



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 23.11.2005
KOM(2005) 590 lõplik

2005/0240 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetuste juurdluse
põhimõtted ja millega muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ**

(esitanud komisjon)

{SEK(2005) 1515}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Komisjoni ettepaneku üldeesmärk on parandada meresõiduohutust ning näha ette selged ühenduse suunised tehniliste juurdluste teostamiseks raskete laevaõnnetuste korral ja kogemustest tagasiside saamiseks.

Varasemate katastroofide järel saadud õppetunnid ning juurdluskomisjonide tegevus, mis on toonud välja peamised põhjused, on avaldanud meresõiduohutuse arengule arvestatavat mõju.

Siiski puudub praegu reguleeriv mehhanism, millega tagataks juurdluste nõuetekohane läbiviimine ja pärast õnnetust tagasiside saamine, et uusi õnnetusi ära hoida, ning see on oluline puudus Euroopa Liidu meresõiduohutuspoliitika valdkonnas.

Oma 2001. aasta valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada” rõhutas komisjon üha kasvavat vajadust laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite asjaolude ja põhjuste analüüsil põhinevate sõltumatute tehniliste juurdluste järele, mille tulemused oleksid suunatud riskide vältimisele ja õigusaktide täiustamisele.

Seda vajadust on rõhutanud ka Euroopa Parlament 2002. aastal naftatankeriga Prestige toimunud õnnetuse järel meresõiduohutuse parandamise ajutise komisjoni (MARE komisjon) töö põhjal. Parlament jõudis järeldusele, et „uute laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite vältimiseks tuleb Euroopa Liidus välja töötada selged suunised laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite sõltumatu juurdluste läbiviimiseks”. Parlament „leiab, et see kohustus peaks lasuma liikmesriikide või vajaduse korral Euroopa sõltumatutel juurdlusorganitel”.

- **Üldine taust**

Naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetuste järel kujunenud olukord näitas ilmekalt rahvusvaheliste õigusnormide ebapiisavust ning raskusi, millega Euroopa Liidu liikmesriigid peavad silmitsi seisma, et raskete laevaõnnetuste juurdlustel rahuldavalt ning mõistliku aja jooksul lõpuni viia.

Need vajakajäämised ning raskused on teravaks kontrastiks lennundussektorile, kus Euroopa Liidus on juba 1994. aastast saadik kehtinud lennuõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohase ning järjekindla uurimise eeskirjad, mis aitavad kaasa tsiviillennunduse ohutuse edendamisele.

Kuigi lipuriigid on vastavalt rahvusvahelise mereõiguse normidele kohustatud kõigi tõsiste laevaõnnetuste korral viima läbi juurdluste ning tegema koostööd teiste huvitatud riikidega, puuduvad meresõidu valdkonnas hetkel siduvad rahvusvahelised õigusnormid, mis sunniksid lipuriike nimetatud kohustust täitma.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon võttis 27. novembril 1997. aastal pärast aastatepikkust analüüsi ning piiratud kogemuste põhjal vastu resolutsiooni laevaõnnetuste juurdluste koodeksi vastuvõtmise kohta. Nimetatud IMO koodeksi soovitude kohaldamine juurdluste puhul sõltub siiski asjaomaste lipuriikide heast tahtest. Tegelikult on mõne lipuriigi

kogemustest saadavast tagasisidest tulenev panus meresõiduohutuse parandamisse väike, et mitte öelda olematu.

- **Ettepanekus käsitletavas valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/35/EÜ on kehtestatud liikmesriikide kohustus uurida kõiki ro-ro reisiparvlaevade ja kiirreisilaevadega toimuvaid laevaõnnetusi ja ohtlike juhtumeid.

Pärast Erikaga toimunud õnnetust vastuvõetud meetmete raames on direktiiviga 2002/59/EÜ kehtestatud liikmesriikide kohustus järgida IMO laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse koodeksi sätteid. Samuti käsitleb direktiiv „mustade kastide” kasutamist laevadel õnnetusjärgse juurdluse hõlbustamiseks.

Määrusega (EÜ) 1406/2002 on tehtud Euroopa Meresõiduohutuse Ametile ülesandeks hõlbustada liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni vahelist koostööd selliste ühtsete meetodite väljatöötamisel, mis võimaldaksid uurida laevaõnnetusi rahvusvaheliselt kokkulepitud põhimõtteid järgides. Määruses on sätestatud ka ameti ülesanne toetada liikmesriike tõsiste laevaõnnetuste juurdlusel ja selle käigus koostatud juurdlusaruannete analüüsimisel.

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

Ettepanek on osa meresõiduohutuse parandamise meetmete kolmandast paketist. Pakett on Euroopa Komisjoni iga-aastase poliitikastrateegia prioriteedi „ohutus” osa. Ettepanek aitab kaasa laevaõnnetuste ohu ennetamisele ning sellega toetatakse ka keskkonnakaitse prioriteeti.

2. KONSULTEERIMINE HUVITATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

- **Konsulteerimine huvitatud isikutega**

Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloormus

2004. aasta mais ning 2005. aasta veebruaris korraldas komisjon liikmesriikide ja laevandussektori esindajatega kaks konsultatiivkohtumiste sarja, mis tuginesid komisjoni talituste koostatud töödokumentides sisalduvale üksikasjalikule küsimustikule selle kohta, milline lähenemisviis valida ning millised sätted näha ette seoses laevaõnnetuste juurdluseks kehtestavate meetmetega. Komisjon palus arutelus osalejatel esitada oma üksikasjalikud kommentaarid kirjalikult.

Koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga on komisjon kogunud vajalikku teavet ettepaneku mõju hindamiseks. Põhimõtteid, millel komisjoni ettepanek rajaneb, analüüsiti koos IMO ja liikmesriikide veeteede ametite ning juurdlusorganite ekspertidega ameti poolt 2005. aasta veebruaris korraldatud tehnilisel seminaril.

Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine

Liikmesriikide ja laevandussektori esindajad ning ka eri eksperdid, kellega konsulteeriti, mõõnsid juurdluse osatähtsust meresõiduohutuspoliitikas.

Kõik osapooled, kellega konsulteeriti, nõustasid laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite tehniliste juurdluste teostamise tähtsuses. Nad nentisid vajadust harmoneerida ja konsolideerida liikmesriikides kasutusel olevaid tehnilisi juurdlusmenetlusi lähtuvalt IMO põhimõtetest ja soovitudest. Lisaks peaks kavandatud meede tagama võimaluse saada omandatud kogemuste põhjal tagasisidet vähemalt samal määral kui lennundussektoris kohaldatavate õigusaktide puhul.

- **Ekspertarvamuste kogumine ja kasutamine**

Asjaomased teadus- ja ekspertiisivaldkonnad

Meresõiduohutus, laevaõnnetuste tehniline juurdlus

Kasutatud metoodika

Arvamuste kogumine, kättesaadavate eksperdiarvamuste (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon, liikmesriikide ja kolmandate riikide juurdlusorganid) uurimine ning tsiviillennundussektoris läbiviidavaid tehnilisi juurdlusi käsitlevate ühenduse õigusaktide rakendamisel saadud kogemuste analüüs.

Peamised organisatsioonid/eksperdid, kellega konsulteeriti

Naftatankeriga Prestige 2002. aastal toimunud õnnetuse järel meresõiduohutuse tugevdamisega tegelenud Euroopa Parlamendi ajutise komisjoni töö (MARE komisjoni järeldused).

Euroopa Meresõiduohutuse Amet, kelle ülesannete hulka kuulub liikmesriikide abistamine raskete laevaõnnetuste juurdlusel ja laevaõnnetuste kohta koostatud juurdlusaruannete analüüs.

Komisjoni 11. juuni 2003. aasta otsusega (ELT L 144, 12.6.2003) asutatud sõltumatute ekspertide rühm, kes nõustab komisjoni seoses transpordisektori õnnetusi käsitleva strateegiaga.

Saadud ja kasutatud teabe kokkuvõte

Tõsiste, pöördumatute tagajärgedega ohtude olemasolu on üldteada tõsiasi.

