



# EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 3. veebruar 2009

2005/0238 (COD)  
C6-0044/2009

PE-CONS 3721/08

MAR  
ENV  
CODEC

## ÕIGUSAKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (uuestisõnastamine)

EÜ asutamislepingu artikli 251  
lõikes 4 sätestatud lepituskomitee poolt  
heaks kiidetud ühine tekst

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/.../EÜ,**

...

**mis käsitleb sadamariigi kontrolli**

**(uuestisõnastamine)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,<sup>1</sup>

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,<sup>2</sup>

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>3</sup>, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heaks kiidetud ühist teksti,

---

<sup>1</sup> ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

<sup>2</sup> ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 584), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 198 E, 5.8.2008, lk1), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi .... õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/21/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses,<sup>1</sup> on korduvalt oluliselt muudetud. Nüüd, kui on tehtud uusi muudatusi kõnealusesse direktiivi, on selguse huvides soovitatav kõnealused sätted uuesti sõnastada.
- (2) Ühendus on tõsiselt mures laevaõnnetuste ning liikmesriikide merede ja rannikualade reostuse pärast.
- (3) Samuti on ühendus mures elu- ja töötingimuste pärast laevapardal.
- (4) Konventsioonide, rahvusvaheliste koodeksite ja resolutsioonide range kohaldamisega saab tõhusalt parandada ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevapardal, vähendades standarditele mittevastavate laevade arvu ühenduse vetes.
- (5) Sellel eesmärgil kooskõlas nõukogu 7. juuni 2007. aasta otsusega 2007/431/EÜ (millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta konsolideeritud meretöönormide konventsiooni)<sup>2</sup> peaksid liikmesriigid tegema jõupingutusi, et ratifitseerida nii kiiresti kui võimalik, soovitatavalt enne 31. detsembrit 2010, nimetatud konventsiooni need osad, mis langevad ühenduse kompetentsi.

---

<sup>1</sup> EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1.

<sup>2</sup> ELT L 161, 22.6.2007, lk 63.

- (6) Ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevapardal käsitlevate rahvusvaheliste standardite täitmise järelevalve eest lasub vastutus peamiselt lipuriigil. Asjakohaste tunnistuste väljaandmisel tagab lipuriik täielikult tehtud kontrollide ja ülevaatuste täielikkuse ja tõhususe, tuginedes vajadusel tunnustatud organisatsioonidele. Pärast ülevaatusi lasub laevaühingul vastutus selle eest, et laeva ja selle seadmete seisund vastab laeva suhtes kohaldatavate konventsioonide nõuetele. Mitmed lipuriigid ei ole saanud hakkama rahvusvaheliste standardite rakendamise ja jõustamisega. Ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevatele rahvusvahelistele standarditele vastavuse kontrolli peaks nüüdsest tagama ka sadamariik, kui normidele mittevastava laevaliikluse vastu võitlemise teine kaitseliin, tunnistades samas, et sadamariigi kontroll ei ole ülevaatus, ja et asjakohased kontrollivormid ei ole meresõidu kõlblikkuse tunnistused.
- (7) Liikmesriikide ühtlustatud lähenemine rahvusvaheliste standardite tõhusale jõustamisele nende jurisdiktsiooni all olevates vetes seilavate ja nende sadamaid kasutavate laevade suhtes peaks vältima konkurentsi moonutamist.
- (8) Laevandust ohustavad terroriaktid. Transpordialaseid turvameetmeid tuleks rakendada tõhusalt ning liikmesriigid peaksid turvakontrollide abil aktiivselt jälgima turvaeeskirjade järgimist.
- (9) Tuleks kasutada ära kogemusi, mis on saadud 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi („Pariisi memorandum”) toimimisest.

- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002<sup>1</sup> loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks pakkuma vajalikku toetust, et tagada sadamariigi kontrollisüsteemi ühtlustatud ja tõhus rakendamine. Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tegevus peaks eelkõige aitama arendada ja rakendada käesoleva direktiivi kohaselt loodud kontrolliandmebaasi ja ühenduse ühtlustatud kava, mis hõlmab sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite liikmesriikide poolset koolitust ja pädevuse hindamist.
- (11) Sadamariigi tõhusa kontrolli süsteemiga tuleks püüda tagada, et korrapäraselt kontrollitakse kõiki ühenduse sadamaid ja ankrukohti külastavaid laevu. Kontroll peaks keskenduma normidele mittevastavatele laevadele; normidele vastavaid laevu, milleks on rahuldavate kontrolliprotokollidega või Vabatahtliku Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) liikmesriikide auditeerimiskavale vastava liikmesriigi lipu all sõitvad laevad, tuleks tunnustada harvema kontrollimisega. Eelkõige sellel eesmärgil peaksid liikmesriigid võtma üldiseks prioriteediks kõrge riskiprofiiliga laevade kontrollimise.
- (12) Kõnealune uus kontrollisüsteem tuleks liita ühenduse sadamariigi kontrolli süsteemiga niipea, kui määratletakse selle eriaspektid, ning aluseks võetakse kontrolliandmete vahetamise kava, mille puhul iga liikmesriik annab oma õiglase panuse ühenduse eesmärgiks oleva põhjaliku kontrollikava loomisse ning kontrollide hulk jagatakse võrdselt liikmesriikide vahel. See kontrollide jagamise skeem tuleks tõhusamaks muutmise eesmärgil läbi vaadata võttes arvesse uue sadamariigi kontrolli süsteemiga saadud kogemusi. Lisaks peaks liikmesriigid värbama ja säilitama vajaliku arvu töötajaid, sealhulgas kvalifitseeritud inspektoreid, võttes arvesse iga sadama laevaliikluse mahtu ja omadusi.

---

<sup>1</sup> EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

- (13) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollisüsteem võtab arvesse Pariisi memorandumis raames tehtud töö. Kuna kõik Pariisi memorandumist tulenevad arengud tuleks enne ELis kohaldamist heaks kiita ühenduse tasandil, tuleks luua ja säilitada tihe koostöö ühenduse ja Pariisi memorandumis vahel, et hõlbustada lähenemist niipalju kui võimalik.
- (14) Komisjon peaks haldama ja kaasajastama kontrolliandmebaasi, tihedas koostöös Pariisi memorandumis osalisriikidega. Kontrolliandmebaas peaks koondama liikmesriikide ja kõikide Pariisi memorandumile allakirjutanud riikide kontrolliandmeid. Kuni ühenduse mereohutuse teabesüsteem SafeSeaNet ei toimi veel täielikult ja ei võimalda laevade külastuste andmete automaatset salvestamist kontrolliandmebaasi, peaksid liikmesriigid andma komisjonile käesoleva direktiivi rakendamise nõuetekohaseks järelevalveks vajaliku teabe, eelkõige laevade liikumise kohta. Liikmesriikide poolt esitatud kontrolliandmete alusel peaks komisjon tegema kontrolliandmebaasist väljavõtteid laeva riskiprofiili kohta, kontrollimata jäänud laevade kohta, laevade liikumise kohta ja arvutama iga liikmesriigi kontrollikohustused. Kontrolliandmebaasi ja teiste ühenduse meresõiduohutuse andmebaaside vahele peaks saama teha liideseid.
- (15) Liikmesriigid peaksid püüdma läbi vaadata lipuriikide valge, halli ja musta nimekirja koostamise meetodi Pariisi memorandumis raames, eesmärgiga tagada selle õiglus, eelkõige seoses selle kohaldamisega väikese laevastikuga lipuriikide suhtes.

- (16) Tuleks ühtlustada sadamariigi kontrolli eeskirjad ja kord, kaasa arvatud laevade kinnipidamise kriteeriumid, et tagada järjekindel tõhusus kõikides sadamates ja ankrukohtades, mis omakorda vähendaks oluliselt teatavate sadamate valikulist kasutamist sihtkohana, et vältida nõuetekohast kontrolli.
- (17) Korraline ja täiendav kontroll peaks hõlmama iga laeva eelnevalt kindlaksmääratud osade uurimist, mis erinevad vastavalt laeva liigile, kontrolli liigile ja eelnevate sadamariigi kontrollide tulemustele. Kontrolliandmebaas peaks näitama, milliste elementide abil iga kontrolli käigus kontrollitavaid ohualasid määratleda.
- (18) Teatavat liiki laevad kujutavad teatavasse vanusesse jõudes endast suurt õnnetus- või reostusohu ning peaksid seetõttu läbima laiendatud kontrolli. Tuleks sätestada kõnealuse laiendatud kontrolli üksikasjad.
- (19) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollisüsteemi kohaselt sõltub laeva korraliste kontrollide vaheline ajavahemik laeva riskiprofiilist, mis määratakse kindlate üldiste ja varasema kasutuse parameetrite abil. Suureks ohuks olevate laevade korral ei tohiks see ajavahemik ületada kuus kuud.
- (20) Sadamariigi kontrolli eest vastutavate pädevate asutuste teavitamiseks sadamates või ankrukohtades olevate laevade kohta, peaks sadama valdajad või asutused või selleks määratud asutused või organid saatma teated laevade saabumise kohta pärast vastava teabe saamist võimalikult ruttu.

- (21) Mõningad laevad on oma viletsa seisundi, lipuriigi tegevusnäitajate ning varasema kasutuse tõttu ilmselgeks ohuks meresõiduohutusele ning merekeskkonnale. Seepärast on ühendusel õigus keelata selliste laevade sisenemine liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Sissesõidu keelamine peaks olema proportsionaalne ja see võiks endaga kaasa tuua alalise sissesõidu keelamise, kui laeva kasutaja jätab pidevalt võtmata meetmed olukorra parandamiseks, hoolimata korduvatest sissesõidukeeldudest ja kinnipidamistest ühenduse sadamates ja ankrukohtades. Iga kolmanda sissesõidu keelu saab tühistada ainult siis, kui on täidetud mitu, eelkõige laeva lipuriigi ja ühingu seotud tingimust tagamaks, et asjaomast laeva on võimalik ühenduse vetes ohutult kasutada. Vastasel juhul saab laev alalise sissesõidukeelu kõikidesse liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Igal juhul peaks iga järgmine asjaomase laeva kinnipidamine viima alalise sissesõidukeeluni liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Läbipaistvuse huvides tuleks avalikustada laevade loetelu, millele on keelatud sissesõit ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.
- (22) Et vähendada teatavate ametite ja laevaühingute koormust seoses korduskontrollidega, tuleks ro-ro tüüpi reisiparvlaeval või kiirreisilaeval teostatud ülevaatus, mis viiakse läbi vastavalt nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivile 1999/35/EÜ (regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta)<sup>1</sup> vastuvõtjariigi poolt, mis ei ole laeva lipuriik, ja mis sisaldab vähemalt kõiki laiendatud kontrolli elemente, võtta arvesse laeva riskiprofiili, kontrollide vahelise ajavahemiku ja iga liikmesriigi kontrollikohustuse täitmise arvutamisel. Lisaks peaks komisjon üle vaatama, kas on asjakohane direktiivi 1999/35/EÜ edaspidi muuta, et tõsta liikmesriikide sadamatesse saabuvate ja sadamatest lahkuvate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade nõutavat ohutustaset.

---

<sup>1</sup> EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.



- (23) Asjakohaste konventsioonide sätete rikkumine tuleks lõpetada. Laevu, mille puudused on vaja kõrvaldada, tuleks juhul, kui täheldatud puudused ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, pidada kinni nii kaua, kui puudused kõrvaldatakse.
- (24) Põhjendamatute otsuste vältimiseks, millega võib kaasneda alusetu kinnipidamine ja viivitamine, peaks olema õigus esitada kaebus pädevate asutuste tehtud kinnipidamiskorralduste peale. Liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et tagada kaebuste menetlemine mõistliku aja jooksul kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega.
- (25) Sadamariigi kontrolli alase tegevusega seotud asutustel ja inspektoritel ei tohiks olla huvide konflikti ei kontrollitava sadama ega kontrollitavate laevadega ega nendega seotud huvidega. Inspektorid peaksid olema piisava erialase ettevalmistusega ja läbima asjakohase koolituse, et säilitada ja parandada oma kontrollimisalast pädevust. Liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et arendada ja edendada ühenduse ühtlustatud kava, mis hõlmab inspektorite koolitust ja pädevuse hindamist.
- (26) Lootsidel ja sadama valdajatel või asutustel peaks olema võimalik jagada kasulikku teavet laevade pardal avastatud ilmsete kõrvalekallete kohta.
- (27) Tuleks uurida õigustatud huvidega isikute kaebusi elu- ja töötingimuste kohta pardal. Iga kaebuseesitajat tuleks teavitada tema kaebusega seotud järelmeetmete võtmisest.

- (28) Tuleb teha koostööd liikmesriikide pädevate asutuste ja teiste asutuste või organisatsioonide vahel, et tagada puudustega laevade, millele on antud luba edasi sõita, tõhus jälgimine ja vahetada teavet laevade kohta sadamas.
- (29) Kuna kontrolliandmebaas on sadamariigi kontrolli oluline osa, peaksid liikmesriigid tagama, et seda ajakohastatakse vastavalt ühenduse nõuetele.
- (30) Teabe avaldamine nende laevade ja nende kasutajate või laevaühingute kohta, mis ei täida ohutuse, tervise- ja merekeskkonnakaitse rahvusvahelisi standardeid, võttes arvesse ettevõtete laevastiku suurust, võib tõhusalt takistada lastisaatjatel neid laevu kasutamast ja olla omanikele stiimuliks kõrvaldada puudused. Avalikkusele kättesaadavaks tehtava teabe suhtes peaks komisjon tegema tihedat koostööd Pariisi memorandumis raames ja võtma asjatu kordamise vältimiseks arvesse kogu avalikustatud teabe. Liikmesriigid peaksid esitama asjaomase teabe ainult üks kord.
- (31) Kinnipeetava laeva kõik kontrollikulud, mis tagavad laeva kinnipidamise, ja sissesõidukeelu tühistamisega seotud kulud peaks kandma omanik või kasutaja.
- (32) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>1</sup>.
- (33) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus käesolevat direktiivi muuta, et kohaldada sellega seotud konventsioonide, rahvusvaheliste koodeksite ja resolutsioonide tulevasi muudatusi ja kehtestada artiklite 8 ja 10 rakendussätted. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

---

<sup>1</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (34) Kuna käesoleva meetme eesmärgke, nimelt vähendada normidele mittevastavat laevaliiklust liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes parandades merelaevade kontrolli hõlmavat ühenduse kontrollisüsteemi ning töötades välja merereostuse valdkonnas võetavad ennetavad meetmed, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on nende ulatuse ja toime tõttu neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmed kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust.
- (35) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mille sisu on võrreldes direktiiviga 95/21/EÜ oluliselt muutunud. Kohustus võtta üle muutmata sätteid tuleneb kõnealusest direktiivist.
- (36) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud XV lisa B osas sätestatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaegadega.
- (37) Vastavalt käesolevale direktiivile loodud sadamariigi kontrolli süsteemi tuleks rakendada kõikides liikmesriikides samal kuupäeval. Antud kontekstis peaks komisjon tagama asjakohaste ettevalmistavate meetmete võtmise, kaasa arvatud kontrolliandmebaasi katsetamise ja inspektorite koolitamise.
- (38) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe<sup>1</sup> punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeeetmete vahel, ning need üldsusele kättesaadavaks tegema.

