

# EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

*Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument*

25.4.2007

EP-PE\_TC1-COD(2005)0238

**\*\*\*I**

## **EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT**

vastu võetud esimesel lugemisel 25. aprillil 2007. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses (uuesti sõnastatud) (EP-PE\_TC1-COD(2005)0238)

PE 387.108

**ET**

**ET**

## EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 25. aprillil 2007. aastal

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/.../EÜ,  
mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses (uuesti sõnastatud)

(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>

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/21/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses)<sup>4</sup> on mitu korda oluliselt muudetud. Täiendavatest muudatustest tulenevalt tuleks kõnealune direktiiv selguse huvides uuesti sõnastada.

---

<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 seisukoht.*

<sup>4</sup> EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud *Euroopa Parlamendi ja nõukogu* direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

- (2) Ühendus on tõsiselt mures laevaõnnetuste ning liikmesriikide merede ja rannikualade reostuse pärast.
- (3) Samuti on ühendus mures elu- ja töötingimuste pärast laevadel.
- (4) Rahvusvaheliste konventsioonide, koodeksite ja resolutsioonide range kohaldamisega saab oluliselt vähendada standarditele mittevastavate laevade arvu ühenduse vetes ning seeläbi tõhusalt parandada ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel.
- (5) ***Ühendus soovib seoses sellega Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) 2006. aasta meretöö konventsiooni osa 5.2.1, mis käsitleb sadamariigi kohustusi, peatset ratifitseerimist.***
- (6) Ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite täitmise järelevalve peaks olema peamiselt lipuriigi ülesanne. 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, ***tunnustades samas, et sadamariigi kontroll ei ole eksperthinnang, et kontrolli aruanne ei ole merekõlblikkuse tunnistus, ning et sadamariigi kontroll ei vabasta lipuriike oma kohustustest.***
- (7) Liikmesriikide ühtlustatud lähenemine rahvusvaheliste standardite tõhusale jõustamisele nende jurisdiktsiooni all olevates vetes seilavate laevade ja nende sadamate kasutamise suhtes väldib konkurentsi moonutamist.

- (8) Laevandust ohustavad terroriaktid. Transpordialaseid turvameetmeid tuleks rakendada tõhusalt ning liikmesriigid peaksid aktiivselt jälgima turvaeeskirjade järgimist, viies läbi turvakontrolle.
- (9) Tuleks kasutada ära kogemusi, mis on saadud 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi toimimisest.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta 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 ühenduse ühtlustatud kava, mis hõlmab sadamariigi kontrolli teostavate järelevalveinspektorite kvalifikatsiooni ja **koolitust**.
- (11) **Sadamariigi** tõhusa kontrollikorraga tuleks **püüda tagada** see, et korrapäraselt kontrollitakse kõiki Euroopa Liidu sadamates peatuvaid **laevu**. **Kontroll** peaks keskenduma normidele mittevastavatele laevadele; normidele vastavaid laevu, milleks on rahuldavate kontrolliprotokollidega või Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (*IMO*) liikmesriikide auditeerimiskavale vastavad laevad, tuleks tunnustada harvemate kontrollide abil. Kõnealune uus kontrollikord tuleks liita ühenduses kehtiva sadamariigi kontrollikorraga niipea, kui määratletakse selle eriaspektid, ning aluseks võetakse kontrolliandmete vahetamise kava, mille puhul iga liikmesriik annab oma õiglase panuse ühenduse eesmärgiks oleva põhjaliku kontrollimisalase kava loomisse. **Lisaks peavad liikmesriigid värbama ning säilitama vajaliku arvu töötajaid, sealhulgas kvalifitseeritud inspektoreid, võttes arvesse iga sadama laevaliikluse mahtu ja iseloomu.**

---

<sup>1</sup> EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1891/2006 (*ELT L 394, 30.12.2006, lk 1*).

- (12) *Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollikord peaks olema kooskõlas vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi raames tehtud tööga. Kui vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumist tulenevad muutused lepatakse kokku ühenduse tasandil enne Euroopa Liidus kohaldamist, tuleks ühenduse õiguse ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumid vahel luua tihe koostöö, et saavutada ühtne kontrollikord.*
- (13) Tuleks ühtlustada sadamariigi kontrolli eeskirjad ja kord, kaasa arvatud laevade kinnipidamise kriteeriumid, et tagada järjekindel ja tõhus kontroll kõikides sadamates, mis omakorda vähendaks oluliselt teatavate sadamate valikulist kasutamist sihtkohana, et vältida nõuetekohast kontrolli.
- (14) Teatavat liiki laevad kujutavad teatavasse vanusesse jõudes endast suurt õnnetus- või reostusohu ning peaksid seetõttu läbima laiendatud kontrolli; vaja on sätestada kõnealuse laiendatud kontrolli üksikasjad.
- (15) *Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollikorra kohaselt sõltuvad laevade korraliste kontrollide vahelised ajavahemikud nende riskiprofülist, mis on määratud teatud üldiste ja varasema kasutuse parameetritega. Kõrge riskiga laevade puhul ei tohiks see ajavahemik ületada kuute kuud.*
- (16) Mõningad laevad on oma viletsa seisundi, lipu ning varasema kasutuse tõttu ilmselgeks ohuks meresõiduohutusele ning merekeskkonnale. Seepärast ei tohiks neid lubada *ühenduses asuvasse* sadamatesse *ja ankrukohtadesse*, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et neid on võimalik ühenduse vetes ohutult kasutada. Tuleks kehtestada juhised menetluste kohta, mida sellise sissesõidu keelamise või keelu tühistamise puhul kohaldatakse. Läbipaistvuse huvides tuleks avalikustada laevade loetelu, millele on keelatud sissesõit *ühenduses asuvasse* sadamatesse *ja ankrukohtadesse*.

- (17) Selleks et vähendada teatavate valitsuste ja laevandusühingute koormat seoses korduskontrollidega, tuleks ro-ro tüüpi reisiparvlaeval või kiirreisilaeval teostatud ülevaatust, 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> ja mille tulemused rahuldavad külastusriiki, käsitada sadamariigi kontrollisüsteemi raames teostatava laiendatud kontrollina.
- (18) Asjakohaste konventsioonide sätete rikkumine tuleb lõpetada. Laevu, mille puudused on vaja kõrvaldada, võib juhul, kui täheldatud puudused ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, pidada kinni nii kaua, kui puudused on kõrvaldatud.
- (19) Põhjendamatute otsuste vältimiseks, millega kaasneb alusetu kinnipidamine ja viivitamine, peab olema õigus esitada kaebus pädevate asutuste tehtud kinnipidamisotsuste peale.
- (20) 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 kvalifikatsiooni ja koolitust.
- (21) Lootsidel ja sadamate valdajatel peaks olema võimalik jagada kasulikku teavet laevadel avastatud ***normist kõrvalekaldumiste*** kohta.

---

<sup>1</sup> EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

- (22) Tuleks uurida *kinnitatud õiguslikku huvi omavate isikute* kaebusi elu- ja töötingimuste kohta pardal. *Prioriteetsena tuleks uurida kaebusi tingimuste kohta pardal.* Iga kaebuseesitajat tuleks teavitada tema kaebusega seotud järelmeetmete võtmisest.
- (23) 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.
- (24) Kuna kontrolliandmebaas on sadamariigi kontrolli oluline osa, peaksid liikmesriigid tagama, et seda ajakohastatakse vastavalt ühenduse nõuetele.
- (25) Teabe avaldamine nende laevade ja nende kasutajate või laevaühingute kohta, mis ei täida ohutuse, tervise- ja merekeskkonnakaitse rahvusvahelisi standardeid, võib tõhusalt takistada lastisaatjatel neid laevu kasutamast ja olla omanikele stiimuliks kõrvaldada puudused
- (26) Kinnipeetava laeva kõik kontrollikulud ja sissesõidukeelu tühistamisega seotud kulud peaks kandma omanik või kasutaja.
- (27) Kõnealuse direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendamisvolituste kasutamise kord.<sup>1</sup> *Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, 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. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

- (28) *Eesmärgiga mitte kehtestada ebaproportsionaalset halduskoormust sisemaaliikmesriikidele, peaks nn miinimumreegel võimaldama neile erandite tegemist käesoleva direktiivi sätetest. Meetmed selle reegli rakendamiseks tuleks vastu võtta vastavalt kontrolliga regulatiivmenetlusele.*
- (29) Kuna liikmesriigid ei ole võimelised täielikult saavutama võetavate meetmetega seotud eesmäärke, mis on eelkõige normidele mittevastava laevaliikluse vähendamine ühenduse vetes merelaevade kontrolli hõlmava ühenduse kontrollisüsteemi parandamise abil ja ennetusmeetmete võtmise arendamine merereostuse valdkonnas, ning mida võib nende ulatuse ja mõju tõttu olla lihtsam 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 kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks.
- (30) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mille sisu on võrreldes varasema direktiiviga oluliselt muutunud. Kohustus võtta üle muutmata sätted tuleneb varasemast direktiivist.
- (31) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud XV lisa B osas sätestatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaegadega.



- (32) *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 ülevõtmismeetmete vahel, ning need tabelid avalikustama.*

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 mereohutust, meresõiduturvalisust, merekeskkonna kaitset ning laevadel elu- ja töötingimusi käsitlevatele rahvusvahelistele ja asjakohastele ühenduse õigusaktidele;
- b) luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustades kontrolli- ja kinnipidamise menetlused;
- c) *tagades, et kõiki ühenduse piires asuvates sadamates ja ankrukohtades peatuvaid laevu kontrollitakse nende riskiprofülist sõltuva sagedusega, kontrollides põhjalikumalt ja tihedamini suuremat riski kujutavaid laevu;*
- d) *kehtestades ühenduse sadamariigi kontrollikorraga seotud elemendid, mille eesmärk on luua ühised kriteeriumid sadamariigi poolt teostatavaks laevade kontrolliks ning ühtlustada kontrolli- ja kinnipidamise menetlusi.*

---

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

## 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 laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta ja selle 1978. aasta protokoll (*MARPOL 73/78*);
  - d) 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (*STCW 78*);
  - e) 1972. aasta konventsioon kokkupõrgete vältimise rahvusvaheliste eeskirjade kohta merel (*Colreg 72*);
  - f) 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (*ITC 69*);
  - g) 1976. aasta kaubandusliku meresõidu (miinimumstandardid) konventsioon (ILO nr 147);
  - h) rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostuskahjude eest, 1992 (*CLC 92*).

- 2) „Vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum” – 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitlev vastastikuse mõistmise memorandumiga ajakohastatud versioon.
- 3) **„IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimiskava raamistik ja menettlused” – IMO resolutsioon A. 974(24).**
- 4) **„Vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga piirkond” – geograafiline ala, millel vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga liikmesriigid teostavad kontrolli nimetatud memorandumiga raames.**
- 5) „Laev” – mis tahes merelaev, mille suhtes kohaldatakse ühte või mitut konventsiooni ja mis ei sõida sadamariigi lipu all.
- 6) „Avamererajatis” – merepõhja kinnitatud või ujuv platvorm, mida kasutatakse liikmesriigi mandrilaval või selle kohal.
- 7) **„Sadam” – maismaa- ja veeala, kus rajatised ja seadmed võimaldavad laevade vastuvõtmist, laadimist ja lossimist, kauba ladustamist, kaupade vastuvõtmist ja väljasaatmist, samuti reisijate pardaleminekut ja mahatulekut.**
- 8) „Ankrukoht” – koht sadamas või sadama jurisdiktsiooni alla kuuluv muu piirkond, mis on ankurdamiseks sobilik.
- 9) „Inspektor” – avalik teenistuja või muu isik, kellel on liikmesriigi pädeva asutuse täielikud volitused teha sadamariigi kontrolli ja kes vastutab selle pädeva asutuse ees.

