EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2017/2110,

15. november 2017,

mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Liidu õigus liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollide süsteemi kohta pärineb aastast 1999. On aeg seda õigust ajakohastada, et võtta arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/16/EÜ ([3]) kehtestatud sadamariigi kontrolli süsteemi rakendamisel tehtud edusamme ning kogemusi, mis on omandatud Pariisis 26. jaanuaril 1982. aastal allkirjastatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi toimimise tulemusena.

(2) Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT, *Regulatory Fitness and Performance Programme*) toimivuskontrollist nähtub, et liidu reisilaevade ohutuse õigusraamistikuga on liidus reisilaevadele tagatud ühtne ohutustase. Lisaks nähtub toimivuskontrollist, et aja jooksul toimunud liidu reisijate ohutust käsitleva õiguse arengu tulemusel esineb mitmesugustest nõudmistest ja olukordadest tulenevalt teataval määral kattumist ja dubleerimist, mille kõrvaldamiseks tuleks võtta ühtlustamis- ja lihtsustamismeetmeid, et vähendada laevaomanike halduskoormust ja ratsionaliseerida liikmesriikide veeteede ametite jõupingutusi.

(3) Enamik liikmesriike on juba võimaluse korral kombineerinud liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ohutu käitamise kohustuslikud ülevaatused muud liiki ülevaatuste ja kontrollidega, nimelt lipuriigi ülevaatuste ja sadamariigi kontrollidega. Selleks et vähendada veelgi kontrollikoormust ja saavutada laevade ja veesõidukite võimalikult pikaajaline kasutamine ärilisel eesmärgil, tagades samal ajal jätkuvalt kõrged ohutusstandardid, tuleks seega laevad, mille suhtes kohaldatakse sadamariigi kontrolli, viia üle direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse. Käesoleva direktiivi kohaldamisala peaks piirduma liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevadega, mis liiklevad liikmesriigi sadamate või liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all. Liikmesriigi ja kolmanda riigi vahelistel liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes tuleks kohaldada direktiivi 2009/16/EÜ, kui need laevad sõidavad muu kui kõnealuse liikmesriigi lipu all.

(4) Mõiste „vastuvõtjariik“ võeti kasutusele nõukogu direktiiviga 1999/35/EÜ, ([4]) et lihtsustada koostööd kolmandate riikidega enne liidu laienemist 2004. aastal. Kõnealune mõiste ei ole enam asjakohane ja tuleks seega direktiivist välja jätta.

([1]) ELT C 34, 2.2.2017, lk 176.
([2]) Euroopa Parlamendi 4. oktoobri 2017. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 23. oktoobri 2017. aasta otsus.
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).
([4]) 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).

(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 nende kahe ülevaatuse vahele jääks piisav ajavahemik, nähtus REFITi toimivuskontrollist, et see ei ole alati nii. Et täpsustada kontrollikorda ja tagada ühtne kontrolliraamistik, millega kindlustatakse kõrge ohutustase, võttes samal ajal arvesse reisijate teenindamise ühiseid vajadusi, tuleks täpsustada, et need kaks iga-aastast kontrolli peaksid toimuma korrapäraselt, ligikaudu iga kuue kuu järel. Kui laeva kasutatakse liiniveol, ei tohiks järjestikuste kontrollide vaheline aeg olla lühem kui neli ega pikem kui kaheksa kuud.

(6) Direktiivis 1999/35/EÜ osutatakse „ülevaatustele", mitte „kontrollidele". Sõna „ülevaatus" kasutatakse rahvusvahelistes konventsioonides, et osutada lipuriikide kohustusele kontrollida seda, kas laevad vastavad rahvusvahelistele nõuetele, ja anda välja või uuendada tunnistusi, kui see on asjakohane. Ülevaatuseks ei saa aga lugeda liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade erikontrollikorda ning asjaomased kontrollivormid ei ole merekõlblikkuse tunnistused ja neid ei saa selliste tunnistustena käsitada. Seega tuleks kehtiva direktiiviga 1999/35/EÜ ette nähtud spetsiifilistele ülevaatusele viitamisel asendada mõiste „ülevaatus" mõistega „kontroll".

(7) Arvestades ro-ro-parvlaevade ja kiirreisilaevade spetsiifilist riskiprofiili, tuleks neid esmajärjekorras korrapäraselt kontrollida. Kõik direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse kuuluvad ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollid peaksid sisalduma liikmesriikide poolt läbiviidavate iga-aastaste kontrollide koguarvus.

(8) Laeva väljumiskeeluni viinud kontrollidega seotud kulud peaks tasuma laevaühing.

(9) Selleks et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil toimunud arengut ja saadud kogemusi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et komisjon saaks vajaduse korral jätta käesoleva direktiivi kohaldamisel kohaldamata rahvusvaheliste õigusaktide muudatused ja ajakohastada tehnilisi nõudeid. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes [1] sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(10) Direktiivi 2009/16/EÜ tuleks muuta, et tagada ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollide praeguse sisu ja sageduse säilimine. Direktiivi 2009/16/EÜ tuleks seega lisada erisätted, mis käsitlevad kontrollitoiminguid selliste liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul, mille suhtes kohaldatakse sadamariigi kontrolli.

(11) Direktiivi 2009/16/EÜ kohase kontrolli tegemisel tuleks igati vältida laeva põhjendamatut kinnipidamist ja põhjendamatuid viivitusi.

(12) Oluline on arvesse võtta meeskonna töö- ja elamistingimusi pardal ning meeskonnaliikmete koolitust ja kvalifikatsiooni, kuna tervis, ohutus ja sotsiaalsed aspektid on omavahel tihedalt seotud.

