



Brüssel, 28. november 2023
(OR. en)

15950/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	13015/23
Komisjoni dok nr:	10115/23
Teema:	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon edastas 1. juunil 2023 eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
2. Ettepanek puudutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 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)¹ muutmist.

¹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

3. Direktiiviga 2009/18/EÜ (edaspidi „direktiiv“) on ette nähtud ohutusjuurdluste süsteem, et teha järeldusi toimunud laevaõnnetuste kohta ja nende kordumist tulevikus vältida. Direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevaõnnetusi uuritakse meresõiduohutuse parandamiseks ja merekeskkonna kaitsmiseks.
4. Direktiivi läbivaatamise konkreetsed eesmärgid on järgmised:
- kalalaevade, laevaperede ja keskkonna parem kaitse. Väiksemad, alla 15-meetrised kalalaevad ei kuulu praegu direktiivi kohaldamisalasse, mis tähendab, et surmajuhtumeid ja laevade kaotust hõlmavad õnnetusi ei uurita süstemaatilisel ja ühtlustatud viisil;
 - täpsustada määratlusi ja õigusakti teksti, et liikmesriikide laevaõnnetusi uurivad juurdlusasutused uuriksid õigel ajal ja ühtlustatud viisil kõiki õnnetusi, mida on vaja uurida;
 - suurendada laevaõnnetusi uurivate juurdlusasutuste suutlikkust viia läbi õnnetuste juurdlusi – sh taastuvkütuseid ja vähese CO₂ heitega kütuseid ja tehnoloogiaid hõlmavaid juurdlusi – õigel ajal, oskuslikult ja sõltumatult ning nendest teavitada; ning
 - ajakohastada mitut määratlust ja viidet asjakohastele ELi õigusaktidele ja IMO eeskirjadele, et tagada selgus ja järjepidevus.
5. Komisjon võttis ettepaneku vastu õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames ning 2018. aastal tehtud järeelhindamise¹ ja meretranspordi toimivuskontrolli² vahetu järelmeetmena.
6. Ettepanek põhineb mõjuhinnangu³ tulemustel, milles kasutati toetava välisuuringu tulemusi. Mõjuhinnangut tutvustati ja see vaadati põhjalikult läbi ühel töörühma koosolekul ning delegatsioonidel sellega seoses tõsiseid mureküsimusi ei tekkinud.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Ettepanekule oli lisatud mõjuhindang.¹ Mõjuhindangut tutvustati ja see vaadati põhjalikult läbi ühel töörühma koosolekul. Märkused olid enamasti seotud ohutusjuurdlusasutuste kvaliteedijuhtimissüsteemide sertifitseerimise kuluga ja sellise kulu arvestamisega.

II. LÄBIVAATAMINE TEISTES INSTITUTSIOONIDES

8. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) määras 20. juulil 2023 raportööriks Caroline Nagtegaali (Renew Europe, NL). Raportöör Nagtegaal esitas oma raporti projekti 18. septembril ja TRAN komisjonis on selle üle hääletamine kavas 7. detsembril.
9. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu arvamuse 20. septembril 2023.² Regioonide Komitee otsustas 23. juunil 2023 arvamust mitte esitada.

III. ARUTELUDE SEIS NÕUKOGUS

10. Merenduse töörühm arutas ettepanekut mitmel koosolekul alates 2023. aasta juunist. Kõik delegatsioonid väljendasid oma üldist toetust komisjoni ettepaneku eesmärkide suhtes, milleks on meresõiduohutuse parandamine ja merekeskkonna kaitse.
11. Alaliste esindajate komitee kinnitas oma 22. novembri koosolekul toetust viimasele kompromisstekstile ja soovitas, et nõukogu lepiks transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) 4. detsembri 2023. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis.

