

31999L0035

1.6.1999

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 138/1

NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/35/EÜ,**29. aprill 1999,****regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

(4) merel toimuva reisijateveo siseturumõõdet silmas pidades on ühenduse tasandi meede kõige tõhusam viis kehtestada ühenduse kõikides osades ühtne laevade ohutuse miinimumtase;

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

(5) ühenduse tasandi meede on parim viis tagada mõnede Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) raames kokkulepitud põhimõtete ühtlustatud jõustamine, vältides nii konkurentsimoonusi erinevate ühenduse sadamate ning ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade vahel,

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

vastavalt asutamislepingu artiklis 189c sätestatud menetlusele ⁽³⁾

(6) proportsionaalsuse põhimõtet silmas pidades on direktiiv sobivaim õigusakt, sest sellega antakse raamistik ühtse ja kohustusliku üldise ohutusstandardi kohaldamiseks liikmesriikides, jättes samas liikmesriikidele õiguse otsustada, missugused rakendusvahendid vastavad kõige paremini nende siseriiklikule süsteemile;

ning arvestades, et:

(1) ühise transpordipoliitika raames tuleb võtta lisameetmeid, et tõhustada reisijateveo ohutust merel;

(7) laevade ohutus on eeskätt lipuriikide kohustus; iga liikmesriik peaks tagama selle liikmesriigi lipu all sõitvate ro-ro-reisiparvlaevade ja neid käitavate ühingute suhtes kohaldatavate ohutusnõuete järgimise;

(2) ühendus on tõsiselt mures arvukalt inimohvreid nõudnud ro-ro-reisiparvlaevade õnnetuste pärast; isikutel, kes kasutavad ro-ro-reisiparvlaevu ja kiirreisilaevu ühenduse kõikides osades, on õigus eeldada ja loota asjakohasele ohutustasemele;

(8) sadamariigi kontroll ei näe ette ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade korrapäraseid põhjalikke ennetavaid ülevaatusi ning kontrollimisi; seetõttu tuleks kontrollida, kas ühingud ning nende parvlaevad ja kiirlaevad vastavad IMO raames kokkulepitud ohutusstandarditele, vajaduse korral piirkondlikul tasandil vastuvõtivate riikide korrapärase kohustuslike ülevaatusete süsteemi kaudu; ühingutel tuleks takistada selliste parvlaevade ja kiirlaevade käitamist, kui kontrollimise tagajärjel ilmneb nende ohutusnormide ohtlik mittevastavus;

(3) nõukogu kutsus oma 22. detsembri 1994. aasta resolutsioonis ro-ro-reisiparvlaevade ohutuse kohta ⁽⁴⁾ komisjoni üles esitama ettepanekuid kohustusliku ülevaatusete ja kontrollimise korra kohta kõigi ühenduse sadamatest või sadamatesse sõitvate ro-ro-reisiparvlaevade ohutuse tagamiseks, kaasa arvatud laevaõnnetuste uurimise õigus;

(9) käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele kui vastuvõtjariikidele; vastuvõtjariikidena teostavad kohustused põhinevad konkreetsel sadamariigi kohustustel, mis on täielikult kooskõlas 1982. aasta Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooniga (UNCLOS);

⁽¹⁾ EÜT C 108, 7.4.1998, lk 122.

⁽²⁾ EÜT C 407, 28.12.1998, lk 106.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 7. oktoobri 1998. aasta arvamus (EÜT C 328, 26.10.1998, lk 82), nõukogu 21. detsembri 1998. aasta ühine seisukoht (EÜT C 49, 22.2.1999, lk 15) ja Euroopa Parlamendi 10. veebruaril 1999. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT C 379, 31.12.1994, lk 8.

- (10) ohutuse suurendamise ja konkurentsimoонutuste vältimise huvides tuleks ühiseid ohutusnõudeid kohaldada kõigi ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes sõltumata nende lipuriigist, mis pakuvad korrapäraseid teenuseid liikmesriikide sadamasse või sadamast nii rahvusvahelistel liinidel kui ka kohalikus rannasõidus kaugemal kui 20 miili rannajoonest, kus merehädalised võiksid maabuda, jättes liikmesriikidele võimaluse laiendada käesoleva direktiivi kohaldamisala ro-ro-reisiparvlaevadele ja kiirreisilaevadele, mis tegelevad kohaliku rannasõiduga merepiirkondades kuni 20 miili kaugusel rannajoonest;
- (11) vastuvõtjariigid peavad kontrollima, kas ühenduse sadamatesse ja sadamatest sõitvad ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad järgivad teatavaid ühtlustatud nõudeid lipuriigi sertifitseerimise ja jälgimise kohta;
- (12) need ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad peaksid nii ehitusjärgus kui ka kogu kasutusaja jooksul vastama kohaldatavatele liigitusnõuetele kere, pea- ja abimehhanismide ning elektri- ja juhtimisseadmete ehituse ja hoolduse osas ning need tuleks varustada asjakohastele rahvusvahelistele nõuetele vastava reisiinfo salvestiga;
- (13) vastuvõtjariigid peaksid kontrollima, et neid teenuseid osutavad ühingud käitavad oma ro-ro-reisiparvlaevu ja kiirreisilaevu maksimaalset turvalisust tagaval viisil; huvitatud liikmesriikidel, mis ei ole lipuriigid, tuleks lubada täielikult osa võtta iga laevaõnnetuse uurimisest;
- (14) on oluline kontrollida, et kolmandate lipuriikide ametiasutused nõustuvad ühingute kohustustega teha koostööd kõigi laevaõnnetuste või intsidentide uurimisel ning järgida tunnustatud organisatsioonide nõudeid liigituse ja vajaduse korral sertifitseerimise kohta; sellised ametiasutused peaksid nõustuma ühtlustatud ülevaatus- ja sertifitseerimismenetlustega;
- (15) ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade jätkuva vastavuse tagamiseks käesoleva direktiivi nõuetele peaksid vastuvõtjariigid korraldama ülevaatusi enne teenuse osutamise algust ja seejärel korrapärase vaheaegadega ning alati, kui töötingimustes toimub oluline muutus;
- (16) ühingutele pandud koormuse vähendamiseks tuleks nõuetekohaselt arvestada varasemaid taatlusi ja ülevaatusi; ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad tuleks ülevaatusetest vabastada, kui on kindlaks tehtud, et nad vastavad käesolevale direktiivile samalaadsetel liinidel sõitmiseks, ning asenduslaevade puhul peaks saama kasutada erikorda; ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis on läbinud vastuvõtjariike rahuldava ülevaatusi, ei tohiks kohaldada laiendatud kontrolli vastavalt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivile 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) ⁽¹⁾;
- (17) liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et täita oma kohustusi vastuvõtjariikidena;
- (18) liikmesriikidele võib osutada kasulikuks saada oma ülesannete täitmisel abi tunnustatud organisatsioonidelt, mis vastavad nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/57/EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusesega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta) ⁽²⁾ nõuetele;
- (19) ülevaatusi kavandamisel tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade käituse ning hoolduskavasid;
- (20) liikmesriigid peaksid tagama, et nende siseriiklikud õigussüsteemid võimaldaksid neil ja kõigil teistel oluliselt huvitatud liikmesriikidel osaleda või teha koostööd õnnetuste uurimisel või neid korraldada IMO laevaõnnetuste uurimise koodeksi alusel; selliste uurimiste tulemused tuleks teha avalikult kättesaadavaks;
- (21) kogum kaasnevaid meetmeid navigatsioonisüsteemide, situatsiooniplaneerimise ja kohalike tegevuspiirangute valdkondades suurendaks ohutust veelgi;
- (22) käesoleva direktiivi kohaldamise jälgimise võimaldamiseks tuleks luua ülevaatusi saadud teabel põhinev andmebaas;

⁽¹⁾ EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 98/42/EÜ (EÜT L 184, 27.6.1998, lk 40).

