



EUROOPA KOMISJON

Brüssel, 23.3.2012
COM(2012) 118 final

2012/0055 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

laevade ringlussevõtu kohta

{SWD(2012) 45 final}

{SWD(2012) 47 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1. Ettepaneku üldine taust ja põhjused

Keskkonnakahjulikud ja ohtlikud laevade lammutamise tavad tekitavad endiselt suurt muret. Enamik suurtest merekaubalaevadest lammutatakse pärast nende tööea lõppu lammutuskohtades, kus kasutatakse olulise keskkonna- ja tervise mõjuga meetodeid. Nende negatiivsete asjaolude tõttu ei saa laevade ringlussevõtt muutuda nõuetekohaselt jätkusuutlikuks tegevusalaks.

Olukord tõenäoliselt halveneb, kuna maailma laevastiku liigse võimsuse tõttu võidakse lähiaastatel saata paljud laevad lammutamisele ning hinnanguliselt jääb olukord samaks vähemalt 5 kuni 10 aastaks. Lisaks on oodata, et ühekordse põhja ja parrastega tankerite ringlussevõtu nõudlusest, mis saavutab peagi haripunkti seoses selliste tankerite kasutuselt kõrvaldamise tähtajaga (2015), lõikavad olulist kasu lammutuskohad, mis nõudeid kõige vähem täidavad.

Jäätmesaadetiste määrusega¹ rakendatakse Euroopa Liidus ohtlike jäätmete riikidevahelise veo ja nende kõrvaldamise kontrolli Baseli konventsiooni nõudeid. Samuti rakendatakse sellega konventsiooni muudatust (nn „ekspordi keelustamist käsitlev muudatus”), millega keelatakse ohtlike jäätmete eksport OECD välisesse riikidesse. Muudatus ei ole rahvusvahelisel tasandil veel jõustunud, kuna seda ei ole ratifitseerinud piisav arv riike.

Jäätmesaadetiste määruse kohaselt klassifitseeritakse lammutamisele saadetavad ELi lipu all sõitvad laevad ohtlike jäätmetena, kuna nad sisaldavad ohtlikke aineid. Sellistena võib neid lammutada üksnes OECD riikides. Siiski hoiduvad ELi lipu all sõitvad laevad nende õigusaktide täitmisest peaaegu süstemaatiliselt kõrvale² ning seetõttu ei ole rahvusvahelised eeskirjad ega ka liidu õigusaktid tõhusad.

Selline ulatuslik nõuetele mittevastavus on esiteks seotud sellega, et OECD riikides puudub vajalik ringlussevõtu võimsus, eriti kõige suuremate laevade lammutamiseks. Euroopa olemasolevat võimsust kasutatakse väikelaevade ja riigile kuuluvate laevade lammutamiseks ning mitte suurte merekaubalaevade lammutamiseks. Sarnaselt laevaehitusega on laevade lammutamine kandunud viimastel aastakümnetel majanduslikel põhjustel Euroopa riikidest OECD-välisesse riikidesse (terase nõudlus, madalad tööjõukulud, keskkonnakulusid ei võeta arvesse). Selle tulemusena ei ole täiendava lammutamisvõimsuse väljaarendamine Euroopas olnud majanduslikult teostatav.

Märkimisväärne ringlussevõtu võimsus on väljaspool OECD riike: Hiinas, Indias, Pakistanis ja Bangladeshis. On oodata, et OECD riikides ja Hiinas ning mõned Indias asuvad lammutustehased suudavad Hongkongi konventsiooni nõudeid täita 2015. aastaks.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1013/2006, 14. juuni 2006, jäätmesaadetiste kohta.

² 2009. aastal lammutati üle 90 % ELi lipu all sõitvatest laevadest väljaspool OECD riike, enamasti Lõuna-Aasias.

Praegu Hiinas kasutada olevast võimsusest (2,83 miljonit tühimassi tonni³ aastal 2009) piisab tegelikult juba täielikult kõikidele ELi lipu all sõitvatele lammutamist vajavatele laevadele 2030. aastani (aastatel 2012–2030 on maksimaalne maht aastas 1,88 tühimassi tonni) ning peagi alustab tegevust uus lammutuskoht, mille võimsus on 1 miljon tühimassi tonni. Selle aluseks on riigiasutuste võetud meetmed, millega soovitakse edendada laevade keskkonnahoidliku ringlussevõtu turgu ja sulgeda nõuetele mittevastavad lammutuskohad, ning Euroopa vastutustundlike laevaomanike tehtud investeeringud ohutusesse ja keskkonnahoidlikesse lammutustehastesse.

Teiseks soosib praegune olukord laevade ringlussevõtu turul Bangladesh, India ja vähemal määral Pakistani lammutuskohtasid ning konkureerivad lammutuskohad ELis, Türgis ja Hiinas, mis vastavad kõrgematele tehnilistele standarditele, suudavad hõivata üksnes nišiturud, kus tegeletakse väikelaevade, riigile kuuluvate laevade (sh sõjalaevad) või vastutustundlike laevaomanike laevade lammutamisega.

Lisaks ei ole praegu kehtivad õigusaktid kohandatud laevade eripäraga. Seda, millal laev muutub jäätmeteks, on keeruline kindlaks määrata. Otsuse saata laev ringlussevõttu teeb laevaomanik laeva käigushoidmise ja selle lammutamisega kaasnevate kulude ja tulude majandusliku võrdluse põhjal.

Kui selline otsus tehakse siis, kui laev on rahvusvahelistes vetes või ringlussevõturiigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes, on väga keeruline või võimatu kohaldada jäätmesaadetiste määruse menetlusi. Lisaks teevad Euroopa sadamatest lahkuvad kaubalaevad tavaliselt oma viimase reisi nii kasulikuks kui võimalik ning veavad enne lammutamisele minekut kaubad Aiasse. Kui laevaomanik ei teata enne ELi sadamast lahkumist oma kavatsusest laev lammutada, ei saa asjaomased asutused tavaliselt sekkuda. Jäätmesaadetiste määrusega on kehtestatud eksportiva riigi, importiva riigi ja vajaduse korral transiitriikide õigused ja kohustused. Kuid sadamariigid ei pruugi tingimata olla teadlikud laevaomaniku kavatsusest laev ringlusse võtta. Samuti on üsna tavaline, et laev müüakse teisele käitajale laeva jätkuva kasutamise ettekäändel, kuid tegelikult jätkatakse selle kasutamist üksnes laeva üleandmiseni laevalammutuskohale.

Selleks et kohaldada praegu kehtivaid õigusakte, eelkõige kasutuselt kõrvaldatud laevade ekspordikeeldu väljapoole OECD riike, peaksid liikmesriigid tegema jõustamiseks liiga suuri jõupingutusi, kuna ringlussevõtu võimsus OECD riikides ei ole piisav ning igal laeval on seaduse järgi võimalus registreerimise riiki („lipuriik“) muuta.

Olukorra parandamiseks kutsusid Baseli konventsiooni osalised 2004. aastal Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) üles välja töötama kohustuslikud laevade ringlussevõtu nõuded⁴. 2006. aastal väljendasid Baseli konventsiooni osalised heameelt IMO tehtud töö üle laevade ringlussevõtu konventsiooni eelnõu väljatöötamisel ning nõustusid, et sama eesmärgiga vahendite dubleerimist tuleks vältida. Osalisi kutsuti üles hindama Baseli konventsiooniga tervikuna kehtestatud kontrolli ja jõustamise taset ning laevade ringlussevõtu

³ Lammutamisele kuuluva laeva kaalu väljendatakse kõige sagedamini tühimassi tonnides, mis arvutatakse kauba, kütuse, ballastvee jms kaalu arvestamata ning mis võrdub ligikaudu laeva terase kaaluga.

⁴ Baseli konventsiooni osaliste 7. konverentsil vastuvõetud otsus VII/26 laevade keskkonnohutu lammutamise kohta.

konventsiooni eelnõuga tervikuna kehtestavat kontrolli ja jõustamise taset ning seejärel neid kahte konventsiooni võrdlema⁵.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon võttis 2009. aasta mais vastu Hongkongi konventsiooni laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta (edaspidi „Hongkongi konventsioon”). Kui konventsioon jõustub, peavad selle osalised (sh ELi liikmesriigid) hakkama suuri kaubalaevu lammutama üksnes riikides, kes on konventsiooni osalised. See võib hõlmata Aasia riike, kelle laevalammutuskohad peavad hakkama vastama rahvusvaheliselt heakskiidetud standarditele, mis on rangemad kui praegused standardid. Kõnealused lammutuskohad peavad hakkama muudest kui osalisriikidest saabuvaid laevu käsitlema samal viisil nagu konventsiooni osaliste lipu all sõitvaid laevu (nn sooduskohtlemist keelav klausel).

Hongkongi konventsioon võeti vastu 2009. aastal, kuid selleks, et see jõustuks ja selle mõju hakkaks avalduma, peab selle ratifitseerima piisav arv suuri lipu- ja ringlussevõturiike. Arvatavasti ei juhtu see enne 2020. aastat. Kõnealune konventsioon jõustub 24 kuud pärast seda, kui on täidetud järgmised tingimused:

- vähemalt 15 riiki on sellele ratifitseerimis- või heakskiitmisreservatsioonita alla kirjutanud või andnud ratifitseerimis-, heakskiitmis- või ühinemiskirja hoiule;
- nende riikide kaubalaevastik kokku moodustab vähemalt 40 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest; ning
- maksimaalne aastane laevade ringlussevõtu maht kokku eelneva 10 aasta jooksul moodustab vähemalt 3 % samade riikide kokkuliidetud kaubalaevastike kogumahutavusest.

Baseli konventsiooni osalised väljendasid heameelt Hongkongi konventsiooni vastuvõtmise üle 2010. aastal⁶ ning hakkasid läbi viima esialgset hindamist selle kohta, kas selle konventsiooniga kehtestatav kontrolli ja jõustamise tase on samaväärne Baseli konventsiooniga kehtestatud tasemega⁷.

Euroopa Liit ja selle liikmesriigid viisid hindamise lõpule 2010. aasta aprillis ning selles jõuti järeldusele, et Hongkongi konventsiooniga kehtestatav kontrolli ja jõustamise tase näib olevat vähemalt samaväärne Baseli konventsiooniga kehtestatud tasemega selliste laevade puhul, mis on viimati nimetatud konventsiooni kohaselt klassifitseeritud jäätmetena⁸.

Baseli konventsiooni osalised kutsusid 2011. aasta oktoobris üles ratifitseerima Hongkongi konventsiooni, et see saaks jõustuda⁹.

Komisjon võttis 2007. aastal vastu rohelise raamatu laevade parema lammutamise kohta ning 2008. aastal teatise, millega tehakse ettepanek laevade lammutamist käsitleva ELi strateegia¹⁰

⁵ Vt otsus VIII/11 <http://archive.basel.int/meetings/cop/cop8/docs/16eREISSUED.pdf>

⁶ Otsus OEWG-VII/12 laevade keskkonnahoidliku lammutamise kohta.

⁷ Vt otsus OEWG VII/12 <http://archive.basel.int/meetings/oewg/oewg7/docs/21e.pdf>.

