



Istungidokument

cor01

8.10.2024

## PARANDUS

10. aprillil 2024. aastal esimesel lugemisel vastu võetud Euroopa Parlamendi seisukohas eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2024/..., millega muudetakse direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted, ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1286/2011  
P9\_TA(2024)0200  
(COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Kooskõlas Euroopa Parlamendi kodukorra artikliga 251 tehakse ülalnimetatud seisukohas järgmised parandused:

### EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2024/...,

...

**millega muudetakse direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted, ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 1286/2011**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,  
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,  
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>1</sup>,  
***pärast konsulteerimist*** Regioonide ***Komiteega***,  
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> ELT C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi 10. aprilli 2024. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/18/EÜ<sup>3</sup> on kehtestatud meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ja on ette nähtud laevaõnnetuste ohutusjuurdluste (edaspidi „ohutusjuurdlused“) süsteem. Kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevaõnnetusi uurivad liikmesriikides asutatud sõltumatud juurdlusorganid, et parendada meresõiduohutust ja kaitsta merekeskkonda, ***et õppida minevikust, eesmärgiga ära hoida laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid tulevikus.***
- (2) Alates direktiivi 2009/18/EÜ jõustumisest on muutunud rahvusvaheline regulatiivne keskkond ja arenenud tehnoloogia. Neid muudatusi ja arengusuundumusi ning nimetatud direktiivi rakendamisel saadud kogemusi tuleks arvesse võtta.

---

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ (ELT L 131, 28.5.2009, lk 114).

- (3) *Sellega seoses peaks liit kooskõlas oma rahvusvaheliste kohustustega merekeskkonna kaitse valdkonnas jätkama juhtrolli täitmist sektoris, mida reguleeritakse nii Euroopa kui ka rahvusvahelisel tasandil.*
- (4) Direktiivis 2009/18/EÜ osutatakse mitmele Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud õigusaktile, mis on alates direktiivi jõustumisest kehtetuks tunnistatud, mida on muudetud või mis on läbi vaadatud. **Näiteks osutatakse** kõnealuses direktiivis IMO 27. novembri 1997. aasta resolutsiooniga A.849(20) vastu võetud IMO laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse koodeksile, mis on kehtetuks tunnistatud IMO 16. mai 2008. aasta resolutsiooniga MSC.255(84) vastu võetud laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeksiga (edaspidi „rahvusvaheline ohutusjuurdluse koodeks“) ja IMO 4. detsembri 2013. aasta resolutsiooniga A.1075(28) vastu võetud suunistega juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel (edaspidi „IMO suunised juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel“).

- (5) Rahvusvahelises ohutusjuurdluse koodeksis on võetud kasutusele uued mõisted, näiteks „laevaõnnetuste ohutusjuurdlusasutus“, samas on mõni muu mõiste, näiteks „raske laevaõnnetus“, sellest välja jäetud. Need muudatused tuleks sisse viia direktiivi 2009/18/EÜ.
- (6) Direktiivis 2009/18/EÜ osutatakse ka IMO 18. detsembri 2008. aasta ringkirjale **MSC/MEPC.Circ.3** „Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite aruanded – muudetud ühtlustatud aruandlusprotseduurid“, mis asendati IMO 18. novembri 2014. aasta ringkirjaga MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1.
- (7) IMO suunistes juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel antakse praktilisi nõuandeid laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite süstemaatiliseks uurimiseks ning need võimaldavad välja töötada tulemuslikke analüüsi- ja ennetusmeetmeid. **Kõnealused suunised asendavad komisjoni määruses (EL) nr 1286/2011<sup>4</sup> sätestatud ühise metoodika. Seetõttu tuleks need lisada direktiivi 2009/18/EÜ ning määrus (EL) nr 1286/2011 tuleks kehtetuks tunnistada.**

---

<sup>4</sup> **Komisjoni 9. detsembri 2011. aasta määrus (EL) nr 1286/2011, millega võetakse vastu laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühine metoodika, mis on välja töötatud vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/18/EÜ artikli 5 lõikele 4 (ELT L 328, 10.12.2011, lk 36).**

- (8) Alla 15-meetrised kalalaevad ei kuulu praegu direktiivi 2009/18/EÜ kohaldamisalasse. Seetõttu ei ole selliste kalalaevadega seotud ohutusjuurdluste läbiviimine *süsteemaatiline ega ühtlustatud*. Sellised laevad kipuvad kaaduma ja laevapere liikmete üle parda kukkumine on suhteliselt tavaline. Seepärast on selliste kalalaevade, nende laevapere ja keskkonna kaitsmiseks vaja ette näha selliste kalalaevadega seotud väga raskete laevaõnnetuste esialgne hindamine, et teha kindlaks, kas ametiasutused peavad algatama ohutusjuurdluste, *võttes muu hulgas arvesse olemasolevaid tõendeid ja võimalust, et ohutusjuurdluste tulemused saavad kaasa aidata laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmisele tulevikus. Kõnealune meede aitab eeldatavasti päästa merel palju rohkem elusid ja ära hoida vigastusi, kaitstes eelkõige Euroopa kalurite elu ja tervist.*
- (9) *Direktiiv 2009/18/EÜ ei takista liikmesriikidel kehtestada riigisiseseid õigusnorme laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite uurimiseks seoses mis tahes tüüpi laevaga, millega veetakse kuni 12 reisijat või mida kasutatakse muudel ärilistel eesmärkidel.*