¹ Dok 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. Selleks et võimaldada juurdlusasutustel laevaõnnetuste juurdlusi läbi viia (ja neist teada anda) ühesugusel viisil kogu liidus, keskendus töö sellele, et täpsustada olemasolevaid norme ja ühtlustada neid asjaomaste rahvusvaheliste normidega. Komisjoni ettepanekusse tehti mitu muudatust, peamiselt eesmärgiga tugevdada juurdlusasutuste sõltumatust ja nende juurdluste tulemuste konfidentsiaalsust käsitlevaid sätteid ning vähendada mittevajalikku halduskoormust. Teadmiseks võiks võtta kolm sisulist muudatust.
13. Esiteks muudeti artikli 1 lõike 2 sõnastust, et selgitada, et juurdlusasutuste poolt läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse või süü kindlaksmääramine. Selle tarvis on kõik liikmesriigid juba kehtestanud õigusraamistiku; selle asemel peaksid juurdlusasutused keskenduma sellele, et ilma põhjendamatu välise surveta täiel määral aru anda laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest, et laevaõnnetustest õppida ja nende kordumist ära hoida. Lisaks tugevdati juurdlusasutuste poolt juurdluste käigus kogutud teabe konfidentsiaalsust käsitlevaid sätteid (artikkel 9), muu hulgas selleks, et vältida välist survet ja hõlbustada juurdepääsu andmetele, mis võiksid olla asjakohased ohtlike juhtumite põhjuste kindlakstegemisel. Samal ajal muudeti artiklit 17a, et anda täpsemad raamid komisjoni ja EMSA osalemisele juurdlusasutuste koolitamises ja operatiivtoe pakkumises ohutusjuurdluste läbiviimiseks; sellist tuge tohiks pakkuda ainult juurdlusasutuste taotlusel ja ainult juhul, kui ei teki huvide konflikti.
14. Teiseks, selleks et käsitleda erinevaid vajadusi ja organisatsioonilist ülesehitust riigi tasandil ja samas vältida mittevajalikku halduskoormust, muudeti artikli 8 lõiget 7, et võimaldada igal liikmesriigil otsustada, kas riikliku ohutusjuurdlusasutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi rakendada või mitte. Samal eesmärgil – vähendada mittevajalikku halduskoormust – annab tekst nüüd juurdlusasutustele võimaluse koostada nn lihtsustatud kokkuvõtteid, mis vähendab töökoormust olukorras, kui täiemahulise kokkuvõtte koostamine ei anna lisaväärtust.

15. Kolmandaks sõnastati ümber artikkel 20, et anda komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada lisasid meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdlusi käsitleva rahvusvahelise mereõiguse arenguga ning hõlbustada teadmiste kogumist, jagamist ja aruandlust.
16. Samuti pikendatakse komisjoni pakutud ülevõtmise tähtpäeva (üks aasta pärast muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast) neljale aastale.
17. Menetluse praeguses etapis säilitab komisjon kõigi tema ettepaneku kohta tehtud muudatusettepanekute suhtes menetlusliku reservatsiooni.

IV. **KOKKUVÕTE**

18. Eespool toodut arvesse võttes palutakse nõukogul kokku leppida *üldises lähenemisviisis* Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi suhtes, millega muudetakse direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted, võttes aluseks käesoleva dokumendi lisas esitatud kompromissteksti.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ja millega 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 arvamust⁷,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁸,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

⁷ ELT C , , lk .

⁸ ELT C , , lk .

