



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 24. mai 2018
(OR. en)

9113/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0159 (NLE)

MAR 67

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	23. mai 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 314 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU SOOVITUS alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ohutuseesmärkide ja talitlusnõuete kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 314 final.

Lisatud: COM(2018) 314 final

Brüssel, 23.5.2018
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU SOOVITUS

alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ohutuseesmärkide ja talitlusnõuete kohta

{SWD(2018) 238 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

20. detsembril 2017 jõustusid Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ¹ muudatused, millega jäeti selle kohaldamisalast alates 21. detsembrist 2019 välja väikesed reisilaevad (st alla 24 meetri pikkused laevad). See tulenes õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitustest ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide kohta².

Direktiiviga 2009/45/EÜ on saavutatud kogu ELis ühtlaselt kõrge ohutustase ja märkimisväärne kasu siseturu seisukohast. Seda ei ole aga õnnestunud saavutada seoses alla 24 meetri pikkuste väikeste laevadega, mille puhul on ühtlustamata mitu olulist ohutusaspekti, (mis näitab, kui keeruline on kehtivaid normatiivseid standardeid ühetaoliselt kohaldada mitmesugustele väikestele laevadele ja tingimustele, mille alusel nad ELis tegutsevad). Samuti sai selgeks, et kõnealuste laevade projekteerimisel on kasutatud väga erinevaid tehnilisi lahendusi, kuna need on ehitatud paljude erinevate teenuste osutamiseks. See raskendas oluliselt ühtsete üksikasjalike eeskirjade koostamist ja reguleerimiseks oli vaja teistsugust lähenemisviisi.

Lisaks on direktiivi 2009/45/EÜ alusel sertifitseeritud vaid umbes 60 väikest teraslaeva (ligikaudu 1 950 väikesest laevast). See tuleneb asjaolust, et valdav enamik väikeseid laevu ehitatakse praegu muudest materjalidest kui teras (umbes 1 000 laeva puidust, umbes 590 laeva komposiitmaterjalist ja umbes 170 laeva alumiiniumist). Selliste laevade kohta puuduvad praegu nii ELi kui ka rahvusvahelisel tasandil ühised standardid ja ohutusnormid. Igal liikmesriigil on ohutusküsimuste reguleerimisele erinev lähenemisviis, mis toob kaasa erinevad meetmed, lähenemisviisid ja tõlgendused, muutes laevade ehitamise laiemale siseturule probleemseks.

Ühtlustatud ohutusnõuete puudumine kujutab olulist probleemi eelkõige väiksematele Euroopa laevaomanikele, kes sõltuvad väikeste reisilaevade järelturust (72 % ligikaudu 360 reisilaevaomanikust (direktiivi 2009/45/EÜ tähenduses) omab vaid üht kohalikku reisilaeva). Kui laev ei ole direktiivi kohaselt sertifitseeritud, peaks põhimõtteliselt kehtima vastastikune tunnustamine. Tegelikult on siiski peaaegu iga laev prototüüp, st ehitatud konkreetseks otstarbeks vastavalt tema tulevase omaniku poolt kindlaksmääratud tehnilisele kirjeldusele. Lipuvahetuse korral tuleb laeva seetõttu modifitseerida ja uuesti sertifitseerida, millega kaasneb lisakulu.

Õnnetuste statistika osas ei ole lisatud komisjoni talituste töödokumendi kohaselt alates 2011. aastat käsitlevates andmetes mingeid kriitilisi ohutusprobleeme näha. Väikeste lähisõidureisilaevade puhul, mis direktiivi kohaldamisalasse ei kuulu, registreeriti Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormil (EMCIP) 2011.–2017. aastal 555 õnnetust, kusjuures vigastatuid oli 165 ja hukkunuid 11. See tähendab ligikaudu kaht hukkunut 100 õnnetuse kohta ja üht vigastatut kolme õnnetuse kohta.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2108, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 315, 30.11.2017, lk 40–51).

² COM(2015) 508.

