



Brüssel, 6.6.2016  
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Ettepanek:

## **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV**

**liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise tagamiseks kasutatava kontrollide süsteemi kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## SELETUSKIRI

### **1. ETTEPANEKU TAUST**

#### **1.1 Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi ja parema õigusloome tegevuskava vaimus ning ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide<sup>1</sup> toimivuse kontrolli koheste järelmeetmetena esitab komisjon rea ettepanekuid, mille eesmärk on realiseerida kindlaks määratud lihtsustamisvõimalusi.

Käesoleva läbivaatamise eesmärk on lihtsustada ja täiustada olemasolevat ELi reisilaevade ohutuse õigusraamistikku, et i) säilitada ELi eeskirjad seal, kus need on vajalikud ja proportsionaalsed; ii) tagada nende nõuetekohane rakendamine ning iii) kõrvaldada kohustuste võimalikud kattuvused ja eri õigusaktide vahelised lahknevused. Peamine eesmärk on tagada selge, lihtne ja ajakohane õigusraamistik, mida on lihtsam rakendada ja kontrollida ning mille täitmist on lihtsam tagada, suurendades seeläbi üldist ohutustaset.

Nõukogu direktiiviga 1999/35/EÜ<sup>2</sup> nähakse ette mitmesugused parvlaevade ja kiirlaevade konkreetsete ohutusalaste omaduste kontrollimise viisid. Nende raames käsitletakse konkreetseid riske, mis on seotud jagamata sõidukitekkidest tulenevate püstuvus- ja tuleohutusprobleemide, väga intensiivse töö, lasti liikumise, veepidavusprobleemide, tõstetavate rampide ning kulumisega.

Vaatamata asjaolule, et kõnealuste laevade puhul on jätkuvalt vaja kohaldada erikontrollikorda, ei vasta kõnealuse direktiivi nõuded enam tegelikele oludele. Praegune olukord erineb oluliselt peaaegu 20 aasta tagusest olukorrast, mille kohaselt võeti vastu direktiiv 1999/35/EÜ. Toona oli ELil 15 liikmesriiki ning ELi ja kolmandate riikide vahel toimus regulaarselt märkimisväärne kaubavahetus ro-pax laevade ja kiirlaevade abil. Lisaks on pärast kõnealuse direktiivi vastuvõtmist muudetud rangemaks sadamariigi kontrollikorda, eelkõige pärast Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ<sup>3</sup> jõustumist, ning on kehtestatud riskipõhine kontrollikord ja nähtud ette liikmesriikide poolt suure riskiga laevadel korraldatavate kontrollide miinimumarv.

Tänapäeval on enamik liikmesriike teatavad direktiiviga 1999/35/EÜ ette nähtud kontrollid kombineerinud või asendanud lipuriigi ülevaatusse või sadamariigi kontrolliga. See muudab kõnealuse direktiivi rakendamise ja täitmise tagamise keerukaks, sest nimetatud kontrollide kohaldamisala on erinev ja tekivad õiguslikud kattuvused. Konkreetsemalt võimaldab õigusraamistik asendada sadamariigi kontrolli direktiivi 1999/35/EÜ kohase ülevaatusesega. Arvestades aga, et direktiivi 1999/35/EÜ kohane ülevaatus ei hõlma kõiki sadamariigi kontrolli osi, tekib kõnealuse kattuvuse tagajärjel tegelikult õiguslik lünk.

Seega tehakse ettepanek parvlaevade ja kiirlaevade kehtivate ülevaatusnõuete ajakohastamiseks, täpsustamiseks ja lihtsustamiseks ning sama ohutustaseme ja peamiste rakendusmehhanismide säilitamiseks. Selline ettepanek on täielikult kooskõlas komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmiga ning selle eesmärk on tõhustada veelgi riiklike ametiasutuste kontrollimistegevust ja saavutada laevade võimalikult pikaajaline kasutamine ärilisel eesmärgil.

<sup>1</sup> Tulemused edastati Euroopa Parlamendile ja nõukogule 16. oktoobril 2015 (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

Sellega seoses tunnistatakse kehtiv direktiiv ettepanekuga kehtetuks ja see asendatakse uue direktiiviga. Samuti hõlmab ettepanek direktiivi 2009/16/EÜ täiendavaid muudatusi.

## **1.2 Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on täielikus kooskõlas lihtsustamise ettepanekutega, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ<sup>4</sup> ja nõukogu direktiivi 98/41/EÜ<sup>5</sup>. Ettepanekuga tagatakse kooskõla direktiiviga 2009/16/EÜ, sest see hõlmab viimase täiendavaid muudatusi. Need täiendavad muudatused piirduvad selliste muudatustega, mis on vajalikud kooskõla tagamiseks käesoleva ettepanekuga ning ei mõjuta direktiivi 2009/16/EÜ eelseisvat hindamist. Ettepanek on täielikus kooskõlas toimivuskontrolli soovitustega ja 2011. aasta valge raamatuga transpordi tuleviku kohta,<sup>6</sup> milles tunnistati vajadust ajakohastada olemasolevat ELi reisilaevade ohutuse õigusraamistikku.

## **1.3 Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanekuga täidetakse komisjoni parema õigusloome tegevuskava, tagades, et olemasolevad õigusaktid on lihtsad ja selged, ei tekita tarbetut koormust ning peavad sammu muutuvate poliitiliste, ühiskondlike ja tehnoloogiliste arengusuundadega. Samuti aitab see saavutada 2018. aasta meretranspordistrateegia<sup>7</sup> eesmärgi, tagades kvaliteetsed parvlaevateenused ELi sisestel liinivedudel.

