks piisavad.
44. Meetmed võivad hõlmata järgmiste näitajate korrapärast läbivaatamist:
- (1) laevastikuga seotud kaod ja õnnetuste suhtarvud teatud suundumuste kindlaksmääramiseks valitud ajavahemikel;
  - (2) kinnipeetud laevu hõlmavate tõestatud juhtumite arv võrreldes laevastiku suurusega;
  - (3) selliste isikute tõestatud ebapädevus või õiguserikkumised, kellele on lipuriigi volitusel väljastatud tunnistused või kinnituslehed;

---

<sup>7</sup> Vt laevaõnnetuste ja vahejuhtumite uurimise koodeks, mille organisatsioon võttis vastu resolutsiooniga A.849(20) ja mida on muudetud resolutsiooniga A.884(21).

- (4) reageerimine sadamariigi poolt esitatud puudusi käsitlevatele aruannetele või sadamariigi sekkumistele;
- (5) raskete õnnetuste uurimine ja sellest saadud õppetunnid;
- (6) kasutatud rahalised, tehnilised ja muud vahendid;
- (7) laevastikku kuuluvate laevade kontrollimise ja ülevaatuste tulemused;
- (8) tööõnnetuste uurimine;
- (9) vahejuhtumite ja rikkumiste arv muudetud MARPOLi 73/78 kohaselt ja
- (10) tunnistuste, kinnituslehtede, kinnituste jms peatamiste või tühistamiste arv.

## II LISA

### **LIPURIIKIDE INSPEKTORITELE ESITATAVAD MIINIMUMNÕUDED**

#### **(millele on osutatud artiklis 8)**

1. Liikmesriigi pädev asutus peab olema andnud inspektorile volituse teostada käesolevas direktiivis nimetatud ülevaatusi.
2. Inspektoritel peavad olema asjakohased teoreetilised teadmised ja praktilised kogemused laevade ja nende toimimise ning asjakohaste riigi ja rahvusvaheliste nõuete kohta. Sellised teadmised ja kogemused peavad olema saadud dokumenteeritud koolitusprogrammide kaudu.
3. Miinimumnõudena peab inspektor kas:
  - (1) omama asjakohast erialast ettevalmistust merehariduslikust õppeasutusest ning vastavat meresõidukogemust tunnustatud laevaohvitserina, kellel on või oli kehtiv STCW II/2 või III/2 kohane pädevustunnistus, või
  - (2) olema sooritanud pädeva asutuse poolt tunnustatud laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud inseneri eksami ja töötanud vastavas ametis vähemalt viis aastat või
  - (3) omama asjakohast ülikoolikraadi või samaväärset, olema läbinud inspektorite koolitusasutuses koolituse ja saanud kvalifikatsiooni ning olema teeninud vähemalt kaks aastat liikmesriigi pädeva asutuse juures lipuriigi inspektori praktikandina.
4. Lõike 3 punkti 1 alusel kvalifitseeritud inspektorid peavad olema teeninud merel vastavalt teki- või masinaosakonna ohvitserina vähemalt viis aastat.
5. Lõike 3 punktide 1 ja 2 alusel kvalifitseeritud inspektorid peavad olema pädevustunnistuse või kvalifikatsiooni saamisest säilitanud oma tehnilised teadmised laevade ja nende toimimise kohta.
6. Lõike 3 punkti 3 alusel kvalifitseeritud inspektorite teadmiste ja võimete tase peab vastama lõike 3 punktide 1 ja 2 alusel kvalifitseeritud inspektoritelt nõutavale tasemele.
7. Inspektorid peavad suutma suhelda meremeestega suuliselt ja kirjalikult merel kõige sagedamini kasutatavas keeles.
8. Inspektoritel ei tohi olla ärihuve kontrollitavas laevas, nad ei tohi töötada valitsusvälistes organisatsioonides ega valitsusväliste organisatsioonide kasuks, mis teevad seadusega ettenähtud või klassifitseerimisülevaatusi või annavad laevadele tunnistusi.
9. Aktsepteeritakse ka eespool nimetatud nõuetele mittevastavaid inspektoreid, kelle pädevad asutused on käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäevaks seadusega ettenähtud ülevaatusi või sadamariigi kontrolli tegemiseks tööle võtnud.

