

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2017/2108,

15. november 2017,

millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/45/EÜ ⁽³⁾ kindlaks määratud ühiste ohutusnõuetega tagatud kõrge ohutustaseme ja seeläbi reisijate usalduse säilitamiseks ning võrdsete võimaluste tagamiseks tuleb kõnealuse direktiivi kohaldamist parandada. Direktiivi 2009/45/EÜ tuleks kohaldada ainult selliste reisilaevade ja veesõidukite suhtes, mille jaoks selle direktiivi ohutusnõuded olid ette nähtud. Seega tuleks kõnealuse direktiivi kohaldamisalast välja jätta mitu konkreetset laevatüüpi, eelkõige teeninduslaevad, purjelaevad ja laevad, millega transporditakse, näiteks avamererajatistele, väljaõppega töötajaid, kes ei osale laeva käitamises.
- (2) Laeval asuvaid teeninduslaevu kasutatakse reisijate transportimiseks otse laevalt kaldale ja tagasi kõige lühemat ohutut mereteed pidi. Sellised laevad ei ole kohased ja neid ei tohiks kasutada muud liiki teenuste jaoks, näiteks rannikuäärseteks ekskursioonideks. Ekskursioone peaksid läbi viima laevad, mis vastavad rannikuäärses riigis reisilaevadele kehtestatud nõuetele, nagu on muu hulgas märgitud IMO suunistes (MSC.1/Circ. 1417, suunistes reisilaevade teeninduslaevadele). Liikmesriigid ja komisjon peaksid edendama IMO suunistes peetavaid arutelusid, et vaadata kõnealused suunistes ohutuse suurendamise eesmärgil läbi. Komisjon peaks hindama vajadust muuta suunistes kohustuslikuks.
- (3) Direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisalast jäetakse välja ilma mehaanilise jõuallikata reisilaevad. Purjelaevu ei tohiks kõnealuse direktiivi kohaselt sertifitseerida, kuna nende mehaaniline jõuallikas on ette nähtud üksnes täiendavaks või hädaolukorras kasutamiseks. Komisjon peaks seega hindama vajadust ühiste Euroopa nõuete järele selles reisilaevade kategoorias 2020. aastaks.
- (4) Avamererajatisi teenindavad laevad, mis transpordivad tööstuspersonalit. Tööstuspersonalilt nõutakse kohustusliku ohutusala koolituse edukat läbimist ja teatavate kohustuslike terviseseisundi kriteeriumide täitmist. Seetõttu tuleks nende suhtes kohaldada erinevaid ja spetsiifilisi ohutusala eeskirju, mis jäävad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja. Liikmesriigid ja komisjon peaksid aktiivselt toetama IMO käimasolevat tööd avamerelaevade ohutusnõuete alal, võttes aluseks IMO resolutsiooni MSC.418(97).

⁽¹⁾ ELT C 34, 2.2.2017, lk 167.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 4. oktoobri 2017. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 23. oktoobri 2017. aasta otsus.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