⁽²⁾ EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20. Direktiivi on muudetud komisjoni direktiiviga 97/58/EÜ (EÜT L 274, 7.10.1997, lk 8).

- (23) on vaja, et käesoleva direktiivi tõhusal kohaldamisel abistaks komisjoni liikmesriikide esindajatest koosnev komitee; seda ülesannet võib täita nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiivi 93/75/EMÜ (miinimumnõuete kohta, mis käsitlevad ohtlikke või saastavaid kaupu vedavaid laevu, mis suunduvad ühenduse sadamasse või lahkuvad sealt) ⁽¹⁾ artikliga 12 asutatud komitee;
- (24) komitee võib teatavaid käesoleva direktiivi sätteid kohandada, et viia need vastavusse ühenduse või IMO meetmetega, ja parandada selle korda, et võtta arvesse 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) edasisi jõustunud muudatusi ning tagada mõnede IMO resolutsioonide muudatuste ühtlustatud rakendamine, laiendamata käesoleva direktiivi reguleerimisala,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on sätestada kohustuslike ülevaatusüsteem, mis annab suurema kindluse ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade liinivedude ohutu käitamise suhtes ühenduse sadamatesse ja sadamatest ning anda liikmesriikidele õigus korraldada nende teenustega seoses juhtunud laevaõnnetuste või intsidentide uurimisi, nendes osaleda või nende raames koostööd teha.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis ja selle lisades kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *ro-ro-reisiparvlaev* – mereliikluses üle 12 reisijale mõeldud reisijateveoalus, mis on planeeritud nii, et maantee- või raudteesõidukid võivad ise pardale ja maha sõita;
- b) *kiirreisilaev* – käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeval muudetud 1974. aasta SOLASE konventsiooni X peatüki 1. reegli määratletud kiirlaev, mis veab rohkem kui 12 reisijat;

- c) *reisija* – iga inimene, kes ei ole:
- i) kapten ja meeskonnaliikmed või muud isikud, kes töötavad ükskõik kellena laeval selle laeva huvides, ja
 - ii) alla ühe-aastane laps;
- d) *1974. aasta SOLASE konventsioon* – käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeval kehtiv rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel koos selle protokollide ja muudatustega;
- e) *rahvusvaheline kiirlaevakoodeks* – IMO meresõiduohutuse komitee 20. mai 1994. aasta resolutsioonis MSC 36 (63) sisalduv kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks, nagu seda on muudetud käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeval;
- f) *liinivedu* – ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva vedude seeria, mis tagab ühenduse kahe või enama sama sadama vahel, või reiside seeria samast sadamast ja samasse sadamasse ilma vahepeatusteta kas:
- i) avaldatud sõiduplaani kohaselt; või
 - ii) nii regulaarselt või sageli, et need moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;
- g) *merepiirkond* – iga merepiirkond, mis sisaldub vastavalt nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) ⁽²⁾ artiklile 4 koostatud nimekirjas;
- h) *tunnistused* on:
- i) rahvusvaheliste merereisidega tegelevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul muudetud 1974. aasta SOLASE konventsiooni alusel antud meresõiduohutust tõestavad tunnistused koos asjakohase seadmete dokumentatsiooniga ning vajaduse korral vabastussertifikaatide ja tegevuslubadega;
 - ii) kohaliku rannasõiduga tegelevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul vastavalt direktiivile 98/18/EÜ antud meresõiduohutust tõestavad tunnistused koos asjakohase seadmete dokumentatsiooniga ning vajaduse korral vabastussertifikaatide ja tegevuslubadega;
- i) *vabastussertifikaat* – iga vastavalt 1974. aasta SOLASE konventsiooni reegli IB/12 punkti a alapunkti vi sätetele antud sertifikaat;

⁽¹⁾ EÜT L 247, 5.10.1993, lk 19. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 98/74/EÜ (EÜT L 276, 13.10.1998, lk 7).

⁽²⁾ EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1.

- j) *lipuriigi ametiasutus* – pädev asutus riigis, mille lipu all ro-ro-reisiparvlaeval või kiirreisilaeval on õigus sõita;
- k) *vastuvõtjariik* – liikmesriik, kelle sadama(te)sse või sadama(-te)st ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev liinivedudega tegeleb;
- l) *rahvusvaheline merereis* – merereis liikmesriigi sadamast väljaspool seda liikmesriiki asuvasse sadamasse või vastupidi;
- m) *kohalik rannasõit* – merereis liikmesriigi sadamast samasse või teise selle liikmesriigi sadamasse;
- n) *tunnustatud organisatsioon* – iga vastavalt direktiivi 94/57/EÜ artiklile 4 tunnustatud organisatsioon;
- o) *ühing* – ühing, kes käitab üht või mitut ro-ro-reisiparvlaeva, millele on antud nõuetele vastavuse tunnistus vastavalt nõukogu 8. detsembri 1995. aasta määruse (EÜ) nr 3051/95 (ro-ro-tüüpi reisiparvlaevade meresõiduohutuse korralduse kohta) ⁽¹⁾ artikli 5 lõikele 2, või ühing, kes käitab kiirreisilaeva, millele on antud nõuetele vastavuse tunnistus vastavalt käesoleva direktiivi vastuvõtmise kuupäeval muudetud 1974. aasta SOLASe konventsiooni reeglile IX/4;
- p) *laevaõnnetuste uurimise koodeks* – laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks, mille IMO võttis vastu assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooniga A.849(20);
- q) *eriülevaatus* – artiklites 6 ja 8 täpsustatud vastuvõtjariigi tehtav ülevaatus;
- r) *kvalifitseeritud inspektor* – avalik teenistuja või isik, kelle liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud teostama tunnistuste andmisega seotud ülevaatusi ja kontrollid ning kes vastab V lisas täpsustatud kutsequalifikatsiooni ning sõltumatuse nõuetele;
- s) *puudus* – seisund, mis ei vasta käesoleva direktiivi nõuetele.

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse kõigi ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis teevad liinivedusid liikmes-

⁽¹⁾ EÜT L 320, 30.12.1995, lk 14. Määrust on muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 179/98 (EÜT L 19, 24.1.1998, lk 35).

riigi sadamasse või sadamast sõltumata nende lipust, kui nad tegelevad rahvusvaheliste merereisidega või kohaliku rannasõiduga direktiivi 98/18/EÜ artiklis 4 nimetatud A-klassiga hõlmatud merepiirkondades.

2. Liikmesriigid võivad kohaldada käesolevat direktiivi ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis tegelevad kohaliku rannasõiduga lõikes 1 nimetatud merepiirkondades. Nendes tingimustes kohaldatakse asjakohaseid eeskirju kõigi samades tingimustes töötavate ro-ro-reisiparvlaevade või kiirreisilaevade suhtes ilma diskrimineerimiseta lipuriigi, kodakondsuse või ühingu tegevuskoha alusel.