Käesoleval ajal on ühenduses täheldatavad märkimisväärsed erinevused laevaõnnetuste uurimises. Sellal kui mõned riigid viivad juurdlusi läbi järjekindlalt, toimub see teistes pealiskaudselt ning ebasüsteemiliselt. IMO vastavasisulisi juurdlust käsitlevaid soovitusi järgitakse vägagi erinevalt. Puuduvad selged juhised, mis seaksid kõikidele liikmesriikidele sarnased kohustused, ning see on arvestatav puudus Euroopa Liidu meresõiduohutuse õigusaktides.

Rahvusvahelise meresõidu valdkonnas tekitab kõige enam muret mõnede lipuriikide suutmatuse viia juurdlus läbi vahetult pärast laevaõnnetust. Tundub, et just need riigid, kelle lipu all sõitvate laevadega juhtub enim õnnetusi, viivad läbi proportsionaalselt kõige vähem juurdlusi või vähemalt levitavad kõige vähem tulemusi ning teevad kõige vähem konkreetseid järeldusi, ilma et pädevad rahvusvahelised institutsioonid sellisele olukorrale reageeriks.

Ekspertarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid

Ekspertdihinnangu üksikasjad sisalduvad komisjoni koostatud üksikasjalikus mõjuhinnangus (vt allpool). Euroopa Meresõiduohutuse Ameti kogutud andmed ja ekspertdihinnangud on kättesaadavad ameti kodulehel (www.emsa.eu.int).

• **Mõju hindamine**

Edasiseks tegevuseks kaaluti nelja võimalust:

- 1) *status quo* säilitamine („muutusteta jätkamine”);
- 2) ühenduse mitteseadusandlik algatus, millega julgustataks liikmesriike IMO koodeksi soovitusi vabatahtlikult kohaldama;
- 3) ELi 25 liikmesriigi esildis IMOle muuta rahvusvahelisi konventsioone ja kehtestada kohustus viia laevaõnnetuste järel läbi tehniline juurdlus ning
- 4) tõsiste laevaõnnetuste järel tehnilise juurdluse läbiviimist ja kogemuste kohta tagasiside andmist käsitlevate selgete suuniste väljatöötamine ühenduse tasandil.

Nimetatud võimaluste potentsiaalse mõju hindamine on kinnitanud, et:

- meresõiduohutuspoliitika raames on kõige asjakohasem viis laevaõnnetuse hilisema tehnilise juurdluse probleemiga tegelemiseks asjakohased ühenduse õigusnormid;
- valitud õigusakt (direktiiv, millega kehtestatakse põhimõtted, mida liikmesriigid peaksid järgima laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite tehnilise juurdluse puhul) peaks võimaluse korral rajanema IMO vastavas koodeksis sisalduvatel põhimõtetel ja soovitusel. Siiski peaks meede tagama võimaluse saada omandatud kogemuste põhjal tagasisidet vähemalt samal määral kui lennundussektoris kohaldatavate õigusaktide puhul;
- ühenduse meede antud valdkonnas on hädavajalik, sest tehniline juurdlus on osa Euroopa Liidus uute laevakatastroofide ennetamise poliitikast.

Käesolev mõjuhinnang on komisjoni õigusloome- ja tööprogrammi osa ning on kättesaadav komisjoni koduleheküljel:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

• **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Ettepaneku üldeesmärk (artikkel 1) on parandada meresõiduohutust ja hoida ära tulevasi õnnetusi. Nagu lennundussektoris, ei ole laevandussektoris läbiviidava tehnilise juurdluse eesmärk kindlaks määrata tsiviil- või kriminaalvastutus või veel vähem see vastutus kellelegi panna, vaid tuvastada asjaolud ning otsida õnnetusjuhtumite põhjusi, et saada sellest võimalikult palju õppida ning seeläbi meresõiduohutust parandada.

Ettepanek on koostatud rahvusvahelise mereõiguse norme arvestades ning IMO laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse koodeksi mõisteid ning soovitusi järgides (artiklid 2 ja 3). Ettepanekuga kehtestatakse ühenduse õigusnormides liikmesriikide kohustus viia pärast laevaõnnetusi läbi tehniline juurdlus (artiklid 5 ja 6).

Ettepanekuga antakse meresõidusektoris toimuvale tehnilisele juurdlusele teatav staatus (artikkel 4) ning laiendatakse või luuakse spetsiaalseid juurdlusorganeid ja antakse juurdlejatele volitused kolmandate isikute suhtes (artikkel 7). Lisaks sisaldab ettepanek ka sätet, mis käsitleb koostööd liikmesriikide (artikkel 8) ning liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (artikkel 9). Samuti on ettepaneku eesmärk tagada tõendite säilitamine (artiklid 10 ja 11) ning töötada välja menetluskord juurdluskokkuvõtete säilitamiseks, kaitsmiseks ja koostamiseks ning tagasiside andmiseks (artiklid 12, 13, 14 ja 15).

Ettepanekus võetakse arvesse Euroopa Meresõiduohutuse Ameti rolli selles valdkonnas vastavalt määrusele (EÜ) nr 1406/2002.

- **Õiguslik alus**

EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Subsidiaarsuse põhimõte kehtib niivõrd, kuivõrd ettepanek ei käsitle ühenduse ainupädevusse kuuluvat valdkonda.

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärgi piisaval määral saavutada järgmistel põhjustel.

Eelkõige on vaja ühenduse tasandil harmoneerida ja konsolideerida liikmesriikide eri tehnilised menetlused, selgesti eraldada ohutuse tehniliste aspektide uurimine kriminaalmenetlusest, kiirendada uurijate juurdepääsu õnnetuspaigale ja asitõenditele ning võimaldada asjasse puutuvaid isikuid kiiremini ära kuulata ning tagada uurijate sõltumatus järelevalveasutustest.

Euroopa tasandil puuduvad selged suunised selle kohta, kuidas viia läbi tehnilist juurdlust ja anda tagasisidet, et hoida ära uusi õnnetusi, ning see on oluline puudus Euroopa Liidu meresõiduohutuspoliitika valdkonnas. Samuti mõjutab liikmesriikidepoolsete kohustuste puudumine negatiivselt meresõiduohutuse taset ning Euroopa Liidus raskete laevaõnnetuste ennetamiseks tehtavaid jõupingutusi.

Ettepaneku eesmärgid on ühenduse meetme abil paremini saavutatavad järgmistel põhjustel:

Koordineeritud võrgustik, mis võimaldab teabevahetust ning vajaduse korral ühist tegutsemist uute laevaõnnetuste riski õigeaegsel tuvastamisel ning ennetamisel, on meresõiduohutuse parandamiseks vajalike andmete kogumisel tõhusam kui asjaolude tuvastamisele ning õnnetuste põhjuste väljaselgitamisele suunatud isoleeritud tegevus.

Ühenduse meede tagab, et pärast laevaõnnetusi viivad kõik laevandushuvi omavad liikmesriigid süstemaatiliselt läbi tehnilisi juurdlusi.

Juurdluse läbiviimine ühtse metoodika järgi, mis on kooskõlas rahvusvaheliselt kokkulepitud põhimõtetega, tagab juurdluse kvaliteedi ning tõhususe.

Liikmesriikide juurdlusorganite koostöövõrgustik tagab, et sarnaste õnnetuste ennetamiseks ühenduses vahetatakse oskusteavet, osutatakse vastastikku tehnilist abi ning kehtestatakse tõhusad tagasisidemeetmed.

Andmebaaside süsteemi ja tehnilise teabe vahetamise süsteemi loomine annab lisaväärtust liikmesriikide individuaalsele tegutsemisele inimelu kaitsmisel merel ning laevaõnnetustega seotud keskkonnakahjustuste ärahoidmisel.

Ettepaneku kohaldamisala piirdub rahvusvahelise mereõiguse normidega ettenähtud õnnetusjärgse juurdluse läbiviimise kohustuse tõhusa kohaldamisega ühenduses. Ettepanekus sätestatakse selged suunised IMO väljatöötatud asjakohaste soovitude rakendamiseks.

Seega on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuspõhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Direktiivi ettepanekus sätestatakse laevaõnnetuse tehnilise juurdluse põhimõtted. Liikmesriikide ülesanne on võtta sobivaimad meetmed, et tagada nende põhimõtete rakendamine siseriiklikul tasandil.

Lisaks rajaneb ettepanek rahvusvaheliste konventsioonide sätetel ja IMO soovitustel, mida liikmesriikidel on kohustus järgida. Ettepanekus sätestatakse minimaalsed kvaliteedinõuded nende sätete ja soovitude praktiliseks kohaldamiseks, kuid jäetakse liikmesriikidele siiski piisav otsustusvabadus. Samuti luuakse ettepanekuga üleeuroopalise koostöö ja vastastikuse tehnilise abi raamistik, mis liikmesriikidel seni puudub.

