

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemadel**“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lipuriigi nõuete täitmise kohta”****KOM(2005) 586 lõplik — 2005/0236 (COD),****“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta”****KOM(2005) 587 lõplik — 2005/237 (COD),****“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses”****KOM(2005) 588 lõplik — 2005/0238 (COD),****“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem”****KOM(2005) 589 lõplik — 2005/0239 (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”****KOM(2005) 590 lõplik — 2005/240 (COD),****“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus reisijate meritsi ja siseveekogudel vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral”****KOM(2005) 592 lõplik — 2005/0241 (COD),****“Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta”****KOM(2005) 593 lõplik — 2005/0242 (COD)**

(2006/C 318/32)

25. jaanuaril (TEN/236), 8. veebruaril (TEN/235), 14. veebruaril (TEN/234 ja TEN/239), 28. veebruaril (TEN/237) ning 15. märtsil 2006 (TEN/233 ja TEN/238) otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 80 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses: “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lipuriigi nõuete täitmise kohta” “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta” “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses” “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem” “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” “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus reisijate meritsi ja siseveekogudel vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral” “Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta”

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektori arvamus võeti vastu 18. juulil 2006. Raportöör oli hr RETUREAU, kaasraportöör pr BREDIMA-SAVOPOULOU.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 429. istungjärgul 13.–14. septembril 2006 (13. septembri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 198, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 5.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee väljendab üldjoontes heameelt kolmanda meresõiduohutust käsitlevate meetmete paketi üle, mis kujutab endast konstruktiivset ja proaktiivset sammu meresõiduohutuse suurendamise suunas, kuna võimaldab piirata mereõnnetuste arvu ja reostust ning paremini kontrollida nende tagajärgi. Komitee toetab üldiselt ettepanekuid lipuriigi tegevuse ja sadamariigipoolse laevade kontrolli kohta, samuti auditite ja klassifikatsiooniühingute kaudu toimuva järelevalve, õnnetuste uurimise (mehähäta sattunud laevad ja ohutud paigad) ning laevaliikluse ja teabe seire kohta. Ettepanekud kajastavad üldjoontes komitee poolt pakettide Erika I ja Erika II kohta koostatud arvamustes väljendatud seisukohti. Need parandavad transpordiahela mitmeid aspekte ja väljendavad ELi soovi tõsta meretranspordi kvaliteeti.

1.2 Komitee tunneb muret Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) Ateena konventsioonil põhinevate reisilaevadega seotud vastutust käsitlevate ettepanekute ja tsiviilvastutuse üle. Eelkõige vajab täiendavat uurimist tsiviilvastutuse kohta tehtud ettepanek.

1.3 Komitee arvates võib õigusaktide paketi üheks positiivseks elemendiks pidada IMO rolli tunnustamist. See on täielikult kooskõlas komitee poolt varasemate (alates 1993. aastast) meresõiduohutuse ja reostuse vältimise kohta koostatud arvamustega, milles teadvustati vajadust meresõiduohutuse ning reostuse vältimise rahvusvahelise õigusliku raamistiku järele.

1.4 Komitee soovib komisjonil teha kõik vajalik, et tagada IMO olemasolevate konventsioonide, ennekõike aga merinõuete korral vastutuse piiramine 1996. aasta konventsiooni kiire ratifitseerimine kõikide ELi liikmesriikide poolt. Ratifitseerimine

aitaks otseselt kaasa meresõiduohutuse, globaalse keskkonnanaitse, vastutamise ja kogu maailmas tekitatud reostuskahjude hüvitamise tagamisele.

1.5 Komitee soovib komisjonil jätta oma ettepanekust, mis puudutab vastutust reisijate eest siseveetranspordil, välja siseveetranspordi temaatika ja koostada selle kohta eraldi ettepanek Naiades programmi raames.

1.6 Komitee kordab veel kord Erika I ja Erika II kohta koostatud arvamustes esitatud soovi, et järgmine õigusaktide pakett käsitleks inimteguri osatähtsust, ning taunib asjaolu, et meresõiduohutuse kolmandas pakendis ei ole inimtegurile ELi tasandil piisavalt tähelepanu pööratud. Komitee teeb ettepaneku, et vastavate sätete koostamisel võiks aluseks võtta Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) 2006. aasta merekonverentsil vastu võetud merendusvaldkonna töökoodeksi, mille liikmesriigid peaksid Euroopa ja rahvusvaheliste aluseeskirjade ühtlustamiseks ratifitseerima. Paremate Euroopa normide väljatöötamisel tuleb arvesse võtta ka koodeksi soovitude peatükki (*soft law*).