## III LISA

### **JUHISED SADAMARIIGI POOLT KINNIPREETUD LAEVADEGA SEOTUD JÄRELMEETMETE KOHTA**

**(millele on osutatud artiklis 6)**

#### **1. KINNIPIDAMINE SADAMARIIGI POOLT**

1. Kui liikmesriigi (edaspidi „lipuriik”) pädevale asutusele teatatakse, et sadamariik on pidanud kinni tema lipu all sõitva laeva, peaks ta teostama järelevalvet asjakohaste parandusmeetmete võtmise üle, et viia kõnealune laev viivitamata vastavusse kohaldatavate eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonidega. Sellised meetmed peaksid hõlmama järgmist.

#### **2. KOHESED MEETMED**

1. Niipea, kui lipuriigile kinnipidamisest teatatakse, peaks ta võtma ühendust ühinguga (ühinguga ISM-i tähenduses) ja sadamariigiga, et selgitada välja kõik kinnipidamise asjaolud, kuivõrd see on võimalik.
2. Selle teabe põhjal peaks lipuriik kaaluma, milliseid koheseid meetmeid on vaja võtta, et viia laev nõuetega vastavusse. Lipuriik võib leida, et sadamariik saab mõned puudused kohe kõrvaldada ning seda kinnitada (näiteks hooldust vajav päästeparv). Sellisel juhul peaks lipuriik taotlema sadamariigi kinnitust, et puudused on kõrvaldatud.
3. Tõsisemate puuduste, eriti struktuuriliste ja muude puuduste puhul, mida hõlmavad tunnustatud organisatsiooni poolt lipuriigi nimel väljastatud tunnistused, peaks lipuriik nõudma, et mõni tema inspektoritest viiks läbi kontrolli, või määrama tunnustatud organisatsiooni inspektori, kes selle tema nimel läbi viiks. Esiialgu peaks kontroll olema suunatud nendele valdkondadele, millega seoses sadamariik puudused registreeris. Kui lipuriigi või tunnustatud organisatsiooni inspektor seda vajalikuks peab, võib seda seejärel laiendada asjakohaste kohustuslike tunnistustega hõlmatud valdkondade täielikuks kordusülevaatuseks.
4. Juhul, kui tunnustatud organisatsioon on läbi viinud eespool punkti 2 alapunktis 3 nimetatud kontrolli, peaks tema inspektor esitama lipuriigile aruande võetud meetmete ja laeva olukorra kohta pärast kontrolli, et lipuriik saaks otsustada, kas ja milliseid edasisi meetmeid on vaja võtta.
5. Kui ka sadamariigi kontroll on vastavalt [direktiivi 95/21/EÜ artikli 9 lõikele 4 või direktiivi .../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses) artikli 13 lõikele 5] edasi lükatud, peaks lipuriik korraldama laeva kordusülevaatuse nende tunnistuste osas, mis hõlmavad valdkondi, kus sadamariik on puudusi registreerinud, ning kõiki muid valdkondi, mis on hiljem leitud olevat puudulikud. Lipuriik peaks sellise ülevaatuse ise läbi viima või nõudma tunnustatud organisatsiooni inspektorilt täielikku aruannet ja, kui see on asjakohane, kinnitust selle kohta, et läbi on viidud rahuldav ülevaatus ja kõik puudused on kõrvaldatud. Kui lipuriik sellega rahule jääb,



peaks ta sadamariigile kinnitama, et laev vastab asjakohaste eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele.