(13) Pidades silmas Euroopa Meresõiduohutuse Ameti täielikku seiretsüklit, peaks komisjon hindama käesoleva direktiivi rakendamist hiljemalt seitse aastat pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise tähtpäeva ning esitama sellekohase aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Liikmesriigid peaksid tegema kogu hindamiseks vajaliku teabe kogumiseks komisjoniga koostööd.

(14) Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks sisemaariikidest liikmesriikide suhtes tuleks nimetatud liikmesriikidele võimaldada vähese tähtsuse reegli alusel käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, mis tähendab, et need liikmesriigid ei ole kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma, kui nad vastavad teatud kriteeriumitele.

(15) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise tagamist, ei suuda liikmesriigid meritsi toimuva reisijateveo siseturumõõdet ning selliste laevade ja veesõidukite liidu ja rahvusvahelisel tasandil käitamise piiriülest olemust arvestades piisavalt saavutada, küll aga

[1] ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

saab seda ühtse ohutustaseme kehtestamise ja konkurentsimoonutuste vältimisega paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(16) Õigusselguse 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 ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes:

a) mida kasutatakse liinivedudel liikmesriigi sadama ja kolmanda riigi sadama vahel, kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all; või

b) millega tehakse liinivedudena kohalikke rannasõite merepiirkondades, kus võidakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ ([1]) artikli 4 kohaselt käitada A-klassi laevu.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, mis kuuluvad direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse.

3. Liikmesriigid võivad kohaldada käesolevat direktiivi liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes, millega tehakse kohalikke rannasõite muudes kui lõike 1 punktis b osutatud merepiirkondades.

4. Liikmesriigid, kellel ei ole meresadamaid ja kes saavad tõestada, et nende jõesadamaid kolme eelnenud aasta jooksul külastanud üksikute laevade koguarvust alla 5 % on käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad reisilaevad või kiirreisilaevad, võivad käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, välja arvatud teises lõigus sätestatud kohustused.

Liikmesriigid, kellel ei ole meresadamaid, edastavad komisjonile hiljemalt 21. detsembril 2019 eespool nimetatud kolmeaastase perioodi jooksul nende sadamaid külastanud laevade koguarvu ja ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade arvu ning teavitavad komisjoni seejärel igal aastal esimeses lõigus osutatud arvude kõikidest hilisematest muutustest.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „ro-ro-reisiparvlaev“ – enam kui 12 reisija vedamiseks mõeldud laev, mis on ehitatud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise pardale ja maha sõita;

2) „kiirreisilaev“ – konventsiooni SOLAS 74 X peatüki 1. reeglis määratletud laev enam kui 12 reisija vedamiseks;

3) „konventsioon SOLAS 74“ – 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel, sealhulgas selle protokollid (ajakohastatud versioon);

([1]) 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).

4) „rahvusvaheline kiirlaevakoodeks“ – kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks, mis sisaldub IMO meresõiduohutuse komitee 20. mai 1994. aasta resolutsioonis MSC 36 (63), või 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (2000 HSC-koodeks), mis sisaldub IMO 2000. aasta detsembri resolutsioonis MSC.97(73) (ajakohastatud versioon);

5) „HSSC“ – IMO ühtlustatud ülevaatuste ja tunnistuste väljaandmise süsteemil põhinevad ülevaatuse suunised (ajakohastatud versioon);

6) „liinivedu“ – ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva järjestikused ülesõidud kahe või enama sama sadama vahel või ilma vahepeatuseta järjestikused ülesõidud väljumise ja saabumisega ühes ja samas sadamas kas:

   a) avaldatud sõiduplaani kohaselt või

   b) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;

7) „merepiirkond“ – direktiivi 2009/45/EÜ artikli 4 alusel kehtestatud merepiirkond või meretee;

8) „tunnistused“:

   a) rahvusvahelistel merereisidel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul vastavalt konventsiooni SOLAS 74 või rahvusvahelise kiirlaevakoodeksi alusel antud ohutustunnistused, millele on lisatud asjakohane seadmete dokumentatsioon;

   b) kohalike rannasõitude jaoks kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul direktiivi 2009/45/EÜ kohaselt antud ohutustunnistused, millele on lisatud asjakohane seadmete dokumentatsioon;

9) „lipuriigi ametiasutus“ – selle riigi pädev asutus, mille lipu all ro-ro-reisiparvlaeval või kiirreisilaeval on õigus sõita;

10) „kohalik rannasõit“ – merepiirkonnas toimuv sõit liikmesriigi sadamast samasse või muusse sadamasse selle liikmesriigi piires;

11) „laevaühing“ – organisatsioon või isik, kes on nõustunud enda kanda võtma kõik laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM koodeks) (ajakohastatud versioon) kehtestatud kohustused ja vastutuse või, juhul kui konventsiooni SOLAS 74 IX peatükki ei kohaldata, ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva omanik või muu organisatsioon või isik, näiteks juht või laevapereta prahtija, kes on võtnud ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva omanikult üle vastutuse laeva käitamise eest;

12) „inspektor“ – avalik teenistuja või muu isik, kelle liikmesriigi pädev asutus on nõuetekohaselt volitanud teostama käesoleva direktiiviga ette nähtud kontrolle ning kes vastutab kõnealuse pädeva asutuse ees ja vastab direktiivi 2009/16/EÜ XI lisas täpsustatud miinimumnõuetele;

13) „liikmesriigi pädev asutus“ – käesoleva direktiivi kohaselt liikmesriigi määratud asutus, mis vastutab käesoleva direktiiviga talle antud ülesannete eest.