- (5) Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programm (REFIT, *the Regulatory Fitness and Performance Programme*) on näidanud, et mitte kõik liikmesriigid ei sertifitseeri alumiiniumist laevu direktiivi 2009/45/EÜ kohaselt. See loob ebavõrdse olukorra, mis raskendab liidus rannasõite tegevate reisijate ühtse ja kõrge ohutustaseme tagamise eesmärgi saavutamist. Et vältida direktiivi erinevat kohaldamist, mis tuleneb alumiiniumi kui samaväärse materjali määratluse erinevatest tõlgendustest ning sellele vastavate tuleohutusnõuete kohaldatavusest, mille tulemuseks on direktiivi kohaldamisala erinevad tõlgendused, tuleks määratlus „samaväärne materjal“ direktiivis 2009/45/EÜ muuta selgemaks. Liikmesriikidel peaks olema lubatud kehtestada rangemaid tuleohutuse meetmeid kooskõlas käesoleva direktiivi täiendavate ohutusnõuete sätetega.
- (6) Märkimisväärne arv alumiiniumisulamist ehitatud reisilaevu tagavad pideva tiheda laevaihenduse eri sadamate vahel ühe liikmesriigi piires. Kuna käesoleva direktiivi nõuetega vastavusse viimine tooks kaasa tõsiseid tagajärgi sellisele transporditegevusele ja seonduvatele sotsiaal-majanduslikele tingimustele ning avaldaks rahalist ja tehnilist mõju olemasolevatele ja uutele laevadele, peaks neil liikmesriikidel olema võimalus kohaldada piiratud ajavahemiku jooksul selliste reisilaevade suhtes siseriiklikku õigust, tagades samas piisava ohutustaseme säilimise.
- (7) Õigusselguse ja järjepidevuse ning seeläbi ohutustaseme suurendamiseks tuleks mitmeid mõisteid ja viiteid ajakohastada ning viia need paremini kooskõlla asjaomaste rahvusvaheliste või liidu õigusnormidega. Seejuures tuleks olla eriti hoolikas, et mitte muuta direktiivi 2009/45/EÜ praegust kohaldamisala. Eelkõige tuleks traditsioonilise laeva mõiste viia paremini kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ, ⁽¹⁾ säilitades samas praegused ehitamisaastat ja materjali liiki käsitlevad kriteeriumid. Lõbusõidujahi ja -laeva määratlus tuleks viia paremini kooskõlla 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooniga inimelude ohutusest merel (1974. aasta SOLASi konventsioon).
- (8) Proportsionaalsuse põhimõtet silmas pidades on ilmnenud, et 1974. aasta SOLASi konventsioonist tulenevaid kehtivaid normatiivseid nõudeid on raske kohandada väikestele reisilaevadele, mille pikkus on alla 24 meetri. Lisaks ehitatakse väikelaevu peamiselt muudest materjalidest kui terasest. Seega on direktiivi 2009/45/EÜ kohase tunnistuse saanud vaid väga vähesed kõnealust liiki laevad. Kuna puuduvad konkreetsed ohutusprobleemid ja direktiivis 2009/45/EÜ ei ole ette nähtud asjakohaseid nõudeid, tuleks alla 24 meetri pikkused laevad seega kõnealuse direktiivi kohaldamisalast välja jätta ning nende suhtes tuleks kohaldada spetsiifilisi ohutusnõudeid, mille on kindlaks määranud liikmesriigid, kellel on paremad võimalused hinnata selliste laevade navigeerimisega seotud kohalikke piiranguid, mis on seotud kaugusega rannast või sadamast ja ilmastikutingimustega. Nende nõuete kindlaksmääramisel peaksid liikmesriigid võtma arvesse komisjoni avaldatud suuniseid. Kõnealustes suunistes tuleks asjakohasel juhul arvesse võtta rahvusvahelisi lepinguid ja IMO konventsioone ning hoiduda tuleks selliste lisanõuete kehtestamisest, mis lähevad kehtivatest rahvusvahelistest õigusnormidest kaugemale. Komisjonil palutakse sellised suunised võimalikult kiiresti vastu võtta.
- (9) Et veelgi lihtsustada direktiiviga 2009/45/EÜ ette nähtud merepiirkondade määratlusi ja vähendada liikmesriikide koormust, tuleks välja jätta üleaurused või ebapiisavad kriteeriumid. Ohutustaset säilitades tuleks lihtsustada nende merepiirkondade määratlust, kus võib käitada C- ja D-klassi laevu, jättes merepiirkondade määratlemisel välja merehädaliste võimalike maabumiskohtadega ja ohutu paiga kaugusega seotud kriteeriumid. Konkreetse ranniku asjakohasus ohutu paigana on dünaamiline parameeter, mida liikmesriigid saavad hinnata vaid igal üksikjuhul eraldi. Vajaduse korral tuleks reisilaeva ohutuse tunnistusse märkida konkreetse laeva käitamisiirangud seoses kaugusega ohutust paigast.
- (10) Pidades silmas Kreeka spetsiifilisi geograafilisi ja ilmastikutingimusi ning selliste saarte suurt arvu, millele on vaja korrapäraselt ja sageli pakkuda ühendusteenust nii maismaaga kui ka saartevaheliselt, ning sellest tulenevat võimalike laevaihenduste suurt arvu, peaks Kreekal olema lubatud teha erandeid merepiirkondade kehtestamise nõudest. Selle asemel peaks Kreekal olema lubatud klassifitseerida reisilaevad vastavalt konkreetsetele mereteedele, millel nad sõidavad, säilitades seejuures samad kriteeriumid reisilaevade klasside jaoks ja samad ohutusnõuded.
- (11) Et vältida soovimatuid negatiivseid tagajärgi, mis tulenevad kehtivatest sätetest, mille kohaselt ei või muudetud kaubalaevu käsitada uute reisilaevadena, tuleks selgitada, et muutmise seotud nõudeid kohaldatakse mitte üksnes olemasolevate reisilaevade, vaid kõikide laevade suhtes.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