- (10) Mõned direktiivis 2009/18/EÜ sätestatud mõisted ei ole selged. Kasutusele **tuleks võtta** kalalaeva pikkuse mõiste, **eelkõige** olukordade jaoks, kus kalalaeva pikkuse alusel eristatakse laevaõnnetuste ohutusjuurdlusasutuste (edaspidi „ohutusjuurdlusasutused“) lähenemisviisi ja kohustusi.
- (11) Rahvusvahelises ohutusjuurdluse koodeksis viidatakse „otseselt laeva käitamisega seotud“ sündmus(t)ele. Nimetatud mõiste puhul esineb märkimisväärseid tõlgendamislahknevusi ja seda tuleks täpsustada. Kõnealused lahknevused mõjutavad ohutusjuurdlusasutuste tegevust, eelkõige seoses õnnetustega sadamates, võimalike ühiste ohutusjuurdlustega ning õnnetusi käsitlevate ja uurimisanndmete kogumisega.
- (12) Rahvusvahelises ohutusjuurdluse koodeksis on sätestatud, et väga raske laevaõnnetuse korral **tuleb läbi viia ohutusjuurdlus**. Puuduvad aga suunised ajavahemiku kohta, mille jooksul peab surm õnnetuse järel saabuma, et seda õnnetust **saaks pidada** väga raskeks laevaõnnetuseks, **mille puhul on nõutav ohutusjuurdlus**. Seega tuleks direktiivis 2009/18/EÜ esitada need suunised.

- (13) *Ohutusjuurdlusasutused peaksid tegema kõik endast oleneva, et teha õnnetusjuhtumite kokkuvõtteid ja nende soovitusi asjaomastele isikutele, sealhulgas ohvritele ja nende perekondadele kättesaadavaks enne nende avalikustamist.*
- (14) *Arvestades inimtegurite uurimise tähtsust ohutusjuurdluses, tuleks ohutusjuurdluses igakülgset arvesse võtta töö- ja elutingimusi laeval ning nende võimalikku mõju uuritavale laevaõnnetusele või ohtlikule juhtumile.*
- (15) Liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustele kättesaadavate töötajate arv ja operatiivressursid on väga erinevad, mistõttu laevaõnnetuste aruandlus ja uurimine ei ole tulemuslik ega järjekindel. Seetõttu peaks komisjon Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) toel pakkuma konkreetsete *ohutusjuurdluste* käigus väga spetsiifilist analüütilist tuge (pehmed oskused) ning analüütilisi vahendeid ja seadmeid (riistvara). *Lisaks tuleks jätkuvalt julgustada ja toetada liikmesriikidevahelise koostöö tegemist ja vastastikuse abi pakkumist ohutusjuurdlustes, pidades eelkõige silmas uusi meresõiduohutusega seotud probleeme, mis on seotud keskkonna-, sotsiaal-, rahvatervise- ja tööküsimustega.*



- (16) Seetõttu peaks EMSA korraldama *korrapäraseid* koolitusi konkreetsete tehnikate ning uute arengusuundumuste ja tehnoloogiate kohta, mis *võiksid* kaasa aidata ohutusjuurdluste läbiviimisele tulevikus. Sellistel koolitustel tuleks muu hulgas keskenduda taastuv- ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütustele, mis on eriti olulised paketi „Eesmärk 55“ *kontekstis*, automatiseerimisele ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2016/679<sup>5</sup> sätestatud üldistele andmekaitsereeglitele. *See aitab suurendada ohutust laevadel ning parendada neil töötavate meremeeste ja kalurite tervist ja ohutust.*
- (17) *Igas olukorras tuleks tagada ohutusjuurdluste sõltumatus ning kõigil ohutusjuurdlustesse kaasatud üksustel, sealhulgas nii era- kui ka avaliku sektori üksustel, institutsioonidel või ametitel ei tohiks olla huvide konflikti.*
- (18) *Lükkmesriigid peaksid tegema koostööd, et tagada ohutusjuurdluste järjekindel läbiviimine ning aidata ohutusjuurdlusasutustel parendada ja suurendada oma ohutusjuurdluste alast suutlikkust. ■*

---

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).

