

31995L0021

7.7.1995

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 157/1

**NÕUKOGU DIREKTIIV 95/21/EÜ,****19. juuni 1995,****laevaohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite rakendamise kohta ühenduse sadamaid kasutavate ja liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate laevade suhtes (sadamariigi kontroll)**

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

mittevastavate laevade arvu ühenduse vetes ning seeläbi tõhusalt parandada ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel;

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 84 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, <sup>(1)</sup>

ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite täitmise järelevalve peaks olema peamiselt lipuriigi ülesanne; järjest rohkem lipuriike ei saa hakkama rahvusvaheliste standardite rakendamise ja jõustamisega; ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevatele rahvusvaheliste standardite vastavuse kontrolli peaks nüüdsest tagama ka sadamariik;

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, <sup>(2)</sup>vastavalt asutamislepingu artiklile 189c <sup>(3)</sup>

ning arvestades, et:

liikmesriikide ühtlustatud lähenemine rahvusvaheliste standardite tõhusale jõustamisele nende jurisdiktsiooni all olevates vetes seilavate laevade ja nende sadamate kasutamise suhtes väldib konkurentsi moonutamist;

ühendus on tõsiselt mures laevaõnnetuste ning liikmesriikide merede ja rannikualade reostuse pärast;

samuti on ühendus mures elu- ja töötingimuste pärast laevadel;

ühenduse transpordi- ja keskkonnapoliitikas on kesksel kohal meresõiduohutuse ja reostuse vältimise põhimõtete ühtne kohaldamine, mille tagamisel omab olulist tähtsust ühenduse õiguslik raamistik kontrollikorra ühtlustamiseks;

25. jaanuaril 1993 võttis nõukogu vastu otsused, millega nõutakse tungivalt, et ühendus ja liikmesriigid tagaksid kohaste rahvusvaheliste mereohutus- ja keskkonnakaitsenormide tõhusa kohaldamise ja jõustamise ning uute meetmete rakendamise, kui need on vastu võetud;

merereostus on oma olemuselt piiriülene nähtus; vastavalt subsidiaarsuspõhimõttele saab ennetusmeetmete võtmist selles valdkonnas liikmesriike ümbritseva mere suhtes paremini arendada ühenduse tasandil, sest liikmesriigid ei saa eraldiseisvalt võtta piisavaid ja tõhusaid meetmeid;

8. juuni 1993. aasta resolutsioonis ühise mereohutuspoliitika kohta <sup>(4)</sup> nõudis nõukogu tungivalt, et komisjon esitaks nii kiiresti kui võimalik nõukogule ettepanekud erimeetmete võtmiseks ja ametlikud ettepanekud laevakontrolli kriteeriumide osas, sealhulgas ka kinnipidamiseeskirjade ühtlustamise, kontrollitulemuste avaldamisvõimaluste ja ühenduse sadamatesse juurdepääsu keelamise kohta;

nõukogu direktiivi vastuvõtmine on sadamariigi kontrolli õigusliku raamistiku ning ühtlustatud eeskirjade ja kriteeriumide sätestamiseks kohane menetlus;

rahvusvaheliste konventsioonide, koodeksite ja resolutsioonide range kohaldamisega saab oluliselt vähendada standarditele

tuleks kasutada ära kogemusi, mis on saadud 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi toimimisest;

<sup>(1)</sup> EÜT C 107, 15.4.1994, lk 14 ja EÜT C 347, 8.12.1994, lk 15.<sup>(2)</sup> EÜT 393, 31.12.1994, lk 50.<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 27. oktoobri 1994. aasta arvamus (EÜT C 347, 8.12.1994, lk 15), Nõukogu 14. märtsi 1995. aasta ühine seisukoht (EÜT C 93, 13.4.1995, lk 25) ja Euroopa Parlamendi 18. mai 1995. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata).<sup>(4)</sup> EÜT C 271, 7.10.1993, lk 1.

iga liikmesriik kontrollib vähemalt 25 % üksikutest välisriikide laevadest, mis aasta jooksul sisenevad tema sadamatesse, tege-

likkuses tähendab see, et suur hulk ühenduses seilavatest laevadest on alati läbinud kontrolli;

kontrollitava laeva väljavalimissüsteemi parandamiseks tuleks teha lisajõupingutusi;

tuleb 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;

komisjoni teatises "Ühine mereohutuspoliitika" ja vastastikuse mõistmise memorandumi aastaaruandes avaldatud õnnetuste, kinnipidamiste ja puuduste statistika näitab, et teatavaid laevakategooriaid tuleb laiemalt kontrollida;

asjakohaste konventsioonide sätete rikkumine tuleb lõpetada; laevu, mis peavad puudused kõrvaldama, võib juhul, kui need puudused ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, pidada kinni nii kaua kui puudused on kõrvaldatud;

põhjendamatute otsuste vältimiseks, millega kaasneb alusetu kinnipidamine ja viivitamine, peab olema õigus esitada kaebus pädevate asutuste tehtud kinnipidamisotsuste peale;