1.7 Komitee märgib, et parem õigusloome käib käsikäes õigusnormide tõhusama rakendamisega. Seetõttu juhib komitee tähelepanu õigussätete parema rakendamise vajadusele. Samuti kutsub ta kõiki asjaomaseid sidusrühmi üles jälgima meresõiduohutuse kolmanda paketi elluviimist.

1.8 Komitee juhib tähelepanu vajadusele suurendada liikmesriikidele sadamariigi kontrollimiseks määratud ressursse; samuti palutakse suurendada sadamaainspektorite arvu, et tagada meresõiduohutust käsitlevate pakettide erinevate aspektide tõhus rakendamine. Komitee kutsub komisjoni üles eraldama koostöö liikmesriikidega vahendeid, mis on vajalikud selleks, et muuta inspektori amet atraktiivseks ja võtta sellele tööle sobiva kvalifikatsiooniga isikuid.

2. Sissejuhatus

2.1 Pärast laevadega Erika ja Prestige Prantsusmaa ja Hispaania ranniku lähedal toimunud õnnetusi (vastavalt aastatel 1999 ja 2002), mis viitasid Euroopa rannajoone kaitsetusele, võeti ELi tasandil kiiresti meetmeid loomaks kaitsemehhanism, mille abil oleks võimalik kaitsta ELi rannajoont mereõnnetuste ja reostuse ohtude eest ning parandada ELi sadamaid külastavate laevade ohutusmeetmeid. Võeti vastu kaks õigusaktide

paketti: Erika I ⁽¹⁾ aastal 2001 ja Erika II ⁽²⁾ aastal 2002, mis koosnesid kuuest õigusaktist (kolmest direktiivist ja kolmest määrusest). 23. novembril 2005 avaldas komisjon oma meresõiduohutuse kolmanda paketi, millega soovitakse täiendada Euroopa meresõiduohutuse eeskirju ja suurendada olemasolevate meetmete tõhusust.

3. Komisjoni ettepanekud

3.1 Pärast ELi laienemist moodustab Euroopa laevastik 25 % kogu maailma laevastikust. Euroopa Komisjoni eesmärk on muuta Euroopa laevastik eeskuju võtmist väärivaks laevastikuks, mis pakub ohutut, konkurentsivõimelist ja keskkonnasäästlikku meretransporditeenust.

3.2 Meresõiduohutuse kolmas pakett võimaldab paremini tagada ühenduse meretranspordi ohutust. Selles tehakse ettepanek rakendada proaktiivsemat poliitikat, et taas luua rahvusvahelisi eeskirju täitvate operaatorite jaoks ausa ja pideva konkurentsi tingimused. Pakett sisaldab seitset ettepanekut, mille koostamisel on arvesse võetud meresõiduohutust ja saaste vältimist käsitlevate ühenduse õigusaktide rakendamisega seoses saadud kogemusi ning mis keskenduvad üldiselt kahele prioriteetsele tegevussuunale:

- tõhusam õnnetuste ja reostuse vältimine ning
- õnnetuste tagajärgedega tegelemise juhtimine.

3.3 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lipuriigi nõuete täitmise kohta

3.3.1 Ettepaneku eesmärk on tagada, et liikmesriigid teostavad tõhusat järelevalvet IMO pakutud rahvusvaheliste normide järgimise üle nende lippude all sõitvate laevade poolt. Selleks otstarbeks peab liikmesriikides olema kõrgemaid kvaliteedikriteeriume järgiv veeteede amet. Ettepaneku eesmärgiks on tagada, et liikmesriigid täidavad oma rahvusvahelisi kohustusi tõhusalt ja kooskõlastatult.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/21/EÜ laevaohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite rakendamise kohta ühenduse sadamaid kasutavate ja liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate laevade suhtes (sadamariigi kontroll).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 94/57/EÜ laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus topeletpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta üheksorke põhja ja parrastega naftatankerite puhul (EMSK arvamus: EÜT C 14, 16. jaanuar 2001).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega luuakse punkrikütuse reostusega Euroopa vetes tekitatud kahjude hüvitamise fond ja muud täiendavad meetmed.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSK arvamus EÜT C 221, 7. august 2001).

3.4 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevade kontrolli ja ülevaatusena tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta*

3.4.1 Ettepaneku eesmärk parandada tunnustatud klassifikatsiooniühingute (mis kontrollivad ja sertifitseerivad laevu) töö kvaliteeti, reformida kohustusi mittetäitvate ettevõtjate suhtes sanktsioonide rakendamise süsteemi järkjärgulisemate ja proportsionaalsemate trahvide kohaldamise näol ning suurendada komisjoni volitusi inspektoritele juurdepääsu võimaldamisel mis tahes riigi lipu all sõitvatele laevadele. Klassifikatsiooniühingute töö kvaliteeti tuleks parandada kvaliteedikontrollisüsteemi loomise kaudu.