Ettepanek ei too kaasa rahalisi ega halduskulusid ettevõtjatele ega kodanikele. Liikmesriigid, kus praeguse seisuga puuduvad laevaõnnetuste juurdluseks vajalikud struktuurid, peavad võtma haldusmeetmed, et tagada riiklikele asutuste tasandil vajalikud vahendid. See ei peaks puudutama piirkondlikke ega kohalikke omavalitsusi.

Tehnilisest juurdlusest saadav tagasiside aitab parandada laevastiku ja laevaliikluse ohutust ning vähendada sel moel uute laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohtu.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt(-id): direktiiv.

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased järgmistel põhjustel.

Üks ettepaneku peamisi eesmärke on näha ette selged suunised laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite sõltumatuks juurdluseks. Just nimelt direktiiv võimaldab ühenduse õiguse raames kehtestada üldised põhimõtted, kuid jätta liikmesriikidele vajalike meetmete võtmiseks võimalikult suur otsustusvabadus.

Teised mehhanismid, nagu näiteks vabatahtlik koostöö liikmesriikide vahel või isereguleerimine (ettevõtjate läbiviidavad tehnilised juurdlused), ei oleks piisavad. Naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetuste järel kujunenud olukord näitas ilmekalt rahvusvaheliste õigusnormide ebapiisavust ning raskusi, millega Euroopa Liidu liikmesriigid

peavad silmitsi seisma, et raskete laevaõnnetuste juurdlus rahuldavalt ning mõistliku aja jooksul lõpuni viia.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarve tegevuskulusid. Direktiivi rakendamise järelevalve tagamiseks on ette näha väga piiratud mõju halduskuludele.

5. TÄIENDAV TEAVE

- **Kehtivate õigusnormide kehtetuks tunnistamine**

Ettepaneku vastuvõtmise tulemusel tuleb teatavad õigusaktid kehtetuks tunnistada.

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

Ettepanek sisaldab läbivaatamisklauslit.

- **Vastavustabel**

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi ülevõtmiseks vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti ning nende õigusnormide ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

- **Euroopa Majanduspiirkond**

Käesolevas õigusakti ettepanekus käsitletakse EMP lepinguga hõlmatud valdkonda ning seega tuleks õigusakti laiendada ka Euroopa Majanduspiirkonnale.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

**millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetuste juurdluse
põhimõtted ja millega muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut¹,

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust²,

võttes arvesse regioonide komitee arvamust³,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras⁴

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa meretranspordis tuleks säilitada üldine kõrge ohutustase ning püüda vähendada laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite arvu.
- (2) Laevaõnnetuste viivitamatu tehniline juurdlus parandab mereohutust, aidates ära hoida selliste õnnetusjuhtumite kordumist, mille tagajärjeks on inimohvrid, laevahukk või merekeskkonna reostus.
- (3) Euroopa Parlament on oma resolutsioonis⁵ meresõiduohutuse parandamise kohta soovitanud komisjonil esitada ettepanek koostada direktiiv laevaõnnetuste juurdluse teostamise kohta.

¹ ELT C [...], [...], lk [...].

² ELT C [...], [...], lk [...].

³ ELT C [...], [...], lk [...].

⁴ ELT C [...], [...], lk [...].

⁵ 2003–2235 (INI).

- (4) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta mereõiguse konventsiooni artiklis 2 (edaspidi: „UNCLOS”)⁶ on kehtestatud rannikuäärsete riikide õigus uurida põhjusi nende territoriaalmeres toimuvate laevaõnnetuste puhul, mis võivad seada ohtu inimelu või keskkonna, nõuda rannikuäärse riigi otsingu- ja päästeasutuste kaasamist või rannikuäärset riiki muul viisil mõjutada.
- (5) UNCLOSi artiklis 94 on sätestatud, et lipuriigid algatavad pädeva(te) isiku(te) juhtimisel või nende kontrolli all teatavate avamerel toimunud navigatsiooniga seotud õnnetuste või ohtlike juhtumite juurdlust.
- (6) 1974. aasta inimeste meresõiduohutuse rahvusvahelises konventsioonis (SOLASe konventsiooni reegel I/21), 1966. aasta rahvusvahelises laadungimärgi konventsioonis ja 1973. aasta rahvusvahelises konventsioonis laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta on sätestatud lipuriikide kohustused uurida õnnetusjuhtumeid ning teavitada Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) asjakohastest järeldustest.
- (7) Kohustuslike IMO meetmete rakendamise koodeksi eelnõus⁷ meenutatakse lipuriikide kohustust tagada, et meresõiduohutuse juurdlusti teostavad piisavalt kvalifitseeritud uurijad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja taoliste ohtlike juhtumitega seotud küsimustes. Samuti on koodeksis ette nähtud, et lipuriigid peavad olema valmis pakkuma selleks otstarbeks nõutava ettevalmistusega juurdlejad, olenemata õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kohast.
- (8) Arvesse tuleks võtta 1997. aasta novembris IMO assamblee resolutsiooniga A.849 vastuvõetud laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluste koodeksit, millega nähakse ette ühtse lähenemisviisi rakendamine laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutuse juurdluste puhul ning liikmesriikide koostööd laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid põhjustavate tegurite väljaselgitamisel. Arvesse tuleks võtta ka IMO meresõiduohutuse komisjoni ringkirja 953, kus on esitatud nende mõistete ajakohastatud definitsioonid, mida kasutatakse kõnealuses koodeksis ning IMO resolutsioonides A.861(20) ja MSC.163(78), kus on määratletud mõiste „reisiinfo salvesti”.
- (9) Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta⁸ on ette nähtud, et liikmesriigid peavad oma õiguskorras määratlema õigusliku seisundi, mis võimaldab neil ja igal teisel oluliselt huvitatud liikmesriigil osaleda ro-ro reisiparvlaevaga või kiirreisilaevaga seotud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi juurdlustes või teha selle raames koostööd või kui see on ette nähtud laevaõnnetuste juurdluste koodeksiga, teostada nimetatud juurdlust.

⁶ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kolmanda mereõigust käsitleva konventsiooni lõppakt, 1973–1982, klass nr. 341.45 L412 1997.

⁷ 9. märtsi 2005. aasta versioon IMO FSI 13/WP.3.

⁸ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1. Direktiiv, mida on muudetud direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ⁹, on ette nähtud, et liikmesriigid peavad järgima IMO laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse koodeksit ning tagama, et juurdluskokkuvõtte avaldatakse võimalikult kiiresti pärast juurdluse lõppu.
- (11) Merelaevade või teiste laevadega, mis asuvad sadamas või mõnes teises piiratud merepiirkonnas, toimuvate õnnetuste ja ohtlike juhtumite puhul peaks juurdluse läbi viima sõltumatu organ või ametkond või juurdlus peaks toimuma nende kontrolli all, et vältida huvide konflikti.
- (12) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende õiguskord võimaldab neil ja teistel oluliselt huvitatud liikmesriikidel osaleda või teha koostööd õnnetuse juurdlusel või uurida seda IMO laevaõnnetuste juurdluse koodeksi sätete alusel.
- (13) SOLASE konventsiooni reegli V/20 alusel peavad reisilaevad ja muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3000 tonni ja rohkem ning mis on ehitatud 2002. aasta 1. juulil või pärast seda, olema varustatud reisiinfo salvestiga (VDRiga), mis hõlbustab õnnetuste juurdlust. Arvestades selle tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika väljatöötamisel, tuleks järjekindlalt nõuda selle seadme olemasolu riigisiseseid või rahvusvahelisi reise tegeval laeval, mis külastab ühenduse sadamaid.
- (14) VDR-süsteemi, nagu ka muude elektrooniliste vahendite abil saadavaid andmeid saab kasutada nii laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjuste juurdluseks kui ka ennetavalt vajalike kogemuste saamiseks asjaolude kohta, mis võivad selliseid olukordi põhjustada. Liikmesriigid peaksid tagama selliste andmete kasutamise mõlemal eesmärgil.
- (15) Laevade hädakutseid või mis tahes allikast saadud teavet selle kohta, et laev või isikud laeval või laevalt on ohus või et laeva käitamisprobleemi tõttu võivad kahjustada saada isikud, laeva konstruktsioon või keskkond, tuleks uurida või neid (seda) muul moel kontrollida.
- (16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002¹⁰ on nõutud, et Euroopa Meresõiduohutuse Amet (edaspidi „amet“) teeks koostööd liikmesriikidega, et töötada välja tehnilisi lahendusi ja anda tehnilist abi seoses ühenduse õigusaktide rakendamisega. Õnnetuste juurdluse vallas on ameti ülesanne soodustada liikmesriikide ja komisjoni koostööd mereõnnetuste juurdluse ühise metoodika väljatöötamisel kokkulepitud rahvusvaheliste põhimõtete kohaselt ja liikmesriikide erinevat õiguskorda nõuetekohaselt arvesse võttes.
- (17) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1406/2002 peab amet soodustama liikmesriikide koostööd ning osutama abi raskete mereõnnetustega seotud juurdlustel ning olemasolevate õnnetuse juurdluskokkuvõtete analüüsimisel.