Artikkel 4

Ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevadega seoses nõutavad esmased ülevaatused

1. Enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva liinivedudega tegelema hakkamist või 12 kuu jooksul pärast artikli 19 lõikes 1 nimetatud kuupäeva sel kuupäeval juba liiniveoga tegeleva ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva puhul kontrollivad vastuvõtjariigid, et ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad:

- a) omavad kehtivat tunnistust, mille on välja andnud lipuriigi ametiasutus või tema nimel tegutsev tunnustatud organisatsioon;
- b) on tunnistuste andmiseks üle vaadatud vastavalt asjakohastele menetlustele ja suunistele, mis on lisatud IMO assamblee resolutsioonile A.746(18) ülevaatuses suuniste kohta ülevaatusete ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemi alusel, nagu neid loetakse käesoleva direktiivi vastuvõtmise ajal, või sama eesmärgi saavutamiseks kavandatud menetlustele;
- c) järgivad tunnustatud organisatsiooni eeskirjadega või lipuriigi ametiasutuses samaväärsena tunnustatud eeskirjadega klassifikatsiooniks täpsustatud standardeid kere, masinate ning elektri- ja juhtimisseadmete ehituse ja hoolduse osas;
- d) on varustatud reisiinfo salvestiga (*voyage data recorder* – VDR) teabe andmise eesmärgil võimaliku õnnetusjuhtumi uurimiseks. Reisiinfo salvesti peab vastama IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.861(20) toimumisnormidele ning järgima Rahvusvahelise Elektrotehnikakomisjoni (IEC) standardis nr 61996 sätestatud katsestandardeid. Enne käesoleva direktiivi jõustumist ehitatud ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade pardale paigaldatavate

reisiinfo salvestite puhul võib teha mõnede nõuete järgimisest erandeid. Erandid ja tingimused, mille korral neid tehakse, võetakse vastu artiklis 16 sätestatud korras;

e) järgivad konkreetseid püstuvusnõudeid, mis on võetud vastu piirkondlikul tasandil ja üle võetud nende siseriiklikesse õigusaktidesse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiviga 98/34/EÜ (millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest teatamise kord ning infoühiskonna teenuste eeskirjade esitamise kord) ⁽¹⁾ ettenähtud teatamise korrale, kui nad tegelevad selles piirkonnas nende siseriiklike õigusaktidega reguleeritava teenusega, kui need nõuded ei ületa 1995. aasta SOLASE konverentsi resolutsiooni 14 lisas (lepinguga seotud püstuvusnõuded) täpsustatud nõudeid ja neist on teatatud IMO peasekretärile resolutsiooni punktis 3 sätestatud korras.

2. Lõike 1 punkti e kohaldatakse kiirreisilaevade suhtes ainult vajaduse korral.

Artikkel 5

Ühingu ja lipuriikidega seoses nõutavad esmased ülevaatused

Enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva liinivedudega tegeleva hakkamist või 12 kuu jooksul pärast artikli 19 lõikes 1 nimetatud kuupäeva sel kuupäeval juba liiniveoga tegeleva ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva puhul peavad vastuvõtjariigid:

1. kontrollima, et sellist parvlaeva või kiirlaeva liinivedudel käitavad ühingu:
 - a) võtavad vajalikud meetmed I lisas sätestatud erinõuete kohaldamise tagamiseks ning esitavad tõendi käesoleva lõike ja artikli 4 järgimise kohta liinivedudega seotud vastuvõtjariikidele;
 - b) lepivad eelnevalt kokku, et vastuvõtjariigid ja iga oluliselt huvitatud liikmesriik võivad korraldada kõigi laevaõnnetuste või intsidentide uuringuid, neis täielikult osaleda või nende raames koostööd teha vastavalt artiklile 12, ning võimaldavad neile ligipääsu sellise õnnetuse või juhtumiga seotud parvlaeva või kiirlaeva reisiinfo salvestist saadud teabele.

2. Kui sellise parvlaeva või kiirlaeva lipuriik ei ole liikmesriik, peab lipuriik kinnitama, et on vastu võtnud ühingu kohustuse järgida käesoleva direktiivi nõudeid.

Artikkel 6

Esmased eriülevaatused

1. Enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva liinivedudega tegeleva hakkamist või 12 kuu jooksul pärast artikli 19 lõikes 1 nimetatud kuupäeva sel kuupäeval juba liiniveoga tegeleva ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva puhul korraldavad vastuvõtjariigid vastavalt I ja III lisale esmase eriülevaatusveendumaks, et ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev vastab liinivedude ohutuks tegemiseks vajalikele nõuetele.

2. Kui käesolevat artiklit kohaldatakse enne käitamise algust, määravad vastuvõtjariigid esmase eriülevaatusvea jaoks kuupäeva, mis ei ole rohkem kui üks kuu pärast artiklites 4 ja 5 nõutava kontrollimise lõpetamiseks vajalike kinnituste kättesaamist.

Artikkel 7

Erisätted

1. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev hakkab tegeleva teise liiniveoga, võtab uus vastuvõtjariik igati arvesse varem selle parvlaeva või kiirlaeva puhul käesoleva direktiiviga reguleeritud varasema liiniveoga tegelemiseks tehtud taatlusi ja ülevaatusi. Kui uus vastuvõtjariik on nende varasemate taatluste ja ülevaatusetega rahul ning kui need on uutes töötingimustes asjakohased, ei tule enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva töö algust uuel liiniveol kohaldada artikleid 4, 5 ja 6.

2. Artikleid 4, 5 ja 6 ei pea kohaldama, kui juba käesoleva direktiiviga reguleeritava liiniveoga tegelev käesolevale direktiivile vastav ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev viiakse üle teisele käesoleva direktiiviga reguleeritavale liiniveole, kus asjakohased vastuvõtjariigid nõustuvad, et marsruudi omadused on samalaadsed, ning kõik vastuvõtjariigid nõustuvad, et ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev vastab kõigile selle liiniveo ohutusnõuetele.

Ühingu taotluse korral võivad asjaomased vastuvõtjariigid eelnevalt kinnitada oma nõusolekut, et marsruudi omadused on samalaadsed.

3. Juhul kui ettenägematute asjaolude tõttu tuleb veo jätkumise tagamiseks ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev kiiresti

⁽¹⁾ EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37. Direktiivi on muudetud direktiiviga 98/48/EÜ (EÜT L 217, 5.8.1998, lk 18).

asendada ning lõikeid 1 ja 2 ei kohaldata, võib vastuvõtjariik lubada parvlaeval või kiirlaeval tegevust alustada juhul, kui:

Artikkel 9

Teatamine

a) visuaalne kontroll ja dokumentide kontroll ei tekita kahtlusi, et ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev ei vasta vajalikele ohutusnõuetele, ja

Vastuvõtjariigid teatavad ühingutele viivitamata kirjalikult artiklitele 4, 5, 6 ja 8 vastavate taatluste ja ülevaatuste tulemustest.

b) vastuvõtjariik lõpetab artiklitele 4, 5 ja 6 vastavad taatlused ning ülevaatused ühe kuu jooksul.