---

<sup>1</sup> ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

- (39) Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks sisemaariikidest liikmesriikide suhtes tuleks nimetatud liikmesriikidele võimaldada vähese tähtsuse reegli alusel käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, mis tähendab, et sellised liikmesriigid ei ole kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma, kui nad vastavad teatud kriteeriumitele.
- (40) Võtmaks arvesse asjaolu, et Prantsusmaa ülemeredepartemangud kuuluvad erinevasse geograafilisse piirkonda ja et nad on suures osas muude piirkondlike sadamariigi kontrolli memorandumite, kui vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum, osalised ja et nende ja Mandri-Euroopa vahel on väga piiratud liiklusvoog, tuleks asjaomasel liikmesriigil lubada nendes sadamates mitte rakendada ühenduse sadamariigi kontrolli süsteemi.

#### ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

##### *Artikkel 1*

##### *Eesmärk*

Käesoleva direktiivi eesmärk on aidata oluliselt vähendada liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate ja standarditele mittevastavate laevade arvu:

- a) tõstes mis tahes lipu all sõitvate laevade vastavust meresõiduohutust, meresõiduturvalisust, merekeskkonnakaitset ning laevapardal elu- ja töötingimusi käsitlevatele rahvusvahelistele ja asjakohastele ühenduse õigusaktidele;

- b) luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustades kontrolli- ja kinnipidamise menetlused, tuginedes Pariisi memorandumi raames omandatud ekspertteadmistele ja kogemustele.
- c) rakendades ühenduses sadamariigi kontrolli süsteemi, mis põhineb ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas tehtavatel kontrollidel, eesmärgiga kontrollida kõiki laevu sagedusega, mis sõltub nende riskiprofiilist, suuremaks ohuks olevate laevade puhul on kontrollid üksikasjalikumad ning need toimuvad sagedamini.

## *Artikkel 2*

### *Mõisted*

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

- 1) „Konventsioonid” – järgmised konventsioonid koos nende protokollide ja muudatuste ning kohustuslike koodeksitega ajakohastatud versioonis:
  - a) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 66);
  - b) 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74);
  - c) 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt ja selle 1978. aasta protokoll (MARPOL 73/78);
  - d) 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 78/95);

- e) 1972. aasta konventsioon rahvusvahelistest eeskirjadest laevade kokkupõrkamiste vältimise kohta merel (Colreg 1972);
  - f) 1969. aasta rahvusvaheline laevade tonnaaži mõõtmise konventsioon (ITC 1969);
  - g) 1976. aasta kaubandusliku meresõidu (miinimumstandardid) konventsioon (ILO nr 147);
  - h) rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostusest põhjustatud kahju korral, 1992 (CLC 1992).
- 2) „Pariisi memorandum” – 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise memorandumi ajakohastatud versioon.
  - 3) „Vabatahtliku IMO liikmesriikide auditeerimiskava raamistik ja menetlused” – IMO assamblee resolutsioon A.974(24).
  - 4) „Pariisi memorandumi piirkond” – geograafiline piirkond, kus Pariisi memorandumile allakirjutanud riigid teostavad kontrolle Pariisi memorandumi raames.
  - 5) „Laev” – mis tahes merelaev, mille suhtes kohaldatakse ühte või mitut konventsiooni ja mis ei sõida sadamariigi lipu all.
  - 6) „Laeva ja sadama vaheline liides” – vastastikune mõju, mis tekib ajal, mil laev on otseselt ja vahetult seotud tegevusega, mis hõlmab inimeste või kaupade liikumist või sadamateenuste osutamist laevale või laevalt.

- 7) „Ankrukoahas olev laev” – sadamas või muus sadama jurisdiktsiooni alla kuuluvas piirkonnas aga mitte kai ääres olev laev, millel on laeva ja sadama vaheline liides.
- 8) „Inspektor” – avalik teenistuja või muu isik, kellel on liikmesriigi pädeva asutuse poolt antud täielikud volitused teha sadamariigi kontrolli ja kes vastutab selle pädeva asutuse ees.
- 9) „Pädev asutus” – vastavalt käesolevale direktiivile sadamariigi kontrolli eest vastutav meresõidu amet.
- 10) „Ööaeg” – vähemalt seitsmetunnine ajavahemik, mis määratletakse siseriiklikes õigusaktides ja mis sisaldab igal juhul ajavahemikku keskööst kuni kella viieni.
- 11) „Esmane kontroll” – laeva külastamine inspektori poolt eesmärgiga kontrollida vastavust asjaomastele konventsioonidele ja määrustele; see hõlmab vähemalt artikli 13 lõikega 1 nõutud kontrolle.

- 12) „Üksikasjalikum kontroll” – kontroll, mil kogu laeva, selle varustust ja laevaperet või, kui see on asjakohane, osa sellest kontrollitakse üksikasjalikult artikli 13 lõikes 3 osutatud asjaoludel laeva konstruktsiooni, varustuse, mehituse, elu- ja töötingimuste ning laevapardal kehtivate töömeetodite täitmise osas.
- 13) „Laiendatud kontroll” – kontroll, mille kohaldamisala hõlmab vähemalt VII lisa loetletud elemente. Laiendatud kontroll võib vajadusel sisaldada üksikasjalikumat kontrolli kooskõlas artikliga 13 lõikes 3.
- 14) „Kaeбус” – mis tahes teave või aruanne, mille esitab isik või organisatsioon, kes on õigustatult huvitatud laeva ohutusest, sealhulgas laevapere ohutusest ja terviseohtudest, elu- ja töötingimustest laevapardal ning reostuse vältimisest.
- 15) „Kinnipidamine” – laeva merelemineku ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudavad laeva meresõiduks kõlbmatuks.
- 16) „Sissesõidukeelu korraldus” – laeva kaptenile, laeva eest vastutavale laevaühingule ja lipuriigile väljastatav otsus, millega neid teavitatakse laeva sissesõidukeelust kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.



- 17) „Toimingu katkestamine” – laeva toimingu jätkamise ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudaksid toimingu jätkamise ohtlikuks.
- 18) „Laevaühing” – laeva omanik või mis tahes muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja, või meeskonnata laeva prahtija, kes on võtnud laevaomanikult vastutuse laeva kasutamise eest ning kes sellist vastutust võttes on nõustunud enda kanda võtma kõik rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise (ISM) koodeksiga kehtestatud kohustused ja kogu vastutuse.
- 19) „Tunnustatud organisatsioon” – klassifikatsiooniühing või muu eraõiguslik asutus, kes täidab seadusjärgseid ülesandeid lipuriigi ametiasutuse nimel.
- 20) „Seadusjärgne tunnistus” – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt konventsioonidele.
- 21) „Klassifikatsioonitunnistus” – dokument, millega kinnitatakse vastavus SOLAS 74 konventsiooni II-1 peatüki A-1 osa reeglile 3-1.
- 22) „Kontrolliandmebaas” – teabesüsteem, mis toetab ühenduses sadamariigi kontrolli süsteemi rakendamist ja puudutab ühenduses ja Pariisi memorandumiga piirkonnas teostatud kontrolli andmeid.

*Artikkel 3*  
*Kohaldamisala*

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mis tahes laeva ja selle laevapere suhtes, mis külastab liikmesriigi sadamat või ankrukohta ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses.

Prantsusmaa võib otsustada, et käesoleva lõikega hõlmatud sadamate ja ankrukohtade hulka ei kuulu asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 nimetatud ülemeredepartemangudes asuvad sadamad ja ankrukohad.

Kui liikmesriik kontrollib laeva oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes väljaspool sadamat, loetakse seda kontrolliks käesoleva direktiivi alusel.

Käesolev artikkel ei mõjuta õigust sekkuda, mida liikmesriik saab kasutada asjaomaste konventsioonide alusel.

Liikmesriigid, millel puuduvad meresadamad ja mis saavad tõestada, et nende jõesadamaid kolme eelnenud aasta jooksul külastanud üksikute laevade koguarvust alla 5 % on käesoleva direktiivi reguleerimisalas olevad laevad, võivad käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada.

Liikmesriigid, millel puuduvad meresadamad edastavad komisjonile hiljemalt direktiivi ülevõtmise kuupäeval eespool nimetatud kolmeaastase perioodi jooksul nende sadamaid külastanud laevade koguarvu ja teatavad komisjonile eespool mainitud arvude kõik hilisemad muutused.

2. Laevade puhul, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kohaldavad liikmesriigid asjakohase konventsiooni asjakohaseid nõudeid ning selles osas, millele konventsioon ei laiene, võtavad vajalikke meetmeid, selle tagamiseks, et asjaomased laevad ei ohusta selgelt meresõiduohutust, tervist ega keskkonda. Käesoleva lõike kohaldamisel juhinduvad liikmesriigid Pariisi memorandumis lisast 1.
3. Liikmesriigid tagavad, et kontrollides laeva, mis sõidab konventsiooniga mitteühinenud riigi lipu all, ei kohtle nad seda laeva ja laevapere soodsamatel tingimustel kui laeva, mis sõidab konventsiooniga ühinenud riigi lipu all.
4. Käesoleva direktiivi rakendusala jäävad välja kalalaevad, sõjalaevad, mereväe abilaevad, lihtsa ehitusega puidust laevad, mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja lõbusõidujahid.

*Artikkel 4*  
*Kontrollivolitused*

1. Liikmesriigid võtavad kooskõlas rahvusvahelise õigusega kõik vajalikud meetmed, et omada seaduslikku õigust käesolevas direktiivis osutatud kontrollide teostamiseks välisriikide laevade pardal.
2. Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks asjakohased pädevad asutused, kuhu määratakse vajalik arv töötajaid, eelkõige kvalifitseeritud inspektorid, näiteks värbamisega, ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada inspektorite poolt ülesannete täitmine, nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis ja eriti selleks, et inspektorid oleksid kättesaadavad käesoleva direktiivi kohaselt nõutavateks kontrollideks.

*Artikkel 5*  
*Kontrollisüsteem ja iga-aastane kontrollikohustus*

1. Liikmesriigid teevad kontrolle vastavalt artiklis 12 kirjeldatud valikuskeemile ja I lisa sätetele.
2. Et täita oma iga-aastane kontrollikohustus,
  - a) liikmesriik kontrollib kõiki artikli 12 punktis a nimetatud I prioriteedi laevu, mis külastavaid tema sadamaid ja ankrukohti, ja

- b) liikmesriik kontrollib artikli 12 punktides a ja b nimetatud I prioriteedi ja II prioriteedi laevasid, mille koguarv aastas vastab vähemalt tema osakaalule ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas aastas tehtavate kontrollide koguarvust. Iga liikmesriigi kontrollide osakaal põhineb asjaomase liikmesriigi sadamaid külastavate üksikute laevade koguarvu ning ühenduse ja Pariisi memorandumi piirkonna kõikide riikide sadamaid ja ankrukohti külastavate üksikute laevade koguarvu suhtele.

3. Ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas aastas tehtavate, lõike 2 punktis b nimetatud kontrollide koguarvu arvutamisel ei võeta arvesse ankrukohtades olevaid laevu, kui asjaomases liikmesriigis pole ette nähtud teisiti.

### *Artikkel 6*

#### *Kontrollikohustuse täitmise arvutamise kord*

Liikmesriik, mis ei tee artikli 5 lõike 2 punktis a nõutud kontrolle, täidab selle sätte kohase kohustuse, kui nimetatud vahelejäanud kontrollide arv ei ületa:

- a) 5 % tema sadamaid ja ankrukohti külastanud kõrge riskiprofiiliga I prioriteedi laevade koguarvust,
- b) 10 % tema sadamaid ja ankrukohti külastanud selliste I prioriteedi laevade koguarvust, mis ei ole kõrge riskiprofiiliga.

Olenemata protsendimääradest punktides a ja b kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva ühenduses asuvaid sadamaid.

Olenemata protsendimääradest punktides a ja b ankrukohti külastavate I prioriteedi laevade puhul kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva ühenduses asuvaid sadamaid.

## *Artikkel 7*

### *Ühenduses tasakaalustatud kontrolli võimaldav kord*

1. Liikmesriik, kus I prioriteedi laevade külastuste arv ületab tema artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalu, loetakse selle kohustuse täitnuks, kui tema poolt tehtud I prioriteedi laevade kontrollide arv vastab vähemalt sellele kontrollide osakaalule ja kui kontrollimata ei jää üle 30 % tema sadamaid või ankrukohti külastanud I prioriteedi laevadest.
2. Liikmesriiki, mida külastavate I prioriteedi ja II prioriteedi laevade koguarv on väiksem kui artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaal, loetakse nimetatud kohustuse täitnuks, kui ta teeb artikli 5 lõike 2 punktis a osutatud kontrollid ja ta kontrollib vähemalt 85% tema sadamaid või ankrukohti külastanud II prioriteedi laevade koguarvust.
3. Artiklis 35 osutatud läbivaatamisel analüüsib komisjon eelkõige käesoleva artikli mõju kontrollikohustuse täitmisele, võttes arvesse ühenduses ja Pariisi memorandumi raames omandatud ekspertteadmisi ja kogemusi. Läbivaatamisel võetakse arvesse eesmärki kontrollida kõiki ühenduse sadamaid ja ankrukohti külastavaid laevu. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku täiendavateks meetmeteks eesmärgiga täiustada ühenduses kohaldatava kontrollisüsteemi tõhusust ning vajadusel korral käesoleva artikli mõju uueks läbivaatamiseks hilisemas etapis.

## *Artikkel 8*

### *Kontrolli edasilükkamine ja erakorralised asjaolud*

1. Liikmesriik võib otsustada lükata I prioriteedi laeva kontrolli edasi järgmistel tingimustel:
  - a) kui kontroll võib toimuda laeva järgmisel sadamakülastusel samas liikmesriigis, tingimusel, et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamat ja et edasilükkamise aeg ei ole pikem kui 15 päeva, või
  - b) kui kontroll võib toimuda 15 päeva jooksul teises ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud seda kontrolli tegema.

Kui kontroll on edasi lükatud punktide a või b kohaselt ja on kontrolliandmebaasi salvestatud, ei loeta vahelejäänud kontrolli nende liikmesriikide vahelejäänud kontrolliks, kes kontrolli edasi lükkasid.

Ent kui kontroll on jäetud teostamata I prioriteedi laeva osas, ei vabastata asjaomast laeva kontrollist järgmises külastatavas ühenduse sadamas kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. Kui I prioriteedi laev jäetakse kontrollimata toimimise sega seotud põhjustel, ei loeta seda vahelejäänud kontrollimiseks tingimusel, et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasi ja esinesid järgnevad erakorralised asjaolud:
  - a) pädeva asutuse arvamuse kohaselt võib kontroll ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda, või

- b) laev külastab sadamat ainult ööajal. Sel juhul võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et vajadusel saaks kontrollida laevu, mis külastavad sadamat ainult ööajal.

3. Ankrukoahas oleva laeva kontrollimata jätmist ei loeta vahelejäänud kontrolliks, kui:

- a) laeva on 15 päeva jooksul vastavalt I lisale kontrollitud teises ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas või ankrukohas, või
- b) laev külastab sadamat ainult ööajal, või on külastus rahuldavaks kontrolliks liiga lühike ja kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis, või
- c) pädeva asutuse arvamuse kohaselt võib kontrollimine ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda ja et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis.

4. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, ja mis käsitlevad käesoleva artikli rakendamiseeskirju, võetakse vastu vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.