# **2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

## **2.1 Õiguslik alus**

Arvestades seda, et ettepanekuga asendatakse kehtiv direktiiv, jääb õiguslikuks aluseks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 (endine EÜ asutamislepingu artikli 80 lõige 2), milles on sätestatud meretranspordi valdkonna meetmed.

## **2.2 Subsidiaarsus**

Liikmesriikide taotlusel<sup>8</sup> on ELi reisilaevade ohutust käsitlevaid õigusakte koostatud ja kujundatud vastavalt rahvusvahelistele nõuetele ja vastusena mitmetele suurõnnetustele (nt Herald of Free Enterprise'i ja Estoniaga juhtunud õnnetused). Õigusakt mõjutab enamikku liikmesriike nii lipuriikide kui ka sadamariikidena.

Kuigi ELi tasandil on vastu võetud ühised eeskirjad rannasõite tegevate reisilaevade, sealhulgas parvlaevade ja kiirlaevade jaoks, ei ole kehtestatud ühiseid eeskirju rahvusvaheliste reiside jaoks, mille suhtes kohaldatakse rahvusvahelisi konventsioone. Rahvusvaheliste konventsioonide puhul on võimalik teha märkimisväärsed erandeid ja ohutusnõudeid erineval moel tõlgendada. Reisijatel, kes reisivad ELis, on õigus samale ohutustasemele, olenemata kasutatava laeva või teenuse liigist.

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> Valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas” (KOM(2011) 144).

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

<sup>8</sup> Nõukogu 22. detsembri 1994. aasta resolutsioon parvlaevade ohutuse kohta (94/C 379/05) (EÜT C 379, 31.12.1994, lk 8).

Kuna puuduvad rahvusvahelise tasandil täitmise tagamise mehhanismid, on kehtiv ELi ülevaatuse kord, mida kohaldatakse nii kohalike kui ka rahvusvaheliste reisilaevade suhtes, vältimatu nii reisilaevadel inimeste ohutuse kõrge taseme säilitamisel kui ka standarditele mittevastava laevaliikluse kõrvaldamisel. Samuti tagatakse kõnealuse korraga, et ELi vetes põhineb konkurents võrdsetel alustel kõikide reederite jaoks, olenemata nende kodakondsusest või lipust, mille all nende laevad või alused sõidavad, ning tegemata vahet rahvusvahelistel ja siseriiklikel reisidel. Seega ei ole võimalik saavutada liikmesriikide tasandil võetavate ühepoolsete meetmetega ELi sadamatesse suunduvatel ja sealt lahkuvatel reisidel parvlaevade ja kiiralaevade käitamise ühtlustatud tingimusi ega ühtset ohutustaset.

## **2.3 Proportsionaalsus**

Viimaseid tehnoloogilisi ja õiguslikke arenguid silmas pidades peetakse ettepanekut, mille eesmärk on selgitada olemasolevaid nõudeid ning kõrvaldada kattuvused ja aegunud nõuded, ainsaks proportsionaalseks ja sidusaks valikuks. Ettepanekuga tagatakse, et praegust kõrget ohutustaset ei alandata ja võimaldatakse paremini kasutada ressursse ning rakendada sihipärasemaid ja selgemeid ohutuse nõudeid.

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. Sellega jäetakse iga liikmesriigi enda otsustada, millised rakendusvahendid on tema süsteemi jaoks kõige sobivamad. Direktiivi vastuvõtmisega tagatakse ka, et käesoleva ettepaneku lihtsustav eesmärk saavutatakse võimalikult suures ulatuses.

## **2.4 Vahendi valik**

Õigusliku väljenduse selguse ja järjepidevuse tagamiseks peeti kõige sobivamaks koostada ettepanek uue direktiivi kohta, millega asendatakse kehtiv direktiiv. Alternatiivne võimalus koostada ettepanek rea muudatuste tegemiseks kehtivas direktiivis jäeti kõrvale nende muudatuste märkimisväärse arvu ja laadi tõttu, mida kehtivas direktiivis teha tuleks.

# **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 sisalduvad reisijate ohutuse ja siseturuga seotud peamised eesmärgid on üldiselt saavutatud ja need on jätkuvalt olulised. ELi reisilaevade ohutuse õigusraamistikuga on tagatud ühtne ohutustase reisilaevadele ELis ja võrdsed konkurentsitingimused reederitele 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) Tuleks vältida kattuvusi direktiivi 1999/35/EÜ kohaste eriülevaatuste ning direktiivi 2009/16/EÜ artikli 14 ja komisjoni määruse (EL) nr 428/2010 kohaste laiendatud kontrollide vahel.
- (b) Tuleks vältida kattuvusi direktiivi 1999/35/EÜ kohaste eriülevaatuste ning lipuriigi ülevaatuste vahel, mis on ette nähtud direktiiviga 2009/21/EÜ (milles käsitletakse rahvusvahelisi merereise) ja direktiiviga 2009/45/EÜ (milles käsitletakse rannasõite).

- (c) Välja tuleks jätta ülearune vastuvõtjariigi mõiste, mis nähti ette direktiiviga 1999/35/EÜ (säilitades samas ühiskontrolli korraldamise võimaluse) ning määratlus „ülevaatus“ tuleks asendada määratlusega „kontroll“.
- (d) Tuleks selgitada, et direktiiviga 1999/35/EÜ ette nähtud ro-pax laevade kaks iga-aastast kontrolli peaksid toimuma korrapäraselt iga kuue kuu järel.