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/18/EÜ⁹ on kehtestatud meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ja ette nähtud ohutusjuurdluste süsteem. Kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid mereõnnetusi uurivad liikmesriikides asutatud sõltumatud juurdlusorganid, et parandada meresõiduohutust ja kaitsta merekeskkonda, et õppida minevikust ja vältida õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid tulevikus.
- (2) Alates direktiivi 2009/18/EÜ jõustumisest on muutunud rahvusvaheline regulatiivne keskkond ja arenenud tehnoloogia. Neid muudatusi ja arenguid ning direktiivi 2009/18/EÜ rakendamisel saadud kogemusi tuleks arvesse võtta.
- (3) 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 nimetatud direktiivis IMO laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse koodeksile (IMO 27. novembri 1997. aasta resolutsioon A.849(20)), mis on kehtetuks tunnistatud laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeksiga (ohutusjuurdluse koodeks) (16. mai 2008. aasta resolutsioon MSC 255(84)) koos resolutsiooniga A.1075(28) „Suunised juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi MSC.255(84) rakendamisel“.
- (4) IMO ohutusjuurdluse koodeksiga on lisatud uued mõisted, näiteks „ohutusjuurdlusasutus“, samas on mõni muu mõiste, näiteks „raske laevaõnnetus“, välja jäetud. Need muudatused tuleks lisada direktiivi 2009/18/EÜ.
- (5) Direktiivis 2009/18/EÜ osutatakse ka IMO ringkirjale MSC/MEPC.3/Circ.3 (2008), mis asendati 18. novembri 2014. aasta ringkirjaga MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite aruanded – muudetud ühtlustatud aruandlusprotseduurid.

⁹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

- (6) 4. detsembril 2013 vastu võetud IMO suunistes juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel (A.1075(28)) antakse praktilisi nõuandeid laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite süstemaatiliseks uurimiseks ning need võimaldavad välja töötada tõhusaid analüüsi- ja ennetusmeetmeid. Need suunised tuleks lisada direktiivi 2009/18/EÜ.
- (7) Alla 15-meetrised kalalaevad ei kuulu praegu direktiivi 2009/18/EÜ kohaldamisalasse, mistõttu on selliste kalalaevadega toimunud laevaõnnetuste uurimine mittesüsteemne ja ühtlustamata. Sellised alused kipuvad kaaduma ja meeskonnaliikmete üle parda kukkumine on suhteliselt tavaline. Seetõttu on vaja kõnealuseid kalalaevu, nende meeskonda ja keskkonda kaitsta, võttes kasutusele alla 15-meetriste kalalaevadega seotud väga raskete laevaõnnetuste esialgse hindamise, et teha kindlaks, kas ametiasutused peaksid algatama ohutusjuurdluse, võttes muu hulgas arvesse kättesaadavaid tõendeid ning seda, et ohutusjuurdluse tulemused võivad kaasa aidata õnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmisele tulevikus.
- (7a) Käesolev direktiiv ei tohiks takistada liikmesriikidel kehtestada riigisiseseid norme laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse läbiviimiseks seoses mis tahes tüüpi laevaga, millega veetakse kuni 12 reisijat või mida kasutatakse muudel ärilistel eesmärkidel.
- (8) Mõned direktiivis 2009/18/EÜ sätestatud mõisted ei ole selged. Kalalaeva pikkuse mõistet tuleks täpsustada, eelkõige juhul kui kalalaeva pikkusest tulenevad erisused ohutusjuurdlusasutuste lähenemisviisides ja kohustustes.
- (9) IMO ohutusjuurdluse koodeksis viidatakse „otseselt laeva käitamisega seotud“ sündmus(t)ele. Selle mõiste puhul esineb märkimisväärsed lahknevusi ja seda tuleks täpsustada. Kõnealune erinevus mõjutab ohutusjuurdlusasutuste tegevust, eelkõige seoses õnnetustega sadamates, võimalike ühiste juurdlustega ning õnnetusi käsitlevate ja uurimisandmete kogumisega.