## *Artikkel 9*

### *Laevade saabumisest teavitamine*

1. Liikmesriigi sadamasse või ankrukohta teel oleva ning vastavalt artiklile 14 laiendatud kontrolliks kõlbliku laeva kasutaja, esindaja või kapten teatab selle saabumisest vastavalt III lisa sätetele.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem)<sup>1</sup> artiklis 4 nimetatud saabumise teate saamisel edastab sadama valdaja või organ või selleks otstarbeks volitatud asutus või organ selle teabe pädevale asutusele.
3. Võimaluse korral toimuvad kõik selles artiklis osutatud teabedastamised elektrooniliselt.
4. Käesoleva direktiivi III lisa kohaselt liikmesriikide väljatöötatud kord ja vorming on vastavuses direktiivi 2002/59/EÜ asjakohaste seoses laevadest teavitamise sätetega.

---

<sup>1</sup> EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

*Artikkel 10*  
*Laeva riskiprofiil*

1. Kõikidele liikmesriigi sadamas või ankrukohas peatuvatele laevadele omistatakse kontrolliandmebaasis laeva riskiprofiil, mis määrab nende vastava kontrolliprioriteedi, kontrollide vahelised ajavahemikud ja kontrollide ulatuse.
2. Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste üldiste ja varasema kasutuse parameetrite kombinatsioonist:

a) Üldised parameetrid

Üldiste parameetrite aluseks on I lisa I jao punkti 1 ja II lisa kohaselt laeva tüüp, vanus, lipuriik, kaasatud tunnustatud organisatsioonid ja laevaühingu tegevusnäitajad.

b) Varasema kasutuse parameetrid

Varasema kasutuse parameetrite aluseks on I lisa II jao punkti 2 ja II lisa kohaselt puuduste ja kinnipidamiste arv konkreetse aja jooksul.

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, täiendades seda, ja mis käsitlevad käesoleva artikli rakendamiseeskirju, eelkõige:

- a) lipuriigi kriteeriume,
- b) laevaühingu tegevusnäitajate kriteeriume,

võetakse vastu vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele ning tuginedes Pariisi memorandumiga kogemustele.

### *Artikkel 11*

#### *Kontrollide sagedus*

Ühenduse sadamat või ankrukohta külastava laeva suhtes kohaldatakse kas korralist kontrolli või täiendavat kontrolli järgmiselt:

- a) laeva korraline kontroll toimub kindlaksmääratud ajavahemike järel, mis sõltuvad laeva riskiprofiilist kooskõlas I lisa I osaga. Riski vähenemisel korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb. Kõrge riskiga laevade puhul ei tohi see ajavahemik olla pikem kui kuus kuud.

- b) sõltumata viimasest korralisest kontrollist möödunud ajavahemikust kontrollitakse laeva täiendavalt järgmistel juhtudel:
- pädev asutus tagab, et kontrollitakse laeva, mille suhtes kohalduvad I lisa II osa punktis 2A loetletud esmatähtsad tegurid;
  - laeva, mille suhtes kohalduvad I lisa II osa punktis 2B loetletud ootamatud tegurid, võib kontrollida. Otsus nimetatud täiendava kontrolli kohta tehakse pädeva asutuse ametialase arvamuse kohaselt.

## *Artikkel 12*

### *Kontrollitava laeva väljaalimine*

Pädev asutus tagab, et kontrollitavad laevad valitakse nende riskiprofiili alusel, nagu kirjeldatakse I lisa I osas ning juhul, kui ilmnevad I lisa II osa punktides 2A ja 2B kirjeldatud esmatähtsad või ootamatud tegurid.

Laevade valimisel pädev asutus:

- a) valib laeva, millele tuleb teha kohustuslik kontroll, mida nimetatakse „I prioriteedi laev”, kooskõlas I lisa II osa punktis 3A kirjeldatud valikuskeemiga,
- b) võib valida kontrollitava laeva, mida nimetatakse „II prioriteedi laev”, kooskõlas I lisa II osa punktiga 3B.

### *Artikkel 13*

#### *Esmased ja üksikasjalikumad kontrollid*

Liikmesriigid tagavad, et vastavalt artiklile 12 kontrollimiseks väljavalitud laevadel tehakse esmane ja üksikasjalikum kontroll järgmiselt:

1. Igal esmasel kontrollil tagab pädev asutus, et inspektor vähemalt:
  - a) kontrollib IV lisas loetletud tunnistusi ja dokumente, mis peavad vastavalt ohutust ja julgeolekut käsitlevatele ühenduse meresõidu õigusaktidele ja konventsioonidele pardal olema;
  - b) kontrollib vajaduse korral, kas liikmesriigi või Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi teostatud eelmise kontrolli käigus avastatud puudused on kõrvaldatud;
  - c) veendub laeva, kaasa arvatud masinaruumi, elu- ja olmeruumide üldseisukorras, sealhulgas hügieenioludes.
2. Kui pärast lõikes 1 osutatud kontrolli on järgmises külastatavas sadamas kõrvaldatavad puudused kantud kontrolliandmebaasi, võib nimetatud järgmise sadama pädev asutus otsustada mitte teha lõike 1 punktides a ja c nimetatud kontrolle.

3. Kui pärast lõikes 1 osutatud kontrollimist on põhjendatud alus arvata, et laeva, selle varustuse või laevapere seisukord kaldub oluliselt kõrvale konventsiooni asjakohastest nõuetest, viiakse läbi üksikasjalikum kontroll, kaasa arvatud laevapardal kehtivate ekspluatatsiooniliste nõuete täitmise täiendav kontroll.

„Põhjendatud alus” on olemas siis, kui inspektor leiab tõendeid, mis tema kui spetsialisti arvates õigustavad laeva, selle varustuse või laevapere üksikasjalikumat kontrollimist.

„Põhjendatud aluse” näited on esitatud V lisas.

#### *Artikkel 14*

##### *Laiendatud kontrollid*

1. Laiendatud kontroll on ette nähtud I lisa II osa punktides 3A ja 3B nimetatud laevade järgmistele kategooriatele:
- Kõrge riskiprofiiliga laevad,
  - Reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või keemiatankerid või puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat,
  - Kõrge riskiprofiiliga laevad või reisilaevad, naftatankerid või gaasi- või keemiatankerid või puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat, millel esinevad esmatähtsad või ootamatud tegurid,

– Pärast artikli 16 kohaselt välja antud sissesõidukeeldu uuesti kontrollitavad laevad.

2. Laeva kasutaja või kapten tagab, et sõidugraafikus on laiendatud kontrolli teostamiseks piisavalt aega.

Ilma et see piiraks turvalisuse eesmärgil nõutavate kontrollimeetmete kohaldamist, jääb see laev kontrolli lõpuleviimiseni sadamasse.

3. Korraliseks laiendatud kontrolliks valitud laevalt eelteatise saamisel teavitab pädev asutus laeva, kui laiendatud kontrolli ei teostata.
4. Laiendatud kontrolli maht, sealhulgas hõlmatavad ohualad, on sätestatud VII lisas. Komisjon võtab artikli 31 lõikes 2 osutatud korras vastu VII lisa rakendusmeetmed.

### *Artikkel 15*

#### *Ohutust ja julgeolekut käsitlevad juhised ja menetlused*

1. Liikmesriigid tagavad, et nende inspektorid järgivad VI lisas nimetatud menetlusi ja juhiseid.

2. Julgeolekukontrollidega seoses kohaldavad liikmesriigid käesoleva direktiivi VI lisas sätestatud asjakohaseid menetlusi kõikide määruse (EÜ) 725/2004 artikli 3 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud laevade suhtes, mis külastavad nende sadamaid ja ankrukohti, aga mis ei sõida kontrolli korraldava sadamariigi lipu all.
3. Käesoleva direktiivi artikli 14 sätteid laiendatud kontrollide kohta kohaldatakse direktiivi 1999/35/EÜ artikli 2 punktides a ja b määratletud ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade suhtes.

Kui laev on direktiivi 1999/35/EÜ artiklite 6 ja 8 kohaselt üle vaadatud vastuvõtjariigi poolt, mis ei ole laeva lipuriik, registreeritakse selline eriülevaatus kontrolliandmebaasi vastavalt asjakohasusele kas üksikasjalikuma kontrollina või laiendatud kontrollina ja võetakse arvesse käesoleva direktiivi artiklite 10, 11 ja 12 kohaldamisel ja iga liikmesriigi kontrollikohustuse täitmise arvutamisel, kui on kaetud kõik käesoleva direktiivi VII lisa punktid.

Ilma et see piiraks direktiivi 1999/35/EÜ artikli 10 alusel otsustatavat ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade tegevuse tõkestamist, kohaldatakse vajaduse korral käesoleva direktiivi sätteid, mis käsitlevad puuduste kõrvaldamist, kinnipidamist, sissesõidu keelamist ja kontrolli järelmeetmed.

4. Vajadusel võib komisjon võtta artikli 31 lõikes 2 osutatud korras vastu käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 ühtlustatud rakendamise eeskirjad.



## *Artikkel 16*

### *Teatavate laevade sissesõidu keelamine*

1. Liikmesriik tagab, et laevale,
  - mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumis kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud musta nimekirja ja mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on direktiivi 1999/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva kasutamist takistada; või
  - mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumis kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud halli nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on direktiivi 1999/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva tegevust tõkestada,

keelatakse sissesõit tema sadamatesse ja ankrukohtadesse, välja arvatud artikli 21 lõikes 6 nimetatud juhtudel.

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

2. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles kolme kuu möödudes selle väljastamise kuupäevast ning juhul, kui VIII lisa punktides 3 kuni 9 esitatud tingimused on täidetud.

Kui laevale kehtestatakse teine sissesõidukeeld, on see ajavahemik 12 kuud.

3. Iga järgmine kinnipidamine ühenduses asuvas sadamas või ankrukohas tähendab seda, et laev saab sissesõidukeelu kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse. Nimetatud kolmanda sissesõidukeelu korralduse võib tühistada pärast 24 kuu möödumist korralduse andmisest ja ainult tingimusel, et:

- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel ei kuulu lõikes 1 nimetatud musta ega halli nimekirja,
- laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused väljastatakse organisatsiooni või organisatsioonide poolt, mida on tunnustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr .../.... [laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta]<sup>1+</sup> alusel,

---

<sup>1</sup> EL T L ....

<sup>+</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada määruse kuupäev ja number.

- laeva haldab laevaühing, millel on I lisa I osa punkti 1 kohased kõrged tegevusnäitajad, ja
- VIII lisa lõigetes 3 kuni 9 esitatud tingimused on täidetud.

Peale 24 kuu möödumist korralduse väljastamise kuupäevast kehtestatakse igale laevale, mis ei vasta käesolevas lõikes täpsustatud kriteeriumidele, alaline sissesõidukeeld kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.

4. Iga järgmine kinnipidamine ühenduse sadamas või ankrukohas pärast kolmandat juurdepääsu keeldu toob kaasa alalise sissesõidukeelu ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.
5. Käesoleva artikli kohaldamisel järgivad liikmesriigid VIII lisas sätestatud korda.

#### *Artikkel 17*

##### *Kaptenile antav kontrollakt*

Kontrolli, üksikasjalikuma kontrolli või laiendatud kontrolli lõpetamisel koostab inspektor vastavalt IX lisale akti. Kontrollakti koopia antakse laeva kaptenile.

#### *Artikkel 18*

##### *Kaebused*

Kõik kaebused läbivad kiire esialgse hindamise pädeva asutuse poolt. Nimetatud hindamisega võimaldatakse kindlaks määrata, kas kaebus on õigustatud.

Juhul kui see nii on, võtab pädev asutus kaebuse suhtes vajalikud meetmed, eelkõige tagades, et kõik nimetatud kaebusega otseselt seotud isikud saavad oma seisukoha teatavaks teha.

Kaebuse esitanud isikut ei tehta asjaomase laeva kaptenile või omanikule teatavaks. Inspektor tagab konfidentsiaalsuse vestluse ajal laevapere liikmetega.

Liikmesriigid teavitavad lipuriigi ametiasutusi ilmselt põhjendatud kaebustest ja võetud järelmeetmetest ning esitavad vajaduse korral koopia ka Rahvusvahelisele Tööorganisatsioonile (ILO).

### *Artikkel 19*

#### *Puuduste kõrvaldamine ja laeva kinnipidamine*

1. Pädev asutus veendub, et kõik kontrolli tulemusel kinnitust leidnud või ilmnunud puudused on kõrvaldatud või kõrvaldatakse kooskõlas konventsioonidega.
2. Puuduste korral, mis ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, tagab laeva kontrolliva sadamariigi pädev asutus laeva kinnipidamise või peatab toimingut, mille käigus puudused on ilmnunud. Kinnipidamiskorraldust või toimingut peatamist ei tühistata enne, kui oht on kõrvaldatud või kui see asutus on teinud otsuse, et laev võib, täites mis tahes vajalikke tingimusi, sõita merele või jätkata toimingut, ohustamata meresõiduohutust ja reisijate või laevapere tervist või teisi laevu või kui puudub merekeskkonna kahjustamise põhjendamatu oht.
3. Oma ametialase arvamuse kujundamisel laeva kinnipidamise kohta järgib inspektor X lisas kehtestatud kriteeriume.

4. Kui kontrolli käigus avastatakse, et laev ei ole varustatud toimiva reisiinfo salvestiga, kui sellise salvesti kasutamine on vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ kohustuslik, tagab pädev asutus laeva kinnipidamise.

Kui nimetatud puudust ei ole võimalik kohe koheselt kõrvaldada sadamas, kus laev kinni peeti, võib pädev asutus lubada laeval sõita kinnipidamissadamale lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse, kus puuduse võib kohe kõrvaldada, või nõuda, et puudus kõrvaldatakse maksimaalselt 30päevase tähtaja jooksul, nagu on sätestatud Pariisi memorandumis raames kehtestatud suunistes. Sellisel juhul kohaldatakse artiklis 21 ettenähtud korda.

5. Erakordsetel asjaoludel, kui laeva üldseisukord ilmselgelt ei vasta standarditele, võib pädev asutus lükata selle laeva kontrolli edasi, kuni vastutavad isikud astuvad vajalikke samme, et tagada vastavus konventsioonide asjakohastele sätetele.
6. Laeva kinnipidamise korral teatab pädev asutus kirjalikult ja koos kontrollaktiga viivitamata kõikidest sekkumist nõudvatest asjaoludest lipuriigi ametiasutustele, või kui see ei ole võimalik, konsulile või tema puudumisel selle riigi lähimale diplomaatilisele esindajale. Lisaks teavitatakse vajaduse korral selleks määratud inspektoreid või klassifikatsioonitunnistuste või seadusjärgsete tunnistuste väljaandmise eest vastutavaid tunnustatud organisatsioone, kes on vastavalt konventsioonidele tunnistused välja andnud.

7. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ilma, et see piiraks konventsioonide lisanõudeid, mis käsitlevad sadamariigi kontrolliga seotud teatamis- ja aruandluskorda.
8. Sadamariigi kontrolli tegemisel käesoleva direktiivi kohaselt püütakse kõigiti vältida laeva põhjendamatut kinnipidamist või põhjendamatuid viivitusi. Kui laev peetakse põhjendamatult kinni või tekitatakse põhjendamatuid viivitusi, on omanikul või kasutajal õigus mis tahes kantud kahjude hüvitamisele. Iga väidetava põhjendamatu kinnipidamise või viivitamise puhul lasub tõendamiskohustus laeva omanikul või kasutajal.
9. Selleks et leevendada sadamas tekkivaid ummikuid, võib pädev asutus lubada viia kinnipeetav laev üle sadama teise osasse, tingimusel et sellega ei kaasne ohtu. Sadamas tekkivate ummikute riski ei võeta siiski arvesse kinnipidamist või kinnipidamisest vabastamist käsitleva otsuse tegemisel.  
  