Sellest hoolimata tekitab teatavate nõuete (nt väikeste laevade vaheruumideks jaotamise kohta) puudumine mõnes liikmesriigis või nõuete erinevus nt tuleisolatsiooni vallas vajaduse kaaluda täiendavalt saavutatud ohutustaset (mida mõjutavad kohalikele ja geofüüsilistele tingimustele kohandatud lisameetmed, näiteks navigatsioonipiirangud).

Alla 24 meetri pikkustele väikestele reisilaevadele kavandatud ohutuseesmärkide ja talitlusnõuetega nähakse ette nende laevade ohutuse soovituslikud põhimõtted. Kui liikmesriigid need põhimõtted vastu võtaks ja neid edasi arendataks, siis sillutaks see teed ühetaolisemale lähenemisviisile ELi vetes lähisõite tegevate väikeste reisilaevade ohutusele.

Selline uus lähenemisviis, mis tugineks pigem toimivus- kui normatiivsetele nõuetele, jätkaks teatava vabaduse neid vajaduse korral kohandada kohalike oludega ja toetada uuenduslikku laevaehitust. Selle puhul võetakse paremini arvesse ka kohalikest kasutustingimustest rohkem sõltuvate väikeste reisilaevade erinevaid ehitusviise, materjale ja kasutusviise.

Seetõttu kutsutakse ettepanekuga liikmesriike üles võtma väikeste reisilaevade puhul kasutusele soovitatud tulemuspõhine lähenemisviis ohutusele.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Ettepanek on täielikus kooskõlas direktiiviga (EL) 2017/2108, eelkõige selle põhjendusega 8, milles kaasseadusandjad kutsusid komisjoni üles võtma võimalikult kiiresti vastu väikesi reisilaevu käsitlevad suunised, et liikmesriigid saaksid neid arvesse võtta oma riiklike ohutusnõuete kindlaksmääramisel. Sellistes suunistes tuleks asjakohasel juhul arvesse võtta rahvusvahelisi lepinguid ja IMO konventsioone ning hoiduda selliste lisanõuete kehtestamisest, mis lähevad kehtivatest rahvusvahelistest õigusnormidest kaugemale. Eesmärgiks on sillutada teed ühetaolisemale lähenemisviisile ELi vetes lähisõite tegevate väikeste reisilaevade ohutusele.

Ettepanek on täielikult kooskõlas õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitustega väikestele laevadele suuniste või normide koostamise kohta, tuginedes talitlusnõuetele osana eesmärgipõhisest nõuete raamistikust. Soovitus põhineb peamiselt IMO kaudu saadud rahvusvahelistel kogemustel ja õppetundidel.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanekuga täidetakse komisjoni parema õigusloome tegevuskava, kuna sellega tagatakse, et ELi meetmed on vajalikud, lisavad väärtust ning peavad sammu poliitiliste, ühiskondlike ja tehnoloogiliste arengutega. Ettepanekuga aidatakse saavutada ka 2018. aasta meretranspordistrateegia³ eesmärgid, tagades muu hulgas kvaliteetsed parvlaevateenused ELi sisestel liinivedudel.

³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele – Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani (KOM(2009) 8).

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Ettepanek põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklil 292, mille kohaselt võtab nõukogu soovitusel vastu komisjoni ettepanekul, koostöös ELi toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2, millega nähakse ette meretranspordiga seotud meetmed.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Käesoleva algatuse eesmärk on hõlbustada laevade ümberregistreerimist liikmesriikide registrite vahel ja võimaldada võrdsetel tingimustel konkurentsi, ilma et see vähendaks ohutustaset. Algatusega nähakse ette ka ELi tasandi soovituslik ühine ohutustase ELi vetes lähisõite tegevatele väikestele reisilaevadele. Kumbagi neist eesmärkidest ei oleks võimalik saavutada liikmesriikide ühepoolsete meetmetega.

• Proportsionaalsus

Soovitusega antakse liikmesriikidele mittesiduv sihttase väikeste reisilaevade ohutustaseme jaoks. Kui liikmesriigid peaksid otsustama ühistest ohutuseesmärkidest ja talitlusnõuetest lahtuda, siis annaks see selge signaali siseturu potentsiaali kohta ja sellele saaks tugineda edaspidi. Õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli raames soovitati ainsa proportsionaalse ja ELi lisaväärtust loova reguleeriva lähenemisviisina väikeste reisilaevade tulemuspõhist nõuete raamistikku. Selline lähenemisviis jätab teatava vabaduse neid vajaduse korral kohandada kohalike oludega ja toetab uuenduslikku laevaehitust.