Artikkel 3

Liinivedude alustamisele eelnevad kontrollid

1. Enne kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev alustab käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvat liinivedu, korraldavad liikmesriikide pädevad asutused liiniveo-eelse kontrolli, mis koosneb järgmistest osadest:

a) I lisas sätestatud nõuetele vastavuse kontrollimine ning

b) II lisa kohane kontroll, mille tulemusena veendutakse, et ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev vastab liiniveol ohutu käitamise nõuetele.

2. Liinivedude alustamisele eelnevat kontrolli teostab inspektor.

3. Kui liikmesriik seda taotleb, tõendab laevaühing vastavust I lisa nõuetele kuni kuu aega enne liinivedude alustamisele eelnevat kontrolli.

Artikkel 4

Erandid liinivedude alustamisele eelneva kontrolli kohustusest

1. Liinivedude alustamisele eelneva kontrolli osas võivad liikmesriigid teha erandeid teatavatest I ja II lisas sätestatud nõuetest või menetlustest, kui viimase kuue kuu jooksul on läbi viidud iga-aastane lipuriigi ülevaatus või kontroll, tingimusel, et järgitud on HSSCs kindlaks määratud ülevaatuste asjaomaseid menetlusi ja suuniseid või sama eesmärgi saavutamiseks kavandatud menetlusi. Liikmesriigid edastavad asjaomase teabe artikli 10 kohaselt kontrolliandmebaasi.

2. Kui ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva hakatakse kasutama liiniveol, võib liikmesriik võtta selle ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva puhul arvesse varem korraldatud kontrolle ja ülevaatusi, mis tehti seoses muu liiniveoga, mis kuulub käesoleva direktiivi kohaldamisalasse. Kui liikmesriik peab varasemaid kontrolle ja ülevaatusi piisavaks ning kui need on uutes käitamistingimustes asjakohased, ei tule artikli 3 lõikega 1 ette nähtud kontrolle teha enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva kasutuselevõtmist uuel liinil.

3. Laevaühingu taotluse korral võivad liikmesriigid eelnevalt kinnitada, et nad tunnistavad varasemate kontrollide ja ülevaatuste asjakohasust uutes käitamistingimustes.

4. Kui ettenägematute asjaolude tõttu tuleb liinivedude jätkumise tagamiseks ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev kiiresti asendada ning lõige 2 ei kohaldu, võib liikmesriik lubada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva käitamist alustada juhul, kui täidetud on järgmised tingimused:

a) visuaalne kontroll ja dokumentide kontroll ei tekita kahtlusi, et ro-ro-reisiparvlaev 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. Liikmesriigid teevad kord 12-kuulise ajavahemiku jooksul:

a) kontrolli vastavalt II lisale ning

b) kontrolli liiniveo ajal, mis ei toimu enne nelja kuu möödumist punktis a nimetatud kontrollist ega hiljem kui kaheksa kuud pärast punktis a nimetatud kontrolli, ning mis hõlmab III lisas loetletud elemente ja inspektori ametialase arvamuse alusel piisavat arvu I ja II lisas loetletud elemente, et tagada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva jätkuv vastavus kõikidele vajalikele ohutu käitamise nõuetele.

Artikli 3 kohast liinivedude alustamisele eelnevat kontrolli loetakse kontrolliks punkti a tähenduses.

2. Lõike 1 punktis a osutatud kontrolli võib vastavalt liikmesriigi äranägemisele teha samaaegselt või koos iga-aastase lipuriigi ülevaatusega, tingimusel et järgitakse ülevaatuste asjaomaseid menetlusi ja suuniseid, mis on kindlaks määratud HSSCs või sama eesmärgi saavutamiseks kavandatud menetlusi.

3. Liikmesriigid teevad kontrolli vastavalt II lisale iga kord, kui ro-ro-reisiparvlaeval või kiirreisilaeval tehakse ulatuslikke remondi-, ümberehitus- ja muutmistöid või kui muutub laeva reeder või laeva klass. Laeva reederi või laeva klassi muutumise korral võib liikmesriik varem ro-ro-reisiparvlaeval või kiirreisilaeval tehtud kontrolle arvestades ning juhul, kui muutus ei mõjuta ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva tööohutust, vabastada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva käesoleva lõike esimese lause kohaselt nõutavast kontrollist.

Artikkel 6

Kontrolliaruanne

1. Pärast käesoleva direktiivi kohase kontrolli lõpuleviimist koostab inspektor aruande vastavalt direktiivi 2009/16/EÜ IX lisale.

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 ilmnenud puuduste kõrvaldamise.

2. Puuduste korral, mis ohustavad selgelt tervist või ohutust või mis kujutavad vahetut ohtu tervisele või elule, ro-ro-reisiparvlaevale või kiirreisilaevale, selle meeskonnale ja reisijatele, tagab liikmesriigi pädev asutus, et asjaomasele ro-ro-reisiparvlaevale või kiirreisilaevale kehtestatakse väljumiskeeld („väljumiskeelu korraldus“). Väljumiskeelu korralduse koopia antakse kaptenile.

3. Väljumiskeelu korraldust ei tühistata enne, kui puudus või oht on liikmesriigi pädevat asutust rahuldaval viisil kõrvaldatud või kui liikmesriigi pädev asutus on kindlaks teinud, et laev või veesõiduk võib vajalikele tingimustele vastavalt merele sõita või selle käitamist võib jätkata ilma reisijate või meeskonna ohutust ja tervist või ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva või muid laevu ohustamata.