- (10) IMO ohutusjuurdluse koodeksis sätestatakse, et väga raske laevaõnnetuse korral tuleb läbi viia ohutusjuurdlus. Puuduvad aga suunised selle kohta, millise aja jooksul pärast õnnetust peab surm saabuma, et tegemist oleks väga raske laevaõnnetusega, mida tuleb uurida. Seega tuleks direktiivis 2009/18/EÜ esitada ka need suunised.
- (11) Liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustele kättesaadavate töötajate arv ja operatiivressursid on väga erinevad, mistõttu laevaõnnetuste aruandlus ja uurimine ei ole tõhus ega järjekindel. Seetõttu peaks komisjon Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) toel pakkuma üksikute juurdluste käigus väga spetsiifilist analüütilist tuge (pehmed oskused) ning analüütilisi vahendeid ja seadmeid (riistvara).
- (12) Seda silmas pidades peaks EMSA korraldama koolitusi konkreetsete tehnikate ning uute arengute ja tehnoloogiate kohta, mis võiksid kaasa aidata õnnetuste uurimisele tulevikus. Selline koolitus peaks muu hulgas keskenduma taastuv- ja vähese CO₂ heitega kütustele, mis on eriti olulised paketi „Eesmärk 55“ seisukohast, ja automatiseerimisele, samuti isikuandmete kaitse üldmääruse normidele.
- (12a) Igas olukorras tuleb tagada ohutusjuurdluse sõltumatus ning kõigil sellise juurdlusega tegelevatel üksustel, sealhulgas nii era- kui ka avaliku sektori ettevõtetel, institutsioonidel ja ametitel peaks puuduma huvide konflikt.

- (14) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamiseks ühetaolised tingimused seoses selle kohaldamisalasse kuuluvate IMO tekstide loeteluga, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹⁰⁾.
- (14a) Selleks et kohandada lisasid meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdusi käsitleva rahvusvahelise mereõiguse arenguga ning hõlbustada teadmiste kogumist, jagamist ja aruandlust, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesoleva direktiivi artikli 14 lõike 4 ja artikli 17 lõike 5 kohta. On eriti oluline, et komisjon viib oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viiakse läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega. Eelkõige tuleks neisse konsultatsioonidesse kaasata käesoleva direktiiviga 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.
- (15) Pidades silmas käesoleva direktiivi rakendamise jälgimiseks liikmesriikidesse tehtavate EMSA külastuste täistsükli, peaks komisjon hindama käesoleva direktiivi rakendamist hiljemalt [*kümme aastat pärast artiklis 23 osutatud jõustumise kuupäeva*] ning esitama selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Liikmesriigid peaksid tegema kogu hindamiseks vajaliku teabe kogumiseks komisjoniga koostööd.

¹⁰ 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 rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

(16) Kuna käesoleva direktiivi eesmärged, nimelt kehtestada normid meretranspordiga seotud õnnetuste uurimiseks, et parandada meresõiduohutust ja kaitsta merekeskkonda, 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.

(17) Seega tuleks direktiivi 2009/18/EÜ 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. Käesoleva direktiivi kohaselt läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse või süü kindlaksmääramine, seetõttu ei või nende juurdluste tulemused osutada süüle või vastutusele. Liikmesriigid peavad tagama, et ohutusjuurdlusasutustel (edaspidi „juurdlusasutused“) ei takistata ega piirata laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest täiel määral aruandmist.“

(2) Artikli 2 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) *(välja jäetud)*

b) punkt d jäetakse välja.

(3) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „IMO ohutusjuurdluse koodeks“ – IMO meresõiduohutuse komitee resolutsiooni MSC.255(84) lisas esitatud laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeksi ajakohastatud versioon;
2. „IMO suunised juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel“ – IMO assamblee 4. detsembri 2013. aasta resolutsiooniga A.1075(28) vastu võetud suuniste ajakohastatud versioon;
3. järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt IMO 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 resolutsiooni LEG.3(91) lisas avaldatud suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.–16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul;
5. mõisteid „ro-ro-reisiparvlaev“ ja „kiirreisilaev“ käsitatakse vastavalt direktiivi (EL) 2017/2110¹¹ artiklis 2 sätestatud määratlustele;
6. mõisteid „reisiinfo salvesti“ (edaspidi „VDR“) ja „lihtsustatud reisiinfosalvesti“ (edaspidi „S-VDR“) käsitatakse vastavalt IMO meresõiduohutuse komitee resolutsioonide MSC.333(90) ja MSC.163(78) ajakohastatud versioonis sätestatud määratlusele, mida täiendavad asjaomased IMO toimivusstandardid vastavalt alusele paigaldamise kuupäevale, ning see ei piira liidu õigusaktide kohaldamist;
7. „ohutuse tagamise soovitus“ – ettepanek, sealhulgas registreerimise ja kontrolli eesmärgil tehtud ettepanek, mis on tehtud järgmiselt:
 - a) ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva riigi juurdlusasutuse ettepanek, mis põhineb nimetatud juurdluse käigus kogutud teabel, või vajaduse korral
 - b) komisjoni ettepanek, mis põhineb andmete abstraktse analüüsi põhjal saadud teabel ja läbiviidud ohutusjuurdluste tulemustel.
8. mõistet „kalalaeva pikkus“ käsitatakse vastavalt määruse (EL) 2017/1130¹² artiklis 2 sätestatud määratlusele;