- 10) „Pädev asutus” – vastavalt käesolevale direktiivile sadamariigi kontrolli eest vastutav veeteede amet.
- 11) „Meresõiduturvalisuse pädev asutus” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 725/2004 (*laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta*)<sup>1</sup> artikli 2 punktis 7 määratletud meresõiduturvalisuse pädev asutus.
- 12) „**Esmane kontroll**” – laeva külastamine inspektori poolt eesmärgiga kontrollida laeva vastavust asjaomastele konventsioonidele ja määrustele; see hõlmab vähemalt artikli **artikli 12 lõikega 2** nõutud kontrolle.
- 13) „Üksikasjalikum kontroll” – kontroll, mil kogu laeva, selle varustust ja laevaperet või, kui see on asjakohane, osa sellest kontrollitakse üksikasjalikult **artikli 12 lõikes 3** osutatud asjaoludel laeva konstruktsiooni, varustuse, mehituse, elu- ja töötingimuste ning laeval kehtivate töömeetodite täitmise osas.
- 14) „Laiendatud kontroll” – kontroll, mille kohaldamisala hõlmab vähemalt VIII lisas loetletud elemente. Laiendatud kontroll võib vajadusel sisaldada üksikasjalikumat kontrolli kooskõlas **artikliga 13**.
- 15) „Kaeбус” – mis tahes teave või aruanne, **välja arvatud artiklis 22 sätestatud lootside ja sadamate valdajate ettekanne** mille **esitab mis tahes füüsiline või juriidiline isik**, kes on **legitiimselt** huvitatud laeva ohutusest, sealhulgas laevapere ohutusest ja terviseohtudest, elu- ja töötingimustest laeval ning saaste vältimisest.

---

<sup>1</sup> ELT L 129, 29.4.2004, lk 6.

- 16) „Kinnipidamine” – laeva merelemineku ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudavad laeva meresõiduks kõlbmatuks.
- 17) „Sissesõidukeelu korraldus” – *otsus*, mis väljastatakse laeva kaptenile **ning lipuriigile** ning millega neid teavitatakse laeva sissesõidukeelust ühenduse **kõikidesse** sadamatesse **ja ankrukohtadesse**.
- 18) „Toimingukatkestamine” – laeva toimingu jätkamise ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudaksid toimingu jätkamise ohtlikuks.
- 19) „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 (ISM) koodeksiga kehtestatud kohustused ja kogu vastutuse.
- 20) „Tunnustatud organisatsioon” – klassifikatsiooniühing või muu eraõiguslik asutus, kes täidab seadusjärgseid ülesandeid lipuriigi ametiasutuse nimel.
- 21) „Seadusjärgne tunnistus” – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele.
- 22) „Klassifikatsioonitunnistus” – tunnustatud organisatsiooni väljaantud **dokument, mis kinnitab vastavust SOLAS 74 konventsiooni II.1 peatüki A.1 osa määrusele 3.1.**
- 23) „Kontrolliandmebaas” – **teabesüsteem ühenduses sadamariigi kontrollikorra rakendamise kohta ning vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi piirkonnas teostatud kontrollide arvesse võtmiseks.**

### Artikkel 3 Reguleerimisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mis tahes laeva ja selle laevapere suhtes, mis peatub liikmesriigi sadamas või ankrukohas.

***Prantsusmaa võib otsustada, et käesolevas lõikes sätestatud sadamad ei hõlma asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 sätestatud ülemeredepartemangudes asuvaid sadamaid.***

***Kui liikmesriik kontrollib laeva oma jurisdiktsiooni all olevates vetes mujal kui sadamas, käsitatakse seda käesoleva direktiivi kohaldamisel kontrollina.***

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

***Ilma sadamata sisemaaliikmesriigid tohivad teatud tingimustel teha erandi käesoleva direktiivi kohaldamisse. Komisjon võtab vastavalt artiklis 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele vastu meetmed, mis võimaldavad nimetatud erandimehhanismi rakendamist.***

2. Laevade puhul, mille kogumahutavus on alla 500 tonni, 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 vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumI 1. lisast.

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 **Kontrolliõigus**

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud meetmed, et kooskõlas rahvusvaheliste seadustega omada seaduslikku õigust käesolevas direktiivis osutatud kontrollide teostamiseks välisriikide laevadel.
2. Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks kohased *pädevad asutused* ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada **nende** ülesannete täitmine, nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis. Eelkõige värbavad ja säilitavad nad vajaliku arvu töötajaid, sealhulgas kvalifitseeritud inspektoreid, võttes arvesse iga sadama laevaliikluse mahtu ja omadusi.

Liikmesriigid kehtestavad asjakohase korra, et vastavalt **artiklitele 12 ning 13 ja I lisa II osale** tagada inspektorite olemasolu **esmasse ja laiendatud kontrollide** teostamiseks.

#### Artikkel 5 **Ühenduse kontrollikord**

1. Liikmesriigid **teostavad kontrolle vastavalt artiklis 12 ja I lisa kirjeldatud laevade kontrolliks väljavalimise korrale.**

2. *Iga liikmesriik teostab igal aastal niipalju laevade kontrolle, kui suur on tema osa igal aastal ühenduses ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi piirkonnas teostatavate kontrollide koguarvust. See osa põhineb laevade arvul, mis peatuvad asjassepuutuva liikmesriigi sadamates või ankrukohtades ning mida vaadeldakse ühenduse iga liikmesriigi ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riikide sadamates ja ankrukohtades peatuvate laevade arvu summa suhtes.*

#### *Artikkel 6*

##### *Vastavus ühenduse kontrollikorra*

*Vastavalt artiklile 5 kohustub iga liikmesriik:*

- a) *kontrollima kõiki oma sadamates ja ankrukohtades peatuvaid kõrgema prioriteediga laevu vastavalt artikli 11 punktis a sätestatule ning*
- b) *teostama igal aastal kõik kõrgema ja madalama prioriteediga laevade kontrollid vastavalt artikli 11 punktides a ja b sätestatule, mis vastab vähemalt selle liikmesriigi aastasele kontrollikohustusele.*

#### *Artikkel 7*

##### *Asjaolud, mille korral teatud laevad ei kuulu kontrollimisele*

1. *Järgnevatel asjaoludel võib liikmesriik otsustada kõrgema prioriteediga laeva kontrollimise edasi lükata:*
- i) *kui kontrolli on võimalik teostada laeva järgmisel peatumisel samas liikmesriigis, eeldusel, et see laev ei peatu vahepealsel ajal üheski teises ühenduse ega vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas ning edasilükkamine ei ületa 15 päeva, või*



- ii) *kui kontrolli on 15 päeva jooksul võimalik teostada mõnes muus ühenduse või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi piirkonna vahesadamas, eeldusel, et riik, kus see vahesadam asub, on nõus seda kontrolli teostama.*

*Kui kontrolli teostamine on edasi lükatud, kuid seda ei ole punktide i ja ii kohaselt teostatud ega salvestatud kontrolliandmebaasi, käsitatakse seda kontrolli edasi lükanud liikmesriigi suhtes mitteteostatud kontrollina.*

- 2. *Järgmistel erakorralistel asjaoludel ei käsitata kõrgema prioriteediga laevade puhul kontrolli teostamata jätmist mitteteostatud kontrollina, eeldusel, et kontrolli mitteteostamise põhjus on salvestatud kontrolliandmebaasi, kui pädeva asutuse hinnangul kujutaks kontrolli teostamine ohtu inspektoritele, laevale, selle laevaperele, sadamale või merekeskkonnale.*
- 3. *Kui kontrolli ei teostata ankrukohal paikneval laeval, ei loeta seda teostamata kontrolliks, eeldusel, et punkti ii kohaldamisel on teostamata kontrolli põhjus salvestatud kontrolliandmebaasi, kui:*
  - i) *laeva kontrollitakse 15 päeva jooksul mõnes teises ühenduse või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi piirkonna sadamas vastavalt I lisale, või*
  - ii) *pädeva asutuse hinnangul kujutaks kontrolli teostamine ohtu inspektoritele, laevale, selle laevaperele, sadamale või merekeskkonnale.*
- 4. *Komisjon võib vastavalt artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele võtta vastu käesoleva artikli rakendamise meetmed.*

*Artikkel 8*  
Teavitamine laevade saabumisest

1. Liikmesriigi *sadamasse* või ankrukohta *suunduva* laeva, *mille suhtes võib vastavalt artiklile 13 kohaldada laiendatud kontrolli*, kasutaja, esindaja või kapten teatab selle saabumisest vastavalt III lisale.
2. *Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem)*<sup>1</sup> artikli 4 lõikes 1 viidatud teavitamise vastu võtmisel edastab asjakohane sadama valdaja selle teabe pädevale asutusele.
3. *Käesolevas artiklis sätestatud teabevahetuseks kasutatakse elektroonilisi vahendeid. Muid vahendeid kasutatakse ainult elektrooniliste vahendite puudumisel.*
4. *Seoses laevade teavitamisega on III lisa kohaldamisel liikmesriikide väljatöötatud kord ja vorming vastavuses direktiivis 2002/59/EÜ sätestatuga.*

*Artikkel 9*  
*Laeva riskiprofiil*

1. *Kõikidele liikmesriigi sadamas või ankrukohas peatuvatele laevadele tuleb omistada laeva riskiprofiil, mis määratleb kontrolli prioriteetsuse, kontrollide vahelise aja ning kontrollide ulatuse. Kõikide laevade riskiprofiilid tehakse teatavaks ning sisestatakse kontrolliandmebaasi.*

---

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

2. *Laeva riskiprofiil määratletakse üldiste ja varasema kasutuse parameetrite kaudu järgmiselt:*

a) *üldparameetrid*

*vastavalt I lisa I osa 1. jaole ja II lisale põhinevad üldparameetrid laeva liigil, laeva vanusel, lipuriigi tegevusel, asjaomastel tunnustatud organisatsioonidel ning laevauhingu tegevusel;*

b) *varasema kasutuse parameetrid*

*vastavalt I lisa I osa 2. jaole ja II lisale põhinevad varasema kasutuse parameetrid antud perioodil puuduste esinemise ja kinnipidamiste arvul.*

3. *Komisjon võtab kooskõlas artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusega vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, määratledes eelkõige:*

- igale ohuparameetrile omistatud väärtused,*
- igale laeva riskiprofiili tasemele vastava ohuparameetrite kombinatsiooni,*
- I lisa I osa 1. jao punkti c alapunktis iii viidatud asjakohastele normidele vastavuse tõendamise seotud lipuriigi kriteeriumide rakendamise tingimused.*

*Artikkel 10*  
*Kontrollide sagedus*

1. *Ühenduse sadamates või ankrukohtades peatuvad laevad läbivad korralise kontrolli või täiendava kontrolli järgmiselt:*
  - a) *vastavalt I lisa II osa 1. jaole kuuluvad laevad korralisele kontrollimisele eelnevalt määratud ajavahemike järel sõltuvalt nende riskiprofülist. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ei tohi ületada kuute kuud. Vastavalt I lisa II osa 1. jaole suureneb muude riskiprofüilidega laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ohu vähenedes;*
  - b) *laevad peavad läbima kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist, järgmiselt:*
    - i) *pädev asutus tagab, et laevad, millele I lisa II osa 2.1. jaos loetletud esmatähtsad tegurid kohalduvad, kuuluvad kontrollimisele,*
    - ii) *laevad, millele I lisa II osa 2.2. jaos loetletud ootamatud tegurid kohalduvad, võivad kuuluda kontrollimisele. Otsus taolise täiendava kontrolli teostamiseks jäetakse pädevale asutusele, kes teeb professionaalse otsuse.*
2. *Korraline ja täiendav kontroll hõlmab iga laeva eelnevalt kindlaksmääratud osade uurimist, mis erinevad vastavalt laeva liigile, kontrolli liigile ja eelnevate sadamariigi kontrollide tulemustele.*

*Kontrolliandmebaas näitab, milliste elementide abil iga kontrolli käigus kontrollitavaid ohupiirkondi määratleda.*

3. *Komisjon võtab kooskõlas artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusega ja võttes arvesse vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi raames kohaldatavaid menetlusi vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, määratledes eelkõige kontrollitavate osade loetelu sõltuvalt laeva liigist.*

#### *Artikkel 11*

##### *Laevade kontrolliks väljavalimine*

*Pädev asutus tagab, et laevad valitakse kontrolliks välja nende riskiprofiili alusel vastavalt I lisa I osas esitatud kirjeldusele ning kui vastavalt I lisa II osa 2. jaole ilmnevad esmased või ootamatud tegurid.*

*Laevade kontrollimisel pädev asutus:*

- a) *kõrgema prioriteediga laevade puhul valib välja laevad, mille kohustusliku kontrolli tähtaeg on saabunud, kooskõlas I lisa II osa 3.1. jaos kirjeldatud laevade kontrolliks väljavalimise korraga;*
- b) *madalama prioriteediga laevade puhul võib välja valida laevad, mis vastavad kontrollimise aluseks olevatele tingimustele, kooskõlas I lisa II osa 3.2. jaoga.*

#### *Artikkel 12*

##### *Kontrolli liigid*

1. *Liikmesriigid tagavad, et laevad, mis valitakse kontrolliks välja kooskõlas artikliga 11, kuuluvad esmasele kontrollimisele, üksikasjalikumale kontrollimisele või laiendatud kontrollimisele järgmiselt:*

## 2. *Esmased kontrollid*

- a) *Igal laeva esmasel kontrollil tagavad pädevad asutused*, et inspektorid vähemalt kontrollivad IV lisas loetletud tunnistusi ja dokumente, mis peavad kooskõlas ühenduse *kehtivate* meresõiduohutuslaste õigusaktide ja rahvusvaheliste konventsioonidega pardal *olema*.
- b) *Kui* laevale on antud luba sadamast lahkuda, tingimusel et puudused kõrvaldatakse järgmises sadamas, piirdatakse järgmises sadamas kontrolli käigus selle kontrollimisega, kas kõnealused puudused on kõrvaldatud.