Sadamate valdajad või asutused teevad pädeva asutusega koostööd, et hõlbustada kinnipeetavate laevade paigutamist.
10. Sadama valdajat või asutusi teavitatakse kinnipidamise korralduse väljastamisest esimesel võimalusel.

## *Artikkel 20*

### *Kaebuse esitamise õigus*

1. Laeva omanikul või kasutajal või tema esindajal liikmesriigis on õigus esitada kaebus pädeva asutuse poolt kinnipidamise või sissesõidu keelamise kohta. Kaebus ei too kaasa kinnipidamise või sissesõidukeelu tühistamist.
2. Selleks sätestavad liikmesriigid kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega kohase korra ja tagavad selle toimimise.

3. Pädev asutus teavitab kohaselt laeva kaptenit lõikes 1 osutatud kaebuse esitamise õigusest ja sellega seotud praktilisest korrast.
4. Kui laeva omaniku, kasutaja või tema esindaja esitatud kaebuse või nõude tulemusena tühistatakse kinnipidamiskorraldus või sissesõidukeelu korraldus või muudetakse seda:
  - a) tagab liikmesriik, et vastavalt sellele muudetakse viivitamata kontrolliandmebaasi,
  - b) tagab liikmesriik, kus kinnipidamis- või sissesõidukeelu korraldus on välja antud, et vastavalt artiklile 26 avaldatud teave parandatakse 24 tunni jooksul pärast sellise otsuse vastuvõtmist.

### *Artikkel 21*

#### *Kontrolli ja kinnipidamiste järelmeetmed*

1. Kui artikli 19 lõikes 2 osutatud puudusi ei saa kõrvaldada kontrollisadamas, võib selle liikmesriigi pädev asutus lubada kõnealusel laeval ilma lubamatu viivitusega sõita järelmeetmete võtmist võimaldavas kinnipidamissadamale lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse, mille on valinud kapten ja asjaomased asutused, eeldusel et täidetakse tingimusi, mille on kindlaks määranud lipuriigi pädev asutus ja millega on nõustunud see liikmesriik. Nende tingimustega tagatakse, et laev saab sõita, ohustamata meresõiduohutust ja reisijate või laevapere tervist või teisi laevu, ning et puudub merekeskkonna kahjustamise põhjendamatute oht.

2. Kui otsus saata laev laevaremonditehasesse tuleneb mittevastavusest Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioonile A. 744(18), kas seoses laeva dokumentidega või laeva konstruktsioonivigade ja -puudustega, võib pädev asutus nõuda, et vajalikud paksuse mõõtmised tehakse kinnipidamissadamas enne, kui laeval lubatakse sealt lahkuda.
3. Lõikes 1 osutatud asjaoludel teatab kontrollisadama liikmesriigi pädev asutus reisi kõik tingimused laevaremonditehase asukohariigi pädevale asutusele, artikli 19 lõikes 6 nimetatud isikutele ja mis tahes teisele kohasele asutusele.

Sellise teatise saanud liikmesriigi pädev asutus teatab võetud meetmetest teatise saatnud asutusele.

4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ühenduse sadamasse või ankrukohta sissesõidu keeld kehtestatakse lõikes 1 osutatud merelaevade suhtes, mis:
  - a) ei täida mis tahes kontrollisadama liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi või
  - b) keelduvad täitmast konventsioonide asjakohaseid nõudeid ega sõida nimetatud laevaremonditehasesse.



Selline keeld kehtib, kuni omanik või kasutaja esitab tõendid veenmaks laeva puudused avastanud liikmesriigi pädevat asutust, et laev vastab täielikult konventsioonide kõikidele asjakohastele nõuetele.

5. Lõike 4 punktis a osutatud asjaolude korral teatab laeva puudused avastanud liikmesriigi pädev asutus neist viivitamata kõikide teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

Lõike 4 punktis b osutatud asjaolude korral teatab liikmesriigi, kus asub laevaremonditehas, pädev asutus neist viivitamata kõikide teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

Enne sissesõidu keelamist võib liikmesriik taotleda konsultatsioone kõnealuse laeva lipuriigi ametiasutustega.

6. Erandina lõike 4 sätetest võib sadamariigi asjaomane asutus lubada laeval siseneda konkreetsesse sadamasse või ankrukohta vääramatul juhul või hädavajalikel ohutuse kaalutlustel või reostusohu vähendamiseks või minimeerimiseks või puuduste kõrvaldamiseks, eeldusel et selle liikmesriigi pädev asutus on veendunud, et laeva omanik, kasutaja või kapten on rakendanud ohutu sissesõidu tagamiseks piisavad meetmed.

## *Artikkel 22*

### *Inspektorite kutsealased nõuded*

1. Kontrolli viivad läbi ainult XI lisas osutatud erialase ettevalmistuse kriteeriumidele vastavad inspektorid, keda pädev asutus on volitanud teostama sadamariigi kontrolli.
2. Kui sadamariigi pädeval asutusel puuduvad nõutavad kutsealased teadmised, võib selle pädeva asutuse inspektorit abistada nõutavaid teadmisi omav isik.
3. Sadamariigi kontrolli tegevatel pädevatel asutustel, inspektoritel ja neid abistavatel isikutel ei tohi olla ärihuve seoses kontrollisadamaga ega kontrollitavate laevadega, samuti ei tohi inspektorid töötada töö- või töövõtulepingu alusel valitsusvälistes organisatsioonides, mis annavad välja seadusjärgseid tunnistusi ja klassifikatsioonitunnistusi või mis teevad nende laevatunnistuste väljaandmiseks vajalikke ülevaatusi.
4. Igal inspektoril on isiklik dokument isikutunnistuse näol, mille on välja andnud tema pädev asutus kooskõlas komisjoni 25. juuni 1996. aasta direktiiviga 96/40/EÜ sadamariikide järelevalveinspektori isikutunnistuse ühise näidise kohta<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> EÜT L 196, 7.8.1996, lk 8.

5. Liikmesriigid tagavad, et inspektorite pädevust ning nende vastavust XI lisas nimetatud miinimumnõuetele kontrollitakse enne kui neil lubatakse teostada kontrolle ning seejärel perioodiliselt vastavalt lõikes 7 nimetatud koolituskavale.
6. Liikmesriigid tagavad, et inspektorid saavad asjakohase koolituse seoses käesolevas direktiivis sätestatud muudatustega ühenduses kohaldatavas sadamariigi kontrolli süsteemis ning seoses muudatustega konventsioonides.
7. Koostöös liikmesriikidega arendab ja edendab komisjon ühenduse ühtlustatud koolituskava ja sadamariigi kontrolli inspektorite pädevuse hindamist liikmesriikide poolt.

### *Artikkel 23*

#### *Lootside ja sadamate valdajate ettekanded*

1. Liikmesriigid võtavad asjakohased meetmed tagamaks, et nende lootsid, kes tegelevad laevade kai äärde viimisega või sealt toomisega või liikmesriigi sadamasse suunduva või liikmesriigisisest transiiti teostava laevaga, teatavad viivitamata sadamariigi või rannikuriigi pädevale asutusele, nagu see on asjakohane, mil iganes nad oma tavapäraste ülesannete käigus avastavad ilmseid kõrvalekaldeid, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või merekeskkonda.

2. Kui sadamate valdajad või asutused oma tavapäraste ülesannete käigus avastavad, et nende sadamas oleval laeval on ilmseid kõrvalekaldeid, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatuks ohuks merekeskkonnale, teavitab see sadama valdaja või asutus sellest viivitamata kõnealuse sadamariigi pädevat asutust.
3. Liikmesriigid nõuavad, et lootsid ja sadamate valdajad või asutused peavad edastama vähemalt allpool toodud teabe, võimaluse korral elektroonilisel kujul:
  - teave laeva kohta. (nimi, IMO identifitseerimisnumber, kutsung, lipuriik);
  - teave meresõidu kohta (viimane külastatud sadam, sihtsadam);
  - laeval avastatud ilmsete kõrvalekallete kirjeldus.
4. Liikmesriigid tagavad, et seoses lootside ja sadamate valdajate või asutuste teatatud ilmsete kõrvalekalletega võetakse nõuetekohased järelmeetmed, ja salvestavad teabe võetud meetmete kohta.
5. Komisjon võib vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele vastu võtta käesoleva artikli rakendusmeetmed, sealhulgas lootside ja sadamate valdajate või asutuste avastatud ilmsetest kõrvalekalletest teatamise elektroonilise vormi ja korra kohta ning liikmesriikide võetud järelmeetmete kohta.

*Artikkel 24*  
*Kontrolliandmebaas*

1. Komisjon arendab välja, peab ja kaasajastab kontrolliandmebaasi, toetudes Pariisi memorandumini raames omandatud ekspertteadmistele ja kogemustele.

Kontrolliandmebaas sisaldab kogu teavet, mida on vaja käesoleva direktiivi alusel loodud kontrollisüsteemi rakendamiseks, ja sisaldab XII lisas sätestatud funktsionaalsusi.

2. Liikmesriigid võtavad kohased meetmed tagamaks, et teave laevade saabumise tegeliku aja kohta nende sadamatesse ja ankrukohtadesse ja sealt väljumise kohta, koos asjaomase sadama identifikaatoriga edastatakse mõistliku aja jooksul kontrolliandmebaasi direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud ühenduse teabevahetussüsteemi „SafeSeaNet” kaudu. Kui see teave on „SafeSeaNet” kaudu edastatud kontrolliandmebaasi, on liikmesriigid vabastatud andmete edastamisest kooskõlas käesoleva direktiivi XIV lisa punktiga 1.2 ja punkti 2 alapunktidega a ja b.

3. Liikmesriigid tagavad, et teave käesoleva direktiivi kohaselt tehtud kontrollide kohta kantakse kontrolliandmebaasi kohe, kui kontrolliaruanne lõpetatakse või kui keeld tühistatakse.

Liikmesriigid tagavad, et kontrolliandmebaasi kantud teave kinnitatakse selle avalikustamise eesmärgil 72 tunni jooksul.

4. Liikmesriikide poolt esitatud kontrolliteabe alusel on komisjonil võimalik kontrolliandmebaasist leida kogu asjakohase teabe käesoleva direktiivi rakendamise kohta, eelkõige laevade riskiprofiili, kontrollimata jäänud laevade, laevade liikumise andmete ja iga liikmesriigi kontrollikohustuste kohta.

Liikmesriikidel on juurdepääs kogu kontrolliandmebaasi salvestatud teabele, mis on asjakohane käesoleva direktiivi kontrollikorra rakendamiseks.

Liikmesriikidel ja Pariisi memorandumile allakirjutanud kolmandatel osapooltel on juurdepääs nende poolt kontrolliandmebaasi salvestatud teabele ja teabele nende lipu all sõitvate laevade kohta.

### *Artikkel 25*

#### *Teabevahetus ja koostöö*

Iga liikmesriik tagab, et tema sadamate valdajad või asutused ja muud asjaomased asutused või organid esitavad sadamariigi kontrolli eest vastutavale pädevale asutusele järgmise nende valduses oleva teabe:

- teave, mis on esitatud vastavalt artiklile 9 ja III lisale;
- teave laevade kohta, mis ei ole andnud käesoleva direktiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates,<sup>1</sup> direktiivi 2002/59/EÜ ning vajaduse korral määruse (EÜ) nr 725/2004 nõuetele vastavat teavet;
- teave laevade kohta, mis on läinud merele, ilma et need vastaksid direktiivi 2000/59/EÜ artiklitele 7 või 10;

---

<sup>1</sup> EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

- teave laevade kohta, mille suhtes on turvalisusega seotud põhjustel kehtestatud sissesõidukeeld või mis on sadamast välja saadetud;
- teave ilmsete kõrvalekallete kohta kooskõlas artikliga 23.

#### *Artikkel 26*

##### *Teabe avaldamine*

Komisjon avalikustab ja hoiab avalikul veebisaidil XIII lisas osutatud teabe kontrollide, kinnipidamiste ja sissesõidukeeldude kohta, toetudes Pariisi memorandumis raames omandatud ekspertteadmistele ja kogemustele.

#### *Artikkel 27*

##### *Madalate ja väga madalate tegevusnäitajatega laevaühingute nimekirja avaldamine*

Komisjon koostab ja avaldab regulaarselt avalikul veebisaidil teabe laevaühingute kohta, mille I lisa I osas nimetatud laeva riskiprofiili määravad tegevusnäitajad on olnud madalad või väga madalad kolme või enama kuu jooksul.

Komisjon võtab vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, milles täpsustatakse eelkõige avalikustamisega seotud üksikasju.

*Artikkel 28*  
*Kulude hüvitamine*

1. Kui artiklites 13 ja 14 osutatud kontrolli käigus kinnitust leidnud või avastatud, konventsiooninõuetega seotud puudused õigustavad laeva kinnipidamist, kannab kõik mis tahes tavalisel aruandeperioodil tehtud kontrolliga seotud kulud laeva omanik või kasutaja või tema esindaja sadamariigis.
2. Kõik artikli 16 ja artikli 21 lõike 4 alusel liikmesriigi pädeva asutuse tehtud kontrolliga seotud kulud kannab laeva omanik või kasutaja.
3. Kui laev peetakse kinni, kannab kõik laeva sadamas kinnipidamise kulud laeva omanik või kasutaja.
4. Kinnipidamist ei tühistata enne, kui kulud on täielikult makstud või nende tasumiseks on antud piisav tagatis.

*Artikkel 29*  
*Rakendamise järelevalveks vajalikud andmed*

Liikmesriigid esitavad komisjonile XIV lisas loetletud teabe nimetatud lisas märgitud ajavahemike järel.



### *Artikkel 30*

#### *Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse järelevalve*

Selleks et tagada käesoleva direktiivi tõhus rakendamine ja teostada ühenduse sadamariigi kontrolli süsteemi üldise toimimise alast järelevalvet kooskõlas määruse (EÜ) nr 1406/2002 artikli 2 punkti b alapunktiga i, kogub komisjon vajalikku teavet ja teeb kontrollkülastusi liikmesriikidesse.

### *Artikkel 31*

#### *Komiteemenethus*

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2099/2002<sup>1</sup> artikliga 3.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.  
  
Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

---

<sup>1</sup> EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

*Artikkel 32*  
*Muutmise kord*

Komisjon:

- a) kohandab lisasid, välja arvatud I lisa, et võtta arvesse ühenduse meresõiduohutuse ja meresõidujulgeoleku alaste õigusaktide jõustunud muudatusi ning asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonide konventsioone, rahvusvahelisi koodekseid ja resolutsioone ning Pariisi memorandumid arenguid;
- b) muudab määratlusi, mis osutavad käesoleva direktiivi kohaldamisel asjakohastele konventsioonidele, rahvusvahelistele koodeksitele ja resolutsioonidele ja ühenduse õigusaktidele.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artiklis 2 nimetatud rahvusvahelise õiguse aktides tehtud muudatused võib käesoleva direktiivi reguleerimisalast välja jätta määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 alusel.

*Artikkel 33*  
*Rakenduseeskirjad*

Artikli 8 lõikes 4, artikli 10 lõikes 3, artikli 14 lõikes 4, artikli 15 lõikes 4, artikli 23 lõikes 5 ning artiklis 27 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel vastavalt artikli 30 lõigetes 2 ja 3 osutatud menetlustele kannab komisjon eelkõige hoolt, et nimetatud eeskirjades võetakse arvesse kontrollisüsteemiga saadud teadmised ja kogemused ühenduses ja Pariisi memorandumipiirkonnas.