### **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 reisijateühenduste esindajad. Kavandatud meetmeid tutvustati mitmel korral. Lisaks võimaldas Europa veebisaidil avaldatud tegevuskava<sup>9</sup> 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. 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 muutumatuks, samas kui reisijate ühendus kutsus üles ohutustaset täiustama ja hoiatas ohutusnõuete lõdvendamise eest. Ettepanekuga tagatakse seega olemasoleva ohutustaseme säilitamine ning suurendamine lihtsustuste pakutavate võimaluste piires (nt selgitades, et kehtiva direktiivi alusel korraldatavad kontrollid peaksid toimuma kuue kuu järel).

### **3.3 Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Kõnealune läbivaatamine põhineb eelkõige toimivuskontrolli käigus kogutud andmetel, mis on esitatud komisjoni talituste töödokumendis „Suuna kohandamine: ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide toimivuse kontroll“<sup>10</sup>, mis võeti vastu 16. oktoobril 2015.

Lisaks toimivuskontrolli raames kogutud andmetele ja korraldatud konsulteerimisele oli kõnealuse lihtsustamisetpaneku koostamiseks vaja saada abi tehnika- ja õigusekspertidelt seoses tehniliste määratluste ja õigusakti konkreetse sõnastamisega. Kõnealune oskusteave koguti liidusiseselt koostöös Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga (EMSA) 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.

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm).

<sup>10</sup> SWD(2015) 197.

Siiski on lihtsustamissetpanekule 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 peamine eesmärk on tagada, et kehtivad õigusaktid oleksid eesmärgipärased. Ettepaneku lihtsustamispotentsiaal seisneb eelkõige mõõdetamatus mõjus selliste aspektidele nagu õigusselgus ja -kindlus ning lihtsus. Peamine kvantifitseeritav mõju seisneb kehtiva direktiivi kohaste konkreetsete ülevaatuste, sadamariigi laiendatud kontrolli ja igaaastaste lipuriigi ülevaatuste vaheliste kattuvuste ja vastuolude kõrvaldamises. Kavandatud lihtsustamise tulemusena ei kõrvaldata üksnes kindlakstehtud õiguslikku lünka, vaid eeldatavasti tõhustatakse veelgi riiklike ametiasutuste kontrollimistegevust ja tagatakse laevade võimalikult pikaajaline kasutamine ärilisel eesmärgil.

Kontrollimise koondamise suurim hinnanguline säästupotentsiaal on ligikaudu 900 000 eurot aastas (st terves ELis väheneks käesoleva direktiivi kohaselt eraldiseisvate ülevaatuste arv 670 võrra, kui kasutusel on samad laevad, mis praegu), millest osa on tegelikult juba eri liiki kontrollide ühendamise teel ära kasutatud. Lisaks nimetatud rahalistele kaalutlustele kaasneb kõnealuse kontrollikorra ning mitmest õigusaktist tulenevate ja eri sõnastuses väljendatud omavahel kattuvate nõuetega kõikide sidusrühmade jaoks märkimisväärne koormus. See muudab kontrollikorra rakendamise, järelevalve ja täitmise tagamise kõikide asjaomaste osaliste jaoks tarbetult koormavaks.

### **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), sadamariigi kontrolli andmebaasi (THETIS) 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**

#### **Kohaldamisala ja mõisted**

Artiklis 1 on piiritletud direktiivi kohaldamisala, millest jäävad välja laevad, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 2009/16/EÜ kohaseid sadamariigi kontrolle. Seega piirdub käesoleva direktiivi kohaldamisala liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevadega, mis liikleavad liikmesriigi sadamate või liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all.

Artiklist 2 jäetakse välja mitu ülearust mõistet ja viidet, näiteks „reisija“, „vastuvõtjariik“, „rahvusvaheline merereis“ ja „vabastussertifikaat“. Samuti jäetakse välja viide laevaõnnetuste uurimisele, mis on nüüd hõlmatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/18/EÜ<sup>11</sup>. Mitme muu mõiste määratlusi ajakohastatakse, et võtta arvesse muudatusi ELi õigusaktides või rahvusvahelisel tasandil (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon) ning tagada mõistete kooskõla direktiivis 2009/16/EÜ kasutatud mõistetega.

#### **Liiniveo-eelsed kontrollid**

Artiklitega 3 ja 4 nähakse ette enne liinivedu tehtavate laevapõhiste (mitte ühingupõhiste) kontrollide süsteem. Laev peab läbima II lisa kohase kontrolli ning samuti tuleb kontrollida mitut ohutusjuhtimisega seotud küsimust, mis on sätestatud I lisas. Artikliga 4 nähakse ette menetlus, mida rakendatakse olukorras, kus laeva on hiljuti kontrollitud või see viiakse üle ühelt liinilt teisele sarnaste omadustega liinile. Kogu dokumendis kasutatakse sõna „kontrollid“, mitte „ülevaatused“, sest see kajastab täpsemalt reguleeritava tegevuse laadi.

#### **Korrapärased kontrollid, kontrolliaruanded, väljumiskeeld, kaebuse esitamine ja kulud**

Artiklis 5 on sätestatud, et käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid laevu kontrollitakse kaks korda aastas teatava ajavahemiku tagant ning et üks sellistest kontrollidest peaks olema liiniveo ajal tehtav kasutuskontroll. Samuti on artikliga ette nähtud, et liikmesriik võib soovi korral kombineerida kõnealuse kontrolli lipuriigi ülevaatusega, mis tuleks laeva puhul korraldada igal aastal. Selle tulemusena peaks vähenema nii ametiasutuste kui ka reederite koormus.