⁸ Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide esildis on kättesaadav <http://archive.basel.int/ships/oewg-vii12-comments/comments/eu.doc>

⁹ Baseli konventsiooni osaliste 10. konverentsil vastuvõetud otsus X/ AA laevade keskkonnahoidliku lammutamise kohta.

vastuvõtmiseks. Kõnealusel strateegias keskendutakse meetmetele laevade lammutamistingimuste võimalikult kiireks parandamiseks, sealhulgas üleminekuperioodil enne Hongkongi konventsiooni jõustumist. Need meetmed puudutavad konventsiooni põhielemente, tööstusharu vabatahtliku tegevuse innustamist, tehnilist abi ja toetust arenguriikidele ning praeguste õigusaktide paremat jõustamist. Strateegiaga on saavutatud järgmist:

- on võetud vastu konventsioon, millega tõhustatakse laevade ringlussevõttu laevade eripäradega kohandatud menetluste ning üksikasjalike nõuete kaudu, mida täiustatud lammutuskohad peavad järgima;
- on toetatud valdkonna ettevõtjate poolt enne konventsiooni jõustumist vabatahtlikult võetud meetmeid:
 - konventsiooni nõuete ja suuniste vabatahtlik kohaldamine (nt ohtlike materjalide loendi väljatöötamine),
 - keskkonnahoidlike müügilepingute kehtestamine;
 - investeeringud ohutusse ja keskkonnahoidlikesse lammutuskohtadesse;
- on läbi viidud uuringuid, teadus- ja katseprojekte, et hinnata arengusuundi ja parandada Hongkongi konventsiooni reguleerimisalasse kuuluvate laevade ja muude laevade ringlussevõtu meetodeid;
- komisjoni on võtnud meetmeid jäätmesaadetiste määruse paremaks rakendamiseks pärast hoiatuse saamist selle kohta, et teatavad laevad võidakse saata lammutamisele;
- laevade ringlussevõturiikidele on antud keskkonna ning loodusvarade, sealhulgas energiaressursside säästvat majandamist käsitleva teemaprogrammi (ENRTP) raames toetust, et viia ellu laevade säästva ringlussevõtu üleilmset programmi, mida juhivad ühiselt Baseli konventsiooni, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni ja Rahvusvahelise tööorganisatsiooni sekretariaat.

1.2. Ettepaneku eesmärk

Laevade ringlussevõtu määruse eesmärk on vähendada oluliselt ELi lipu all sõitvate laevade ringlussevõtiga eelkõige Lõuna-Aasias põhjustatavat negatiivset mõju, tekitamata tarbetut majanduslikku koormust. Kavandatava määrusega nähakse ette Hongkongi konventsiooni nõuete varajane rakendamine, kiirendades sellega konventsiooni jõustumist kogu maailmas.

1.3. Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid

Ettepanek käsitleb laevade ringlussevõtu määruse vastuvõtmist. Uue määrusega on kavas asendada praegu kehtiv määrus (EÜ) nr 1013/2006¹¹ laevade suhtes, mis on hõlmatud Hongkongi konventsiooniga.

¹⁰ Komisjoni teatis KOM(2008) 767 (lõplik), 19. november 2008, ELi strateegia laevade lammutamistavade parandamiseks ning selle mõjuhindang komisjoni töödokumendis SEK(2008) 2846.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1013/2006, 14. juuni 2006, jäätmesaadetiste kohta.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1. Huvitatud isikutega konsulteerimine

Käesolevat õigusakti ettepanekut toetava mõjuhindamise kavandamisel konsulteeris komisjon sidusrühmade ja välisekspertidega 2009. aasta aprillist juunini toimunud avaliku konsultatsiooni ja nelja ekspertide seminari kaudu.

Enamik sidusrühmi olid seisukohal, et ELi liikmesriigid peaksid Hongkongi konventsiooni viivitamata ratifitseerima, et kiirendada selle jõustumist ning julgustada ka teisi riike konventsiooni ratifitseerima. Paljud sidusrühmad on selle poolt, et EL rakendaks konventsiooni varakult, kuna nende arvates on lubamatu oodata konventsiooni jõustumist, kui laevade lammutamisega tegelevad töötajad saavad tööl jätkuvalt surma või vigastada ning keskkonnale tekitatakse märkimisväärset kahju. Mõned on seisukohal, et EL ei tohiks kehtestada täiendavaid nõudeid, mis on konventsiooni nõuetest rangemad. Arvamusavalduste, avaliku konsultatsiooni käigus saadud vastuste kokkuvõtte ja sidusrühmade seminari aruannetega saab tutvuda internetis¹².

Euroopa Parlament, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee ja nõukogu arutasid komisjoni teatist ning võtsid 26. märtsil 2009 vastu resolutsiooni,¹³ 13. mail 2009 arvamus¹⁴ ja 21. oktoobril 2010 järeldused¹⁵ laevade lammutamistavade parandamist käsitleva ELi strateegia kohta.

2.2. Mõju hindamine

Komisjon viis läbi mõju hindamise, et kaaluda sellise laevade ringlussevõtu korra kehtestamise võimalusi, mida saaks jõustada tõhusalt. Analüüsi eri võimaluste majanduslikku, sotsiaalset ja keskkonnamõju.

Mõju hindamise komitee soovitusi võeti arvesse. Peamisi muudatusi tehti selleks, et probleem täpsemalt määratleda, esitada laeva ringlussevõturiikides juba võetud meetmed alusstsenaariumis selgemalt, parandada sekkumisloogikat ning siduda omavahel paremini erieesmärgid ja tegevuseesmärgid ning probleemid ja mõjurid ning hinnata põhjalikumalt poliitikavõimalusi, milles käsitletakse eelkõige jõustamise ja nõuetele vastavusega seotud võimalikke tulevasi raskusi.

Mõjuhinnangu kohaselt on kindlaksmääratud eesmärgid võimalik täielikult saavutada üksnes poliitikapaketiga D.

Selle poliitikavõimalusega nähakse ette Hongkongi konventsiooniga reguleeritavaid laevu (suured merekaubalaevad) hõlmava erimääruse vastuvõtmine. Määrus hõlmaks ELi lipu all sõitvate laevade kogu olelusringi, sellega rakendatakse varakult Hongkongi konventsiooni ning, nagu konventsiooniga on lubatud, sisaldaks see laevalammutuskohtade rangemaid

¹² <http://ec.europa.eu/environment/waste/ships/index.htm>

¹³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0195+0+DOC+XML+V0//EN&language=EN>

¹⁴ http://eescopinions.eesc.europa.eu/EESCopinionDocument.aspx?identifier=ces\nat\nat425\ces877-2009_ac.doc&language=EN

¹⁵ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110626.pdf

keskkonnanõudeid. ELi liikmesriikide lipu all sõitvaid laevu lubatakse ringlusse võtta üksnes nõuetele vastavates lammutuskohtades.

Laevaomaniku kavatsusest saata laev ringlussevõttu hakatakse ELi liikmesriikidele teatama kirjalikult ja õigeaegselt. See nõue ning praegu kehtivate õigusaktide alusel kohaldatavate karistustega võrreldes vähemalt sama karmid sanktsioonid tagavad nõuetele vastavuse. Kui praegu on palju loota, et nn randumismeetodit kasutavad lammutuskohad suudaksid nõudeid täita, siis nende ajakohastamisel võivad nad tulevikus nendele kriteeriumidele vastata. Segaduse, kattuvuse ja halduskoormuse vältimiseks jäetakse uue õigusaktiga hõlmatavad laevad jäätmesaadetiste määrase reguleerimisalast välja.

Kõnealune poliitikapakett on käesoleva ettepaneku aluseks.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1. Ettepaneku kokkuvõte

Uue erimääruse vormis õigusakti ettepanekus käsitletakse Hongkongi konventsiooni reguleerimisalasse kuuluvaid laevu (suured merekaubalaevad). Sellega hõlmatakse ELi lipu all sõitvate laevade kogu olerusring, rakendatakse mõned Hongkongi konventsiooni sätted (ohtlike materjalide loendi kehtestamine, kohustus võtta laevad ringlusse ohututes ja keskkonnahoidlikes lammutuskohtades, laevadele ringlussevõtu eel kohaldatavad üldnõuded) ning, nagu konventsiooniga on lubatud, sisaldab see rangemaid keskkonnaalaseid sätteid, mis on vajalikud enne konventsiooni jõustumist (laevalammutuskohtadele esitatavad nõuded, laevalammutuskohtade Euroopa loetelu kehtestamine, laevaomaniku ja laevalammutuskoha vahelise lepingu sõlmimise nõue).

Pardal olevate ohtlike materjalide loendi koostamise ja hoidmise kohustus

ELi liikmesriigi lipu all sõitev laev peab koostama pardal olevate ohtlike materjalide loendi ja hoidma seda laeva pardal kogu laeva tööea jooksul. Kui liikmesriigi lipu all sõitvad uued laevad peavad loendi koostama kohe, siis olemasolevatele laevadele antakse selleks aega viis aastat, välja arvatud juhul, kui nad saadetakse lammutamisele varem.

Loendit peab enne laeva ringlussevõttu saatmist ajakohastama ja täiendama, et oleks kindel, et väljavalitud laevalammutuskoht on võimeline kõiki pardal olevaid ohtlike materjale ja jäätmeid käitlema ning et tal on selleks luba.

Liikmesriigi lipu all sõitvad laevad tuleb lammutada ohututes ja keskkonnahoidlikes laevalammutuskohtades.

Hongkongi konventsiooni tehniliste nõuete alusel on välja töötatud loetelu nõuetest, millele laevalammutuskoht peab vastama. Lisatud on täiendavad nõuded, et kaitsta paremini inimeste tervist ja keskkonda ning eelkõige tagada, et kõiki ohtlikke jäätmeid käideldakse keskkonnahoidlikul viisil nii laevalammutuskohas kui ka nende üleandmisel jäätmekäitluskohtadele.

Nõuetele vastavad laevalammutuskohad taotleavad enda kandmist laevalammutuskohtade Euroopa loetellu. ELi liikmesriigi lipu all sõitvaid laevu lubatakse ringlusse võtta üksnes nõuetele vastavates lammutuskohtades.

Kui Hongkongi konventsioon jõustub, peavad selle osalised koostama ja esitama selliste laevalammutuskohtade loetelu, millele nad on andnud vastavalt konventsioonile loa. Need loetelud edastatakse Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile, kes saadab need vajaduse korral edasi. Kui loetelud saavad rahvusvaheliselt kättesaadavaks, tuleb laevade ringlussevõtu määrus läbi vaadata, et vältida halduskoormust ja laevalammutuskohtade Euroopa loeteluga seoses tehtud töö dubleerimist. Näiteks võiks luua vastastikuse tunnustamise mehhanismi.

Enne ringlussevõttu kohaldatavad erinõuded

Liikmesriigi lipu all sõitvatel laevadel tuleb enne nende laevalammutuskohale üleandmist vähendada nii palju kui võimalik pardal olevate ohtlike materjalide kogust (neid võib leiduda ka lastijääkides, kütteõlis, jne).

Tankerite puhul peab laevaomanik tagama, et laeva seisund lammutuskohta saabumisel on selline, mis võimaldab selle sertifitseerida kui sisenemiseks ohutu ja tuletöödeks ohutu, et vältida lammutuskohas plahvatusi ja (surmaga lõppevaid) tööõnnetusi.

Liidu õigusaktide parem järgimine

Vastupidiselt kehtivatele õigusaktidele põhineb kavandatav määrus Hongkongi konventsiooni kontrolli- ja jõustamissüsteemil, mis on välja töötatud spetsiaalselt laevade ja rahvusvahelise laevanduse jaoks (sertifikaadid, ülevaatused, lipuriigi erikohustused jne).