4. Kui lõikes 2 nimetatud puudust ei ole võimalik koheselt kõrvaldada sadamas, kus puudus on kinnitust leidnud või ilmnenud, võib liikmesriigi pädev asutus lubada laeval või veesõidukil sõita lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse, kus puuduse saab koheselt kõrvaldada.

5. Erandlikel asjaoludel, kui ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva üldseisukord ei ole ilmselgelt nõuetekohane, võib liikmesriigi pädev asutus kõnealuse ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva kontrolli edasi lükata, kuniks laevaühing võtab meetmed, mis on vajalikud selleks, et tagada olukord, kus ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev ei ohusta enam ilmselgelt ohutust või tervist ega kujuta enam vahetut ohtu meeskonna ja reisijate elule või kus laev vastab tema suhtes kohaldatavate rahvusvaheliste konventsioonide asjaomastele nõuetele.

6. Kui liikmesriigi pädev asutus lükkab kontrolli lõike 5 kohaselt edasi, kehtestatakse ro-ro-reisiparvlaevale või kiirreisilaevale automaatselt väljumiskeeld. Väljumiskeeld tühistatakse, kui kontrolliga 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 liikmesriigi pädev asutus anda loa ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva, millele on kehtestatud väljumiskeeld, üleviimiseks sadama teise osasse, tingimusel et sellega ei kaasne ohtu. Sadamas ummikute tekkimise ohutu ei võeta arvesse väljumiskeelu korralduse andmist või tühistamist käsitleva otsuse tegemisel. Sadamavaldajad või -asutused hõlbustavad kõnealustele laevadele koha leidmist.

Artikkel 8

Kaebuse esitamise õigus

1. Laevaühingul on õigus esitada kaebus liikmesriigi pädeva asutuse väljastatud väljumiskeelu korralduse peale. Kaebuse esitamine ei peata väljumiskeeldu, välja arvatud juhul, kui riigi õiguse kohaselt kohaldatakse ajutisi meetmeid. Selleks sätestavad liikmesriigid kooskõlas siseriiklike õigusaktidega asjakohase korra ja tagavad selle toimimise.

2. Liikmesriigi pädev asutus teavitab ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva, millele on väljastatud väljumiskeelu korraldus, kaptenit kaebuse esitamise õigusest ja kohaldatavast korrast. Kui väljumiskeelu korraldus tühistatakse või seda muudetakse kaebusest tulenevalt, tagab liikmesriik, et artikli 10 kohases kontrolliandmebaasis ajakohastatakse 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 korralduse väljastamine, katab laevaühing kõik kontrolliga 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 loob, haldab ja ajakohastab kontrolliandmebaasi, millega ühendatakse kõik liikmesriigid ja mis sisaldab kogu käesoleva direktiiviga ette nähtud kontrollsüsteemi rakendamiseks vajalikku teavet. Andmebaas põhineb direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 24 osutatud kontrolliandmebaasil ja sellel on nimetatud andmebaasiga sarnased funktsioonid.

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollidega seotud teave, sealhulgas puuduste ja väljumiskeeldudega seotud teave edastatakse kontrolliandmebaasi viivitamatult 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 käesolevas direktiivis ja direktiivis 2009/16/EÜ sätestatud kontrollsüsteemi rakendamiseks.

Artikkel 11

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad karistusnormid, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastu võetud siseriiklike sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud 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 käesoleva direktiivi lisasid, et võtta arvesse rahvusvahelisel tasandil, eelkõige IMOs, toimunud arenguid ning täiustada lisade tehnilisi kirjeldusi saadud kogemustest lähtuvalt.

2. Erandlikel asjaoludel, kui see on komisjoni asjakohase analüüsi kohaselt õigustatud, ja selleks, et hoida ära tõsine ja lubamatu oht meresõiduohutusele, tervisele, laevapardal kehtivatele elamis- ja töötingimustele või merekeskkonnale või vältida vastuolu liidu merendusalaste õigusaktidega, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 13 vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevat direktiivi, et artiklis 2 osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatusi käesoleva direktiivi rakendamisel mitte kohaldada.

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

Artikkel 13

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile seitsmeks aastaks alates 20. detsembrist 2017. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne seitsmeaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament 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 kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 12 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes 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.

Artikkel 14

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 2 lisatakse järgmised punktid:

„25. „ro-ro-reisiparvlaev“ – enam kui 12 reisija vedamiseks mõeldud laev, mis on ehitatud nii, et maantee- või raudteesõidukid saavad ise pardale ja maha sõita;

26. „kiirreisilaev“ – konventsiooni SOLAS 74 X peatüki 1. reeglis määratletud laev enam kui 12 reisija vedamiseks;

27. „liinivedu“ – ro-ro-reisiparvlaeva 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 kohaselt või

ii) nii regulaarselt või sageli, et ülesõite võib pidada süstemaatilisteks;“.

2) Artikli 3 lõikele 1 lisatakse järgmine lõik:

„Käesolevat direktiivi kohaldatakse ka ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontrollide suhtes, mis tehakse väljaspool sadamat või ankrukohta liiniveo ajal kooskõlas artikliga 14a.“

3) Artikli 13 sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid tagavad, et vastavalt artiklile 12 või 14a kontrolliks välja valitud laevadel tehakse esmane või üksikasjalikum kontroll järgmiselt:“.

4) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 14a*

Liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontroll

1. Liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontroll korraldatakse vastavalt XVII lisas sätestatud ajavahemikule ja muudele nõuetele.

2. Ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontrolli kavandamisel võtavad liikmesriigid nõuetekohaselt arvesse ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva käitus- ja hoolduskava.

3. Kui ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva on XVII lisa kohaselt kontrollitud, kantakse kontroll kontrolliandmebaasi ning seda võetakse arvesse artiklite 10, 11 ja 12 kohaldamisel ning liikmesriigi kontrollikohustuse täitmise arvutamisel. Kontroll sisaldub liikmesriikide poolt artikliga 5 ette nähtud iga-aastaste kontrollide koguarvus.

4. Käesoleva artikli kohaselt kontrollitavate liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul ei kohaldata artikli 9 lõiget 1, artikli 11 punkti a ning artiklit 14.

5. Pädev asutus tagab, et ro-ro-reisiparvlaevad ja kiirreisilaevad, mida kontrollitakse täiendavalt artikli 11 punkti b kohaselt, valitakse vastavalt I lisa II osa punkti 3A alapunktile c ja punkti 3B alapunktile c. Käesoleva lõike kohaselt läbi viidud kontrollid ei mõjuta XVII lisa punktis 2 sätestatud kontrollide vahelise ajavahemiku pikkust.

6. Sadamariigi pädeva asutuse inspektorit võib ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva kontrolli käigus vaatlejana saata sadamariigi inspektor muust liikmesriigist. Kui laev sõidab kõnealuse liikmesriigi lipu all, kutsub sadamariik taotluse korral lipuriigi esindaja vaatlejana kontrollis osalema.“

5) Artikli 15 lõige 3 jäetakse välja.

6) Artikli 16 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik keelab laeval siseneda oma sadamatesse ja ankrukohtadesse 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.“

7) Lisatakse järgmine lisa:

„*XVII LISA*

Liiniveol kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade kontroll

1.1. Enne kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev alustab käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvat liinivedu, korraldab liikmesriik kontrolli vastavalt direktiivi (EL) 2017/2110 (*) artikli 3 lõikele 1, et veenduda, kas ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev täidab liiniveol ohutuks käitamiseks vajalikke nõudeid.

1.2. Kui ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva hakatakse kasutama teisel liiniveol, võib liikmesriik võtta selle ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva puhul arvesse viimase kaheksa kuu jooksul teise liikmesriigi tehtud kontrolle, mis tehti seoses muu liiniveoga, mis kuulub käesoleva direktiivi kohaldamisalasse, juhul kui liikmesriik on veendunud, et varasemad kontrollid on uutes käitamistingimustes asjakohased ja need kontrollid kinnitasid, et liiniveol ohutuks käitamiseks vajalikud nõuded olid täidetud. Punktis 1.1 sätestatud kontrolle ei tule kohaldada enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva kasutuselevõtmist uuel liinil.

1.3. Juhul kui ettenägematute asjaolude tõttu tuleb liinivedude jätkumise tagamiseks ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev kiiresti asendada ning punkt 1.2 ei kohaldu, võib liikmesriik lubada reisilaeva või veesõiduki käitamist alustada juhul, kui täidetud on järgmised tingimused:

a) visuaalne kontroll ja dokumentide kontroll ei tekita kahtlusi, et ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev ei vasta vajalikele ohutu käitamise nõuetele, ning

b) liikmesriik teostab direktiivi (EL) 2017/2110 artikli 3 lõike 1 kohase kontrolli ühe kuu jooksul.

2. Liikmesriigid korraldavad üks kord aastas, kuid mitte varem kui neli kuud ja mitte hiljem kui kaheksa kuud pärast eelmist kontrolli:

a) kontrolli, mis hõlmab direktiivi (EL) 2017/2110 II lisas ja komisjoni määruses (EL) nr 428/2010 (**) (nii nagu on kohaldatav) sätestatud nõudeid ning

b) kontrolli liiniveo ajal. See kontroll hõlmab direktiivi (EL) 2017/2110 III lisas loetletud elemente ja inspektori ametialase arvamuse alusel piisavat arvu direktiivi (EL) 2017/2110 I ja II lisas loetletud elemente, et tagada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva jätkuv vastavus kõikidele vajalikele ohutu käitamise nõuetele.

3. Kui ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva ei ole punkti 2 kohaselt kontrollitud, loetakse ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev I prioriteedi laevaks.

4. Punkti 1.1 kohast kontrolli loetakse kontrolliks käesoleva lisa punkti 2 alapunkti a tähenduses.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2110, mis käsitleb liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kontrollsüsteemi ja millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/35/EÜ (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61).

(**) Komisjoni 20. mai 2010. aasta määrus (EL) nr 428/2010, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ artiklit 14 seoses laevade laiendatud kontrollidega (ELT L 125, 21.5.2010, lk 2).“

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 ning esitab hindamistulemused Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 21. detsembril 2026.

Artikkel 17

Ülevõtmine

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

Nad kohaldavad kõnealuseid norme alates 21. detsembrist 2019.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike meetmete teksti.