*Artikkel 34*  
*Karistused*

Liikmesriigid määravad kindlaks karistuste süsteemi, mida rakendatakse käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik nende karistuste kohaldamiseks vajalikud meetmed. Sätestatavad karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Artikkel 35*  
*Läbivaatamine*

Komisjon vaatab käesoleva artikli kohaldamise läbi hiljemalt 18 kuud pärast ...\*. Läbivaatamisel kontrollitakse muu hulgas artiklis 5 sätestatud ühenduse üldise kontrollikohustuse täitmist, sadamariigi kontrolliga tegelevate inspektorite arvu igas liikmesriigis, läbiviidud kontrollide arvu ja kõikide liikmesriikide iga-aastase kontrollikohustuse täitmist ja artiklite 6, 7 ja 8 rakendamist.

---

\* Artikli 36 lõikes 1 osutatud kuupäev.

Komisjon teeb läbivaatamise tulemused teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning otsustab läbivaatamise põhjal, kas käesolevas valdkonnas on tarvis muutmise direktiivi või täiendavaid õigusakte.

### *Artikkel 36*

#### *Rakendamine ja teavitamine*

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 31. detsembriks 2010.

Neid sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2011.

2. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.
4. Lisaks teavitab komisjon korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu edusammudest käesoleva direktiivi rakendamisel liikmesriikides, lähtudes eriti ühenduse kontrolli süsteemi ühtlustatud kohaldamisest.

### *Artikkel 37*

#### *Kehtetuks tunnistamine*

Direktiiv 95/21/EÜ, mida on muudetud XV lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2011., ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi, mis seonduvad XV lisa B osas nimetatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaegadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt käesoleva direktiivi XVI lisas esitatud vastavustabelile.

### *Artikkel 38*

#### *Jõustumine*

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

*Artikkel 39*  
*Adressaadid*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

....,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

## **I LISA**

### **ÜHENDUSE SADAMARIIGI KONTROLLISÜSTEEMI ELEMENDID**

(osutatud artiklis 5)

Ühenduse sadamariigi kontrollisüsteem sisaldab järgmisi elemente:

#### **I LAEVA RISKIPROFIIL**

Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste üldiste ja varasema kasutuse parameetrite kombinatsioonist:

##### **1. Üldised parameetrid**

###### **a) Laeva liik**

Ohtlikumana käsitatakse reisilaevu, naftatankereid, gaasi- ja kemikaalitankereid ja puistlastilaevu.

###### **b) Laeva vanus**

Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis on vanemad kui 12 aastat.

c) Lipuriigi tegevusnäitajad

- i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas on kõrge.
- ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas on madal.
- iii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille suhtes on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmesriikide vabatahtliku auditeerimiskava raames ja vastavalt selle menetlustele lõpetatud audit ja vajaduse korral esitatud korrigeerivate meetmete kava. Kui võetakse vastu artikli 10 lõikes 3 nimetatud meetmed, peab sellise laeva lipuriik tõendama vastavust Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kohustuslike vahendite rakenduskodeksile.

d) Tunnustatud organisatsioonid

- i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on madalad või väga madalad seoses nende kinnipidamiste määraga ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.



- ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on kõrged seoses nende kinnipidamiste määraga ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.
  - iii) Määruse (EÜ) nr .../.... [laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonideühiste eeskirjade ja standardite kohta]<sup>+</sup> tingimuste alusel tunnustatud organisatsioonide tunnistusi omavaid laevu käsitatakse vähem ohtlikuna.
- e) Laevaühingu tegevusnäitajad
- i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on madalad või väga madalad tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.
  - ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on kõrged tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

## 2. Varasema kasutuse parameetrid

- i) Laevu, mida on peetud kinni rohkem kui ühel korral, käsitatakse ohtlikumana.
- ii) Laevu, millel on II lisas nimetatud perioodi jooksul tehtud kontrollide käigus olnud vähem puudusi kui II lisas nimetatud arv, käsitatakse vähem ohtlikuna.

---

<sup>+</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada käesoleva direktiivi artikli 16 lõikes 3 nimetatud määruse kuupäev ja number.

- iii) Laevu, mida ei ole II lisa nimetatud perioodi jooksul kinni peetud, käsitatakse vähem ohtlikuna.

Ohuparameetreid kombineeritakse, võttes arvesse iga parameetri suhtelist mõju laeva üldisele ohtlikkusele, et määrata kindlaks järgmised laeva riskiprofiilid:

- suur oht
- standardoht
- väike oht

Kõnealuste riskiprofiilide kindlaksmääramisel pööratakse suuremat tähelepanu laeva liigile, lipuriigi tegevusnäitajatele, tunnustatud organisatsioonidele ning laevaühingu tegevusnäitajatele.

## II LAEVADE KONTROLL

### 1. Korraline kontroll

Korralised kontrollid toimuvad varem kindlaksmääratud ajavahemike järel. Nende sageduse määrab laeva riskiprofiil. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ei tohi ületada kuut kuud. Muude riskiprofiilidega laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb riski vähenedes.

Liikmesriigid teostavad korralist kontrolli:

- kõrge riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud. Suureks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 5. kuust.
- standardriskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud. Standardohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 10. kuust.
- madala riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas eelneva 36 kuu jooksul kontrollitud. Väikeseks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 24. kuust.

## 2. Täiendav kontroll

Laevad, mille puhul kehtivad järgmised esmatahtsad või ootamatud tegurid, peavad läbima kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist. Ootamatute tegurite tõttu täiendava kontrolli vajadus määratakse inspektori ametialase arvamuse alusel.

## 2A. Esmatähtsad tegurid

Laevu, mille puhul kehtivad järgmised esmatähtsad tegurid, läbivad kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist:

- Laevad, mille kuulumine nende klassi on ohutuse tagamise eesmärgil pärast viimast kontrolli ühenduses või Pariisi memorandumi piirkonnas ajutiselt peatatud või tühistatud.
- Laevad, mille kohta teine liikmesriik on esitanud ettekande või teatise.
- Laevad, mida ei ole võimalik kontrolliandmebaasi alusel tuvastada.
- Laevad:
  - mis on teel sadamasse sattunud kokkupõrkesse või sõitnud kinni madalikule või randa või kaldale;
  - mida on süüdistatud kahjulike ainete või heitvete ärajuhtimist käsitlevate sätete oletatavas rikkumises; või
  - mis on manööverdanud ebareeglipäraselt või ohtlikult, kusjuures nad ei ole täitnud IMO laevaliikluskorraldusmeetmeid või meresõiduohutuse tavaid ega korda.

## 2B. Ootamatud tegurid

Laevad, mille puhul kehtivad järgmised ootamatud tegurid, võivad läbida kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist. Nimetatud täiendava kontrolli tegemise otsuse langetab pädev asutus vastavalt oma ametialasele arvamusele.

- Laevad:
  - mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda, või
    - mis ei ole täitnud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni asjaomast soovitusi, mis käsitleb navigeerimist läbi sissepääsude Läänemerele.
- Laevad, mille tunnistuse on välja andnud endine tunnustatud organisatsioon, kelle tunnistus on tühistatud pärast viimast kontrolli ühenduses või Pariisi memorandumiga piirkonnas.
- Laevad, mille kohta on lootside või sadamate valdajate või asutuste poolt käesoleva direktiivi artikli 23 kohaselt esitatud ettekanded ilmsete kõrvalekallete kohta, mis võivad ohustada ohutut navigeerimist või keskkonda.

- Laevad, mis ei täida käesoleva direktiivi artiklis 9, direktiivides 2000/59/EÜ ja 2002/59/EÜ ja vajaduse korral määruses (EÜ) 725/2004 osutatud asjakohaseid teavitamismõtteid.
- Laevad, mille kohta kapten, laevapere liige või mis tahes isik või organisatsioon, kellel on õigustatud huvi laeva ohutu toimimise, laevapardal töö- ja elamistingimuste või reostuse vältimise vastu, on esitanud ettekande või kaebuse, kui asjaomane liikmesriik ei loe ettekannet või kaebust selgelt alusetuks.
- Laevad, mida on varem kinni peetud rohkem kui kolm kuud tagasi.
- Laevad, millest on teavitatud kõrvaldamata puuduste tõttu, välja arvatud need, mille puudused tuli kõrvaldada 14 päeva jooksul pärast väljasõitu, ja puudused, mis tuli kõrvaldada enne väljasõitu.
- Laevad, millest on teavitatud seoses nende lastiga seotud probleemidega (eelkõige mürgine ja ohtlik last).
- Laevad, mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda.
- Laevad, mille kohta usaldusväärsest allikast on teada, et nende ohuparameetrid on kirjapandutest erinevad ja millede ohutase on seetõttu suurenenud.

### 3. Valikuskeem

#### 3A. I prioriteedi laevu kontrollitakse järgmiselt:

##### a) laiendatud kontroll tehakse:

- kõrge riskiprofiiliga laeval, mida ei ole eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud,
- standardse riskiprofiiliga reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

##### b) vastavalt vajadusele tehakse kas esmane või üksikasjalikum kontroll:

- standardse riskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

##### c) esmatähtsa teguri korral tehakse:

- kõrge riskiprofiiliga laeval ja reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, vastavalt inspektori ametialasele arvamusele kas üksikasjalikum või laiendatud kontroll,

- üksikasjalikum kontroll laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat.

3B. Kui pädev asutus otsustab kontrollida II prioriteedi laevu, kohaldatakse järgmist:

a) laiendatud kontroll tehakse:

- kõrge riskiprofiiliga laeval, mida ei ole eelneva viie kuu jooksul kontrollitud,
- standardriskiprofiiliga reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 10 kuu jooksul kontrollitud, või
- madala riskiprofiiliga reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

b) vastavalt vajadusele tehakse kas esmane või üksikasjalikum kontroll:

- standardriskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 10 kuu jooksul kontrollitud, või



- madala riskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

c) ootamatu teguri korral:

- kõrge riskiprofiiliga laeval või reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, tehakse vastavalt inspektori ametialasele arvamusele kas üksikasjalikum või laiendatud kontroll,
- laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, tehakse üksikasjalikum kontroll.

---

## II LISA

### LAEVA RISKIPROFIILI MÄÄRAMINE (osutatud artikli 10 lõikes 2)

				Profiil		
				Suureks ohuks olev laev (HRS)	Standard-ohuks olev laev (SRS)	Väikeseks ohuks olev laev(LRS)
Üldised parameetrid				Kriteerium	Kaalupunktid	Kriteerium
1	Laevatüüp			Kemikaalitanker Gaasitanker Naftatanker Puistlastilaev Reisilaev	2	Kõik tüübid
2	Laeva vanus			kõik tüübid > 12 a	1	Kõik vanused
3a	Lipuriik	BGW (must, hall, valge)-nimekiri		Must - VHR, HR, M kuni HR	2	Valge
				Must - MR	1	
3b	IMO-Audit		-	-	Jah	
4a	Tunnustatud organisatsioon	Tegevusnäitajad	H	-	-	Kõrge
			M	-	-	-
			L	Madal	1	-
			VL	Väga madal		-
4b	EL tunnustus		-	-	Jah	
5	Laevatühing	Tegevusnäitaja d	H	-	-	Kõrge
			M	-	-	-
			L	Madal	2	-
			VL	Väga madal		-
Varasema kasutuse parameetrid						
6	Eelneva 36 kuu jooksul igal kontrollil salvestatud puuduste arv	Puudused	Kõlbmatu	-	≤ 5 (ja eelneva 36 kuu jooksul on toimunud vähemalt 1 kontrollimine)	
7	Kinnipidamiste arv eelneva 36 kuu jooksul	Kinnipidamised	≥ 2 kinnipidamist	1	Kinnipidamisi ei ole	

pole suureks ohuks ega väikeseks ohuks olev laev

Suureks ohuks olevad laevad (HRS) on laevad, mis vastavad kriteeriumile 5 või rohkem kaalupunkti.  
Väikeseks ohuks olevad laevad (LRS) on laevad, mis vastavad kõikidele väikese ohu näitajate kriteeriumitele.  
Standardohuks olevad laevad (SRS) pole suureks ohuks ega väikeseks ohuks olevad laevad.

### **III LISA**

#### **TEAVITAMINE**

(osutatud artikli 9 lõikes 1)

Vastavalt artikli 9 lõikele 1 edastatav teave:

Allpool loetletud teave esitatakse sadama valdajale või asutusele või selleks otstarbeks volitatud asutusele või organile vähemalt kolm päeva enne eeldatavat sadamasse või ankrukohta saabumist või enne eelmisest sadamast lahkumist, kui reis kestab eeldatavalt alla kolme päeva:

- a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, kutsung, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni identifitseerimisnumber või MMSI number);
- b) külastuse kavandatav kestus;
- c) tankerite puhul:
  - i) konfiguratsioon: ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja SBTga, topeltpõhjaga,
  - ii) lasti- ja ballastimahutite seisund: täis, tühi, inertne,
  - iii) lasti kogus ja liik;
- d) kavandatavad toimingud sihtsadamasse või ankrukohas (lastimine, lossimine, muud);

- e) sihtsadamas viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd.
  - f) eelmise laiendatud kontrolli kuupäev Pariisi memorandumi piirkonnas.
-

## **IV LISA**

### TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU

(osutatud artikli 13 lõikes 1)

1. Rahvusvaheline mõõdukiri (1969).
2.
  - Reisilaeva ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva konstruktsiooni ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva varustuse ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva raadioohutuse tunnistus,
  - vabastamise tunnistus, millele on vajaduse korral lisatud lastinimekiri,
  - kaubalaeva ohutuse tunnistus.
3. Rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC).
4. Laevaandmete alaline register.

5. Rahvusvaheline laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina;
  - laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina.
6. Rahvusvaheline tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina;
  - tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina.
7. Rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus.
8. Rahvusvaheline reostuse vältimise tunnistus kahjulike vedelkemikaalide veoks mahtlastina.
9. Rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus (1966);
  - rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus.
10. Naftaraamat, I ja II osa.
11. Lastiraamat.
12. Ohutu mehitatuse tunnistus.
13. STCW 78/95 sätete alusel nõutavad tunnistused või muud dokumendid.

14. Arstitõendid (vt ILO konventsioon nr 73, mis käsitleb meremeeste arstlikku läbivaatust).
15. Laeva töökorraldust käsitlev tabel (ILO konventsioon nr 180 ja STCW 78/95).
16. Meremeeste töö- ja puhketundide protokoll (ILO konventsioon nr 180)
17. Püstuvuse informatsioon.
18. Vastavalt rahvusvahelisele laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korralduse koodeksile (SOLAS 74, IX peatükk) välja antud nõuetele vastavuse dokumendi koopia ja ohutu korraldamise tunnistus.
19. Tunnustatud organisatsiooni tunnistus kere ja jõuseadmete kohta (nõutav ainult siis, kui laeval on kõnealuse tunnustatud organisatsiooni omistatud klass).
20. Tunnistus laeva vastavusest ohtlike kaupade veo erinõuetele.
21. Kiirlaeva ohutuse tunnistus ja kiirlaeva tegevusluba.
22. Ohtlike kaupade eriloetelu või manifest või üksikasjalik lastimisplaan.