• Vahendi valik

Kavandatud lähenemisviisi uudsust arvestades sõltub selle edu sellest, kuidas ELi liikmesriigid seda juurutavad. Seetõttu esitatakse kavandatud ohutuseesmärgid ja talitlusnõuded liikmesriikidele inspiratsiooniks ja suunisteks. Selleks et nõukogu kinnitaks kavandatud lähenemisviisi mittesiduva õigusaktiga, esitatakse käesolev algatus komisjoni ettepanekuna nõukogu soovituseks.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Käesolevas algatuses lähtutakse komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitustest. Toimivuskontrollist nähtus, et ELi reisilaevade ohutust käsitlevates õigusaktides sisalduvad reisijate ohutuse ja siseturuga seotud peamised eesmärgid on jätkuvalt olulised. Muu hulgas sõnastati kontrolli käigus ka mitu olulist küsimust, sealhulgas võimalus välja töötada ühtlustatud standardid muust kui terasest või võrdväärsest materjalist ehitatud laevade jaoks, mis jäävad praegu ELi õigusraamistikust välja. Toimivuskontrolli tulemusi ja vastavaid järelmeetmeid kirjeldati komisjoni aruandes.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Väikeste reisilaevade kavandatud ohutuseesmärgid ja talitlusnõuded (väikesi reisilaevu käsitlev juhend)⁴ on välja töötatud koos liikmesriikide ekspertide ja sidusrühmade organisatsioonidega reisilaevade ohutuse eksperdirühma raames, mille koosseisu suurendati selle tarbeks sidusrühmade vaatlejatega. Tehnilist tööd koordineeris Euroopa Meresõiduohutuse Amet, kes korraldas lisaks reisilaevade ohutuse eksperdirühma korralistele koosolekutele 13. novembril 2017 eriseminari ja kooskõlastas selleks otstarbeks loodud sidepidamisrühma tööd.

Ehkki liikmesriikide pädevate asutuste ja sidusrühmade ekspertide valdav enamus toetas kõnealust algatust, esitati mõned küsimused kõnealuse algatuse vajalikkuse ja lisaväärtuse kohta. Nende küsimuste ülevaade ja neile antud tagasiside on esitatud lisatud komisjoni talituste töödokumendis.

Lisaks korraldati 2017. aasta juulist kuni novembrini veebipõhine konsulteerimine⁵. See konsulteerimine oli suunatud alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ehitamise ja nendega kauplemisega tegelevatele ettevõtjatele, näiteks laevatehastele, projekteerijatele, omanikele ja käitajatele. Soovi korral võisid sellel konsulteerimisel osaleda kõik muud sidusrühmad. Konsulteerimine algatati selleks, et koguda ettevõtjate, eelkõige väike- ja mikroettevõtjate seisukohti selle kohta, mil määral väikesi reisilaevu käsitlevad ühised ELi eeskirjad võiksid hõlbustada väikeste reisilaevade siseturu toimimist. Konsulteerimise eesmärk oli koguda ka seda toetavaid kontrollimata andmeid. Sellega täiendati eespool nimetatud konsulteerimist liikmesriikide ametiasutuste ja sidusrühmadega, mille raames keskenduti ohutuseesmärkide ja talitlusnõuete endi tehnilisele arendamisele.

Kokkuvõttes ilmnes tulemustest, et ettevõtjate (ning ka oma vastused või seisukohad esitanud mõne riikliku ametiasutuse) toetus kõnealusele algatusele on tugev ning et väikeste reisilaevade ühistel ELi ohutuseeskirjadel arvatakse olevat väga positiivne või positiivne mõju nende laevade siseturu loomisele ja selle toimimise hõlbustamisele, mis suurendaks sellel turul konkurentsi ja võib-olla ka innovatsiooni. Oma üldistes märkustes rõhutasid vastajad, et võimalikud ühised ELi eeskirjad peaksid põhinema olemasolevatel tavadel ning olema piisavalt paindlikud, et võimaldada hästi arvesse võtta kohalikke käitamistingimusi ja oskusteavet.