Artikkel 18

Jõustumine

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

Artikkel 19

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 15. november 2017

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

I LISA

ERINÕUDED LIINIREISILAEVADELE

(millele on osutatud artiklites 3 ja 5)

Kontrollitakse järgmist:

1. kas kaptenile on enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva sõidu algust tagatud asjakohane teave selliste kaldapealsete navigatsioonisüsteemide ja muude teabekavade kättesaadavuse kohta, mis aitavad tal laeva ohutult juhtida, ning et ta kasutab liikmesriikide navigatsiooniabi ja teabekavasid;

2. kas kohaldatakse MSC 17. juuli 1995. aasta ringkirja 699 (reisijate ohutusjuhendi läbivaadatud suuniste kohta) lõigete 2–6 asjakohaseid sätteid;

3. kas kergesti ligipääsetavasse kohta on üles pandud laeva tööajakorralduse tabel, mis sisaldab:

   a) töötamise ajakava merel ja sadamas ning

   b) vahipersonali nõutavat maksimaalset tööaega või minimaalset puhkeaega;

4. ega kapten ei ole piiratud ühegi otsuse tegemisel, mis tema ametialase arvamuse kohaselt on ohutuks laevasõiduks ja tööks vajalik, eriti raskete ilmastikuolude korral ja rasketes mereoludes;

5. kas kapten peab arvestust laevasõiduga seotud tegevuste ja juhtumite kohta, mis on laevasõidu ohutuse seisukohast olulised;

6. kas teatatakse igast laevakere uste ja nendega seotud plaadistuse kahjustusest või püsivast häirest, mis võib mõjutada ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva terviklikkust, ning igast selliste uste sulgemisvahendite puudusest kiiresti nii lipuriigi ametiasutusele kui ka sadamariigile ning kas need parandatakse kiiresti ja rahuldavalt;

7. kas enne ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva väljumist reisile on kättesaadav ajakohane reisiplaan ning selle ettevalmistamisel on täielikult arvesse võetud IMO assamblee 25. novembri 1999. aasta resolutsioonis A.893(21) reisiplaneerimise suuniste kohta esitatud suuniseid;

8. kas tehakse reisijatele teatavaks ja nägemispuudega inimestele sobivas vormis kättesaadavaks üldine teave pardal viibivatele vanuritele ja puuetega isikutele kättesaadavate teenuste ning abi kohta.

II LISA

KONTROLLIMENETLUSED

(millele on osutatud artiklites 3 ja 5)

1. Kontrollidega tagatakse, et täidetud on õigusaktidest tulenevad nõuded, mille on esitanud lipuriik või mis on esitatud tema nimel, eelkõige konstruktsiooni, vaheruumideks jaotumise ja püstuvuse, masinate ning elektriseadmete, lastimise ja püstuvuse, tulekaitse, maksimaalse reisijate arvu, päästevahendite ning ohtlike kaupade veo, raadioside ja navigatsiooniga seotud nõuded. Kontrollid hõlmavad sel eesmärgil järgmist:

   — avariigeneraatori käivitamine,

   — avariivalgustuse kontroll,

   — raadioseadmete avariitoiteallika kontroll,

   — valjuhääldiside testimine,

   — tuletõrjeõppus, kaasa arvatud tuletõrjuja varustuse kasutamise oskuse näitamine,

   — tuletõrje-avariipumba toimimine juhul, kui selle põhitorustiku külge on ühendatud kaks töötavat tuletõrje-voolikut,

   — katelde, pea- ja abimasinate kütusevarustuse ning ventilaatorite kaugjuhitavate hädaseiskamispidemete testimine,

   — tulesiibrite kaug- ja paiksete sulgemisseadmete testimine,

   — tulekahju avastamis- ja häiresüsteemide testimine,

   — tuletõkkeuste korraliku sulgumise testimine,

   — pilsipumpade toimimine,

   — veekindlate vaheseinte uste sulgemine; nii paiksetest kui ka kaugjuhtimispunktidest,

   — veendumine, et meeskonna juhtivliikmed on kursis laevavigastuste kontrolliplaaniga,

   — vähemalt ühe valvepaadi ja ühe päästepaadi vettelaskmine, nende jõuseadme ja roolimehhanismi käivitamine ja katsetamine ning nende tagasitõstmine veest nende asukohale pardal,

   — kõikide päästepaatide ja valvepaatide nimistule vastavuse kontroll,

   — laeva või veesõiduki rooliseadme ja avariirooliseadme katsetamine.

2. Kontrolli tegemisel keskendutakse laevapere teadlikkusele ohutuseeskirjadest, hädaolukorras tegutsemise plaanidest, hooldusest, töökorraldusest, reisijate ohutusest, komandosilla korrast ning lasti ja sõidukitega seotud toimingutest ning nende tulemuslikkusele eelnimetatud valdkondades. Kontrollitakse meremeeste oskust mõista ning vajaduse korral anda korraldusi ja juhiseid ning anda aru ühises töökeeles, mis on kantud laeva logiraamatusse. Kontrollitakse dokumentaalseid tõendeid, et meeskonna liikmed on edukalt läbinud erikoolituse, pidades eelkõige silmas järgmist:

   — rahvahulga ohjamise koolitus;

   — teadlikkuse tõstmise koolitus;

   — ohutusalane koolitus töötajatele, kes annavad hädaolukorras reisijate ruumides otsest ohutusabi reisijatele, eriti vanuritele ja puuetega inimestele, ning

   — kriisiohjamist ja inimeste käitumist käsitlev koolitus.

   Kontrolli käigus hinnatakse, kas tööaja korraldus tekitab põhjendamatut väsimust eriti vahipersonalil.

3. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatel laevadel töötavate meeskonnaliikmete meresõidudiplom peab vastama Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ nõuetele ([1]).

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (ELT L 323, 3.12.2008, lk 33).

III LISA

LIINIVEO AJAL KONTROLLIMISE KORD

(millele on osutatud artiklis 5)

Kui kontroll tehakse liiniveo ajal, kontrollitakse järgmist.

