



Brüssel, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete
kohta**

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1 Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Kooskõlas komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi ning parema õigusloome tegevuskavaga ja vahetult pärast ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide toimivuse kontrolli¹ võetava järelemeetmena esitab komisjon rea ettepanekuid kindlaksmääratud lihtsustamisvõimaluste ärakasutamiseks.

Kõnealuse läbivaatamise eesmärk on kehtiva ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide raamistiku lihtsustamine ja ühtlustamine, et i) säilitada ELi eeskirju tingimustes, kus see on vajalik ja proportsionaalne, ii) tagada eeskirjade nõuetekohane rakendamine ning iii) kõrvaldada omavahel seotud õigusaktidest tulenevate kohustuste võimalik kattumine ja õigusaktide vahelised lahknevused. Üldine eesmärk on saavutada õigusraamistiku selgus, lihtsus ja ajakohastatus, et oleks lihtsam seda rakendada ja kontrollida ning tagada selle täitmine, mille tulemusena suureneks üldine ohutustase.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ² kehtestati selleks, et kindlustada ohutuse kõrge tase ja kõrvaldada kaubandustõkked, võttes asjakohasel tasemel kasutusele ühtlustatud ohutusnõuded reisilaevade ja kohalike rannasõite tegevate reisilaevade jaoks. Käesoleva direktiiviga on hõlmatud ELi tasandil kohalike rannasõite käsitlevad sätted, mis sisalduvad rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel (SOLASi konventsioon), millega on kehtestatud üksikasjalikud tehnilised nõuded laevaehituse, stabiilsuse ning tulekaitse ja päästevarustuse kohta. Direktiivi kohaldatakse seega terasest ja samaväärsest materjalist reisilaevade ning kiirlaevade suhtes. Lisaks hõlmab see piiratud liikuvusega või puudega isikute jaoks juurdepääsu tagamist ja nende avalikku teavitamist käsitlevaid konkreetseid nõudeid.

Direktiiviga 2009/45/EÜ on saavutatud kogu ELis ühtlaselt kõrge ohutustase ja märkimisväärne kasu siseturu seisukohast. Teisest küljest näitavad direktiivi 1998. aastal jõustunud eelkäijaga³ seotud kogemused, et selle rakendamise tulemusena on tekkinud palju küsimusi seoses direktiivi teatavate mõistete ning selle kohaldamisala ja menetlustega.

Lisaks on ühtlustamata mitmed olulised alla 24 meetri pikkuste väikelaevadega seotud ohutusaspektid, mis annab tunnistust asjaolust, et kõnealuste laevade sõltuvus kohalikest käitamistingimustest on suurem. Lisaks tagati kõnealuse direktiiviga liikmesriikidele piisav paindlikkus siseriiklike eeskirjade kohaldamiseks, kui riikide hinnangul ei ole võimalik ja/või põhjendatud väikelaevade jaoks kehtestatud ühtlustatud nõuete rakendamine. Sellega seoses selgus toimivuskontrolli tulemusena, et direktiivi kohaldatakse hetkel ainult 70 väikelaeva suhtes (kokku 1 950 väikelaevast), sest väikelaevade olulised ohutusaspektid on juba liikmesriikide poolt kindlaks määratud. Seepärast tuleks asjaomased nõuded läbi vaadata.

Lisaks selgus toimivuskontrolli tulemusena, et mitmed liikmesriigid sertifitseerivad alumiiniumist laevu kõnealuse direktiivi kohaselt, samas kui mõned liikmesriigid seda ei tee.

¹ Kontrolli tulemuste kohta esitati 16. oktoobril 2015 aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2015) 508).

² 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).

³ St direktiiv 98/18/EÜ (direktiiv 2009/45/EÜ on selle uuesti sõnastatud versioon).

See loob ebavõrdse olukorra ja raskendab ELi liikmesriikides kohalikke rannasõite tegevate reisijate ühtse ja kõrge ohutustaseme tagamise eesmärgi saavutamist. Selline olukord tuleneb mõistest „samaväärne materjal“ ja sellest lähtuvast direktiivi kohaldamisala ning asjakohaste tuleohutusnõuete kohaldatavuse erinevast tõlgendamisest.

Seega tehakse ettepanek selgitada ja lihtsustada reisilaevade ohutuseeskirju ja -nõudeid, et muuta kooskõlas komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmiga lihtsamaks nende ajakohastamine, kontrollimine ja täitmise tagamine. Õigusselguse ja -kindluse suurendamiseks jäetakse ettepanekuga direktiivist välja mitmed aegunud, üleaarused ja ebaühtlased viited õigussätetele.

Ettepanekuga muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ asjakohaseid määratlusi ja nõudeid.

Lisaks nähakse ettepanekuga ette direktiivi 2009/45/EÜ viimine vastavusse Lissaboni lepingust tulenevate muudatustega, mis on seotud komisjoni volitustega võtta vastu delegeeritud õigusakte ja rakendusakte.

1.2 Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

Ettepanek on täielikult kooskõlas lihtsustamissettepanekutega, millega muudeti nõukogu direktiivi 98/41/EÜ,⁴ ja ettepanekuga, millega asendati nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ⁵. Ettepanek on täielikult kooskõlas toimivuskontrolli soovitustega ning 2011. aasta valge raamatuga transpordi tuleviku kohta,⁶ milles tunnistati vajadust ajakohastada kehtivat ELi reisilaevade ohutust käsitlevat õigusraamistikku.