6. Kõige tõsisemate eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonide täitmata jätmiste puhul peaks lipuriik tunnustatud organisatsiooni inspektori asemel alati saatma oma inspektori läbi viima punkti 2 alapunktides 3–5 nimetatud kontrolle ja ülevaatusi või järelevalvet.
7. Välja arvatud juhul, kui kohaldatakse punkti 2 alapunkti 10, nõuab lipuriik ühingult parandusmeetmete võtmist, et viia laev vastavusse kohaldatavate eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonidega, enne kui laeval lubatakse lahkuda sadamast, kus teda kinni peetakse (seda lisaks sadamariigi nõutud parandusmeetmetele). Kui selliseid parandusmeetmeid ei võeta, tuleks asjakohased tunnistused tühistada.
8. Lipuriik peaks kaaluma, mil määral osutavad sadamariigi registreeritud ja pärast lipuriigi kontrolli/ülevaatusi leitud puudused laeva ja ühingu meresõiduohutuse süsteemi nõuetele mittevastavusele. Vajadusel peaks lipuriik korraldama laeva ja/või ühingu korduskontrolli ning kaaluma koostöös sadamariigiga, kas selline korduskontroll peaks toimuma enne, kui laeval lubatakse lahkuda sadamast, kus ta kinni peeti.
9. Lipuriik peaks igal ajal pidama sidet ja tegema koostööd sadamariigiga, et aidata kaasa leitud puuduste kõrvaldamisele, ning reageerima võimalikult kiiresti kõigile sadamariigi esitatud võimalikele taotlustele saada selgitust.
10. Kui puudusi ei ole võimalik kõrvaldada sadamas, kus laev kinni peeti, ja sadamariik lubab kooskõlas [direktiivi 95/21/EÜ artikli 11 lõikega 1 või direktiivi .../.../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses) artikli 15 lõikega 1] laeval sõita laevaremonditehasesse, peaks lipuriik tegema sadamariigiga koostööd, et määrata kindlaks sellise reisi toimumise tingimused ja need tingimused kirjalikult kinnitama.
11. Kui laev ei vasta eespool punkti 2 alapunktis 10 osutatud tingimustele või ei ilmu kokkulepitud laevaremonditehasesse, peaks lipuriik ühingult viivitamatult selgitust nõudma ja kaaluma laeva tunnistuste tühistamist. Lisaks sellele peaks lipuriik esimesel võimalusel läbi viima lisaülevaatusi.
12. Kui lipuriik leiab olemasoleva teabe põhjal, et kinnipidamine on põhjendamatu, peaks ta sellest sadamariigile teatama ja otsustama koostöös laevaühinguga, kas kasutada sadamariigis kehtivat edasikaebamise korda.

### **3. EDASISED MEETMED**

1. Sõltuvalt avastatud puuduste raskusastmest ja koheselt võetud järelmeetmetest peaks lipuriik täiendavalt kaaluma laeva lisaülevaatusi teostamist pärast selle kinnipidamise lõppemist. See lisaülevaatus peaks hõlmama meresõiduohutuse süsteemi tõhususe hindamist. Juhisena peaks lipuriik laeva lisaülevaatusi läbi viima [6] nädala jooksul alates sellest, kui teda laeva kinnipidamisest teavitati. See lisaülevaatus peaks toimuma ühingu kulul. Juhul, kui lipuriik kavandab laeva kohustusliku ülevaatusi teostamist [3] kuu jooksul, võib ta kaaluda lisaülevaatusi edasilükkamist selle ajani.

2. Lisaks peaks lipuriik kaaluma, kas viia läbi asjaomase ühingu korduskontroll. Samuti peaks lipuriik läbi vaatama sama ühingu vastutusalasse kuuluvate muude laevade eelnevad kontrollimised, et tuvastada, kas ühingu laevastiku raames on mingeid ühiseid puudujäike.
3. Kui laeva on viimase kahe aasta jooksul rohkem kui ühel korral põhjendatult kinni peetud, peaksid järelmeetmed olema kiireloomulisemad ja lipuriik peaks igal juhul lisaülevaatuse läbi viima [4] nädala jooksul alates sellest, kui teda laeva kinnipidamisest teavitati.
4. Kui kinnipidamine tingib vastavalt [direktiivi 95/21/EÜ artiklile 7b või direktiivi .../.../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses) artiklile 10] ka laeva sissesõidukeelu, peab lipuriik viima läbi lisaülevaatuse ja võtma kõik vajalikud meetmed selle tagamiseks, et laevaühing viib laeva täielikku vastavusse kõigi asjakohaste konventsioonide ja eeskirjadega. Kui lipuriik jääb rahule, peaks ta esitama ühingule selle kohta dokumendi.
5. Igal juhul peaks lipuriik kaaluma, milliseid õiguslikke meetmeid, sealhulgas trahvide määramist, oleks asjakohane laevaühingu vastu võtta. Sellise laeva puhul, mis püsivalt eirab kohaldatavate eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid, peaks lipuriik kaaluma, millised täiendavad sanktsioonid võiksid osutada vajalikuks, sealhulgas laeva kustutamine oma registrist.
6. Kui on lõpule viidud kõik parandusmeetmed laeva vastavusse viimiseks kohaldatavate eeskirjade ja rahvusvaheliste konventsioonidega, peaks lipuriik muudetud SOLAS 74 I peatüki reegli 19 punkti d ja muudetud IMO resolutsiooni A.787 (19) lõike 5.2 kohaselt saatma IMO-le aruande.