Artikkel 10

Tegevuse tõkestamine

Artikkel 8

Korrapärased eriülevaatused ja muud ülevaatused

1. Vastuvõtjariigid korraldavad kord 12-kuulise ajavahemiku jooksul:

— eriülevaatused vastavalt III lisale, ja

— ülevaatused liiniveo ajal, mille eesmärk on hõlmata piisavalt palju I, III ja IV lisas loetletud punkte, et veenda vastuvõtjariiki, et parvlaev või kiirlaev vastab jätkuvalt kõikidele ohutusnõuetele.

Artiklile 6 vastav esmane eriülevaatus loetakse käesoleva artikli kohaldamisel eriülevaatusesks.

2. Vastuvõtjariik korraldab eriülevaatused vastavalt III lisale iga kord, kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev läbib ulatusliku remondi, ümberehituse ja muudatused või kui muutub laeva haldaja või lipp või laeva klass. Laeva haldaja või lipu või laeva klassi muutmise korral võib liikmesriik siiski varem parvlaeval või kiirlaeval tehtud taatlusi ja ülevaatusi arvestades ning juhul, kui see muutus ei mõjuta laeva tööohutust, vabastada parvlaeva või kiirlaeva käesolevas lõikes nõutavast eriülevaatusesks.

3. Kui lõikes 1 nimetatud ülevaatused käigus peaksid kinnitust leidma või ilmnema puudused käesoleva direktiivi osas, mis nõuavad tegevuse tõkestamist, kannab ühing kõik tavalisel aruandeperioodil ülevaatusetega seotud kulud.

1. Vastuvõtjariik tõkestab ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva tegevuse liinivedudel:

a) kui ta ei saa kinnitada artiklite 4 ja 5 nõuete järgimist;

b) alati, kui artiklites 6 ja 8 nimetatud ülevaatused ajal leitakse puudusi, mis kujutavad vahetut ohtu inimestele, parvlaevale või kiirlaevale, selle meeskonnale ja reisijatele;

c) kui leiavad kinnitust II lisas loetletud ühenduse õigusaktide rikkumised, mis kujutavad vahetut ohtu inimestele, parvlaevale või kiirlaevale, selle meeskonnale ja reisijatele;

d) alati, kui lipuriik ei ole temaga konsulteerinud artikli 13 lõigetes 1 või 5 nimetatud küsimustes,

kuni vastuvõtjariik teeb kindlaks, et oht on kõrvaldatud ja direktiivi nõuded täidetud.

Vastuvõtjariik teatab ühingule kirjalikult otsusest tõkestada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva tegevus, esitades täieliku põhjenduse.

2. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev tegutseb juba liiniveol ja leitakse puudusi, nõuavad vastuvõtjariigid ühingult vajalike meetmete võtmist nende kõrvaldamiseks viivitamatult või täpselt määratletud ning mõistlikuks tähtajaks, kui need ei ohusta vahetult parvlaeva või kiirlaeva, selle meeskonna ja reisijate ohutust. Pärast puuduste kõrvaldamist kontrollivad vastuvõtjariigid, et kõrvaldamine on neile täiesti vastuvõetav. Kui see neile vastuvõetav ei ole, tõkestavad nad parvlaeva või kiirlaeva tegevuse.

3. Liikmesriigid kehtestavad ja säilitavad vastavalt siseriiklikele õigusaktidele sobivas korras ühingu kaebuse esitamise õiguse tegevuse tõkestamise otsuse vastu. Kaebuse tuleks käsitleda kiiresti. Kaebuse esitamine ei too kaasa otsuse automaatset peatamist.

Pädev asutus teatab ühinguale nõuetekohaselt kaebuse esitamise õigusest.

4. Juhul kui artikleid 4, 5 ja 6 kohaldatakse enne ro-ro-reisi-parvlaeva või kiirreisilaeva tegevust liiniveol, tuleb otsus laeva töö tõkestamise kohta teha ühe kuu jooksul pärast esmast eriülevaatust ja edastada see viivitamata ühingule.

Artikkel 11

Esimate ja korrapäraste eriülevaatustega seotud kord

1. Vastuvõtjariigid vabastavad ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad, millele on tehtud asjaomast (asjaomaseid) vastuvõtjariiki (vastuvõtjariike) rahuldavad eriülevaadused, direktiivi 95/21/EÜ artikli 7 lõikes 4 nimetatud laiendatud ülevaadustest ning laiendatud ülevaadustest, mis põhinevad selgel alusel, et nad kuuluvad selle direktiivi artikli 7 lõikes 1 ja V lisa A osa punktis 3 nimetatud reisilaevade kategooriasse.

2. Sama parvlaeva või kiirilaeva eriülevaadusega seotud kahe või rohkema vastuvõtjariigi ametiasutused teevad omavahel koostööd. Eriülevaatusi teeb asjaomas(t)e vastuvõtjariigi (vastuvõtjariikide) kvalifitseeritud inspektoritest koosnev rühm. Kui on vaja hinnata kvalitatiivselt klassiga seotud sätete järgimist, tagavad vastuvõtjariigid, et rühma kuulub vajalik ekspert, kaasates vajaduse korral tunnustatud organisatsiooni inspektori. Inspektorid teatavad puudustest vastuvõtjariikide ametiasutustele. Vastuvõtjariik edastab selle teabe lipuriigile, kui see riik ei ole ülevaadusega seotud vastuvõtjariik.

3. Asjaomane vastuvõtjariik võib nõustuda korraldama ülevaadust teise asjaomase vastuvõtjariigi taotluse korral.

4. Ühingu taotluse korral kutsuvad vastuvõtjariigid lipuriigi, mis ei ole vastuvõtjariik, ametiasutuse osalema igas käesoleva direktiivi sätetele vastavas eriülevaaduses.

5. Vastavalt artiklitele 6 ja 8 ülevaadust kavandavad vastuvõtjariigid võtavad nõuetekohaselt arvesse parvlaeva või kiirilaeva käitus- ja hoolduskava.

6. Eriülevaaduste järeldused dokumenteeritakse aruandes, mille vorm kehtestatakse artiklis 16 sätestatud korras.

7. Kui vastuvõtjariikide vahel on püsivad lahkarvamused artikli 4 ja artikli 5 lõike 1 nõuete täitmise kohta, teatab iga eriülevaadusega seotud vastuvõtjariigi ametiasutus komisjonile kohe lahkarvamuste põhjused.

8. Komisjon võtab viivitamata õiguslikke meetmeid otsuse tegemiseks artiklis 16 sätestatud korras.

Artikkel 12

Õnnetusjuhtumite uurimine

1. Liikmesriigid määratlevad oma vastavate siseriiklike õigussüsteemide raames õigusliku seisundi, mis võimaldab neil ja igal teisel oluliselt huvitatud liikmesriigil osaleda ro-ro-reisi-parvlaeva või kiirreisilaevaga seotud laevaõnnetuse või intsi-dendi uurimises või teha selle raames koostööd või kui see on ette nähtud laevaõnnetuste uurimise koodeksiga, korraldada nimetatud uurimine.

2. Mõistete "oluliselt huvitatud riik", "uurimist juhtiv riik" ja "laevaõnnetus" tähendused on samad, mis laevaõnnetuste uurimise koodeksis.

3. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetusega, algatab uurimismenetluse liikmesriik, kelle vetes õnnetus või juhtum toimub, või juhul, kui see toimub muudes vetes, viimane parvlaeva või reisilaeva külastatud liikmesriik. See riik jääb vastutavaks uurimise ja muude oluliselt huvitatud riikidega kooskõlastamise eest, kuni vastastikku lepitakse kokku uurimist juhtiv riik.