⁹ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

¹⁰ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 724/2004 (ELT L 129, 29.4.2004, lk 1).

- (18) Liikmesriigid peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma õnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse põhjal tehtud ohutuse tagamise soovitusi.
- (19) Kuna tehnilise juurdluse eesmärk on vältida tulevikus laevaõnnetusi ja ohtlike juhtumeid, ei tohiks tulemusi ega ohutuse tagamise soovitusi kasutada vastutuse kindlaksmääramiseks ega süüle osutamiseks.
- (20) Kuna liikmesriigid ei suuda iseseisvalt saavutada kavandatavate meetmete eesmärke, nimelt parandada ühenduse meresõiduohutust ja seeläbi vähendada laevaõnnetuste ohtu tulevikus, ning kuna kavandatavate meetmete ulatuse ja mõju tõttu on need eesmärgid paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mida on vaja kõnealuste eesmärkide saavutamiseks.
- (21) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise kord¹¹.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1
Sisu

Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada meresõiduohutust ja vähendada sellega laevaõnnetuste riski tulevikus; selleks tuleb:

- a) hõlbustada ohutuse viivitamatut juurdlust ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite piisavat analüüsi ning
- b) tagada õigel ajal ja täpse teabe esitamine ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute tegemise heastavate meetmete kohta.

Käesoleva direktiivi kohane juurdlus ei määra kindlaks vastutust ega osuta süüle, välja arvatud juhul, kui juurdluse eesmärk on süü omistamine.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laevaõnnetuste, ohtlike juhtumite ja hädakutsete suhtes, mis:
 - a) on seotud liikmesriigi lipu all sõitvate laevadega või
 - b) toimuvad piirkondades, mis alluvad liikmesriikide jurisdiktsioonile, või
 - c) on seotud liikmesriikide muude oluliste huvidega.

¹¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata laevaõnnetuste, ohtlike juhtumite ja hädakutsete suhtes, mis on seotud:
- a) sõjalaevade ja sõjaväe isikkoosseisu transpordilaevade ning muude liikmesriigile kuuluvate või liikmesriigi poolt eksploateeritavate laevadega ja mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel;
 - b) ilma mehaanilise jõuallikata laevade, primitiivse ehitusega puust laevade, lõbusõidujahtide ja -laevadega, kui need ei ole mehitatud või neid ei mehitata ning kui need ei vea ärilistel eesmärkidel rohkem kui 12 reisijat;
 - c) siseveelaevadega, mis sõidavad siseveeteedel;
 - d) kalalaevadega, mille pikkus on alla 24 meetri;
 - e) seisvate merepuurplatvormidega.

Artikkel 3 Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *SOLASe konventsioon* – inimeste meresõiduohutuse rahvusvaheline 1974. aasta konventsioon (SOLAS 1974), mida on muudetud 1978. ja 1988. aasta protokollidega.

IMO koodeks – laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurduse koodeks, mille on vastu võtnud Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja mida muudeti assamblee resolutsiooniga A.849 27. novembril 1997. aastal.
2. Järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt IMO koodeksis esitatud määratlustele:
 - a) „laevaõnnetus”,
 - b) „väga raske õnnetus”,
 - c) „ohtlik juhtum”,
 - d) „laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlus”,
 - e) „oluliselt huvitatud riik”.
3. Mõistete „raske õnnetus” ja „kerge õnnetus” puhul kohaldatakse IMO meresõiduohutuse komisjoni ringkirjas 953 esitatud ajakohastatud määratlusi.
4. Mõisteid „ro-ro reisiparvlaev” ja „kiirreisilaev” kasutatakse vastavalt direktiivi 1999/35/EÜ artiklis 2 esitatud määratlustele.
5. *Juurdlust juhtiv liikmesriik* – liikmesriik, kes peab teostama ohutusjuurdluse või kui tegemist on rohkem kui ühe oluliselt huvitatud liikmesriigiga, seda juhtima vastavalt käesolevale direktiivile.

6. Mõistet „reisiinfo salvesti” (VDR) kasutatakse vastavalt IMO resolutsioonides A.861(20) ja MSC.163(78) esitatud määratlustele.
7. *Hädakutse* – laevalt antav märguanne või mis tahes allikast saadud teave, mis osutab sellele, et laev või isikud laeval või laevalt on merehädas.
8. *Ohutuse tagamise soovitus* – ettepanek mis on tehtud järgnevalt:
 - a) laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva liikmesriigi juurdlusorgani ettepanek, mis põhineb juurdluse käigus kogutud teabel; või kui see on vajalik,
 - b) Euroopa Komisjoni esitatud ettepanek abstraktsete andmete analüüsimisel saadud teabel.

Artikkel 4 Ohutusjuurdluse olemus

1. Liikmesriigid kehtestavad kooskõlas oma õiguskorraga laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse korra. Seejuures tagavad nad, et sellised juurdlused:
 - a) ei sõltu uurimistest kriminaalmenetluse raames või muudest paralleelsetest uurimistest, mida teostatakse vastutuse kindlaksmääramiseks või süü omistamiseks, ja
 - b) ei oleks eelnimetatud uurimiste tõttu välistatud, katkestatud või edasi lükatud.
2. Liikmesriikide kehtestatav kord peab sisaldama sätteid, mis võimaldavad:
 - a) teha koostööd ja osutada vastastikust abi teiste liikmesriikide juhitud laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse käigus või anda selline juurdlus teise liikmesriigi juhtimise alla kooskõlas käesoleva direktiivi sätetega ja
 - b) tihedas koostöös Euroopa Komisjoniga kooskõlastada liikmesriikide vastavate juurdlusorganite töö niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks.

Artikkel 5 Juurdluse teostamise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 nimetatud juurdlusorgan uurib raskeid või väga raskeid laevaõnnetusi:
 - a) mis on seotud liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse asukohast, või
 - b) mis toimuvad piirkonnas, mis alluvad liikmesriigi jurisdiktsioonile, sõltumata õnnetusega seotud laeva või laevade päritolust, või

- c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja sellega seotud laeva(de) päritolust.
2. Lisaks raskete ja väga raskete õnnetuste juurdlusele otsustab artiklis 8 nimetatud juurdlusorgan pärast seda, kui ta on tuvastanud juhtumi esialgsed asjaolud, kas algatatakse kerge õnnetuse, ohtliku juhtumi või hädakutse ohutusjuurdlus või mitte.
- Juurdlusorgan võtab oma otsuses arvesse õnnetuse või ohtlikku juhtumi raskust, hädakutsega seotud laeva ja/või lasti tüüpi ja/või otsingu- ja päästeasutuste taotlust.
3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusorgan määrab koostöös muude oluliselt huvitatud liikmesriikide samaväärsete asutustega kindlaks ohutusjuurdluse teostamise ulatuse ja korra, mis tunduvad kõige tõhusamad käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks ning õnnetuste ja ohtlike juhtumite vältimiseks tulevikus.
4. Ohutusjuurdlusel tuleb järgida laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühist metoodikat, mis on välja töötatud määruse (EÜ) nr 1406/2002 artikli 2 punkti e alusel. Sellise metoodika vastuvõtmise või muutmise üle käesoleva direktiivi tähenduses otsustatakse artikli 18 lõikes 2 sätestatud korras.
5. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlus algatatakse nii kiiresti kui võimalik.