#### 4. LISAÜLEVAATUS

1. Eespool nimetatud lisaülevaatus peaks hõlmama järgmiste valdkondade piisavalt põhjalikku kontrollimist, nii et lipuriigi inspektor veenduks, et laev, selle seadmed ja meeskond vastavad kõigile nende suhtes kohaldatavatele eeskirjadele ja rahvusvahelistele konventsioonidele:
  - tunnistused ja dokumendid
  - laevakere ehitus ja seadmed
  - vabapardamärkide määramise tingimused
  - peamasinad ja -süsteemid
  - masinaruumide puhtus
  - päästevahendid
  - tuleohutus
  - navigatsioonivahendid

- lasti käsitlemise seadmed
- raadioseadmed
- elektriseadmed
- reostuse vältimine
- elu- ja töötingimused
- mehitus
- meeskonna tunnistused
- reisijate ohutus
- töömeetoditega seotud nõuded, sealhulgas teabevahetus meeskonnaga, õppused, koolitus, toimingud ja turvalisus sillal ja masinaruumis.

2. Samuti peaks see hõlmama [nõukogu direktiivi 95/21/EÜ (lipuriigi kontrolli kohta) V lisa C osas või direktiivi .../.../EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses) VIII lisa C osas ] täpsustatud asjakohaseid laiendatud kontrolli käsitlevaid punkte, kuid mitte nendega piirduma. Lipuriigi inspektorid ei tohiks jätta teostamata selliste punktide nagu näiteks päästepaatide või -parvede ja nende vettelaskmise seadmete, peamasinate ja abimehhanismide, luugikatete, põhitoiteallikate ja pilsisüsteemide funktsionaalset kontrolli, kui seda peetakse vajalikuks.

## FINANTSSELGITUS

### 1. ETTEPANEKU NIMETUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek lipuriigi vastavusnõuete järgimise kohta.

### 2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE / EELARVESTAMISE RAAMISTIK

Poliitikavaldkond: energia ja transport

Tegevusalad: mere- ja siseveetransport, ühendveod.

### 3. EELARVEREAD

3.1. Eelarveread (tegevusassigneeringute read ja nendega seonduvad tehnilise ja haldusabiread (endised B...A read), sh järgmised rubriigid: ei kohaldata

3.2. Meetme kestus ja finantsmõju: ei kohaldata

3.3. Eelarve tunnused (*lisage vajadusel ridu*): ei kohaldata

Eelarve-rida	Kulu liik		Uus	EFTA osamakse	Kandidaat-riikide osamaksed	Finants-perspektiivi rubriik
	Kohustuslik/ mittekohust.	Liigendatud <sup>1</sup> / liigendamata <sup>2</sup>	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	Nr [...]
	Kohustuslik/ mittekohust.	Liigendatud/ liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	Nr [...]

<sup>1</sup> Liigendatud assigneeringud.

<sup>2</sup> Liigendamata assigneeringud.

#### 4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

##### 4.1. Rahalised vahendid

##### 4.1.1. Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jaot nr		n aasta	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 või hilisem	Kokku
<b>Tegevuskulud<sup>3</sup></b>									

Kulukohustuste assigneeringud	8.1	a	0	0	0	0	0	0	märkimata
Maksete assigneeringud		b	0	0	0	0	0	0	märkimata

##### Võrdlussummasse jäävad halduskulud<sup>4</sup>

Tehniline ja haldusabi (liigendamata assigneeringud)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	märkimata
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	-----------

##### VÕRDLUSSUMMA KOKKU

<b>Kulukohustuste assigneeringud</b>		<b>a+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	märkimata
<b>Maksete assigneeringud</b>		<b>b+c</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	märkimata

##### Võrdlussummast välja jäävad halduskulud<sup>5</sup>

Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5	d	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,324</b>
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6	e	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>3</sup> Kulud, mis ei kuulu asjaomase xx jaotise xx 01 peatüki alla.