1. Reisijatega seotud teave

Kontrollitakse, et ro-ro-reisiparvlaeva või kiirreisilaeva (edaspidi „laev“) lubatud reisijate arvu ei ületata ja reisijatega seotud teabe registreerimine toimub kooskõlas nõukogu direktiiviga 98/41/EÜ ([1]). Kontrollitakse, kuidas edastatakse teave reisijate koguarvu kohta kaptenile, ja vajaduse korral, kuidas edasi-tagasi reisijad, kes laevalt ei lahku, kajastuvad tagasisõitjate koguarvus.

2. Lastimis- ja püstuvusteave

Kontrollitakse, kas on paigaldatud usaldusväärsed süvisemõõturid ja kas neid kasutatakse (kui on nõutavad). Kontrollitakse, kas on võetud meetmeid tagamaks, et laev ei ole ülekoormatud ning asjakohane vaheruumideks jaotumise veeliin ei jää vee alla. Kontrollitakse, kas on tehtud nõuetekohane lastimis- ja püstuvushindamine. Kontrollitakse, kas kaup, sõidukid ja muu last on kaalutud, kui see on nõutav, ja kas need andmed edastatakse laevale lastimis- ja püstuvushindamisel kasutamiseks. Kontrollitakse, kas laevavigastuste kontrolliplaanid on alaliselt nähtaval ja kas laeva juhtkonnale on kättesaadavaks tehtud laevavigastuste kontrolli käsitlevat teavet sisaldavad brošüürid.

3. Mereohutus

Kontrollitakse, kas järgitakse menetlust, millega tagatakse, et laev on enne kai äärest lahkumist merekindel, ja mis peaks hõlmama korda, mille kohaselt kantakse ette, et kogu laevakere on veekindel ja ilmastikukindlad uksed on suletud. Kontrollitakse, kas kõik sõidukiteki uksed on suletud, enne kui laev kai äärest lahkub, või jäävad avatuks üksnes selle ajani, kui vöörivisiir sulgub; samuti kontrollitakse vööri-, ahtri- ja külguste sulgemisseadmeid ning näidikutulede ja videovalvesüsteemi olemasolu nende seisundi näitamiseks komandosillal. Kõik probleemid näidikutulede töös, eriti ukselülitite puhul, tuleks kindlaks teha ja neist tuleks ette kanda.

4. Ohutusteated

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

5. Logiraamatu kanded

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

6. Ohtlikud kaubad

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

Kontrollitakse, kas ohtlikke ja saastavaid kaupu vedavad sõidukid on nõuetekohaselt märgistatud ning kinnitatud. Kui veetakse ohtlikke või saastavaid kaupu, peab asjakohase lastimanifesti või lastiplaani koopia olema kättesaadav

([1]) 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).

kaldal. Kontrollitakse, kas kapten on teadlik Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ ([1]) kohastest teatamisnõuetest ja järgitavatest hädaolukorras tegutsemise juhistest ning esmaabi andmisest vahejuhtumite puhul, mis on seotud ohtlike kaupade või merekeskkonna saasteainetega. Kontrollitakse, kas sõidukitekkide ventilatsioon töötab pidevalt, kas selle võimsust suurendatakse sõidukite mootorite töötamise ajal ja kas komandosillal on olemas näidik selle kohta, et sõidukiteki ventilatsioon töötab.

7. Kaubaveokite kinnitamine

Kontrollitakse, kuidas kaubaveokid on kinnitatud, näiteks kas plokkide abil paigaldatud või individuaalsete kinnitusköitega. Kontrollitakse, kas on piisavalt kinnituspunkte. Kontrollitakse, mil viisil kinnitatakse kaubaveokid, kui kogetakse või eeldatakse halbu ilmastikutingimusi. Kontrollitakse busside ja mootorrataste kinnitamise viisi, kui see on asjakohane. Kontrollitakse, et laeval on lasti paigutamise ja kinnitamise juhend.

8. Sõidukitekid

Kontrollitakse, kas eriotstarbelisi ja ro-ro-tüüpi lastiruume valvatakse või jälgitakse pidevalt videovalvesüsteemiga, et oleks võimalik märgata sõidukite liikumist halbades ilmastikutingimustes ja reisijate lubamatut sisenemist. Kontrollitakse, et tuletõkkeuksed ja sissepääsud hoitakse kinni ja et paigaldatud on teated, millega keelatakse reisijate sisenemine sõidukitekile laeva merel oleku ajal.

9. Veekindlate uste sulgemine

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

10. Tuletõrje ringkäigud

Kontrollitakse, kas korraldatakse tõhusaid ringkäike võimaliku tulekahju puhkemise kiireks avastamiseks. See peaks hõlmama eriruume, kuhu ei ole paigaldatud paikset tulekahju avastamis- ja häiresüsteemi. Kõnealustes ruumides võib korraldada ringkäike punktis 8 osutatud viisil.