Oma ametialase arvamuse kohaselt võib inspektor siiski otsustada kontrolli laiendada, et kaasata täiendavaid *kontrollimisi*.

- 3. *Üksikasjalikumad kontrollid, sealhulgas laeval kehtivate töömeetodite täitmise täiendav kontroll teostatakse, kui* pärast lõikes 2 punktis b osutatud kontrollimist on põhjendatud alus arvata, et laeva, selle varustuse või laevapere seisukord kaldub oluliselt kõrvale konventsiooni asjakohastest *nõuetest*.

„*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 ja VII lisa C *jaos*.

### *Artikkel 13*

#### *Laiendatud kontrollid*

1. *Järgmiste laevatüüpide suhtes kohaldatakse laiendatud kontrollimist kooskõlas I lisa II osa 3.1. jao punktidega a ja b:*
  - *kõrge riskiprofüliga laevad,*
  - *rohkem kui 12 aastat vanad reisilaevad, naftatankerid, gaasi- ja kemikaalitankerid ning puistlastilaevad,*
  - *kõrge riskiprofüliga laevad või rohkem kui 12 aastat vanad reisilaevad, naftatankerid, gaasi- ja kemikaalitankerid ning puistlastilaevad esmatähtsate või ootamatute tegurite puhul,*
  - *laevad, mille suhtes kohaldatakse kooskõlas artikliga 20 sissesõidukeelule järgnevat korduvkontrolli.*
2. *Pärast laiendatud kontrolliks valitud laevalt eelteatise saamist teatab pädev asutus laevale viivitamata, kas laiendatud kontroll teostatakse.*

### *Artikkel 14*

#### *Ühenduse mereohutusalaseid õigusakte käsitlevad suunised ja menetlused*

1. *Käesoleva direktiivi kohaldamisel võetakse nõuetekohaselt arvesse VI lisas määratletud laevade kontrolli vastavat korda ja suuniseid.*

*Lükkmesriigid tagavad, et nende pädevaid asutusi teavitatakse õigeaegselt asjakohastest suunistest või asjakohasest korrast, mida tuleb rakendada kooskõlas ühenduse õigusaktidega, ning nad kontrollivad kõnealuste suuniste ja kõnealuse korra nõuetekohast rakendamist.*

2. *Turvalisuse kontrolli puhul kohaldavad liikmesriigid VII lisas kehtestatud korda kõikidele määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõigetes 1 ja 2 osutatud laevadele, mis peatuvad nende sadamates, kuid ei sõida kontrolli korraldava sadamariigi lipu all.*

*Liikmesriigid kohaldavad nimetatud korda määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõikes 3 osutatud laevadele, kui nimetatud määrus laieneb artikli 3 lõikes 3 osutatud laevadele.*

3. *Artikli 13 sätteid laiendatud kontrollide kohta kohaldatakse ro-ro tüüpi reisiparvlaevadele või kiirreisilaevadele kooskõlas direktiivi 1999/35/EÜ artikli 2 punktidega a ja b.*

*Kui laeva vaadeldakse vastavalt direktiivi 1999/35/EÜ artiklitele 6 ja 8, käsitatakse sellist vaatlust vajaduse korral üksikasjalikuma või laiendatud kontrollina ning see lisatakse sellisena kontrolliandmebaasi.*

*Püramata kooskõlas direktiivi 1999/35/EÜ artikliga 10 otsustatud ro-ro tüüpi reisiparvlaeva või kiirreisilaeva kasutamise takistamist, kohaldatakse vastavalt vajadusele käesoleva direktiivi sätteid puuduste kõrvaldamise, laeva kinnipidamise, sissesõidukeelu ja järelkontrollide kohta.*

#### *Artikkel 15*

##### *Teatavate laevade sissesõidu keelamine*

1. Liikmesriik tagab, et *käesolevas lõikes* loetletud kriteeriumidele vastavat laeva ei lubata tema sadamatesse ega ankrukohtadesse, välja arvatud *artikli 20* lõikes 6 nimetatud juhtudel, *kui laev:*
- *mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel kuulub vastavalt vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile ja kontrolliandmebaasis registreeritud teabele ning komisjoni avaldatavale igaaastasele teabele musta või halli nimekirja, ja*



- *mis on liikmesriigi või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi sadamas viimase 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on nõukogu direktiivi 99/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva kasutamist takistada.*

*Käesoleva lõike kohaldamisel jõustub vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis määratletud loetelu iga aasta 1. juulil.*

*Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles kolme kuu möödudes selle väljastamise kuupäevast ning juhul, kui IX lisa lõigetes 4 kuni 10 esitatud tingimused on täidetud.*

*Kui laevale kehtestatakse teine sissesõidukeeld, on see ajavahemik 12 kuud. Iga järgmine kinnipidamine ühenduse sadamas tähendab seda, et laev saab alalise sissesõidukeelu kõikidesse ühenduse sadamatesse või ankrukohtadesse.*

2. *Käesoleva artikli kohaldamisel järgivad liikmesriigid IX lisa punktis B sätestatud korda.*

#### *Artikkel 16*

##### *Kaptenile antav kontrollakt*

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

#### *Artikkel 17*

##### *Kaebused*

*Tõendatud ja õigustatud huvidega isikute esitatud kõiki kaebusi, artikli 2 lõike 15 mõistes, mis käsitlevad tingimusi laeva pardal, uurib esmalt pädev asutus.*

***Esmane uurimine peab võimaldama võimalikult kiiresti kindlaks teha, kas kaebus on vastuvõetav või kas see on ilmselgelt alusetu või selgelt kuritahtlik.***

Kui pädev asutus peab kaebust selgelt põhjendatuks, teavitab ta kaebuse esitajat oma otsusest ja selle põhjustest.

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

Liikmesriigid teavitavad lipuriigi valitsust põhjendatud kaebustest, ja võetud järelmeetmetest ning esitavad vajaduse korral koopia ka *ILOle*.

#### *Artikkel 18*

##### Puuduste kõrvaldamine ja laeva kinnipidamine

1. Pädev asutus veendub, et kõik kontrolli tulemusel kinnitust leidnud või ilmnenud 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 ilmnenud. 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 põhjendamatult kahjustamise oht.

3. Ilma et see piiraks kooskõlas määrusega (EÜ) nr 725/2004 kehtestatud piiranguid seoses turvalisusega, võidakse pädeva asutuse väljaantud kinnipidamiskorraldusega:
- a) anda korraldus, et laev jääb teatavasse asukohta või liigub teatavasse ankru- või kaikohta; ja
  - b) täpsustada olukorda, millest tulenevalt laeva kapten võib laeva täpsustatud asukohast ohutuskalutlustel või reostuse vältimiseks ära viia.

4. Oma ametialase arvamuse kujundamisel laeva kinnipidamise kohta järgib inspektor XI lisas kehtestatud kriteeriume.

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

Kui kinnipidamist õigustavaid puudusi ei ole võimalik koheselt kõrvaldada sadamas, kus laev kinni peeti, võib pädev asutus lubada laeval edasi sõita kinnipidamissadamale lähimasse võimalikku laevaremonditehasesse, kus puuduse võib kohe kõrvaldada, või nõuda, et puudused kõrvaldatakse maksimaalselt 30päevase tähtaja jooksul kooskõlas vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis kehtestatud suunistega. Sellisel juhul kohaldatakse *artikliga 20* ettenähtud korda.

5. Erakordsetel asjaoludel, kui laeva üldseisukord ilmselgelt ei vasta standarditele, võib pädev asutus lükata selle laeva kontrolli edasi, kuni vastutavad isikud on astunud 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 valitsusele, või kui see ei ole võimalik, *konsulile* või tema puudumisel riigi lähimale diplomaatilisele esindajale. Lisaks **teavitatakse selleks** määratud kontrollijaid või klassifikatsioonitunnistuste väljaandmise eest vastutavaid tunnustatud organisatsioone, kes on vastavalt rahvusvahelistele **konventsioonidele kohustuslikud** tunnistused välja andnud.
7. Käesoleva direktiivi sätteid 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. ***Pädev asutus teavitab sadama valdajat esimesel võimalusel kinnipidamise korralduse väljastamisest.***
10. Selleks et leevendada sadamas tekkivaid ummikuid, võib pädev asutus lubada viia kinnipeetav laev üle sadama muusse osasse, tingimusel et sellega ei kaasne ohtu. Sadamas tekkivate ummikute ohtu ei võeta siiski arvesse kinnipidamist või kinnipidamisest vabastamist käsitleva otsuse tegemisel.

Sadamate valdajad teevad pädeva asutusega koostööd, et hõlbustada kinnipeetavate laevade paigutamist.

*Artikkel 19*  
Kaebuse esitamise õigus

1. Laeva omanikul või kasutajal või tema esindajal liikmesriigis on õigus esitada kaebus pädeva asutuse kinnipidamisotsuse või sissesõidu keelamise kohta. Kaebus ei too kaasa kinnipidamise või sissesõidukeelu tühistamist, ***kuid see registreeritakse kontrolliandmebaasis.***
2. Selleks peavad liikmesriigid sätestama kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega kohase korra ja tagama selle toimimise. ***Liikmesriigid peavad tegema koostööd käesoleva artikli rakendamiseks ette nähtud ühtsete normide ja ühtse korra väljatöötamiseks eesmärgiga tagada kaebuste läbivaatamise mõistlikud tähtajad.***
3. Pädev asutus teavitab kohaselt laeva kaptenit lõikes 1 osutatud kaebuse esitamise õigusest ***ja sellega kaasnevatest praktilistest tingimustest.***
4. Kui laeva omaniku, kasutaja või tema esindaja esitatud kaebuse või nõude tulemusena tühistatakse kinnipidamine või sissesõidukeeld 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 25* avaldatud teave parandatakse 24 tunni jooksul pärast sellise otsuse vastuvõtmist.

*Artikkel 20*  
Kontrolli ja kinnipidamiste järelmeetmed

1. Kui *artikli 18* lõikes 2 osutatud puudusi ei saa kõrvaldada kontrollisadamas, võib selle liikmesriigi pädev asutus lubada kõnealusel laeval sõita *otse* järelmeetmete võtmist võimaldavas kinnipidamissadamale lähimasse 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 merkeskkonna põhjendamatu kahjustamise oht.
2. Kui otsus saata laev laevaremonditehasesse tuleneb mittevastavusest *IMO* 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 18* 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 on esitanud tõendid veenmaks laeva puudused avastanud liikmesriigi pädevat asutust ning tõendanud, 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 valitsusega.

6. Erandina lõike 4 sätetest võib sadamariigi asjaomane asutus lubada laeval siseneda konkreetsele sadamasse **või ankrukohta** vääramatu jõu puhul 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 21*

##### Inspektorite kutsealased nõuded

1. Kontrolli viivad läbi ainult XII lisas osutatud erialase ettevalmistuse kriteeriumidele vastavad inspektorid, keda pädev asutus on volitanud teostama sadamariigi kontrolli.

2. Kui sadamariigi pädeval asutusel puudub nõutav erialane asjatundlikkus, võib selle pädeva asutuse inspektorit abistada nõutavat asjatundlikkust omav isik.
3. Sadamariigi kontrolli tegevatel pädevatel asutustel, inspektoritel ja neid abistavatel isikutel ei ole ärihuve seoses kontrollisadamaga ega kontrollitavate laevadega, samuti ei tohi inspektorid töötada töö- või töövõtulepingu alusel valitsusvälistes organisatsioonides, mis annavad välja seadusega ettenähtud 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>.
5. Liikmesriigid tagavad, et inspektorite pädevust kontrollitakse ning nende teadmisi testitakse vastavalt lisale XII, enne kui neil lubatakse teostada kontrolle ning seejärel iga viie aasta möödudes.
6. Liikmesriigid tagavad, et inspektorid saavad asjakohase koolituse seoses käesolevas direktiivis sätestatud muudatustega **ühenduse** sadamariigi kontrollikorras ning seoses muudatustega konventsioonides.
7. Koostöös liikmesriikidega arendab ja edendab komisjon ühenduse ühtlustatud kava, mis käsitleb inspektorite kvalifikatsiooni ja koolitust.