1.3 Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega

Ettepanekuga täidetakse komisjoni parema õigusloome tegevuskava, tagades, et olemasolevad õigusaktid on lihtsad ja selged ning ei tekita tarbetut halduskoormust ja neis on arvestatud muutuvate poliitiliste, ühiskondlike ja tehnoloogiliste tingimustega. Samuti aitab ettepanek saavutada ELi 2018. aasta meretranspordistrateegia⁷ eesmärgi, tagades kvaliteetsed parvlaevateenused ELi-sisestel liinivedudel.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

2.1 Õiguslik alus

Arvestades, et ettepanekuga asendatakse kehtiv direktiiv, jääb selle õiguslikuks aluseks ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 (endine EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2), millega nähakse ette meretranspordi valdkonna meetmed.

⁴ Nõukogu 18. juuni 1998. aasta direktiiv 98/41/EÜ ühenduse liikmesriikide sadamatesse või sadamatest liiklevate reisilaevade pardal olevate isikute registreerimise kohta (EÜT L 188, 2.7.1998, lk 35).

⁵ Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta (EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1).

⁶ Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144).

⁷ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – Strateegilised eesmärgid ja soovituselised seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (KOM/2009/0008).

2.2 Subsidiaarsus

Direktiiv 2009/45/EÜ põhineb peamiselt rahvusvahelistel nõuetel ja selle vastuvõtmiseks andis põhjuse inimohvreid nõudnud laevaõnnetuste rohkus. Kuigi rahvusvahelisi merereise tegevate laevade ühised ohutusnõuded on kehtestatud selliste rahvusvaheliste ohutuseeskirjadega nagu SOLASi konventsioon, ei kohaldata neid kohalikke rannasõite tegevate reisilaevade suhtes.

Ettepanekuga tagatakse, et säilitatakse ELi territoriaalvetes kohalikke rannasõite tegevate laevade jaoks direktiiviga 2009/45/EÜ kehtestatud ühtne ohutustase, mida ei oleks võimalik saavutada liikmesriikide tasandil võetavate ühepoolsete meetmetega. Samas rõhutatakse ettepanekus taas, et olukordades, kus kohalike käitamistingimuste kohaselt on vaja rakendada erinevaid nõudeid, on selliste erinevate rakendamine vajalik ja annab lisandväärtust.

Arvestades siseturu eesmärki ja vabadust osutada liikmesriikides mereveeteenuseid, tagatakse ettepanekuga samuti, et direktiiviga 2009/45/EÜ hõlbustatakse jätkuvalt laevade ümberregistreerimist liikmesriikide registrite vahel ja võimaldatakse võrdsetel tingimustel konkurentsi kohalike rannasõitude alal, ilma et see vähendaks ohutustaset.

2.3 Proportsionaalsus

Nagu nähtub õnnetuste statistikast, on kehtivate õigusaktidega saavutatud reisijate ohutuse kõrge tase. ELi ohutusnõuetega seotud regulatiivsed kulud ei ole osutunud ebaproportsionaalseks võrreldes liikmesriikide eeskirjadega, mida oleks vastasel juhul vaja olnud. Regulatiivsete kulude hinnangulised erinevused on ehitus-, käitamis- ja hoolduskuludega võrreldes väga väikesed.

Lisaks mitme määratluse selgitamisele on käesoleva lihtsustamisalgatuse eesmärk mõne tarbetu nõude kõrvaldamine, ilma et see kahjustaks ohutuse kõrget taset. Sellest tulenevalt jäetakse ettepanekuga alla 24 meetri pikkused laevad direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisalast välja. Arvestades seda, et väikelaevu ehitatakse peamiselt muudest materjalidest kui teras, ei ole suur osa kõnealustest laevadest (96 %) praegu ELi ühtlustatud ohutusnõuetega hõlmatud. See tähendab, et enamik alla 24 m pikkusi laevu on tunnistuse juba saanud liikmesriikide õigusaktide kohaselt.

Nimetatud laevad on ehitatud mitmesuguste teenuste jaoks (nt päeva- või üleööreisid, reisijate päevaristlused, selliste sadamate külastamine, kus on erilisi takistusi või taristuid), mistõttu need on kavandatud väga erinevaid tehnilisi lahendusi kasutades. Seepärast on eriti keeruline koostada ühtseid üksikasjalikke eeskirju, mida oleks võimalik kohaldada väikelaevade osutatavate väga mitmesuguste teenuste suhtes.

Seega vaadati väikelaevade puhul läbi direktiivi 2009/45/EÜ kehtiv regulatiivne lähenemisviis, mis põhines eelkõige terasest (või alumiiniumist) laevade jaoks koostatud normatiivsetel nõuetel. ELi nõuete kohaldamisalast välja jäävate väikelaevadega registreeritud õnnetustest ei nähtu konkreetseid ohutusprobleeme (viimase nelja aasta jooksul viis surmaga lõppenud õnnetust, mis olid kõik tööõnnetused). Erinevalt suurtest laevadest käitatakse väikelaevu enamasti samas liikmeriigis kuni nende kasutusea lõpuni ja neid registreeritakse harva liikmesriikide vahel ümber.

2.4 Vahendi valik

Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt peetakse direktiivi endiselt kindlaksmääratud eesmärkide saavutamiseks kõige sobivamaks õigusakti vormiks. Direktiiviga kehtestatakse ühised põhimõtted ja ühtlustatud ohutustase, tagatakse eeskirjade täitmine, kuid jäetakse liikmesriikidele võimalus valida kohaldatavad praktilised ja tehnilised menetlused.

Kõige sobivam õiguslik lahendus leiti olevat ettepanek, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ. Alternatiivne võimalus teha ettepanek uue direktiivi kohta jäeti kõrvale, sest kehtivas direktiivis tehtavate selgelt kindlakstehtavate muudatuste arv on piiratud.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

3.1 Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Toimivuskontrollist nähtus, et ELi reisilaevade ohutust käsitlevates õigusaktides sisalduvaid reisijate ohutuse ja siseturuga seotud peamisi eesmärke üldiselt täidetakse ja need on jätkuvalt olulised. ELi reisilaevade ohutuse õigusraamistikuga on tagatud ELis reisilaevadele ühtne ohutustase ja reederitele võrdsed konkurentsitingimused ning on hõlbustatud laevade liikmesriikidevahelist ümberregistreerimist. Toimivuskontrollist nähtus ka, et on veel ruumi ohutuse suurendamiseks ning teatavate õigusnormide tõhususe ja proportsionaalsuse täiustamiseks. Soovitusi ebaselgete, aegunud või kattuvate nõuete lihtsustamiseks, selgitamiseks ja kehtetuks tunnistamiseks on tehtud mitmes valdkonnas.