Käesoleva määrusega lubatakse laevu ringlusse võtta väljaspool OECD riike asuvates lammutuskohtades, mis vastavad nõuetele ning mis on kantud Euroopa loetellu. Seega püütakse määrusega lahendada ka probleeme seoses laevaomanikele seaduslikult kättesaadava ringlussevõtuvõimsuse puudumisega.

Lisaks nõutakse ELi liikmesriikide teavitamist kirjalikult ja õigeaegselt laevaomaniku kavatsusest saata laev ringlussevõttu ning sellega kõrvaldatakse raskused seoses selle kindlaks määramisega, millal laevast saavad jäätmed. Liikmesriikidele teatatakse ringlussevõtu kavandatud algusest ja laeva ringlussevõtmisest. Kui liikmesriik võrdleb loetelu sellistest laevadest, millele nad on välja andnud ohtlike materjalide sertifikaadi, loeteluga nendest laevadest, mis on ringlusse võetud loaga lammutuskohtades, on neil ebaseaduslikku ringlussevõttu lihtsam avastada. Lisaks kehtestatakse sanktsioonid, mis on võrreldes kehtivates õigusaktides sätestatuga konkreetsamad ja täpsemad. Nimetatud nõuded, seaduslikul teel piisaval määral kättesaadav ohutu ja keskkonnahoidlik ringlussevõtt ning laeva eripäradega hästi kohandatud kontrollisüsteem tagavad õigusaktide parema järgimise.

Segaduse, kattuvuse ja halduskoormuse vältimiseks jäetakse uue õigusaktiga hõlmatavad laevad jäätmesaadetiste määruse reguleerimisalast välja.

3.2. Õiguslik alus

Ettepanek põhineb ELi toimimise lepingu artikli 192 lõikel 1.

3.3. Subsidiaarsuse põhimõte

Subsidiaarsuse põhimõtet kohaldatakse juhul, kui ettepanek ei kuulu ELi ainupädevusse.

Laevade ringlussevõtt on juba reguleeritud ELi õigusaktidega (jäätmesaadetiste määrus).

Euroopa Liit ei saa Hongkongi konventsiooni osaliseks saada, kuna selline võimalus on üksnes riikidel, kes on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmed. Seepärast on ELi liikmesriikidel lipuriikidena väga suur tähtsus konventsiooni ratifitseerimisel ja selle sätete jõustamisel.

Liikmesriikide üksinda tegutsemisest ei piisa, kuna kõigi liikmesriikide jaoks ei ole Hongkongi konventsiooni ratifitseerimine prioriteet. On olemas selge oht, et sõltuvalt asjaomasest liikmesriigist kohaldataks ELi lipu all sõitvate suurte kaubalaevade suhtes erinevaid õigusnõudeid. Selle tulemusena võidakse vahetada lipuriiki ning see tekitaks lipuriikidena tegutsevate liikmesriikide vahel kõlvatut konkurentsi.

Nõuetele vastavate laevalammutuskohtade Euroopa loetelu koostamisega välditakse ELi liikmesriikide töö dubleerimist ning lihtsustatakse nende kui lipuriikide kontrollimenetlusi.

Hongkongi konventsiooni sidumine ELi õigusaktidega edendaks otsuste ühtlustatud vastuvõtmist ja kiirendaks ratifitseerimisprotsessi liikmesriikides. Lisaks mõjutaks varakult võetud ELi meetmed kolmandaid riike palju rohkem kui üksikute liikmesriikide meetmed, ning seega on tõenäolisem, et Hongkongi konventsioon jõustub kiiremini. Seepärast esitatakse koos käesoleva määruse ettepanekuga ettepanek võtta vastu nõukogu otsus, millega volitatakse liikmesriike Euroopa Liidu huvides ratifitseerima 2009. aasta Hongkongi konventsiooni laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta või sellega ühinema.

3.4. Proportsionaalsuse põhimõte

Ettepanek vastab proportsionaalsuse põhimõttele. Ettevõtjate ja riigiasutuste halduskoormus suureneb niivõrd, kuivõrd see on vajalik laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu tagamiseks. Kuigi ettepanek toob laevaomanike jaoks kaasa täiendavad kulud (ohtlike materjalide loendi koostamine ja ülevaatused), korvab need eeldatavasti saadav oluline sotsiaalne ja keskkonnakasu.

3.5. Õigusakti valik

Kavandatav õigusakt on määrus.

Määrus on sobiv õigusakt, kuna sellega kehtestatakse laevaomanikele ja liikmesriikidele vahetult ja lühikese aja jooksul täpsed nõuded, mida tuleb rakendada samaaegselt ja samamoodi kogu liidus. Laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu nõuete väljatöötamine ja laevalammutuskohtade Euroopa loetelu koostamine tagaks eelkõige Hongkongi konventsiooni ühtlustatud rakendamise.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

laevade ringlussevõtu kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust,
tegutsedes seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Laevu, mida käsitletakse jäätmetena ning mille ringlussevõtu korral toimub nende riikidevaheline vedu, reguleeritakse ohtlike jäätmete riikidevahelise veo ja nende kõrvaldamise kontrolli Baseli konventsiooniga („Baseli konventsioon”) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. juuni 2006. aasta määrusega (EÜ) nr 1013/2006 jäätmesaadetiste kohta¹⁶. Määrusega (EÜ) nr 1013/2006 rakendatakse Baseli konventsiooni ning selle 1995. aastal vastuvõetud muudatust,¹⁷ mis ei ole rahvusvahelisel tasandil veel jõustunud ning millega keelatakse ohtlike jäätmete eksport riikidesse, kes ei ole Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) liikmed. Kuna laevad sisaldavad ohtlikke materjale, klassifitseeritakse nad tavaliselt ohtlike jäätmetena ning seetõttu on keelatud nende eksportimine OECD välistesse riikidesse ringlussevõtuks sealsetes lammutuskohtades.
- (2) Mehhanismid kehtivate õigusaktide kontrollimiseks ja jõustamiseks rahvusvahelisel ja Euroopa tasandil ei ole kohandatud laevade ja rahvusvahelise laevanduse eripäraga ning nendega ei ole suudetud tagada laevade ohutut ja keskkonnahoidlikku ringlussevõttu.
- (3) Praegu liikmesriigi lipu all sõitvatele laevadele seaduslikult kättesaadav laevade ringlussevõtu võimsus OECD riikides on ebapiisav. OECD välistes riikides juba olemasolev võimsus laevade ohutuks ja keskkonnahoidlikuks ringlussevõtuks on piisav kõigi ELi lipu all sõitvate laevade lammutamiseks ning on oodata, et

¹⁶ ELT 190, 12.7.2006, lk 1.

¹⁷ Baseli konventsiooni osaliste otsusega III/1 vastuvõetud muudatus („eksporti keelustamist käsitlev muudatus”).

ringlussevõturiikides Hongkongi konventsiooni nõuete täitmiseks võetud meetmete tulemusena suureneb võimsus 2015. aastaks veelgi.

- (4) Hongkongi konventsioon laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta („Hongkongi konventsioon”) võeti Baseli konventsiooni osaliste taotlusel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni egiidi all vastu 15. mail 2009. Hongkongi konventsioon jõustub 24 kuud pärast seda, kui selle on ratifitseerinud vähemalt 15 riiki, kelle kaubalaevastik kokku moodustab vähemalt 40 % maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest ning kelle maksimaalne aastane laevade ringlussevõtu maht kokku eelneva 10 aasta jooksul moodustab vähemalt 3 % samade riikide kokkuliidetud kaubalaevastike kogumahutavusest. Liikmesriigid peaksid konventsiooni esimesel võimalusel ratifitseerima, et kiirendada selle jõustumist. Konventsioonis käsitletakse laevade projekteerimist, ehitamist, käitamist ja ringlussevõtuks ettevalmistamist viisil, mis lihtsustaks nende ohutut ja keskkonnahoidlikku ringlussevõttu, kuid ei vähendaks laevade ohutust ja käitamise tõhusust; samuti hõlmab see laevalammutuskohtade ohutut ja keskkonnahoidlikku käitamist ning nõuetekohase mehhanismi kehtestamist laevade ringlussevõttu käsitlevate sätete jõustamiseks.
- (5) Hongkongi konventsiooniga nähakse selgelt ette, et osalised võtavad laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu edendamiseks rangemaid meetmeid, mis on kooskõlas rahvusvahelise õigusega, et vältida ja vähendada negatiivset mõju inimeste tervisele ja keskkonnale või viia see miinimumini. Seda eesmärki aitab saavutada ka Euroopa loetelu koostamine käesoleva määruse nõuetele vastavatest laevalammutuskohtadest ning parem jõustamine tänu sellele, et lipuriikidel on ringlussevõttu saadetavaid laevu lihtsam kontrollida. Laevalammutuskohtadele esitatavad nõuded peaksid põhinema Hongkongi konventsiooni nõuetel.
- (6) Lipuriigid, kes saavad oma laevad ajakohastatud laevalammutuskohtadesse, mis vastavad Hongkongi konventsiooni nõuetele, on majanduslikult huvitatud selle konventsiooni võimalikult kiirest jõustumisest, et tagada võrdsed võimalused kogu maailmas.
- (7) Hongkongi konventsiooni ja käesoleva määruse reguleerimisalast välja jäävate laevade ringlussevõttu jätkatakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 1013/2006 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/98/EÜ (mis käsitleb jäätmeid ja millega tunnistatakse kehtetuks teatud direktiivid)¹⁸ sätetega.
- (8) Käesoleva määruse, määruse (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2008/98/EÜ vastavat reguleerimisala on vaja täpsustada, et vältida sama eesmärgiga reguleeriva õigusakti dubleerimist.
- (9) Käesoleva määruse nõuete tõlgendamisel tuleks võtta arvesse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni poolt Hongkongi konventsiooni toetamiseks välja töötatud suuniseid.
- (10) Liikmesriigid peaksid võtma meetmeid, et vältida laevade ringlussevõtu eeskirjadest kõrvalehoidmist ning suurendada laevade ringlussevõtu läbipaistvust. Hongkongi konventsiooniga on ette nähtud, et liikmesriigid peaksid teatama laevadest, millele on

¹⁸ ELT 312, 22.11.2008, lk 3.

välja antud ohtlike materjalide sertifikaat ja mille kohta on saadud ringlussevõtutõend ning ebaseaduslikust ringlussevõtust ja sellega seoses võetud järelmeetmetest.

- (11) Liikmesriigid peaksid sätestama eeskirjad käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning tagama nende karistuste kohaldamise, et vältida laevade ringlussevõtu eeskirjade täitmisest kõrvalehoidmist. Need karistused, mis võivad olla kas tsiviil- või halduskaristused, peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (12) Selleks et võtta arvesse asjaomaste rahvusvaheliste konventsioonidega seotud arengusuundi, tuleks komisjonile anda volitused võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 290 sätestatud korras vastu õigusakte seoses käesoleva määruse lisades tehtavate muudatustega. On eriti oluline, et komisjon viiks ettevalmistava töö käigus läbi vajalikud konsultatsioonid, sealhulgas ekspertidega. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning nõuetekohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (13) Selleks et tagada ühetaolised tingimused käesoleva määruse rakendamiseks, tuleks komisjonile anda rakendamisolitused. Neid volitusi tuleks kasutada vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusele (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisolituste teostamise suhtes¹⁹.
- (14) Kuna eesmärki vältida või vähendada liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ringlussevõtu, käitamise ja hooldusega seotud negatiivset mõju inimeste tervisele ja keskkonnale, või see mõju kõrvaldada, ei suuda liikmesriigid piisavas ulatuses saavutada laevanduse ja laevade ringlussevõtu rahvusvahelise olemuse tõttu ning seda on seetõttu parem saavutada liidu tasandil, siis võib liit võtta meetmeid kooskõlas ELi toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus kaugemale sellest, mis on vajalik kõnealuse eesmärgi saavutamiseks.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I JAOTIS – REGULEERIMISALA JA MÕISTED

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva määruse eesmärk on vältida või vähendada liikmesriigi lipu all sõitvate laevade ringlussevõtu, käitamise ja hooldusega seotud negatiivset mõju inimeste tervisele ja keskkonnale, või see mõju kõrvaldada.