---

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



## Artikkel 22

### Lootside ja sadamate valdajate ettekanded

1. Liikmesriigid võtavad asjakohased meetmed tagamaks, et nende lootsid, kes **tegelevad liikmesriigi** sadamasse suunduva või liikmesriigisisest transiiti teostava laevaga, **tohivad** viivitamata **teatada** sadamariigi või rannikuriigi pädevale asutusele, nagu see on asjakohane, mil iganes nad oma tavapäraste ülesannete käigus avastavad **normist kõrvalekaldumisi, asjaolusid või selgeid** puudusi, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või merekeskkonda.
2. Kui sadamate valdajad oma tavapäraste ülesannetega käigus avastavad, et nende sadamas oleval laeval on **normist kõrvalekaldumisi, asjaolusid või selgeid** puudusi, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatuks ohuks merekeskkonnale, teavitab sadama valdaja sellest viivitamata kõnealuse sadamariigi pädevat asutust.
3. Liikmesriigid **tagavad**, et lootsid ja sadamate **valdajad teatavad järgmisest teabest** või samaväärset aruannet võimaluse korral elektroonilisel **kujul**:
  - **teave laeva kohta (nimi, IMO number, kutsung ja lipp);**
  - **teave reisi kohta (lähtesadam, sihtsadam);**
  - **laeva pardal ilmnunud normist kõrvalekaldumiste, asjaolude või selgete puuduste kirjeldus.**
4. **Komisjon võib vastavalt artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele võtta vastu meetmed käesoleva artikli rakendamiseks, sealhulgas lootside või sadama valdajate teatatud normist kõrvalekaldumistest, asjaoludest või selgetest puudustest ning liikmesriikide võetud järelmeetmetest teavitamise ühtlustatud elektroonilise vormingu ning teavitamise korra.**

*Artikkel 23*  
Koostöö

1. Iga liikmesriik tagab, et tema sadamate valdajad ja muud asjaomased ametiasutused või organid esitavad sadamariigi kontrolli eest vastutavale pädevale asutusele järgmise nende valduses oleva teabe:
  - teave, mis on esitatud vastavalt III lisale;
  - teave laevade kohta, mis ei ole järginud teavitamisnõudeid vastavalt käesolevale direktiivile ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivile 2000/59/EÜ (*laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates*)<sup>1</sup> ja direktiivile 2002/59/EÜ ning vajaduse korral määrusele (EÜ) nr 725/2004;
  - teave laevade kohta, mis on läinud merele, ilma et need vastaksid direktiivi 2000/59/EÜ artiklitele 7 või 10;
  - teave laevade kohta, mille suhtes on turvalisusega seotud põhjustel kehtestatud sissesõidukeeld või mis on sadamast välja saadetud.
2. Liikmesriigid järgivad teabevahetuse ning nende pädeva asutuse ja kõigi teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahelise koostöö sätteid ning kasutavad loodud sidekanaleid oma pädeva asutuse, komisjoni ja kontrolliandmebaasi vahel.

Liikmesriigid võtavad kõik asjakohased meetmed, et tagada kontrolliandmebaasi ajakohastamine seoses käesolevast direktiivist tulenevate nõuetega.

---

<sup>1</sup> EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

Kontrollide teostamiseks teevad kontrollijad päringu teabesüsteemi Equasis kaudu kättesaadavatest laevade kontrollimisega seotud avalikest ja eraandmebaasidest.

3. Liikmesriigid võtavad kõik asjakohased meetmed, et tagada kontrollimisi käsitleva teabe viivitamatu lisamine kontrolliandmebaasi.

Käesolevas lõikes osutatud teave on lisades X ja XIII osutatud *teave*.

4. *Iga liikmesriik tagab, et pädev sadamariigi kontrolli asutus edastab sadama valdajatele nende valduses oleva asjakohase teabe.*

#### **Artikkel 24** **Kontrolliandmebaas**

1. *Töötatakse välja Euroopa Liidu ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi ühine andmebaas. Komisjon arendab ja hooldab koostöös Euroopa Mereohutusametiga kontrolliandmebaasi, mis kajastab laevade riskiprofiile, näitab kõiki laevu, mille kontrolli tähtaeg on saabunud, arvutab kontrollikohustusi ning suudab vastu võtta andmeid laevade liikumise kohta.*
2. *Andmebaasi kasutatakse ka liikmesriikide laevade klassifitseerimiseks valgesse, halli või musta nimekirja vastavalt komisjoni poolt vastavalt artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele kehtestatud arvutusmeetodile.*
3. *Süsteemi tuumaks on ELi ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi ühised nõuded. Siiski on ühendusel ELi erinõuete puhul täielikud volitused võtta taoliste nõuete täitmiseks vastu otsuseid süsteemi väljatöötamise ja võimaliku kohandamise kohta.*
4. *Kontrolliandmebaasi on võimalik kohandada vastavalt tulevastele muutustele ning see ühildub teiste ühenduse mereohutuse andmebaasidega ja vajadusel asjakohaste riiklike infosüsteemidega.*

5. *Kontrolliandmebaas hõlmab vajadusel vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumid erinõudeid ning suudab vastu võtta vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumid osapooleks olevate kolmandate riikide salvestatud teavet kontrollide kohta käesoleva direktiivi kohaldamisel.*
6. *IMO liikmete ametiasutustel on kontrolliandmebaasis ainult lugemisrežiimis juurdepääs nende vastutusel tegutsevatele asutustele ning asjaomastele osapooltele. Selline juurdepääs on sõltuv konfidentsiaalsuskokkuleppest, mis on sarnane liikmesriikide inspektoritelt nõutava kokkuleppega.*

*Artikkel 25*  
Teabe avaldamine

1. Iga liikmesriigi pädev asutus võtab vajalikud meetmed, et tagada kontrollid, kinnipidamised ja sissesõidukeelde käsitleva teabe avaldamine kooskõlas XIII lisaga.
2. Käesoleva artikli sätted ei mõjuta vastutusega seotud siseriiklike õigusaktide kohaldamist.

*Artikkel 26*  
Laevade kasutajate ja laevaühingute tegevust hõlmav must nimekiri

*Vähemalt kord kuus koostab ja avaldab komisjon avalikul veebilehel teabe laevaühingute kohta, mille tegevusnäitajad on vastavalt I lisa I osa punktis e osutatud laeva riskiprofiili määramisele hinnatud väga madalaks kolmekuulises või pikemas ajavahemikus.*

*Komisjon võtab vastavalt artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele vastu vajaliku eeskirja käesoleva artikli rakendamiseks.*

*Artikkel 27*  
Kulude hüvitamine

1. Kui *artiklites 12 ja 13* 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 20* lõike 4 ja *artikli 15* 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 28*  
Rakendamise järelevalveks vajalikud andmed

Liikmesriigid esitavad komisjonile *või Euroopa Meresõiduohutuse Ametile XIV lisas* loetletud teabe nimetatud lisas märgitud ajavahemike järel.

Liikmesriigid võtavad kõik asjakohased meetmed, et tagada *komisjonile ja Euroopa Meresõiduohutuse Ametile* täielik ja piiranguteta juurdepääs *artikli 23* lõikes 2 osutatud kontrolliandmebaasis sisalduvale teabele.

### *Artikkel 29*

#### Nõuete täitmise ja tegevuse järelevalve liikmesriikides

Selleks et tagada käesoleva direktiivi tõhus rakendamine ja teostada ühenduse sadamariigi kontrollikorra 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 30*

#### Komitee

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

*Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.*

### *Artikkel 31*

#### Muutmise kord

Käesolevat direktiivi võib *selle kohaldamisala laiendamata* muuta vastavalt artikli 30 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele, et:

---

<sup>1</sup> EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 93/2007 (ELT L 22, 31.1.2007, lk 12).

- a) ***kohandada lisasid*** käesoleva direktiivi rakendamise saadud kogemustega ja võttes arvesse vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum arenguid;
- b) kohandada lisasid, ***välja arvatud I lisa***, võtmaks arvesse ühenduse mereohutuse ja -turvalisuse alaste õigusaktide ning asjaomaste rahvusvaheliste organite konventsioonide, protokollide, koodeksite ja resolutsioonide ning vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum jõustunud muudatusi;
- c) muuta määratlusi ja ***ajakohastada käesoleva*** direktiivi kohaldamisel oluliste rahvusvaheliste konventsioonide loetelu.

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

### ***Artikkel 32*** ***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*** peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

***Komisjon tagab, et selliselt sõnastatud karistused võimaldavad kontrollikorra ühtset kohaldamist ühenduses ega tekita liikmesriikidevahelist moonutamist.***

### ***Artikkel 33*** ***Läbivaatus***

Komisjon vaatab käesoleva artikli kohaldamise läbi hiljemalt 18 kuud pärast käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaja lõppu. Läbivaatusel kontrollitakse muu hulgas ***artiklis 5 sätestatud ühenduse kogu kontrollikohustuste täitmist*** sadamariigi kontrolliga tegelevate kontrollijate arvu igas liikmesriigis, läbiviidud ***kontrollide arvu ning artiklis 7 sätestatud teostamata kontrollide õiglase jaotuse mehhanismi toimimist.***

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

#### *Artikkel 34*

##### Rakendamine ja teavitamine

1. Liikmesriigid jõustavad artiklite [...] ja [...] lisade punktide [...] [varasema direktiiviga võrreldes sisuliselt muudetud artiklite ja nende alajaotuste ning lisade punktide] täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt 18 kuu möödumisel artiklis 31 kehtestatud **kuupäevast**.
2. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti peavad liikmesriigid lisama märkuse, et kehtivates õigusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiivi(de)le käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Liikmesriigid otsustavad selliste viidete tegemist ja kõnealuse märkuse sõnastust käsitlevad üksikasjad.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti.
4. Lisaks teavitab komisjon korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu edusammudest käesoleva direktiivi rakendamisel liikmesriikides.

#### *Artikkel 35*

##### Kehtetuks tunnistamine

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

---

\* Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.



Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ja neid tuleb lugeda *XVI lisas* esitatud vastavustabeli kohaselt.

*Artikkel 36*  
*Jõustumine*

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

Artikleid [...] ja [...] lisade punkte [...] [varasema direktiiviga samaks jäänud artikleid ja nende alajaotusi ning lisade punkte] kohaldatakse alates ...\*.

*Artikkel 37*  
*Adressaadid*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel  
president

Nõukogu nimel  
***eesistuja***

---

\*

*Käeoleva direktiivi jõustumise kuupäev.*

## ***I LISA***

### **ÜHENDUSE SADAMARIIGI KONTROLLIKORRA *ELEMENDID*** (osutatud *artiklis 5*)

Ühenduse sadamariigi kontrollikord sisaldab järgmisi elemente:

#### **I. LAEVA RISKIPROFIIL**

Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste parameetrite kombinatsioonist:

##### ***1. Üldised parameetrid***

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

Reisilaevu, naftatankereid, gaasi- ja kemikaalitankereid ja puistlastilaevu käsitatakse ohtlikumana.

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

***Üle 12 aasta vanuseid laevu*** käsitatakse ohtlikumana.

###### **c) Lipuriigi tegevus**

- i)** Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamise määr ELi ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas piirkonnas on olnud kõrge.
- ii)** Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamise määr ELi ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas piirkonnas on olnud madal.
- iii)** Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, millele on tehtud iseseisev audit vastavalt ***IMO liikmesriikide vabatahtliku auditeerimiskava raamistikule ja menetlustele*** kohustuslike vahendite rakenduskodeksile, ning mille puhul on tõendatud vastavus asjakohastele normidele ***kooskõlas artikli 9 lõike 3 kolmandas taandes osutatud meetmetega, või kuni nende meetmete vastu võtmiseni on esitatud tõendid parandustegevuskava esitamise kohta.***

- d) Tunnustatud organisatsioonid
- i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on madalad või väga madalad seoses nende kinnipidamiste määraga ELis ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas piirkonnas.
  - ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on kõrged seoses nende kinnipidamiste määraga ELis ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas piirkonnas.
  - iii) Nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/57/EÜ (*laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta*)<sup>1</sup> tingimuste alusel tunnustatud organisatsioonide tunnistusi omavaid laevu käsitatakse vähem ohtlikuna.
- e) Laevaühingu tegevus
- 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 ELis ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas 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 ELis ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmavas piirkonnas.