- (a) Alla 24 m pikkused reisilaevad tuleks direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisalast välja jätta ning kaaluda tuleks võimalust koostada eesmärgipõhiste nõuete raamistiku osana väikelaevade ning muust kui terasest ja samaväärsest materjalist ehitatud laevade jaoks funktsionaalsetel nõuetel põhinevad suunised või standardid.
- (b) Direktiivi kohaldamisala tuleks täpsustada järgmiselt:
 - tuleks selgitada, et direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisel käsitatakse alumiiniumi terasega samaväärse materjalina ning täpsustada vastavaid tuleisoleerimisnõudeid (nt määrata kindlaks, millised ruumid peaksid olema veel tuleisolatsiooniga varustatud);
 - tuleks selgitada, et avamere tuuleparkide teeninduslaevad ei kuulu direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisalasse;
 - tuleks selgitada, et traditsioonilised laevad ei kuulu direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisalasse ning täpsustada nende määratlust.
- (c) Tuleks selgitada ja lihtsustada direktiivis 2009/45/EÜ sätestatud merepiirkondade määratlust ning samas:
 - jätta välja täpsustus „kus merehädalised võiksid maabuda“,
 - jätta välja mõiste „ohutu paik“.

3.2 Konsulteerimine sidusrühmadega

Kavandatud ettepanekute tehnilist laadi silmas pidades on valitud välja sihipärane konsulteerimine kui kõige sobivam vahend. Riigi ekspertidega konsulteeriti reisilaevade ohutuse eksperdirühma raames. Korraldati seminar, kuhu kutsuti osalema nii liikmesriigid kui ka tööstusharu ning reisijate ühenduste esindajad. Kavandatud meetmeid tutvustati mitmel korral. Lisaks võimaldas Europa veebisaidil avaldatud tegevuskava⁸ kõigil sidusrühmadel anda tagasisidet internetipõhise vastusevormi kaudu.

Konsulteerimise kokkuvõte ja üksikasjalik tagasiside konsultatsiooniprotsessi käigus esitatud märkuste kohta on esitatud komisjoni talituste töödokumendis, mis on lisatud ettepanekule.

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_et.htm

Kavandatud lihtsustamismeetmeid toetas valdav osa riiklike eksperte, kuigi esitati mitu märkust mõne ettepaneku täpse sõnastuse kohta. Seega on kõik ettepanekud hoolikalt läbi vaadatud ja neid on vajaduse korral muudetud. Lisaks tõstatasid mõned eksperdid praktilise ja tehnilise rakendamisega seotud küsimusi, mida on käsitletud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis ja millega on arvestatud rakenduskavas.

Tööstusharu sidusrühmad rõhutasid, et kehtiva õigusraamistiku põhimõtted peaksid jääma samaks (esile tõsteti alumiiniumist laevade ohutuse suurendamisega seotud kulusid mõnes liikmesriigis), samas kui reisijate ühendus kutsus üles ohutustaset täiustama ja hoiatas ohutusnõuete lõdvendamise eest. Ettepanekuga tagatakse seega olemasoleva ohutustaseme säilitamine ning lihtsustuste suurendamine pakutavate võimaluste piires (nt selgitades, et alumiiniumist laevad peaksid olema ehitatud vastavalt direktiivi ohutusnõuetele).

3.3 Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine

See läbivaatamine põhineb eelkõige toimivuskontrolli käigus kogutud andmetel, mis on esitatud komisjoni talituste töödokumendis „Suuna kohandamine: ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide toimivuse kontroll“, mis võeti vastu 16. oktoobril 2015⁹.

Lisaks toimivuskontrolli raames kogutud andmetele ja korraldatud konsulteerimisele oli kõnealuse lihtsustamissettepaneku koostamiseks vaja saada abi tehnika- ja õiguseksperditelt seoses tehniliste määratluste ja õigusakti konkreetse sõnastamisega. Kõnealune oskusteave koguti liidusiseselt koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga ja reisilaevade ohutuse eksperdirühmaga. See on esitatud ettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

3.4 Mõjuhindang

Ettepanek on järeelmeede, mis järgneb vahetult toimivuskontrollile, mille tulemusena tehti üksikasjalikult kindlaks lihtsustatavad küsimused ja hinnati lihtsustamise võimalikkust. Nagu on rõhutatud tegevuskavas, ei avalda kavandatud meetmed eeldatavasti märkimisväärset mõju (st mõju, mis ei ole mõõdetamatu nagu õigusselguse, õiguskindluse või lihtsuse suurendamine) või ei ole leitud olemuslikult erinevaid lahendusi. Kooskõlas komisjoni parema õigusloome tegevuskavaga ei ole tehtud täiemahulist mõjuhindangut.

Siiski on lihtsustamissettepanekule lisatud komisjoni talituste töödokument, milles käsitletakse toimivuskontrolli tulemusena esitatud soovitusi ja põhjendatakse kavandatud lahendusi tehnilisest ja õiguslikust seisukohast. Töödokumendis on esitatud kõnealuse algatuse toetamiseks sidusrühmadega korraldatud konsulteerimise kokkuvõte ja seda käsitlev tagasiside. Samuti on lisatud rakenduskava.