(19) *Selleks et kohendada direktiivi 2009/18/EÜ meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumiste ohutusjuurdlusi käsitleva rahvusvahelise mereõiguse arenguga ning hõlbustada teadmiste kogumist, jagamist ja nendest aruandmist, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte kõnealuse direktiivi lisade muutmiseks. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>6</sup> sätestatud põhimõtetega. Eelkõige tuleks neisse konsultatsioonidesse kaasata direktiiviga 2009/18/EÜ kehtestatud alaline koostööraamistik. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.*

---

<sup>6</sup> *ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.*

- (20) Pidades silmas liikmesriikidesse tehtavate **EMSA külastuste** täielikku **tsükli**, et jälgida direktiivi 2009/18/EÜ rakendamist, peaks komisjon hindama direktiivi 2009/18/EÜ rakendamist hiljemalt **viis** aastat pärast käesoleva **muutmisdirektiivi riigisisesele õigusele ülevõtmise kuupäeva** ning esitama selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Liikmesriigid peaksid tegema kogu hindamiseks vajaliku teabe kogumiseks komisjoniga koostööd.
- (21) **Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt kehtestada meresõiduohutuse parendamiseks ja merekeskkonna kaitsmiseks õigusnormid meretranspordiga seotud õnnetuste ohutusjuurduse kohta, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.**
- (22) Direktiivi 2009/18/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

*Artikkel 1*  
*Direktiivi 2009/18/EÜ muutmine*

Direktiivi 2009/18/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 lõige 2 asendatakse järgmisega:
  - „2. ***Kuna*** käesoleva direktiivi kohaselt läbiviidavate laevaõnnetuste ***ohutusjuurdluste (edaspidi „ohutusjuurdlused“)*** eesmärk ei ole vastutuse ega süü kindlaksmääramine, ***ei või nende ohutusjuurdluste tulemused osutada süüle või vastutusele***. Liikmesriigid tagavad, et laevaõnnetuste ***ohutusjuurdlusasutusi (edaspidi „ohutusjuurdlusasutused“)*** ei takistata ***täielikult aru andmast*** laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest ***■*** .“
- 2) Artikli 2 lõike 2 punkt d jäetakse välja.

3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „rahvusvaheline ohutusjuurdluse koodeks“ – IMO meresõiduohutuse komitee 16. mai 2008. aasta resolutsiooni MSC.255(84) *lisas esitatud* laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeksi ajakohastatud versioon;
- 2) „IMO suunised juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel“ – IMO assamblee poolt 4. detsembril 2013. aastal vastu võetud resolutsiooni A.1075(28) lisa esitatud suuniste *ajakohastatud versioon*;

- 3) järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt rahvusvahelise ohutusjuurdluse koodeksis esitatud määratlustele:
- a) „laevaõnnetus“;
  - b) „väga raske laevaõnnetus“;
  - c) „ohtlik juhtum“;
  - d) „ohutusjuurdlus“;
  - e) „ohutusjuurdlusasutus“;
  - f) „ohutusjuurdlust läbiviiv riik“;
  - g) „oluliselt huvitatud riik“;
  - h) „raske vigastus“;
- 4) „meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetuse korral käsitlevad IMO suunised“ – IMO õiguskomitee 27. aprilli 2006. aasta IMO **resolutsiooni** LEG.3(91) **lisas esitatud** suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.–16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul, **nende ajakohastatud versioonis**;

- 5) „*parvlaev*“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2017/2110\* artikli 2 punktis 1 määratletud *ro-ro reisiparvlaev*;
- 6) „kiirreisilaev“ – direktiivi (EL) 2017/2110 artikli 2 punktis 2 määratletud kiirreisilaev;
- 7) „reisiinfo salvesti“ – reisiinfo salvesti, nagu on määratletud IMO meresõiduohutuse komitee 22. mai 2012. aasta resolutsiooni MSC.333(90) lisa punkti 4.1 *ajakohastatud versioonis ja mida on täiendatud asjaomaste IMO tulemusstandarditega, mida kohaldatakse kõnealuse reisiinfo salvesti laevale paigaldamise kuupäeval, ning ilma et see piiraks liidu õiguse kohaldamist*;
- 8) „lihtsustatud reisiinfo salvesti“ – lihtsustatud reisiinfo salvesti, nagu on määratletud IMO meresõiduohutuse komitee 17. mai 2004. aasta resolutsiooni MSC.163(78) lisa punkti 4.1 *ajakohastatud versioonis ja mida on täiendatud asjaomaste IMO tulemusstandarditega, mida kohaldatakse kõnealuse lihtsustatud reisiinfo salvesti laevale paigaldamise kuupäeval, ning ilma et see piiraks liidu õiguse kohaldamist*;

- 9) „ohutuse tagamise soovitus“ – ettepanek, sealhulgas registreerimise ja kontrolli eesmärgil tehtud ettepanek, mille on esitanud
- a) ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva riigi ohutusjuurdlusasutus nimetatud juurdluse käigus kogutud teabe põhjal või
  - b) asjakohasel juhul komisjon, lähtudes abstraktse andmeanalüüsi põhjal saadud teabest ja läbiviidud ohutusjuurdluste tulemusest;
- 10) „kalalaeva pikkus“ – kalalaeva pikkus Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2017/1130\*\* artikli 2 tähenduses;
- 11) „surmav vigastus“ – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 30 päeva jooksul, ***kui asjakohane teave on kättesaadav.***