- (12) Kuna Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ⁽¹⁾ kohaselt võib sadamariik kontrollida reisilaeva või kiirreisilaeva, mis sõidab muu lipu kui sadamariigi lipu all, kui see laev teeb kohalikke rannasõite, on direktiivi 2009/45/EÜ artikli 5 lõike 3 erisätted üleliigsed ja need tuleks jätta välja.
- (13) Pidades silmas lähenemisviisi erinevusi vigastatud laeva püstuvust käsitlevate 1974. aasta SOLASi konventsiooni nõuete ja ro-ro-reisiparvlaevade suhtes kohaldatavate vigastatud laeva püstuvust käsitlevate liidu erinõuete vahel, mis sisalduvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/25/EÜ,⁽²⁾ tuleks direktiivi 2003/25/EÜ vajadust ja lisaväärtust hinnata selle alusel, kas asjaomased 1974. aasta SOLASi konventsiooni nõuded tagavad sama ohutustaseme.
- (14) Selleks et suurendada läbipaistvust ja hõlbustada liikmesriikide poolt eranditest, vastavustest ja täiendavatest ohutusmeetmetest teatamist, peaks komisjon looma andmebaasi ja seda haldama. Andmebaas peaks hõlmama teatatud meetmeid eelnõu vormis ja vastuvõetuna. Vastuvõetud meetmed peavad olema üldsusele kättesaadavad.
- (15) Pidades silmas Euroopa Liidu toimimise lepingust (ELi toimimise leping) tulenevaid muudatusi, tuleks vastavalt ajakohastada komisjonile direktiivi 2009/45/EÜ rakendamiseks antud volitusi. Rakendusaktid tuleks võtta vastu kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽³⁾.
- (16) Selleks et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut ja saadud kogemusi ning suurendada läbipaistvust, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et komisjon saaks vajaduse korral jätta käesoleva direktiivi kohaldamisel kohaldamata rahvusvaheliste õigusaktide muudatused ja ajakohastada tehnilisi nõudeid. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega. 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.
- (17) Kuna spetsiifilised artikli 14 viited IMO käimasolevale tööle on aegunud, tuleks see artikkel välja jätta. Kuid rahvusvahelise tegevuse üldised eesmärgid reisilaevade ohutuse parandamiseks ja võrdsete võimaluste loomiseks on jätkuvalt asjakohased ja nende saavutamist tuleks jätkata kooskõlas aluslepingutega. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid ja komisjon tegema IMO raamistikus koostööd, et vaadata 1974. aasta SOLASi konventsiooni eeskirjad läbi ja neid täiustada.
- (18) On oluline, et kõik liikmesriikide poolt kehtestatud karistused oleksid nõuetekohaselt rakendatud ning tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (19) Pidades silmas Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) kontrollkäikude täielikku seiretsükli, peaks komisjon hindama direktiivi 2009/45/EÜ rakendamist hiljemalt 21. detsembriks 2026 ning esitama sellekohase aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Liikmesriigid peaksid tegema kogu hindamiseks vajaliku teabe kogumiseks komisjoniga koostööd.
- (20) Et mitte põhjustada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaariikidest liikmesriikidele, kellel ei ole meresadamaid ning kelle lipu all ei sõida käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad reisilaevu, peaks sellistel liikmesriikidel olema võimalus käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada. See tähendab, et kuni need tingimused on täidetud, ei ole nad kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma.
- (21) Inimtegur on laevaohutuses ja sellega seotud toimingutes keske tähtsusega. Kõrge ohutustaseme säilitamiseks tuleb võtta arvesse seda, kuidas on omavahel seotud ohutus, laevapardal kehtivad elu- ja töötingimused ning väljaõpe, sealhulgas rahvusvahelistele nõuetele vastavate piiriüleste pääste- ja hädaabioperatsioonidega seotud väljaõpe. Liikmesriigid ja komisjon peaksid seega täitma ennetavat rolli rahvusvahelisel tasandil, et jälgida ja parandada laevaldel töötavate meremeeste osas sotsiaalset mõõdet.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. aprilli 2003. aasta direktiiv 2003/25/EÜ ro-ro-reisiparvlaevade täpsemate püstuvusnõuete kohta (ELT L 123, 17.5.2003, lk 22).

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (22) Rakendusprotsessi hõlbustamiseks peaks EMSA toetama komisjoni ja liikmesriike vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ asjakohastele sätetele.
- (23) Direktiivi 2009/45/EÜ tuleks seega vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2009/45/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/45/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) „rahvusvahelised konventsioonid“ – järgmised konventsioonid, sealhulgas nende protokollid ja muudatused (ajakohastatud versioonid):

i) 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (1974. aasta SOLASi konventsioon) ja

ii) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon;“;

b) punkt b asendatakse järgmisega:

„b) „vigastamata laeva püstuvuse koodeks“ – IMO assamblee 4. novembri 1993. aasta resolutsioonis A.749(18) sisalduvate IMO õigusaktidega hõlmatud mis tahes tüüpi vigastamata laeva püstuvuse koodeks või IMO 4. detsembri 2008. aasta resolutsioonis MSC.267(85) sisalduv 2008. aasta rahvusvaheline vigastamata laeva püstuvuse koodeks (ajakohastatud versioonid);“;

c) punkti g alapunkt ii asendatakse järgmisega:

„ii) 1994. aasta rahvusvahelise kiirlaevakoodeksi reeglis 1.4.30 ja 2000. aasta rahvusvahelise kiirlaevakoodeksi reeglis 1.4.38 määratletud suurim kiirus on alla 20 sõlme;“;

d) punkt m asendatakse järgmisega:

„m) „vööri kõrgus“ – vööri kõrgus, mis on määratletud 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 39. reeglis;“;

e) punkti q esimene lõik asendatakse järgmisega:

„q) „merepiirkond“ – merepiirkond või mereteed, mis on kehtestatud artikli 4 alusel;“;

f) punkt r asendatakse järgmisega:

„r) „sadamaala“ – muu ala kui selle liikmesriigi poolt, kelle jurisdiktsiooni alla see kuulub, artikli 4 alusel kehtestatud merepiirkond, mis ulatub sadamasüsteemi lahutamatu osa moodustavate välimiste alaliste sadamaehitisteni või jõesuuet kaitsvate looduslike geograafiliste moodustistega või muu sellise varjatud ala määratletud piirideni;“;

g) punkt s jäetakse välja;

h) punkt u asendatakse järgmisega:

„u) „sadamariik“ – liikmesriik, kelle sadama(te)sse või sadama(te)st teeb kohalikke rannasõite teise riigi lipu all sõitev laev või veesõiduk;“;

i) punkt v asendatakse järgmisega:

„v) „tunnustatud organisatsioon“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009 (*) kohaselt tunnustatud organisatsioon;

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 11).“;

(¹) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1406/2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

j) punkt y asendatakse järgmisega:

„y) „piiratud liikuvusega isikud“ – isikud, kellel on raskusi ühistranspordi kasutamisel, sealhulgas eakad, puudega või meelepuudega isikud ja ratastoolikasutajad, rasedad ja väikelastega isikud;“;

k) lisatakse järgmised punktid:

„z) „purjelaev“ – laev, mille liikuma panemiseks kasutatakse purjesid, isegi kui kõnealune laev on varustatud mehaanilise jõuseadmega, mida kasutatakse abiseadmena ja hädaolukorras;

za) „samaväärne materjal“ – alumiiniumisulam või muu mittesüttiv materjal, mis standardse tulekindluskatse lõpus säilitab ise või tänu paigaldatud isolatsioonile terasega samaväärsed struktuurilised ja terviklikkuse omadused;

zb) „standardne tulekindluskatse“ – katse, mille käigus asjaomaste vaheseinte või tekkide katsekehad allutatakse katseahjus temperatuuridele, mis ligilähedaselt vastavad standardsele aja-temperatuurikõverale vastavalt katsemeetodile, mis on määratud kindlaks IMO 3. detsembri 2010. aasta resolutsioonis MSC.307(88) sisalduvas 2010. aasta rahvusvahelises tulekatse kohaldamise koodeksis (ajakohastatud versioon);

zc) „traditsiooniline laev“ – enne 1965. aastat projekteeritud ajalooline reisilaev ja selle koopiad, mis on ehitatud valdavalt algupärastest materjalidest, sealhulgas selleks, et edendada ja propageerida traditsioonilisi oskusi ja merepraktikat, ning mis on elav kultuurimälestis, mida käitatakse traditsioonilisest merepraktikast ja meresõiduvõtetest lähtuvate põhimõtete kohaselt;

zd) „lõbusõidujaht või -laev“ – laev, mis ei ole seotud majandustegevusega, olenemata sellest, mille jõul see liigub;

ze) „teeninduslaev“ – laeval asuv veesõiduk, mida kasutatakse rohkem kui 12 reisija transportimiseks seisvalt reisilaevalt kaldale ja tagasi;

zf) „avamere teeninduslaev“ – laev, mida kasutatakse selleks, et transportida ja majutada tööstuspersonali, kes ei tee laeva pardal selle käitamiseks vajalikku tööd;

zg) „avamere teenindus-veesõiduk“ – veesõiduk, mida kasutatakse selleks, et transportida ja majutada tööstuspersonali, kes ei tee veesõiduki pardal selle käitamiseks vajalikku tööd;

zh) „ulatuslik remont, ümberehitus ja muutmine“ – üks järgmistest:

— muudatus, mis muudab oluliselt laeva mõõtmeid, nt pikendamine uue keskosa lisamise teel;

— muudatus, mis muudab oluliselt laeva reisijateveo mahtu, nt autoteki kohandamine reisijate veoks;

— muudatus, mis pikendab oluliselt laeva tööiga, nt reisijate majutuse uuendamine ühel tervel tekil;

— mis tahes liiki laeva muutmine reisilaevaks.“

2) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse olenemata lipuriigist järgmiste reisilaevade ja veesõidukite suhtes, kui nad teevad kohalikke rannasõite:

a) uued ja olemasolevad reisilaevad, mille pikkus on vähemalt 24 meetrit;

b) kiirreisilaevad.