¹⁹ ELT 55, 28.2.2011, lk 13.

Artikkel 2

Mõisted

1. Käesoleva määruse kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - (1) „laev” – mis tahes liiki laev, mida kasutatakse või on kasutatud merekeskkonnas, sealhulgas allveelaevad, hõljukid, ujuvplatvormid, tõstukplatvormid, ujuvlaod (FSU), nafta puurimise, hoidmise ja väljalaadimise ujuvsüsteemid (FPSO) ning samuti laevad, millelt on seadmed eemaldatud või mida pukseeritakse;
 - (2) „uus laev” – üks järgmistest laevadest:
 - (a) laev, mille ehitusleping sõlmitakse käesoleva määruse jõustumise kuupäeval või selle järel;
 - (b) ehituslepingu puudumisel laev, millele pannakse kiil või mis on samasuguses ehitusjärgus käesoleva määruse jõustumise kuupäeval või kuus kuud pärast seda;
 - (c) laev, mille üleandmine toimub käesoleva määruse jõustumise kuupäeval või 30 kuu jooksul pärast seda;
 - (3) „tanker” – laevadelt pärit merereostuse vältimist käsitleva konventsiooni (MARPOL) I lisas määratletud naftatanker või selle konventsiooni II lisas määratletud NLS-tanker;
 - (4) „ohtlik materjal” – mis tahes materjal või aine, mis võib olla ohtlik inimeste tervisele või keskkonnale, sealhulgas kõik nõukogu direktiivi 67/548/EMÜ²⁰ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse 1272/2008²¹ kohaselt ohtlikeks peetavad ained;
 - (5) „laeva ringlussevõtt” – laeva täielik või osaline lammutamine laevalammutuskohas selliste laeva osade ja materjalide taaskasutamiseks, mis sobivad ümbertöötlemiseks ja korduskasutuseks, kusjuures tagatakse ohtlike ja muude materjalide nõuetekohane käitlemine, ning see hõlmab osade ja materjalide kohapealset ladustamist ja töötlemist, kuid ei hõlma nende edasist töötlemist või kõrvaldamist mujal.
 - (6) „laevalammutuskoht” – liikmesriigis või kolmandas riigis kindlaksmääratud ala, mis on koht, tehas või ehitus ning mida kasutatakse laevade lammutamiseks;
 - (7) „ringlussevõtuettevõtja” – laevalammutuskoha omanik või muu organisatsioon või isik, kes on laevalammutuskoha omanikult võtnud vastutuse laevade ringlussevõtu koha käitamise eest;
 - (8) „haldusasutus” – riigi määratud riigiasutus, kes vastutab kindlaksmääratud geograafilise ala või pädevusvaldkonna piires selliste laevadega seotud tööülesannete

²⁰ EÜT 196, 16.8.1967, lk 1.

²¹ ELT 353, 31.12.2008, lk 1.

täitmise eest, kellel on õigus sõita kõnealuse riigi lipu all või kes tegutsevad tema haldusalas;

- (9) „pädev asutus” – riigi määratud riigiasutus, kes vastutab teatava geograafilise ala või pädevusvaldkonna piires kõnealuse riigi jurisdiktsiooni all tegutsevate laevalammutuskohtadega seotud tööülesannete täitmise eest;
- (10) „kogumahutavus” – rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni I lisas või sellele järgnevates konventsioonides sätestatud tonnaaži mõõtmise eeskirjade kohaselt arvatud kogumahutavus;
- (11) „pädev isik” – isik, kellel on sobiv kvalifikatsioon, väljaõpe ja piisavad teadmised, oskused ja kogemus teatava töö tegemiseks;
- (12) „tööandja” – füüsiline või juriidiline isik, kes annab tööd ühele või mitmele laevade ringlussevõtu valdkonnas tegutsevale töötajale;
- (13) „laevaomanik” – laeva omanikuna registreeritud füüsiline või juriidiline isik, sealhulgas need füüsilised või juriidilised isikud, kelle omanduses on laev piiratud aja jooksul kuni selle müümiseni või üleandmiseni laevalammutuskohale, või registreerimise puudumisel see füüsiline või juriidiline isik, kes laeva omab, või muu organisatsioon või isik, kes on laevaomanikult üle võtnud vastutuse laeva käitamise eest, samuti juriidiline isik, kes käitab riigi omanduses olevat laeva;
- (14) „uus paigaldus” – süsteemide, seadmete, isolatsiooni või muu materjali paigaldamine laevale pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäeva;
- (15) „sisenemiseks ohutu ruum” – ruum laeval, mis vastab järgmistele kriteeriumidele:
 - (a) õhu hapnikusisaldus ja tuleohtlike aurude kontsentratsioon on ohututes piirides;
 - (b) kõigi võimalike mürgiste materjalide kontsentratsioon õhus on lubatud piirides;
 - (c) pädev isik on andnud loa teha tööd, millega seotud jäägid või materjalid ei põhjusta mürgiste materjalide kontrollimatut väljapääsemist ega tuleohtlike aurude ohtlikku kontsentratsiooni valitsevates õhutingimustes, mida säilitatakse vastavalt juhistele;
- (16) „tuletöödeks ohutu ruum” – ruum laeval, mis vastab järgmistele kriteeriumidele:
 - (a) ruum on ohutu, see ei ole plahvatusohtlik ja on gaasidest vaba ning seal võib kasutada elektrikaar- või gaaskeevitusseadmeid, löike- või põletusseadmeid või muus vormis lahtist tuld ning viia läbi kuumutus- ja lihvimistöid või sädemeid tekitavaid toiminguid;
 - (b) punktis 15 sätestatud sisenemiseks ohutu ruumi kriteeriumid on täidetud;
 - (c) valitsevad õhutingimused ei muutu tuletööde tulemusel;
 - (d) kõik kõrvalasuvad ruumid on puhastatud või piisavalt töödeldud, et vältida tulekahju teket või levikut;

- (17) „lammutuskoha kontroll” – laevalammutuskoha kontroll, millega kinnitatakse vastavust kontrollitud dokumentides kirjeldatud tingimusele;
- (18) „ringlussevõtutõend” – laevalammutuskoha välja antud kinnitus laeva ringlussevõtmise täideviimise kohta kooskõlas käesoleva määrusega;
- (19) „töötaja” – isik, kes teeb töösuhte alusel regulaarselt või ajutiselt tööd, sealhulgas alltöövõtjate heaks töötav personal;
- (20) „tunnustatud organisatsioon” – vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 391/2009²² tunnustatud organisatsioon;
2. Lõike 1 punkti 11 kohaldamisel võib pädev isik olla koolitatud töötaja või juhtivtöötaja, kes on võimeline ära tundma ja hindama tööga seotud ohte, riske ning töötaja kokkupuudet võimalike ohtlike materjalidega või ohtlike tingimustega laevalammutuskohas ning kes on võimeline määrama kindlaks vajalikud kaitse- ja ettevaatusabinõud, mis tuleb kasutusele võtta sellise ohu, riski või kokkupuute kõrvaldamiseks või vähendamiseks.

Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/36/EÜ²³ kohaldamist, võib pädev asutus määrata kindlaks asjakohased kriteeriumid selliste isikute nimetamiseks ning neile antavad ülesanded.

Artikkel 3

Reguleerimisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse laevadele, kellel on õigus sõita liikmesriigi lipu all või kes tegutsevad liikmesriigi haldusalas.
2. Käesolevat määrust ei kohaldata järgmiste laevade suhtes:
 - (a) kõik sõjalaevad, mereväe abilaevad või muud riigile kuuluvad või riigi käitatavad laevad, mida praegu kasutatakse ainult riiklikel mitteärielistel eesmärkidel;
 - (b) laevad, mille kogumahutavus on alla 500;
 - (c) laevad, kes tegutsevad kogu nende tööea jooksul üksnes selle riigi suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes, kelle lipu all neil on õigus sõita.

²² ELT 131, 28.5.2009, lk 11.

²³ ELT 255, 30.9.2005, lk 22.

II JAOTIS – LAEVAD

Artikkel 4

Ohtlike materjalide kontroll

1. Kõigil laevadel keelatakse vastavalt nõukogu direktiivile 96/59/EÜ²⁴ asbesti või polüklooritud bifenüüle sisaldavate materjalide uus paigaldus.
2. Kõigil laevadel keelatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1005/2009²⁵ määratletud kontrollitavaid aineid sisaldavate materjalide uus paigaldus.
3. Perfluoroktaansulfoonhapet ja selle derivaate (PFOS) sisaldavate materjalide uus paigaldus keelatakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 757/2010²⁶.
4. Liikmesriik võtab kõik järgmised meetmed:
 - (a) keelab lõigetes 1–3 osutatud ohtlike materjalide paigalduse või kasutamise laevadel, kellel on õigus sõita tema lipu all või kes tegutsevad tema haldusalas, või piirab seda;
 - (b) keelab selliste materjalide paigalduse või kasutamise laevadel sel ajal, kui need viibivad kõnealuse liikmesriigi sadamates, laevatehastes, laevaremonditehastes või avamereterminalides, või piirab seda;
 - (c) tagab tõhusalt, et laevad vastavad punktides a ja b sätestatud nõuetele.

Artikkel 5

Ohtlike materjalide loend

1. Iga uue laeva pardal hoitakse ohtlike materjalide loendit.
2. Ohtlike materjalide loend koostatakse enne laeva ringlussevõttu saatmist ning seda hoitakse pardal.
3. Kolmanda riigi lipu all registreeritud olemasolevad laevad, kes taotlevad registreerimist liikmesriigi lipu alla, tagavad ohtlike materjalide loendi hoidmise pardal.
4. Ohtlike materjalide loend vastab järgmistele nõuetele:

²⁴ EÜT 243, 24.9.1996, lk 31.

²⁵ ELT 286, 31.10.2009, lk 1.

²⁶ ELT 223, 25.8.2010, lk 29.

- (a) see on igale laevale eriomane;
 - (b) selles on esitatud tõendid selle kohta, et laev täidab artikli 4 nõudeid ohtlike materjalide paigaldamise või kasutamise keelustamise või piiramise kohta;
 - (c) selles on kindlaks määratud vähemalt I lisas osutatud ohtlikud materjalid, mida laeva konstruktsioon või seadmed sisaldavad, ning nende asukoht ja ligikaudne kogus.
5. Lisaks lõikele 4 koostatakse olemasolevate laevade jaoks kava, milles kirjeldatakse visuaalset või proovivõtul põhinevat kontrolli, mille põhjal ohtlike materjalide loend koostati.
6. Ohtlike materjalide loend koosneb kolmest osast:
- (a) loetelu I lisas osutatud ohtlikest materjalidest, mida laeva konstruktsioon või seadmed sisaldavad, ning nende asukoht ja ligikaudne kogus (I osa);
 - (b) loetelu jätmetest laeva pardal, sealhulgas laeva käitamise ajal tekkinud jätmed (II osa);
 - (c) loetelu laevavarudest laeva pardal sel ajal, kui tehti otsus laeva ringlussevõttu saatmise kohta (III osa).
7. Ohtlike materjalide loendi I osa hoitakse ja ajakohastatakse nõuetekohaselt kogu laeva tööea jooksul ning selles kajastatakse iga uut paigaldust, mis hõlmab I lisas osutatud ohtlikke materjale ning asjaomaseid muudatusi laeva konstruktsioonis ja seadmetes.
8. Lisaks nõuetekohaselt hoitud ja ajakohastatud I osale lisatakse enne ringlussevõttu loendile laeva käitamise ajal tekkinud jätmeid käsitlev II osa ning laevavarusid käsitlev III osa ning laeva lipuliikmesriik kontrollib loendit.
9. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte seoses I lisas toodud ohtlike materjalide loendis olevate materjalide nimekirja ajakohastamisega.