23. Laeva logiraamat tehtud katsetamiste ja õppuste, sealhulgas turvaõppuste kohta ning andmed päästevahendite ja -korralduse kontrolli ja hoolduse ning tuletõrjealaste abivahendite ja korralduse kohta.
24. Eriotstarbelise laeva ohutuse tunnistus.
25. Ujuva merepuurplatvormi ohutuse tunnistus.
26. Naftatankerite puhul naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmed viimase lastiga reisi kohta.
27. Häireplaan, tuletõrjeplaan ja reisilaevade puhul kahjustuste kontrolli plaan.
28. Laeva operatiivplaan naftareostuse puhuks.
29. Ülevaatusaktid (puistlastilaevade ja naftatankerite puhul).
30. Eelmise sadamariigi kontrolli kontrollakt.
31. Ro-ro-reisiparvlaevade puhul teave A/A maksimaalse suhte kohta.
32. Teraviljaveo luba.
33. Lasti kinnitamise juhend.



34. Prügimajanduse kava ja prügiraamat.
35. Otsuste langetamise abisüsteem reisilaeva kaptenite jaoks.
36. Mereotsingute ja -pääste koostöökava kindlaksmääratud marsruudil liikuvate reisilaevade jaoks.
37. Reisilaevade käitamispirangute loetelu.
38. Andmed puistlastilaeva trimmi ja püstuvuse kohta.
39. Puistlastilaevade lastimis- ja lossimisplaan.
40. Tõend kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta seoses naftareostusest tulenevate kahjude tsiviilvastutusega (rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostusest põhjustatud kahju korral, 1992).
41. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/XX/EÜ [laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral]<sup>1. +</sup>
42. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas määrusega (EÜ) nr XXXX/2009 [reisijate veoga merel tegelevate ettevõtjate kohustuste kohta õnnetuste korral]<sup>2++</sup>.
43. Rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus
44. Rahvusvaheline reoveega saastamise vältimise tunnistus

---

---

<sup>1</sup> ELT ....

<sup>+</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada kõnealuse direktiivi kuupäev, number ja avaldamisviide.

<sup>2</sup> ELT ....

<sup>++</sup> Väljaannete talitus: palun sisestada kõnealuse määruse kuupäev, number ja avaldamisviide.

## V LISA

### NÄITED „PÕHJENDATUD ALUSTE” KOHTA (osutatud artikli 13 lõikes 3)

#### A. Üksikasjalikuma kontrolli „põhjendatud aluse” näited

1. I lisa II osa punktides 2A ja 2B määratletud laevad.
2. Naftaraamatut ei ole nõuetekohaselt peetud.
3. Tunnistuste ja muude dokumentide kontrollimisel on avastatud ebatäpsusi.
4. Viited selle kohta, et laevapere liikmed ei täida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/106/EÜ (meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (uuestisõnastamine))<sup>1</sup> artikli 18 nõudeid seoses sidepidamisega laeval.
5. Tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt anti.
6. Laeva kapteni, ohvitseri või madruse tunnistuse on välja andnud riik, kes ei ole STCW 78/95 ratifitseerinud.

---

<sup>1</sup> ELT L 323, 3.12.2008, lk 33.

7. Tõendid selle kohta, et lastimis- ja muid toiminguid ei ole tehtud ohutult või vastavalt IMO suunistele, näiteks ületab hapnikusisaldus peatoite kaudu lastipaakidesse antavas inertsgaasis ettenähtud piirnormi.
8. Naftatankeri kapten ei esita naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmeid viimase lastiga reisi kohta.
9. Ajakohase laevahäirete kava puudumine või laevapere liikmed ei tea oma kohustusi tulekahju korral või korralduse puhul laev maha jätta.
10. Väärade hädakutsungite saatmise järel ei ole neid nõuetekohaselt tühistatud.
11. Konventsioonidega nõutavate peamiste seadmete või abinõude puudumine.
12. Äärmiselt ebasanitaarsed tingimused laeval.
13. Inspektori üldmulje ja tähelepanekud osutavad, et laevakeres või konstruktsioonis on tõsiseid vigu või puudusi, mis võivad ohustada laeva konstruktsiooni vastupidavust, veekindlust või ilmastikukindlust.
14. Teave või tõendid selle kohta, et kapten või laevapere ei ole kursis laevaohutuse või reostuse vältimisega seotud elementaarsete laevatoimingutega või ei ole neid toiminguid läbi viidud.
15. Laeva töökorraldust käsitleva tabeli või meremeeste töö- ja puhketundide protokollide puudumine.

B. „Põhjendatud aluse” näited laevade kontrollil seoses turvalisusega

1. Inspektor võib esmase sadamariigi kontrolli jooksul leida põhjendatud aluse täiendavateks turvalisuse alasteks kontrollimeetmeteks järgmistel põhjustel:
  - 1.1. Rahvusvaheline laeva turvatunnistus ei ole nõuetekohane või on kehtivuse kaotanud.
  - 1.2. Laeva turvalisuse tase on madalam kui sadamal.
  - 1.3. Laeva turvalisusega seotud õppusi ei ole korraldatud.
  - 1.4. Viimase kümne laeva ja sadama või laeva ja laeva vahelise liidese protokollid ei ole täielikud.
  - 1.5. Tõendid või tähelepanekud selle kohta, et laevapere põhiliikmed ei suuda üksteisega suhelda.
  - 1.6. Uurimisest lähtuv tõendusmaterjal selle kohta, et turvakorralduses esineb tõsiseid puudusi.
  - 1.7. Kolmandatelt isikutelt laekunud teave, näiteks ettekanne või kaebus, mis käsitleb turvalisusega seotud teavet.

- 1.8. Laeval on järjestikusest pikendatud ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) ning inspektori ametialase arvamuse alusel võib kõnealuse tunnistuse taotlemise põhjuseks olla laeva või laevandusühingu soov vältida SOLAS 74 konventsiooni XI-2 peatüki ning ISPS-koodeksi A osa tingimuste täielikku täitmist pärast esialgse ajutise turvatunnistuse kehtivusaja lõppu. ISPS-koodeksi A osas on täpsustatud asjaolud, millega seoses võib ajutist turvatunnistust väljastada.
2. Kui eespool nimetatud põhjendatud alused on leitud, teavitab inspektor viivitamata turvalisuse eest vastutavat pädevat asutust (välja arvatud juhul, kui inspektor ise on turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametnik). Turvalisuse eest vastutav pädev asutus otsustab siis, millised täiendavad kontrollimeetmed on vajalikud, võttes arvesse turvalisuse taset kooskõlas SOLAS 74 konventsiooni XI peatüki reeglina nr 9.
3. Eespool nimetatamata põhjendatud alused kuuluvad turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametniku pädevusse.
-

## **VI LISA**

### **LAEVAKONTROLI KORD**

(osutatud artikli 15 lõikes 1)

Pariisi memorandumi 1. lisa, „Sadamariigi kontrolli kord”, ja Pariisi memorandumi alljärgnevate juhendite ajakohastatud versioonid:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Juhend 33/2000/02: Parvlaevade ja reisilaevade operatiivjuhtimine),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Juhend 35/2002/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule elektronkaartide kohta),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Juhend 36/2003/08: Suunised elu- ja töötingimuste kontrolliks),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Juhend 37/2004/02: Suunised kooskõlas muudetud meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga (STCW 78/95)),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Juhend 37/2004/05: Suunised töö- ja puhketundide kontrolli kohta),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Juhend 37/2004/10: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule julgeolekuaspektide kohta),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Juhend 38/2005/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule, kes kontrollib reisiinfo salvestit),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Juhend 35/2005/05: Suunised MARPOL 73/78 I lisa kohta),

- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Juhend 38/2005/07: Suunised ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite seisukorra hindamise kava kohta),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Juhend 39/2006/01: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule ISM-koodeksi kohta),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Juhend 39/2006/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule GMDSSi kontrolli kohta),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Juhend 39/2006/03: Sisenemiskeeldude ja teavitamiste kontrollnimekirja optimeerimine),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Juhend 39/2006/10: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule ballastipaakide ja peageneraatori simuleeritud rikke (voolukatkestuse katse) kontrolliks),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Juhend 39/2006/11: Suunised puistlastilaevade ehituse kontrolliks),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Juhend 39/2006/12: Sadamariigi kontrolli ametniku käitumisjuhend).
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Juhend 40/2007/04: Tunnustatud organisatsioonide vastutuse hindamise kriteeriumid),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Juhend 40/2007/09: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule MARPOL 73/78 VI lisa nõuetest kinnipidamise kontrollimiseks).

## **VII LISA**

### **LAEVADE LAIENDATUD KONTROLL**

(osutatud artiklis 14)

Laiendatud kontroll puudutab eelkõige üldseisukorda allpool loetletud ohualadel:

- Dokumentatsioon
- Ehituslik seisund
- Ilmastikukindlus
- Avariisüsteemid
- Raadioside
- Lastimistoimingud
- Tuleohutus
- Häireseadmed
- Elu- ja töötingimused



- Navigatsiooniseadmed
- Päästevahendid
- Ohtlikud kaubad
- Peajõuseade ja lisaseadmed
- Reostuse vältimine

Lisaks, kui praktilisest otstarbekusest ja inimeste, laeva või sadama ohutusega seotud piirangutest ei tulene teisiti, hõlmab laiendatud kontroll ohualade konkreetsete detailide kontrollimist, mis sõltuvad kontrollitavast laevatüübist, mis on kehtestatud kooskõlas artikli 14 lõikega 3.

---

## **VIII LISA**

### **SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD SISSESÕIDUKEELDU ÜHENDUSES ASUVATESSE SADAMATESSE JA ANKRUKOHTADESSE**

(osutatud artiklis 16)

1. Kui artikli 16 lõike 1 tingimused on täidetud, teavitavad selle sadama pädevad asutused, kus laev kolmandat korda kinni peeti, kaptenit kirjalikult sellest, et on kavas anda välja sissesõidukeelu korraldus, mida kohaldatakse viivitamata pärast laeva sadamast lahkumist. Sissesõidukeelu korraldust kohaldatakse viivitamata pärast seda, kui laev on kinnipidamist põhjustanud puuduste kõrvaldamise järel sadamast lahkunud.
2. Pädev asutus saadab sissesõidukeelu korralduse koopia ka lipuriigi ametiasutustele, asjassepuutuvale tunnustatud organisatsioonile, muudele liikmesriikidele ning muudele Pariisi memorandumile allakirjutanud riikidele, komisjonile ja Pariisi memorandumi sekretariaadile. Pädev asutus ajakohastab viivitamata ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.

3. Sissesõidukeelu korralduse tühistamiseks peab omanik või kasutaja esitama sissesõidukeelu korralduse andnud liikmesriigi pädevale asutusele ametliku taotluse. Taotlusele tuleb lisada lipuriigi ametiasutuste dokument, mis on antud välja pärast ametiasutuste poolt nõuetekohaselt volitatud ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale ning mis tõendab laeva täielikku vastavust konventsioonide kehtivatele sätetele. Lipuriigi ametiasutused esitavad pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laevale on toimunud.
4. Sissesõidukeelu korralduse tühistamise taotlusele tuleb vajadusel lisada ka laeva klassifitseerinud klassifikatsiooniühingu dokument, mis tõendab, et laev vastab nimetatud ühingu poolt sätestatud klassistandarditele, ning mis väljastatakse pärast klassifikatsiooniühingu ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale. Klassifikatsiooniühing esitab pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laevale on toimunud.
5. Sissesõidukeelu korralduse võib tühistada üksnes pärast käesoleva direktiivi artiklis 16 osutatud ajavahemiku möödumist ja laeva uut kontrollimist kokkulepitud sadamas.  
  
Kui kokkulepitud sadam asub liikmesriigis, võib asjaomase liikmesriigi pädev asutus sissesõidukeelu korralduse kehtestanud pädeva asutuse taotluse kohaselt lubada laeval siseneda kokkulepitud sadamasse, et teostada uut kontrolli. Sellisel juhul ei toimu sadamas enne sissesõidukeelu korralduse tühistamist mingisuguseid lastimistoiminguid.

6. Kui sissesõidukeelu korralduse väljastamise põhjustanud kinnipidamine oli seotud laeva ehituslike puudustega, võib sissesõidukeelu korralduse väljastanud pädev asutus uue kontrolli ajaks taotleda juurdepääsu teatavatele ruumidele, sealhulgas lastiruumidele ja mahutitele.
7. Uue kontrolli viib läbi sissesõidukeelu korralduse väljaandnud liikmesriigi pädev asutus või sihtsadama pädev asutus kokkuleppel sissesõidukeelu korralduse väljaandnud liikmesriigi pädeva asutusega. Pädev asutus võib korduvaks kontrolliks taotleda kuni 14 päeva pikkust etteteatamisaega. Asjaomasele liikmesriigile esitatakse tõendusmaterjal selle kohta, et laev vastab täielikult konventsioonide kohaldatavatele nõuetele.
8. Uus kontrollimine hõlmab laiendatud kontrolli, mis peab sisaldama vähemalt VII lisa asjakohaseid punkte.
9. Kõik selle laiendatud kontrolli kulud kannab laeva omanik või kasutaja.
10. Kui laiendatud kontrolli tulemused vastavalt VII lisale liikmesriiki rahuldavad, tuleb sissesõidukeelu korraldus tühistada ja laeva omavat laevaühingut sellest kirjalikult teavitada.

11. Pädev asutus teavitab otsusest kirjalikult ka lipuriigi ametiasutusi, asjassepuutuvat klassifikatsiooniühingut, muid liikmesriike, muid Pariisi memorandumile allakirjutanud riike, komisjoni ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumide sekretariaati. Pädev asutus peab viivitamata ajakohastama ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu tühistamise kohta.
  12. Andmed laevade kohta, millele on kehtestatud sissesõidukeeld ühenduses asuvatesse sadamatesse, tuleb teha kättesaadavaks kontrolliandmebaasi kaudu ning avaldada kooskõlas artikli 26 ning XIII lisa sätetega.
-

## **IX LISA**

### **KONTROLLAKT** (osutatud artiklis 17)

Kontrollakt peab sisaldama vähemalt järgmisi punkte.

#### **I. Üldist**

1. Akti koostanud pädev asutus
2. Kontrollimise kuupäev ja koht
3. Kontrollitud laeva nimi
4. Lipuriik
5. Laeva liik (nagu see on nimetatud meresõiduohutuse korralduse tunnistuses)
6. IMO identifitseerimisnumber
7. Kutsung
8. Tonnaaz (gt)

9. Kandevoime (vajaduse korral)
10. Ehitamisaasta, nagu see on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel
11. Vastavalt vajadusele klassifikatsiooniühing või -ühingud ning mis tahes muu organisatsioonid, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsioonitunnistused, kui need on olemas
12. Tunnustatud organisatsioon või tunnustatud organisatsioonid ja/või muud isikud, kes on vastavalt kohaldatavatele konventsioonidele lipuriigi nimel sellele laevale tunnistusi välja andnud
13. Laevaühingu või laeva kasutaja nimi ja aadress
14. Lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik
15. Kontrollakti lõpetamise kuupäev
16. Märge selle kohta, et üksikasjalik teave kontrollimise või kinnipidamise kohta võidakse avaldada

## II. Kontrollimisega seotud andmed

1. Asjakohaste konventsioonide alusel välja antud tunnistused, sh väljaandmiskuupäev ja kehtivuse kuupäev, need välja andnud organisatsioon või ametiasutus
2. Laeva osad, mida kontrolliti (kui tegemist oli üksikasjalikuma või laiendatud kontrolliga)
3. Viimase vaheülevaatuse või iga-aastase ülevaatuse või korralise ülevaatuse sadam ja kuupäev ning ülevaatuse läbiviinud organisatsiooni nimi.
4. Kontrolli liik (kontroll, üksikasjalikum kontroll, laiendatud kontroll)
5. Puuduste laad
6. Võetud meetmed.