Artiklitega 6, 7, 8, 9, 10 ja 11 viiakse kontrolliaruannete, väljumiskeelu, kaebuse esitamise, kulude, kontrolliandmebaasi ja karistustega seotud sätted kooskõlla direktiivi 2009/16/EÜ asjaomaste sätetega. Kuigi direktiiviga 2009/16/EÜ ei ole ette nähtud väljumiskeelu andmist, põhineb see keeld sadamariigi kontrollist tulenevalt antaval kinnipidamise korraldusel.

#### **Muudatuste tegemise kord**

Artiklid 12 ja 13 viiakse kooskõlla Euroopa Liidu toimimise lepingu sätetega, mis käsitlevad komisjoni volituste kasutamist seoses delegeeritud õigusaktidega.

#### **Direktiivi 2009/16/EÜ muudatus**

Artikliga 14 nähakse ette direktiivis 2009/16/EÜ täiendavate muudatuste tegemine, et tagada parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollide praeguse sisu ja sageduse säilimine.

#### **Kehtetuks tunnistamine**

Artikliga 15 nähakse ette direktiivi 1999/35/EÜ kehtetukstunnistamine ja viidatakse asjaomasele vastavustabelile IV lisas.

---

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurduse põhimõtted (ELT L 131, 28.5.2009, lk 114).

## **Hindamist käsitlevad sätted**

Artiklis 16 täpsustatakse hindamist käsitlevaid sätteid.

Ettepanek:

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV

**liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise tagamiseks kasutatava kontrollide süsteemi kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,  
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,  
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,  
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,  
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>12</sup>,  
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>13</sup>,  
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt  
ning arvestades järgmist:

- (1) Liidu õigusakt liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollide süsteemi kohta pärineb aastast 1999. Arvesse tuleks võtta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/16/EÜ<sup>14</sup> kehtestatud sadamariigi kontrolli süsteemi rakendamisest lähtuvaid edusamme ning kogemusi, mis on omandatud Pariisis 26. jaanuaril 1982. aastal allkirjastatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumide toimimise tulemusena.
- (2) Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrollist<sup>15</sup> nähtus, et liidu reisilaevade ohutuse õigusraamistikuga on liidus reisilaevadele tagatud ühtne ohutustase. Lisaks näitas toimivuskontroll, et kuna liidu reisijate ohutust käsitlevaid õigusakte on aja jooksul mitmesugustest nõudmistest ja olukordadest tulenevalt arendatud, esineb teataval määral kattumist ja dubleerimist, mille kõrvaldamiseks tuleks võtta ühtlustamis- ja lihtsustamismeetmeid, et vähendada reederite halduskoormust ja ratsionaliseerida liikmesriikide veeteede ametite jõupingutusi.
- (3) Enamik liikmesriike on juba võimaluse korral kombineerinud liinivedudel kasutatavate parvlaevade ohutu käitamise kohustuslikud ülevaatused muud liiki ülevaatusete ja kontrollidega, nimelt lipuriigi ülevaatusete ja sadamariigi kontrollidega. Selleks et vähendada veelgi kontrollikoormust ja saavutada laevade võimalikult pikaajaline kasutamine ärilisel eesmärgil, tuleks laevad, mille suhtes kohaldatakse sadamariigi kontrolli seega viia üle direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse, samas kui käesoleva direktiivi kohaldamisala peaks piirduma liinivedudel kasutatavate

---

<sup>12</sup> ELT C , , lk .

<sup>13</sup> ELT C , , lk .

<sup>14</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

<sup>15</sup> COM(2015) 508.

parvlaevade ja kiirreisilaevadega, mis liikleavad liikmesriigi sadamate või liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all.

- (4) Mõiste „vastuvõtjariik“ võeti kasutusele nõukogu direktiiviga 1999/35/EÜ,<sup>16</sup> et lihtsustada koostööd kolmandate riikidega enne liidu laienemist 2004. aastal. Kõnealust mõistet ei peeta enam asjakohaseks ja seega tuleks mõiste direktiivist välja jätta.
- (5) Direktiiviga 1999/35/EÜ nähti ette, et vastuvõtjariik peab kord 12-kuulise ajavahemiku jooksul korraldama eriülevaatuse ja ülevaatuse liiniveo ajal. Kuigi kõnealuse nõude eesmärk oli tagada, et need kaks ülevaatus korraldatakse teineteise suhtes teatava ajavahemiku tagant, nähtus õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrollist, et see ei ole alati nii. Et kõrvaldada kõnealusest nõudest tulenev ebaselgus ja tagada ühtne ohutustase, tuleks täpsustada, et kaks iga-aastast kontrolli peaksid toimuma korrapäraselt ligikaudu kuuekuise ajavahemiku tagant.
- (6) Direktiivis 1999/35/EÜ osutati „ülevaatusetele“, mitte „kontrollidele“. Sõna „ülevaatus“ kasutatakse rahvusvahelistes konventsioonides seoses lipuriikide kohustusega kontrollida seda, kas laevad vastavad rahvusvahelistele nõuetele ja anda välja või uuendada tunnistusi, kui see on asjakohane. Ülevaatuseks ei saa aga lugeda liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirraevade erikontrollikorda ning asjaomaseid kontrollivorme ei käsitata ega ei saa käsitada merekõlblikkuse tunnistustena. Seega tuleks kehtiva direktiiviga 1999/35/EÜ ette nähtud konkreetset ro-pax laevade ülevaatus käsitledes asendada määratlus „ülevaatus“ määratlusega „kontroll“.
- (7) Selleks et võtta arvesse rahvusvahelise tasandi arengusuundi ja kogemusi, tuleks komisjonile delegeerida õigus võtta vastu õigusakte kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, et komisjon saaks vajaduse korral arvata direktiivi kohaldamisalast välja rahvusvaheliste õigusaktide muudatused ja ajakohastada tehnilisi nõudeid. 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 parema õigusloome kokkuleppes. Võrdse osalemise tagamiseks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende eksperdid võivad süstemaatiliselt osaleda delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisega tegelevatele komisjoni eksperdirühmade koosolekutel.
- (8) Direktiivis 2009/16/EÜ tuleks teha täiendavaid muudatusi, et tagada parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollide praeguse sisu ja sageduse säilimine. Seega tuleks konkreetset sätteid, mis käsitlevad kontrollitoiminguid selliste liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade puhul, mille suhtes kohaldatakse sadamariigi kontrolli, üle viia direktiivi 2009/16/EÜ.
- (9) Pidades silmas Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tervet järelevalvetsükli peaks komisjon hindama käesoleva direktiivi rakendamist hiljemalt [seitse aastat pärast kuupäeva, millele on osutatud artikli 17 lõike 1 teises lõigus] ning esitama hindamistulemusi käsitleva aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Liikmesriigid peaksid tegema kogu hindamiseks vajaliku teabe kogumisel komisjoniga koostööd.