kontrollisadama rajatised võivad olla sellised, et pädevad asutused on kohustatud lubama laeval sõita kohasesse laevaremonditehasesse, eeldusel et täidetakse sinna sõitmise tingimusi; nõuetele mittevastavad laevad ohustavad jätkuvalt meresõiduohutust, tervist või keskkonda ning neil on kaubanduslikud eelised, sest need ei vasta konventsioonide asjakohastele sätetele, ning seetõttu ei tohiks neid lubada ühenduse mis tahes sadamasse;

on asjaolusid, mil laevale, mida ei ole lubatud ühenduse sadamatesse, tuleb anda sisenemisluba; sellistel asjaoludel tuleks laev lubada ainult konkreetsesse sadamasse, kui ohutuks siseneamiseks on võetud kõik ettevaatusabinõud;

laeva konstruktsioonile, varustusele ja mehitanisele esitatavate konventsiooninõuete keerukusega seoses on inspektorite otsustel tõsised tagajärjed ja on vaja, et inspektorid teeksid täielikult erapooletuid otsuseid, seetõttu tohivad kontrolli läbi viia ainult

inspektorid, kes on nõuetekohaselt volitatud avalikud teenistujad või teised isikud, kes omavad kõrget teadlikkust ja suuri kogemusi;

lootsidel ja sadamate valdajatel võib olla kasulikku teavet selliste laevade ja laevaperede puuduste kohta;

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 sadamates;

vastastikuse mõistmise memorandumi raames loodud infosüsteemist Sirenac E saab palju lisateavet, mida on vaja käesoleva direktiivi kohaldamiseks;

teabe avaldamine nende laevade kohta, mis ei täida ohutuse, tervise- ja merekeskkonnakaitse rahvusvahelisi standardeid, võib tõhusalt takistada lastisaatjatel neid laevu kasutamast ja olla omanikele stiimuliks kõrvaldada puudused ilma vastava kohustusega;

kinnipeetava laeva kõik kontrollikülud peaks kandma omanik või kasutaja;

käesoleva direktiivi rakendamisel tuleks kasutada nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiivi 93/75/EMÜ (miinimumnõuete kohta, mis käsitlevad ohtlikke või saastavaid kaupu vedavaid laevu, mis suunduvad ühenduse sadamatesse või lahkuvad seal) <sup>(1)</sup> artikli 12 alusel moodustatud komiteed, et abistada komisjoni kohandada liikmesriikide kontrollikohustusi saadud kogemustega, võttes arvesse vastastikuse mõistmise memorandumi arenguid, ja ka vastavalt vajadusele kohandada lisasid asjaomaste rahvusvaheliste organite konventsioonidesse, protokollidesse, koodeksidesse ja resolutsioonidesse ning vastastikuse mõistmise memorandumisse tehtud muudatustega,

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:

— tõstes mis tahes lipu all sõitvate laevade vastavust mereohutust, merekeskkonna kaitset ning laevadel elu- ja töötin-

<sup>(1)</sup> EÜT L 247, 5.10.1993, lk 19.

gimusi käsitlevatele rahvusvahelistele ja asjakohastele ühenduse õigusaktidele,

— luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustades kontrolli- ja kinnipidamise menetlused, võttes kohaselt arvesse sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga ühinenud riikide vee- teede ametite kohustusi.

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesolevas direktiivis ja selle lisades kasutatakse järgmisi mõis- teid.

#### 1. Konventsioonid:

- 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 1966),
- 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (Solas 1974),
- 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põh- justatud merereostuse vältimise kohta ja selle 1978. aasta protokoll (Marpol 73/78),
- 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STEW 1978),
- 1972. aasta konventsioon kokkupõrgete vältimise rah-vusvaheliste eeskirjade kohta merel (Colreg 1972),
- 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konvent- sioon ja
- 1976. aasta kaubandusliku meresõidu (miinimumstan- dardid) konventsioon (ILO nr 147)

koos nende konventsioonide käesoleva direktiivi vastuvõt- mise päeval jõus olevate protokollide ja muudatustega ning seotud kohustuslike eeskirjadega.

2. *Vastastikuse mõistmise memorandum* – 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitlev vastastikuse mõistmise memorandum käesoleva direktiivi vastuvõtmise päeva seisuga.
3. *Laev* – mis tahes merelaev, mille suhtes kohaldatakse ühte või mitut konventsiooni ja mis ei sõida sadamariigi lipu all.
4. *Avamererajatis* – merepõhja kinnitatud või ujuv platvorm, mida kasutatakse liikmesriigi mandrilaval või selle kohal.

5. *Inspektor* – avalik teenistuja või muu isik, kellel on liikmes- riigi pädeva asutuse täielikud volitused teha sadamariigi kontrolli ja kes vastutab selle pädeva asutuse ees.