4. Selliseid uurimisi korraldavad, neis osalevad või nende raames koostööd tegevad liikmesriigid tagavad, et uurimine viiakse lõpule võimalikult tõhusal viisil ja võimalikult lühikese aja jooksul, võttes arvesse laevaõnnetuste uurimise koodeksi.

5. Liikmesriigid tagavad sellistest uurimistest järelduvate aruannete avalikustamise vastavalt laevaõnnetuste uurimise koodeksi punktile 12.3 ning nendest teatamise komisjonile.

Artikkel 13

Kaasnevad meetmed

1. Vabastussertifikaati andvad või tunnustavad liikmesriigid teevad koostööd asjaomase vastuvõtjariigi või lipuriigi ametiasutusega, et lahendada kõik erimeelsused vabastuste sobivuse osas enne esmast eriülevaadust.

2. Liikmesriigid peaksid käitama kaldapealseid navigatsioonisüsteeme ja muid teabekavasid vastavalt IMO resolutsioonile A.795(19), et aidata ro-ro-reisiparvlaevadel ja kiirreisilaevadel ohutult tegelda liiniveo või selle osaga, mille ohutuse eest nad vastutavad.

3. Iga liikmesriik esitab komisjonile koopiad artikli 11 lõikes 6 nimetatud ülevaatusaruannetest, vajaduse korral koos IMO identifitseerimisnumbriga. Komisjon võib artiklis 16 sätestatud korras otsustada sobiva vahendi üle muudele laevadele identifitseerimisnumbri määramiseks. Kui liiniveoga on seotud kaks või mitu vastuvõtjariiki, võib andmed esitada üks neist vastuvõtjariikidest. Komisjon rajab ja säilitab andmebaasi, mis sisaldab esitatud teavet. Andmebaasile ligipääsu tingimused otsustatakse artiklis 16 sätestatud korras.

4. Liikmesriigid tagavad, et liinivedudel nende sadamatesse või sadamatest ro-ro-reisiparvlaevu või kiirreisilaevu käitavad ühingud on võimelised säilitama ja rakendama laeva hädaolukorra situatsiooniplaneerimise ühtset süsteemi. Sel eesmärgil kasutavad nad raamistikku, mis on sätestatud IMO assamblee resolutsioonis A.852(20) ühtse situatsiooniplaneerimise struktuuri suuniste kohta. Kui liiniveoga on vastuvõtjariikidena seotud kaks või mitu liikmesriiki, kehtestavad nad ühiselt erinevate marsruutide plaani.

5. Liikmesriigid tagavad, et lipuriigi ametiasutus kaasab neid vastuvõtjariikidena täielikult enne kiirlaeva tegevusloa andmist vastavalt kiirlaevade koodeksi punkti 1.9.3 sätetele. Liikmesriigid peavad tagama, et kehtestatakse või säilitatakse kohalikes oludes nõutavad inimelu, loodusvarade ja rannikul toimuva tegevuse kaitseks vajalikud tegevuspiirangud, ning võtavad meetmeid nende piirangute järgimise tagamiseks.

Artikkel 14

Vastuvõtjariikide koostöö

Sama liiniveoga seotud vastuvõtjariigid peavad käesoleva direktiivi kohaldamisel ühendust.

Artikkel 15

Toetusmeetmed

Liikmesriigid teatavad kolmandatele riikidele, kellel on kas lipuriigi kohustused või vastuvõtjariigi omadele sarnased kohustused ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade osas, mis jäävad käesoleva direktiivi reguleerimisalasse ning sõidavad liikmesriigi sadama ning kolmanda riigi sadama vahel, igale ühenduse sada-

mast või sadamasse liinivedu pakkuvale ühingule käesoleva direktiiviga esitatavatest nõuetest.

Artikkel 16

Regulatiivkomitee

1. Komisjoni abistab direktiivi 93/75/EMÜ artikli 12 lõike 1 alusel loodud komitee.

2. Võetavate meetmete eelnõu esitab komiteele komisjoni esindaja. Tähtaja jooksul, mille määrab eesistuja lähtuvalt küsimuse kiireloomulisusest, esitab komitee eelnõu kohta oma arvamuse. Arvamus esitatakse sellise häälteenamusega, nagu on sätestatud asutamislepingu artikli 148 lõikes 2 nõukogu otsuste vastuvõtmiseks komisjoni ettepaneku põhjal. Liikmesriikide esindajate hääli komitees arvestatakse nimetatud artiklis sätestatud viisil. Eesistuja ei hääleta.

3. a) Kui kavandavad meetmed on komitee arvamusega kooskõlas, võtab komisjon need vastu.

b) Kui kavandavad meetmed ei ole komitee arvamusega kooskõlas või kui komitee ei esita oma arvamust, esitab komisjon võetavate meetmete kohta viivitamata ettepaneku nõukogule. Nõukogu teeb otsuse kvalifitseeritud häälteenamusega. Kui nõukogu ei ole otsust teinud kaheksa nädala jooksul alates nõukogu poole pöördumisest, võtab komisjon ettepanud meetmed vastu.

Artikkel 17

Muutmise kord

Artiklis 16 sätestatud korras võib:

- a) lisasid,
- b) mõisteid,
- c) viiteid ühenduse õigusaktidele,
- d) viiteid IMO resolutsioonidele,

muuta määral, mis on vajalik nende vastavusse viimiseks ühenduse või IMO jõustunud meetmetega, kuid käesoleva direktiivi reguleerimisala laiendamata.

Samuti võib lisasid muuta artiklis 16 sätestatud korras, kui on vaja parandada käesoleva direktiiviga kehtestatud korda, kuid selle reguleerimisala laiendamata.

*Artikkel 18***Karistused**

Liikmesriigid kehtestavad käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise eest määratavate karistuste süsteemi ja võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende karistuste kohaldamine. Kehtestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Artikkel 19***Kohaldamine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 1. detsembril 2000 ning teatavad sellest viivitamata komisjonile.
2. Artikli 4 lõike 1 punkti d sätteid kohaldatakse hiljemalt 30 kuud pärast IEC standardi nr 61996 avaldamiskuupäeva või 1. jaanuaril 2001, olenevalt sellest, kumb kuupäev on hilisem.
3. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
4. Liikmesriigid edastavad komisjonile viivitamata käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti. Komisjon teatab sellest teistele liikmesriikidele.

*Artikkel 20***Kohaldamise hindamine**

Kolm aastat pärast artikli 19 lõikes 1 nimetatud kuupäeva hindab komisjon teabe alusel, mida liikmesriigid esitavad vastavalt artiklile 13, käesoleva direktiivi kohaldamist.