---

<sup>16</sup> 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).

- (10) Õigusliku selguse ja järjepidevuse suurendamiseks ning muudatuste arvu arvestades tuleks direktiiv 1999/35/EÜ kehtetuks tunnistada ja direktiivi 2009/16/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

#### *Artikkel 1*

#### **Kohaldamisala**

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis liiklevad liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel (kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all) või rannasõite tegevate liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis liiklevad merepiirkondades, kus võidakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ<sup>17</sup> artikli 4 kohaselt käitada A-klassi laevu.
2. Liikmesriigid võivad kohaldada käesolevat direktiivi liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, millega tehakse rannasõite merepiirkondades, kus võib käitada muudesse kui lõikes 1 osutatud klassidesse kuuluvaid laevu.

#### *Artikkel 2*

#### **Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- (1) „parvlaev“ – üle 12 reisijale mõeldud reisijateveoalus, mis on planeeritud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise pardale ja maha sõita;
- (2) „kiirreisilaev“ – 1974. aasta SOLASi konventsiooni (ajakohastatud versiooni) X peatüki 1. reeglis määratletud kiirlaev enam kui 12 reisija vedamiseks;
- (3) „1974. aasta SOLASi konventsioon“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel ning selle protokollid ja muudatused (ajakohastatud versioon);
- (4) „rahvusvaheline kiirlaevakoodeks“ – kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks, mis sisaldub Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee 20. mai 1994. aasta resolutsioonis MSC 36 (63), või kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline 2000. aasta koodeks (2000 HSC-koodeks), mis sisaldub IMO 2000. aasta detsembrikuu resolutsioonis MSC.97(73) (ajakohastatud versioonid);
- (5) „liinivedu“ – parvlaeva või kiirreisilaeva järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseeta järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas
  - a) avaldatud sõiduplaani alusel või
  - b) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;
- (6) „merepiirkond“ – merepiirkond, mis kuulub direktiivi 2009/45/EÜ artikli 4 lõike 2 kohaselt koostatud loetellu;
- (7) „tunnistused“ –

<sup>17</sup>

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).

- a) rahvusvahelistel merereisidel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade puhul vastavalt 1974. aasta SOLASi konventsiooni või rahvusvahelise kiirlaevakoodeksi alusel antud ohutustunnistused, millele on lisatud asjakohane seadmete dokumentatsioon;
  - b) rannasõitude jaoks kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade puhul direktiivi 2009/45/EÜ kohaselt antud ohutustunnistused, millele on lisatud asjakohane seadmete dokumentatsioon;
- (8) „lipuriigi ametiasutus“ – selle riigi pädev asutus, mille lipu all parvlaeval või kiirreisilaeval on õigus sõita;
  - (9) „rannasõit“ – merepiirkonnas toimuv sõit liikmesriigi sadamast samasse või muusse sadamasse selle liikmesriigi piires;
  - (10) „tunnustatud organisatsioon“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009<sup>18</sup> kohaselt tunnustatud organisatsioon;
  - (11) „ühing“ – parvlaeva või kiirreisilaeva omanik või mis tahes muu organisatsioon või isik, näiteks juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud parvlaeva või kiirreisilaeva omanikult üle vastutuse laeva käitamise eest ja kes sellist vastutust võttes on nõustunud enda kanda võtma kõik laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM koodeks) kehtestatud kohustused ja kogu vastutuse;
  - (12) „inspektor“ – avalik teenistuja või muu isik, kelle liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud teostama käesoleva direktiiviga ette nähtud kontrolle ning kes vastab kõnealuse pädeva asutuse ees ja vastab direktiivi 2009/16/EÜ XI lisas täpsustatud miinimumnõuetele.