## **2. Varasema kasutuse parameetrid**

- i) Laevu, mida on peetud kinni rohkem kui ühel korral, käsitatakse ohtlikumana.
- ii) ***Laevu, mille puhul eelneva 36 kuu jooksul teostatud kontrolli(de) ajal on esinenud vähem kui viis puudust ja mida ei ole eelneva 36 kuu jooksul kinni peetud, käsitatakse vähem ohtlikuna.***

---

<sup>1</sup> EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2002/84/EÜ (EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53).

*iii)* Laevu, mida ei ole eelneva 36 kuu jooksul kinni peetud **käsitatakse** vähem ohtlikuna.

**1. ja 2. jaos** osutatud **üldised ja varasema kasutuse** ohuparameetrid kombineerides määratakse kindlaks järgmised laeva riskiprofiilid:

- suur oht
- standardoht
- väike oht.

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

## II. LAEVADE KONTROLL

Ühenduse sadamaid külastavad laevad läbivad regulaarsete ajavahemike järel korralise kontrolli ning ootamatute tegurite ilmnedes täiendav kontroll.

### 1. Korraline kontroll

**Korralisi kontrole teostatakse eelnevalt määratud ajavahemike järel. Nende sageduse** määrab kindlaks laeva riskiprofiil. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline intervall ei tohi ületada *kuute* kuud. Muude riskiprofiilidega laevade korraliste kontrollide vaheline intervall suureneb riski vähenedes.

Liikmesriigid teostavad korralist kontrolli:

- kõrge riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole Euroopa Liidu või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga riike hõlmava piirkonna sadamas eelneva *kuue* kuu jooksul kontrollitud. Suureks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates *viiendast* kuust.

- standardriskiprofiiliga laevadel, mida ei ole Euroopa Liidu või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmava piirkonna sadamas eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud. Standardohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 10. kuust.
- madala riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole Euroopa Liidu või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmava piirkonna sadamas eelneva **30 kuu** jooksul kontrollitud. Väikeseks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 24. kuust.

## 2. Täiendav kontroll

Laevad, mille puhul kehtivad järgmised **esmatähtsad või** ootamatud tegurid, peavad läbima kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist.

### 2.1. *Esmatähtsad tegurid*

***Laevad, mille puhul kehtivad järgmised esmatähtsad tegurid, peavad läbima kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist:***

- Laevad, mille kuulumine nende klassi on ohutuse tagamise eesmärgil pärast viimast kontrolli Euroopa Liidus või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi riike hõlmava piirkonna sadamas ajutiselt peatatud või **tühistatud**.
- **Laevad**, mille kohta teine liikmesriik on esitanud aruande või teatise.
- Laevad, mida ei ole võimalik kontrolliandmebaasi alusel tuvastada.
- Laevad:
  - mis on teel sadamasse osalenud kokkupõrkes, sõitnud kinni madalikule 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.
- *Laevad, mis ei täida käesoleva direktiivi artiklis 8, direktiivides 2000/59/EÜ ja 2002/59/EÜ ja vajaduse korral määruses (EÜ) 725/2004 osutatud asjakohaseid teavitamisnõudeid.*
- *Laevad, millest on teavitatud kõrvaldamata puuduste tõttu, välja arvatud need laevad, kus puudused tuli kõrvaldada 14 päeva jooksul pärast laeva väljumist või mis tuli kõrvaldada enne laeva väljumist.*

## 2.2. Ootamatud tegurid

*Laevad, mille puhul kehtivad järgmised ootamatud tegurid, peavad läbima kontrolli olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist. Siiski jäetakse otsuse tegemine taolise täiendava kontrolli teostamise kohta inspektorile, kes teeb professionaalse otsuse.*

- *Laevad:*
  - mida *on käitatud* viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda, või
  - mis ei ole *täitnud soovitusi*, mis käsitlevad navigeerimist läbi sissepääsude Läänemerele vastavalt IMO resolutsiooni MSC.138(76) lisadele.

- ***Laevad, mille tunnistuse on välja andnud endine tunnustatud organisatsioon, kelle tunnistus on tühistatud pärast viimast kontrolli Euroopa Liidus või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumriike hõlmavas piirkonnas.***
- Laevad, mille ohutut navigeerimist ohustavate ***normist kõrvalekaldumiste või selgete*** puuduste kohta on esitanud ettekande lootsid või sadamate valdajad või mis võivad olla keskkonnale ohtlikud vastavalt käesoleva direktiivi ***artiklile 22.***
- ***Laevad, mille kohta kapten, laevapere liige või mis tahes isik või organisatsioon, kellel on õigustatud huvi laeva ohutu toimimise, laeva 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 seoses nende lastiga seotud probleemidega (eelkõige mürgine ja ohtlik last).***
- Laevad, mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda.
- ***Laevad, mille kohta sai usaldusväärsetest allikatest teatavaks, et nende ohuparameetrid erinevad salvestatud parameetritest ning ohutase on seega suurenenud.***

### 3. ***Laevade kontrolliks väljavalimise kord***

#### 3.1. ***Kõrgema prioriteediga laevu kontrollitakse järgmiselt:***

- a) *laiendatud kontrolli teostatakse järgmiste laevade puhul:*
- *laevad, millel on kõrge riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva kuue kuu jooksul,*
  - *üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on tavaline riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 12 kuu jooksul, ning*
  - *üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on madal riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 36 kuu jooksul;*
- b) *esmast kontrolli või üksikasjalikumat kontrolli teostatakse vastavalt vajadusele järgmiste laevade puhul:*
- *laevad, mis ei ole üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on tavaline riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 12 kuu jooksul, ning*
  - *laevad, mis ei ole üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on madal riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 36 kuu jooksul;*
- c) *esmatähtsa teguri puhul:*
- *inspektori professionaalse otsuse alusel teostatakse üksikasjalikum või laiendatud kontroll kõrge riskiprofiiliga laevade puhul ning üle 12 aasta vanuste reisilaevade, naftatankerite, gaasi- või kemikaalitankerite või puistlastilaevade puhul;*



- üksikasjalikum kontroll teostatakse kõikide üle 12 aasta vanuste laevade puhul, mis ei ole reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad.

### 3.2. Madalama prioriteediga laevu kontrollitakse järgmiselt:

#### a) laiendatud kontrolli teostatakse järgmiste laevade puhul:

- laevad, millel on kõrge riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva viie kuu jooksul,
- üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on tavaline riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 10 kuu jooksul, ning
- üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on madal riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 24 kuu jooksul;

#### b) esmast kontrolli või üksikasjalikumat kontrolli teostatakse vastavalt vajadusele järgmiste laevade puhul:

- laevad, mis ei ole üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on tavaline riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 10 kuu jooksul, ning
- laevad, mis ei ole üle 12 aasta vanused reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad, millel on madal riskiprofiil ja mida pole kontrollitud eelneva 24 kuu jooksul;

c) *ootamatu teguri puhul:*

- *inspektori professionaalse otsuse alusel teostatakse üksikasjalikum või laiendatud kontroll kõrge riskiprofülliga laevade puhul ning üle 12 aasta vanuste reisilaevade, naftatankerite, gaasi- või kemikaalitankerite või puistlastilaevade puhul;*
- *üksikasjalikum kontroll teostatakse kõikide üle 12 aasta vanuste laevade puhul, mis ei ole reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või kemikaalitankerid või puistlastilaevad.*

## II LISA

### LAEVA RISKIPROFIIL

				Riskiprofiil		
				Suurt ohtu kujutavad laevad		Väikest ohtu kujutavad laevad
Üldparameetrid				Kriteeriumid	Hinnang punktides	Kriteeriumid
1	Laeva liik			kemikaalitanker gaasitanker naftatanker puistlastilaev reisilaev	2	kõik liigid
2	Laeva vanus			kõik liigid > 12 aastat	1	kõik vanused
3a	Lipp	mustad, hallid ja valged nimekirjad	must – väga suur oht suur oht standardoht kuni suur oht	2	laev ei kujuta ei suurt ega väikest ohtu	valge
			must – standardoht	1		
3b		IMO teostatav kontroll	-	-		ja
4a	Volitatud asutused	Tulemuslikkus	kõrge	-		kõrge
			keskmine	-		-
			madal	madal		-
			väga madal	väga madal		-
4b		ELi poolt volitatud asutus	-	-		ja
5	Laevavähing	Tulemuslikkus	kõrge	-		kõrge
			keskmine	-		-
			madal	madal		-
			väga madal	väga madal	2	-

<i>Varasema kasutuse parameetrid</i>						
6	<i>Viimase 36 kuu jooksul teostatud kõikide kontrollide käigus registreeritud normist kõrvalekaldumiste arv</i>	<i>normist kõrvalekaldumised</i>	<i>puuduvad</i>	-		<i>≤ 5 (viimase 36 kuu jooksul on teostatud vähemalt üks kontroll)</i>
7	<i>Kinnipidamiste arv viimase 36 kuu jooksul</i>	<i>kinnipidamised</i>	<i>≥ 2 kinnipidamist</i>	1		<i>kinnipidamised puuduvad</i>

*Suurt ohtu kujutavad laevad on laevad, mille kriteeriumide hindamisel on kogutulemus 5 või rohkem punkti.*

*Väikest ohtu kujutavad laevad on laevad mis täidavad kõik kriteeriumid väikesele ohule kohaldatavate parameetrite puhul.*

*Standardohtu kujutavad laevad on laevad, mis ei ole ei suurt ohtu kujutavad laevad ega väikest ohtu kujutavad laevad.*

### III LISA

#### TEAVITAMINE

***Teave tuleb esitada kooskõlas artikli 8 lõikega 2.***

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

- a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, kutsung, *IMO* identifitseerimisnumber või MMSI number);
- b) peatuse kavandatav kestus ***ja samal reisil ühenduse sadamates tehtud muude peatuste nimekiri***;
- 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) sihtsadamasse või -ankrukohas viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd;
- f) eelmise laiendatud kontrolli kuupäev vastavalt vastastikuse mõistmise Pariisi ***memorandumile***.

## IV LISA

### TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU (osutatud *artikli 12 lõikes 2*)

1. Rahvusvaheline mõõdukiri (1969).
2.
  - Reisilaeva ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva konstruktsiooni ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva varustuse ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva raadiotelefoni ohutuse tunnistus,
  - kaubalaeva raadiotelefoni 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 konventsiooni alusel välja antud 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 95).
16. Meremeeste töö- ja puhketundide protokoll (ILO konventsioon nr 180).
17. Teave püstuvuse kohta.

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. Laevahäirete kava, tuletõrjeplaan ja reisilaevade puhul kahjustuste kontrollikava.
28. Laeva operatiivplaan naftareostuse puhuks.



29. Ülevaatusaktid (puistlasti- ja naftatankerite puhul).
30. Sadamariikide järelevalve eelmine kontrollakt.
31. Ro-ro-reisiparvlaevade puhul teave A/A maksimaalse suhte kohta.
32. Teraviljaveo luba.
33. Lasti kinnitamise käsiraamat.
34. Prügimajanduse kava ja prügiregister.
35. Otsuste langetamise abisüsteem reisilaeva kaptenite jaoks.
36. Mereotsingute ja -pääste konventsiooni koostöökava kindlaksmääratud marsruudil liikuvate reisilaevade jaoks.
37. Reisilaevade tööpiirangute loetelu.
38. Andmed puistlastilaeva trimmi ja püstivuse kohta.
39. Puistlastilaevade lastimis- ja lossimisplaan.
40. Tõend kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta seoses naftareostusest tulenevate kahjude tsiviilvastutusega (rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostuskahjude eest, 1992).
41. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas *Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiviga 2007/.../EÜ*, [mis käsitleb tsiviilvastutust ja laevaomanike rahalisi tagatisi]<sup>+</sup>.
42. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas *Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... määrusega (EÜ) nr .../2007* [reisijate veoga merel ja sisevetes tegelevate ettevõtjate kohustuste kohta õnnetuste korral]<sup>+</sup>.