Artikkel 6

Ringlussevõtu ettevalmistamine: üldnõuded

1. Laevaomanik tagab, et:
- (a) enne Euroopa loetelu avaldamist võetakse laev ringlusse üksnes sellises laevalammutuskohas, mis asub liidus või OECD riigis ;
 - (b) pärast Euroopa loetelu avaldamist võetakse laev ringlusse üksnes sellises laevalammutuskohas, mis on kantud Euroopa loetellu;

- (c) enne laeva jõudmist laevalammutuskohta viiakse läbi toimingud selleks, et vähendada võimalikult palju lastijääkide, järelejäänud kütteõli ja pardale jäänud laevajäätmete kogust;
 - (d) laeva ohtlike materjalide loendit ajakohastatakse ja täiendatakse vastavalt artiklile 5;
 - (e) laeval on selle liikmesriigi välja antud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaat, kelle lipu all laev enne ringlussevõtu toimingute alustamist sõitis.
2. Samuti tagab laevaomanik, et laevalammutuskohta saabuvate tankerite lasti- ja pumbaruumid on sellises olukorras, et neid võib sertifitseerida kui sisenemiseks ohutu ja tuletõdeks ohutu.

Artikkel 7

Laeva ringlussevõtu kava

1. Enne laeva ringlussevõttu koostatakse konkreetse laeva ringlussevõtu kava.
2. Laeva ringlussevõtu kava:
 - (a) töötab välja laevalammutuskoht, kes võtab arvesse laevaomaniku poolt vastavalt artikli 9 lõike 3 punktile b esitatud teavet;
 - (b) koostatakse selle riigi ametlikus keeles, kelle haldusalasse laevalammutuskoht kuulub, ning juhul, kui see keel on muu kui inglise, prantsuse või hispaania keel, tõlgitakse kava ühte nimetatud keelde;
 - (c) sisaldab teavet sisenemiseks ohutu ruumi ja tuletõdeks ohutu ruumi kriteeriumide kehtestamise, täitmise ja seire kohta ning muud vajalikku teavet;
 - (d) sisaldab teavet konkreetse laeva ringlussevõtuga seoses tekkivate ohtlike materjalide ja jäätmete liigi ja koguse kohta, sealhulgas ohtlike materjalide kontrolli käigus tuvastatud materjalid, ning selle kohta, kuidas kõnealuseid ohtlikke materjale ja jäätmekäitluskohas ning seeläbi järgmises jäätmekäitluskohas;
 - (e) sisaldab teavet selle kohta, milliseid lammutuskohti on kavas kasutada (kui kasutatakse mitut laevalammutuskohta) ning selles määratakse kindlaks igas loa saanud laevalammutuskohas läbiviidavad ringlussevõtu toimingud ning nende teostamise järjekord.

Artikkel 8

Ülevaatus

1. Ülevaatus teostavad haldusasutuse või haldusasutuse nimel tegutseva tunnustatud organisatsiooni ametnikud.

2. Laeval tehakse järgmised ülevaatused:
 - (a) esmane ülevaatus;
 - (b) korraline ülevaatus;
 - (c) täiendav ülevaatus;
 - (d) lõplik ülevaatus.
3. Esmane ülevaatus tehakse enne laeva kasutuselevõttu või enne ohtlike materjalide sertifikaadi väljaandmist. Esmast ülevaatuset teostavad ametnikud kontrollivad, kas ohtlike materjalide loendi I osa vastab käesoleva määruse nõuetele.
4. Korralist ülevaatuset teostatakse haldusasutuse määratud ajavahemike järel, mis ei ületa viit aastat. Korralist ülevaatuset teostavad ametnikud kontrollivad, kas ohtlike materjalide loendi I osa vastab käesoleva määruse nõuetele.
5. Täiendava üldise või osalise ülevaatuset võib teha laevaomaniku taotlusel pärast laeva konstruktsiooni, varustuse, süsteemide, paigaldiste, seadmete ja materjali muutmist, asendamist või põhjalikku parandamist. Täiendavat ülevaatuset teostavad ametnikud tagavad, et iga selline muudatus, asendus või põhjalik parandustöö on tehtud nii, et laev vastaks käesoleva määruse nõuetele, ning kontrollivad, kas ohtlike materjalide loendi I osa on vastavalt muudetud.
6. Lõplik ülevaatus tehakse enne laeva kasutuselt kõrvaldamist ning enne selle ringlussevõtu alustamist.

Lõplikku ülevaatuset teostavad ametnikud kontrollivad, kas:

- (a) ohtlike materjalide loend vastab käesoleva määruse nõuetele;
 - (b) laeva ringlussevõtu kavas on ohtlike materjalide loendis sisalduv teave nõuetekohaselt kajastatud;
 - (c) laeva ringlussevõtu kava sisaldab järgmist teavet:
 - (1) sisenemiseks ohutu ruumi ja tuletöödeks ohutu ruumi kriteeriumide kehtestamine, täitmine ja seire;
 - (2) konkreetse laeva ringlussevõtul tekkinud ohtlike materjalide ja jäätmekäitluskohas ning mis tahes muus loaga jäätmekäitluskohas;
 - (d) laevaomaniku ja laevalammutuskoha vahel on sõlmitud artiklile 9 vastav leping;
 - (e) laevalammutuskoht, kus laev on kavas ringlusse võtta, on kantud Euroopa loetellu.
7. Olemasolevatel laevadel, mida on kavas lammutada, tehakse esmane ja lõplik ülevaatus samal ajal.

Artikkel 9

Laevaomaniku ja laevalammutuskoha vaheline leping

1. Laevaomanik ja artiklis 12 sätestatud nõuetele vastav laevalammutuskoht sõlmivad iga ringlussevõetava laeva kohta lepingu.
2. Leping on jõus hiljemalt alates artikli 8 lõike 1 punktis d osutatud lõpliku ülevaatuse taotluse esitamisest ning kuni laev on ringlusse võetud.
3. Laevaomaniku jaoks sisaldab leping vähemalt järgmisi kohustusi:
 - (a) kohaldada artiklis 6 osutatud üldnõudeid ringlussevõtu ettevalmistamisel;
 - (b) esitada laevalammutuskohale laeva kohta kogu teave, mis on vajalik artikliga 7 ette nähtud laeva ringlussevõtu kava väljatöötamiseks;
 - (c) kui see on tehniliselt teostatav, võtta laev enne või pärast ringlussevõtu alustamist tagasi, kui ohtlike materjalide sisaldus pardal erineb oluliselt ohtlike materjalide loendist ning ei võimalda laeva nõuetekohaselt ringlusse võtta.
4. Laevalammutuskoha jaoks sisaldab leping vähemalt järgmisi kohustusi:
 - (a) töötada koostöös laevaomanikuga välja konkreetse laeva ringlussevõtu kava vastavalt artiklile 7;
 - (b) teatada laevaomanikule laeva ringlussevõtu kavandatud algusest vastavalt II lisas sätestatud vormile;
 - (c) keelata laeva ringlussevõtu alustamine enne punktis b osutatud teate edastamist;
 - (d) kui valmistatakse laeva lammutuskohas vastu võtma, tuleb vähemalt 14 päeva enne ringlussevõtu kavandatud algust kirjalikult asjakohastele pädevatele asutustele teatada kavatsusest asjaomane laev ringlusse võtta ja esitada järgmised andmed:
 - i) selle riigi nimi, kelle lipu all on laeval õigus sõita;
 - ii) kuupäev, millal laev kõnealuses riigis registreeriti;
 - iii) laeva tunnusnumber (IMO number);
 - iv) kere number, kui uus laev üle anti;
 - v) laeva nimi ja liik;
 - vi) laeva registreerimise sadam;
 - vii) laevaomaniku nimi ja aadress ning IMO's registreeritud omaniku tunnusnumber;

- ix) ühingu nimi ja aadress ning IMO tunnusnumber;
 - x) kõigi klassifikatsiooniühingute nimed, kes on laeva klassifitseerinud;
 - xi) laeva põhiandmed (kogupikkus, teoreetiline laius, teoreetiline pardakõrgus, tühja laeva kaal, kogumahutavus ja puhasmahutavus ning mootori liik ja nimivõimsus);
 - xii) ohtlike materjalide loend; ning
 - xiii) esialgne laeva ringlussevõtu kava;
- (e) anda kõik laevalammutuskohas tekkinud jäätmed üle üksnes sellistele jäätmekäitluskohtadele, kellel on pädeva asutuse luba selliste jäätmete ohutuks ja keskkonnahoidlikuks käitlemiseks ja kõrvaldamiseks;
 - (f) kui laev on vastavalt käesolevale määrusele osaliselt või täielikult ringlusse võetud, teatada laevaomanikule laeva ringlussevõtmisest III lisas sätestatud vormi alusel.
5. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte II lisas sätestatud laeva ringlussevõtu kavandatud algusest teatamise vormi ajakohastamise kohta.
 6. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte III lisas sätestatud laeva ringlussevõtmise vormi ajakohastamise kohta.

Artikkel 10

Sertifikaatide väljaandmine ja kinnitamine

1. Kui esmane või korriline ülevaatus või laevaomaniku taotlusel tehtud täiendav ülevaatus on tehtud, annab liikmesriik IV lisas sätestatud vormi alusel välja ohtlike materjalide sertifikaadi. Sertifikaadile lisatakse ohtlike materjalide loendi I osa.

Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte IV lisas sätestatud ohtlike materjalide sertifikaadi vormi ajakohastamise kohta.
2. Kui artikli 8 lõikes 6 osutatud lõppülevaatus on edukalt tehtud, annab haldusasutus V lisas sätestatud vormi alusel välja ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi. Sertifikaadile lisatakse ohtlike materjalide loend ja laeva ringlussevõtu kava.
3. Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte V lisas sätestatud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi vormi ajakohastamise kohta. Teised liikmeriigid aktsepteerivad lõike 2 kohaselt pärast ülevaatuset välja antud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaati ning peavad seda käesoleva määruse kohaldamisel võrdselt kehtivaks nende endi välja antud sertifikaadiga.
4. Ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi annab välja või kinnitab haldusasutus või haldusasutuse nimel tegutsev tunnustatud organisatsioon.