3.5 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses*

3.5.1 Ettepanekus tutvustatakse ulatuslikku reformi, mille eesmärgiks on olemasoleva süsteemi — mille kohaselt peab iga liikmesriik kontrollima vähemalt 25 % tema sadamatesse sisenevatest laevadest (Vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum) — muutmine, asendades selle ühenduse eesmärgiga, milleks oleks kõikide laevade süstemaatiline kontrollimine, arvestades seejuures vajadust vähendada kõrgetele kvaliteedistandarditele vastavate laevade kontrollimise koormust.

3.5.2 Ühenduse sadamas olevate laevade (sh meeskonna töötajate) kontrolli kvaliteedi tõstmiseks ja tõhustamiseks võetakse tarvitusele ka teisi meetmeid. Uus ülevaatuskord keskendub ohtlikele laevadele. Rangemaid meetmeid võetakse seoses normidele mittevastavate laevade suhtes, karmistades sätteid, millega keelatakse selliste laevade liikumine ühenduse vetes.

3.6 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem*

3.6.1 Kavandatud eesmärkideks on tõhustada merehätta sattunud laevade jaoks ohutuid paiku käsitlevat õiguslikku raamistikku. Kõigi võimalike ohutute paikade määratlemist tuleks kiirendada; seeläbi parandataks mereõnnetuste puhul otsuste langetamise tõhusust. Samuti on komisjon teinud ettepaneku, et kõik kalalaevad peaksid olema varustatud automaatse identifitseerimise süsteemiga (AIS), et vähendada kokkupõrgete riski suurte laevadega.

3.6.2 Ühenduse teabevahetuse süsteemi *SafeSeaNet* laiendamine kogu Euroopa Liidu piires aitaks jälgida laevade ja nende

lasti liikumist. Laevadele edastataks teavet jää tekke ohust mõnedes meretsoonides.

3.7 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse meretranspordisektoris toimunud õnnetuste juurdluse põhimõtted ning muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ*

3.7.1 Meresõiduohutusnormide kvaliteet sõltub õnnetuste põhjuste analüüsimise ja neist õppimise oskusest. Ettepaneku eesmärk on luua õnnetusejärgsete uurimiste läbiviimise ühtlustatud Euroopa raamistik. Uurimisi hakkavad läbi viima sõltumatud spetsialiseerunud organid, kellele on antud selle ülesande täitmiseks vastavad volitused. Ettepanekus on toodud selged ühenduse suunised ja selles julgustatakse tegema mereõnnetuste tehnilise uurimise käigus koostööd.

3.8 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus reisijate meritsi ja siseveekogudel vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral*

3.8.1 Ettepaneku eesmärk on viia ühenduse õigusesse sisse 2002. aasta Ateena konventsiooni sätteid (mis on kohaldatavad ainult rahvusvaheliste reiside suhtes ning ei ole veel jõustunud) ning laiendada nimetatud konventsiooniga võimaldatavat kaitset kõikidele laavareisijatele ELi-siseses laevaliikluses nii riiklikel liinidel kui mereliinidel ja siseveekogudel.

3.9 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta*

3.9.1 Ettepaneku eesmärk on panna laevaomanikud vastutus- ja kindlustuslikumalt käituma ja kohustada neid sõlmima kolmandale isikule tekitatava kahju suhtes kindlustuslepinguid või lepinguid muude finantstagatiste kohta, mis hõlmavad ka laevalt lahkumise korral meremeeste kodumaale saatmise kulusid.

3.9.2 Kõigepealt peavad liikmesriigid ratifitseerima kõik asjakohased IMO konventsioonid, sealhulgas merinõuete korral vastutuse piiramine 1996. aasta konventsiooni. Viimatimainitud viiakse sisse ühenduse õigusesse, et tagada konventsiooni sätete täielik ja ühtne kohaldamine kogu Euroopa Liidus. Teise sammuna tuleks komisjonile anda volitus IMOga läbirääkimiste pidamiseks 1996. aasta protokolliga läbivaatamise üle, et vaadata üle need juhud, mil laevaomanikud kaotavad õiguse oma vastutuse piiramiseks. Laevade suhtes, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mis ei ole ühinenud 1996. aasta konventsiooniga, hakatakse raske hooletuse korral rakendada rangemat vastutuse kohaldamise süsteemi.