---

<sup>+</sup> *Väljaannete Talitus: palun sisestada number.*

## V LISA

### NÄITED ÜKSIKASJALIKUMA KONTROLLI „PÕHJENDATUD ALUSTE” KOHTA (osutatud *artikli 12 lõikes 3*)

1. *I lisa II jao 2. jaos* kindlaksmääratud 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 4. aprilli 2001. aasta direktiivi 2001/25/EÜ (*meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta*)<sup>1</sup> artikli 17 nõudeid seoses sidepidamisega laeval.
5. Tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt anti.
6. Laeva kapten, roolimees või lihtmadrus omab tunnistust, mille on välja andnud riik, kes ei ole STCW konventsiooni ratifitseerinud.
7. Tõendid selle kohta, et lastimis- ja muid toiminguid ei ole tehtud ohutult või vastavalt IMO suunistele, näiteks ületab hapnikusisaldus peatoite kaudu lastitankidesse antavas inertses gaasis ettenähtud piirnormi.
8. Naftatankeri kapten ei esita naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmeid viimase lastiga reisi kohta.

---

<sup>1</sup> EÜT L 136, 18.5.2001, lk 17. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 2005/45/EÜ (ELT L 255, 30.9.2005, lk 160).

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.

## VI LISA

### LAEVAKONTROLI KORD

1. Ohutu mehitamise põhimõtted (IMO resolutsioonij A.890 lõige 21 muudetud kujul).
2. Rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo eeskirja sätteid.
3. *ILO* trükis: „Töötingimuste kontroll laeval: kontrollimise suunised”.
4. Vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumI I lisa „Sadamariikide kontrolli kord” ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumI raames kehtestatud asjakohased juhised ja suunised.
5. IMO resolutsiooni MSC. 159 lõige 78 (vastu võetud 21. mail 2004) „Meresõiduturvalisuse tõhustamist hõlmavate kontrolli- ja järgimismeetmete vahesuunised”.

## VII LISA

### LAEVADE KONTROLLIKORD SEOSSES *TURVALISUSEGA*

#### A. Enne pardaleminekut

1. Käesolevaid suuniseid kohaldatakse üksnes määruse (EÜ) *nr 725/2004* artikli 3 punktides 1 **ja 2 ning vajadusel artikli 3 punktis 3** osutatud laevade suhtes, kui nad ei sõida kontrolli korraldava sadamariigi lipu all.
2. Inspektorid peavad olema teadlikud turvalisuse tasemest sadamarajatises, kus laeva kontrollitakse.
3. Enne pardaleminekut inspektoriteni jõudvad turvalisust käsitlevad aruanded või kaebused tuleks edastada meresõiduturvalisuse pädevale asutusele,<sup>1</sup> kes võtab vastu otsuse turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametniku teostatava turvakontrolli toimumise vajalikkuse kohta.
4. Kuigi laeva kaptenil on otsustusõigus laeva turvalisuse tagamisel, ei ole tal õigust keelata kontrolli teostava nõuetekohaselt volitatud inspektori juurdepääsu laevale. Teatavatel juhtudel võib sadamariigi kontroll olla kohustuslik, kuid kapten võib üritada seda turvalisuse põhjustel piirata. Kui inspektor peab seda põhjendamatuks, peaks ta nõu pidama turvalisuse eest vastutava pädeva asutusega.
5. Inspektorid peaksid olema teadlikud, et laeval, mille turvalisuse tase on 3, võivad kehtestatud kaitsemeetmed piirata turvalisust hõlmavat sadamariigi kontrolli.

Näiteks ei pruugi täieliku hädaolukorraõppuse korraldamine olla lubatud. Võib esineda ka juhtumeid, kui turvalisuse eest vastutav pädev asutus piirab sadamariigi kontrollide läbiviimist.

---

<sup>1</sup>

Riigi poolt turvameetmete kohaldamiseks määratud asutus.

## B. Esialgne kontroll

Esialgse kontrolli jooksul peaks inspektor:

1. laevale lähenedes ja pardale minnes ning sellel ringi liikudes pöörama tähelepanu vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis määratletud turvalisusega seotud aspektidele, võttes arvesse sadama ja laeva turvalisuse taset. Inspektoritelt ei nõuta turvasüsteemi katsetamist ning nad peaksid keskenduma üksnes nendele aspektidele, mis ilmnevad nende tavalise töö käigus laeva pardal;
2. kontrollima, et rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) või ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus asub laeval, on kehtiv ning selle on väljastanud laeva haldaja või tema poolt volitatud organisatsioon või haldaja palvel seda teinud muu riik;
3. küsima kaptenilt, millisele turvalisuse tasemele laev vastab, ja veenduma, et see on vähemalt sadama kehtestatud tase;
4. muid dokumente kontrollides küsima tõendeid selle kohta, et turvaõppused on toimunud ettenähtud ajavahemike järel – vähemalt iga kolme kuu järel, kuid ka pärast teatavaid muudatusi laevapere koosseisus (ISPS-koodeks A osa 13. jagu ja B osa artikli 13 punktid 6 ja 7), – ning otsima teavet laevaga seotud tegevuse kohta;
5. kontrollima protokolli viimase kümne peatuse kohta sadamarajatistes, sealhulgas laeva ja sadama või laeva ja laeva vahelisi liideseid, mis iga liidese puhul sisaldaksid järgmist:
  - turvalisuse tase, millel alusel laeva kasutati – turvalisusega seoses võetud erimeetmed või täiendavad meetmed,
  - asjakohaste turvameetmete säilitamine laeva ja laeva vahelise tegevuse käigus;
6. hindama, kas laevapere põhiliikmed on võimelised üksteisega tulemuslikult suhtlema.

C. Põhjendatud alus

1. Inspektor võib esialgse 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 aruanne või kaebus, mis käsitleb turvalisusega seotud teavet.
  - 1.8. Laeval on järjestikuselt pikendatud ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) ning inspektori ametialase hinnangu 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 nimetatata põhjendatud alused kuuluvad turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametniku pädevusse.

D. Täiendavad kontrollimeetmed

1. Kui laeva pardal ei ole kehtivat rahvusvahelist laeva turvatunnistust või kehtivat ajutist rahvusvahelist laeva turvatunnistust, peetakse laev inspektori korraldusel kinni ning kohaldatakse käesoleva direktiivi XI lisas sätestatud kinnipidamiskorda.
2. Kõikide muude kontrollimeetmete kohta teeb otsuse turvalisuse eest vastutav pädev asutus. Need meetmed on loetletud SOLAS 74-konventsiooni XI-2 peatükis.
3. Vastavalt ühenduse õigusaktide, siseriiklike õigusaktide ja kontrollikorra nõuetele võib turvalisuse eest vastutav pädev asutus enne otsuse tegemist või enne, kui turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametnikud võivad laeva pardale minna, paluda inspektoril teostada täiendavaid kontrollimisi.

Kõnealuste kontrollimiste käigus tuleks piirduda järgmisega:

- a) kontrollida, et turvaplaan ning laeva turvaülem (SSO) on pardal;
- b) kontrollida, et kapten ja laevapere, eelkõige laeva turvaülem, valveohvitser ning laevale pääsu eest vastutav(ad) isik(ud), on teadlikud esmasest turvakorraldusest pardal;
- c) kontrollida, et laeva turvaülem ja sadamarajatise turvalisuse eest vastutav ametnik omavahel suhtlevad;
- d) kontrollida laeva turvasüsteemi hooldamist käsitlevate protokollide olemasolu, sealhulgas:
  - siseauditid ja turvategevuse analüüs,
  - laeva turvalisust käsitleva hinnangu korraline läbivaatamine,



- laeva turvaplaani korraline läbivaatamine,
  - laeva turvaplaaniga seotud muudatuste rakendamine,
  - pardal olevate turvaseadmete hooldus, kalibreerimine ja katsetamine, sealhulgas laeva turvahäiresüsteemi katsetamine;
- e) kontrollida protokolle järgmiste võimalike olukordade esinemise kohta:
- ohud turvalisusele,
  - turvalisuse rikkumine,
  - turvatasemete muutused,
  - laeva otsese turvalisusega seotud teave.
4. Juhul kui ainsaks viisiks mittevastavust kontrollida või seda parandada on laeva turvaplaani asjakohaste nõuete läbivaatamine, võimaldatakse erandjuhul piiratud juurdepääsu plaani teatavatele, mittevastavust käsitlevatele osadele, kuid üksnes asjaomase laeva lipuriigi või kapteni loal. Kõnealused teatavad osad on loetletud ISPS-koodeksi A osas.
5. Teatavaid salajast teavet sisaldavaid plaani sätteid ei või uurida, kui asjaomane lipuriik ei ole selleks oma nõusolekut andnud.

Kõnealused teatavad osad on loetletud ISPS-koodeksi A osas.

6. Kui turvalisuse eest vastutav pädev asutus võtab täiendavaid kontrollimeetmeid, mis piiravad või takistavad sadamariigi kontrolli lõpuleviimist, peaks inspektor tegema turvalisuse eest vastutava pädeva asutusega koostööd ning püüdma ohutuskontrolli lõpetada, kui laev on vabaks lastud. Jätkuvalt kohaldatakse põhimõtet, et laeva ei tohi põhjendamatult kinni pidada. Tõsiasi, et on leitud turvarikkumisi, õigustaks tavaliselt siiski seda, et inspektor viiks esialgse ohutuskontrolli siiski lõpule või jätkaks seda sealt, kust on leitud põhjendatud alus turvalisusega mitteseotud aspektide üksikasjalikumaks kontrolliks.
7. Kui turvalisuse eest vastutav pädev asutus otsustab laeva sadamast välja saata, peaks inspektor tagama, et turvalisuse eest vastutav pädev asutus oleks täielikult teadlik võimalikest ohutus- ja/või keskkonnatagajärgedest, mis võivad kaasneda laeva lahkumisega laevaremonditehasest ja/või seoses mereleminekuga. Sellega võivad kaasneda lastitoimingute katkestamisest tulenevad ohud. Turvalisuse eest vastutav pädev asutus peaks kõiki ohte arvesse võttes tegema otsuse vajalike meetmete võtmise kohta.
8. Kui laev peetakse kinni turvalisusega mitteseotud põhjustel, kuid saadetakse sadamast välja enne, kui laev on lõplikult vabaks lastud, käsitatakse kinnipidamist sissesõidukeeluna vastavalt *artiklile 15*.

## VIII LISA

### LAEVADE LAIENDATUD KONTROLLIKORD (osutatud *artiklis 13*)

#### **TEATAVATE LAEVAKATEGOORiate LAIENDATUD KONTROLli KORD**

Kui praktilisest otstarbekusest ja inimeste, laeva või sadama ohutusega seotud piirangutest ei tulene teisiti, hõlmab laiendatud kontroll vähemalt järgmisi punkte. Inspektorid peavad olema teadlikud, et see võib seada ohtu teatavate laevatoimingute, näiteks lastimistoimingute ohutuse, kui on vaja nende toimingute ajal läbi viia neid otseselt mõjutavaid testimisi.

#### 1. LAEVAD **ÜLDISELT**

- Peageneraatori simuleeritud rike (voolukatkestuse katse),
- avariivalgustuse kontroll,
- tagavara-tuletõrjepumba toimimine juhul, kui selle põhitorustiku külge on ühendatud kaks tuletõrjevoolikut,
- pilsipumpade toimimine,
- veekindlate uste sulgumine,
- ühe päästepaadi laskmine vette,
- näiteks boilerite, ventilatsiooni ja kütusepumpade kaugjuhitava hädaseiskamissüsteemi testimine,
- rooliseadme ja lisarooliseadme testimine,
- raadioseadmete tagavaravooluallika kontroll,
- masinaruumi separaatori kontroll ja võimalikus ulatuses testimine.

## 2. GAASI- JA KEMIKAALITANKERID

Lisaks *punktis 1* loetletud punktidele tuleb gaasi- ja kemikaalitankerite laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- lastitanki seire- ja ohutussüsteemid, mis on seotud temperatuuri, surve ja täitmata mahuosaga,
- hapnikuanalüsaatorid ja plahvatusohtlikkuse mõõturid, sealhulgas nende kalibreerimine. Kemikaalide (lõõtsa tüüpi) avastamisseadmete olemasolu koos konkreetse lasti vedamiseks sobiva gaasidetekteerimistorude kohase arvuga,
- isikukaitsevahendid, mis kaitsevad sobival määral hingamisteid ja silmi, iga isiku jaoks laeval (kui seda nõutakse ainete puhul, mis on loetletud rahvusvahelisel sobivuse tunnistusel või, kui see on asjakohane, rahvusvahelisel tunnistusel laeva sobivusest ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina),
- kontrollimine, kas veetav toode on loetletud rahvusvahelisel sobivuse tunnistusel või, kui see on asjakohane, rahvusvahelisel tunnistusel laeva sobivusest ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina,
- statsionaarsed vaht-, pulber- või muud kustutussüsteemid tekil vastavalt veetavale tootele.