11. Suhtlemine hädaolukorras

Kontrollitakse, kas vastavalt häireplaanile on piisavalt meeskonnaliikmeid, kes aitaksid hädaolukorras reisijaid, ning kas nad on kergesti eristatavad ja võimelised reisijatega hädaolukorras suhtlema, võttes arvesse järgmiste tegurite asjakohast ja piisavat kombinatsiooni:

a) konkreetsel marsruudil veetavate reisijate rahvusele vastav peamine keel või vastavad peamised keeled;

b) tõenäosus, et põhijuhiste andmisel võimaldab ingliskeelsete põhiväljendite kasutamise oskus suhelda abi vajava reisijaga, olenemata sellest, kas reisija ja laevapere liige räägivad ühist keelt või mitte;

c) võimalik vajadus suhelda hädaolukorras muul viisil (nt ettenäitamine, käega antavad märguanded või tähelepanu juhtimine juhiste, kogunemispunktide, päästevahendite või evakuatsiooniteede asukohale juhul, kui verbaalne suhtlus on ebaotstarbekas);

d) kas reisijatele on antud ohutusjuhised nende emakeeles või -keeltes;

e) keeled, milles hädaohuteateid võidakse edastada hädaolukorras või õppuse ajal, et anda reisijatele olulisi juhiseid ja hõlbustada laevapere jaoks reisijate abistamist.

12. Meeskonna ühine töökeel

Kontrollitakse, kas on kehtestatud töökeel, mis tagab meeskonna tulemusliku tegevuse ohutusküsimustes, ja kas see töökeel on kantud laeva logiraamatusse.

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

13. Ohutusvahendid

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

14. Navigatsiooni- ja raadioseadmed

Kontrollitakse, kas navigatsiooni- ja raadioseadmed, kaasa arvatud mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoid (EPIRB), on töökorras.

15. Täiendav avariivalgustus

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

16. Evakuatsioonivahendid

Kontrollitakse, et evakuatsioonivahendid, sealhulgas evakuatsiooniteed on märgistatud vastavalt kohaldatavatele nõuetele ja et nende valgustus on korraldatud nii pea- kui ka avariitoiteallikatest. Kontrollitakse, kas on võetud meetmed evakuatsiooniteede sõidukitest vabana hoidmiseks, kui evakuatsiooniteed ületavad või läbivad sõidukitekke. Kontrollitakse, kas väljapääsud, eriti tollimaksuvabade kaupluste väljapääsud, mille puhul on esinenud, et väljapääsud on tõkestatud liigsete kaupadega, hoitakse vabad.

17. Masinaruumi puhtus

Kontrollitakse, kas masinaruum hoitakse puhtana, pidades silmas hoolduskorda.

18. Jäätmete kõrvaldamine

Kontrollitakse, kas prügikäitluse ja -kõrvaldamise kord on rahuldav.

19. Plaaniline hooldus

Kontrollitakse, kas kõikides laevaühingutes kehtib eriomane alaline kord, mis hõlmab plaanilise hoolduse süsteemi kõigis ohutusega seotud valdkondades, kaasa arvatud vööri- ja ahtriuksed ning avad laeva külgedes koos nende sulgemisseadmetega, ja mis hõlmab ka masinaruumi hooldust ja ohutusvahendeid. Kontrollitakse, kas laeval kehtivad kavad kõigi vahendite korrapäraseks kontrolliks, et säilitada ohutusstandardite kõrgeimat taset. Kontrollitakse, kas laeval on kehtestatud kord puuduste dokumenteerimiseks ja nende õige parandamise kinnitamiseks, et kapten ja määratud isik kaldal laevaühingu haldusstruktuuris oleksid puudustest teadlikud ja neile teataks, kui puudused on ettenähtud aja jooksul parandatud. Kontrollitakse, kas sisemiste ja välimiste vööriuste sulgemisvahendite töö korrapärane kontroll hõlmab näidikuid, jälgimisseadmeid ja kõiki piigarteid vöörivisiiri ja sisemise ukse vahelistes ruumides ning eelkõige sulgurmehhanisme ja nendega seotud hüdraulilisi süsteeme.

20. Merereisi tegemine

Merereisi tehes tuleks kasutada võimalust kontrollida, kas ületatakse lubatud reisijate arvu; seejuures tuleks kontrollida istmete kättesaadavust ning vahekäikude, treppide ja avariiväljapääsude ummistamist pagasi ja reisijatega, kes ei leia istekohta. Tuleb kontrollida, et reisijad lahkuksid sõidukitekilt enne laeva väljasõitu ja et nad pääseksid sinna alles vahetult enne sildumist.

IV LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 1999/35/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 1	—
Artikli 2 punktid a, b, d, e, f, g, h, j, m, o, r	Artikli 2 punktid 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Artikli 2 punktid c, i, k, l, n, p, q, s	—
Artikkel 3	Artikkel 1
Artikkel 4	—
Artikli 5 punkti 1 alapunkt a	Artikkel 3
Artikli 5 punkti 1 alapunkt b ja punkt 2	—
Artikkel 6	Artikkel 3
Artikkel 7	Artikkel 4
Artikli 8 lõige 1	Artikli 5 lõige 1
Artikli 8 lõige 2	Artikli 5 lõige 3
Artikli 8 lõige 3	Artikli 9 lõige 1
Artikkel 9	Artikkel 6
Artikli 10 lõike 1 punktid a, b ja c,	Artikkel 7
Artikli 10 lõike 1 punkt d	—
Artikli 10 lõige 2	Artikkel 7
Artikli 10 lõige 3	Artikkel 8
Artikli 10 lõige 4	—
Artikli 11 lõiked 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	—
Artikli 11 lõige 6	Artikli 6 lõige 1
Artikli 13 lõiked 1, 2, 4 ja 5	—
Artikli 13 lõige 3	Artikli 6 lõige 2 ja artikkel 10
Artikkel 14	—
Artikkel 15	—
Artikkel 16	—
Artikkel 17	Artikkel 12
Artikkel 18	Artikkel 11
Artikkel 19	Artikkel 17
Artikkel 20	Artikkel 16
Artikkel 21	Artikkel 18
Artikkel 22	Artikkel 19
I lisa	I lisa