Soovitatud lähenemisviisi uudsust arvestades peeti ühiste ELi eeskirjade vastuvõtmist ennatlikuks. Väikeste reisilaevade ühise tulemuspõhise ohutusraamistiku edasiarendamine eeldaks seda, et liikmesriigid ja sidusrühmad selgitaksid üheskoos välja ja hindaksid, kuidas seda ELi tasandil teha ja milline oleks selle mõju.

- **Eksperdiaarvamuste kogumine ja kasutamine**

Käesolevas algatuses kasutatud laevastikku ja õnnetusi käsitlevad andmed põhinevad õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli raames kogutud andmetel, mis on esitatud komisjoni talituste töödokumendis „Kursi korrigeerimine: ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide toimivuse kontroll“,⁶ mis võeti vastu 16. oktoobril

⁴ Esialgse pealkirjaga „Väikeste laevade koodeks“.

⁵ Konsulteerimise veebisait: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

⁶ SWD(2015) 197.

2015. Kasutati ka toimivuskontrolli tulemuste toetamiseks korraldatud välisuuringu⁷ järeldusi ning selles valdkonnas varem tehtud töö tulemusi. Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EMSA) osutas selle protsessi käigus põhilist tehnilist abi, sealhulgas andis amet ülevaate kõnealuste laevade puhul praegu kõige asjakohasematest tavadest.

- **Mõjuhindang**

Ettepanekuga ei määrata kindlaks ühtki konkreetset ohutusnõuet ega -menetlust, mistõttu ei oodata sellelt mingit märkimisväärset otsest mõju ega poliitilisi alternatiive, mida oleks võimalik eelnevalt hinnata. Soovitatud ohutuseesmärgid ja talitlusnõuded on välja töötatud olemasolevate tavade põhjal ning koos liikmesriikide ekspertide ja sidusrühmade organisatsioonidega. Praeguses etapis esitatakse need liikmesriikidele inspiratsiooniks ja suunisteks, et näidata, et ühisem lähenemisviis reisilaevade ohutusele on teostatav. Mingil juhul ei ole need mõeldud kohustuslikuks rakendamiseks.

Ettepanekule on lisatud komisjoni talituste töödokument, milles kirjeldatakse asjaomaseid kehtivaid tavasid ja antakse ülevaade sidusrühmade seisukohtadest. Kui komisjon peaks tulevikus otsustama töötada käesoleva algatuse järelmeetmena välja konkreetsed ohutusnõuded või -menetlused, korraldatakse mõjuhindang.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesolev algatus põhineb nn tulemuspõhisel nõuete raamistikul, mida soovitati õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli raames ainsa proportsionaalse ja ELi lisaväärtust loova reguleeriva lähenemisviisina. Kui liikmesriigid peaksid otsustama selliste laevade puhul ELi tasandi ühistest ohutuseesmärkidest ja talitlusnõuetest lähtuda, annaks see selge signaali siseturu potentsiaali kohta, millele saaks edaspidi tugineda.

Kuna käesolevas etapis ei ole eesmärk määrata kõnealuse algatusega kindlaks ühtegi konkreetset ohutusnõuet ega -menetlust ja algatuse kasutuselevõtt jääb täielikult liikmesriikide otsustada, ei oodata sellelt mingit kohest mõõdetavat kokkuhoidu ega eelist. Sellist mõju mõõdetakse juhul, kui käesolev algatus võetakse edukalt kasutusele ja seda arendatakse edasi.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Aruandluse korda ei ole ette nähtud.

⁷ Tractebel, 2015. Toimivuskontrolli toetusuuring – reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide hindamine (*Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation*) (avaldatud veebisaidil EU bookshop: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Selgitavad dokumendid ei ole seda liiki algatuse puhul nõutud.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Kavandatud ohutuseesmärkide ja talitlusnõuete (väikesi reisilaevu käsitleva juhendi) kohaldamisala puhul on eesmärk hõlmata kõik alla 24 meetri pikkused väikesed reisilaevad sõltumata nende valmistusmaterjalist. Väikesi reisilaevu käsitlev juhend on inspireeritud olemasolevatest tulemuspõhistest reguleerivatest lähenemisviisidest ning kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni eesmärgipõhise nõuete mudeli esimese kahe tasandiga ja mudeli rakendamisel saadud kogemusega.