6. *Kontroll* – laeva külastamine nii asjaomaste tunnistuste ja muude dokumentide kui ka laeva, selle varustuse ja laeva- pere olukorra ning laevapere elu- ja töötingimuste kontrol- limiseks.

7. *Üksikasjalikum kontroll* – kontroll, mil kogu laeva, selle varustust ja laevaperet või, kui see on asjakohane, osa sel- lest kontrollitakse üksikasjalikult artikli 6 lõikes 3 osutatud asjaoludel laeva konstruktsiooni, varustuse, mehitanuse, elu- ja töötingimuste ning laeval kehtivate töömeetodite täitmise osas.

8. *Laiendatud kontroll* – artiklis 7 osutatud kontroll.

9. *Kinnipidamine* – laeva merelemineku ametlik keelamine seos- ses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muu- davad laeva meresõiduks kõlbmatuks.

10. *Toimingu katkestamine* – laeva toimingu jätkamise ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudaksid toimingu jätkamise ohtlikuks.

## Artikkel 3

### Reguleerimisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mis tahes laeva ja selle laevapere suhtes, mis:

— külastab liikmesriigi sadamat või avamererajatist või

— on ankrus sellise sadama või rajatise juures.

Käesolev artikkel ei mõjuta õigust sekkuda, mida liikmesriik saab kasutada asjaomaste rahvusvaheliste konventsioonide alu- sel.

2. Laevade puhul, mille kogumahutavus on alla 500 tonni, kohaldatakse liikmesriigid asjakohase konventsiooni asjakohaseid nõudeid ning selles osas, millele konventsioon ei laiene, võta- vad vajalikke meetmeid, selle tagamiseks, et asjaomased laevad ei ohusta selgelt meresõiduohutust, tervist ega keskkonda. Käesoleva lõike kohaldamisel juhivad liikmesriigid vastasti- kuse mõistmise memorandumist lisast 1.

3. Liikmesriigid tagavad, et kontrollides laeva, mis sõidab konventsiooniga mitteühinenud riigi lipu all, ei kohtle nad seda laeva ja laevapere soodsamatel tingimustel kui laeva, mis sõidab konventsiooniga ühinenud riigi lipu all.

4. Käesoleva direktiivi rakendusala jäävad välja kalalaevad, sõjalaevad, mereväe abilaevad, lihtsa ehitusega puidust laevad, mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja lõbusõidujahid.

#### Artikkel 4

### Kontrolliorgan

Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks kohased veeteede ametid, edaspidi "pädevad asutused", ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada oma pädevate asutuste ülesannete täitmine nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis.

#### Artikkel 5

### Kontrollikohustused

1. Iga liikmesriigi pädev asutus kontrollib aastas vähemalt 25 % kõikidest üksikutest laevadest, mis on sisenenud tema sadamatesse vaatlusaluse kalendriaasta jooksul.

2. Laevade kontrollimiseks väljavalimisel valib pädev asutus eelisjärjekorras I lisas osutatud laevad.

3. Liikmesriigid ei kontrolli neid laevu, mida mis tahes liikmesriik on viimase kuue kuu jooksul kontrollinud, eeldusel et:

— laev ei ole loetletud I lisas ja

— eelmine kontroll ei tuvastanud puudusi ja

— kontrollimiseks puudub põhjendatud alus.

4. Lõike 3 sätteid ei kohaldata konventsioonides konkreetselt sätestatud kontrolli mis tahes toimingute suhtes.

5. Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd prioriteetide ja tavade koostamisel, mis võimaldaksid tõhusamalt leida oletatavate puudustega laevad.

Kõik käesoleva artikli järgnevad muudatused, välja arvatud lõike 1 arv 25 %, tehakse artikli 19 sätete alusel.

#### Artikkel 6

### Kontrollikord

1. Pädevad asutused tagavad, et inspektorid vähemalt:

- a) kontrollivad vajalikus ulatuses II lisas loetletud tunnistusi ja dokumente;
- b) veenduvad laeva üldseisukorras, kaasa arvatud masinaruum, elu- ja olmeruumid ning hügieenitingimused.

2. Inspektor võib kontrollida kõiki asjakohaseid tunnistusi ja dokumente, mis peavad vastavalt konventsioonidele laeval olema, välja arvatud II lisas loetletud tunnistused ja dokumendid.

3. Kui pärast lõigetes 1 ja 2 osutatud kontrollimist on põhjendatud alus arvata, et laeva, selle varustuse või laevapere seisukord kaldub oluliselt kõrvale konventsiooni asjakohastest nõuetest, viiakse läbi üksikasjalikum kontroll, kaasa arvatud laeval kehtivate töömeetodite täitmise täiendav kontroll.

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

"Põhjendatud aluse" näited on esitatud III lisas.