---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1130 kalalaevade omaduste määratlemise kohta (ELT L 169, 30.6.2017, lk 1).“

4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) ei sõltu uurimistest kriminaalmenetluse raames või muudest paralleelsetest uurimistest, mida viiakse läbi vastutuse või süü kindlaksmääramiseks, ja et ohutusjuurdlusasutused saavad ohutusjuurdluse tulemustest aru anda ilma ühegi sellise isiku, organisatsiooni või osapoole juhiste või sekkumiseta, keda ohutusjuurdluse tulemused võivad mõjutada;“;

b) lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) koordineerida liikmesriikide asjaomaste ohutusjuurdlusasutuste tööd niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.“

5) Artiklid 5 ja 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Juurdluse läbiviimise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud ohutusjuurdlusasutus viib läbi ohutusjuurdluse pärast **iga** väga rasket laevaõnnetust,
  - a) mis on seotud kõnealuse liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumiskohast;
  - b) mis toimub tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, olenemata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist, või
  - c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist.

2. Alla 15-meetrise kalalaeva puhul **teeb** ohutusjuurdlusasutus **viivitamata ja hiljemalt kaks kuud pärast käesoleva artikli lõikes 1 osutatud väga rasket laevaõnnetust esialgse hindamise**, et teha kindlaks, kas läbi viia ohutusjuurdlus või mitte. Kui ohutusjuurdlusasutus otsustab ohutusjuurdlust mitte läbi viia, märgitakse kõnealuse otsuse põhjused **viivitamata ja hiljemalt kaks kuud pärast väga rasket laevaõnnetust** ja neist teavitatakse vastavalt artikli 17 lõikele 3.
3. Ohutusjuurdluse läbiviimise üle otsustamisel vastavalt lõikele 2 võtab ohutusjuurdlusasutus arvesse olemasolevaid tõendeid ning võimalust, et ohutusjuurdluse tulemused võivad kaasa aidata laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmisele tulevikus.
4. Kui tegemist on laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga, mis ei ole hõlmatud lõikega 1, 2 või 3, otsustab ohutusjuurdlusasutus, kas läbi viia ohutusjuurdlus või mitte.

5. Juurdlust juhtiva liikmesriigi ohutusjuurdlusasutus määrab koostöös muude oluliselt huvitatud riikide samaväärsete asutustega kindlaks ohutusjuurdluse läbiviimise sellise ulatuse ja korra, ***mille kohta on juurdlust juhtiva liikmesriigi ohutusjuurdlusasutus arvamusel, et need aitavad*** kõige paremini kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmisele tulevikus.
6. Ohutusjuurdluste läbiviimisel järgib ohutusjuurdlusasutus IMO suuniseid juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel. Juurdlejad võivad kõnealustest suunistest kõrvale kalduda, kui see on nende kutsealase arvamuse kohaselt ***põhjendatult vajalik*** ohutusjuurdluse eesmärkide saavutamiseks. Komisjon võib vastu võtta ***soovitusi kõnealuste suuniste rakendamiseks***, võttes arvesse ohutusjuurdluste käigus saadud asjakohaseid tähelepanekuid ***ja pärast konsulteerimist ohutusjuurdlusasutustega artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistiku raames***.

7. Selle üle otsustamisel, kas laevaõnnetus või ohtlik juhtum, mis toimus ajal, mil laev oli sildunud, ankrus või dokis, ning milles osalesid kalda- või sadamatöötajad, toimus „otseselt laeva käitamisega seotult“ ja seetõttu tuleb selle suhtes läbi viia ohutusjuurdlus, **peavad liikmesriigid kooskõlas oma siseriikliku õigusega pöörama** erilist tähelepanu laeva konstruktsiooni, varustuse, protseduuride, laevapere ja laeva juhtimise seotusele toimuva tegevusega ja asjakohasusele selle seisukohast.
8. Ohutusjuurdlus algatatakse viivitamata pärast laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumist ja mitte mingil juhul hiljem kui kaks kuud pärast selle toimumist.
9. Kui ohutusjuurdluse käigus selgub või kahtlustatakse, et rikkumine on toime pandud IMO 10. märtsi 1988. aasta meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsiooni **ajakohastatud versiooni** artiklite 3, 3bis, 3ter või 3quater alusel, teavitab ohutusjuurdlusasutus **kooskõlas siseriikliku õigusega** sellest viivitamata liikmesriigi või liikmesriikide ja kõigi asjaomaste kolmandate riikide meresõidurvalisuse valdkonna asutusi.