## III. Lisateave kinnipidamise korral

1. Kinnipidamiskorralduse kuupäev
2. Kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev
3. Kinnipidamiskorralduse aluseks olevate puuduste laad (vajadusel viited konventsioonidele)



4. Vajadusel märge selle kohta, kas asjaomase ülevaatuse korraldanud tunnustatud organisatsioon või eraõiguslik asutus vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos tõid kaasa kinnipidamise
  5. Võetud meetmed.
-

## **X LISA**

### **LAEVA KINNIPIDAMISE KRITEERIUMID**

(osutatud artikli 19 lõikes 3 )

#### **SISSEJUHATUS**

Enne seda, kui inspektor määrab, kas kontrolli käigus avastatud puudused annavad aluse laeva kinnipidamiseks, peab ta kohaldama punktides 1 ja 2 nimetatud kriteeriume.

Punktis 3 on näited puuduste kohta, mis iseenesest võivad anda aluse laeva kinnipidamiseks (vt artikli 19 lõige 4).

Kui kinnipidamise aluseks on teel sadamasse õnnestusjuhtumi tagajärjel saadud laeva vigastused, ei anta kinnipidamiskorraldust, eeldusel et:

- a) on kohaselt arvestatud SOLAS 74 konventsiooni eeskirja I/11(c) nõudeid, mis puudutavad teatamist lipuriigi ametiasutustele, määratud ülevaatajale või tunnustatud organisatsioonile, kes vastutab asjakohase tunnistuse väljaandmise eest;
- b) enne sadamasse sisenemist on kapten või laeva omanik esitanud sadamariigi kontrolli asutusele üksikasjad toimunud õnnetuse ja saadud vigastuste kohta ning teabe nõutava lipuriigi ametiasutuste teavitamise kohta;

- c) laev võtab asutust rahuldaval viisil kohased vigastuste kõrvaldamise meetmed ja
- d) saanud teate vigastuste kõrvaldamise kohta, on asutus taganud, et ohutust, tervist või keskkonda selgelt ohustanud puudused on kõrvaldatud.

## 1. PÕHIKRITEERIUMID

Oma ametialase arvamuse kujundamisel laeva kinnipidamise kohta peab inspektor kohaldama järgmisi kriteeriume:

Ajastus:

Laevad, mille merel sõitmine on ohtlik, tuleb kinni pidada pärast esimest kontrolli, olenemata sellest, kui kaua laev sadamas seisab.

Kriteerium:

Laev peetakse kinni, kui selle puudused on nii tõsised, et inspektor tuleb enne laeva väljasõitu veenduma, et need puudused on kõrvaldatud.

Puuduste tõsidust mõõdetakse sellega, kas inspektor peab tulema laevale tagasi. Kuid sellist kohustust ei kehtestata igal juhtumil. See tähendab, et asutus peab mingil moel ja eelistatavalt uue külastusega tõendama, et puudused on enne väljasõitu kõrvaldatud.

## 2. PÕHIKRITERIUMIDE KOHALDAMINE

Kui otsustatakse, kas laeval avastatud puudused on piisavalt tõsised selle kinni pidamiseks, peab inspektor hindama, kas:

1. laeval on asjakohased ja kehtivad dokumendid;
2. laeval on minimaalse ohutu mehitamise tunnistusega nõutav laevapere.

Edasi peab inspektor kontrollimise käigus hindama, kas laev ja/või laevapere on suuteline:

3. tagama ohutuse järgmise reisi jooksul;
4. ohutult käsitsemata, vedama ja jälgima lasti järgmise reisi jooksul;
5. töötama järgmise reisi jooksul ohutult masinaruumis;
6. tagama nõuetekohase käikuvuse ja juhitavuse järgmise reisi jooksul;
7. kustutama tõhusalt tuld mis tahes laeva osas, kui see on vajalik järgmise reisi jooksul;
8. lahkuma kiiresti ja ohutult laevalt ning korraldama päästetöid, kui see on vajalik järgmise reisi jooksul;
9. vältima keskkonnareostust järgmise reisi jooksul;

10. säilitama piisava püstuvuse järgmise reisi jooksul;
11. säilitama piisava vettpidavuse järgmise reisi jooksul;
12. pidama sidet hädaolukorras, kui see on vajalik järgmise reisi jooksul;
13. tagama laeval ohutud ja tervist säästvad tingimused järgmise reisi jooksul;
14. andma õnnetuse korral nii palju teavet, kui võimalik.

Kui vastus mis tahes hindamisküsimusele on eitav, tuleb kõiki avastatud puudusi arvesse võttes tõsiselt kaaluda laeva kinnipidamist. Mitu vähemtõsist puudust võivad samuti õigustada laeva kinnipidamist.

3. Inspektori abistamiseks nende suuniste kasutamisel esitatakse järgnevalt asjakohaste konventsioonide ja/või koodeksite kaupa rühmitatud puuduste loetelu, mida loetakse nii tõsiseks, et need võivad õigustada laeva kinnipidamist. See loetelu ei ole ammendav.

### 3.1. Üldine

Asjakohaste õigusaktidega nõutavate kehtivate tunnistuste ja dokumentide puudumine. Kuid asjakohaste konventsiooniga mitte ühinenud või muud asjakohast õigusakti mitte rakendanud riigi lipu all sõitvad laevad ei pea omama konventsiooni või muude asjakohaste õigusaktidega sätestatud tunnistusi. Seega ei anna nõutavate tunnistuste puudumine põhjust laeva kinnipidamiseks; kuid „mittesoodsama kohtlemise” sätte kohaldamisel on nõutav, et laev oleks sätetega olulises vastavuses enne mereleminekut.

### 3.2. SOLAS 74 konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad

1. Häired peajõuseadmete ja teiste oluliste masinate ning elektriseadmete nõuetekohases töös.
2. Masinaruumi ebapiisav puhtus, liiga palju nafta-vee segu pilssides, torude ja masinaruumi väljalasketorude isolatsioon on naftaga reostunud, pilsipumbaseadmete mittenõuetekohane töötamine.
3. Häired tagavarageneraatori, valgustuse, akude ja lülitite nõuetekohases töös.
4. Häired pea- ja lisajuhtimisseadme nõuetekohases töös.
5. Isikupäästevahendite, päästepaatide või -parvede ja veeskamisseadmete puudumine, nappus või oluline lagunemine.

6. Tulekahju avastamissüsteemide, tuletõrjesignalisatsiooni, tuletõrjevahendite, kinnitatud tulekustutussüsteemide, ventilatsiooniventiilide, tulekustutite, kiirelt sulguvate seadmete puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine sellisel määral, et need ei vasta kavandatud kasutamisele.
7. Tankerite lastiteki piirkonna tulekaitse puudumine, oluline lagunemine või häired selle nõuetekohases töös.
8. Valgussignalisatsiooni, signaalkujundite või helisignalisatsiooni puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine.
9. Hädaolukorra ja turvalisusteadete edastamiseks vajalike raadioseadmete puudumine või häired nõuetekohases töös.
10. Navigatsioonivahendite puudumine või häired nõuetekohases töös, võttes arvesse SOLAS 74 konventsiooni eeskirja nr V/16.2.
11. Ajakohastatud merekaartide ja/või kavandatava reisi jaoks vajalike muude asjakohaste meretrükiste puudumine, võttes arvesse, et kaartide asemel võib kasutada ametlikke andmeid käsitlevat tüübikinnitusega elektronkaartide kuva- ja infosüsteemi (ECDIS).
12. Lastipumbaruumide sädemekindla tõmbeventilatsiooni puudumine.
13. Tõsised puudused toimimistingimustes, nagu neid kirjeldatakse Pariisi memorandum 1. lisa osas 5.5.

14. Laevapere liikmete arvu, koostise või pädevuse mittevastavus ohutu mehitamise tunnistusele.
15. SOLAS 74 XI peatüki 2. eeskirjale vastava laiendatud kontrolli programmi teostamatajätmine.

3.3. IBC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad

1. Sobivuse tunnistuses märkimata aine vedu või teabe puudumine lasti kohta.
2. Kõrgsurve ohutusseadised puuduvad või on kahjustatud.
3. Elektriseadmed ei ole sädemeohutud või ei vasta koodeksi nõuetele.
4. Süttimisallikad ohtlikes kohtades.
5. Erinõuete rikkumised.
6. Paagi maksimaalse lastikoguse ületamine.
7. Riskitoodete puhul ebapiisav kuumakaitse.



### 3.4. IGC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad

1. Sobivuse tunnistuses märkimata aine vedu või teabe puudumine lasti kohta.
2. Elu-, olme- ja teenindusruumide sulgemisseadmete puudumine.
3. Vahesein ei ole gaasikindel.
4. Defektsed õhulukud.
5. Puuduvad või defektsed kiiresti sulguvad ventiilid.
6. Puuduvad või defektsed kaitseventiilid.
7. Elektriseadmed ei ole sisemuselt ohutud või ei vasta koodeksi nõuetele.
8. Lastiruumide ventilaatorid ei tööta.
9. Lastipaakide survesignalisatsioon ei tööta.
10. Defektne gaasi tuvastamise ja/või mürgise gaasi tuvastamise seade.
11. Inhibeeritavate ainete vedu kehtiva inhibiitori tunnistuseta.

3.5. **Laadungimärgi konventsiooni** alla kuuluvad valdkonnad

1. Märkimisväärse suurusega kahjustatud või roostetanud alad või tekkide või laevakere plaadistuse ja selle tugevduskonstruktsioonide piting, mis mõjutavad meresõidukõlblikkust või lastide kohalikku paigutamisevõimet, kui ei ole tehtud nõuetekohast ajutist remonti, et sõita sadamasse, kus tehakse püsiremont.
2. Ebapiisava püstuvuse tunnustatud juhtum.
3. Piisava ja usaldusväärse teabe puudumine heakskiidetud kujul, mis võimaldaks kaptenil kiiresti ja lihtsalt korraldada oma laeva lastimine ja ballastimine selliselt, et oleks ohutu püstuvus kogu reisi ja selle erinevate tingimuste ajal ning igasugused vastuvõetamatud pinged laevakonstruktsioonides oleksid välditud.
4. Sulgemisseadmete, luugi sulgemissüsteemi ja veekindlate uste puudumine, oluline lagunemine või defektsus.
5. Ülekoormus.
6. Süvisemärk puudub või see ei ole loetav.

3.6. MARPOL 73/78 konventsiooni I lisa alla kuuluvad valdkonnad

1. Naftat sisaldava vee filtreerimisseadmete, naftaheitmete seire- ja kontrollisüsteemi või 15-ppm signalisatsioonisüsteemi puudumine, oluline lagunemine või häired nõuetekohases töös.

2. Sette- ja/või kõntsapaakide vabast mahtuvusest ei piisa kavandatud reisiks.
3. Puudub naftaraamat.
4. Loata ehitatud heite möödaviik.
5. Tehnilise ülevaatusse toimik puudub või ei ole kooskõlas MARPOL 73/78 konventsiooni eeskirja 13G punkti 3 alapunktiga b.

3.7. MARPOL 73/78 konventsiooni II lisa alla kuuluvad valdkonnad

1. Valjuhääldiside käsiraamatu puudumine.
2. Last ei ole kategooriasse rühmitatud.
3. Puudub lastiraamat.
4. Mittenõuetekohane või asjakohaselt muutmata tunnistusega naftataoliste ainete vedu.
5. Loata ehitatud heite möödaviik.

3.8. MARPOL 73/78 konventsiooni V lisa alla kuuluvad valdkonnad

1. Prügimajanduse kava puudub.

2. Prügiregister ei ole kättesaadav.
3. Laevapere ei ole teadlik prügimajanduse kava kohastest prügi kõrvaldamise nõuetest.

3.9. STCW 78/95 ning direktiivi 2008/106/EÜ alla kuuluvad valdkonnad

1. Meremeestel, kellel on kohustus omada tunnistust, puudub kohane tunnistus, kehtiv vabastus või dokument selle kohta, et lipuriigi ametiasutustele on esitatud sobivustunnistuse saamise taotlus.
2. Tõendid selle kohta, et tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt välja anti.
3. Lipuriigi ametiasutuste kohaldatavad ohutu mehitamise nõuded ei ole täidetud.
4. Navigatsiooni- või masinavahi korraldus ei vasta lipuriigi ametiasutuste määratud nõuetele.
5. Vahis puudub pädev isik, kes töötaks seadmetega, mis on olulised ohutuks meresõiduks, ohutuks raadioühenduseks või merereostuse vältimiseks.

6. Ei suudeta tõestada meremeeste erialaseid oskusi, mis on vajalikud laevaohutuse ja reostuse vältimise alaste ülesannete täitmiseks.
7. Reisi alguses ei suudeta määrata esimesse vahikorda ning järgnevatesse vahikordadesse isikuid, kes oleksid piisavalt väljapuhanud ja muidu sobivad teenistusülesande täitmiseks.

3.10. ILO konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad

1. Toitu ei piisa reisiks järgmisesse sadamasse.
2. Joogivett ei piisa reisiks järgmisesse sadamasse.
3. Äärmiselt ebasanitaarsed tingimused laeval.
4. Võimaliku väga madala temperatuuriga piirkondades seilaval laeval puudub elu- ja olmeruumides küte.
5. Laeva elu- ja olmeruumides on ebapiisav ventilatsioon.
6. Koridorides ning elu- ja olmeruumides on palju prügi, tõkestavaid seadmeid või lasti või on seal muud ohtlikud tingimused.
7. On olemas selged tõendid, et vahitüürimehe ning teiste esimese vahikorra või järgnevate vahikordade ajal valves olevate laevapere liikmete tööalast tõhusust vähendab üleväsimus.

3.11. Valdkonnad, mis ei õigusta kinnipidamist, kuid näiteks lastimistoimingud tuleb peatada.

Häireid inertgaasisüsteemi, lastiga seotud vahendite või masinate nõuetekohases töös (või hoolduses) loetakse lastimistoimingute peatamise piisavaks aluseks.

---

## **XI LISA**

### **INSPEKTORITE MIINIMUMKRITEERIUMID**

(osutatud artikli 22 lõigetes 1 ja 5)

1. Inspektoritel peavad olema asjakohased teoreetilised teadmised ning praktilised kogemused laevade ja nende kasutamise valdkonnas. Nad peavad olema pädevad konventsioonide nõuete ja asjakohase sadamariigi kontrollikorra täitmise tagamises. Kõnealused teadmised ja kõnealune pädevus rahvusvaheliste ja ühenduse nõuete täitmise tagamiseks peavad olema omandatud dokumenteeritud koolitusprogrammide raames.
2. Inspektorid peavad vähemalt kas:
  - a) omama asjaomast merendusinstitutsiooni kvalifikatsiooni ja meresõidukogemust diplomeeritud laevaohvitserina, kellel on või on olnud kehtiv STCW eeskirja II/2 või III/2 kohane pädevustunnistus, mis on ilma piiranguteta navigeerimispiirkonna või peamasinate efektiivse koguvõimsuse või mahutavuse suhtes; või
  - b) olema sooritanud laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud mehaaniku eksami, mida pädev asutus on tunnustanud, ja töötanud vastaval alal vähemalt viis aastat; või
  - c) omama asjakohast ülikoolikraadi või sellega samaväärset kraadi ja olema nõuetekohaselt koolitatud ja omandanud laevaohutusinspektori kvalifikatsiooni.