Kavandatud väikesi reisilaevu käsitleva juhendi ülesehituses järgitakse kehtivate merenduskonventsioonide ja -seadustike ohutuskategooriaid ja alamkategooriaid, st ohutuse kategooriat (peatükk) ja ohutuse alamkategooriat (reegel), mis hõlmab a) talitlusnõuet, b) käsitletavat ohtu ja c) toimivusnõuet.

Kogemus on näidanud, et iga konkreetse talitlusnõude puhul eraldi eesmärkide kihi kindlaksmääramine on suhteliselt väikese lisaväärtusega. Nii on eesmärgid ja talitlusnõuded väikesi reisilaevu käsitlevas juhendis ühendatud. Ekspertidelt saadud tagasiside põhjal on siiski mitme üldeesmärgi sõnastamisel peetud silmas tervet juhendit (mitte iga nõuet eraldi).

Talitlusnõuded pärinevad või on inspireeritud olemasolevatest allikatest ja kogemustest nii rahvusvahelisel kui ka riiklikul tasandil, sh 1974. aasta SOLASi konventsioonist, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni käimasolevast tööst, Rootsi õigusaktidest ning ANEP 77 eeskirjadest. Võimaluse korral kasutati käsitletavate ohtude ja vastavate toimivusnõuete kindlaksmääramisel samu allikaid. Nagu on üksikasjalikult kirjeldatud lisatud komisjoni talituste töödokumendis, peenhäälestati talitlusnõuete sõnastust koos ekspertidega. Arvamuste lahknemise korral valiti suurema osa ekspertide toetatud lahendus.

Väikesi reisilaevu käsitlev juhend on hoolikalt sõnastatud ka selleks, et nii palju kui võimalik vältida kvalitatiivset sõnastust ja konkreetseid tehnilisi lahendusi, et vältida mitmetimõistetavust ja mitte takistada innovatsiooni.

Ettepanek:

NÕUKOGU SOOVITUS

alla 24 meetri pikkuste reisilaevade ohutuseesmärkide ja talitlusnõuete kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292 ja artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Tuginedes õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi toimivuskontrolli soovitudele ELi reisilaevade ohutust käsitlevate õigusaktide kohta,⁸ jäeti 15. novembril 2017 vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2017/2108⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ¹⁰ kohaldamisalast välja terasest ja võrdväärsest materjalist ehitatud alla 24 meetri pikkused reisilaevad (edaspidi „väikesed reisilaevad“). Kõnealust muudatust kohaldatakse alates 21. detsembrist 2019.
- (2) Toimivuskontrollist ilmnes, et 1974. aasta rahvusvahelisest konventsioonist (inimelude ohutusest merel) (edaspidi „1974. aasta SOLASi konventsioon“) tulenevaid direktiivi 2009/45/EÜ normatiivseid nõudeid on raske kohandada väikestele reisilaevadele. Kuna puuduvad konkreetset ohutusprobleemid ja direktiivis 2009/45/EÜ ei ole ette nähtud asjakohaseid nõudeid, on alla 24 meetri pikkused laevad seega kõnealuse direktiivi kohaldamisalast välja jäetud.
- (3) Väikesi reisilaevu ehitatakse peamiselt muust materjalist kui teras ja valdav osa kõnealusest laevastikust on seega liikmesriikide õigusaktide alusel juba sertifitseeritud. Liikmesriikidel on väikeste reisilaevade ohutuse reguleerimisele erinevad lähenemisviisid, mis toob kaasa erinevused ohutuseeskirjades ja -nõuetes. Selline lahknevus kujutab olulist probleemi eelkõige väiksematele liidu laevaomanikele, kes sõltuvad väikeste reisilaevade järelturust. Seda kinnitasid ka avaliku konsulteerimise tulemused, kuna sellele vastasid enamjaolt mikro- või väikeettevõtted. Konsulteerimisel ilmnes, et ühisemal lähenemisviisil väikeste reisilaevade ohutuseeskirjadele võiks olla positiivne mõju siseturu selle segmendi toimimisele.