4. Samuti järgitakse IV lisas osutatud laevakontrolli asjakohast korda ja suuniseid.

#### Artikkel 7

### Teatavate laevade laiendatud kontroll

1. Kui on olemas põhjendatud alus V lisas loetletud kategooriasse kuuluva laeva üksikasjalikuks kontrolliks, tagavad liikmesriigid laiendatud kontrolli.

2. Laiendatud kontrolli mittekohustuslikud suunised on V lisa jaotises B.

3. Liikmesriikide mis tahes pädev asutus kohaldab lõikes 1 osutatud laevade suhtes laiendatud kontrolli ainult üks kord 12 kuu jooksul. Nende laevade suhtes võib siiski kohaldada artikli 6 lõigetes 1 ja 2 sätestatud kontrolli.

4. Liikmesriigi sadamasse saabuva või sealt väljuva regulaarliini iga reisilaeva laiendatud kontrolli teeb selle liikmesriigi

pädev asutus. Kui reisilaev sõidab liikmesriikide sadamate vahelisel liinil, teeb laiendatud kontrolli üks nendest liikmesriikidest.

#### Artikkel 8

### Kaptenile antav kontrollakt

1. Kontrolli, üksikasjalikuma kontrolli või laiendatud kontrolli lõpetamisel esitab inspektor laeva kaptenile vastastikuse mõistmise memorandumi lisas 3 osutatud vormis dokumendi, mis sisaldab kontrolli tulemusi, üksikasju inspektori kõigi otsuste kohta ning ettekirjutusi selle kohta, milliseid parandusi peaks kapten, omanik või kasutaja tegema.

2. Kui puudused õigustavad laeva kinnipidamist, sisaldab lõike 1 kohaselt kaptenile esitatav dokument teavet käesoleva direktiivi sätetele vastava kinnipidamiskorralduse tulevase avaldamise kohta.

#### Artikkel 9

### Puuduste kõrvaldamine ja laeva kinnipidamine

1. Pädev asutus veendub, et kõik artiklites 6 ja 7 osutatud kontrolli tulemusel kinnitust leidnud või ilmnenu 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 ilmnenu. 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 põhjendamatu kahjustamise oht.

3. Oma ametialase arvamuse kujundamisel laeva kinnipidamise kohta järgib inspektor VI lisas kehtestatud kriteeriume.

4. 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.

5. Kui artiklites 6 ja 7 osutatud kontrolli tulemusel on põhjust laev kinni pidada, teatab pädev asutus kirjalikult ja viivitamata kõikidest sekkumist nõudvatest asjaoludest selle riigi valitsusele, kelle lipu all laeval on õigus sõita (edaspidi "lipuriigi

valitsus"), või konsulile või tema puudumisel riigi lähimale diplomaatilisele esindajale. Vajaduse korral teatatakse ka selleks määratud ülevaatuse tegijatele või tunnustatud organisatsioonidele, kes on laeva tunnistused välja andnud.

6. Käesoleva direktiivi sätteid kohaldatakse ilma, et see piiraks konventsioonide lisanõudeid, mis käsitlevad sadamariigi kontrolliga seotud teatamis- ja aruandluskorda.

7. Sadamariigi kontrolli tegemisel käesoleva direktiivi kohaselt püütakse kõigiti vältida laeva põhjendamatu kinnipidamist või põhjendamatu viivitust. Kui laev peetakse põhjendamatu kinni või tekitatakse põhjendamatu viivitust, on omanikul või kasutajal õigus mis tahes kantud kahjude hüvitamisele. Iga väidetava põhjendamatu kinnipidamise või viivitamise puhul lasub tõendamiskohustus laeva omanikul või kasutajal.

#### Artikkel 10

### Kaebuse esitamise õigus

1. Laeva omanikul või kasutajal või tema esindajal liikmesriigis on õigus esitada kaebus pädeva asutuse kinnipidamisotsuse kohta. Kaebus ei anna põhjust kinnipidamise peatamiseks.

2. Selleks peavad liikmesriigid sätestama kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega kohase korra ja tagama selle toimimise.

3. Pädev asutus teavitab kohaselt laeva kaptenit lõikes 1 osutatud kaebuse esitamise õigusest.

#### Artikkel 11

### Kontrolli ja kinnipidamise järelmeetmed

1. Kui artikli 9 lõikes 2 osutatud puudusi ei saa kõrvaldada kontrollisadamast, võib selle liikmesriigi pädev asutus lubada kõnealusel laeval sõita lähimasse kohasesse laevaremonditehasesse, mille on valinud kapten ja asjaomased asutused, eeldusel et täidetakse tingimusi, mille on kindlaks määranud lipuriigi pädev asutus ja millega on nõustunud see liikmesriik. Nende tingimustega tagatakse, et laev saab sõita, ohustamata meresõiduohutust ja reisijate või laevapere tervist või teisi laevu, ning et puudub merekeskkonna põhjendamatu kahjustamise oht.

2. Lõikes 1 osutatud asjaoludel teatab kontrollisadamast liikmesriigi pädev asutus reisi kõik tingimused laevaremonditehase

asukohariigi pädevale asutusele, artikli 9 lõikes 5 nimetatud isikutele ja mis tahes teisele kohasele asutusele.