3.9.3 Liikmesriigid peavad tagama, et ühenduse vetes sõitvate laevade omanikel (olenemata lipuriigist) oleks olemas tsiviilvastutuse katteks finantstagatis 1996. aasta konventsioonis sätestatud ülempiiri kahekordses summas. Samuti peab laevaomanikel olema finantstagatis meeskonna laevalt lahkumise puhuks. Finantstagatise olemasolu peab olema tõendatud sertifikaatides, mida tuleb hoida laeva pardal.

4. Üldised märkused

4.1 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv lipuriigi nõuete täitmise kohta

4.1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab igati nimetatud ettepanekut, kuna see tähendab, et liikmesriigid peavad nõuetekohaselt täitma oma kohustusi ning järgima IMO õigusakte, sealhulgas lipuriikide poolt IMO kohustuslike õigusaktide rakendamise koodeksit ja lipuriikide auditisüsteemi.

4.1.2 Komitee kahtleb artikli 9 ("Lipuriigi teostatavad uurimised") vajalikkuses, kuna see käsitleb õnnetuste uurimist, mida küllaldaselt reguleerib meresõiduohutuse kolmanda paketi viies kavandatav õigusakt. Siiski toetaks artikkel vajadust juurdluste järele ning kinnitaks liikmesriikidele esitatud nõuet ja kohustust pakkuda mainitud eesmärgi täitmiseks piisavalt ressursse.

4.1.3 Komitee tunnistab, et artikli 10 ("Ohutu mehitamine") eesmärgiks on tagada, et liikmesriikide lippu all sõitvad laevad oleksid piisavalt mehitatud vastavalt IMO assamblee resolutsioonile A.890 (21) ohutu mehitamise põhimõtete kohta. Siiski on komitee veendunud, et lipuriikidevahelised võrdsed konkurentsi-tingimused on olulise tähtsusega ja võimalikult kiiresti tuleb ellu viia ettepanek selle kohta, et komisjon esitaks aruande vastavalt artiklis 15 ("Koostöölepingud") viidatule.

4.2 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta

4.2.1 Klassifikatsiooniühingud kannavad üha suuremat vastust laevanduse ohutuse ja keskkonna eest ning annavad neis valdkondades suurel määral aru lipuriikide ametkondadele. Seega kiidab komitee heaks välja pakutud meetmed, mille eesmärgiks on tõsta kõnealuste, liikmesriikide nimel tegutsevate ühingute töö kvaliteeti ja paremini tõhustada nii järelevalvet kui karistusi, seades sisse senisest tulemusrikkama järk-järguliste sanktsioonide süsteemi.

4.2.2 Arvestades aga ülesannete kattuvust praegu, arvab komitee, et tuleks teha selgemat vahet kohustuslike ja klassifitseerimisülesannete vahel, näiteks usaldades need sama tunnustatud organi eri inspektoritele või kahele eri organile. Ilmselt on huvide konflikti ärahoidmise heade tavade kujundamiseks vajalik üleminekuperiood, mille jooksul jätkataks parimate tavade tutvustamist liikmesriikide ning asjaomaste ühenduste ja klassifikatsiooniühenduste vaheliste läbirääkimiste käigus.

4.2.3 Direktiivi artikli 19 lõike 3 kohaselt peavad liikmesriigid tegema pädevate klassifikatsiooniühingutega koostööd nende reeglite ja/või eeskirjade väljatöötamisel. Komitee arvates tuleks koostöökohustust kohaldada ka klassifikatsiooniühingute suhtes, hoolimata artiklites 16 ja 17 kehtestatud sätetest.

4.2.4 Komitee kiidab heaks artikli 20 sätteid, mis käsitlevad tunnustatud organisatsioonidele esitatavat nõuet vastastikuseks konsulteerimiseks ja koostööks eesmärgiga saavutada võrdväärsus ja kooskõlastatus rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamisel.

4.3 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses

4.3.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee nõustub direktiivi ümbersõnastamisega, et muuta see selgemaks ja parandada sadamariikidepoolse kontrolli tõhusust. Komitee märgib, et viimase kuue aasta jooksul on kohustusliku üksikasjaliku kontrollimise objektiks olnud laevade arv kasvanud 700-lt 4000-le.

4.3.2 Komitee toetab valmidust kontrollida kvaliteedinõuetele vastavaid laevu vähem, keskenduda kontrollimisel kõrge riskitasemega laevadele ja tõkestada tehnilistele tingimustele mittevastavate laevade opereerimist, keelates nende sissesõidu ELi sadamatesse. Kuna uue kontrollisüsteemi aluseks on lissasse II koondatud põhimõtted, annab direktiivi ümbersõnastamine ainulaadse võimaluse hakata uut süsteemi ilma edasiste viivitusteta tutvustama ja kohaldama.