## Artikkel 6

### Teavitamiskohustus

Liikmesriik näeb oma õigussüsteemi raames ette, et vastutavad asutused ja/või kaasatud osapooled teavitavad viivitamata tema ohutusjuurdlusasutust kõigist käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest.“

6) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Sama laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul on paralleelse ohutusjuurdluse läbiviimine rangelt piiratud vaid erakorraliste juhtudega. Sellisel juhul teavitavad liikmesriigid komisjoni kõnealuse paralleelse ohutusjuurdluse läbiviimise põhjustest. Paralleelset ohutusjuurdlust läbiviivad liikmesriigid teevad üksteisega koostööd. Eelkõige vahetavad ohutusjuurdlusasutused ***aegsasti*** asjakohast teavet, mis on kogutud nende ohutusjuurdluse käigus, eriti eesmärgiga jõuda niivõrd kui võimalik ühisele tulemusele.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„1a. Ohutusjuurdluse käigus peavad oluliselt huvitatud **liikmesriigid** ohutusjuurdlust läbiviivat liikmesriiki või läbiviivaid liikmesriike võimaluse piires abistama ohutusjuurdluse jaoks vajalikule teabele juurdepääsu võimaldamisel. Ohutusjuurdlust läbiviiva(te)le juurdleja(te)le **võib vastavalt siseriiklikule õigusele võimaldada vajaduse korral** juurdepääsu ka oluliselt huvitatud riigi inspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtide, lootside ja muu merepersonali käsutuses olevale teabele.“;

c) **lõige 4 asendatakse järgmisega:**

„4. **Kui laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga on seotud parvlaev või kiirreisilaev, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, kelle territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, laevaõnnetus või ohtlik juhtum toimub. Kui laevaõnnetus või ohtlik juhtum toimub muudes vetes, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, mida kõnealune parvlaev või kiirreisilaev viimati külastas. Ohutusjuurdluse algatanud liikmesriik vastutab ohutusjuurdluse ja teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koordineerimise eest seni, kuni lepitakse vastastikku kokku, milline neist liikmesriikidest on juurdlust juhtiv liikmesriik.“**

7) Artiklid 8 ja 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Ohutusjuurdlusasutus

1. Liikmesriigid tagavad **käesolevast direktiivist tulenevate kohustuste täitmiseks**, et laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluste eest vastutaks erapooletu, **sõltumatu** ja alaline ohutusjuurdlusasutus, kellel on vajalikud volitused **ja** piisavad rahalised ja muud vahendid ning asjakohase kvalifikatsiooniga juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes.

Ohutusjuurdlusasutustel ei takistata ajutiselt ametisse nimetamast asjakohaseid juurdlejaid, kellel on ohutusjuurdluse läbiviimiseks vajalikud erioskused, või kasutada konsultantide abi ekspertteadmiste saamiseks ohutusjuurdluse mis tahes aspekti kohta.

Ohutusjuurdluse erapooletuks läbiviimiseks on **ohutusjuurdlusasutus** organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapoolest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega.



Sisemaa liikmesriigid, kellel ei ole nende lipu all sõitvaid laevu, **mis kuuluvad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse**, määravad artikli 5 lõike 1 punkti c kohase **ohutusjuurdluse**alase koostöö kontrollkeskuseks sõltumatu organi.

2. **Ohutusjuurdlusasutus** tagab, et juurdlejal on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab **ohutusjuurdlusasutus**, et asjakohased eksperditeadmised on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadavad.
3. **Ohutusjuurdlusasutusele** usaldatud tegevust võib laiendada meresõiduohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kuivõrd see tegevus ei mõjuta nimetatud asutuse sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standardimisega seotud küsimustes.

4. Tegutsedes oma õigussüsteemi alusel, tagavad liikmesriigid, et nende **ohutusjuurdlusasutuse** või muu **ohutusjuurdlusasutuse** juurdlejatele, kellele nad on teinud ülesandeks ohutusjuurdluse läbiviimise, asjakohasel juhul koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega, antakse asjakohast teavet **ja tehnoloogilised vahendid** ohutusjuurdluse läbiviimiseks ning et neil on seetõttu õigus:
- a) omada juurdepääsu kõigile asjakohastele piirkondadele või õnnetuse toimumise kohale, samuti mis tahes laevale, vrakile või rajatisele, sealhulgas lastile, seadmetele või rusudele;
  - b) tagada tõendusmaterjalide loetelu kohene koostamine ja vraki, rusude või muude komponentide või ainete kontrollitud otsimine ja kõrvaldamine nende kontrollimise või analüüsimise eesmärgil;
  - c) nõuda punktis b osutatud esemete kontrollimist või analüüsimist ning tagada vaba juurdepääs sellise kontrolli või analüüsi tulemustele;
  - d) omada vaba juurdepääsu laeva, laevaliikluse juhtimise salvestiste, merereisi, lasti, laevapere või muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud andmetele, sealhulgas reisiinfo salvesti **või lihtsustatud reisiinfo salvesti** andmetele, **võimalusega** neid paljundada ja kasutada;