¹¹ 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).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1130 kalalaevade omaduste määramise kohta (ELT L 169, 30.6.2017, lk 1).

9. „surmav vigastus“ – õnnetuses isikule tekitatud vigastus, mis põhjustab tema surma õnnetusele järgnenud 15 päeva jooksul (kui asjakohane teave on kättesaadav).“

(4) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt.

a) Lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) ei sõltu juurdlustest kriminaalmenetluse raames või muudest paralleelsetest juurdlustest, mida teostatakse vastutuse või süü kindlaksmääramiseks, ja et juurdlusasutused saavad juurdluse tulemustest aru anda ilma ühegi isiku, organisatsiooni või osalise, keda juurdluse tulemused võivad mõjutada, juhiste või sekkumiseta,“;

b) Lõike 2 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) kooskõlastada liikmesriikide asjaomaste juurdlusasutuste tegevust niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.“

(5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Juurdluse läbiviimise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud juurdlusasutus viib läbi ohutusjuurdluse pärast väga rasket laevaõnnetust,

a) mis on seotud tema lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumise kohast;

b) mis leiab aset tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, sõltumata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist; või

c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumise kohast ja sellega seotud laeva(de) lipuriigist.

2. Alla 15-meetriste kalalaevade puhul hindab juurdlusasutus väga rasket laevaõnnetust esialgselt, et teha kindlaks, kas alгатada ohutusjuurdlus või mitte.

Juhul kui juurdlusasutus otsustab alla 15-meetrise kalalaevaga toimunud väga raske laevaõnnetuse ohutusjuurdlust mitte alгатada, registreeritakse kõnealuse otsuse põhjused ja teavitatakse neist vastavalt artikli 17 lõikele 3.

3. Lõikes 2 osutatud otsuste puhul võtab juurdlusasutus arvesse kättesaadavaid tõendeid ning seda, kas ohutusjuurdluse tulemused võivad kaasa aidata õnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmisele tulevikus. Muu laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral otsustab juurdlusasutus, kas alгатada ohutusjuurdlus või mitte.

4. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusasutus määrab koostöös muude oluliselt huvitatud riikide samaväärsete asutustega kindlaks ohutusjuurdluse teostamise sellise ulatuse ja korra, mis tema arvates on kõige tõhusamad käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks ning õnnetuste ja ohtlike juhtumite ärahoidmiseks tulevikus.

5. Ohutusjuurdluste läbiviimisel järgib juurdlusasutus IMO suuniseid juurdlejate abistamiseks ohutusjuurdluse koodeksi rakendamisel. Juurdlejad võivad kasutada kõnealustest suunistest erinevat metoodikat, kui see on nende kutsealase arvamuse kohaselt põhjendatud ja kui see on vajalik juurdluse eesmärkide saavutamiseks. Komisjon võib vastu võtta soovitusi kõnealuste suuniste rakendamiseks, võttes arvesse ohutusjuurdluste käigus saadud asjakohaseid kogemusi ja pärast konsulteerimist juurdlusasutustega kooskõlas artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistikuga.