*Artikkel 21***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

*Artikkel 22***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Luxembourg, 29. aprill 1999

Nõukogu nimel
eesistuja
W. MÜLLER

I LISA

ERINÕUDED, MIDA ÜHINGUD PEAVAD TÄITMA

(millele on viidatud artikli 5 lõikes 1 ning artiklites 6 ja 8)

Ühingud peavad tagama, et nende ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade pardal:

1. on kaptenile enne parvlaeva või kiirlaeva sõidu algust tagatud sobiv teave kaldapealsete navigatsioonisüsteemide ja muude teabekavade kättesaadavuse kohta, mis aitavad tal laeva ohutult juhtida, ning et ta kasutab liikmesriikide rajatud navigatsiooniabi ja teabekavasid;
2. kohaldatakse MSC ringkirja 699 (reisijate ohutusjuhendi läbivaadatud suuniste kohta) lõigete 2–6 asjakohaseid sätteid;
3. on kergesti ligipääsetavasse kohta üles pandud laeva tööajakorralduse tabel, mis sisaldab:
 - a) töötamise ajakava merel ja sadamas ning
 - b) vahipersonali nõutavat maksimaalset tööaega või minimaalset puhkeaega;
4. ei ole kapten piiratud ühegi otsuse tegemisel, mis tema ametialase arvamuse kohaselt on ohutuks laevasõiduks ja tööks vajalik, eriti raskete ilmastikuolude korral ja rasketes mereoludes;
5. peab kapten arvestust laevasõiduga seotud tegevuste ja juhtumite kohta, mis on laevasõidu ohutuse seisukohast olulised;
6. teatatakse igast laevakere uste ja sellega seotud plaadistuse kahjustusest või püsivast häirest, mis võib mõjutada parvlaeva või kiirlaeva terviklikkust, ning igast selliste uste sulgemisvahendite puudusest kiiresti nii lipuriigi ametiasutusele kui ka vastuvõtjariigile ja et need parandatakse kiiresti ning rahuldavalt;
7. on enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva väljumist reisile kättesaadav ajakohane reisiplaan. Reisiplaani ettevalmistamisel tuleb täielikult arvesse võtta MSC resolutsioonis ... (70) reisiplaneerimise suuniste kohta esitatud suuniseid.
8. tehakse üldine teave pardal viibivatele vanuritele ja puuetega isikutele kättesaadavate teenuste ning abi kohta reisijatele teatavaks ja kättesaadavaks nägemispuuetega inimestele sobivas vormis.

II LISA

ÜHENDUSE ÕIGUSAKTIDE NIMEKIRI

(millele on viidatud artikli 10 lõike 1 punktis c)

- nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiiv 93/75/EMÜ miinimumnõuete kohta, mis käsitlevad ohtlikke või saastavaid kaupu vedavaid laevu, mis suunduvad ühenduse sadamatesse või lahkuvad sealt (EÜT L 247, 5.10.1993, lk 19). Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 98/74/EÜ (EÜT L 276, 13.10.1998, lk 7),
- nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiiv 94/58/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (EÜT L 319, 12.12.1994, lk 28). Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 98/35/EÜ (EÜT L 172, 17.6.1998, lk 1), vastavate erisustega,
- nõukogu 8. detsembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 3051/95 ro-ro-tüüpi reisiparvlaevade meresõiduohutuse korralduse kohta (EÜT L 320, 30.12.1995, lk 14). Määrust on muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 179/98 (EÜT L 19, 24.1.1998, lk 35).

————

III LISA

ERIÜLEVAATUSTE MENETLUSED

(millele on viidatud artiklites 6 ja 8)

1. Eriülevaatustega tagatakse õigusaktidest tulenevate nõuete, eriti konstruktsiooni, vaheruumideks jaotumise ja püstuvuse, masinate ning elektriseadmete, lastimise, püstuvuse, tulekaitse, maksimaalse reisijate arvu, päästevahendite ning ohtlike kaupade veo, raadioside ja navigatsiooniga seotud nõuete täitmine õigel eesmärgil ning et need hõlmavad vajaduse korral vähemalt järgmist:
 - avariigeneraatori käivitamine,
 - avariivalgustuse kontroll,
 - raadioseadmete avariitoiteallika kontroll,
 - valjuhääldiside testimine,
 - tuletõrjeõppus, kaasa arvatud tuletõrjuja varustuse kasutamise oskuse näitamine,
 - tuletõrje-avariipumba toimimine juhul, kui selle põhitorustiku külge on ühendatud kaks töötavat tuletõrjevoolikut,
 - katelde, pea- ja abimasinate kütusevarustuse ning ventilaatorite kaugjuhitavate hädaseiskamispidemete testimine,
 - tuleiibrite kaug- ja paiksete sulgemisseadmete testimine,
 - tulekahju avastamis- ja häiresüsteemide testimine,
 - tuletõkkeuste korraliku sulgumise testimine,
 - pilsipumpade toimimine,
 - veekindlate vaheseinte uste sulgemine; nii paiksetest kui ka kaugjuhtimispunktidest,
 - veendumine, et meeskonna võtmeliikmed on tutvunud hukkumatus informatsiooniga,
 - vähemalt ühe valvepaadi ja ühe päästepaadi vettelaskmine, nende jõuseadme ja roolimehhanismi käivitamine ja testimine ning nende tagasi tõstmine veest nende asukohale pardal,
 - kõikide päästepaatide ja valvepaatide nimistule vastavuse kontrollimine,
 - parvlaeva või kiirlaeva rooliseadme ja avariirooliseadme testimine.
2. Eriülevaatustega kaasneb pardal kavandatud hooldussüsteemi kontrollimine.
3. Eriülevaatused keskenduvad meeskonnaliikmete teadmistele ja nende tõhususele ohutuseeskirjade, hädaolukorras tegutsemise plaanide, hoolduse, töökorralduse, reisijate ohutuse, komandosilla korra ning lasti ja sõidukitega seotud tegevuste osas. Kontrollitakse meremeeste oskust mõista ning vajaduse korral anda korraldusi ja juhiseid ning anda aru ühises töökeeles, mis on dokumenteeritud laeva logiraamatus. Kontrollitakse dokumentaalseid tõendeid, et meeskonnaliikmed on edukalt läbinud erikoolituse, pidades eelkõige silmas järgmist:
 - masside juhtimise koolitus,
 - hädaolukorras vajalike süsteemide tundmaõppimise koolitus,

- ohutuskoolitus töötajatele, kes annavad hädaolukorras otsest ohutusabi reisijatele reisijate ruumides, eriti vanuritele ja puuetega inimestele, ning
- kriisijuhtimise ja inimeste käitumist käsitlev koolitus.

Eriülevaatusega kaasneb hindamine, kas tööaja korraldus tekitab põhjendamatut väsimust eriti vahipersonalil.

4. Kolmandate riikide antud meeskonnaliikmete meresõidudiplomeid tunnustatakse üksnes juhul, kui need vastavad 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise (STCW) konventsiooni reeglile I/10.

—

IV LISA

SOOVITUSLIKUD SUUNISED KVALIFITSEERITUD INSPEKTORITELE, KES TEEVAD PLAANIVÄLISEID ÜLEVAATUSI LIINIVEDUDE AJAL

(millele on viidatud artikli 8 lõikes 1)

1. *Reisijatega seotud teave*

Vahend, mida kasutatakse veendumiseks, et ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva (edaspidi "laev") lubatud reisijate arvu ei ületata. Kontrollitakse, et reisijatega seotud teabe registreerimissüsteem vastab reeglitele ja on tõhus. Kontrollitakse, kuidas edastatakse teave reisijate koguarvu kohta kaptenile, ja vajaduse korral, kuidas edasi-tagasi reisijad, kes laevalt ei lahku, kajastuvad tagasisõitjate koguarvus.