3. Lõikes 2 osutatud poolte teavitamine toimub vastavalt vastastikuse mõistmise memorandumile lisale 2.

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

4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et lõikes 1 osutatud merelaevadel, mis:

- i) ei täida mis tahes kontrollisadama liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi või
- ii) keelduvad täitmast konventsioonide asjakohaseid nõudeid, sõitmata nimetatud laevaremonditehasesse,

keelatakse siseneda ühenduse mis tahes sadamasse kuni omanik või kasutaja on esitanud tõendid veenmaks laeva puudused avastanud liikmesriigi pädevat asutust, et laev vastab täielikult konventsioonide kõikidele asjakohastele nõuetele.

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

Lõike 4 punktis ii 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. Olenemata lõike 4 sätetest võib sadamariigi asjaomane asutus lubada laeval siseneda konkreetsesse sadamasse 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 12

### Inspektorite kutsealased nõuded

1. Kontrolli teevad läbi ainult VII lisas osutatud erialase ettevalmistuse kriteeriumidele vastavad inspektorid.

2. Kui sadamariigi pädeval asutusel puudub nõutav erialane asjatundlikkus, võib selle pädeva asutuse inspektorit abistada nõutavat asjatundlikkust omav mis tahes isik.

3. Sadamariigi kontrolli tegevatel 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 siseriiklike õigusaktiga ja mis näitab, et inspektoril on lubatud kontrolli teha.

Isikutunnistuse ühine näidis koostatakse artiklis 19 sätestatud korras.

#### Artikkel 13

### Lootside ja sadamate valdajate ettekanded

1. Liikmesriikide lootsid, kes tegelevad laevade kai äärde viimisega või sealt toomisega või liikmesriigi sadamasse suunduva laevaga, teatavad viivitamata sadamariigi või rannikuriigi pädevale asutusele, nagu see on asjakohane, mil iganes nad oma tavapäraste ülesannete käigus avastavad puudusi, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või merekeskkonda.

2. Kui sadamate valdajad oma tavapäraste ülesannetega käigus avastavad, et nende sadamas oleval laeval on puudusi, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatuks ohuks merekeskkonnale, teavitab sadama valdaja sellest viivitamata kõnealuse sadamariigi pädevat asutust.

#### Artikkel 14

### Koostöö

1. Iga liikmesriik näeb ette koostöö oma pädeva asutuse, sadamate valdajate ja teiste asjaomaste asutuste või kaubanduslike organisatsioonide vahel selle tagamiseks, et tema pädev asutus saab kogu asjakohase teabe sadamaid külastavate laevade kohta.

2. Liikmesriigid järgivad teabevahetuse ning nende pädeva asutuse ja kõigi teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahelise

koostöö sätteid ning kasutavad loodud sidekanaleid nende pädeva asutuse, komisjoni ja Prantsusmaal St Malos tegutseva infosüsteemi Sirenac E vahel.

3. Lõikes 2 osutatud teave on vastastikuse mõistmise memorandumi lisa 4 osutatud teave ja käesoleva direktiivi artikli 15 täitmiseks nõutav teave.

#### Artikkel 15

### Kinnipidamiste avaldamine

Iga pädev asutus avaldab vähemalt neli korda aastas teavet viimase kolme kuu jooksul kinni peetud laevade kohta ja nende laevade kohta, mida on peetud kinni enam kui üks kord viimase 24 kuu jooksul. Avaldatud teabes peab sisalduma:

- laeva nimi,
- laeva omaniku või kasutaja nimi,
- IMO number,
- lipuriik,
- klassifikatsiooniühing, kui see on asjakohane, ja lipuriigi nimel kooskõlas konventsioonidega sellele laevale tunnistusi välja andnud mis tahes muu isik, kui see on asjakohane,
- kinnipidamise põhjus,
- sadam ja kinnipidamise kuupäev.

#### Artikkel 16

### Kulude hüvitamine

1. Kui artiklites 6 ja 7 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 11 lõike 4 alusel liikmesriigi pädeva asutuse tehtud kontrolliga seotud kulud kannab laeva omanik või kasutaja.

3. Kinnipidamist ei tühistata, enne kui kulud on täielikult makstud või nende tasumiseks on antud piisav tagatis.

#### Artikkel 17

### Rakendamise järelevalveks vajalikud andmed

1. Liikmesriigid edastavad komisjonile ja vastastikuse mõistmise memorandumis sekretariaadile järgmise teabe:

- nende nimel vastavalt käesolevale direktiivile sadamariigi kontrolliga tegelevate inspektorite arv. Nende asutuste puhul, kus inspektorid teevad sadamariigi kontrolli ainult osalise tööajaga, tuleb koguarv teisendada täieliku tööajaga töötavate inspektorite arvuks,
- üksikute laevade arv, mis sisenevad tema sadamatesse teatud vaatlusaluses kalendriaastas viimase viie aasta jooksul.