Artikkel 6 Teavitamiskohustus

Liikmesriigid näevad oma õiguskorra raames ette, et nende juurdlusorganeid ja/või asjasse puutuvaid isikuid teavitatakse viivitamata kõikidest käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest, ohtlikest juhtumitest ja hädakutsetest.

Artikkel 7 Ühised ohutusjuurdlused

1. Raskete ja väga raskete õnnetuste puhul, mis puudutavad kahe või enama liikmesriigi olulist huvi, lepivad asjaomased liikmesriigid kiiresti kokku, kes neist juurdlust juhib.
- Liikmesriigid hoiduvad sama laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul paralleelsete ohutusjuurdluste teostamisest. Nad kohustuvad mitte võtma meetmeid, mis võiksid kahjustada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva ohutusjuurdluse teostamist.
2. Ühisel nõusolekul võib liikmesriik anda laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse juhtimise üle teisele liikmesriigile. Ta võib kutsuda teist liikmesriiki osalema juurdluses.

3. Kui ro-ro reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetuse, ohtliku juhtumi või hädakutsega, algatab juurdلuse liikmesriik, kelle vetes õnnetus või ohtlik juhtum toimus, või kui see toimus eksterritoriaalvetes, algatab juurdلuse viimane parvlaeva või reisilaeva külastatud liikmesriik.

Kõnealune liikmesriik vastutab juurdلuse teostamise või teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepatakse kokku juurdلust juhtiv riik.

Artikkel 8

Juurdلusorganid

1. Liikmesriigid tagavad, et laevaõnnetuste või ohtliku juhtumi ohutusjuurdلusi teostavad erapooletu alaline juurdلusorgan või –ametkond (edaspidi „juurdلusorgan”) ja nõutava ettevalmistusega juurdلulejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes.

Juurdلusorgan peab olema talitluslikult sõltumatu eelkõige riiklikest asutustest, kes vastutavad merekõlblikkuse, sertifitseerimise, ülevaatuse, mehitamise, laeva ohutu juhtimise, tehnilise hoolduse, mereliikluse juhtimise, sadamajärelevalve ja meresadamate töö eest, ning mis tahes muudest isikutest, kelle huvid võiksid olla vastuolus juurdلusorganile või -ametkonnale usaldatud ülesandega.

2. Juurdلusorgan tagab, et juurdلulejatel on oma tavaliste juurdلusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks tagab juurdلusorgan, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.
3. Juurdلusorganile usaldatud tegevust võib laiendada meresõiduohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kuivõrd see tegevus ei mõjuta organi sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või normatiivsetes küsimustes.
4. Tegutsedes kooskõlas oma õiguskorras sätestatuga ja vajaduse korral koostöös kohtuliku juurdلuse eest vastutavate asutustega, näevad liikmesriigid ette, et asjaomase riigi juurdلusorgani või mistahes muu juurdلusorgani juurdلulejatel, kellele on tehtud ülesandeks juurdلust teostada, on õigus:
- a) pääseda ligi kõikidele asjakohastele piirkondadele või õnnetuse toimumiskohale, samuti mis tahes laevale, vrakile või rajatisele, sealhulgas lastile, seadmetele või rusudele;
 - b) tagada viivitamata tõendusmaterjalide nimekirja koostamine ja vraki, rusude või teiste esemete või ainete kontrollitud otsimine ja kõrvaldamine kontrollimiseks ja analüüsimiseks;
 - c) nõuda punktis b viidatud esemete kontrollimist või analüüsimist ning tagada sellise kontrolli või analüüsi tulemuste kättesaadavus;
 - d) pääseda juurde laeva, merereisi, lasti, laevapere või mis tahes muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud

andmetele, sealhulgas reisiinfo salvesti (VDR) andmetele, neid paljundada ja kasutada;

- e) pääseda juurde ohvrite surnukehade lahkamistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
 - f) nõuda vaba juurdepääsu laeva käitamisega seotud inimeste või muude asjaomaste isikute läbivaatuse tulemustele või nendelt võetud proovide analüüsi tulemustele ja seda ka saada;
 - g) kuulata üle tunnistajad ilma selliste isikute kohalolekuta, kelle huvides on uurijate arvates ohutusjuurdlust takistada;
 - h) saada lipuriigi, laevaomanike, klassifikatsiooniühingute või muude asjaomaste isikute valduses olevaid tehnilise ülevaatuse andmeid ja asjakohast teavet, kui need isikud või nende esindajad asuvad asjaomases liikmesriigis;
 - i) paluda liikmesriikide asjaomaste asutuste, sealhulgas laeva- ja lipuriigikontrolliinspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtimise keskuse operaatorite, otsingu- ja päästemeeskondade, lootside või muu sadama- või merenduspersonali abi.
5. Juurdlusorganitele antakse volitused reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. Selle organi juurdlejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.
6. Peale laevaõnnetuste võib juurdlusorgan käesoleva direktiivi alusel teostada juurdlust ka teiste sündmuste üle, tingimusel et sellised juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.

Artikkel 9

Andmete varjamine

Liikmesriigid tagavad, et järgmised andmed tehakse kättesaadavaks vaid ohutusjuurdluse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui liikmesriigi asjaomane õiguskaitseasutus määrab, et andmete avaldamine kaalub üles riigisisised ja rahvusvahelised kahjulikud mõjud, mida selline tegevus võib avaldada asjaomasele juurdlusele või juurdlustele tulevikus:

- a) kõik tunnistajate ütlused ja muud seletused, aruanded ja märkused, mille juurdlusorgan on salvestanud või saanud ohutusjuurdluse käigus;
- b) ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikute andmed;
- c) andmed õnnetuse või ohtliku juhtumiga seotud isikute tervisliku seisundi kohta ja muu isiklik teave.

Artikkel 10

Alaline koostööraamistik

1. Liikmesriigid koostavad tihedas koostöös komisjoniga alalise koostööraamistiku, mis võimaldab nende laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutuse juurdlusorganitel teha

koostööd nii omavahel kui ka komisjoniga niivõrd, kuivõrd see on vajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks.

2. Alalise koostööraamistiku töökord ja nõutav organisatsioonikord määratakse kindlaks artikli 18 lõikes 2 märgitud korras.
3. Liikmesriikide juurdlusorganid ja komisjon lepivad alalise koostööraamistiku piires kokku eelkõige parimates koostööviisides, et:
 - a) jagada laevarusude ja -varustuse tehniliseks juurdluseks vajalikke seadmeid, vahendeid ja varustust ning muid ohutusjuurdluse seisukohalt asjakohaseid esemeid, sealhulgas reisiinfo salvesti ja muude elektronseadiste andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;
 - b) teha tehnilist koostööd või jagada teadmisi, mida on vaja eriülesannete täitmiseks;
 - c) saada ja jagada teavet, mis on asjakohane selleks, et analüüsida õnnetuse andmeid ja anda ühenduse tasandil asjakohaseid ohutuse tagamise soovitusi;
 - d) välja töötada ühised põhimõtted, et järgida ohutuse tagamise soovitude täitmist ning kohandada juurdlusmeetodeid tehnika ja teaduse arengule;
 - e) kehtestada konfidentsiaalsusnõuded tunnistajate ütluste jagamise ja andmete töötlemise suhtes;
 - f) korraldada vajaduse korral juurdlejate asjakohast koolitust;
 - g) edendada koostööd kolmandate riikide juurdlusorganite või -ametkondadega ja rahvusvaheliste mereõnnetuste juurdlusorganitega käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades.
4. Iga liikmesriik, kelle teeninduskohti või teenuseid laev kasutas või oleks tavaliselt kasutanud enne õnnetust või ohtliku juhtumi toimumist ja kellel on juurdlusega seotud teavet, esitab selle teabe juurdlust teostavale juurdlusorganile.

Artikkel 11

Kulud

Liikmesriigid püüavad igati vältida teistelt liikmesriikidelt tasu võtmist abi osutamise eest käesoleva direktiivi kohase ohutusjuurdluse eesmärgil.