6. Selle üle otsustamisel, kas laevaõnnetus või ohtlik juhtum, mis toimus pardati või kai ääres sildunult 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 siseriiklike õigusaktidega pöörama erilist tähelepanu laeva konstruktsiooni, varustuse, protseduuride, meeskonna ja laeva juhtimise seotusele toimuva tegevusega ja asjakohasusele selle seisukohast.

7. Ohutusjuurdlus algatatakse viivitamata pärast laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumist ja mitte mingil juhul hiljem kui kaks kuud pärast selle toimumist.

8. Kui ohutusjuurdluse käigus selgub, et on toime pandud meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsiooni (1988) ajakohastatud versiooni artiklis 3, 3bis, 3ter või 3quarter käsitletav süütegu, teavitab juurdlusasutus, võttes arvesse siseriiklikku õigust, sellest viivitamata liikmesriigi või liikmesriikide ja kõigi asjaomaste kolmandate riikide meresõidurvalisuse valdkonna asutusi.“

(6) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Teavitamiskohustus

Liikmesriigid näevad oma õigussüsteemi alusel ette, et vastutavad asutused ja/või kaasatud osapooled teavitavad viivitamata nende juurdlusasutust kõigist käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja ohtlikest juhtumitest.“

(7) 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 juurdluse läbiviimise põhjustest. Paralleelset ohutusjuurdlust läbiviivad liikmesriigid teevad üksteisega koostööd. Eelkõige vahetavad asjaomased juurdlusasutused teavet, mis on kogutud nende juurdluse käigus, eriti eesmärgiga jõuda niivõrd kui võimalik ühisele tulemusele.“;

b) lisatakse lõige 1a:

„1a. Ohutusjuurdluse käigus peavad oluliselt huvitatud liikmesriigid ohutusjuurdlust läbiviivat liikmesriiki / läbiviivaid liikmesriike võimaluse piires abistama ohutusjuurdluse jaoks vajalikule teabele juurdepääsu võimaldamisel. Ohutusjuurdlust läbiviivale juurdlejale / läbiviivatele juurdlejatele võib vastavalt siseriiklikule õigusele tagada juurdepääsu ka oluliselt huvitatud riigi inspektorite, rannikuvalveametnike, laevaliikluse juhtide, lootside ja muu merepersonali käsutuses olevale teabele.“

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, kelle territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud UNCLOSis, laevaõnnetus või ohtlik juhtum toimus, või kui see toimus muudes vetes, algatab juurdluse liikmesriik, mida kõnealune parvlaev või kiirreisilaev viimasena külastas. Kõnealune liikmesriik vastutab ohutusjuurdluse teostamise ja teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.“

(8) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Ohutusjuurdlusasutused

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

Väljastatud ei ole ohutusjuurdluses ajutiselt osalevate, vajalike erioskustega juurdlejate asjakohane nimetamine ega ohutusjuurdluse mis tahes aspektis ekspertnõu andvate konsultantide kasutamine.

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

Sisemaal paiknevad liikmesriigid, kellel ei ole nende lipu all sõitvaid laevu, millele kohaldatakse käesolevat direktiivi, määravad artikli 5 lõike 1 punkti c kohases ohutusjuurdluses osalemiseks sõltumatu kontrollkeskuse.

2. Ohutusjuurdlusasutus tagab, et juurdlejatel on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab ohutusjuurdlusasutus, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.

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 riikliku ohutusjuurdlusasutuse või muu ohutusjuurdlusasutuse juurdlejatele, kellele on tehtud ülesandeks ohutusjuurdlust teostada, vajaduse korral koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega, antakse mis tahes asjakohast teavet 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, meeskonna või muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud andmetele, sealhulgas VDRi või S-VDRi andmetele, võimalusega neid paljundada ja kasutada;
 - e) omada vaba juurdepääsu ohvrite surnukehade kontrollimise tulemustele 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 käesoleva direktiivi alusel teostada juurdlust ka muude juhtumite kohta, tingimusel et sellised juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.
7. Iga liikmesriik võib töötada välja oma ohutusjuurdlusasutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi, seda rakendada ja hallata.