2. Lõikes 1 loetletud teave tuleb saata kolme kuu möödumisel käesoleva direktiivi jõustumisest ning seejärel 1. oktoobriks kolme kalendriaasta jooksul.

#### Artikkel 18

### Regulatiivkomitee

Komisjoni abistab direktiivi 93/75/EMÜ artikli 12 alusel loodud ja selles artiklis sätestatud korras tegutsev komitee.

#### Artikkel 19

### Muutmise kord

Käesolevat direktiivi võidakse muuta artiklis 18 sätestatud korras, et:

- a) kohandada artiklis 5 (välja arvatud selle lõikes 1 osutatud arvu 25 %) ning artiklites 6, 7 ja 15 nimetatud liikmesriikide kontrolli- ja avaldamiskohustusi käesoleva direktiivi rakendamisest saadud kogemustega ja võttes arvesse vastastikuse mõistmise memorandumis arenguid;
- b) kohandada lisasid, võtmaks arvesse asjaomaste rahvusvaheliste organite konventsioonide, protokollide, koodeksite ja resolutsioonide ning vastastikuse mõistmise memorandumis jõustunud muudatusi.

#### Artikkel 20

### Rakendamine

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu hiljemalt 30. juunil 1996 ning teavitavad sellest viivitamata komisjoni.

2. Kui liikmesriigid need meetmed võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 21*

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist.

*Artikkel 22*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Luxembourg, 19. juuni 1995

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*

B. PONS



## I LISA

**ESMAJÄRJEKORRAS KONTROLLITAVAD LAEVAD**

(osutatud artikli 5 lõikes 2) (\*)

1. Liikmesriigi sadamat esmakordselt või enam kui 12 kuu möödumisel külastavad laevad. Nende kriteeriumide kohaldamisel võtavad liikmesriigid arvesse ka vastastikuse mõistmise memorandumi osalisriikide tehtud kontrolli. Selleks vajalike andmete puudumisel kasutavad liikmesriigid olemasolevaid Sirenac E andmeid ja kontrollivad neid laevu, mis ei ole andmebaasis Sirenac E registreeritud pärast andmebaasi jõustumist 1. jaanuaril 1993.
2. Selle riigi lipu all sõitvad laevad, mida on nimetatud kolmel järjestikusel aastal vastastikuse mõistmise memorandumiga avaldatud keskmisest kõrgema arvu kinnipidamiste ja viivituste tabelis.
3. Laevad, millel on lubatud liikmesriigi sadamast lahkuda tingimusel, et täheldatud puudused kõrvaldatakse konkreetse aja jooksul, kui see tähtaeg on möödunud.
4. Laevad, mille meresõiduohutust ohustavate puuduste kohta on esitanud ettekande lootsid või sadamate valdajad (nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiivi 93/75/EMÜ ja käesoleva direktiivi artikli 13 alusel).
5. Laevad, mille konventsioonide kohaselt välja antud kohustuslikud tunnistused laeva konstruktsiooni ja varustuse kohta ning klassifikatsioonitunnistused on välja andnud organisatsioon, mida ei tunnustata nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/57/EÜ<sup>(1)</sup> (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta) tingimuste alusel.
6. Laevad, mis ei täida nõukogu direktiivis 93/75/EMÜ ettenähtud kohustusi.
7. Sellisesse kategooriasse kuuluvad laevad, mille suhtes on otsustatud teha laiendatud kontrolli (käesoleva direktiivi artikli 7 alusel).
8. Laevad, mille kuulumine oma klassi on ohutuse tagamise põhjustel viimase kuu jooksul peatatud.

(\*) Kriteeriumide järjestus ei viita nende tähtsuse järjekorrale.

<sup>(1)</sup> EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20.

## II LISA

## TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU

(osutatud artikli 6 lõikes 1)

1. Rahvusvaheline mõõdukiri (1969).
  2. — Reisilaeva ohutuse tunnistus,
    - kaubalaeva konstruktsiooni ohutuse tunnistus,
    - kaubalaeva varustuse ohutuse tunnistus,
    - kaubalaeva raadiotelegraafi ohutuse tunnistus,
    - kaubalaeva raadiotelefoni ohutuse tunnistus,
    - kaubalaeva raadioohutuse tunnistus,
    - vabastamise tunnistus,
    - kaubalaeva ohutuse tunnistus.
  3. Rahvusvaheline laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina;
    - laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina.
  4. Rahvusvaheline tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina;
    - tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina.
  5. Rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus.
  6. Rahvusvaheline reostuse vältimise tunnistus kahjulike vedelkemikaalide veoks mahtlastina.
  7. Rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus (1966);
    - rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus.
  8. Naftaraamat, I ja II osa.
  9. Lastiraamat.
  10. Ohutu mehitatuse tunnistus;
    - pädevustunnistused.
  11. Arstitõendid (vt ILO konventsioon nr 73, mis käsitleb meremeeste arstlikku läbivaatust).
  12. Teave püstuvuse kohta.
  13. Vastavalt rahvusvahelisele laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korralduse koodeksile (IMO resolutsioon A.741 (18)) välja antud nõuetele vastavuse dokumendi ja tunnistuse koopia.
  14. Klassifikatsiooniühingu tunnistus kere ja jõuseadmete kohta (nõutav ainult siis, kui laeval on klassifikatsiooniühingu omistatud klass).
-