Artikkel 12

Koostöö oluliselt huvitatud kolmandate riikidega

1. Liikmesriigid teevad võimalikult tihedat koostööd laevaõnnetuse juurdlusest oluliselt huvitatud kolmandate riikidega.

2. Oluliselt huvitatud kolmandatel riikidel on lubatud vastastikusel kokkuleppel võtta osa liikmesriigi juhitava ohutusjuurdluse mis tahes etapist käesoleva direktiivi tingimuste kohaselt.
3. Liikmesriik ja oluliselt huvitatud kolmas riik teevad viimase teostatavas ohutusjuurdluses koostööd, ilma et see piiraks laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi juurdluse teostamise ja kokkuvõtte tegemise kohustust vastavalt käesolevale direktiivile.

Artikkel 13 Tõendite säilitamine

Liikmesriigid võtavad meetmeid tagamaks, et käesoleva direktiivi alusel õnnetuste, ohtlike juhtumite ja hädakutsetega seotud isikud teevad kõik võimaliku, et:

- a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnetsalvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas reisiinfo salvestitelt ja muudelt elektronseadistelt saadud teavet, mis on seotud õnnetuse-eelse, -aegse ja -järgse ajaga;
- b) vältida sellise teabe ülekirjutamist või muul viisil muutmist;
- c) kaitsta häirete eest teisi seadmeid, mida võiks põhjendatult pidada õnnetuse juurdlusel asjakohaseks;
- d) kiiresti koguda ja säilitada kõik tõendid seoses laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlusega.

Artikkel 14 Laevaõnnetusjuurdluste kokkuvõtted

1. Käesoleva direktiivi tingimuste kohaselt teostatavate laevaõnnetusi või ohtlike juhtumeid käsitlevate ohutusjuurdluste tulemusena avaldatakse kokkuvõtted, mis esitatakse kooskõlas I lisas sätestatud suunistega.
2. Juurdlusorganid püüavad teha kokkuvõtte üldsusele kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise päevast. Kui lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõtte 12 kuu jooksul õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise päevast.
3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusorgan saadab komisjonile lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. Selles võetakse arvesse komisjoni võimalikke märkusi selle kohta, kuidas parandada kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamisele.

Artikkel 15
Ohutuse tagamise soovitus

1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad juurdlusorganite antud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ja vajadusel järgivad neid kohe vastavalt ühenduse ja rahvusvahelisele õigusele.
2. Vajaduse korral annab juurdlusorgan või komisjon ohutuse tagamise soovitusi abstraktsete andmete analüüsi alusel.
3. Ohutuse tagamise soovitus või ajutine soovitus ei tohi mingil juhul osutada süüle või vastutusele õnnetuse eest.

Artikkel 16
Varajase hädakutse süsteem

Kui liikmesriigi juurdlusorgan leiab laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi juurdluse käigus, et ühenduse tasandil tuleb uute õnnetuste ohu vältimiseks viivitamatult tegutseda, teavitab ta komisjoni kiiresti varajase hoiatamise vajadusest.

Komisjon uurib seda asjaolu kohe ja vajaduse korral väljastab hoiatusteate kõikidele teiste liikmesriikide vastutavatele asutustele, meretranspordisektorile ja teistele asjaomastele isikutele.

Artikkel 17
Euroopa laevaõnnetuste andmebaas

1. Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite andmed salvestatakse ja neid analüüsitakse komisjoni poolt asutatud Euroopa elektroonilises andmebaasis, mis on tuntud kui Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvorm (EMCIP).
2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni asutustest, kellel on õigus andmebaasi kasutada.
3. Liikmesriikide juurdlusorganid teatavad komisjonile laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt. Nad esitavad EMCIP andmebaasi skeemi järgi komisjonile ka laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse andmed.
4. Komisjon teavitab liikmesriikide juurdlusorganeid teadete edastamise korra nõuetest ja ajakavast.

Artikkel 18

Komitee

1. Euroopa Komisjoni abistab asutatud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002¹² artikliga 3.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artikli 8 sätteid.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtajaks kehtestatakse kaks kuud.
3. Komitee võtab vastu protseduurireeglid.

Artikkel 19

Muutmisvolitused

Komisjon võib käesolevas direktiivis kasutatud mõisteid ning viiteid ühenduse õigusaktidele ja IMO vahenditele artikli 18 lõikes 2 märgitud korras ja käesoleva direktiivi sätete piires ajakohastada, et kooskõlastada need ühenduse või IMO jõustunud meetmetega.

Komisjon võib samas korras muuta ka lisasid.

Artikkel 20

Lisameetmed

Käesoleva direktiivi sätted ei välista, et liikmesriigid võiksid võtta meresõiduohutuse suhtes lisameetmeid, mida ei käsitleta käesolevas direktiivis, tingimusel et selliste meetmetega ei satuta vastuollu käesolevas direktiivis sätestatuga ega raskendada kehtestatud eesmärkide saavutamist.

Artikkel 21

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetavate riigisiseste õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja preventiivsed.

Artikkel 22

Kehtivate õigusaktide muudatused

1. Direktiivi 1999/35/EÜ artikkel 12 jäetakse välja.
2. Direktiivi 2002/59/EÜ artikkel 11 jäetakse välja.

¹² EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Artikkel 23
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 võtavad need normid vastu, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi määravad liikmesriigid.

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

Artikkel 24
Jõustumine

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

Artikkel 25
Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, [...]

Euroopa Parlamendi nimel
president
[...]

Nõukogu nimel
eesistuja
[...]

I LISA

Ohutusjuurdluse kokkuvõtte vorm ja sisu

Eessõna

Kokkuvõtte eessõnas määratakse kindlaks ohutusjuurdluse põhieesmärk, nimelt et ohutuse tagamise soovitus ei anna mingil juhul alust õnnetuses või ohtlikus juhtumis vastutuse või süü presumptsiooniks ning et juurdluskokkuvõtte ei ole ei sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

(Juurdluskokkuvõttes ei tohiks viidata tunnistaja ütlustele ega siduda kokkuvõttes mainitud isikuid juurdluse käigus tunnistusi andnud isikutega.)

1. Ülevaade

Ülevaates kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhilisi asjaolusid: mis, millal, kus ja kuidas juhtus, ning märgitakse, kas see põhjustas surmajuhtumeid, vigastusi, kahjustas laevu, lasti, kolmandaid isikuid või keskkonda.

2. Faktiline teave

Selles osas esitatakse punkthaaval teave, mida juurdlusorgan käsitab faktilisena ning mille põhjal täidetakse Euroopa laevaõnnetuste andmebaasi olulised väljad, põhjendatakse analüüsi ja hõlbustatakse mõistmist.

Kõnealused punktid sisaldavad vähemalt järgmist teavet:

2.1 Laevaandmed:

- laeva lipp/register;
- laeva identifitseerimisandmed;
- laeva põhiomadused;
- omand ja juhtimine;
- tehnilised andmed;
- ohutu mehitatus;
- lubatud last.

2.2 Andmed merereisi kohta:

- külastatavad sadamad;
- merereisi tüüp;
- teave lasti kohta;
- mehitatus.

2.3 Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta:

- laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp;
- kuupäev ja kellaaeg;
- laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht ja selle koordinaadid;
- välis- ja sisekeskkond;
- laeva käitamine ja merereisi etapp;
- koht pardal;
- andmed inimtegurite kohta;
- tagajärjed (kahju inimestele, laevale, lastile, keskkonnale, muule).

2.4 Maal asuva asutuse kaasamine ja reageerimine hädakutsele:

- keda kaasati;
- kasutatud vahendid;
- reageerimise kiirus;
- võetud meetmed;
- saadud tulemused.

Lisaks vajalikele andmetele ja muule taustteabele sisaldab see kokkuvõtte osa kõikide asjakohaste kontrollide või katsete tulemusi ning kõiki ohutusmeetmeid, mis võisid olla juba võetud, et vältida tulevasi laevaõnnetusi.

3. Kirjeldus

Selles osas esitatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kulg selle ajalises järgnevuses ning kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ajal aset leidnud, sellele eelnenud ja järgnenud sündmusi ja õnnetuse või ohtliku juhtumiga seotut (nt isikuid, materjale, keskkonda, seadmeid või välismõjureid). Kirjeldusega hõlmatud ajavahemik sõltub laevaõnnetust või ohtlikku juhtumit vahetult mõjutanud õnnetusjuhtumite toimumise ajast.

4. Analüüs

Analüüsi osas analüüsitakse punkthaaval iga õnnetusjuhtumit eraldi ning esitatakse märkused juurdلuse käigus teostatud asjakohaste kontrollide või katsete tulemuste kohta ning ohutusmeetmete kohta, mis võisid olla juba võetud, et vältida tulevasi laevaõnnetusi.