3.5 Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine

Ettepaneku lihtsustamisvõimalused avaldavad eelkõige mõju sellistele mõõdetamatutele valdkondadele nagu õigusselgus, õiguskindlus ja lihtsus, mida edendatakse direktiivi kohaldamisala täpsustamise ja merepiirkondade lihtsama määratlemise teel.

Samaväärsest materjalist ehitatud laevade jaoks, mis on pikemad kui 24 meetrit, tuleks enne käesoleva direktiivi jõustumist kehtestada tähtaeg direktiivis sätestatud tehniliste nõuete täitmiseks. Piisava üleminekuperioodiga peaks saama muuta kohanemise võimalikult sujuvaks. Merepiirkondade puhul kaotataks ettepanekuga eelkõige ülearused või aegunud

⁹ SWD(2015) 197.

kriteeriumid ja avaldataks üksnes vähimat võimalikku mõju liikmesriikide merepiirkondade kavandamisele.

Ettepanekuga suurendatakse samuti õiguselgust, kõrvaldades mitmeid viiteid, mis on ülearused, valed või ebaühtlased.

3.6 Põhiõigused

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

5.1 Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Ettepanekule on lisatud rakenduskava, milles kirjeldatakse lihtsustamismeetmete rakendamiseks vajalikku tegevust ning tõstetakse esile peamised tehnilised, õiguslikud ja ajaga seotud rakendusprobleemid.

Kindlaks on määratud piisav järelevalve- ja aruandluskord, tekitamata seejuures uusi aruandluskohustusi ega täiendavat halduskoormust. Põhiline teave laevade, õnnetuste ja nõuetele vastavuse kohta kogutakse Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) ja reisilaevade ohutuse eksperdirühma abiga Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi andmebaasi kaudu. Arvestades, et kavandatud EMSA kontrollkäikude tsükkel kestab kokku hinnanguliselt viis aastat, tuleks ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide hindamistsükli intervalliks määrata seitse aastat.

5.2 Selgitavad dokumendid

Selgitavaid dokumente ei ole vaja lisada, sest lihtsustamismeetmed ei ole olulised ega keerukad.

5.3 Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Mõisted ja kohaldamisala

Artiklit 2 muudetakse, et jätta välja mitmed ülearused, ebaühtlased või valed viited, eelkõige seoses vigastamata laeva püstuvuse koodeksiga (lisatakse puuduv viide), kiirlaevakoodeksiga (viidet parandatakse), võõri kõrguse määratlusega (üleliigne osa jäetakse välja), sadamaalaga (viide viiakse kooskõlla merepiirkonna määratlusega), ohutu paigaga (viide ohutule paigale on üleliigne ja jäetakse välja kooskõlas merepiirkonna määratluste lihtsustamisega), sadamariigiga (millega asendatakse vastuvõtjariigi mõiste kooskõlas direktiivi 1999/35/EÜ läbivaatamisega) ning tunnustatud organisatsiooniga (viidet ajakohastatakse).

Samuti muudetakse artiklit 2, et lisada järgmised uued määratlused: traditsiooniline laev (määratlus tuuakse üle artiklist 3 ja ajakohastatakse, et võtta arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ¹⁰ kohast traditsioonilise laeva määratlust), purjelaev (uus

¹⁰ 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).

määratlus), lõbusõidujah ja -laev (määratlus tuuakse üle artiklist 3 ja viiakse paremini kooskõlla SOLASiga), teeninduslaev (uus määratlus) ning samaväärne materjal (määratlus tuuakse üle I lisast ja seda muudetakse selgitamiseks, et sellistest materjalidest ehitatud laevad peavad saama tunnistuse vastavalt käesolevale direktiivile).

Artiklit 3 muudetakse, et jätta direktiivi kohaldamisalast välja alla 24 meetri pikkused laevad, jätta punktidest a ja b välja ebaõige viide reisilaevadele ning selgitada, et direktiivi ei kohaldata purjelaevade, teeninduslaevade ega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) eriotstarbeliste laevade koodeksis osutatud laevade (sh avamere varustuslaevad) suhtes.

Reisilaevade klassid ja kohaldamine

Artiklit 4 muudetakse, et lihtsustada nende merepiirkondade määratlusi, kus võivad tegutseda C- ja D-klassi laevad (jätakse välja viited merehädaliste võimalike maabumiskohtade ja ohutu paiga kaugusega seotud kriteeriumidele) ning selgitada merepiirkondade kindlaksmääramisega seoses, et liikmesriigid piiritlevad selgelt D-klassi merepiirkonna sisemise serva.

Artiklit 5 muudetakse, et ajakohastada viidet vastuvõtjariigile (see asendatakse viitega sadamariigile) ja ajakohastada viidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/16/EÜ¹¹ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2014/90/EL¹².

Ohutusnõuded

Artiklit 6 muudetakse, et ajakohastada viidet Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/15/EÜ,¹³ jätta välja kordust sisaldav punkt c, ajakohastada viidet vastuvõtjariigile (asendatakse viitega sadamariigile), selgitada, et muutmisega seotud nõudeid tuleb kohaldada kõigi laevade suhtes (kui need muudetakse reisilaevaks), mitte ainult olemasolevate reisilaevade suhtes (selleks viiakse punkt e üle uude lõikesse 5), jätta lõike 4 punkti a neljandast lõigust välja ülearune osa viitega DSC koodeksile, jätta välja aegunud punkt f ning lisada samaväärses materjalist ehitatud laevade jaoks uus kohaldamistähtaeg, mis eelneb käesoleva direktiivi jõustumisele.

Artikleid 7 ja 8 muudetakse, et jätta välja aegunud osad.

Täiendavad ohutusnõuded, samaväärsed nõuded, erandid ja kaitsemeetmed

Artiklit 9 muudetakse, et jätta lõikest 2 välja väär viide I lisale ja hõlbustada kõnealuse artikliga ette nähtud meetmetest teatamist selleks loodud andmebaasi abil.