## III LISA

## ÜKSIKASJALIKUMA KONTROLLI "PÕHJENDATUD ALUSE" NÄITED

(osutatud artikli 6 lõikes 3)

1. I lisas, välja arvatud punktis 1 kindlaksmääratud laevad.
2. Teise liikmesriigi esitatud ettekanne või teatis.
3. Ettekanne või kaebus, mille on esitanud kapten, laevapere liige või mis tahes isik või organisatsioon, kes omab laeva ohutuks toimimiseks, töö- ja elamistingimuste osas laeval või reostuse vältimiseks õigustatud huvi, kui kõnealune liikmesriik ei loe ettekannet või kaebust selgelt põhjendamatuks; ettekande või kaebuse esitanud isikut ei avaldata kõnealuse laeva kaptenile või omanikule.
4. Laev on teel sadamasse osalenud kokkupõrkes.
5. Naftaraamatut ei ole korralikult peetud.
6. Laeva on süüdistatud kahjulike ainete heitmete või heitvete ärajuhtimist käsitlevate sätete oletatavas rikkumises.
7. Tunnistuste ja muude dokumentide kontrollimisel (vt artikli 6 lõike 1 punkti a ja lõiget 2) on avastatud ebatäpsusi.
8. Viited sellele, et laevapere liikmed ei ole suutelised täitma nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/58/EÜ (meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta) <sup>(1)</sup> nõudeid.
9. 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.
10. Naftatankeri kapten ei esita andmeid naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi viimase lastiga reisi kohta.
11. Ajakohase laevahäirete kava puudumine või laevapere liikmed ei tea oma kohustusi tulekahju korral või korralduse puhul laev maha jätta.

---

<sup>(1)</sup> EÜT L 319, 12.12.1994, lk 28.

## IV LISA

**LAEVAKONTROLI KORD**

(osutatud artikli 6 lõikes 4)

1. Laevakontrolli kord (IMO resolutsioon A.466 (XII)) koos muudatustega.
  2. Ohutu mehitamise põhimõtted (IMO resolutsioon A.481 (XII)) ja lisad, mis on minimaalse ohutu mehitamise tunnistuse sisukord (lisa 1) ja ohutu mehitamise põhimõtete kohaldamise suunised (lisa 2).
  3. Laevade ja heitmete kontrolli kord Marpol 73/78 I lisa alusel (IMO resolutsioon A.542 (13)).
  4. Laevade ja heitmete kontrolli kord Marpol 73/78 II lisa alusel (IMO resolutsioon MEPC 26 (23)).
  5. Laevade ohutusega ja reostuse vältimisega seotud töömeetodite kontrolli kord (IMO resolutsioon A.742 (18)).
  6. Rahvusvahelise ohtlike kaupade mereveo eeskirja sätted.
  7. Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) trükis: "Töötingimuste kontroll laeval: kontrollimise suunised."
  8. Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum I lisa suunised ülevaatuste läbiviijatele.
-

## V LISA

**A. LAIENDATUD KONTROLLI ALLA KUULUVAD LAEVAKATEGOORIAD**

(osutatud artikli 7 lõikes 1)

1. Naftatankerid hiljemalt viie aasta möödumisel kasutusest järkjärgulise kõrvaldamise päevast vastavalt Marpol 73/78 I lisa määrusele 13G on, s.o:
  - toornaftatanker dedveitiga 20 000 tonni ja enam või naftasaaduste tanker dedveitiga 30 000 tonni ja enam, mis ei täida uuele naftatankerile Marpol 73/78 I lisa eeskirjas nr 1 (26) esitatavaid nõudeid, kuulub laiendatud kontrollimisele 20 aasta möödumisel selle tarnekuupäevast, mis on näidatud IOPP tunnistuse B vormi lisas, või 25 aasta möödumisel päevast, kui naftaveoks mittekasutatavad laeva küljetankid või topeltpõhjaga ruumid vastavad selle lisa määruse nr 13G (4) nõuetele, kui laev ei ole ehitatud selliselt, et see vastaks sama lisa eeskirja 13F nõuetele,
  - eespool nimetatud naftatanker, mis täidab uuele naftatankerile Marpol 73/78 I lisa eeskirjas nr 1 (26) määratletud nõudeid, kuulub laiendatud kontrollile 25 aasta möödumisel tarnekuupäevast, mis on näidatud IOPP tunnistuse B vormi lisas, kui see ei vasta või kui see ei ole ehitatud selliselt, et see vastaks sama lisa eeskirja 13F nõuetele.
2. Puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat, mis on kindlaks määratud laeva ohutuse tunnistustel näidatud ehitamiskuupäeva alusel.
3. Reisilaevad.
4. Gaasi- ja kemikaalitanкерid, mis on vanemad kui 10 aastat, mis on kindlaks määratud laeva ohutustunnistustel näidatud ehitamiskuupäeva alusel.