<sup>4</sup> Kulud, mis kuuluvad xx jaotise xx 01 04 artikli alla.

<sup>5</sup> Kulud, mis kuuluvad xx 01 peatükki alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05

### Meetme soovituslik finantskulu kokku

<b>Kulukohustuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU</b>		a+c +d+ e	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,324</b>
<b>Maksete assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU</b>		b+c +d+ e	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,054</b>	<b>0,324</b>

### Kaasfinantseerimise andmed

Õigusakti ettepanek ei näe ette liikmesriikidepoolset kaasfinantseerimist

*Miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)*

Kaasfinantseeriv asutus		n aasta	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 või hilisem	Kokku
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
<b>Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasfinantseerimine) KOKKU</b>	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2. Kooskõla finantsplaneeringuga

- Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule
- Ettepanekuga kaasnev finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine
- Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe<sup>6</sup> sätete (st paindlikkusinstrumendi või finantsperspektiivi läbivaatamise) kohaldamine.

#### 4.1.3. Finantsmõju tuludele

- Ettepanekul puudub finantsmõju tuludele
- Ettepanekul on finantsmõju; mõju tuludele on järgmine:

**NB! Kõik üksikasjad ja tähelepanekud, mis seonduvad tuludele avaldatava mõju arvutusmeetodiga, tuleb näidata eraldi lisas.**

<sup>6</sup> Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punkte 19 ja 24.

miljonites eurodes (üks koht pärast koma)

		Enne meedet [n-1 aasta]	Olukord pärast meetme rakendamist					
Eelarverida	Tulud		[n aasta]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	a) Tulude absoluutväärtus		0	0	0	0	0	0
	b) Tulude muutus	Δ	0	0	0	0	0	0

4.1.4. Täistööajale taandatud personal (sh ametnikud, ajutised töötajad ja koosseisuvälised töötajad), vt täpsemalt punktist 8.2.1

(Meedet haldab olemasolev personal).

Aastane vajadus	n aasta (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 või hilisem
Personali arv kokku	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

## 5. TUNNUSJOONED JA EESMÄRGID

### 5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

IMO resolutsiooniga A. 847 (20) soodustatakse rahvusvaheliste konventsioonide alusel lipuriikidele pandud kohustuste tõhusat täitmist ja aidatakse liikmesriikidel neid konventsioone kohaldada. Kuna see resolutsioon ei ole aga piisavalt üksikasjalik, kohustus IMO selle seadustiku vormis ümber kirjutama riikidele, kui need tegutsevad lipuriikide, rannikuriikide või sadamariikidena.

Paralleelselt koos lipuriikide auditiskeemiga kasutatav IMO seadustik võetakse ametlikult vastu järgmisel IMO peaassambleel 2005. aasta novembris. Seadustik ja auditiskeem on välja kasvanud IMO kõrgetasemeliste asjatundjate algatatud arutelust vajaduse kohta ette näha rahvusvahelistes merekonventsioonides osalevatele riikidele meetmed nende konventsioonide elluviimiseks.

Väljapakutud meetme eesmärk on anda Euroopa Ühendusele uus õigusakt, mis võimaldab muuta seadustiku ja auditiskeemi kohustuslikuks konventsioonide rakendusmeetodite ühtlustamiseks liikmesriikides.

### 5.2. Ühenduse meetmete lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ja võimalik koostoime

Ettepanekuga lisatakse puuduv lüli teiste meresõiduohutust käsitlevate õigusaktide ritta.

Lisaks langeb ettepanek kokku liikmesriikide tahteavaldusega Kopenhaagenis 2002. aasta detsembris toimunud Euroopa Ülemkogul ühenduse kontrollisüsteemi loomise kohta, et tagada liikmesriikide järelevalve nendest rahvusvahelistest õigusaktidest tulenevate kohustuste täitmise üle, millega nad on liitunud, tehes seda

<sup>7</sup>

Vajaduse korral, st kui meede kestab üle kuue aasta, lisage täiendavaid veerge

lipuriikide ülesandeid ja auditiskeemi rakendamist käsitleva seadustiku ühenduse õigusesse ülevõtmise teel.