- e) omada vaba juurdepääsu ohvrite surnukehade kontrollimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
  - f) nõuda ja omada vaba juurdepääsu laeva käitamisega seotud isikute või muude asjaomaste isikute kontrollimise tulemustele või nendelt võetud proovide analüüsi tulemustele;
  - g) kuulata üle tunnistajad ilma selliste isikute kohalolekuta, kelle huvisid võib pidada ohutusjuurdlust *kahjustavateks*;
  - h) saada lipuriigi, laevaomanike, klassifikatsiooniühingute või muude asjaomaste osapoolte valduses olevaid kontrolliandmeid ja asjakohast teavet, kui need osapooled või nende esindajad asuvad asjaomases liikmesriigis;
  - i) paluda riikide asjaomaste asutuste, sealhulgas lipu- ja sadamariigi laevakontrolliinspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtimise keskuse operaatorite, otsingu- ja päästemeeskondade, lootside või muu sadama- või merenduspersonali abi.
5. ***Ohutusjuurdlusasutusel*** võimaldatakse reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. ***Ohutusjuurdlusasutuse*** juurdlejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.

6. Peale laevaõnnetuste võib *ohutusjuurdlusasutus* ühendada oma käesoleva direktiivi kohased ülesanded muude juhtumite kui laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite juurdlemisega, tingimusel et sellised ohutusjuurdlused ei ohusta tema sõltumatust.
7. ■ Iga liikmesriik võib töötada välja oma *ohutusjuurdlusasutuse* kvaliteedijuhtimissüsteemi, seda rakendada ja hallata.
8. *Artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistikuga toetatakse ohutusjuurdlusasutusi ja suurendatakse nende ohutusjuurdluste läbiviimise suutlikkust, koostades suuniseid ja soovitusi, et tagada ohutusjuurdluste järjekindel läbiviimine, ning töötatakse sellega seoses välja ja rakendatakse vastastikuse hindamise programmi.*

## *Artikkel 9*

### *Konfidentsiaalsus*

1. *Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679\* kohaldamist, tagab liikmesriik oma õigussüsteemi raames, et järgmised andmed tehakse kättesaadavaks üksnes ohutusjuurdluse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui liikmesriigi pädev asutus leiab, et andmete avalikustamine vastab ülekaalukale avalikule huvile, kaasa arvatud juhud, kui kõnealune pädev asutus leiab, et avalikustamisest tulenev kasu kaalub üles negatiivse riigisisese ja rahvusvahelise mõju, mida selline avalikustamine võib avaldada asjaomasele või mis tahes tulevikus toimuvale ohutusjuurdlusele:*
  - a) *kõik ütlused, mille ohutusjuurdlusasutus on ohutusjuurdluse käigus isikutelt saanud;*
  - b) *ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikute tuvastamist võimaldavad andmed;*

- c) ohutusjuurdlusasutuse kogutud eriti tundlikku ja isiklikku laadi teave, sealhulgas teave isikute tervise seisundi kohta;*
- d) ohutusjuurdluse käigus koostatud materjalid, näiteks märkmed, kavandid ja arvamused, mille on kirjutanud juurdlejad, ja teabe analüüsimise käigus väljendatud arvamused;*
- e) vastavalt rahvusvahelistele standarditele ja soovituslikele tavadele teiste liikmesriikide või kolmandate riikide juurdlejatelt saadud teave ja tõendid, kui seda nõuab nende ohutusjuurdlusasutus;*
- f) vahe-, lühi- või lõppkokkuvõtete kavandid;*
- g) kogu teabevahetus, mis on toimunud laeva käitamisega seotud isikute vahel;*
- h) laevaliiklusteenistuse kirjalikud ja elektroonilised salvestised ja nende transkriptsioonid, sealhulgas sisekasutuseks koostatud aruanded ja materjalid.*

2. *Ohutusjuurdluses kasutatavaid reisiinfo salvesti ja lihtsustatud reisiinfosalvesti salvestisi ei tehta kättesaadavaks ega kasutata muul kui ohutusjuurdluse või laevaohutuse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui need salvestised on anonüümseks muudetud või avalikustatud turvalise menetluse kohaselt.*
3. *Lõikes 1 osutatud eesmärkidel tohib avaldada üksnes rangelt vajalikke andmeid.*
4. *Liikmesriigid võivad liidu õigust järgides otsustada piirata selliste juhtumite arvu, mille puhul võidakse kohaldada lõikes 3 osutatud avalikustamist.*

---

\* *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1).“*

8) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid kehtestavad tihedas koostöös komisjoniga alalise koostööraamistiku, mis võimaldab nende vastavatel *ohutusjuurdlusasutustel* teha *omavahel* koostööd niivõrd, kuivõrd see on vajalik käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks.“;