Komiteemenetlus ja muudatuste tegemise kord

Artiklid 10 ja 11 viiakse kooskõlla Euroopa Liidu toimimise lepinguga seoses komisjoni volitustega võtta vastu delegeeritud õigusakte ja rakendusakte. Samal põhjusel lisatakse artikkel 10a (delegeerimisvolituse kasutamine).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL riigihangete kohta ja direktiivi 96/98/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 257, 28.8.2014, lk 146).

¹³ 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).

Tunnistused

Artiklit 13 muudetakse selgitamaks, et ainult käesoleva direktiivi nõuetele vastavatele laevadele antakse reisilaeva ohutuse tunnistus ning et kõnealune tunnistus peab hõlmama kõiki artikliga 9 ette nähtud meetmeid, mitte ainult erandeid.

Rahvusvaheline mõõde

Artiklit 14 muudetakse, et viia see vastavusse Euroopa Liidu toimimise lepinguga seoses Euroopa Liidu liiduvälise esindamisega.

Hindamissätted

Hindamissätete täpsustamiseks lisatakse artikkel 16a.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

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

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 arvamust¹⁴,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹⁵,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/45/EÜ¹⁶ kindlaks määratud ühiste ohutusnõuetega tagatud kõrge ohutustaseme säilitamiseks tuleks kõnealuse direktiivi kohaldamist parandada. Direktiivi 2009/45/EÜ tuleks kohaldada ainult selliste reisilaevade suhtes, mille jaoks on kavandatud direktiiviga ette nähtud ohutusnõuded. Seega tuleks direktiivi kohaldamisalast jätta välja mitu konkreetset laevatüüpi, näiteks teeninduslaevad, purjelaevad või laevad, millega transporditakse väljaõppega töötajaid, kes töötavad laeva või avamererajatiste huvides.
- (2) Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programm (REFIT)¹⁷ on näidanud, et kõik liikmesriigid ei sertifitseeri alumiiniumist laevu direktiivi 2009/45/EÜ kohaselt. See loob ebavõrdse olukorra ning raskendab liidus rannasõite tegevate reisijate ühtse ja kõrge ohutustaseme tagamise eesmärgi saavutamist. Et vältida ebahütlast kohaldamist, mis tuleneb direktiivi kohaldamisala tõlgendamisest seoses alumiiniumi kui samaväärse materjali määratlusega ning asjaomaste tuleohutusnõuete kohaldatavusega, tuleks samaväärse materjali määratlus selgemaks muuta.
- (3) Õiguselguse ja järjepidevuse suurendamiseks tuleks mitmeid määratlusi ja viiteid ajakohastada ning viia need paremini kooskõlla asjaomaste rahvusvaheliste või liidu eeskirjadega. Kõnealuse tegevuse käigus tuleb olla eriti hoolikas, et vältida direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisala ja sellega tagatud ohutustaseme muutmist. Eelkõige tuleks traditsioonilise laeva määratlus viia paremini kooskõlla Euroopa Parlamendi ja

¹⁴ ELT C , , lk .

¹⁵ ELT C , , lk .

¹⁶ 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).

¹⁷ COM(2015) 508.

nõukogu direktiiviga 2002/59/EÜ,¹⁸ säilitades samas praegused ehitamisaastat ja materjali liiki käsitlevad kriteeriumid. Lõbusõidujahi ja -laeva määratlus tuleks viia paremini kooskõlla rahvusvaheline konventsiooniga inimeste ohutusest merel (SOLASi konventsioon).

- (4) Proportsionaalsuse põhimõtet silmas pidades on ilmnenud, et SOLASi konventsioonist tulenevaid kehtivaid normatiivseid nõudeid on raske kohandada väikeste reisilaevade jaoks, mille pikkus on alla 24 meetri. Lisaks ehitatakse väikelaevu peamiselt muudest materjalidest kui terasest ja seega on direktiivi 2009/45/EÜ kohase tunnistuse saanud vaid väga vähesed kõnealust liiki laevad. Kuna puuduvad konkreetsed ohutusprobleemid ja direktiivis ei ole ette nähtud asjakohaseid nõudeid, tuleks alla 24 meetri pikkused laevad seega direktiivi kohaldamisalast välja jätta ning nende suhtes tuleks kohaldada konkreetseid ohutusnõudeid, mille on kindlaks määranud liikmesriigid, kellel on paremad võimalused selliste laevade navigeerimisega seotud kohalike ranna või sadama kaugusest ja ilmastikutingimustest tulenevate piirangute hindamiseks.
- (5) Et lihtsustada veelgi direktiiviga 2009/45/EÜ ette nähtud merepiirkondade määratlusi ja minimeerida liikmesriikidele avaldatavat mõju, tuleks välja jätta ülearused või ebapiisavad kriteeriumid. Ohutustaset säilitades tuleks lihtsustada nende merepiirkondade määratlust, kus võib käitada C- ja D-klassi laevu, jättes välja merehädaliste võimalike maabumiskohtadega ning ohutu paiga kaugusega seotud kriteeriumid, mida ei kasutata merepiirkondade määratlemisel. Konkreetse ranniku asjakohasus ohutu paigana on dünaamiline parameeter, mida peaks hindama liikmesriigid igal üksikjuhul eraldi ja vajaduse korral tuleks reisilaeva ohutuse tunnistusse märkida mis tahes käitamispääringud seoses konkreetse laeva kaugusega ohutust paigast.
- (6) Et kõrvaldada kehtivatest sätetest tulenevad tahtmatud negatiivsed tagajärjed, mille tõttu ei või muudetud kaubalaevu käsitada uute reisilaevadena, tuleks selgitada, et muutmisega seotud nõudeid tuleb kohaldada kõigi laevade suhtes, mitte üksnes olemasolevate reisilaevade suhtes.
- (7) Selleks et suurendada läbipaistvust ja hõlbustada liikmesriikide poolt eranditest, vastavustest ja täiendavatest ohutusmeetmetest teatamist, peaks komisjon sel eesmärgil looma andmebaasi ja seda haldama. Andmebaas peaks hõlmama teatatud meetmeid eelnõu vormis ja vastuvõetuna.
- (8) Pidades silmas Euroopa Liidu toimimise lepingust 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 182/2011¹⁹.
- (9) Selleks et võtta arvesse rahvusvahelise tasandi arengusuundi ja kogemusi ning suurendada läbipaistvust, tuleks komisjonile delegeerida õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte eesmärgiga jätta

¹⁸ 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).