Lõpuks tõhustab see ettepanek keskkonnoahtude ennetamist. Kõik need elemendid tervikuna aitavad kindlustada Euroopa Liidu kohta rahvusvahelisel areenil.

### **5.3. Ettepaneku eesmärgid, oodatavad tulemused ja nendega seotud näitajad tegevuspõhise juhtimise raames.**

Alljärgnevas raamis on ettepaneku eesmärgid kokku võetud:

- Merede ohutuse kindlustamine, meremeeste ja keskkonna kaitse
- Kvaliteetse lipulaeva tunnustamine
- Liikmesriikide innustamine rahvusvaheliste konventsioonide ratifitseerimisele
- Tõhusate ja heal tasemel tegutsevate veeteede ametite loomine
- Lipuriikide tõhusa auditisüsteemi loomine

### **5.4. Rakendusmeetod (soovituslik)**

*Haldamine tsentraliseeritult*

Otse, haldajaks on komisjon

Kaudselt, delegeerides haldamise:

täitevasutustele,

ühenduste asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185,

riigi avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele.

*Haldamine detsentraliseeritult või koostöös*

liikmesriikidega

kolmandate riikidega

*Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)*

Asjakohased märkused:



## 6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Direktiivi eelnõu sisaldab sätet, mille kohaselt liikmesriigid peavad komisjoni teavitama direktiivi sätete riigi õigusesse ülevõtmiseks vajalikest meetmetest.

Nendest meetmetest teavitamata jätmine (samuti osaline teatamine) käivitab automaatselt rikkumismenetluste algatamise vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 226.

Uurimisorganisatsioonide ja liikmesriikide veeteede ametite tegevust kontrollib meresõiduohutuse amet.

### 6.1. Hindamine:

#### 6.1.1. Eelhindamine

Seadustiku ühenduse õigusesse ülevõtmisega ei kaasne liikmesriikidele täiendavaid kulusid.

Kontrolli ja sertifitseerimise osas on liikmesriigid seadustiku juba direktiivi 94/57/EÜ alusel osaliselt jõustanud. Liikmesriigid on osutatud konventsioonid sisuliselt kõik ratifitseerinud ning need on jõustunud.

Kvaliteetse transpordi saavutamine seevastu (standard ISO9001/2000) eeldab veeteede ametitelt investeerimis- ja tegevuskulusid. Need kulud mõjutavad laevaehitust, keskkonda ja tööhõivet.

#### **Veeteede ametid**

Kolm liikmesriiki, Taani, Luksemburg ja Ühendkuningriik, on selle standardi juba rakendanud. Asjaomaste liikmesriikide poolt edastatud teabe alusel mõju hinnangusse võetud kulud ei ole kergesti võrreldavad, kuid need annavad ülevaate kulude mahust.

Negatiivne mõju: mõnede liikmesriikide puhul on ette näha suuri investeerimiskulusid meetme algusjärgus ja süsteemi rakendamisel. Peaaegu kõik ettepanekus osutatud konventsioonid ratifitseerinud ja nende rakendamise kontrollimiseks õigusaktid loonud liikmesriikidel seevastu lisanduvad vaid väikesed tegevuskulud.

Positiivne mõju: väikesed tegevuskulud, kiire investeeringutasuvus, lipuriikide paremad tegevusnäitajad, tulemuste avalikustamine, kontrolli ja eelarvekulude ratsionaliseerimine, meetmete parem jälgitavus, ajavõit, lipuriigi haldusametuste maine paranemine, sideme tugevdamine meresõiduohutuspoliitika teiste aspektidega.

#### 6.1.2. *Vahepealse või järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest sarnastest kogemustest saadud õppetunnid)*

Ei kohaldata.

6.1.3. *Tulevase hindamise tingimused ja sagedus*

Komisjon koostab liikmesriikide kuuaruannetel põhineva aruande.

**7. PETTUSEVASTASED MEETMED**

Ei kohaldata.