Iga liikmesriik tagab sadamariigina, et reisilaevad ja kiirreisilaevad, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mis ei ole liikmesriik, vastavad täielikult käesoleva direktiivi nõuetele, enne kui need tohivad teha kohalikke rannasõite kõnealuses liikmesriigis.

2. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu:

a) reisilaevad, mis on:

i) sõjalaevad ja väeüksuste veolaevad;

ii) purjelaevad;

- iii) ilma mehaanilise jõuallikata laevad;
 - iv) laevad, mis ei ole ehitatud terasest või samaväärsest materjalist ja mida ei reguleeri kiirlaevu (resolutsioon MSC.36(63) või MSC.97(73)) või dünaamilise tõstejõuga laevu (resolutsioon A.373(X)) käsitlevad standardid;
 - v) algelise ehitusega puitlaevad;
 - vi) traditsioonilised laevad;
 - vii) lõbusõidujahid;
 - viii) eranditult sadamaaladel kasutatavad laevad;
 - ix) avamere teeninduslaevad, või
 - x) teeninduslaevad;
- b) kiirreisilaevad, mis on:
- i) sõjalaevad ja väeüksuste veolaevad,
 - ii) lõbusõidulaevad,
 - iii) eranditult sadamaaladel kasutatavad laevad või
 - iv) avamere teenindus-veesõiduk.

3. Liikmesriigid, kellel ei ole meresadamaid ja kelle lipu all ei sõida käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid reisilaevu või veesõidukeid, võivad käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, välja arvatud teises lõigus sätestatud kohustused.

Liikmesriigid, kes kavatsevad direktiivi mitte kohaldada, teatavad sellest komisjonile hiljemalt 21. detsembriks 2019, kui tingimused on täidetud, ja teavitavad komisjoni seejärel igal aastal hilisematest muutustest. Need liikmesriigid ei tohi lubada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvat reisilaevadel või veesõidukitel sõita enda lipu all enne, kui nad on käesoleva direktiivi üle võtnud ja rakendanud.“

3) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Merepiirkondade ja reisilaevaklasside kategooriad

1. Merepiirkonnad jagatakse järgmisteks kategooriateks:

A-piirkond	merepiirkond väljaspool B-, C- ja D-piirkonda.
B-piirkond	merepiirkond, mille geograafilised koordinaadid ei ole üheski punktis kaugemal kui 20 meremiili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele, kuid mis jääb väljapoole C- ja D-piirkonda.
C-piirkond	merepiirkond, mille geograafilised koordinaadid ei ole üheski punktis kaugemal kui 5 meremiili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele, kuid väljaspool D-piirkonda (kui see on olemas). Lisaks peab 2,5-meetrise märkimisväärse lainekõrguse ületamise tõenäosus olema väiksem kui 10 % üheaastasel ajavahemikul aastaringse tegevuse korral või konkreetsel ajavahemikul hooajalise tegevuse (nt suvise hooajalise tegevuse) korral.
D-piirkond	merepiirkond, mille geograafilised koordinaadid ei ole üheski punktis kaugemal kui 3 meremiili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele. Lisaks peab 1,5-meetrise märkimisväärse lainekõrguse ületamise tõenäosus olema väiksem kui 10 % üheaastasel ajavahemikul aastaringse tegevuse korral või konkreetsel ajavahemikul hooajalise tegevuse (nt suvise hooajalise tegevuse) korral.

2. Iga liikmesriik:
- kehtestab ja vajaduse korral ajakohastab oma jurisdiktsiooni alla kuuluvate merepiirkondade nimekirja;
 - määrab kindlaks oma rannikule kõige lähemal asuva merepiirkonna sisemise piiri;
 - avaldatakse nimekirja pädeva mereadministratsiooni veebisaidil kättesaadavas üldkasutatavas andmekogus;
 - teavitab komisjoni kõnealuse teabe asukohast ja nimekirjas tehtud muudatustest.
3. Erandina merepiirkondade nimekirja kehtestamise kohustusest võib Kreeka kehtestada ja vajaduse korral ajakohastada mereteede nimekirja, mis hõlmab Kreekas asuvaid mereteid, kasutades lõikes 1 sätestatud kategooriatele vastavaid kriteeriume.
4. Reisilaevad jagatakse järgmistesse klassidesse vastavalt merepiirkonnale, kus neid võib kasutada:

A-klass	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite A-, B-, C- ja D-piirkonnas.
B-klass	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite B-, C- ja D-piirkonnas.
C-klass	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite C- ja D-piirkonnas.
D-klass	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite D-piirkonnas.