4.3.3 Komitee märgib rahuloluga, et tõhustatakse lootside rolli võimalike defektide varasel tuvastamisel, ent väljendab muret selle üle, et kaubandusfunktsioonide segiajamine kontrollifunktsioonidega ei kergenda lootside ega süvamereloomade tööd, kes sõltuvad mittekohustuslike lootsimisteenuseid pakkuvatest ettevõtetest.

4.3.4 Samuti tervitab komitee kavatsust juurutada töötingimuste kontrollimine pardal, kuna inimteguril on mereõnnetuste puhul sageli märkimisväärne roll. Laeva pardal valitsevate elu- ja töötingimuste ning meremeeste kvalifikatsiooni kontrollimine nõuab kõnealuses valdkonnas eripädevusega inspektorite arvu suurendamist. Ühe inspektori jaoks, kelle töös esinevad tihti väga lühikesed tähtajad, oleks raske teostada põhjalikku mitmekülgset kontrolli, mis hõlmaks nii tehnilisi kui sotsiaalseid aspekte.

4.3.5 Komitee tervitab lisaks artiklis 20 esitatud nõuet komisjonile koostada igal aastal nn must nimekeri, kus tuuakse välja laevaomanike ja laevandusettevõtjate töötulemused.

4.4 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem*

4.4.1 Heameelt teeb asjaolu, et komitee varem korduvalt väljendatud kutseid kontrollisüsteemi loomiseks merehätta sattunud laevadele on lõpuks kuulda võetud (artikkel 20). Seega toetab komitee ettepanekut kõnealuse direktiivi tõhustamiseks, tugevdades ja kooskõlastades "ohutuid paiku" käsitlevaid nõudeid⁽³⁾. Kaitse- ja hüvitisekindlustuse ühendusse (P&I klubi) kuulumist tõendav dokument peaks olema piisav finantstagatis laeva ohutusse paika vastuvõtmiseks. Sellegipoolest ei peaks tõendi puudumine olema ettekaändeks, et keelata merehätta sattunud laeval ohutusse paika sisenemine.

4.4.2 Komitee on seisukohal, et õnnetustega tegelemise ja merehädas olevate laevade ohutusse kohta juhtimise eest vastutav sõltumatu pädev organ peab koondama vajalikud jõud, sõltumata kohastusest konsulteerida asjaomaste osapooltega, ning suutma iseseisvalt langetada otsuseid ja kanda vastutust, sealhulgas vastutust hädaolukorras tehtud otsuste võimalike kulude eest.

4.4.3 Komitee nendib, et kalandus on jätkuvalt üks tundlikumaid tegevusvaldkondi, ja tervitab kavatsust muuta kalalaevade varustamine automaatse identifitseerimise süsteemidega (AIS) kohustuslikuks. Väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele, eriti neile, kes tegutsevad kalandusega rannapiirkondades, tuleks anda abi või võimalusi varustuse muretsemiseks⁽⁴⁾.

4.4.4 Samuti toetab komitee sätteid, mis võimaldavad mere-riikidel võtta kohaseid meetmeid, et vähendada jää moodustamisega seoses tekkida võivaid ohte ELi põhjaosa teatud merepiirkondades. Tegemist on väga olulise küsimusega, arvestades Läänemere piirkonnas veetavatest suurenevatest naftakogustest tulenevad kasvavaid riske. Et aga vältida võimalikke probleeme

⁽³⁾ Ühendkuningriigi süsteemi SOSREP parimad tavad on kõnealuses valdkonnas suurimaks inspiratsiooniallikaks.

⁽⁴⁾ Euroopa Kalandusfond (nõukogu 16. juuni otsusega) annab võimaluse rahastada kuni 40 % ulatuses ohutusvarustuse maksumusest; liikmesriigi tasandil on ette nähtud veel täiendavaid meetmeid.

mõnede klassifikatsiooniühingute poolt jääga seoses kehtestatud eeskirjadega, võiksid liikmesriigid ühtlustada omapoolsed sellekohased eeskirjad.

4.4.5 Komitee on nõus, et teabevahetusvõrgustiku *SafeSeaNet* rakendamine aitaks märkimisväärselt kaasa meresõiduohutuse suurendamisele ühenduse vetes.

4.5 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetuste juurd-luse põhimõtted ja millega muudetakse direktiive 1999/35/EÜ ja 2002/59/EÜ*

4.5.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab ettepanekut, kuna üksnes õnnetuste sõltumatute tehniliste uurimiste kaudu on võimalik võtta meetmeid sarnaste õnnetuste kordumise võimaluste vähendamiseks. Lisaks toetab komitee vastavate uurimiste läbiviimiseks sõltumatute spetsialiseeritud organite loomist ja selliste juurdluste selget eristamist karistuste kohaldamise eesmärgil läbiviidavatest uurimistest.