Kõnealused punktid peaksid käsitlema näiteks järgmisi teemasid:

- õnnetusjuhtumi taust ja ümbrus;

- ebaõige inimtegevus ja tegevusetus, juhtumid, mis on seotud ohtlike materjalide, keskkonnamõju, seadmete rikete ja välismõjutustega;
- kaasaaitavad tegurid, sealhulgas inimtegevus, pardatoimingud, maapealne juhtimine või õigusnormide mõju.

Analüüs ja märkused võimaldavad kokkuvõttes jõuda loogiliste järeldusteni ning välja selgitada kõik kaasaaitavad tegurid, sealhulgas need, millega kaasneb risk ja mille puhul hinnatakse olemasolevaid õnnetusjuhtumi vältimise või tagajärgede ärahoidmise või minimeerimise vastuabinõusid ebapiisavate või puuduvatena.

5. Järeldused

Selles osas kirjeldatakse väljaselgitatud kaasaaitavaid tegureid ja puuduvaid või ebapiisavaid vastuabinõusid (materiaalseid, funktsionaalseid, sümboolseid või menetluslikke), mille suhtes tuleks välja töötada ohutusmeetmed, et vältida tulevasi laevaõnnetusi.

6. Ohutuse tagamise soovitusel

Vajaduse korral sisaldab see kokkuvõtte osa analüüsi ja järelduste põhjal tehtavaid ohutuse tagamise soovitusi ning on seotud kindla valdkonnaga, nagu õigusaktid, konstrueerimine, toimingud, kontroll, juhtimine, töötervishoid ja tööohutus, koolitus, parandustööd, hooldus, maapealne abi ja hädaolukordadele reageerimine.

Ohutuse tagamise soovitusel on mõeldud neile, kes oskavad neid kõige paremini rakendada, näiteks laevaomanikud, juhid, tunnustatud organisatsioonid, merendusametkonnad, laevaliikluse juhtimise keskused, hädaabiteenistused, rahvusvahelised mereorganisatsioonid ja Euroopa institutsioonid, et vältida tulevasi laevaõnnetusi.

See osa sisaldab ka kõiki ajutisi ohutuse tagamise soovitusi, mis võivad olla antud ohutusjuurdluse käigus.

7. Lisad

Vajaduse korral lisatakse aruandele järgmised andmed paberil ja/või elektroonilisel kujul:

- fotod, videod, helisalvestused, kaardid, joonised;
- kohaldatavad standardid;
- kasutatud tehnilised mõisted ja lühendid;
- ohutuse erijuurdlused;
- muu teave.

II LISA

LAEVAÕNNETUSEST VÕI OHTLIKUST JUHTUMIST TEAVITAMISEL ESITATAVAD ANDMED

(Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi osa)

01. Liikmesriigi vastutav isik / kontaktisik
02. Liikmesriigi juurdleja
03. Liikmesriigi roll
04. Mõjutatud rannikuäärne riik
05. Oluliselt huvitatud riikide arv
06. Oluliselt huvitatud riigid
07. Teavitav ametkond
08. Teavitamise kellaaeg
09. Teavitamise kuupäev
10. Laeva nimi
11. Laeva IMO number / eraldustähed
12. Laeva lipp
13. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp
14. Laevatüüp
15. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kuupäev
16. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kellaaeg
17. Koordinaadid: laiuskraad
18. Koordinaadid: pikkuskraad
19. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht
20. Lähtesadam
21. Sihtsadam
22. Liikluseraldusskeem
23. Merereisi etapp

24. Laeva käitamine
25. Koht pardal
26. Inimohvrid:
- Laevapere
 - Reisijad
 - Muud
27. Rasked vigastused:
- Laevapere
 - Reisijad
 - Muud
28. Reostus
29. Laevale tekitatud kahju
30. Lastile tekitatud kahju
31. Muu kahju
32. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi lühikirjeldus

Märkus: allajoonitud numbrite juures tuleb esitada andmed iga laeva kohta, kui laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga on seotud rohkem kui üks laev.

FINANTSSELGITUS

1. ETTEPANEKU NIMETUS:

Ettepanek Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetuste juurduse põhimõtted ja millega muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ.

2. TEGEVUSPÕHISE JUHTIMISE/EELARVESTAMISE RAAMISTIK

Poliitikavaldkond: energeetika ja transport

Tegevusalad: mere-ja siseveetransport, ühendveod.

3. EELARVEREAD

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

3.2 Meetme kestus ja finantsmõju: ei kohaldata

3.3 Eelarve tunnusjooned (lisage vajadusel ridu): ei kohaldata

Eelarverida	Kulu liik		Uus	EFTA osamakse	Kandidaatriikide osamaksed	Finantsperspektiivi rubriik
	Kohustuslik/mittekohust.	Liigendatud ¹ / liigendamata ²	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	Nr [...]
	Kohustuslik/mittekohust.	Liigendatud/ liigendamata	JAH/EI	JAH/EI	JAH/EI	Nr [...]

¹ Liigendatud vahendid.

² Liigendamata vahendid.

4. ÜLEVAADE VAHENDITEST

4.1 Rahalised vahendid

4.1.1 Ülevaade kulukohustuste assigneeringutest ja maksete assigneeringutest

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kulu liik	Jao nr		n aasta	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 või hilisem	Kokku
-----------	--------	--	---------	-------	-------	-------	-------	-----------------	-------

Tegevuskulud³

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

Võrdlussummasse jäävad halduskulud⁴

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

VÕRDLUSSUMMA KOKKU

Kulukohustuste assigneeringud		a+c	0	0	0	0	0	0	märkimata
Maksete assigneeringud		b+c	0	0	0	0	0	0	märkimata

Võrdlussummast välja jäävad halduskulud⁵

Personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Võrdlussummast välja jäävad halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud (liigendamata assigneeringud)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Kulud, mis ei kuulu asjaomase xx jaotise xx 01 peatüki alla.

⁴ Kulud, mis kuuluvad xx jaotise artikli xx 01 04 alla.

⁵ Kulud, mis kuuluvad xx 01 peatüki alla, välja arvatud artiklid xx 01 04 ja xx 01 05.

Meetme soovituslik finantskulu kokku

Kulukohustuste assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Maksete assigneeringud (sh personalikulud) KOKKU		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Kaasfinantseerimise andmed

Ettepanek ei hõlma liikmesriikidepoolset kaasfinantseerimist.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Kaasfinantseeriv asutus		n aasta	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 või hili- sem	Kokku
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
Kulukohustuste assigneeringud (sh kaasfinantseerimine) KOKKU	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Kooskõla finantsplaneeringuga

- ☒ Ettepanek vastab olemasolevale finantsplaneeringule.
- ☐ Ettepanekuga kaasneb finantsperspektiivi asjakohase rubriigi ümberplaneerimine.
- ☐ Ettepanekuga seoses võib olla vajalik institutsioonidevahelise kokkuleppe⁶ 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.

⁶ Vt institutsioonidevahelise kokkuleppe punkte 19 ja 24.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

Eelarve-rida	Tulud	Enne meedet [n-1 aasta]	Olukord pärast meetme rakendamist					
			[n aasta]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) tulud absoluutväärtuses		0	0	0	0	0	0
	b) tulude muutus	Δ	0	0	0	0	0	0

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

(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 Lühivi- või pikaajalises perspektiivis täidetav vajadus

Õigusakti ettepaneku esitamise eesmärk on võtta vastu direktiiv, millega kehtestatakse põhimõtted, mida liikmesriigid peavad järgima laevaõnnetuste uurimisel.

Kavandatud meetmed viivad ellu liikmesriikide ametiasutused, eelkõige merendusküsimuste ning laevaõnnetuste uurimisega tegelevad ametkonnad.

- 5.2 Ühenduse meetme lisandväärtus, ettepaneku seotus ja kooskõla muude finantsmeetmetega ja võimalik koostoime

Kavandatud meede võimaldab varakult kindlaks teha teavet, mille põhjal saaks ühenduse tasandil töötada välja soovitusel, mis võimaldavad edaspidi sama tüüpi õnnetusi vältida ning vähendada või vältida meretranspordiga kaasnevat ohtu liikmesriikide inimestele, varale ja keskkonnale.