Artikkel 11

Sertifikaatide kasutus- ja kehtivusaeg

1. Ohtlike materjalide sertifikaat antakse välja haldusasutuse määratud ajavahemikuks, mis ei ületa viit aastat.
2. Käesoleva määruse artikli 10 kohaselt välja antud ohtlike materjalide sertifikaat kaotab kehtivuse juhul,
 - (a) kui laeva seisukord erineb oluliselt sertifikaadil esitatud andmetest, st laeva konstruktsiooni ja seadmeid on muudetud, sealhulgas juhul, kui ohtlike materjalide loendi I osa ei ole nõuetekohaselt hoitud ja ajakohastatud;
 - (b) kui korralist ülevaatus ei teostata haldusasutuse määratud ajavahemike tagant, mis ei ületa viit aastat;
 - (c) kui sertifikaati ei ole välja antud ega kinnitatud vastavalt käesoleva määruse artiklile 10.
3. Käesoleva määruse artikli 10 kohaselt välja antud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaat kaotab kehtivuse, kui laeva seisukord erineb oluliselt sertifikaadil esitatud andmetest.
4. Haldusasutus annab ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi välja kuni kolmeks kuuks. Haldusasutus või tema nimel tegutsev tunnustatud organisatsioon võib ringlussevõtu sertifikaadi kehtivust pikendada üheks punktist punkti reisiks laevalammutuskohta.

III JAOTIS – LAEVALAMMUTUSKOHT

Artikkel 12

Laevalammutuskohale esitatavad nõuded

Laevad võetakse ringlusse üksnes Euroopa loetellu kantud laevalammutuskohtades.

Selleks et laevalammutuskoht kantaks Euroopa loetellu, peab see vastama järgmistele nõuetele:

- (a) see on projekteeritud ja ehitatud ning seda kasutatakse ohutul ja keskkonnahoidlikul viisil;
- (b) selles on kehtestatud juhtimis- ja seiresüsteemid, menetlused ja meetodid, millega ei seata ohtu asjaomaste töötajate ega laevalammutuskoha ümbruskonna elanike tervist ning millega välditakse, vähendatakse, minimeeritakse ja nii palju kui võimalik kõrvaldatakse laevade ringlussevõttust põhjustatud negatiivset mõju keskkonnale;

- (c) välditakse negatiivset mõju inimeste tervisele ja keskkonnale;
- (d) on välja töötatud ja kinnitatud laevalammutuskoha plaan;
- (e) on koostatud hädaolukorras valmisoleku ja reageerimise kava ning seda täidetakse;
- (f) on tagatud tööohutus ja töötajate koolitamine, sealhulgas isikukaitsevahendite kasutamine seda nõudvate toimingute puhul;
- (g) kogutakse andmeid vahejuhtumite, õnnetuste, kutsehaiguste ja kroonilise mõju kohta ning pädeva asutuse taotlusel teatatakse igast vahejuhtumist, õnnetusest, kutsehaigusest või kroonilisest mõjust, mis ohustab või võib ohustada töötajate tööohutust, inimeste tervist ja keskkonda;
- (h) tagatakse ohtlike materjalide ohutu ja keskkonnahoidlik käitlemine;
- (i) sellel on pädeva asutuse luba toimingute läbiviimiseks;
- (j) hädaolukorras vajaliku varustuse, nagu tuletõrjeseadmed ja –autod, kiirabiautod ja kraanad, juurdepääs on tagatud kogu laevalammutuskoha territooriumil;
- (k) tagatakse kõigi laeva pardal leiduvate ohtlike materjalide kokkukogumine laeva ringlussevõtu protsessi käigus, et vältida nende sattumist keskkonda, eelkõige loodetevööndis;
- (l) on tõendatud, et suudetakse ohjata mis tahes leket, eelkõige loodetevööndis;
- (m) ohtlike materjale ja jäätmeid käideldakse üksnes vettpidaval pinnal, kus on olemas tõhus kuivendussüsteem;
- (n) tagatakse, et kõik ringlussevõtu käigus tekkivad jäätmed antakse üle üksnes sellistele jäätmekäitluskohtadele, kellel on luba nende töötlemiseks ja kõrvaldamiseks viisil, mis ei ohusta inimeste tervist ning keskkonda.

Punkti n kohaldamisel võib eeldada, et asjaomane jäätmete taaskasutamise või kõrvaldamise toiming on keskkonnahoidlik, kui laevalammutuskoht suudab tõendada, et jäätmekäitluskohta, kus jäätmed vastu võetakse, käitatakse kooskõlas inimeste tervise ja keskkonnakaitse standarditega, mis on samaväärsed ELi õigusaktides sätestatuga.

Artikkel 13

Laevalammutuskoha esitatavad tõendid

Laevalammutuskoht esitab tõendid artiklis 12 sätestatud nõuete täitmise kohta, mis on vajalik laevade ringlussevõtuks ja lammutuskoha Euroopa loetellu kandmiseks.

Eelkõige teeb laevalammutuskoht järgmist:

- (1) täpsustab, millise loa või litsentsi on pädev asutus talle laevade ringlussevõtuks andnud ja märgib, kui suuri (maksimaalne pikkus, laius ja kaal) laevu tal on lubatud ringlusse võtta ning muud kohaldatavad piirangud;

- (2) tõendab, et ta võtab käesoleva määruse sätete kohaselt ringlussevõtuks vastu üksnes Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all sõitvaid laevu;
- (3) esitab tõendid selle kohta, et ta on suuteline kehtestama ja täitma sisenemiseks ohutu ruumi ja tuletõdeks ohutu ruumi kriteeriume ning teostama nende täitmise üle seiret kogu ringlussevõtu protsessi jooksul;
- (4) esitab kaardi, millele on märgitud laevalammutuskoha piirid ja laeva ringlussevõtu toimingute tegemise asukoht lammutuskohas;
- (5) täpsustab iga I lisas osutatud materjali ja muude ohtlike materjalide puhul, mis võivad olla osa laeva konstruktsioonist, järgmist:
 - (a) kas tal on lubatud eemaldada ohtlikke materjale. Kui jah, siis määratakse kindlaks vastutavad töötajad, kellel on lubatud ohtlikke materjale eemaldada ning esitatakse tõendid nende pädevuse kohta;
 - (b) millist jäätmekäitlusprotsessi hakatakse lammutuskohas kohaldama: põletamine, prügilasse ladestamine või muu jäätmekäitlusmeetod, ning esitatakse tõendid selle kohta, et kohaldatava protsessiga tagatakse jäätmete käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimese tervist ega kahjusta keskkonda ning mis eelkõige:
 - i) ei ohustata vett, õhku, pinnast, taimi või loomi;
 - ii) ei põhjustata müra- ega lõhnaäiringuid;
 - iii) ei kahjustata paikkonda ega erihuvi pakkuvaid paiku;
 - (c) millist jäätmekäitlusprotsessi kohaldatakse, kui ohtlikud materjalid on kavas saata järgmisesse jäätmekäitluskohas, mis asub väljaspool laevalammutuskoha. Iga järgmise jäätmekäitluskoha kohta esitatakse järgmine teave:
 - i) jäätmekäitluskoha nimi ja aadress;
 - ii) tõendid selle kohta, et jäätmekäitluskohal on luba käidelda ohtlike materjalidega;
 - iii) jäätmekäitlusprotsessi kirjeldus;
 - iv) tõendid selle kohta, et jäätmekäitlusprotsessiga tagatakse jäätmete käitlemine viisil, mis ei sea ohtu inimeste tervist ega kahjusta keskkonda ning mis eelkõige:
 - ei ohusta vett, õhu, pinnast, taimi või loomi;
 - ei põhjusta müra- ega lõhnaäringuid;
 - ei kahjusta paikkonda ega erihuvi pakkuvaid paiku.

Artikkel 14

Loa andmine liikmesriigis asuvale laevalammutuskohale

1. Pädev asutus annab loa asjaomase liikmesriigi territooriumil asuvale laevalammutuskohale, mis vastab artiklis 12 sätestatud nõuetele laeva ringlussevõtu teostamiseks. Luba antakse asjaomasele laevalammutuskohale kuni viieks aastaks.
2. Liikmesriik koostab loetelu laevalammutuskohtadest, millele ta on andnud lõike 1 kohaselt loa, ning ajakohastab seda loetelu.
3. Lõikes 2 osutatud loetelu esitatakse komisjonile viivitamata ning mitte hiljem kui üks aasta pärast käesoleva määruse jõustumist.
4. Kui laevalammutuskoht ei täida enam artiklis 12 sätestatud nõudeid, tühistab liikmesriik asjaomasele laevalammutuskohale antud loa ning teatab sellest viivitamata komisjonile.
5. Kui lõike 1 kohaselt antakse luba uuele laevalammutuskohale, teatab liikmesriik sellest viivitamata komisjonile.

Artikkel 15

Väljaspool liitu asuvad laevalammutuskohad

6. Väljaspool liitu asuv ringlussevõtuettevõtja, kes soovib võtta ringlusse liikmesriigi lipu all sõitvat laeva, esitab komisjonile taotluse oma lammutuskoha lisamiseks Euroopa loetellu.
7. Taotlusele lisatakse artikliga 13 ja VI lisas nõutud teave ja toetav tõendusmaterjal selle kohta, et laevalammutuskoht vastab artiklis 12 sätestatud nõuetele.

Komisjonile antakse volitused võtta vastavalt artiklile 26 vastu delegeeritud akte VI lisas sätestatud laevalammutuskoha identifitseerimise vormi ajakohastamise kohta.
8. Kui laevalammutuskoht taotleb Euroopa loetellu kandmist, nõustub ta sellega, et komisjon või tema nimel tegutsevad esindajad võivad enne või pärast laevalammutuskoha kandmist kõnealusesse loetellu teostada lammutuskoha kontrolli, et kontrollida selle vastavust artiklis 12 sätestatud nõuetele.
9. Lõike 2 kohaselt esitatud teabe ja toetava tõendusmaterjali hindamise tulemuste põhjal võtab komisjon rakendusaktiga vastu otsuse väljaspool liitu asuva laevalammutuskoha kandmise kohta Euroopa loetellu. Need rakendusaktid võetakse vastu artiklis 27 osutatud menetluse kohaselt.

Artikkel 16

Euroopa loetelu kehtestamine ja ajakohastamine

1. Komisjon kehtestab rakendusaktiga artiklis 27 osutatud menetluse kohaselt Euroopa loetelu laevalammutuskohtadest, mis:
 - (a) asuvad liidus ja millest liikmesriigid on teatanud vastavalt artikli 14 lõikele 3;
 - (b) asuvad väljaspool liitu ning mille loetellu kandmise kohta on tehtud otsus vastavalt artikli 15 lõikele 4.
2. Euroopa loetelu avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas* ja komisjoni veebisaidil hiljemalt 36 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist.
3. Komisjon ajakohastab Euroopa loetelu pärast selle vastuvõtmist rakendusaktidega vastavalt artiklis 27 osutatud menetlusele, et:
 - (a) kanda laevalammutuskoht Euroopa loetellu järgmistel juhtudel:
 - i) kui sellele on antud luba vastavalt artiklile 13;
 - ii) kui selle kandmise kohta Euroopa loetellu on tehtud otsus vastavalt artikli 15 lõikele 4;
 - (b) kustutada laevalammutuskoht Euroopa loetelust järgmistel juhtudel:
 - (1) kui laevalammutuskoht ei vasta enam artiklis 12 sätestatud nõuetele;
 - (2) kui laevalammutuskoht on olnud loetelus rohkem kui viis aastat ning ta ei ole esitanud tõendeid selle kohta, et ta vastab endiselt artiklis 12 sätestatud nõuetele.
4. Liikmesriik edastab komisjonile kogu teabe, mis võib olla asjakohane Euroopa loetelu ajakohastamiseks. Komisjon edastab kogu asjaomase teabe teistele liikmesriikidele.