¹⁹ 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).

vajaduse korral käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja rahvusvaheliste õigusaktide muudatused, ajakohastada tehnilisi nõudeid ja kehtestada kasutamistingimused komisjoni hallatavale andmebaasile, mis sisaldab vastavalt käesolevale direktiivile liikmesriikide teateid vabastuste ja eranditaotluste kohta. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohased konsultatsioonid, ka ekspertide tasandil, ning et need konsultatsioonid toimuksid vastavalt põhimõtetele, mis on sätestatud 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises kokkuleppes parema õigusloome kohta. Selleks et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende eksperdid võivad süstemaatiliselt osaleda delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisega tegelevatele komisjoni eksperdirühmade koosolekutel.

- (10) Et luua võrdsed tingimused liidu sadamatesse või sadamatest liiklevate reisilaevade jaoks, olenemata laevadega tehtavate reiside laadist, tuleks liidu tegevus viia kooskõlla Euroopa Liidu toimimise lepinguga, et edendada Rahvusvahelise Mereorganisatsioonis (IMO) jätkuvat tööd SOLASi konventsiooni reeglite läbivaatamise alal.
- (11) Võttes arvesse Euroopa Meresõiduohutuse Ameti kontrollkäikude täielikku seiretsükli, peaks komisjon hindama direktiivi 2009/45/EÜ rakendamist hiljemalt [seitse aastat pärast artikli 2 lõike 1 teises lõigus osutatud kuupäeva] ning esitama sellekohase aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Liikmesriigid peaksid tegema komisjoniga koostööd, et koguda kõnealuse hindamise jaoks vajalikku teavet.
- (12) 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 koos nende muudatustega, st konventsioonide ajakohastatud versioonid:
 - i) 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (1974. aasta SOLASi konventsioon) ning
 - ii) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon ja selle protokollid;“
 - (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) punkt r asendatakse järgmisega:
 „r) „sadamaala” – liikmesriikide määratletud ala, mis ei ole artikli 4 lõike 2 kohaselt loetletud merepiirkond, mis ulatub sadamasüsteemi lahutamatu osa moodustavate välimiste alaliste sadamaehitisteni või jõesuuete või muud sellist varjatud ala kaitsvate looduslike geograafiliste moodustistega määratletud piirideni;“
- (f) punkt s jäetakse välja;
- (g) punkt u asendatakse järgmisega:
 „u) „sadamariik” – liikmesriik, kelle sadama(te)sse või sadama(te)st teeb kohalikke rannasõite teise riigi lipu all sõitev laev;“
- (h) 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).“;
- (i) punkt y asendatakse järgmisega:
 „y) „piiratud liikuvusega isikud” – kõik isikud, kellel on raskusi ühistranspordi kasutamisel, sealhulgas eakad, puudega või meelega puudega isikud ja ratastoolikasutajad, rasedad ja väikelastega isikud;“
- (j) lisatakse järgmised punktid:
 „z) „purjelaev” – laev, mille liikuma panemiseks kasutatakse peamiselt purjeid, isegi kui kõnealune laev on varustatud mehaanilise jõuseadmega, mida kasutatakse abiseadmena ja hädaolukorras;
- za) „samaväärne materjal” – alumiiniumsulam või muu mittesüttiv materjal, mille struktuurilised ja terviklikkuse omadused on standardse tulekindluskatse lõpus tänu paigaldatud isolatsioonile terasega samaväärsed;
- 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” – mis tahes ajalooline reisilaev, mis on projekteeritud enne 1965. aastat või selle koopias, mis on ehitatud valdavalt algupärastest materjalidest, sealhulgas traditsiooniliste oskuste ja merepraktika arendamise toetamiseks ning edendamiseks kavandatud reisilaev, mis on koos muude sarnaste laevadega elav kultuurimälestis ning mida käitatakse vastavalt traditsioonilisest merepraktikast ja meresõiduvõtetest lähtuvatele põhimõtetele;
- zd) „lõbusõidujaht/-laev” – laev, millega ei veeta kaupa, millel on kuni 12 reisijat ja mis ei ole seotud kaubandustegevusega, olenemata sellest, mille jõul see liigub;
- ze) „teeninduslaev” – laeval asuv alus, mida kasutatakse enam kui 12 reisija transportimiseks seisvalt reisilaevalt kaldale ja tagasi;
- zf) „ulatuslik remont, ümberehitus ja muutmine” – üks järgmistest:
 - iga muudatus, mis muudab oluliselt laeva mõõtmeid, nt pikendamine uue keskosa lisamise teel;
 - iga muudatus, mis muudab oluliselt laeva reisijateveo mahtu, nt reisijate veoks kohandatud autotekk;
 - iga 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. Olenemata nende lipuriigist kohaldatakse käesolevat direktiivi järgmiste kohalikke rannasõite tegevate laevade suhtes:

- (a) uued ning olemasolevad 24 meetri pikkused ja pikemad reisilaevad;
- (b) kiirreisilaevad.