3. Inspektor peab olema:

- töötanud vähemalt ühe aasta lipuriigi inspektorina, kes tegeleb kas ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt konventsioonidele või tegeleb järelevalvega nende tunnustatud organisatsioonide tegevuse üle, kellele on volitatud seadusjärgsed ülesanded; või
- omandanud samaväärse pädevuse, läbides kogenud sadamariigi kontrolli kontrolliametniku juhendamisel vähemalt ühe aasta pikkuse kohapeal toimuva ja sadamariigi kontrollides osalemist hõlmava väljaõppe.

4. Punkti 2 alapunktis a osutatud inspektoritel peab olema vähemalt viie aasta pikkune merekogemus, mis võib sisaldada teenistust merel kas tüürimehe või mehaanikuna või lipuriigi inspektorina või sadamariigi kontrolli inspektori abina. Nimetatud kogemus sisaldab vähemalt kahe aasta pikkust perioodi merel kas tüürimehe või masinaosakonna ohvitserina.

5. Inspektorid peavad olema suutlikud suhtlema meremeestega suuliselt ja kirjalikult merel kõige sagedamini kasutatavas keeles.

6. Aktsepteeritakse ka eespool nimetatud kriteeriumidele mittevastavaid inspektoreid, kes käesoleva direktiivi vastuvõtmise päeval on liikmesriigi pädeva asutuse poolt sadamariigi kontrolli tegemiseks tööle võetud.



7. Kui teatavas liikmesriigis teostavad artikli 15 lõigetes 1 ja 2 osutatud kontrolle sadamariigi kontrolli eest vastutavad inspektorid, on inspektoritel asjakohane kvalifikatsioon, mis hõlmab piisavat meresõidurvalisuse alast teoreetilist ja praktilist kogemust. Tavaliselt hõlmab see:

- a) head arusaamist meresõidurvalisusest ning sellest, kuidas seda kohaldatakse uuritavate toimingute suhtes;
  - b) turvatehnoloogia ja -meetodite head praktilist tundmist;
  - c) teadmisi kontrollipõhimõtete, -korra ja -meetodite kohta;
  - d) uuritavate toimingute head praktilist tundmist.
-

## **XII LISA**

### **KONTROLLIANDMEBAASI FUNKTSIONAALSUSED**

(osutatud artikli 24 lõikes 1)

1. Kontrolliandmebaasil on vähemalt järgmised funktsionaalsused:
  - Koondada liikmesriikide ja kõikide Pariisi memorandumile allakirjutanud riikide kontrolliandmed;
  - Anda andmeid laevade riskiprofiili ja kontrollimata jäänud laevade kohta;
  - Arvutada kõikide liikmesriikide kontrollikohustused;
  - Koostada artikli 16 lõikes 1 nimetatud lipuriikide valge, hall ja must nimekiri;
  - Anda andmeid laevaühingute tegevusnäitajate kohta;
  - Määrata kindlaks ohualade punktid, mida tuleb kontrollida igal kontrollimisel.
2. Kontrolliandmebaasil on võime kohaneda tulevaste arengutega ja on võimalik luua liidesed ühenduse muude mereohutusalaste andmebaasidega, sealhulgas SafeSeaNet-iga, millest saab andmeid laevade tegelike külastuste kohta liikmesriikide sadamates, ja vajaduse korral asjaomaste siseriiklike infosüsteemidega.

3. Kontrolliandmebaasist luuakse tugev hüperlink Equasis infosüsteemi. Liikmesriigid julgustavad inspektoreid tegema päringuid teabesüsteemi Equasis kaudu kättesaadavatest laevade kontrollimisega seotud avalikest ja eraandmebaasidest.
-

### **XIII LISA**

Liikmesriikide sadamates ja ankrukohtades toimunud kontrollimiste,  
kinnipidamiste ja sissesõidukeeldudega seotud teabe avaldamine  
(osutatud artiklis 26)

1. Artikli 26 kohaselt avaldatud teave peab sisaldama järgmist:
  - a) laeva nimi,
  - b) IMO identifitseerimisnumber,
  - c) laeva liik,
  - d) tonnaaž (gt),
  - e) ehitamisaasta, mis on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel,
  - f) laevaühingu nimi ja aadress,
  - g) lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik,

- h) lipuriik,
- i) asjakohaste konventsioonidega kooskõlas väljaantud klassifikatsioonitunnistused ja seadusjärgsed tunnistused ning asutus või organisatsioon, kes andis välja iga üksiku kõnealuse tunnistuse, sealhulgas väljaandmiskuupäev ja kehtivuse lõppkuupäev,
- j) punktis i osutatud tunnistustega seotud viimase vahe- või iga-aastase ülevaatuse sadam ja kuupäev ning ülevaatuse läbiviinud asutuse või organisatsiooni nimi,
- k) kuupäev, riik, kinnipidav sadam,

2. Vastavalt artiklile 26 avaldatud teave kinni peetud laevade kohta peab sisaldama ka järgmist:

- a) kinnipidamiste arv 36 eelnenud kuu jooksul,
- b) kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev,
- c) kinnipidamise kestus päevades,
- d) kinnipidamise põhjused selgelt ja täpselt,
- e) vajaduse korral märge selle kohta, kas asjaomase ülevaatuse korraldanud tunnustatud organisatsioon vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos põhjustasid kinnipidamise,

- f) selle laeva osas võetud meetmete kirjeldus, millel on lubatud suunduda lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse,
  - g) kui laeva suhtes kohaldatakse mõnes ühenduse sadamas või ankrukohas sissesõidukeeldu, siis selle meetme põhjused selgelt ja täpselt.
-

## XIV LISA

### ANDMED, MIS ESITATAKSE SEOSSES RAKENDAMISE JÄLGIMISEGA (osutatud artiklis 29)

1. Hiljemalt iga aasta 1. aprilliks peavad liikmesriigid komisjonile eelmise aasta kohta esitama järgmised andmed.

- 1.1. Nende nimel sadamariigi kontrolli raames tegutsevate inspektorite arv.

See teave tuleb komisjonile edastada järgmist näidistabelit <sup>1,2</sup> kasutades.

Sadam/piirkond	Täiskohaga inspektorite arv (A)	Osalise tööajaga inspektorite arv (B)	(B) ümberarvestamine täiskohtadeks (C)	Kokku (A+C)
Sadam X või piirkond X ....				
Sadam Y või piirkond Y ....				
KOKKU				

<sup>1</sup> Kui sadamariigi kontrolliga seoses teostatud kontrollimised moodustavad üksnes osa inspektori tööst, tuleb inspektorite koguarv ümber arvestada täiskohaga inspektorite arvule vastavaks arvuks. Kui üks ja sama inspektor töötab rohkem kui ühes sadamas või geograafilises piirkonnas, tuleb kohaldatavat osalist tööaega märkivat ekvivalenti arvestada iga sadama puhul.

<sup>2</sup> See teave tuleb esitada siseriiklikul tasandil ning asjassepuutuva liikmesriigi iga sadama kohta eraldi. Käesoleva lisa kohaldamisel käsitatakse sadamana vastavalt vajadusele kas üksikut sadamat või inspektori või inspektorite meeskonna hõlmavat geograafilist piirkonda, kus asub mitu sadamat.

1.2. Riigi sadamaid väisanud üksikute laevade üldarv. Kõnealune arv koosneb käesoleva direktiiviga hõlmatud laevade arvust, mis sisenesid liikmesriikide sadamatesse ning mida siseriiklikul tasandil võetakse arvesse ühekordselt.



2. Liikmesriigid peavad:

- a) esitama komisjonile iga kuue kuu järel loetelu nende sadamatesse sisenenud või sadama valdajale või asutusele ankrukohta saabumisest teatanud üksikute laevade, välja arvatud liinilaevadena kasutavate reisi- ja kaubalaevade külastuste kohta, lisades laeva iga liikumise kohta laeva IMO identifitseerimisnumbri ja saabumiskuupäeva ja sadama. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab üldnimetatud teavet automaatselt otsida ja töödelda. Kõnealune loetelu esitatakse nelja kuu jooksul alates selle ajavahemiku lõpust, mille kohta andmed kehtivad;
- ja
- b) esitama komisjonile punktis a nimetatud, reisijate veoga tegelevate liinilaevade ja kaubaliinilaevade eraldi loetelud hiljemalt kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ning edaspidi iga kord, kui nimetatud liinidel toimub muudatusi. Loetelu sisaldab iga laeva puhul selle laeva IMO identifitseerimisnumbrit, nime ja marsruuti. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab üldnimetatud teavet automaatselt otsida ja töödelda.

## **XV LISA**

### A osa

#### KEHTETUKS TUNNISTATUD DIREKTIIV JA SELLE HILISEMAD MUUDATUSED

(osutatud artiklis 37)

Nõukogu direktiiv 95/21/EÜ

(EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1)

Nõukogu direktiiv 98/25/EÜ

(EÜT L 133, 7.5.1998, lk 19)

Komisjoni direktiiv 98/42/EÜ

(EÜT L 184, 27.6.1998, lk 40)

Komisjoni direktiiv 1999/97/EÜ

(EÜT L 331, 23.12.1999, lk 67)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu

direktiiv 2001/106/EÜ

(EÜT L 19, 22.1.2002, lk 17)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu

direktiiv 2002/84/EÜ

(EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53)

üksnes artikkel 4

B osa

SISERIIKLIKKU ÕIGUSSE ÜLEVÕTMISE  
TÄHTAEGADE LOETELU  
(osutatud artiklis 37)

Direktiiv	Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaeg
Direktiiv 95/21/EÜ	30. juuni 1996
Direktiiv 98/25/EÜ	30. juuni 1998
Direktiiv 98/42/EÜ	30. september 1998
Direktiiv 1999/97/EÜ	13. detsember 2000
Direktiiv 2001/106/EÜ	22. juuli 2003
Direktiiv 2002/84/EÜ	23. november 2003

## XVI LISA

### VASTAVUSTABEL

(osutatud artiklis 37)

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 1 sissejuhatav lause	Artikli 1 sissejuhatav lause
Artikli 1 esimene taane	Artikli 1 punkt a
Artikli 1 teine taane	Artikli 1 punkt b
–	Artikli 1 punkt c
Artikli 2 sissejuhatav lause	Artikli 2 sissejuhatav lause
Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 2 lõike 1 esimene taane	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 2 lõike 1 teine taane	Artikli 2 lõike 1 punkt b
Artikli 2 lõike 1 kolmas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt c
Artikli 2 lõike 1 neljas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt d
Artikli 2 lõike 1 viies taane	Artikli 2 lõike 1 punkt e
Artikli 2 lõike 1 kuues taane	Artikli 2 lõike 1 punkt f
Artikli 2 lõike 1 seitsmes taane	Artikli 2 lõike 1 punkt g
Artikli 2 lõike 1 kaheksas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt h
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
–	Artikli 2 lõige 3
–	Artikli 2 lõige 4
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 5

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 2 lõige 4	–
–	Artikli 2 lõige 6
–	Artikli 2 lõige 7
Artikli 2 lõige 5	Artikli 2 lõige 8
–	Artikli 2 lõige 9
–	Artikli 2 lõige 10
Artikli 2 lõige 6	Artikli 2 lõige 11
Artikli 2 lõige 7	Artikli 2 lõige 12
Artikli 2 lõige 8	Artikli 2 lõige 13
–	Artikli 2 lõige 14
Artikli 2 lõige 9	Artikli 2 lõige 15
–	Artikli 2 lõige 16
Artikli 2 lõige 10	Artikli 2 lõige 17
–	Artikli 2 lõige 18
–	Artikli 2 lõige 19
–	Artikli 2 lõige 20
–	Artikli 2 lõige 21
–	Artikli 2 lõige 22
Artikli 3 lõike 1 esimene lõik	Artikli 3 lõike 1 esimene lõik
–	Artikli 3 lõike 1 teine lõik
–	Artikli 3 lõike 1 kolmas lõik
Artikli 3 lõike 1 teine lõik	Artikli 3 lõike 1 neljas lõik
	Artikli 3 lõike 1 viies lõik
	Artikli 3 lõike 1 kuues lõik

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 3 lõiked 2–4	Artikli 3 lõiked 2–4
–	Artikli 4 lõige 1
Artikkel 4	Artikli 4 lõige 2
Artikkel 5	–
–	Artikkel 5
–	Artikkel 6
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
–	Artikkel 9
–	Artikkel 10
–	Artikkel 11
	Artikkel 12
Artikli 6 lõike 1 sissejuhatav lause	–
–	Artikli 13 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 6 lõike 1 punkt a	Artikli 13 lõike 1 punkt a
–	Artikli 13 lõike 1 punkt b
Artikli 6 lõike 1 punkt b	Artikli 13 lõike 1 punkt c
Artikli 6 lõige 2	–
–	Artikli 13 lõige 2
Artikli 6 lõige 3	Artikli 13 lõige 3
Artikli 6 lõige 4	–
Artikkel 7	–
Artikkel 7a	–
Artikkel 7b	–
–	Artikkel 14

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
–	Artikkel 15
–	Artikkel 16
Artikkel 8	Artikkel 17
–	Artikkel 18
Artikli 9 lõiked 1 ja 2	Artikli 19 lõiked 1 ja 2
Artikli 9 lõike 3 esimene lause	Artikli 19 lõige 3
Artikli 9 lõike 3 2–4 lause	Artikli 19 lõige 4
Artikli 9 lõiked 4–7	Artikli 19 lõiked 5–8
–	Artikli 19 lõige 9 ja 10
Artikkel 9a	–

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 10 lõiked 1–3	Artikli 20 lõiked 1–3
–	Artikli 20 lõige 4
Artikli 11 lõige 1	Artikli 21 lõige 1
–	Artikli 21 lõige 2
Artikli 11 lõige 2	Artikli 21 lõike 3 esimene lõik
Artikli 11 lõike 3 esimene lõik	–
Artikli 11 lõike 3 teine lõik	Artikli 21 lõike 3 teine lõik
Artikli 11 lõiked 4–6	Artikli 21 lõiked 4–6
Artikli 12 lõiked 1–3	Artikli 21 lõiked 1–3
Artikli 12 lõige 4	Artikli 22 lõige 4
–	Artikli 22 lõiked 5–7
Artikli 13 lõiked 1 ja 2	Artikli 23 lõiked 1 ja 2
–	Artikli 23 lõiked 3–5
Artikkel 14	–
Artikkel 15	–
–	Artikkel 24
–	Artikkel 25
–	Artikkel 26
	Artikkel 27
Artikli 16 lõiked 1 ja 2	Artikli 28 lõiked 1 ja 2
Artikli 16 lõige 2a	Artikli 28 lõige 3
Artikli 16 lõige 3	Artikli 28 lõige 4
Artikkel 17	Artikkel 29
–	Artikkel 30
Artikkel 18	Artikkel 31



Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikkel 19	Artikkel 32
–	Artikkel 33
Artikkel 19a	Artikkel 34
–	Artikkel 35
Artikkel 20	Artikkel 36
–	Artikkel 37
Artikkel 21	Artikkel 38
Artikkel 22	Artikkel 39

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
I lisa	–
–	I lisa
–	II lisa
–	III lisa
II lisa	IV lisa
III lisa	V lisa
IV lisa	VI lisa
V lisa	VII lisa
VI lisa	X lisa
VII lisa	XI lisa
–	XII lisa
VIII lisa	XIII lisa
IX lisa	IX lisa
X lisa	XIV lisa
XI lisa	VIII lisa
XII lisa	–
–	XV lisa
–	XVI lisa