- b) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:
- i) sissejuhatav osa ja punkt a asendatakse järgmisega:
- „3. **Ohutusjuurdlusasutused** lepivad alalises koostööraamistikus kokku eelkõige parimates koostöövormides, et:
- a) võimaldada **ohutusjuurdlusasutustel** jagada laevarusude ja -varustuse tehniliseks juurdluseks vajalikke seadmeid, vahendeid ja varustust ning muid ohutusjuurdlustega seotud esemeid, sealhulgas reisiinfo salvestiste **või lihtsustatud reisiinfo salvestite** ja muudest elektrooniliste seadmete andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;“;
- ii) punktid h ja i asendatakse järgmisega:
- „h) edendada koostööd kolmandate riikide **ohutusjuurdlusasutustega** ja rahvusvaheliste laevaõnnetuste juurdlusorganitega käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades;
- i) anda ohutusjuurdlust läbiviivatele **ohutusjuurdlusasutustele** asjakohast teavet.“



9) Artikli 12 lõige 3 asendatakse järgmisega:

*„3. Liikmesriigi osalemine oluliselt huvitatud kolmanda riigi poolt läbiviidavas ohutusjuurdluses ei piira tema kohustust järgida käesoleva direktiivi kohaseid ohutusjuurdluse läbiviimise ja sellest teavitamise nõudeid. Kui oluliselt huvitatud kolmas riik juhib ohutusjuurdlust, milles osaleb üks või mitu liikmesriiki, võivad kõnealused liikmesriigid otsustada mitte viia läbi paralleelset ohutusjuurdlust, eeldusel et kolmanda riigi juhitud ohutusjuurdlus viiakse läbi kooskõlas rahvusvahelise ohutusjuurdluse koodeksiga. Sellistel juhtudel ei kohaldata ohutusjuurdlusasutuste suhtes artiklit 14.“*

10) Artikli 13 punkt a asendatakse järgmisega:

*„a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnetsalvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas reisiinfo salvestistest või lihtsustatud reisiinfo salvestitest ning muudest elektroonilistest seadmetest saadud andmeid, mis on seotud õnnetusjuhtumieelse, -aegse ja -järgse ajaga;“*

11) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

Õnnetusjuhtumi kokkuvõte

1. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidud ohutusjuurdluse lõppemisel avaldatakse **õnnetusjuhtumi** kokkuvõte, mille vormi määrab kindlaks pädev **ohutusjuurdlusasutus** ning mis on kooskõlas I lisa asjakohaste jaotistega.

***Ohutusjuurdlusasutus võib otsustada avaldada ohutusalase uurimise kohta ainult lühikokkuvõtte, kui:***

- a) ***tegemist ei ole väga raske laevaõnnetuse ohutusjuurdlusega või***
- b) ***laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotud ohutusjuurdluse tulemused ei pruugi kaasa tuua laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite ärahoidmist tulevikus.***

2. **Ohutusjuurdlusasutus** püüab teha lõikes 1 osutatud **õnnetusjuhtumi** kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitusel, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kuupäevast. Kui väga raske **laevaõnnetuse õnnetusjuhtumi lõppkokkuvõtet** ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse **õnnetusjuhtumi vahekokkuvõte** 12 kuu jooksul laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kuupäevast.
3. **Ohutusjuurdlust** juhtiva liikmesriigi juurdlusasutus saadab komisjonile lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. **Ohutusjuurdlusasutus** võtab arvesse komisjoni tehnilisi märkusi lõppkokkuvõtetete kohta, kui need ei mõjuta tulemuste sisu, eesmärgiga parendada **õnnetusjuhtumi** kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele.

4. **Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi I lisa järgmisi osi: „2. Faktiline teave“; „3. Kirjeldus“, ja „4. Analüüs“.**

12) Artikli 15 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

- „1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad **ohutusjuurdlusasutuste** esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse, **eelkõige pidades silmas õnnetuste ärahoidmist tulevikus**, ning asjakohasel juhul võetakse piisavaid järeelmeetmeid kooskõlas liidu ja rahvusvahelise õigusega.
2. Asjakohasel juhul esitab **ohutusjuurdlusasutus** või komisjon abstraktse andmeanalüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluse üldiste tulemuste põhjal ohutuse tagamise soovitusi.“

13) Artikli 16 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Ilma et see piiraks *ohutusjuurdlusasutuse* õigust anda varajast hoiatusteadet, teavitab ta viivitamata ohutusjuurdluse mis tahes etapis komisjoni varajase hoiatamise vajadusest, kui ta leiab, et liidu tasandil tuleb uute õnnetuste ohu ärahoidmiseks viivitamata tegutseda.“

14) Artiklit 17 muudetakse järgmiselt:

a) lisatakse järgmine lõige **■** :

„2a. Liikmesriigid teatavad *EMCIPile* kõigist laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt *ning ohutusjuurdluse läbiviimisel esitavad EMCIPi andmebaasi süsteemi kohaselt ohutusjuurdluse tulemusel saadud andmed*. Alla 15-meetriste kalalaevade puhul nõutakse ainult väga rasketest laevaõnnetustest teatamist. *Kui alla 15-meetriste kalalaevaga seotud väga raskete laevaõnnetuste puhul ei viida läbi ohutusjuurdlust, tuleb selle kohta esitada EMCIPile põhjendus.*“;