4.5.2 Komitee tervitab artiklis 7 olevat sätet, mis võimaldab ühiste ohutusjuurdluste läbiviimist.

4.5.3 EMSK arvates on olulise tähtsusega artiklis 9 sisalduv säte, mis käsitleb andmete varjamist muudel eesmärkidel kui ohutusjuurdlus. Säte, mis võimaldab õigusorganil anda loa andmete avalikustamiseks, on murettekitav. Seetõttu arvab komitee, et oleks mõistlik, kui tehnilistes uurimistes tunnustusi andvatele isikutele võimaldataks puutumatus või anonüümsus. Nagu lennunduses, nii oleks ka meretranspordis kasulik, kui meretranspordiettevõtjate ja kodanikuühiskonna organisatsioonide esindajad osaleksid uurimisprotsessis asjaomastes piirkondades, kuna sel moel saab hinnalist teavet õnnetuste vältimiseks tulevikus, aga ka läbipaistvuse tagamiseks. Komisjon näeb arukalt ette ka tagasiside andmise kogemustest suurema kasu saamiseks.

4.6 *Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus reisijate meritsi ja siseveekogudel vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral*

4.6.1 Komitee toetab ettepaneku põhieesmärki, milleks on võimaldada reisijatele Euroopa Liidus õnnetuste puhul sama kaitstuse taset, mida iseloomustavad transpordiettevõtja vastutus, kohustusliku kindlustuse süsteem ja piisav hüvitise ülempiir. Selline kaitstesüsteem on kohaldatav kõikide reisijate suhtes, kes on oma piletid ostnud Euroopas, ka siis, kui nad reisivad väljaspool ühendust või koguni kolmanda riigi lipu all sõitval laeval.

4.6.2 Komitee tuleb meelde, et ühes 2003. aasta otsuse eelnõus kutsuti liikmesriike üles ratifitseerima Ateena protokoll enne 2005. aasta lõppu. Kahjuks aga ratifitseerimisprotsess blokeeriti. Ettepaneku näol on tegemist vahendiga, millega Ateena protokollis sätted muudetakse üldiselt kohaldatavaks kogu ELis. Ateena protokollis sissemõeldud ühenduse õigusesse ei välista protokollis ratifitseerimist liikmesriikide poolt eesmärgiga tagada lõpuks selle kohaldamine rahvusvahelisel tasandil.

4.6.3 Komitee juhib tähelepanu kahele muretekitavale ja lahendamist vajavale küsimusele, mis on seotud 2002. aasta Ateena protokollis ratifitseerimisega liikmesriikide poolt ja selle jõustumisega. Esiteks sõja/terrorismi küsimus. Komitee osutab IMO resolutsioonile, mis võimaldab liikmesriikidel ratifitseerimisel lisada klausli, mille kohaselt nõutavate kindlustustõendite väljastamisel jäetakse välja sõja- ja terrorismirisk. Teiseks probleemiks on vastutuse piiramise ulatus. Selles osas on P&I klubide rahvusvaheline konföderatsioon teatanud, et on suuteline katma protokollis ettenähtud ülempiirid, tingimusel et terrorismiprobleemile leitakse lahendus. Juba on kaalumiseks esitatud ka alternatiivseid ettepanekuid ning on lootust jõuda toimivate lahendusteni rahvusvahelisel ja/või Euroopa tasandil. Praegu läbi vaatamisel olev ühenduse solidaarsusfond (määrus nr 2012/2002), mis peaks jõustuma 2007. aastal, võiks anda abi hädaolukordades õnnetusjuhtumite puhul, sh terrorirünnakute puhul, kuid see ei saa asendada läbirääkimiste teel saavutatud lahendust, mida komitee pakiliseks vajaduseks peab võimaliku terrorirünnaku tekitatud kahjude katmisel kindlustusest.

4.6.4 Komitee tunnustab kavatsust kohaldada samasugust hüvitamiskorda isikute suhtes, kes reisivad nii ühenduse sees kui ka rahvusvahelistel liinidel tegutsevatel laevadel. Samas võivad mõnede väikestele ettevõtetele või teatud teenuste puhul sellega kaasnedes tõsised raskused.

4.6.5 Riigisisese reisijate meretranspordi teenuste osas soovib komitee kasutada ettepaneku elluviimisel ajutist üleminekuperioodi, et viia miinimumi kõik negatiivsed mõjud selles valdkonnas. Eesmärk on hoida ära kohalike praamiteenuste majandusliku elujõulisuse märkimisväärset kahanemist, mis kahjustaks regulaarseid ühendusi saartega.