## 8. TÄPSEMAD ANDMED VAHENDITE KOHTA

### 8.1 Ettepaneku eesmärgid nende finantskulu järgi: ei kohaldata

*Kulukohustused miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)*

(Esitada tuleb eesmärkide, meetmete ja väljundite nimetused)	Väljun-di liik	Keskmine kulu	n aasta		n+1 aasta		n+2 aasta		n+3 aasta		n+4 aasta		n+5 või hilisem aasta		KOKKU	
			Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Ku-lud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku
TEGEVUSEES-MÄRK nr 1 <sup>8</sup> ...																
<b>Meede 1.....</b>																
- 1. väljund																
- 2. väljund																
<b>Meede 2.....</b>																
- 1. väljund																
1. eesmärk kokku																
TEGEVUSEES-MÄRK nr 2...																
<b>Meede 1.....</b>																
- 1. väljund																
2. eesmärk kokku																
TEGEVUSEES-MÄRK nr n																
n eesmärk kokku																
<b>KULUD KOKKU</b>																

<sup>8</sup> Vastavalt punktis 5.3 kirjeldatule.

## 8.2. Halduskulud

### 8.2.1. Personali arv ja liik

Ametikoha liigid		Personal, kes tuleb määrata meetme haldamiseks olemasolevaid ja/või täiendavaid vahendeid kasutades ( <b>täistööajale taandatud ametikohtade arv</b> )					
		n aasta	n+1 aasta	n+2 aasta	n+3 aasta	n+4 aasta	n+5 aasta
Ametnikud või ajutised töötajad <sup>9</sup> (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Art. XX 01 02 kohaselt rahastatud personal <sup>10</sup>		0	0	0	0	0	0
Art. XX 01 04/05 kohaselt rahastatud muu personal <sup>11</sup>		0	0	0	0	0	0
<b>KOKKU</b>		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

### 8.2.2. Meetmest tulenevate ülesannete kirjeldus: ülesanded

Ülesanded seoses direktiivi liikmesriikidepoolse rakendamise järelevalvega; võimalikud ülesanded meresõiduohutusametiga kooskõlastamisel ja rahvusvaheliste organisatsioonide sellealase töö järelevalve teostamisel.

### 8.2.3. Personali allikad (kohustuslik)

- Ametikohad, mis on asendatava või pikendatava programmi haldamiseks praegu ette nähtud
- Ametikohad, mis on poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames eelnevalt n aastaks ette nähtud
- Ametikohad, mida tuleb taotleda järgneva poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti menetlemise käigus
- Ametikohad, mis tuleb olemasolevaid vahendeid kasutades haldustalituses ümber paigutada (sisised ümberpaigutused)
- Ametikohad, mis on n aastal nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia / esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

<sup>9</sup> Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

<sup>10</sup> Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

<sup>11</sup> Mille kulud sisalduvad võrdlussummas.

8.2.4. Võrdlussummas sisalduvad muud halduskulud (XX 01 04/05 – Halduskorralduskulud)

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarverida (number ja nimetus)	n aasta	n+1 aasta	n+2 aasta	n+3 aasta	n+4 aasta	n+5 või hilisem aasta	KOKKU
<b>1. Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)</b>							0
Täitevasutus <sup>12</sup>							0
Muu tehniline ja haldusabi							0
- sisene							0
- väline							0
<b>Tehniline ja haldusabi kokku</b>							0

8.2.5. Võrdlussummast välja jäävad personalikulud ja nendega seonduvad kulud.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Personali liik	n aasta	n+1 aasta	n+2 aasta	n+3 aasta	n+4 aasta	n+5 või hilisem aasta
Ametnikud ja ajutised töötajad (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepingulised töötajad jne) (täpsustage eelarverida)	0	0	0	0	0	0
<b>(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku</b>	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054

Arvestus – *Ametnikud ja ajutised töötajad*

(0,5 x 108 000 € = 54 000 €)

Arvestus – *Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal*

Märkimata

<sup>12</sup> Viidata tuleb konkreetsele asjaomas(t)e täitevasutus(t)e finantselgitusele.

8.2.6. Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

	n aasta	n+1 aasta	n+2 aasta	n+3 aasta	n+4 aasta	n+5 või hilisem aasta	KOKKU
XX 01 02 11 01 – Lähetused	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Koosolekud ja konverentsid	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Komiteed <sup>13</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Uuringud ja konsultatsioonid	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Infosüsteemid	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Muud haldusliku iseloomuga kulud (täpsustage, lisades viite eelarvereale)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud, kokku</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* ei mõjuta praegust lähetuste eelarvet

Arvestus – Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

Ei kohaldata

<sup>13</sup> Täpsustage komitee liik ja grupp, millesse see kuulub.