(9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Konfidentsiaalsus

1. Ilma et see piiraks määruse (EL) 2016/679 kohaldamist, tagavad liikmesriigid oma õigussüsteemide raames, et järgmised andmed tehakse kättesaadavaks üksnes ohutusjuurdluse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab, et andmete avaldamine vastab ülekaalukale üldisele huvile, kaasa arvatud juhud, kui leitakse, et avalikustamisest tulenev kasu kaalub üles negatiivse siseriikliku ja rahvusvahelise mõju, mida selline tegevus võib avaldada asjaomasele või mõnele tulevikus toimuvale ohutusalasele uurimisele:

- a) kõik ütlused, mille ohutusjuurdlusasutus on ohutusjuurdluse käigus isikutelt saanud;
- b) ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikute tuvastamist võimaldavad andmed;
- c) ohutusjuurdlusasutuse kogutud eriti tundlikud eraelulised andmed, sealhulgas andmed isikute tervisliku seisundi kohta;
- d) ohutusjuurdluse käigus koostatud materjalid, näiteks märkmed, kavandid, juurdlejate koostatud arvamused, 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 asjaomane ohutusjuurdlusasutus;
- f) vahekokkuvõtete, lühikokkuvõtete või lõppkokkuvõtete kavandid;

- g) kogu teabevahetus, mis on toimunud laeva käitamisega seotud isikute vahel;
- h) laevaliiklusteenistuse kirjalikud ja elektroonilised salvestised ja nende transkriptsioonid, sealhulgas siseseks kasutuseks koostatud aruanded ja materjalid.

2. Ohutusjuurdluses sisalduvad reisiinfo salvesti ja lihtsustatud reisiinfosalvesti salvestised tehakse kättesaadavaks või neid kasutatakse üksnes kas ohutusjuurdluse või meresõiduohutuse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui sellised salvestised anonüümitakse või nende avalikustamiseks kasutatakse turvalist protseduuri.

3. Lõikes 1 nimetatud eesmärkidel võib avaldada ainult rangelt vajalikud andmed.

4. Liikmesriigid võivad otsustada piirata juhtumite liike, mille puhul võib vastu võtta sellise avalikustamise otsuse, järgides samas liidu õigust.“

(10) 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 eesmärgi saavutamiseks.“

b) Lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatav lõik ja punkt a asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriikide ohutusjuurdlusasutused lepivad alalise koostööraamistiku piires 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 VDRidest ja S-VDRidest ning muudest elektroonilistest seadistest saadud andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;“

b) 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 mis tahes asjakohast teavet.“

(10a) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt.

a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigi osalemine oluliselt huvitatud kolmanda riigi poolt teostatavas ohutusjuurdluses ei piira ohutusjuurdluse teostamise ja sellest teavitamise kohustust vastavalt käesolevale direktiivile. Kui oluliselt huvitatud kolmas riik juhib ohutusjuurdlust, milles osaleb üks või mitu liikmesriiki, võivad liikmesriigid otsustada mitte viia läbi paralleelset juurdlust, eeldusel et kolmanda riigi juhitud ohutusjuurdlus viiakse läbi kooskõlas IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga. Sel juhul ei kohaldata liikmesriikide ohutusjuurdlusasutustele artikli 14 sätteid.“

(10b) Artikli 13 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnetsalvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas VDRidest ja S-VDRidest ning muudest elektroonilistest seadistest 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.

Ohutusjuurdlusasutused võivad otsustada, et ohutusjuurdluse lõppemisel avaldatakse lühikokkuvõte, kui:

- a) tegemist ei ole väga raske laevaõnnetuse ohutusjuurdlusega; või
- b) laevaõnnetus ja selle ohutusjuurdluse tulemused ei võimalda vältida tulevikus toimuda võivaid õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid.