4.6.6 Õnnetuseohvritele või nende õigusjärglastele makstava ettemakse osas toetab komitee ettepanekut laevaõnnetuste kohta, mille puhul nähakse Ateena protokollis ette riskivastutuse kord.

4.6.7 Puuetega inimesi ja reisi eelteavet puudutavaid sätteid tuleb pidada täiendavateks säteteks, mitte aga lahknevuseks Ateena protokollis. Sarnased sätted kaasati ka lennureisijate õigusi käsitlevasse määrusesse seoses Montreali konventsiooniga.

4.6.8 Siseveetranspordi osas on komitee arvamisel, et mere-sõiduohutuse kolmas pakett ei arvesta erinevusi siseveetranspordis (jões, suudmealad, kanalid, järved) ega meretranspordis (ühendusliinid mandri ja saar(t)e vahel, territoriaalset ühtsust tagav avalik teenus ja rahvusvahelised liinid). Nii nende transporditeede olemus kui kasutamine on erinevad, mistõttu on õigustatud erinevate õiguslike režiimide (liiklemise, ohutuse, usaldusväärsuse, vastutuse ja kohustusliku kindlustuse korra) rakendamine.

4.7 Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv laevaomanike tsiviilvastutuse ja finantstagatiste kohta

4.7.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab ettepanekut, et liikmesriigid ratifitseeriksid merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni 1996. aasta protokollis, millega kahekordistatakse laevaomanike tsiviilvastutuse ülempiir 1976. aasta protokollis sätestatuga võrreldes. Merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsioon on raamkonventsioon, mis hõlmab kõiki merinõudeid. Samas juhib komitee tähelepanu ettepanekule, mille kohaselt peab kõikidel ELi vetesse sisenevatel laevadel (olenemata sellest, mis riigi lipu all sõidetakse) olema finantsvastutust kinnitav tõend merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni 1996. aasta protokollis sätestatud ülempiiri kahekordse summa kohta.

4.7.2 ÜRO mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) alusel võivad mereriigid rakendada konventsiooni sätetele mittevastavaid norme vaid kolmanda riigi lipu all sõitvate laevade puhul, kelle jaoks vastav sadam on külastatav sadam. P&I klubid on teatanud, et neil on kavas anda välja vaid 1996. aasta protokollis sätestatud ülempiiridele vastavaid sertifikaate.

4.7.3 Kindlustust tuleb eelistada maksejõuetusele. Kindlustus sõltub selgetest vastutuse kriteeriumidest. Raske hooletuse korral on vastutuse piiramisest loobumise üheks tagajärjeks kindlustusturu koondumine ning piiratud vastutusega äriühinguid kasutavate ja ühte laeva opereerivate ettevõtjate arvu suurenemine.

4.7.4 Siiski märgib komitee, et arusaam kahjust ning kahju suuruse ja vastutuse hindamine on viimastel aastatel tublisti muutunud; sageli peetakse kahju eest tasutavat hüvitist märkimisväärselt väiksemaks kui kannatanule tekitatud otsest või eriti just kaudset kahju. Selles osas on veel kindlalt arengurooni. Komitee soovib komisjonil ettepaneku kohta läbi viia majandusanalüüsi. Selle käigus tuleks kindlaks teha, milline on vastutuse piiramise täieliku välistamise mõju ja kas oleks põhjust suurendada piiramise ulatust.

4.7.4.1 Komitee meenutab oma varasemaid arvamusi Erika I ja II pakettide kohta ning kordab, et peamiseks sihiks peaks olema kannatanutele kahju kiire ja kindel hüvitamine, mitte aga täiendavate kohtuprotsesside algatamise ja istungite edasilükkamise soosimine. Nagu direktiivi ettepanekus kavandatud, võimaldaks kõigi Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioonide ratifitseerimine rakendada sobivamat tsiviilvastutust, kohustuslikku kindlustust ja otsemeetmeid konkreetselt määratletud nõuete puhul.

4.7.4.2 Komitee usub, et tsiviilvastutus peab toimuma selge ja läbipaistva korra kohaselt. Mereõiguses kasutatakse juriidilist mõistet "raske hooletus" (*gross negligence*) sageli lastile tekitatud kahju puudutavates vaidlustes. Rahvusvahelises kontekstis kasutatakse mittesüülisest vastutusest eristamiseks järgmist määratlust: hooletus, mille puhul teatakse võimalikest tekkida võivatest kahjustest (*recklessness with knowledge*). Sellele lahendusele väljendas komitee toetust ka arvamuses Erika II kohta, kuigi naftareostuse kontekstis. Seetõttu teeb komitee ettepaneku, et direktiivi ettepanek sisaldaks objektiivseid kriteeriume, et liikmesriikidel oleks võimalik teha kindlaks "raske hooletuse" esinemise juhud. Kui mainitud sätet ei kohaldata, võivad liikmesriigid kõnealust direktiivi erineval viisil rakendada.