⁸ COM(2015) 508.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. novembri 2017. aasta direktiiv (EL) 2017/2108, millega muudetakse direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 315, 30.11.2017, lk 40).

¹⁰ 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) Väikelaevade siseturg loodi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 94/25/EÜ,¹¹ millega ühtlustati väikelaevade ohutusalsed omadused kõikides liikmesriikides ning kõrvaldati seega takistused nende liikmesriikidevahelisele kaubandusele. See ei ole nii aga väikeste reisilaevade puhul.
- (5) Toimivuskontrolli raames soovitati ainsa proportsionaalse ja potentsiaalselt liidu tasandi lisaväärtust loova lähenemisviisina tulemuspõhist nõuete raamistikku. Sellise lähenemisviisiga jäetaks teatav vabadus nõudeid vajaduse korral kohalike oludega kohandada ning toetada uuenduslikku laevaehitust, tingimusel et kontrollitakse nõutud ohutustaseme täitmist. Normatiivse õigusraamistikuga võrreldes võetaks paremini arvesse väikeste reisilaevade erinevaid ehitusviise, materjale ja kasutusviise, samuti asjaolu, et liikmesriikidel on paremad võimalused hinnata väikeste reisilaevade navigeerimisega seotud kohalikke piiranguid, mis on seotud kaugusega rannikust või sadamast ja ilmastikuoludega.
- (6) Käesolevale soovitusel lisatud ohutuseesmärgid ja talitlusnõuded põhinevad sellisel tulemuspõhisel nõuete raamistikul, samuti olemasoleval rahvusvahelisel, liidu ja liikmesriikide kogemusel. Need on välja töötatud koos liikmesriikide ekspertide ja sidusrühmadega, ning kui liikmesriigid need vastu võtaksid ja neid edasi arendaksid, pakuks see tugipunkti liidu vetes lähisõite tegevatele seilajatele. Nendega võiks ka parandada liidu tootjate ja käitajate juurdepääsu laiemale liidu turule.
- (7) Käesolev soovitus hõlmab paremini väikelaevadele kohandatud ohutuseesmäärke ja talitlusnõudeid. Selleks et saavutada ühtsem lähenemisviis väikeste reisilaevade suhtes kohaldatavatele ohutuseeskirjadele, tuleks liikmesriike seega üles kutsuda juhinduma käesolevale soovitusel lisatud ohutuseesmärkidest ja talitlusnõuetest,
1. ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE: Liikmesriike kutsutakse üles sillutama teed ühetaolisemale lähenemisviisile liidu vetes lähisõite tegevate alla 24 meetri pikkuste reisilaevade (edaspidi „väikesed reisilaevad“) ohutuseeskirjadele, kusjuures need laevad ei ole direktiivi 2013/53/EL artikli 3 punktis 2 osutatud väikelaevad ega direktiivi 2009/45/EÜ (mida on muudetud direktiiviga (EL) 2017/2108, milles käsitletud norme hakatakse kohaldama alates 21. detsembrist 2019) artikli 3 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvad reisilaevad.
2. Selleks soovitatakse, et alates 21. detsembrist 2019 liikmesriigid:
- (a) juhinduksid võimaluse korral lisas esitatud väikeste reisilaevade ohutuseesmärkidest ja talitlusnõuetest;
- (b) toetaksid tulemuspõhises nõuete raamistikus punktis a osutatud eesmärkide ja nõuete edasiarendamist, sealhulgas selgitaksid välja nende kontrollimise ja rakendamise alternatiivsed võimalused ja hindaksid neid;
- (c) toetaksid sidusrühmade kaasamist sellesse protsessi.

¹¹ Kehtetuks tunnistatud ja asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiviga 2013/53/EL väikelaevade ja jettide kohta (ELT L 354, 28.12.2013, lk 90).

3. Käesoleva soovitusel ei piirata liikmesriikide õigust määrata kindlaks punktis 1 osutatud väikeste reisilaevade suhtes kohaldatavad ohutuseeskirjad.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*