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. ***Ohutusjuurdlusasutused*** teatavad kõigist väga rasketest laevaõnnetustest EMCIPile. Liikmesriigid võivad valida ja nimetada pädeva(d) riikliku(d) asutuse(d), kes annab/annavad aru kõikidest muudest laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest. Kui komisjon teab laevaõnnetusest või ohtlikust juhtumist, teatab ta sellest ***pädevatele riiklikele asutustele***.“;

c) lisatakse järgmine lõige:

„5. ***Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesoleva direktiivi II lisa, ajakohastada laevaõnnetustest või ohtlikest juhtumitest teatamise andmete loetelu, et võtta arvesse IMO poolt rahvusvahelise ohutusjuurdluse koodeksis tehtud muudatusi.***“

15) Lisatakse järgmine artikkel ■ :

„Artikkel 17a

Koolitus ja operatiivtugi

1. Komisjon aitab *ameti abil ja koostöös liikmesriikidega* arendada *ohutusjuurdlusasutuste* suutlikkust ja jagada ohutusjuurdlusasutuste vahel teadmisi, pakkudes *korrapärast* koolitust laevade, nende varustuse ja käitamisega seotud uute õiguslike ja tehnoloogiliste arengusuundumuste, konkreetsete tehnikate ja vahendite ning tehnoloogiate kohta, *tehes seda sõltuvalt ohutusjuurdlusasutuste vajadustest*.
2. *Ohutusjuurdlusasutuste* taotlusel ja eeldusel, et huvide konflikti ei teki, pakub komisjon liikmesriikidele ohutusjuurdluste läbiviimiseks operatiivtuge. Selline tugi võib hõlmata spetsiaalsete analüütiliste vahendite või seadmete ning *spetsiifiliste* eksperditeadmiste pakkumist, *tingimusel et toetuse pakkumine ei kahjusta asjaomaste ohutusjuurdlusasutuste sõltumatust*.“

16) Artiklid 19 ja 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002\*. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011\*\* tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.



## *Artikkel 20*

### *Delegeeritud volituste rakendamine*

- 1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.*
- 2. Artikli 14 lõikes 4 ja artikli 17 lõikes 5 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev].*
- 3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 14 lõikes 4 ja artikli 17 lõikes 5 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.*
- 4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes\*\*\* sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.*

5. *Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.*
6. *Artikli 14 lõike 4 ja artikli 17 lõike 5 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.*

---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2099/2002, millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS) ning muudetakse määrusi, mis käsitlevad laevade põhjustatud merereostuse vältimist ja meresõiduohutust (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1).

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).\*\*\*  
*ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.*“

17) *Lisatakse järgmine artikkel:*

*„Artikkel 20a*

*Rahvusvahelise ohutusjuurdluse koodeksi muudatused*

*Kohaldatakse rahvusvahelise ohutusjuurdluse koodeksi muudatusi, ilma et see piiraks määruse (EÜ) nr 2099/2002 artiklis 5 sätestatud vastavuskontrollimenetlust.*“

18) Artikkel 23 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 23

Rakendamise läbivaatamine

Komisjon esitab hiljemalt ... [**90 kuud pärast käesoleva** muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta **ning teeb vajaduse korral ettepaneku lisameetmete kohta, pidades silmas aruandes esitatud soovitusi, sealhulgas kaaludes võimalust lisada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse alla 15-meetriste kalalaevade kohustuslik ohutusjuurdlus ning selle mõju ohutusjuurdlusasutuste töökoormusele.**“

19) *I lisa muudetakse järgmiselt:*

a) *punkt 2.1 asendatakse järgmisega.*

*„2.1. Laevaandmed:*

*lipp/register;*

*tuvastusandmed;*

*põhiandmed;*

*omandiline kuuluvus ja käitamine;*

*laeva ehitusandmed;*

*minimaalne ohutu mehitatus;*

*lubatud last;*

*kalalaevade puhul õnnetuse ajal toimunud kalapüügi liik.“;*

b) punkt 2.3 asendatakse järgmisega.

„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;*

*laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite puhul, mis on seotud kalda- või  
sadamatöötajatega, veetav last,*

*andmed inimtegurite kohta;*

*tagajärjed (inimestele, laevale, lastile, keskkonnale, muule).“*

20) *II lisa punkt 30 asendatakse järgmisega:*

*„30. Lasti kahjustused, sealhulgas merel kaotatud konteinerid.“*

*Artikkel 2*

*Ülevõtmine*

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt ... [**30 kuud** pärast käesoleva muutmisdirektiivi **jõustumise kuupäeva**] õigus- ja haldusnormid, mida on vaja käesoleva direktiivi järgimiseks. **Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.**

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

*Artikkel 3*

*Kehtetuks tunnistamine*

Komisjoni määrus (EL) nr 1286/2011 tunnistatakse kehtetuks **alates ... [30 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäeva]**.

*Artikkel 4*

*Jõustumine*

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

*Artikkel 5*

*Adressaadid*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

....

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*