2. *Lastimis- ja püstuvusteave*

Kontrollitakse, kas on vajaduse korral paigaldatud usaldusväärsed süvisemõõturid ja et neid kasutatakse. Kontrollitakse, kas on võetud meetmeid tagamaks, et laev ei ole ülekoormatud ning sobiv vaheruumideks jaotumise veeliin ei jää vee alla. Kontrollitakse, kas on tehtud nõuetekohane lastimis- ja püstuvushindamine. Kontrollitakse, kas kaup, sõidukid ja muu last on vajaduse korral kaalutud ja et need andmed edastatakse laevale lastimis- ja püstuvushindamisel kasutamiseks. Kontrollitakse, kas hukkumatusse informatsioon on püsivalt nähtaval ja et laeva juhtkonnale on tagatud hukkumatusse informatsiooni sisaldavad brošüürid.

3. *Mereohutus*

Menetlus, millega tagatakse, et laev on enne kai äärest lahkumist merekindel, ja mis peaks hõlmama konkreetse ettekandmise korra, et kogu laevakere on veekindel ja ilmastikukindlad uksed on suletud. Kontrollitakse, kas kõik sõidukiteki uksed on suletud, enne kui laev kai äärest lahkub, või jäävad avatuks üksnes selle ajani, kui võõrivisiir sulgub, ning samuti vööri-, ahtri- ja külguste sulgemiseadmeid ning näidikutulede ja jälgimiskaamerate olemasolu nende seisundi näitamiseks komandosillal. Kõik raskused näidikutulede töös, eriti uste lülitite puhul, tuleks kindlaks teha ja neist ette kanda.

4. *Ohutusteaded*

Kontrollitakse tavaliste ohutusteadete ning hädaolukorras tegutsemise juhiste ja suuniste esitamist sobiva(te)s keel(-)tes. Kontrollitakse, kas tavaline ohutusteade esitatakse reisi alguses ja on kuuldav kõigis üldkasutatavates ruumides, kaasa arvatud avatud tekid, kuhu reisijatel on ligipääs.

5. *Logiraamatu kanded*

Kontrollitakse logiraamatut, et tagada kannete tegemine vööri, ahtri ja muude veekindlate ning ilmastikukindlate uste sulgemise, vaheruumideks jaotumise veekindlate ustega seotud õppuste, rooliseadmete testimise jm kohta. Samuti kontrollitakse süviste, vabaparda ja püstuvuse ning meeskonna ühise töökeele dokumenteerimist.

6. *Ohtlikud kaubad*

Kontrollitakse, et ohtlike või saastavaid kaupu veetakse vastavalt asjakohastele reeglitele ja eeskätt seda, et on koostatud ohtlike ja saastavaid kaupu käsitlev deklaratsioon koos lastimanifesti või lastiplaaniga nende asukoha näitamiseks pardal, et konkreetse lasti vedu reisilaevadel on lubatud ning et ohtlikud ja saastavad kaubad on nõuetekohaselt märgistatud, sildistatud, paigutatud, kinnitatud ja eraldatud.

Kontrollitakse, kas ohtlikke ja saastavaid kaupu vedavad sõidukid on nõuetekohaselt märgistatud ning kinnitatud. Kui veetakse ohtlikke või saastavaid kaupu, peab asjakohase lastimanifesti või lastiplaani koopia olema kättesaadav kaldal. Kontrollitakse, et kapten on teadlik teatamisnõuetest vastavalt direktiivile 93/75/EMÜ ja järgitavatest hädaolukorras tegutsemise juhistest ning esmaabi andmisest intsidentide puhul, mis on seotud ohtlike kaupade või merekeskkonna saasteainetega. Kontrollitakse, et sõidukitekkide ventilatsioon töötab kogu aeg ja et seda suurendatakse, kui sõidukite mootorid töötavad, ja et komandosillal on mingil kujul näidik selle kohta, kas sõidukitekkide ventilatsioon töötab.

7. *Kaubaveokite kinnitamine*

Viis, kuidas kaubaveokid on kinnitatud, näiteks kas plokkide abil paigaldatud või individuaalsete kinnituskõitega. Kontrollitakse, kas on piisavalt kinnituspunkte. Kaubaveokite kinnitamise kord, kui kogetakse või eeldatakse halbu ilmastikutingimusi. Busside ja mootorrataste kinnitamise meetod, kui see on vajalik. Kontrollitakse, et laeval on lasti kinnitamise käsiraamat.

8. *Sõidukitekkid*

Kontrollitakse, kas eri- ja ro-ro-lastiruumi valvatakse või jälgitakse pidevalt teleseiresüsteemiga, et märgata sõidukite liikumist halbades ilmastikutingimustes ja reisijate lubamatut sisenemist. Kontrollitakse, et tuletõkkeused ja sissepääsud hoitakse kinni ja et paigaldatud on teated, millega keelatakse reisijate sisenemine sõidukitekkidele laeva merel oleku ajal.

9. *Veekindlate uste sulgemine*

Kontrollitakse, kas järgitakse laeva tegevusjuhistes ettenähtud põhimõtteid vaheuumideks jaotumise veekindlate uste kohta. Kontrollitakse ka nõutavate õppuste korraldamist. Kontrollitakse, kas võimaluse korral hoitakse komandosillalt juhitavad veekindlad ukсед paiksel juhtimisel. Kontrollitakse, et ukсед oleksid piiratud nähtavuse ja kõigi ohtlike olukordade puhul kinni. Kontrollitakse, et meeskonda juhendatakse uste kasutamise õige viisi osas ja et nad on uste väärkasutamise ohtudest teadlikud.

10. *Tuletõrje ringkäigud*

Tuleks kinnitada, et korraldatakse tõhusaid ringkäike, et kiiresti avastada iga tulekahju puhkemine. See peaks hõlmama eriruumi, kuhu ei ole paigaldatud paikset tulekahju avastamis- ja häiresüsteemi märkera, et neis ruumides võib korraldada punktis 8 viidatud ringkäike.

11. *Suhtlemine hädaolukorras*

Kontrollitakse, et vastavalt laevahäirete kavale on piisavalt meeskonnaliikmeid, kes aitaksid hädaolukorras reisijaid, ning et nad on kergesti eristatavad ja võimelised reisijatega hädaolukorras suhtlema, võttes arvesse järgmiste tegurite asjakohasust ja piisavat kombinatsiooni:

- a) keel või keeled, mis on asjakohased konkreetsetel marsruudil veetavate reisijate peamiste rahvuste puhul;
- b) võimalus, et oskus kasutada lihtsat ingliskeelset sõnavara põhijuhiste andmiseks võib osutada suhtlemisvahendiks abi vajava reisijaga vaatamata sellele, kas reisijal ja meeskonnaliikmel on ühine keel või mitte;
- c) võimalik vajadus suhelda hädaolukorras muude vahenditega (nt ettenäitamine, käega antavad märguanded või tähelepanu juhtimine juhiste, kogunemispunktide, päästevahendite või evakuaatsiooni teede asukohtadele juhuul, kui suuliseid märguandeid ei ole võimalik anda);
- d) reisijatele nende emakeeles või -keeltes antud täielike ohutusjuhiste ulatus;
- e) keeled, milles hädaolukorrateateid võidakse edastada hädaolukorra või õppuse ajal, et anda reisijatele olulisi juhiseid ja hõlbustada meeskonnaliikmetel reisijate abistamist.