### *Artikkel 3*

#### **Liiniveo-eelsed kontrollid**

1. Enne käesoleva direktiiviga hõlmatud liinivedude alustamist parvlaeva või kiirreisilaevaga korraldab liikmesriik liiniveo-eelse kontrolli, mis koosneb järgmistest osadest:
  - (a) I lisa sätestatud nõuetele vastavuse kontrollimine;
  - (b) II lisa kohane kontroll, mille tulemusena veendutakse, et parvlaev või kiirreisilaev vastab liiniveol ohutu käitamise nõuetele.
2. Liiniveo-eelse kontrolli võib ära jätta, kui laeva suhtes on viimase kuue kuu jooksul kohaldatud iga-aastast lipuriigi ülevaatus või liikmesriigi poolt tehtud kontrolli, mille käigus järgiti ülevaatuste asjaomaseid menetlusi ja suuniseid, mis on kindlaks määratud IMO konsolideeritud resolutsioonis A 1053(27) (ühtlustatud ülevaatuste ja tunnistuste andmise süsteemil põhinevad ülevaatuse suunised, 2011) või samade eesmärkide saavutamiseks kavandatud menetlusi.
3. Liiniveo-eelse kontrolli teostab inspektor. Lipuriigi ülevaatuse või liikmesriigi kontrolli, millele on osutatud lõikes 2, teostab inspektor või tunnustatud organisatsioon, kelle lipuriik on volitanud korraldama ülevaatusi või kontrolle kõigi käesoleva direktiivi nõuete järgimise tagamise eesmärgil.

<sup>18</sup>

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 47).

4. Kui liikmesriik seda taotleb, tõendab ühing vastavust I lisa nõuetele kuni kuu aega enne liiniveo-eelset kontrolli.

#### *Artikkel 4*

##### **Liiniveo-eelse kontrolli kohustuse suhtes kohaldatavad erandid**

1. Kui parvlaeva või kiirreisilaeva hakatakse kasutama teisel liiniveol, võtab liikmesriik arvesse selle parvlaeva või kiirreisilaeva puhul varem korraldatud kontrolle ja ülevaatusi, mis on tehtud seoses varasema liiniveoga, mis on hõlmatud käesoleva direktiiviga. Kui liikmesriik on nende varasemate kontrollide ja ülevaastustega rahul ning kui need on uutes käitamistingimustes asjakohased, ei tule artikli 3 lõikega 1 ette nähtud kontrolle ja ülevaatusi kohaldada enne parvlaeva või kiirreisilaeva kasutuselevõtmist uuel liinil.
2. Ühingu taotluse korral võivad liikmesriigid eelnevalt kinnitada oma nõusolekut seoses varasemate kontrollide ja ülevaastuste asjakohasusega uutes käitamistingimustes.
3. Juhul kui ettenägematute asjaolude tõttu tuleb liinivedude jätkumise tagamiseks parvlaev või kiirreisilaev kiiresti asendada ning lõiget 1 ei kohaldata, võib liikmesriik lubada parvlaeva või kiirreisilaeva käitamist alustada juhul, kui:
  - (a) visuaalne kontroll ja dokumentide kontroll ei tekita kahtlusi, et parvlaev või kiirreisilaev ei vasta vajalikele ohutu käitamise nõuetele ning
  - (b) liikmesriik teostab artikli 3 lõike 1 kohase liiniveo-eelse kontrolli ühe kuu jooksul.

#### *Artikkel 5*

##### **Korrapärased kontrollid**

1. Vastuvõtjariigid korraldavad kord 12-kuulise ajavahemiku jooksul:
  - (a) kontrolli vastavalt II lisale ja
  - (b) kontrolli liiniveo ajal, mis toimub vähemalt viis kuud, kuid mitte rohkem kui seitse kuud pärast eelnimetatud kontrolli. Nimetatud kontroll hõlmab III lisas loetletud elemente ja piisavat arvu I ja II lisas loetletud elemente, et tagada parvlaeva või kiirreisilaeva jätkuv vastavus kõikidele vajalikele ohutu käitamise nõuetele.

Artikli 3 kohast liiniveo-eelset kontrolli loetakse kontrolliks käesoleva artikli tähenduses.
2. Lõikes 1 osutatud kontrolli võib liikmesriigi äranägemisele vastavalt korraldada samaaegselt või koos iga-aastase lipuriigi ülevaastusega või kontrolliga, mille käigus järgitakse ülevaastuste asjaomaseid menetlusi ja suuniseid, mis on kindlaks määratud IMO konsolideeritud resolutsioonis A 1053(27) (ühtlustatud ülevaastuste ja tunnistuste andmise süsteemil põhinevad ülevaastuse suunised, 2011) või samade eesmärkide saavutamiseks kavandatud menetlusi.
3. Liikmesriigid teevad kontrolli vastavalt II lisale iga kord, kui parvlaev või kiirreisilaev läbib ulatusliku remondi, ümberehituse ja muudatused või kui muutub laeva haldaja või laeva klass. Laeva haldaja või laeva klassi muutumise korral võib liikmesriik varem parvlaeval või kiirreisilaeval tehtud kontrolle arvestades ning juhul, kui see muutus ei mõjuta laeva tööohutust, vabastada parvlaeva või kiirreisilaeva käesolevas lõikes nõutavast kontrollist.

## *Artikkel 6*

### **Kontrollimisest teatamine ja kontrolliaruande koostamine**

1. Pärast käesoleva direktiivi kohase kontrolli lõpuleviimist koostab inspektor aruande kooskõlas direktiivi 2009/16/EÜ IX lisaga.
2. Aruandes sisalduv teave edastatakse artikli 10 kohasesse kontrolliandmebaasi. Kontrolliaruande koopia antakse ka kaptenile.