Sadamariigina tagab iga liikmesriik, et reisilaevad ja kiirreisilaevad, mis sõidavad muu kui liikmesriigid lipu all, vastavad täielikult käesoleva direktiivi nõuetele, enne kui need tohivad teha kohalikke rannasõite kõnealusel liikmesriigis.

2. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu:

- (a) laevad, mis on:
 - i) sõjalaevad ja väeüksuste veolaevad;
 - ii) purjelaevad ja ilma mehaanilise jõuallikata laevad;
 - iii) 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;
 - iv) algelise ehitusega puitlaevad;
 - v) traditsioonilised laevad;
 - vi) lõbusõidujahid;

- vii) eranditult sadamaaladel kasutatavad laevad;
 - viii) laevad, millele on osutatud IMO 13. mai 2008. aasta resolutsioonis MSC.266(84) sisalduvas eriotstarbeliste laevade ohutuse koodeksi I peatüki reeglis 1.2.3 (ajakohastatud versioon); või
 - ix) teeninduslaevad;
- (b) kiirreisilaevad, mis on:
- i) sõjalaevad ja väeüksuste veolaevad;
 - ii) lõbusõidulaevad,
 - iii) eranditult sadamaaladel kasutatavad laevad või
 - iv) laevad, millele on osutatud IMO 13. mai 2008. aasta resolutsioonis MSC.266(84) sisalduvas eriotstarbeliste laevade ohutuse koodeksi I peatüki reeglis 1.2.3 (ajakohastatud versioon).“
- (3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Reisilaevad jagatakse järgmistesse klassidesse vastavalt merepiirkonnale, kus neid käitatakse:

„A-klass”	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite, mis ei ole hõlmatud B-, C- või D-klassiga.
„B-klass”	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite, mille jooksul ta ei ole kordagi kaugemal kui 20 miili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele.
„C-klass”	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite merepiirkonnas, kus 2,5-meetrise märkimisväärse lainekõrguse ületamise võimalus on väiksem kui 10 % aastaringselt või konkreetsel piiratud ajavahemikul tegevuseks ainult sellel ajavahemikul (nt suvine hooajaline tegevus), mille käigus ei ole laev kordagi kaugemal kui 5 miili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele.
„D-klass”	reisilaev, mis teeb kohalikke rannasõite merepiirkonnas, kus 1,5-meetrise märkimisväärse lainekõrguse ületamise võimalus on väiksem kui 10 % aastaringselt või konkreetsel piiratud ajavahemikul tegevuseks ainult sellel ajavahemikul (nt suvine hooajaline tegevus), mille käigus ei ole laev kordagi kaugemal kui 3 miili rannikust vastavalt tõusu ja mõõna keskmisele kõrgusele.

“,

- (b) lõike 2 punkt a asendatakse järgmisega:
- „a) kehtestab ja vajaduse korral ajakohastab oma jurisdiktsiooni alla kuuluvate merepiirkondade nimekirja, määratledes selle merepiirkonna

sisemise piiri, kus võib käitada D-klassi laevu, tsoonid aastaringseks ja vajaduse korral piiratud hooajaliseks tegevuseks laevaklassidele, kasutades lõikes 1 sätestatud klasside kriteeriume;“.

(4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 2 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Sadamariigina tunnustab iga liikmesriik kohalikke rannasõite tegevate kiir-laevade kiir-laeva ohutuse tunnistust ja kiir-laeva tegevusluba, mille on välja andnud teine liikmesriik, või artiklis 13 nimetatud reisilaeva ohutuse tunnistust, mille on välja andnud teine liikmesriik kohalikke rannasõite tegevale reisilaevale.“;

(b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Sadamariik võib vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ* sätetele kohalikke rannasõite tegeva reisilaeva või kiirreisilaeva üle vaadata ja selle dokumente kontrollida.

4. Laevavarustust, mis vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL** kohaselt kehtestatud nõuetele, käsitatakse käesoleva direktiivi kohaselt kehtestatud nõuetele vastavana.

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

** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse 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;

(c) lõiget 3 muudetakse järgmiselt:

i) punktid c ja d asendatakse järgmisega:

„c) olemasolevad C- ja D-klassi laevad peavad vastama käesoleva direktiivi asjakohastele konkreetsetele nõuetele ning nende nõuetega reguleerimata küsimustes lipuriigi ametiasutuse eeskirjadele; sellised eeskirjad peavad tagama I lisa II.1 ja II.2 peatükkidega samaväärse ohutustaseme, võttes samas arvesse konkreetseid kohalikke töötingimusi, mis on seotud merepiirkondadega, kus nendes klassidesse kuuluvaid laevu võib käitada;

enne kui olemasolevad C- ja D-klassi laevad võivad sadamariigis teha regulaarseid kohalikke rannasõite, peab lipuriigi ametiasutus saama sadamariigi nõusoleku selliste eeskirjade kohaldamiseks;

d) kui liikmesriik leiab, et sadamariigi ametiasutuse poolt vastavalt käesoleva lõike punktile c nõutavad eeskirjad on põhjendamatud, teatab ta sellest viivitamata komisjonile. Komisjon langetab rakendusakti abil otsuse, kas sadamariigi ametiasutuse 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 ning hooldus peavad vastama tunnustatud organisatsiooni kiirraevade klassifitseerimise eeskirjadele või samaväärsetele eeskirjadele, mida ametiasutus kasutab vastavalt direktiivi 2009/15/EÜ artikli 11 lõikele 2.“;

(e) lisatakse lõiked 5 ja 6:

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

6. Enne käesoleva direktiivi jõustumist samaväärsest materjalist ehitatud laevad peavad vastama direktiivi nõuetele hiljemalt [viis aastat pärast artikli 2 lõike 1 teises lõigus nimetatud kuupäeva].“

(6) Artikli 7 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 teatavate käesoleva direktiivi konkreetsete nõuetega samaväärseid nõudeid, kui sellised samaväärsed nõuded on vähemalt sama tulemuslikud kui direktiivis sätestatud nõuded.“

(b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Lõigete 1, 2 või 3 sätteid kasutav liikmesriik toimib käesoleva lõike teise kuni viienda lõigu kohaselt.