12. Meeskonnaliikmete ühine töökeel

Kontrollitakse, et kehtestatud on töökeel, mis tagab meeskonna tõhusa tegevuse ohutusküsimustes, ja et see töökeel on dokumenteeritud laeva logiraamatus.

13. Ohutusvahendid

Kontrollitakse, et pääste- ja tuletõrjevahendid, kaasa arvatud tuletõkkeuksed ja muud kergesti kontrollitavad ehituslikud tulekaitsevahendid hoitakse korras. Kontrollitakse, et tuletõrjeplaanid asuvad alaliselt nähtavas kohas või et laeva juhtkonna liikmetele on kättesaadavaks tehtud samaväärset teavet sisaldavad vihikud. Kontrollitakse, et päästevestide asukoht on sobiv ja et laste päästevestide asukohta oleks võimalik kergesti kindlaks teha. Kontrollitakse, et sõidukite lastimine ei tõkesta võimalike sõidukitekkidel asuvate tuletõrjevahendite, avariisulgurite, pardaklappide juhtimisseadmete jne tööd.

14. Navigatsiooni- ja raadioseadmed

ntrollitakse, et navigatsiooni- ja raadioseadmed, kaasa arvatud avariiraadiopoid (EPIRB), on töökorras.

15. Täiendav avariivalgustus

Kontrollitakse, et paigaldatud on täiendav avariivalgustus, kui reeglid seda nõuavad, ja et peetakse puuduste registrit.

16. Evakuatsiooniteed

Kontrollitakse, et evakuatsiooniteed oleks märgistatud vastavalt kohaldatavatele nõuetele ja et nende valgustus on korraldatud nii pea- kui ka avariitoiteallikatest. Kontrollitakse, kas on võetud meetmed evakuatsiooniteede sõidukitest vabana hoidmiseks, kui evakuatsiooniteed ületavad või läbivad sõidukitekke. Kontrollitakse, et väljapääsud, eriti tollimaksuvabade kaupluste väljapääsud, mis on leitud liigsete kaupadega tõkestatuna, hoitakse vabad.

17. Tegevusraamat

Kontrollitakse, et kaptenile ja igale vanemtüürimehele on antud tegevusraamatu eksemplarid ja et muud eksemplarid on kättesaadavad kõigile meeskonnaliikmetele. Samuti kontrollitakse, kas on olemas kontroll-lehed, mis käsitlevad merelemineku ettevalmistusi ja muid tegevusi.

18. Masinaruumi puhtus

Kontrollitakse, et masinaruum hoitakse puhtana, pidades silmas hoolduskorda.

19. Jäätmete kõrvaldamine

Kontrollitakse, et prügikäitluse ja -kõrvaldamise kord on rahuldav.

20. Plaaniline hooldus

Kõigil ühingutel peaks olema konkreetne alaline kord koos plaanilise hoolduse süsteemiga kõigis ohutusega seotud valdkondades, kaasa arvatud võõri- ja ahtriüksed ning avad laeva külgedes koos nende sulgemisseadmetega, mis hõlmaks ka masinaruumi hoolduse ja ohutusvahendid. Laeval peaksid olema plaanid kõigi vahendite korrapäraseks kontrollimiseks, et hoida ohutusstandardeid kõrgeimal tasemel. Laeval peaks olema kord puuduste dokumenteerimiseks ja nende õige parandamise kinnitamiseks, et kapten ja määratud isik kaldal ühingu haldusstruktuuris oleksid puudustest teadlikud ja neile teatataks, kui puudused on ettenähtud aja jooksul parandatud. Sisemiste ja välimiste

vööriiste sulgemisvahendite töö korrapärase kontroll peaks hõlmama näidikuid, jälgimisseadmeid ja kõiki piigarteid vööriisiiri ja sisemise ukse vahelistes ruumides ning eelkõige sulgurmehhanisme ja nendega seotud hüdraulilisi süsteeme.

21. Merereisi tegemine

Merereisi tehes tuleks kasutada võimalust kontrollida tunglemist, sealhulgas istmete kättesaadavust ning vahekäikude, treppide ja avariiväljapääsude ummistamist pagasi ja reisijatega, kes ei leia istekohta. Samuti tuleks kontrollida, et reisijad lahkuvad sõidukitekilt enne laeva väljasõitu ja et nad pääsevad sinna alles vahetult enne sildumist.

V LISA

KVALIFITSEERITUD INSPEKTORITE KVALIFIKATSIOONI JA SÕLTUMATUSE KRITERIUMID

(millele on viidatud artikli 2 punktis r)

1. Liikmesriigi pädev asutus peab volitama kvalifitseeritud inspektorit teostama artiklis 6 nimetatud eriülevaatusi.
2. Kvalifitseeritud inspektor peab kas:
 - olema töötanud vähemalt ühe aasta liikmesriigi pädeva asutuse juures lipuriigi inspektorina, kes tegeleb ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt 1974. aasta SOLASe konventsioonile,
 - ja ta peab:
 - a) omama kapteni diplomit, mis lubab tal juhtida 1 600 gt või suuremaid laevu (vt STCW, reegel II/2), või
 - b) omama vanemmehaaniku diplomit, mis lubab tal täita ülesandeid laeval, mille peageneraatori võimsus on 3 000 kW või rohkem (vt STCW, eeskiri III/2), või
 - c) olema sooritanud mõnes liikmesriigis laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud inseneri eksami ja töötanud vastava insenerina vähemalt viis aastat,
 - punktis a ja b osutatud kvalifitseeritud inspektorid peavad olema teeninud merel vastavalt teki- või masinaosakonna ohvitserina vähemalt viis aastat;
- või:
 - kvalifitseeritud inspektoril peab olema mõnes liikmesriigis asjakohane ülikoolikraad või samaväärne, ja
 - ta peab olema läbinud mõnes liikmesriigis laevaohutusinspektorite koolis koolituse ja saanud kvalifikatsiooni, ja
 - ta peab olema teeninud vähemalt kaks aastat liikmesriigi pädeva asutuse juures lipuriigi inspektorina, kes tegeleb ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt 1974. aasta SOLASe konventsioonile.
3. Kvalifitseeritud inspektorid peavad suutma suhelda meremeestega suuliselt ja kirjalikult merel kõige sagedamini kasutatavas keeles.
4. Kvalifitseeritud inspektoritel peavad olema asjakohased teadmised 1974. aasta SOLASe konventsiooni sätete ja käesoleva direktiivi asjakohaste sätete kohta.
5. Eriülevaatusi tegevatel kvalifitseeritud inspektoritel ei tohi olla ärihuve kõnealuses ühingus ega üheski ühingus, mis tegeleb liinivedudega asjaomasest vastuvõtjariigist või -riiki, ega inspekteeritavates ro-ro-reisiparvlaevades või kiirreisilaevades, samuti ei tohi kvalifitseeritud inspektorid töötada valitsusvälistes organisatsioonides või valitsusväliste organisatsioonide kasuks, kes teevad seadusega ettenähtud või klassifitseerimisülevaatusi või annavad sellele ro-ro-reisiparvlaevale või kiirreisilaevale tunnistusi.
6. Aktsepteeritakse ka eespool nimetatud kriteeriumidele mittevastavaid inspektoreid, kes direktiivi 95/21/EÜ vastuvõtmise kuupäeval on liikmesriigi pädeva asutuse poolt sadamariigi kontrolli tegemiseks tööle võetud.