## 3. PUISTLASTILAEVAD

Lisaks *punktis 1* loetletud punktidele tuleb puistlastilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- tekimasinate kinnituste võimalik korrosioon,
- luugikatete võimalik deformeerumine ja/või korrosioon,
- püsttasapinnaliste vaheseinte võimalikud praod või kohalik korrosioon,

- juurdepääs lastiruumidele,
- kontrollimine, kas pardal on allpool loetletud dokumendid, nende läbivaatus ning veendumine, et dokumentidel on lipuriigi või klassifikatsiooniühingu kinnitus:
  - 1) laeva tehnilise ülevaatus aktid,
  - 2) seisundi hindamise aktid,
  - 3) paksuse mõõtmise aktid,
  - 4) IMO resolutsioonis A.744(18) viidatud kirjeldav dokument.

#### 4. NAFTATANKERID

Lisaks *punktis 1* loetletud punktidele tuleb naftatankerite laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- statsionaarne tekivahtkustutussüsteem,
- tuletõrjeseadmed üldiselt,
- masinaruumi, pumbaruumi ning elu- ja olmeruumide tulekustutite kontroll,
- inertgaasi surve ja selle hapnikusisalduse kontroll,
- ballastimahutid: kontrollida esiteks mahuti hooldusava/tekiava kaudu vähemalt üht lastisektsiooni ballastimahutit ning kui kontrollija leiab selge põhjuse edasiseks kontrollimiseks, siseneda mahutisse,

- kontrollimine, kas pardal on allpool loetletud dokumendid, nende läbivaatus ning veendumine, et dokumentidel on lipuriigi või klassifikatsiooniühingu kinnitus:

- 1) laeva tehnilise ülevaatus aktid,
- 2) seisundi hindamise aktid,
- 3) paksuse mõõtmise aktid,
- 4) IMO resolutsioonis A.744(18) viidatud kirjeldav dokument.

## 5. DIREKTIIVIGA 1999/35/EÜ HÕLMAMATA REISILAEVAD

Lisaks *punktis 1* loetletud punktidele tuleb reisilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- tulekahju avastamis- ja häiresüsteemide testimine,
- tuletõkkeuste korraliku sulgumise testimine,
- valjuhääldiside testimine,
- tulekahjuõppus, kus näidatakse vähemalt kõiki tuletõrjuja vahendeid ja milles osaleb osa toitlustuspersonalist,
- veendumine, et laevapere võtmeliikmed on tuttavad hukkamatus informatsiooniga.

Kui seda peetakse vajalikuks, võib laeva kapteni või kasutaja nõusolekul kontrolli jätkata, kui laev sõidab liikmesriigi sadamasse või lahkub sealt. Kontrollijad ei tohi takistada toiminguid laeval ega tohi põhjustada olukordi, mis kapteni arvates võiksid olla reisijatele, laevaperele ja laevale ohtlikud.

## IX LISA

### SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD SISSESÕIDUKEELDU ÜHENDUSE SADAMATESSE (osutatud *artiklis 15*)

#### A. SISSESÕIDUKEELU KRITEERIUMID (osutatud *artikli 15 lõikes 1*)

1. Sissesõidukeeldu kohaldatakse laeva suhtes, mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel kuulub vastavalt vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile musta või halli nimekirja ning mis on liikmesriigi või vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi sadamas viimase 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on nõukogu direktiivi 99/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva kasutamist takistada.
2. Lõike 1 kohaldamisel jõustub vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis määratletud loetelu iga aasta 1. juulil.

#### B. ÜHENDUSE SADAMATESSE SISSESÕIDUKEELUGA SEOTUD MENETLUSED (vastavalt *artikli 15 lõikele 2*)

1. Kui punkti A tingimused on täidetud, teavitavad selle sadama või ankrukoha pädevad asutused, kus laev kolmandat korda kinni peeti, kaptenit kirjalikult sellest, et on kavas kehtestada sissesõidukeeld, mida kohaldatakse viivitamata pärast laeva sadamast või ankrukohast lahkumist. Sissesõidukeelu korraldust kohaldatakse viivitamata pärast seda, kui laev on kinnipidamist põhjustanud puuduste kõrvaldamise järel sadamast või ankrukohast lahkunud.
2. Pädev *asutus saadab* sissesõidukeelu korralduse koopia ka lipuriigi ametivõimudele, asjassepuutuvale tunnustatud organisatsioonile, muudele liikmesriikidele ning muudele vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile allakirjutanud riikidele, komisjonile ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi sekretariaadile. Pädev asutus peab viivitamata ajakohastama ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.

3. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles kolme kuu möödudes selle väljastamise kuupäevast ning juhul, kui lõigetes 4 *kuni* 10 esitatud tingimused on täidetud.

Kui laevale kehtestatakse teine sissesõidukeeld, on see ajavahemik 12 kuud. Iga järgmine kinnipidamine ühenduse sadamas tähendab seda, et laev saab alalise sissesõidukeelu kõikidesse ühenduse sadamatesse või ankrukohtadesse.

4. Sissesõidukeelu tühistamiseks peab omanik või kasutaja esitama sissesõidukeelu korralduse andnud liikmesriigi pädevale asutusele ametliku taotluse. Taotlusele tuleb lisada lipuriigi ametivõimude dokument, mis on antud välja pärast ametivõimude poolt nõuetekohaselt volitatud ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale ning mis tõendab laeva täielikku vastavust rahvusvaheliste konventsioonide kehtivatele sätetele. Lipuriigi ametivõimud esitavad pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laevale on toimunud.
5. Sissesõidukeelu 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.
6. Sissesõidukeelu võib tühistada üksnes pärast lõikes 3 osutatud kolmekuulise ajavahemiku möödumist ja laeva uut kontrollimist kokkulepitud sadamas või ankrukohas.



Kui kokkulepitud sadam või ankrukoht asub liikmesriigis, võib asjaomase liikmesriigi pädev asutus sissesõidukeelu kehtestanud pädeva asutuse taotluse kohaselt lubada laeval siseneda kokkulepitud sadamasse, et teostada korduvat kontrolli. Sellisel juhul ei toimu sadamas enne sissesõidukeelu korralduse tühistamist mingisuguseid lastimistoiminguid.

7. Kui sissesõidukeelu korralduse väljastamise põhjustanud kinnipidamine oli seotud laeva ehituslike puudustega, võib sissesõidukeelu korralduse väljastanud pädev asutus korduva kontrolli ajaks taotleda juurdepääsu teatavatele ruumidele, sealhulgas lastiruumidele ja mahutitele.
8. Korduva 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 rahvusvaheliste konventsioonide kohaldatavatele nõuetele.
9. Uus kontrollimine hõlmab laiendatud kontrolli, mis peab sisaldama vähemalt *VIII lisa* asjakohaseid punkte.
10. Kõik selle laiendatud kontrolli kulud kannab laevaomanik või kasutaja.

11. Kui laiendatud kontrolli tulemused vastavalt *VIII lisa* liikmesriiki rahuldavad, tuleb sissesõidukeeld tühistada ja laeva omavat laevaühingut sellest kirjalikult teavitada.
12. Pädev asutus teavitab otsusest kirjalikult ka lipuriigi ametivõime, asjassepuutuvat klassifikatsiooniühingut, muid liikmesriike, muid vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile allakirjutanud riike, komisjoni ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumide sekretariaati. Pädev asutus peab viivitamata ajakohastama ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.
13. Andmed laevade kohta, millele on kehtestatud ühenduse sadamatesse sissesõidukeeld, tuleb teha kättesaadavaks kontrolliandmebaasi kaudu ning avaldada kooskõlas *artikli 25* ning *XIII lisa* sätetega.

## X LISA

### KONTROLLAKT (osutatud artiklis 16)

Kontrollakt peab sisaldama vähemalt järgmisi punkte.

#### I. ÜLDIST

1. Akti koostanud pädev asutus
2. Kontrollimise kuupäev ja koht
3. Kontrollitud laeva nimi
4. Lipp
5. Laeva liik (nagu on osutatud meresõiduohutuse korralduse tunnistuses)
6. IMO number
7. Kutsung
8. Tonnaaz (gt)
9. Dedveit (vajaduse korral)
10. Ehitamisaasta, nagu see on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel
11. Vastavalt vajadusele tunnustatud organisatsioon või tunnustatud organisatsioonid, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsioonitunnistused, kui need on olemas

12. Tunnustatud organisatsioon või tunnustatud organisatsioonid ja/või muud isikud, kes on vastavalt konventsioonidele lipuriigi nimel sellele laevale tunnistusi välja andnud
13. *Laevaühingu* või 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 rahvusvaheliste konventsioonide alusel välja antud tunnistused, sh väljaandmiskuupäev ja kehtivuse tähtpäev, need välja andnud organisatsioon või ametiasutus
2. Laeva osad, mida kontrolliti (kui tegemist oli üksikasjalikumaga või laiendatud kontrolliga)
3. Viimase vaheülevaatuse või iga-aastase 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 klassifikatsiooniühing või eraõiguslik asutus vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos tõid kaasa kinnipidamise
5. Võetud meetmed

## XI LISA

### LAEVA KINNIPIDAMISE KRITEERIUMID (osutatud *artikli 18* lõikes 4 )

#### SISSEJUHATUS

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

Punktis 3 on näited puuduste kohta, mis iseenesest võivad õigustada laeva kinnipidamist (vt *artikli 18* lõige 4).

Kui kinnipidamise aluseks on teel sadamasse *õnnetusjuhtumi* 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 valitsusele, nimetatud ülevaatajale või tunnustatud organisatsioonile, kes vastutab asjakohase tunnistuse väljaandmise eest;
- b) enne sadamasse sisenemist on kapten või laeva omanik esitanud sadamariikide kontrolli asutusele üksikasjad toimunud õnnetuse ja saadud vigastuste kohta ning teabe nõutava lipuriigi valitsusele teatamise kohta;
- c) laev võtab asutust rahuldaval viisil kohased vigastuste kõrvaldamise meetmed; ja
- d) saanud teate vigastuste kõrvaldamise kohta, on asutus kandnud hoolt, 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. Põhikriteeriumide 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 järgmise reisi jooksul:

3. tagama ohutuse;
4. ohutult käsitsema, vedama ja jälgima lasti;
5. töötama ohutult masinaruumis;
6. tagama nõuetekohase käikuvuse ja roolimise;
7. kustutama tõhusalt tuld mis tahes laeva osas, kui see on vajalik;
8. lahkuma kiiresti ja ohutult laevalt ning korraldama päästetöid, kui see on vajalik;
9. vältima keskkonnareostust;
10. säilitama piisava püstuvuse;
11. säilitama piisava vettpidavuse;
12. pidama sidet hädaolukorras, kui see on vajalik;
13. tagama ohutud ja tervist säästvad tingimused laeval;
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 konventsiooniga (asjakohane õigusakt) 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 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 vettelaskmisseadmete puudumine, nappus või oluline lagunemine.

6. Tulekahju avastamissüsteemide, tuletõrjesignalisatsiooni, tuletõrjevahendite, kinnitatud tulekustutussüsteemide, ventilatsiooniventilide, 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* määrust 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 tegutsemistingimustes, nagu neid kirjeldatakse vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi *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 puuduva aine vedu või teabe puudumine lasti kohta.
2. Kõrgsurve ohutusseadised puuduvad või on kahjustatud.
3. Elektriseadmed ei ole sisemuselt ohutud või ei vasta koodeksi nõuetele.
4. Süttimisallikad ohtlikes kohtades.
5. Erinõuete rikkumised.
6. Tanki maksimaalse lastikoguse ületamine.
7. Riskitoodete puhul ebapiisav kuumakaitse.

### 3.4. IGC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad

1. Sobivuse tunnistuses puuduva 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. Lastitankide 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 merekõlblikkust 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. MARPOLI 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 kõnstatankide vabast mahtuvusest ei piisa kavandatud reisiks.
3. Puudub naftaraamat.
4. Loata ehitatud heite möödaviik.
5. Tehnilise ülevaatuse toimik puudub või ei ole kooskõlas MARPOLI konventsiooni eeskirja 13G punkti 3 alapunktiga b.