IV JAOTIS – ÜLDISED HALDUSSÄTTED

Artikkel 17

Keel

Ohtlike materjalide sertifikaat ja ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaat koostatakse seda välja andva liikmesriigi ametlikus keeles ning juhul, kui see keel ei ole inglise, prantsuse või hispaania keel, tõlgitakse need ühte nimetatud keelde.

Artikkel 18

Pädeva asutuse määramine

Liikmesriik määrab pädevad asutused, kes vastutavad käesoleva määruse rakendamise eest ning teatab neist komisjonile.

Artikkel 19

Kontaktisikute määramine

1. Iga liikmesriik ja komisjon määrab ühe või mitu kontaktisikut, kelle ülesanne on teavitada ja nõustada päringuid esitavaid füüsilisi või juriidilisi isikuid. Komisjoni kontaktisik edastab liikmesriikide kontaktisikutele kõik neid puudutavad küsimused, ja vastupidi.
2. Liikmesriik teavitab komisjoni kontaktisikute määramisest.

Artikkel 20

Kontaktisikute koosolek

Komisjon korraldab liikmesriigi taotlusel või juhul, kui ta peab seda vajalikuks, korrapäraselt kontaktisikute koosolekuid, et arutada käesoleva määruse rakendamisega seoses tekkinud küsimusi. Kui kõik liikmesriigid ja komisjon peavad seda vajalikuks, kutsutakse sellisele koosolekule või selle osale asjaomased sidusrühmad.

V JAOTIS – ARUANDLUS JA JÕUSTAMINE

Artikkel 21

Laevaomanikele esitatavad teatamise ja aruandluse nõuded

Laevaomanik:

- (a) teatab haldusasutusele kirjalikult vähemalt 14 päeva enne ringlussevõtu kavandatud algust kavatsusest laev ringlusse võtta, et haldusasutus saaks teha ettevalmistusi käesoleva määrusega nõutud ülevaatusseks ja sertifikaatide väljaandmiseks;
- (b) edastab haldusasutusele artikli 9 lõike 4 punkti b kohaselt laevalammutuskoha esitatud teate ringlussevõtu kavandatud alguse kohta;
- (c) edastab haldusasutusele artikli 9 lõike 4 punkti f kohaselt laevalammutuskoha poolt esitatud teate laeva ringlussevõtmise kohta.

Artikkel 22

Liikmesriigi aruanne

1. Iga liikmesriik saadab komisjonile aruande, mis sisaldab järgmist teavet:
 - (a) loetelu tema lipu all sõitvatest laevadest, kellele on antud ohtlike materjalide sertifikaat, ning ringlussevõtuettevõtja nimi ja laevalammutuskoha asukoht, mis on märgitud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadile;
 - (b) loetelu tema lipu all sõitvatest laevadest, mille kohta on saadud ringlussevõtutõend;
 - (c) teave ebaseadusliku ringlussevõtu ja liikmesriigi võetud järelmeetmete kohta.
2. Iga liikmesriik edastab aruande 31. detsembriks 2015 ja seejärel iga kahe aasta tagant.
3. Aruanded esitatakse komisjonile elektrooniliselt.

Artikkel 23

Jõustamine liikmesriikides

1. Liikmesriik tagab tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste kohaldamise järgmistele laevadele:
 - (a) mille pardal ei ole artiklitega 5 ja 28 nõutud ohtlike materjalide loendit;
 - (b) mis saadeti ringlussevõttu artiklis 6 sätestatud ringlussevõtuks ettevalmistamise üldnõudeid täitmata;
 - (c) mis saadeti ringlussevõttu ilma artiklis 6 nõutud ohtlike materjalide sertifikaadita;
 - (d) mis saadeti ringlussevõttu ilma artiklis 6 nõutud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadita;
 - (e) mis saadeti ringlussevõttu haldusasutusele artiklis 21 nõutud kirjalikku teadet saatmata;
 - (f) mis võeti ringlusse viisil, mis ei vasta artikliga 7 nõutud laeva ringlussevõtu kavale.
2. Karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Kui laev saadetakse ringlussevõtuks laevalammutuskoha, mis ei ole kantud Euroopa loetellu, vastavad kohaldatavad karistused vähemalt hinnale, mis laevaomanikule tema laeva eest maksti.

3. Liikmesriigid teevad kahe- või mitmepoolset koostööd, et aidata vältida ja tuvastada käesoleva määruse täitmisest kõrvalehoidmist ja selle rikkumist.
4. Liikmesriigid määravad oma alaliste töötajate hulgast lõikes 3 osutatud koostöö eest vastutavad isikud. See teave saadetakse komisjonile, kes edastab koondnimekirja kõnealustele isikutele.
5. Kui laev müüakse ära ja saadetakse seejärel vähem kui kuue kuu jooksul lammutuskohta, mis ei ole kantud Euroopa loetellu, kohaldatakse karistusi:
 - (a) nii viimase kui ka eelviimase laevaomaniku suhtes, kui laev sõitis endiselt Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all;
 - (b) üksnes eelviimase laevaomaniku suhtes, kui laev ei sõitnud enam Euroopa Liidu liikmesriigi lipu all.
6. Liikmesriik võib teha erandi lõikes 5 nimetatud karistustest, kui laevaomanik ei ole müünud oma laeva kavatsusega see ringlusse võtta. Sellisel juhul palub liikmesriik esitada laevaomaniku väidet toetavat tõendusmaterjali, sealhulgas müügilepingu koopia.
7. Liikmesriik teavitab korrapäraselt komisjoni käesoleva määruse jõustamiseks vastuvõetud siseriiklikest õigusaktidest ning kohaldatavatest karistustest.

Artikkel 24

Meetmetaotlus

1. Füüsilisel või juriidilisel isikul, keda mõjutab või võib mõjutada käesoleva määruse rikkumine või kellel on põhjendatud huvi käesoleva määruse rikkumisega seotud keskkonnaalaste otsuste vastuvõtmise vastu või kes väidavad, et nende õigusi rikutakse, kui liikmesriigi haldusmenetluse seadus nõuab seda eeltingimusena, on õigus esitada liikmesriigi kontaktisikutele kõik tähelepanekud, mis on seotud talle teadaolevate käesoleva määruse rikkumisjuhtumitega või rikkumise otsese ohuga ning tal on õigus taotleda pädevalt asutuselt käesoleva määruse kohaste meetmete võtmist.

Iga siseriikliku õiguse nõuetele vastava keskkonnakaitsega tegeleva vabaihenduse huvi edendada keskkonnakaitset loetakse piisavaks, et omada põhjendatud huvi käesoleva määruse rikkumisega seotud keskkonnaalaste otsuse vastuvõtmise vastu. Samuti eeldatakse, et sellistel organisatsioonidel on õigusi, mida saab kahjustada selleks, et väita, et nende õigusi rikutakse, kui liikmesriigi haldusmenetluse seadus nõuab seda eeltingimusena.
2. Meetmetaotlusele lisatakse asjaomane teave ja andmed, mis toetavad käesoleva määruse rikkumisega seoses esitatud tähelepanekuid.
3. Kui meetmetaotlus ja sellele lisatud tähelepanekud tõendavad usutavalt käesoleva määruse rikkumist, käsitleb pädev asutus kõiki esitatud tähelepanekuid ja

meetmetaotlusi. Sellisel juhul annab pädev asutus ringlussevõtuettevõtjale võimaluse avaldada oma seisukohad meetmetaotluse ja sellele lisatud tähelepanekute kohta.

4. Pädev asutus teavitab viivitamata ja siseriiklike sätete kohaselt lõikes 1 osutatud isikutele, kes esitasid pädevale asutusele tähelepanekud, oma otsusest võtta taotlusele vastavaid meetmeid või sellest keelduda ning esitab põhjendused.
5. Liikmesriik võib otsustada mitte kohaldada lõikeid 1 ja 4 käesoleva määruse otsese rikkumise juhtumite suhtes.

Artikkel 25

Õiguskaitse kättesaadavus

1. Liikmesriik tagab, et artikli 24 lõikes 1 osutatud isikutel on juurdepääs kohtule või muule sõltumatule ja erapooletule riigiasutusele, kes on pädev läbi vaatama käesoleva määruse kohaste pädeva asutuse otsuste, tegevuse või tegevusetuse sisulist õiguspärasust.
2. Käesolev määrus ei piira ühegi siseriikliku sätte kohaldamist, millega reguleeritakse õiguskaitse kättesaadavust ning millega nõutakse enne õiguslike meetmete rakendamist kõigi halduslike läbivaatusmenetluste ärakasutamist.

VI JAOTIS - LÕPPSÄTTED

Artikkel 26

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimuste kohaselt.
2. Õigus võtta vastu artiklites 5, 9, 10 ja 15 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates käesoleva määruse jõustumise kuupäevast.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Tagasivõtmise otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses osutatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Kohe pärast delegeeritud õigusakti vastuvõtmist teatab komisjon sellest samal ajal Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

5. Lõike 2 kohaselt vastuvõetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole esitanud selle suhtes vastuväiteid kahe kuu jooksul pärast nende teavitamist asjaomasest õigusaktist või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle ajavahemiku möödumist komisjonile teatanud, et ei kavatse vastuväiteid esitada. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda ajavahemikku kahe kuu võrra pikendada.

Artikkel 27

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EÜ) nr 182/2011 tähenduses.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 28

Üleminekusätted

1. Ohtlike materjalide loend koostatakse kõigi laevade puhul hiljemalt viie aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist.
2. Liikmesriik võib enne Euroopa loetelu avaldamist lubada laevu ringlusse võtta väljaspool liitu asuvates lammutuskohtades tingimusel, et laevaomanikult, laevalammutuskohalt või muul viisil saadud teabe põhjal kontrollitakse, kas kõnealune laevalammutuskoht vastab artikli 12 nõuetele

Artikkel 29

Määruse (EÜ) nr 1013/2006 muutmine

Määruse (EÜ) nr 1013/2006 artikli 1 lõikesse 3 lisatakse järgmine punkt:

„i) määruse (EL) nr XX [*lisada käesoleva määruse täielik pealkiri*] (*) reguleerimisalasse kuuluvad laevad.

(*) ELT L [...], [...], lk [..]”

Artikkel 30

Läbivaatamine

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi hiljemalt kaks aastat pärast Hongkongi konventsiooni jõustumise kuupäeva. Läbivaatamisel käsitletakse Hongkongi konventsiooni osaliste poolt lubatud lammutuskohtade kandmist laevalammutuskohtade Euroopa loetellu, et vältida töö ja halduskoormuse dubleerimist.