5. Kiirreisilaevade puhul kohaldatakse kategooriaid, mis on määratletud 1994. aasta kiirlaevakoodeksi 1. peatüki punktides 1.4.10 ja 1.4.11 või 2000. aasta kiirlaevakoodeksi 1. peatüki punktides 1.4.12 ja 1.4.13.“

4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Sadamariigina tunnustab iga liikmesriik kohalikke rannasõite tegevate kiirreisilaevade kiirlaeva ohutuse tunnustust ning tegevusluba, mille on välja andnud teine liikmesriik, või artiklis 13 osutatud reisilaeva ohutuse tunnustust, mille on välja andnud teine liikmesriik kohalikke rannasõite tegevale reisilaevale.“;

b) lõige 3 jäetakse välja;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Laevavarustust, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL (*) kohaselt kehtestatud nõuetele, käsitletakse käesoleva direktiivi nõuetele vastavana.“

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnustatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 146).“

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punkt a asendatakse järgmisega:

„a) peab laevakere, pea- ja abimehhanismide ning elektri- ja automaatseadmete ehitus ja hooldus vastama klassifikatsiooni standarditele, mis on täpsustatud tunnustatud organisatsiooni eeskirjades või samaväärsetes eeskirjades, mida ametiasutus kasutab vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/15/EÜ (*) artikli 11 lõikele 2;

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/15/EÜ laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 47).“;

ii) punkt c jäetakse välja;

b) lõike 2 punkti b

— alapunkt ii jäetakse välja;

— alapunkt iii asendatakse järgmisega:

„iii) olenemata alapunktist i tehakse uutele D-klassi reisilaevadele erand 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni minimaalse vööririkõrguse nõudest;“;

c) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

i) punktid c ja d asendatakse järgmisega:

„c) olemasolevad C- ja D-klassi reisilaevad peavad vastama käesoleva direktiivi asjakohastele erinõuetele ning nende nõuetele reguleerimata küsimustes lipuriigi ametiasutuse eeskirjadele; need eeskirjad peavad tagama I lisa II.1 ja II.2 peatükkidega samaväärse ohutustaseme, võttes samal ajal arvesse konkreetseid kohalikke töötingimusi, mis on seotud merepiirkondadega, kus nendes klassidesse kuuluvaid laevu võib käitada; enne kui olemasolevad C- ja D-klassi reisilaevad võivad sadamariigis teha regulaarseid kohalikke rannasõite, peab lipuriigi ametiasutus saama sadamariigi nõusoleku kõnealuste eeskirjade kohaldamiseks;

d) kui liikmesriik leiab, et eeskirjad, mille järgimist sadamariigi ametiasutus vastavalt käesoleva lõike punktile c nõuab, on põhjendamatud, teatab ta sellest viivitamata komisjonile. Komisjon võtab rakendusaktiga vastu otsuse, kas kõnealused eeskirjad on põhjendatud. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 11 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

ii) punktid e ja f jäetakse välja;

d) lõiget 4 muudetakse järgmiselt:

i) punkti a kolmas taane asendatakse järgmisega:

„— nad vastavad täielikult dünaamilise tõstejõuga laevade ohutuse koodeksi (DSC koodeks) nõuetele, mis sisalduvad IMO resolutsioonis A.373(10) (ajakohastatud versioon);“;

ii) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) kiirreisilaeva ja selle varustuse ehitus ja hooldus peavad vastama tunnustatud organisatsiooni kiirlaevade klassifitseerimise eeskirjadele või samaväärsetele eeskirjadele, mida ametiasutus kasutab vastavalt direktiivi 2009/15/EÜ artikli 11 lõikele 2.“;

e) lisatakse järgmised lõiked:

„5. Uute ja olemasolevate laevade ulatuslik remont, ümberehitus ja muutmine ning asjaomane varustamine peab vastama lõike 2 punktis a sätestatud nõuetele, mida kohaldatakse uute laevade suhtes; laeva ümberehitust, mille eesmärk on üksnes laeva parema vastupidavuse saavutamine, ei loeta ulatuslikuks muutmiseks.

6. Enne 20. detsembrist 2017 samaväärsest materjalist ehitatud laevad peavad vastama käesoleva direktiivi nõuetele hiljemalt 22. detsembriks 2025.

7. Erandina käesolevast direktiivist võib liikmesriik, kellel on 20. detsembril 2017 rohkem kui 60 oma lipu all sõitvat reisilaeva, mis on ehitatud alumiiniumisulamist, teha järgmised erandid käesolevast direktiivist järgmistele reisilaevadele järgmisteks ajavahemikeks:

a) B-, C- ja D-klassi reisilaevade puhul, mis on ehitatud alumiiniumisulamist pärast 20. detsembrist 2017, kümne aasta kestel pärast nimetatud kuupäeva, ning

b) B-, C- ja D-klassi reisilaevade puhul, mis on ehitatud alumiiniumisulamist enne 20. detsembrist 2017, 12 aasta kestel pärast nimetatud kuupäeva,

tingimusel, et need laevad sõidavad üksnes selle liikmesriigi sadamate vahel.