3.7. MARPOLI 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. MARPOLI 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 konventsiooni ning direktiivi 2001/25/EÜ alla kuuluvad valdkonnad
1. Meremeestel, kellel on kohustus omada tunnistust, puudub kohane tunnistus, kehtiv vabastus või dokument selle kohta, et lipuriigi valitsusele 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 valitsuse kohaldatavad ohutu mehitamise nõuded ei ole täidetud.
  4. Navigatsiooni- või masinavahi korraldus ei vasta lipuriigi valitsuse määratud nõuetele.

5. Vahis puudub pädev isik, kes töotaks 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. Koridorides ning elu- ja olmeruumides palju prügi, tõkestavaid seadmeid või lasti või on seal muud ohtlikud tingimused.
6. 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.

## XII LISA

### INSPEKTORITE MIINIMUMKRITEERIUMID

(osutatud *artikli 21* lõigetes 1 ja 5)

1. Inspektoritel peavad olema asjakohased teoreetilised teadmised ning praktilised kogemused laevade ja nende kasutamise valdkonnas. Nad peavad olema pädevad rahvusvaheliste konventsioonide nõudmistele ja asjakohase sadamariigi kontrollikorra täitmise tagamises. Kõnealused teadmised ja kõnealune pädevus rahvusvaheliste ja ühenduse nõudmistele täitmise tagamiseks peavad olema omandatud dokumenteeritud koolitusprogrammide raames, sealhulgas peavad inspektorid vastavalt *artiklile 21* teatava ajavahemiku järel sooritama eksami ja pikendama tööloa.
2. Inspektorid peavad vähemalt kas:
  - a) omama asjaomast merendusinstituutsiooni kvalifikatsiooni ja meresõidukogemust diplomeeritud laevaohvitserina, kellel on või on olnud kehtiv STCW eeskirja II/2 või III/2 kohane pädevustunnistus, või
  - b) olema sooritanud laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud inseneri eksami, mida pädev asutus on tunnustanud, ja töötanud vastava insenerina vähemalt viis aastat, või
  - c) omama asjakohast ülikoolikraadi või sellega samaväärset kraadi ning olema läbinud koolituse ning omandanud kvalifikatsiooni laeva turvainspektorite koolitusasutuses.
3. Inspektor peab olema töötanud vähemalt ühe aasta lipuriigi inspektorina, kes tegeleb ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt konventsioonidele.
4. Punkti 2 alapunktis a osutatud inspektorid peavad olema teeninud merel vastavalt teki- või masinaosakonna ohvitserina vähemalt viis aastat.



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 kontrolli* sadamariigi kontrolli eest vastutavad inspektorid, on inspektoritel asjakohane kvalifikatsioon, mis hõlmab piisavat meresõiduturvalisusealast teoreetilist ja praktilist kogemust. Tavaliselt hõlmab see:
  - a) head arusaamist meresõiduturvalisusest 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**.

### ***XIII LISA***

#### **LIIKMESRIIKIDE SADAMATES TOIMUNUD KONTROLLIMISTE, KINNIPIDAMISTE JA SISSESÕIDUKEELDUDEGA SEOTUD TEABE AVALDAMINE** (osutatud *artiklis 25* lõikes 1)

1. Liikmesriigid avaldavad allpool lõigetes 3.1 ja 3.2 loetletud teabe avalikul veebilehel 72 tunni jooksul pärast kontrolli lõpetamist või kinnipidamise tühistamist või sissesõidukeelu kehtestamist.
2. Komisjon avaldab veebilehel pidevalt teavet laevade kohta, mille sissesõit ühenduse sadamatesse on *artiklite 15 ja 20* kohaselt keelatud.
3. *Artikli 25* lõike 1 kohaselt avaldatud teave peab sisaldama järgmist:
  - a) laeva nimi,
  - b) IMO number,
  - 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) klass ja asjakohaste rahvusvaheliste konventsioonidega kooskõlas väljaantud kohustuslikud tunnistused ning asutus või organisatsioon, kes andis välja iga üksiku kõnealuse tunnistuse, sealhulgas väljaandmiskuupäev ja kehtivuse lõppkuupäev,
  - j) ülal punktis i osutatud tunnistustega seotud viimase vahe- või iga-aastase ülevaatuse sadam ja kuupäev ning ülevaatuse läbiviinud asutuse või organisatsiooni nimi,
  - k) kuupäev, kinnipidav riik, sadam või ankrukoht.
4. Vastavalt artiklile 19 avaldatud teave kinnipeetud 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 sissesõidukeeldu, siis selle meetme põhjused selgelt ja **täpselt**.

#### *XIV LISA*

### ANDMED, MIS ESITATAKSE SEOSSES RAKENDAMISE JÄLGIMISEGA (osutatud artiklis 28)

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

- 1.1. Nende nimel sadamariigi kontrolli raames tegutsevate kontrollijate 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 ....				
Sadam 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 hõlmatavat geograafilist piirkonda, kus asub mitu sadamat.

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

2. Liikmesriigid peavad:

- a) esitama komisjonile iga kolme kuu järel loetelu nende sadamatesse sisenenud või sadama valdajale ankrukohta saabumisest teatanud üksikute laevade, välja arvatud liinilaevadena kasutavate reisi- ja kaubalaevade liikumise kohta, lisades laeva iga liikumise kohta laeva IMO *numbrit* ja saabumiskuupäeva ja sadama või ankrukoha. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab ülalnimetatud 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 numbrit, nime ja marsruuti. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab ülalnimetatud teavet automaatselt otsida ja töödelda.

*XV LISA*

A osa

KEHTETUKS TUNNISTATUD DIREKTIIV JA SELLE HILISEMAD MUUDATUSED  
(osutatud *artiklis 35*)

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

SISERIIKLIKU ÕIGUSSE ÜLEVÕTMISE TÄHTAEGADE LOETELU  
(osutatud *artiklis 35*)

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 <sup>1</sup>
Direktiiv 2002/84/EÜ	23. november 2003

<sup>1</sup> Direktiivi 2001/106/EÜ artikkel 3: "Komisjon vaatab käesoleva artikli kohaldamise läbi hiljemalt 22. juulil 2006. Läbivaatusel kontrollitakse muu hulgas sadamariigi kontrolliga tegelevate kontrollijate arvu igas liikmesriigis ning läbiviidud kontrollide, sealhulgas kohustuslike laiendatud kontrollide arvu. Komisjon teeb läbivaatuse tulemused teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning otsustab läbivaatuse põhjal, kas käesolevas valdkonnas on tarvis muutmise direktiivi või täiendavaid õigusakte".

XVI LISA

VASTAVUSTABEL

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 1 sissejuhatav osa	Artikli 1 sissejuhatav osa
Artikli 1 esimene taane	Artikli 1 punkt a
Artikli 1 teine taane	Artikli 1 punkt b
Artikli 2 sissejuhatav osa	Artikli 2 sissejuhatav osa
Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav osa	Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav osa
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 5
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 6
Artikli 2 lõige 4	Artikli 2 lõige 8
-	Artikli 2 lõige 9
Artikli 2 lõige 5	Artikli 2 lõige 10
-	Artikli 2 lõige 11
-	-
Artikli 2 lõige 6	Artikli 2 lõige 13
Artikli 2 lõige 7	Artikli 2 lõige 14
Artikli 2 lõige 8	-
-	Artikli 2 lõige 16
Artikli 2 lõige 9	Artikli 2 lõige 17
-	Artikli 2 lõige 18
Artikli 2 lõige 10	-
-	Artikli 2 lõige 20
-	Artikli 2 lõige 21
-	Artikli 2 lõige 22
Artikli 3 lõige 1	Artikli 3 lõige 1
-	Artikli 4 lõige 1
Artikkel 4	Artikli 4 lõike 2 esimene lõik
-	-
-	-
Artikli 5 lõige 1	-
-	-
Artikli 5 lõiked 2 kuni 5	-
-	Artikkel 8
Artikkel 6	Artikkel 12



Artikli 7 lõiked 1 ja 2	-
Artikli 7 lõike 3 punkt a	-
Artikli 7 lõike 3 punkt b	-
Artikli 7 lõige 4, esimene lõik	-
Artikli 7 lõige 4, teine lõik	-
Artikli 7 lõige 5	-
Artikli 7 lõige 6	-
Artikli 7a lõige 1	-
Artikli 7a lõige 2	-
-	-
Artikli 7a lõiked 3 <i>kuni</i> 5	-
Artikli 7b lõiked 1 ja 2	-
Artikli 7b lõige 3	-
Artikkel 8	<i>Artikkel 16</i>
-	<i>Artikkel 17</i>
Artikli 9 lõiked 1 ja 2	<i>Artikli 18 lõiked 1 ja 2</i>
-	<i>Artikli 18 lõige 3</i>
Artikli 9 lõiked 3 <i>kuni</i> 7	<i>Artikli 18 lõiked 4 kuni 8</i>
-	<i>Artikli 18 lõige 9</i>
Artikkel 9a	-
Artikli 10 lõiked 1 <i>kuni</i> 3	-
-	<i>Artikli 19 lõige 4</i>
Artikli 11 lõige 1	<i>Artikli 20 lõige 1</i>
-	<i>Artikli 20 lõige 2</i>
Artikli 11 lõige 2	<i>Artikli 20 lõike 3 esimene lõik</i>
Artikli 11 lõike 3 esimene lõik	-
Artikli 11 lõike 3 teine lõik	<i>Artikli 20 lõike 3 teine lõik</i>
Artikli 11 lõiked 4 <i>kuni</i> 6	<i>Artikli 20 lõiked 4 kuni 6</i>
Artikli 12 lõiked 1 <i>kuni</i> 3	<i>Artikli 21 lõiked 1 kuni 3</i>
Artikli 12 lõike 4 esimene lõik	<i>Artikli 21 lõike 4 esimene lõik</i>
Artikli 12 lõike 4 teine lõik	-
-	<i>Artikli 21 lõiked 5 kuni 7</i>
Artikli 13 lõige 1	<i>Artikli 22 lõige 1</i>
Artikli 13 lõige 2	<i>Artikli 22 lõige 2</i>
-	<i>Artikli 22 lõige 3</i>
Artikli 14 lõige 1	<i>Artikli 23 lõige 1</i>
Artikli 14 lõike 2 esimene lõik	<i>Artikli 23 lõike 2 esimene lõik</i>
-	<i>Artikli 23 lõike 2 teine lõik</i>
Artikli 14 lõike 2 teine lõik	<i>Artikli 23 lõike 2 kolmas lõik</i>
Artikli 14 lõige 3	<i>Artikli 23 lõige 3</i>
Artikli 15 lõige 1	<i>Artikli 25 lõige 1</i>
Artikli 15 lõiked 2 <i>kuni</i> 4	-
Artikli 15 lõige 5	<i>Artikli 25 lõige 2</i>
-	<i>Artikkel 26</i>
Artikli 16 lõiked 1 ja 2	<i>Artikli 27 lõiked 1 ja 2</i>
Artikli 16 lõige 2a	<i>Artikli 27 lõige 3</i>
Artikli 16 lõige 3	<i>Artikli 27 lõige 4</i>

Artikkel 17  
 -  
 -  
 Artikkel 18  
 Artikkel 19  
 Artikkel 19a  
 Direktiivi 2001/106/EÜ artikkel 3  
 Artikkel 20  
 -  
 Artikkel 21  
 Artikkel 22  
 I lisa  
 -  
 -  
 II lisa  
 III lisa  
 IV lisa  
 -  
 V lisa  
 VI lisa  
 VII lisa  
 VIII lisa  
 IX lisa  
 X lisa  
 XI lisa  
 XII lisa  
 -  
 -

*Artikli 28 esimene lõik*  
*Artikli 28 teine lõik*  
*Artikkel 29*  
*Artikkel 30*  
*Artikkel 31*  
*Artikkel 32*  
*Artikkel 33*  
*Artikkel 34*  
*Artikkel 35*  
*Artikkel 36*  
*Artikkel 37*  
 -  
*I lisa*  
 III lisa  
 IV lisa  
 V lisa  
 VI lisa  
 VII lisa  
 VIII lisa  
 XI lisa  
 XII lisa  
*XII lisa*  
 X lisa  
*XIV lisa*  
 IX lisa  
 -  
*XV lisa*  
*XVI lisa*