## *Artikkel 7*

### **Puuduste kõrvaldamine, väljumiskeeld ja kontrolli edasilükkamine**

1. Liikmesriigid tagavad kõigi käesoleva direktiivi kohase kontrolli tulemusena kinnitust leidnud või ilmnunud puuduste kõrvaldamise.
2. Puuduste korral, mis ohustavad selgelt ohutust või tervist või mis kujutavad vahetut ohtu inimestele, parvlaevale või kiirreisilaevale, selle laevaperele ja reisijatele, tagab liikmesriik, et asjaomase parvlaeva või kiirreisilaeva suhtes kehtestatakse väljumiskeeld. Väljumiskeeldu korralduse koopia antakse kaptenile.
3. Väljumiskeeldu ei tühistata enne, kui oht on kõrvaldatud või kui liikmesriik on kindlaks teinud, et laev võib mis tahes vajalikele tingimustele vastavalt merele sõita või võib selle käitamist jätkata ilma reisijate või laevapere ohutust ja tervist või parvlaeva või kiirreisilaeva või muid laevu ohustamata.
4. Kui kõnealust puudust ei ole võimalik kohe kõrvaldada sadamas, kus puudus on kinnitust leidnud või ilmnunud, võib liikmesriik lubada laeval sõita kinnipidamissadamale lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse, kus puuduse saab kohe kõrvaldada.
5. Erandlikel asjaoludel, kui parvlaeva või kiirreisilaeva üldseisukord ei ole ilmselgelt nõuetekohane, võib liikmesriik kõnealuse parvlaeva või kiirreisilaeva kontrolli edasi lükata, kuni ühing võtab meetmed, mis on vajalikud selleks, et tagada olukord, kus parvlaev või kiirreisilaev ei ohusta enam ilmselgelt ohutust või tervist ega kujuta vahetut ohtu laevapere ja reisijate elule või kus laev vastab tema suhtes kohaldatavate rahvusvaheliste konventsioonide asjaomastele nõuetele.
6. Kui liikmesriik lükkab kontrolli lõike 5 kohaselt edasi, kehtestatakse parvlaeva või kiirreisilaeva suhtes automaatselt väljumiskeeld. Väljumiskeeld tühistatakse, kui kontrollimisega on taas alustatud ja kontroll on edukalt teostatud ning kui käesoleva artikli lõikes 3 ja artikli 9 lõikes 2 sätestatud tingimused on täidetud.
7. Selleks et leevendada sadamas tekkivaid ummikuid, võib liikmesriik anda loa väljumiskeeluga laeva üleviimiseks sadama teise osasse, tingimusel et sellega ei kaasne ohtu. Sadamas ummikute tekkimise ohuga ei arvestata aga väljumiskeeldu korralduse andmist või väljumiskeeldu tühistamist käsitleva otsuse tegemisel. Sadamavaldajad või -asutused hõlbustavad selliste laevade vastuvõtmist.

## *Artikkel 8*

### **Kaebuse esitamise õigus**

1. Ühingul on õigus esitada kaebus liikmesriigi kehtestatud väljumiskeeldu suhtes. Kaebuse esitamine ei peata väljumiskeeldu, kui riigi õiguse kohaselt ei kohaldata ajutisi meetmeid. Selleks sätestavad liikmesriigid kooskõlas siseriiklike õigusaktidega asjakohase korra ja tagavad selle toimimise.

2. Liikmesriigi asutus teavitab parvlaeva või kiirreisilaeva, mille suhtes kohaldatakse väljumiskeeldu, kaptenit kaebuse esitamise õigusest ja kohaldatavast korrast. Kui väljumiskeeld tühistatakse või seda muudetakse kaebusest või ühingu taotlusest tulenevalt, tagab liikmesriik, et artikli 10 kohases kontrolliandmebaasis muudetakse asjaomast kannet viivitamata.

#### *Artikkel 9*

##### **Kulud**

1. Kui artiklites 3 ja 5 osutatud kontrollide tulemusena leiavad kinnitust või avastatakse puudused, mille puhul on õigustatud väljumiskeelu kohaldamine, katab ühing kõik kontrollimisega seotud kulud.
2. Väljumiskeelu korraldus kehtib seni, kuni kulud on täielikult tasutud või on antud piisav tagatis nende tasumise kohta.

#### *Artikkel 10*

##### **Kontrolliandmebaas**

1. Komisjon arendab välja, haldab ja ajakohastab kontrolliandmebaasi, mis sisaldab kogu käesoleva direktiiviga ette nähtud kontrollisüsteemi rakendamiseks vajalikku teavet või millega täiustatakse direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 24 osutatud kontrolliandmebaasi.
2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollidega seotud teave, sealhulgas puuduste ja väljumiskeeldudega seotud teave edastatakse kontrolliandmebaasi kohe pärast kontrolliaruande koostamist või väljumiskeelu tühistamist. Teabe üksikasjadega seoses kohaldatakse direktiivi 2009/16/EÜ XIII lisa sätteid *mutatis mutandis*.
3. Liikmesriigid tagavad, et kontrolliandmebaasi kantud teave kinnitatakse selle avalikustamise eesmärgil 72 tunni jooksul.
4. Komisjon tagab, et kontrolliandmebaasist on võimalik saada asjakohast teavet käesoleva direktiivi rakendamise kohta, võttes aluseks liikmesriikide poolt esitatud kontrolliandmed.
5. Liikmesriikidel on juurdepääs kogu kontrolliandmebaasi salvestatud teabele, mis on asjakohane käesoleva direktiivi ja direktiivi 2009/16/EÜ kontrollisüsteemi rakendamiseks.

#### *Artikkel 11*

##### **Karistused**

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

#### *Artikkel 12*

##### **Muudatuste tegemise kord**

1. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 13 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisasid, et võtta arvesse rahvusvahelise tasandi suundumusi,

eelkõige IMO puhul, ning täiustada lisade tehnilisi kirjeldusi omandatud kogemustest lähtuvalt.

2. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 13 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat direktiivi, et arvata selle kohaldamisalast välja artiklis 2 osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatused, üksnes juhul, kui komisjoni hinnangu kohaselt on ilmne oht, et rahvusvahelise õigusakti muudatus alandab liidu merenduslaste õigusaktidega saavutatud meresõiduohutuse, laevade põhjustatud merereostuse vältimise või laeva pardal kehtivate elu- ja töötingimuste kaitse taset või on liidu merenduslaste õigusaktidega vastuolus.

### *Artikkel 13*

#### **Delegeerimise rakendamine**

1. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 12 osutatud delegeeritud õigusaktide vastuvõtmise õigus antakse komisjonile määramata ajaks alates [jõustumiskuupäevast].
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artiklis 12 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 12 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub ainult juhul, kui Euroopa Parlament või 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 arvatakse artikli 12 lõike 3 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.

### *Artikkel 14*

#### **Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine**

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Artiklile 2 lisatakse punktid 25–28:

- „25) „ro-ro-reisiparvlaev” – üle 12 reisijale mõeldud reisijateveoalus, mis on planeeritud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise pardale ja maha sõita;
- 26) „kiirreisilaev” – 1974. aasta SOLASi konventsiooni (ajakohastatud versiooni) X peatüki 1. reeglis määratletud kiirlaev enam kui 12 reisija vedamiseks;
- 27) „liinivedu” – parvlaeva või kiirreisilaeva järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas
- i) avaldatud sõiduplaani alusel või
  - ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;
- 28) „liiniveo-eelne kontroll” – käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva parvlaeva või kiirreisilaeva kontroll enne liiniveo alustamist, et kontrollida kooskõla kõikide direktiivi [XXXX] artiklis 3 ning I ja II lisas sätestatud nõuetega.“
- (2) Artikli 3 lõikele 1 lisatakse järgmine lõik:
- „Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollide suhtes, mis tehakse väljaspool sadamat või ankrukohta liiniveo ajal kooskõlas artikliga 14a.“
- (3) Lisatakse artikkel 14a:

#### *„Artikkel 14a*

#### **Liinivedudel kasutatavate parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollimine**

1. Enne parvlaeva või kiirreisilaeva kasutamist käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluval liiniveol korraldab liikmesriik liiniveo-eelse kontrolli vastavalt direktiivi [XXXX] artiklile 3, et veenduda, kas parvlaev või kiirreisilaev täidab liiniveol ohutuks käitamiseks vajalikud nõuded ning kontrollida, kas on täidetud direktiivi [XXXX] I lisas sätestatud nõuded.
  2. Parvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes tuleb iga 12-kuulise ajavahemiku jooksul kohaldada kahte sadamariigi kontrolli. Üks sadamariigi kontrollidest on kontroll liiniveo ajal, mis võib liikmesriigi valikul toimuda ühel järgmistest viisidest:
    - (a) laiendatud kontrollina või
    - (b) kontrollina, mis hõlmab III lisas loetletud elemente ja piisavat arvu direktiivi [XXXX] I ja II lisas loetletud elemente, et liikmesriik saaks veenduda, et parvlaev või kiirlaev vastab jätkuvalt kõikidele vajalikele ohutu käitamise nõuetele.
  3. Parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrolli kavandavad liikmesriigid võtavad nõuetekohaselt arvesse parvlaeva või kiirlaeva käitus- ja hoolduskava. Liikmesriik võib nõustuda korraldama parvlaeva või kiirreisilaeva kontrolli teise liikmesriigi taotlusel.
  4. Kui parvlaeva või kiirreisilaeva on kontrollitud, kantakse selline kontroll kontrolliandmebaasi laiendatud kontrollina ning seda võetakse arvesse artiklite 10, 11 ja 12 kohaldamisega seoses liikmesriigi kontrollikohustuse täitmise arvutamisel, kui hõlmatud on kõik käesoleva direktiivi VII lisas osutatud elemendid.“
- (4) Artikli 15 lõige 3 jäetakse välja.

(5) Artikli 16 lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Liikmesriik ei võimalda laevale juurdepääsu oma sadamatele ja ankrukohtadele järgmistel juhtudel:
- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud musta nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud, või
  - laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud halli nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud.

Esimest lõiku ei kohaldata artikli 21 lõikes 6 kirjeldatud juhtudel.

Sissesõidukeeld on kohaldatav alates hetkest, kui laev väljub sadamast või ankrukohast, kus see on kolmandat korda kinni peetud ning kus on väljastatud sissesõidukeelu korraldus.“

(6) Artikli 22 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Kui sadamariigi pädeval asutusel puuduvad nõutavad kutsealased teadmised, võib selle pädeva asutuse inspektorit abistada nõutavaid teadmisi omav isik.

Sadamariigi pädeva asutuse inspektorit võib parvlaevade ja kiirreisilaevade kontrolli käigus saata sadamariigi inspektor muust liikmesriigist või, kui ühing seda taotleb, laeva lipuriigi esindaja.“

#### *Artikkel 15*

#### **Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 1999/35/EÜ tunnistatakse kehtetuks.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja loetakse vastavalt IV lisa vastavustabelile.

#### *Artikkel 16*

#### **Läbivaatamine**

Komisjon hindab käesoleva direktiivi rakendamist ja esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt [seitse aastat pärast artikli 17 lõike 1 teises lõigus nimetatud kuupäeva].

#### *Artikkel 17*

#### **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 18*

#### **Jõustumine**

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

#### *Artikkel 19*

#### **Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*