Liikmesriik teatab komisjonile meetmetest, mida ta kavatseb võtta, sealhulgas üksikasjadest, mida on vaja piisava ohutustaseme säilimises veendumiseks.

Kui kuue kuu jooksul pärast teatamist langetab komisjon rakendusakti abil 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.

Võetavad meetmed täpsustatakse riigi asjakohaste õigusaktidega ja edastatakse komisjonile ning muudele liikmesriikidele.

Esimeses ja neljandas lõigus osutatud meetmetest teatatakse komisjoni poolt sel eesmärgil loodud ja hallatava andmebaasi kaudu. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10a vastu delegeeritud õigusakte kõnealuse andmebaasi juurdepääsutingimuste kohta.“;

(c) lõike 5 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) komisjon langetab rakendusakti abil otsuse, kas liikmeriigi otsus peatada sellise laeva käitamine või kehtestada lisameetmed on põhjendatud tõsise ohuga inimestele, varale või keskkonnale, ning kui peatamine või meetmed ei ole põhjendatud, nõutakse asjaomaselt liikmesriigilt peatamise või meetmete võtmise otsuse tühistamist. 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 ja q, 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) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

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

4. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10a vastu delegeeritud õigusakte käesoleva direktiivi muutmiseks, et jätta selle kohaldamisalast välja artiklis 2 osutatud rahvusvahelistes õigusaktides tehtavad muudatused üksnes juhul, kui komisjoni hinnangu kohaselt on olemas kindel oht, et rahvusvahelisel tasandil tehtud muudatus alandab liidu merenduslaste õigusaktidega kehtestatud meresõiduohutuse, laevade põhjustatud merereostuse vältimise või laeva pardal kehtivate elamis- ja

töötingimuste kaitse taset või on liidu merenduslaste õigusaktidega vastuolus.“

(10) Lisatakse artikkel 10a:

„Artikkel 10a

Delegeerimise rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu artikli 9 lõikes 4 ning artikli 10 lõigetes 3 ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Komisjonile antakse määramata ajaks õigus võtta alates [jõustumise kuupäev] vastu artikli 9 lõikes 4 ning artikli 10 lõigetes 3 ja 4 osutatud delegeeritud õigusakte.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 9 lõikes 4 ning 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 iga liikmesriigi määratud eksperdiga kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise kokkuleppega parema õigusloome kohta.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 9 lõike 4, artikli 10 lõike 3 või artikli 10 lõike 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.
7. Delegeeritud õigusakt, millega jäetakse artikli 10 lõike 4 kohaselt direktiivi kohaldamisalast välja rahvusvaheliste õigusaktide muudatus, võetakse vastu vähemalt kolm kuud enne asjaomase muudatusega vaikivaks nõustumiseks rahvusvaheliselt kindlaksmääratud aja möödumist või kõnealuse muudatuse kavandatud jõustumiskuupäeva. Sellise delegeeritud õigusakti jõustumisele eelneval perioodil hoiduvad liikmesriigid kõikidest algatustest, mille eesmärk on lõimida muudatus siseriiklikesse õigusaktidesse või kohaldada asjaomase rahvusvahelise õigusakti muudatust.“

(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 rakendamisvolituste 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 kasutuselevõtmist;
- 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. Tunnistuse vorm on kehtestatud II lisas. Tunnistuse annab lipuriigi ametiasutus pärast artikli 12 lõike 1 punktis a kirjeldatud esmast ülevaatus.“;
- (b) lõike 3 kolmas lõik asendatakse järgmisega:
- „Enne sadamariigis kohalikke rannasõite tegevale kiirreisilaevale tegevusloa andmist lepib lipuriigi ametiasutus sadamariigiga kokku kõigis käitamistingimustes, mis seostuvad laeva tegevusega selles riigis. Lipuriigi ametiasutus esitab kõik sellised tingimused tegevusloal.“;
- (c) lõige 4 asendatakse järgmisega:
- „4. Artikli 9 lõigete 1, 2 ja 3 sätete alusel ja nendega kooskõlas laevades rakendatavad täiendavad ohutusmeetmed, vastavused ja laevadele tehtud erandid märgitakse laeva tunnistusele.“
- (14) Artikkel 14 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 14

1974. aasta SOLASi konventsiooni reeglid

1. Rahvusvahelisi merereise tegevate reisilaevade puhul esitab liit IMO-le ettepanekud kiirendada IMO-s jätkuvat tööd 1974. aasta SOLASi konventsiooni ajakohastatud versiooni reeglite läbivaatamisel, mis sisaldavad ametiasutuse otsustada jäetud küsimusi, et kehtestada neile reeglitele ühtlustatud tõlgendused ja võtta vastu nende vastavad parandused.

2. Lõikes 1 nimetatud ettepanekud esitatakse IMO-le I lisas sätestatud ühtlustatud reeglite alusel.“

- (15) Lisatakse artikkel 16a:

„Artikkel 16a

Läbivaatamine

Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ja esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt [seitse aastat pärast artikli 2 lõike 1 teises lõigus nimetatud kuupäeva].“

(16) I lisa muudetakse järgmiselt:

- (a) II.2 peatüki A osa punkti 13 alapunktis 1 asendatakse kuues lause järgmisega:
„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 lause järgmisega:
„Üksnes päästepaadid ja -parved või nende kombinatsioon vastavalt reegli III/2.2 sätetele. 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 vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [12 kuud pärast jõustumist]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Liikmesriigid kohaldavad neid norme alates [12 kuud pärast jõustumist].

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide 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