Liikmesriik, kes soovib käesolevat erandit kasutada, teatab komisjonile oma kavatsusest hiljemalt 21. detsembriks 2019 ning teavitab komisjoni kavatsuse sisust. Ta teavitab komisjoni ka hilisematest muudatustest. Komisjon teavitab teisi liikmesriike vastavalt artikli 9 lõikele 4.“

6) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. C-klassi ro-ro-reisiparvlaevad, millele pandi kiilud või mis olid samasuguses ehitusjärgus 1. oktoobril 2004 või pärast seda, ning kõik A- ja B-klassi ro-ro-reisiparvlaevad peavad vastama direktiivi 2003/25/EÜ artiklitele 6, 8 ja 9.“;

b) lõige 2 jäetakse välja.

7) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 3 teine lõik jäetakse välja;

b) lõige 4 jäetakse välja.

8) Artiklit 9 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriik võib lõikes 4 sätestatud korras võtta meetmeid, mis lubavad kohaldada käesoleva direktiivi teatavate erinõuetega samaväärseid nõudeid, kui samaväärsed nõuded on vähemalt sama tulemuslikud kui direktiivis sätestatud nõuded.“;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Lõikest 1, 2 või 3 tulenevaid õigusi kasutav liikmesriik toimib käesoleva lõike teise kuni seitsmenda lõigu kohaselt.

Liikmesriik teatab komisjonile meetmetest, mida ta kavatses võtta, ja teatab ühtlasi üksikasjadest, mis on piisavad ohutustaseme säilimises veendumiseks.

Kui kuue kuu jooksul pärast teatamist võtab komisjon rakendusaktina vastu otsuse, et kavandatud meetmed ei ole põhjendatud, peab kõnealune liikmesriik kavandatud meetmeid muutma või jätma need vastu võtmata. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 11 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Võetavaid meetmeid täpsustatakse riigi asjakohaste õigusaktidega ning neist teatatakse komisjonile ja teistele liikmesriikidele.

Iga sellist meedet kohaldatakse kõigi sama klassi reisilaevade või samade täpsustatud tingimuste kohaselt tegutsevate veesõidukite suhtes, diskrimineerimata nende lipuriiki või nende reederit kodakondsuse või tegevuskoha alusel.

Lõikes 3 osutatud meetmeid kohaldatakse üksnes seni, kuni laev või veesõiduk tegutseb kindlaks määratud tingimustes.

Liikmesriigid teavad komisjonile teises ja neljandas lõigus osutatud meetmetest komisjoni poolt sel eesmärgil loodava ja hallatava andmebaasi kaudu, millele on juurdepääs komisjonil ja liikmesriikidel. Komisjon teavitab võetud meetmetest avalikul veebisaidil.“;

c) lõike 5 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) komisjon võtab rakendusaktina vastu otsuse, kas liikmesriigi otsus peatada sellise laeva või veesõiduki käitamine või kehtestada lisameetmed on põhjendatud tõsise ohuga inimestele, varale või keskkonnale, ning – kui peatamine või lisameetmete kehtestamine ei ole põhjendatud – võtab rakendusaktina vastu otsuse, mille kohaselt peab asjaomane liikmesriik peatamist või meetmete võtmist käsitleva otsuse tühistama. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 11 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

9) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt d asendatakse järgmisega:

„d) konkreetseid viiteid artikli 2 punktides g, m, q ja zb, artikli 3 lõike 2 punktis a, artikli 6 lõike 1 punktis b ja artikli 6 lõike 2 punktis b nimetatud rahvusvahelistele konventsioonidele ja IMO resolutsioonidele.“;

b) lõikes 2

i) asendatakse punkt b järgmisega:

„b) kogemustele tuginedes kohandada rahvusvahelistesse konventsioonidesse B-, C- ja D-klassi laevade ja veesõidukite suhtes tehtud muudatustes leiduvaid tehnilisi kirjeldusi;“;

ii) lisatakse järgmised punktid:

„c) lihtsustada ja täpsustada tehnilisi elemente, tuginedes rakendamisel saadud kogemustele;

d) ajakohastada viited muudele liidu õigusaktidele, mida kohaldatakse kohalikke rannasõite tegevate reisilaevade suhtes.“;

c) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10a vastu delegeeritud õigusakte käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud käesoleva direktiivi muudatuste vastuvõtmiseks.

4. Erandlikel asjaoludel, kui see on komisjoni asjakohase analüüsi kohaselt õigustatud, ja selleks, et hoida ära tõsine ja lubamatu oht meresõiduohutusele, tervisele, laeva pardal kehtivatele elamis- ja töötingimustele või merekeskkonnale või vältida vastuolu liidu merendusvaldkonna õigusaktidega, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 10a vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat direktiivi, et artiklis 2 osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatust käesoleva direktiivi rakendamisel mitte kohaldada.