2. Ohutusjuurdlusasutused püüavad teha lõikes 1 osutatud õnnetusjuhtumi kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitused, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise kuupäevast. Kui väga raske õnnetuse lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõte 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise kuupäevast.

3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi ohutusjuurdlusasutus saadab komisjonile lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. Ohutusjuurdlusasutus võtab arvesse komisjoni võimalikke tehnilisi märkusi lõppkokkuvõtete kohta, mis ei mõjuta tulemuste sisu, eesmärgiga parandada õnnetusjuhtumi kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele.

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 20 vastu delegeeritud õigusakte I lisa faktilist teavet, kirjeldust või analüüsi sisaldavate osade muutmiseks või täiendamiseks.“

(12) Artiklit 15 muudetakse järgmiselt.

a) Lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad ohutusjuurdlusasutuste esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ning vajaduse korral võtavad piisavaid järelmeetmeid vastavalt liidu ja rahvusvahelisele õigusele.“

b) Lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Vajaduse korral esitab kas ohutusjuurdlusasutus või komisjon ohutuse tagamise soovitusi andmete abstraktse analüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluste üldiste tulemuste põhjal.“

(13) Artikli 16 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Ilma et see piiraks liikmesriigi ohutusjuurdlusasutuse õigust anda varajast hoiatusteadet, teavitab ta viivitamata ohutusjuurdluste mis tahes etapil 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 teavitavad Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormil EMCIP kõigist laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt, ning ohutusjuurdluste läbiviimisel esitavad EMCIPi andmebaasi süsteemi kohaselt ohutusjuurdluste tulemusel saadud andmed. Alla 15-meetriste kalalaevade puhul nõutakse ainult väga rasketest laevaõnnetustest teatamist. Kui alla 15-meetriste kalalaevade puhul ei viida väga raskete laevaõnnetuste puhul läbi ohutusjuurdlust, tuleb selle kohta esitada põhjendus.“

b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriikide 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 II lisas sisalduva teabe muutmiseks või täiendamiseks seoses vajadusega võtta arvesse IMO poolt IMO ohutusjuurdluse koodeksis või IMO suunistes tehtud muudatusi.“

(15) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 17a

Koolitus ja operatiivtugi

1. Liikmesriikide ohutusjuurdlusasutuste konkreetsel taotlusel aitab komisjon arendada suutlikkust ja jagada teadmisi ohutusjuurdlusasutuste sees ja vahel, pakkudes koolitust laevade, nende varustuse ja käitamisega seotud uute õiguslike ja tehnoloogiliste arengute, konkreetsete tehnikate ja vahendite ning tehnoloogiate kohta.
2. Liikmesriikide ohutusjuurdlusasutuste taotlusel ja eeldusel, et huvide konflikti ei teki, tagab komisjon kõnealustele liikmesriikidele ohutusjuurdluste läbiviimiseks operatiivtoe. Selline tugi võib hõlmata spetsiaalsete analüütiliste vahendite või seadmete ning spetsiaalsete eksperditeadmiste pakkumist, mida ohutusjuurdlusasutused tavapäraselt ei vaja, kui on tagatud nende sõltumatus.“

(16) Artikkel 19 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 19

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.“

(17) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„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 [*alusakti jõustumise kuupäevast*].
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 teatavastegemist 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.“

(18) Artikkel 23 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 23

Rakendamise läbivaatamine

Komisjon esitab [*väljaannete talitus, palun lisada saavas käändes kuupäev: kümme aastat alates käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast*] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta.“

(19) Artiklisse 24 lisatakse järgmine lõige:

„3. Komisjoni määrus (EL) nr 1286/2011 tunnistatakse kehtetuks alates käesoleva direktiivi ülevõtmistähtaja möödumisest, nagu on sätestatud direktiivi [*palun sisestada muutmisdirektiivi viide*] artikli 2 lõikes 1.“

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt nelja aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

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 siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