Lisandväärtus ilmneb meresõiduohutuse üldise taseme paremaks muutumisel. Meetmel ei ole prognoositavat mõju finantsinstrumentidele.

⁷

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

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

Komisjoni ettepaneku üldine eesmärk on parandada meresõiduohutust ning nähe ühenduse tasandil ette selged suunised laevaõnnetuste tehniliseks juurdluseks. Raskused naftatankeritega Erika ja Prestige toimunud õnnetuste uurimisel on osutanud täiendava ühendusepoolse meetme vajadusele.

Võttes arvesse rahvusvahelise mereõiguse eeskirju ning liikmesriikide õigusi ja kohustusi, sisaldab direktiivi ettepanek Euroopa Liidu tasandil vältimatult vajalikke meetmeid, et tagada liikmesriikide inimestele, varale või keskkonnale tõsist kahju põhjustanud või põhjustada võivate laevaõnnetuste nõuetekohane tehniline juurdlus.

Ühenduse õigusnormidega tagatakse, et rahvusvahelisel tasandil kokkulepitud põhimõtteid kohaldatakse ka ühenduses ning seeläbi toetatakse liikmesriike, nii lipuriike kui huvitatud riike, raskete laevaõnnetuse uurimisel.

5.4 Rakendusmeetod (soovituslik)

Märkige allpool meetme rakendamiseks valitud meetod(id)⁸.

☐ ***Haldamine tsentraliseeritult***

☒ otse, haldajaks on komisjon

☐ kaudselt, delegeerides haldamise:

☐ täitevasutustele

☐ ühenduse asutatud asutustele, millele on osutatud finantsmääruse artiklis 185

☐ siseriiklikele avalik-õiguslikele asutustele või avalikke teenuseid osutavatele asutustele

☐ ***Haldamine detsentraliseeritud või koostöös***

☐ liikmesriikidega

☐ kolmandate riikidega

☐ ***Haldamine ühiselt rahvusvaheliste organisatsioonidega (palun täpsustage)***

Asjakohased märkused:

Ei kohaldata.

⁸ Kui näidatud on mitu meetodit, siis esitage palun täiendavad üksikasjad käesoleva punkti osas „Asjakohased märkused”.

6. JÄRELEVALVE JA HINDAMINE

Direktiivi eelnõu sisaldab sätet, mille kohaselt peavad liikmesriigid komisjoni teavitama direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmiseks vajalikest siseriiklikest rakendusmeetmetest.

Siseriiklikest rakendusmeetmetest teavitamata jätmine (samuti osaline teavitamine) käivitab automaatselt rikkumismenetluse algatamise vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 226.

Uurimisega tegelevate ametkondade ja liikmesriikide veeteede ametite järelevalvet teostab meresõiduohutuse amet.

6.1 Hindamine

6.1.1 Eelhindamine

2004. aasta mais ning 2005. aasta veebruaris korraldas komisjon liikmesriikide ja laevandussektori esindajatega kaks konsultatiivkohtumiste sarja, mis tuginesid komisjoni talituste koostatud töödokumentides sisalduvale üksikasjalikule küsimustikule selle kohta, milline lähenemisviis valida ning millised sätted näha ette seoses laevaõnnetuste uurimiseks kehtestavate meetmetega. Komisjon palus arutelus osalejatel esitada oma üksikasjalikud kommentaarid kirjalikult.

Koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga on komisjon kogunud vajalikku teavet ettepaneku mõju hindamiseks. Põhimõtteid, millel komisjoni ettepanek rajaneb, analüüsi koos IMO ning liikmesriikide veeteede ametite ning uurimisorganite ekspertidega ameti poolt 2005. aasta veebruaris korraldatud seminaril.

Direktiivi eelnõu koostamisel küsis komisjon nõu ka sõltumatult ekspertgrupilt, kelle ülesanne on nõustada komisjoni transpordi valdkonnas toimuvaid õnnetusi puudutava strateegia küsimustes.

Konsulterimine ning mõju hindamine kinnitasid, et

- meresõiduohutuspoliitika raames on kõige asjakohasem viis laevaõnnetuste uurimise probleemidega tegelemiseks ühenduse õigusnormide kehtestamine;
- valitud õigusakt (direktiiv, millega kehtestatakse põhimõtted, mida liikmesriigid peaksid järgima laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite uurimisel) peaks võimaluse korral põhinema IMO koodeksis sisalduvatel põhimõtetel ja soovitustel. Siiski peaks kavandatav meede tagama võimaluse saada omandatud kogemuste põhjal tagasisidet vähemalt samal määral kui lennundussektoris kohaldatavate õigusaktide puhul;
- ühenduse meede antud valdkonnas on hädavajalik, sest tehniline uurimine on osa Euroopa Liidus uute laevakatastroofide ennetamise poliitikast.

- 6.1.2 Vahepealse või järelhindamise järel võetavad meetmed (varasematest sarnastest kogemustest saadud õppetunnid)

Ei kohaldata.

- 6.1.3 Tulevase hindamise tingimused ja sagedus

Ei kohaldata.

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)	Väljundi 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	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku	Väljundite arv	Kulud kokku
TEGEVUS-EESMÄRK nr 1 ⁹ ...																
Meede 1.....																
- 1. väljund																
- 2. väljund																
Meede 2.....																
- 1. väljund																
1. eesmärk kokku																
TEGEVUS-EESMÄRK nr 2...																
Meede 1.....																
- 1. väljund																
2. eesmärk kokku																

⁹ Vastavalt punktis 5.3 kirjeldatule.

TEGEVUS- EESMÄRK nr n																
n eesmärk kokku																
KULUD KOKKU																

8.2 Halduskulud

8.2.1 Personali arv ja liik

Ametikoha liigid		Personal, kes tuleb määrata meetme haldamiseks olemasolevaid ja/või täiendavaid vahendeid kasutades (täistööajale taandatud ametikohtade arv)					
		n aasta	n+1 aasta	n+2 aasta	n+3 aasta	n+4 aasta	n+5 aasta
Ametnikud või ajutised töötajad ¹⁰ (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 ¹¹		0	0	0	0	0	0
Art. XX 01 04/05 kohaselt rahastatud muu personal ¹²		0	0	0	0	0	0
KOKKU		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Meetmest tulenevate ülesannete kirjeldus

Direktiiviga, millega kehtestatakse laevaõnnetuste tehnilise juurdلuse põhimõtted, laiendatakse ühenduse pädevust meresõiduohutuse valdkonnas. Direktiivi rakendamise korrektse järelevalve tagamiseks on vajalik personali suurendamine hinnanguliselt poole A-kategooria töötaja võrra.

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 (sisesed ümberpaigutused)
- ☐ Ametikohad, mis on n aastal nõutavad, kuid ei ole kõnealuse aasta poliitilise strateegia/esialgse eelarveprojekti rakendamise raames ette nähtud

¹⁰ Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

¹¹ Mille kulud EI OLE kaetud võrdlussummast.

¹² 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
1. Tehniline ja haldusabi (sh sellega seonduvad personalikulud)							0
Täitevasutused ¹³							0
Muu tehniline ja haldusabi							0
- sisene							0
- väline							0
Tehniline ja haldusabi kokku							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	0.324
Art XX 01 02 kohaselt rahastatav personal (abiteenistujad, riikide lähetatud eksperdid, lepingulised töötajad jne) (täpsustage eelarverida)	0	0	0	0	0	0
(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Arvestus – *Ametnikud ja ajutised töötajad*

(108 000 € * 0,5 = 54 000 €)

Arvestus – *Artikli XX 01 02 kohaselt rahastatav personal*

Ei kohaldata.

¹³ Viidata tuleb konkreetsele asjaomas(t)e täitevasutus(t)e finantsselgitusele.

8.2.6 Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud

miljonites eurodes (kolm kohta peale 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 ¹⁴	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
2. Muud halduskulud kokku (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Muud haldusliku iseloomuga kolud kokku (täpsustage, lisades viide eelarvereale)	0	0	0	0	0	0	0
(Võrdlussummast VÄLJA jäävad) halduskulud, v.a personalikulud ja nendega seonduvad kulud kokku	0	0	0	0	0	0	0

* ei mõjuta lähetuste praegust eelarvet

Arvestus – *Võrdlussummast välja jäävad muud halduskulud*

Ei kohaldata.

¹⁴ Täpsustage komitee liik ja grupp, millesse see kuulub.