4.7.4.3 Komitee on jätkuvalt seisukohal, et finantstagatise sertifikaati tuleb tõendada P&I klubisse kuulumise sertifikaadiga, mitte aga liikmesriigi väljastatud sertifikaadiga. P&I klubisse kuulumist tõendav sertifikaat täidab soovitatud meetme eesmärgid ning seda on võimalik saada P&I klubidest.

4.7.5 Komitee leiab, et praegusel kujul on ettepanek vastuolus 21. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/35/EÜ keskkonnavastutuse ning keskkonnakahjustuste ärahoidmise ja hüvitamise kohta, milles tunnustati IMO konventsioonide (sealhulgas merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni) eesõiguslikku kohaldamist. See võib tekitada rahvusvahelise mereõiguse probleeme neis liikmesriikides, kes on merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. ja 1996. aasta konventsioonide pooled.

4.7.5.1 Komitee toetab ettepanekut, et laevadel oleks finantstagatise sertifikaadid meremeeste kaitseks laeva mahajätmise korral, ning märgib, et IMO ja ILO ühine töörihm tegeleb praegu selle küsimusega, mis jääb nende pädevusse rahvusvahelisel tasandil

4.7.6 Kemikaalide ja laevamasuudiga reostamisega seotud vastutust ja hüvitust reguleerivad ohtlike ja kahjulike ainete

konventsioon ning punkrikütuse konventsioon. Need peegeldavad rahvusvahelise kogukonna saavutatud kompromissi. Komitee soovib komisjonil tungivalt rakendada kõikvõimalikke meetmeid ohtlike ja kahjulike ainete konventsiooni ning punkrikütuse konventsiooni peatseks jõustamiseks Euroopa Liidus, mille aluseks on nimetatud konventsioonide kiire ratifitseerimine liikmesriikide poolt.

5. Konkreetsed märkused

5.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib huviga ära hiljutise ILO hiljutise 94. Rahvusvahelise Töökonverentsi (merendusvaldkonna istungi), kus võeti vastu merendusvaldkonna töökonventsioon, mis koosneb õiguslikult siduvate sätete osast ja soovitude osast. Uue konventsiooniga konsolideeriti ja ajakohastati alates 1920. aastatest vastu võetud ja mitmel korral muudetud merenduskonventsioonid üheks ja ühtseks merendusvaldkonna töökonventsiooniks. Komitee märgib ära komisjoni kavatsuse kaasata ILO konventsioon (merendusvaldkonna koodeks) Euroopa Liidu õigusesse ning väljendab toetust sotsiaaldialoogi töörihma jõupingutustele konventsiooni rakendamiseks ja parimate vahendite kasutamiseks konventsiooni ülevõtmisel ühenduse õigustikku.

5.2 Väljendades oma pidevat tähelepanu meretranspordis osalevate inimeste pärast, palub komitee eelkõige komisjoni seadma prioriteediks julgustada kõiki liikmesriike seda miinimumnõudeid sisaldavat konventsiooni võimalikult kiiresti ratifitseerima, et saada ühtlustatud õiguslik alus. Jõustumiseks peab konventsiooni ratifitseerima vähemalt 30 riiki, kes esindavad vähemalt kolmandikku kogu maailma brutotonnažist. Euroopa Liit võiks anda sellele oma toetuse, edendades ka ratifitseerimist Euroopa Majanduspiirkonna riikides ja kolmandates riikides, kellega on sõlmitud majanduskoostöö lepingud.

5.3 Asjaomased ametivõimud peaksid kiiresti analüüsima soovitatud meetmete kumulatiivset mõju sadama- ja lipuriikidele (küsimused seoses nõutud tunnistuste, sotsiaalse kontrolli, ulatuslikuma kontrolli, laevade 100 %-lise ülevaatusega jms), et võtta varakult tarvitusele meetmeid korraldamise, rahastamise ja vajalike värbamiste osas.

5.4 Arvestades Euroopa Meresõiduohutuse Ameti vastutusalasse jäävaid olulisi kohustusi, tuleb talle anda ka piisavad vahendid nende parimaks täitmiseks.

Brüssel, 13. september 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Anne-Marie SIGMUND