Delegeeritud õigusaktid võetakse vastu vähemalt kolm kuud enne asjaomase muudatusega vaikivaks nõustumiseks rahvusvaheliselt kindlaks määratud aja möödumist või kõnealuse muudatuse kavandatud jõustumiskuupäeva. Delegeeritud õigusakti jõustumisele eelneval perioodil hoiduvad liikmesriigid kõikidest algatustest, mille eesmärk on lõimida muudatus siseriiklikesse õigusaktidesse või kohaldada asjaomase rahvusvahelise õigusakti muudatust.“

10) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 10a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu artikli 10 lõigetes 3 ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artikli 10 lõigetes 3 ja 4 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile seitsmeks aastaks alates 20. detsembrist 2017. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne seitsmeaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 10 lõigetes 3 ja 4 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 10 lõike 3 või 4 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

11) Artiklit 11 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) artiklit 5.

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

b) lõige 3 jäetakse välja.

12) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Lipuriigi ametiasutus korraldab igale reisilaevale punktides a, b ja c nimetatud ülevaatused:

a) esmane ülevaatus enne laeva kasutusele võtmist;

b) korrapärane ülevaatus iga 12 kuu järel, ja

c) täiendavad ülevaatused, kui selleks tekib vajadus.“;

b) lõige 2 jäetakse välja.

13) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Kõik käesoleva direktiivi nõuetele vastavad uued ja olemasolevad reisilaevad saavad käesolevale direktiivile vastava reisilaeva ohutuse tunnistuse. Tunnistus antakse II lisa sätestatud vormis. Tunnistuse annab lipuriigi ametiasutus välja pärast artikli 12 lõike 1 punktis a kirjeldatud esmast ülevaatus.“;

b) lõike 3 kolmas lõik asendatakse järgmisega:

„Enne sadamariigis kohaliku rannasõiduga tegelevale kiirreisilaevale tegevusloa andmist lepib lipuriigi ametiasutus sadamariigiga kokku kõigis tegevustingimustes, mis seostuvad laeva tegevusega selles riigis. Lipuriigi ametiasutus märgib kõnealused tingimused tegevusloale.“;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Laevade või veesõidukite suhtes artikli 9 lõigete 1, 2 ja 3 alusel ja vastavalt nendele sätetele rakendatavad täiendavad ohutusmeetmed, vastavused ja erandid märgitakse laeva või veesõiduki tunnistusele.“

14) Artikkel 14 jäetakse välja.

15) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 16a

Läbivaatamine

Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ja esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 22. detsembriks 2026.“

16) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) II-2 peatüki A-osa punkti 13 alapunktis 1 asendatakse esimene lõik järgmisega:

„Kõigil laevadel peavad laeva juhtkonna juhendamiseks olema alaliselt esitatud üldkorralduse plaanid, mis näitavad selgesti iga teki juhtimisposte, A-klassi vaheseintega piiratud tuletõrjeseksioone, B-klassi vaheseintega piiratud seksioone koos üksikasjadega tulekahju avastamis- ja häiresüsteemide, sprinklerseadme, tuletõrjevahendite, mitmesugustele ruumidele, tekkidele jne ligipääsuvõimaluste ning ventilatsioonisüsteemi kohta, kaasa arvatud ventilaatorite juhtimispunktide üksikasjad, tuletõrjevahendite asukohad ning iga seksiooni teenindavate ventilaatorite identifitseerimisnumbrid. Alternatiivina võib eespool nimetatud üksikasjadest koostada vihiku, mille eksemplar tuleb anda igale juhtkonna liikmele, ja üks eksemplar peab olema laeval igal ajal kättesaadav kergesti ligipääsetavas kohas. Plaane ja vihikuid ajakohastatakse, dokumenteerides võimalikult kiiresti kõik muudatused. Kirjeldused sellistes plaanides ja vihikutes peavad olema lipuriigi riigikeeles. Kui riigikeel ei ole inglise ega prantsuse keel, tuleb lisada tõlge ühte nendest keeltest. Kui laev tegeleb kohalike rannasõitudega teises liikmesriigis, lisatakse tõlge asjaomase sadamariigi riigikeelde, kui see keel ei ole inglise ega prantsuse keel.“;

b) III peatüki punkti 2 tabeli joonealuse märkuse 1 esimeses lõigus asendatakse sissejuhatav osa järgmisega:

„Päästevahendiks võivad olla üksnes päästepaadid ja -parved või nende kombinatsioon vastavalt reeglile III/2.2. Kui sõitude kaitstud iseloom ja/või tegevuspiirkonna soodsad kliimatingimused seda õigustavad, võib lipuriigi ametiasutus, võttes arvesse IMO ringkirja MSC/1046 soovitusi, sadamaliikmesriigi nõusolekul lubada:“.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu ja avaldavad need hiljemalt 21. detsembriks 2019. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 21. detsembrist 2019.

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 vastuvõetud 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.

Strasbourg, 15. november 2017

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
M. MAASIKAS