Artikkel 31

Käesolev määrus jõustub 365. päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Brüsselis, Euroopa Parlamendi nimel
The President

Nõukogu nimel
The President

ILISA

OHTLIKE MATERJALIDE LOENDISSE KUULUVAD MATERJALID

1. Asbesti sisaldavad materjalid
2. Osoonikihti kahandavad ained, mis on määratletud osoonikihti kahandavate ainete Montreali protokollis artikli 1 lõikes 4 ning loetletud kõnealuse protokollis lisas A, B, C või E, mis on jõus käesoleva lisa kohaldamise või tõlgendamise ajal. Järgmised osoonikihti kahandavad ained, mida võib leida laeva pardal (loetelu ei ole ammendav):
 - haloon-1211
 - bromoklorodifluormetaan, haloon 1301 bromotrifluormetaan, haloon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetaan (tuntud ka kui haloon-114B2)
 - CFC-11 triklorofluormetaan, CFC-12 diklorodifluormetaan, CFC-113 1,1,2-trikloro-1,2,2-trifluoroetaan,
 - CFC-114 1,2-dikloro-1,1,2,2-tetrafluoroetaan, CFC-115 kloropentafluoroetaan.
3. Polüklooritud bifenüülid (PCBd) sisaldavad materjalid
4. Veeorganismide tõrje ühendid ja süsteemid, mis on reguleeritud vastavalt laevade kahjulike veeorganismide tõrje süsteemide järelevalvet käsitleva rahvusvahelise konventsiooni I lisale
5. Perfluorooktaansulfoonhapet ja selle derivaate (PFOS) sisaldavad materjalid
6. Kaadmium ja kaadmiumühendid
7. Kuuevalentne kroom ja kuuevalentse kroomi ühendid
8. Plii ja pliiühendid
9. Elavhõbe ja elavhõbedaühendid
10. Polübroomitud bifenüülid (PBBd)
11. Polübroomitud difenüüleetrid (PBDEd)
12. Polüklooritud naftaleenid (sisaldavad rohkem kui kolme kloori aatomit)
13. Radioaktiivsed ained
14. Teatavad lühiahelalised klooritud parafiinid (alkaanid, C10–C13, klooritud)
15. Broomitud leegiaeglustid (HBCDD)

II LISA

LAEVA RINGLUSSEVÕTU KAVANDATUD ALGUSEST TEATAMISE VORM

..... (laevalammutuskoha nimi)

asukohaga..... (laevalammutuskoha täielik aadress)

mis on kantud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr XXXX (laevade ringlussevõtu kohta) kehtestatud Euroopa loetellu ning millele on andnud loa laevade ringlussevõtuks

..... (loa andmise koht) valitsuse nimel

..... (pädeva asutuse täielik nimi)

..... (loa väljaandmise kuupäev, pp/kk/aaaa)

teatab käesolevaga, et laevalammutuskoht on valmis alustama

laeva (IMO number) lammutamist.

Vormile on lisatud ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaat, mille on laevade ringlussevõttu käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr XXXX kohaselt

..... (riigi täielik nimi) valitsuse nimel välja andnud

..... (määruse (EL) nr XXXX alusel volitatud isiku või organisatsiooni täielik nimi)

..... (väljaandmise kuupäev) on lisatud.

Alla kirjutanud.....

III LISA

LAEVA RINGLUSSEVÕTUTÕENDI VORM

Käesolev dokument on tõend (laeva nimi ringlussevõtuks vastuvõtmisel/registrist kustutamisel) ringlussevõtu kohta

Laeva andmed ringlusevõtuks vastuvõtmisel

Eraldusnumbrid või -tähed	
Registreerimissadam	
Kogumahutavus	
IMO number	
Laevaomaniku nimi ja aadress	
Registreeritud omaniku IMO tunnusnumber	
Ühingu IMO tunnusnumber	
Ehitamise kuupäev	

KÄESOLEVA DOKUMENDIGA KINNITATAKSE, ET:

Laev on ringlusse võetud kooskõlas laeva ringlussevõtu kava ja laevade ringlussevõttu käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr XXXX:

..... (loaga laevalammutuskoha nimi ja asukoht)

ning laeva ringlussevõtt lõpetati: (pp/kk/aaa)..... (ringlussevõtu kuupäev)

Välja antud(ringlussevõtutõendi väljaandmise koht)

.....(väljaandmise kuupäev, pp/kk/aaaa)

(Laevalammutuskoha omaniku või tema esindaja allkiri)

IV LISA

OHTLIKE MATERJALIDE SERTIFIKAADI VORM

(Ametlik pitser) (Riik)

Välja andnud laevade ringlussevõttu käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr XXXX (edaspidi „määrus”) sätete kohaselt

under the authority of the Government of

.....(*riigi täielik nimi*) valitsuse nimel

by

.....(*määruse alusel volitatud isik või organisatsioon*)

Laeva andmed

Laeva nimi	
Eraldusnumbrid või -tähed	
Registreerimissadam	
Kogumahutavus	
IMO number	
Laevaomaniku nimi ja aadress	
Registreeritud omaniku IMO tunnusnumber	
Ühingu IMO tunnusnumber	
Ehitamise kuupäev	

Ohtlike materjalide loendi I osa andmed

Ohtlike materjalide loendi I osa identifitseerimise/kontrollimise number.....
.....

KÄESOLEVAGA TÕENDATAKSE, ET:

1. laeval on tehtud määruse artikliga 8 ette nähtud ülevaatus;

2. ülevaatus näitab, et ohtlike materjalide loendi I osa vastab täielikult kohaldatavatele määruse nõuetele.

Käesoleva sertifikaadi aluseks oleva ülevaatus lõpuleviimise kuupäev (pp/kk/aaaa).....

Käesolev sertifikaat kehtib kuni (pp/kk/aaaa).....

Välja antud(sertifikaadi väljaandmise koht)

(pp/kk/aaaa).....

(väljaandmise kuupäev) (sertifikaadi välja andnud nõuetekohaselt volitatud ametniku allkiri)

(vajaduse korral ametiasutuse pitsers või tempel)

KINNITUS ALLA VIIIE AASTA KEHTIVA SERTIFIKAADI KEHTIVUSE PIKENDAMISE KOHTA²⁷

Laev vastab määruse asjaomastele nõuetele ning käesolevat sertifikaati loetakse kooskõlas määruse artikliga 10 kehtivaks kuni (pp/kk/aaaa):

Alla kirjutanud.....(nõuetekohaselt volitatud ametniku allkiri)

Koht:

Kuupäev: (pp/kk/aaaa)

(vajaduse korral ametiasutuse pitsers või tempel)

KINNITUS KORRALISE ÜLEVAATUSE LÄBIMISE KOHTA²⁸

Laev vastab määruse asjaomastele nõuetele ning käesolevat sertifikaati loetakse kooskõlas määruse artikliga 10 kehtivaks kuni (pp/kk/aaaa): (pp/kk/aaaa).....

Alla kirjutanud.....(nõuetekohaselt volitatud ametniku allkiri)

Koht:

Kuupäev: (pp/kk/aaaa)

(vajaduse korral ametiasutuse pitsers või tempel)

²⁷ Kui haldusamet peab seda vajalikuks, tehakse sellest kinnituse leheküljest koopia ja lisatakse sertifikaadile.

²⁸ Kui haldusamet peab seda vajalikuks, tehakse sellest kinnituse leheküljest koopia ja lisatakse sertifikaadile.

**KINNITUS SERTIFIKAADI KEHTIVUSE PIKENDAMISE KOHTA
ÜLEVAATUSSADAMASSE JÕUDMISENI VÕI AJAPIKENDUSEKS²⁹**

Käesolevat sertifikaati loetakse kooskõlas määruse artikliga 10 kehtivaks kuni
(pp/kk/aaaa):.....

Alla kirjutanud..... (*nõuetekohaselt volitatud ametniku
allkiri*)

Koht:

Kuupäev: (pp/kk/aaaa)

(vajaduse korral ametiasutuse pitser või tempel)

KINNITUS TÄIENDAVA ÜLEVAATUSE KOHTA³⁰

Määruse artikli 8 kohaselt teostatud täiendaval ülevaatusel leiti, et laev vastab määruse
asjaomastele sätetele.

Alla kirjutanud..... (*nõuetekohaselt volitatud ametniku
allkiri*)

Koht:

Kuupäev: (pp/kk/aaaa)

(vajaduse korral ametiasutuse pitser või tempel)

²⁹ Kui haldusasutus peab seda vajalikuks, tehakse sellest kinnituse leheküljest koopia ja lisatakse
sertifikaadile.

³⁰ Kui haldusasutus peab seda vajalikuks, tehakse sellest kinnituse leheküljest koopia ja lisatakse
sertifikaadile.

V LISA

RINGLUSSEVÕTUKS VALMISOLEKU SERTIFIKAADI VORM

(Ametlik pitser) (Riik)

Välja andnud laevade ringlussevõttu käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr XXXX (edaspidi „määrus”) sätete kohaselt

.....(riigi täielik nimi) valitsuse nimel

by

.....
..... (määruse alusel
volitatud isik või organisatsioon)

Laeva andmed

Laeva nimi	
Eraldusnumbrid või -tähed	
Registreerimissadam	
Kogumahutavus	
IMO number	
Laevaomaniku nimi ja aadress	
Registreeritud omaniku IMO tunnusnumber	
Ühingu IMO tunnusnumber	
Ehitamise kuupäev	

Laevalammutuskoha andmed

Laevalammutuskoha nimi	
Ringlussevõttuettevõtja tunnusnumber ³¹	
Täielik aadress	
Määrusele vastavust tõendava dokumendi kehtivusaja	

³¹ Euroopa loetelus märgitud tunnusnumber.

lõppkuupäev	
-------------	--

Ohtlike materjalide loendi andmed

Ohtlike materjalide loendi identifitseerimise/kontrollimise number.....

Laeva ringlussevõtu kava andmed

Laeva ringlussevõtu kava identifitseerimise/kontrollimise number.....

Märkus: Määruse artikliga 7 ette nähtud laeva ringlussevõtu kava on ringlussevõtuks valmisoleku sertifikaadi oluline osa ning see peab nimetatud sertifikaadiga alati kaasas olema.

KÄESOLEVAGA TÕENDATAKSE, ET:

1. laeval on tehtud määruse artikliga 8 ette nähtud ülevaatus;
2. laeval on kehtiv määruse artikliga 5 ette nähtud ohtlike materjalide loend;
3. määruse artikliga 7 ette nähtud laeva ringlussevõtu kavas on nõuetekohaselt kajastatud määruse artikli 5 kohases ohtlike materjalide loendis sisalduv teave ning see sisaldab teavet sisenemiseks ohutu ruumi ja tuletöödeks ohutu ruumi kriteeriumide kehtestamise, täitmise ja täitmise seire kohta;
4. laevalammutuskoht, kus laev kavatsetakse lammutada, on kantud Euroopa loetellu vastavalt määruse artiklile 16.

Käesolev sertifikaat kehtib kuni (pp/kk/aaaa)..... (*kuupäev*)

Välja antud(*sertifikaadi välja andmise koht*)

(pp/kk/aaaa).....

(*väljaandmise kuupäev*) (*sertifikaadi välja andnud nõuetekohaselt volitatud ametniku allkiri*)

(*vajaduse korral ametiasutuse pitser või tempel*)

**KINNITUS SERTIFIKAADI KEHTIVUSE PIKENDAMISE KOHTA LAEVA
LAMMUTUSKOHA SADAMASSE JÕUDMISENI³²**

Käesolevat sertifikaati loetakse kooskõlas määruse artikliga 8 kehtivaks üheks punktist punkti reisiks

.....sadamast

³² Kui haldusasutus peab seda vajalikuks, tehakse sellest kinnituse leheküljest koopia ja lisatakse sertifikaadile.

.....sadamasse

Alla kirjutanud..... (nõuetekohaselt volitatud ametniku
allkiri)

Koht:

Kuupäev: (pp/kk/aaaa)

(vajaduse korral ametiasutuse pitser või tempel)

VI LISA

LAEVALAMMUTUSKOHA IDENTIFITSEERIMISE SERTIFIKAAT

Laevalammutuskoha andmed

Laevalammutuskoha nimi	
Ringlussevõttevõtja tunnusnumber	
Laevalammutuskoha täielik aadress	
Esimene kontaktisik	
Telefoninumber	
e-posti aadress	
Nimi, aadress ja ringlussevõttevõtja kontaktteave	
Töökeel(ed)	