**B. TEATAVATE LAEVAKATEGOORIADE LAIENDATUD KONTROLI MITTEKOHUSTUSLIKUD SUUNISED**

(osutatud artikli 7 lõikes 2)

Järgmisi punkte võib lugeda laiendatud kontrolli osaks sel määral, kui need on kohaldatavad. 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. ÜLDISELT LAEVADE KOHTA (A jaotise kategooriad)
  - voolukatkestus ja tagavarageneraatori käivitus,
  - avariivalgustuse kontroll,
  - tagavaratuletõrjepumba toimimine juhul, kui selle põhitorustiku külge on ühendatud kaks tuletõrjevoolikut,
  - pilsipumpade toimimine,
  - veekindlate uste sulgumine,
  - ühe merepoolse 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. NAFTATANKERID

Lisaks osas 1 loetletud punktidele võib naftatankerite laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- statsionaarne tekivahtkustutussüsteem,

- tuletõrjeseadmed üldiselt,
- masinaruumi, pumbaruumi ning elu- ja olmeruumide tulekustutite kontroll,
- inertgaasi surve ja selle hapnikusalduse kontroll,
- ülevaatusakti (vt IMO resolutsioon A.744 (18)) läbivaatus, et määrata võimalikud kahtlased kohad, mis vajavad kontrollimist.

### 3. PUISTLASTILAEVAD

Lisaks osas 1 loetletud punktidele võib puistlastilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- tekimasinate aluste võimalik korrosioon,
- luugikatete võimalik deformeerumine ja/või korrosioon,
- püsttasapinnaliste vaheseinte võimalikud praod või kohalik korrosioon,
- juurdepääs lastiruumidele,
- ülevaatusakti (vt IMO resolutsioon A.744 (18)) läbivaatus, et määrata võimalikud kahtlased kohad, mis vajavad kontrollimist.

### 4. GAASI- JA KEMIKAALITANKERID

Lisaks osas 1 loetletud punktidele võib gaasi- ja kemikaalitankeerite 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 rahvusvahelise sobivuse tunnistuses või, kui see on asjakohane, ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina sobivuse tunnistustes loetletud ainete puhul),
- kontrollimine, kas veetav toode on rahvusvahelise sobivuse tunnistusel või, kui see on asjakohane, ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina sobivuse tunnistustel loetletud,
- tekile kinnitatud vaht-, pulber- või muud kustutussüsteemid vastavalt veetavale tootele.

### 5. REISILAEVAD

Lisaks osas 1 loetletud punktidele võib reisilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- tulekahju avastamise 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 hukkumatus informatsiooniga.

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

## VI LISA

## LAEVA KINNIPIDAMISE KRITTEERIUMID

(osutatud artikli 9 lõikes 3)

**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 9 lõige 3).

**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 käsitsemata, 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.

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 koodeksi 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 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. Solase konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad (viited on esitatud sulgudes)

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 vettelaskmiseseadmete puudumine, nappus või oluline lagunemine.
6. Tulekahju avastamissüsteemide, tuletorjesignalisatsiooni, tuletorjevahendite, kinnitatud tulekustutusüsteemide, ventilatsiooniventiilide, tulekustutite, kiirelt sulguvate seadmete puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine sellisel määral, et need ei vasta kavandatud kasutamisele.
7. Tankerite lastiteki piirkonna tulekaitse puudumine, oluline lagunemine või häired selle nõuetekohases töös.
8. Valgussignalisatsiooni, signaalkujundite või helisignalisatsiooni puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine.
9. Hädaolukorra ja turvalisusteadete edastamiseks vajalike raadioseadmete puudumine või häired nõuetekohases töös.
10. Navigatsioonivahendite puudumine või häired nõuetekohases töös, võttes arvesse Solase määrust nr V/12(o).
11. Ajakohastatud merekaartide ja/või kavandatava reisi jaoks vajalike muude asjakohaste meretrükiste puudumine, võttes arvesse, et kaartide asemel võib kasutada elektroonilisi kaarte.
12. Lastipumbaruumide sädemekindla tõmbeventilatsiooni puudumine (Solase määrus II-2/59.3.1).

### 3.3. IBC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad (viited on esitatud sulgudes)

1. Sobivuse tunnistuses puuduva aine vedu või teabe puudumine lasti kohta (16.2).
2. Kõrgsurve ohutuseseadised puuduvad või on kahjustatud (8.2.3).
3. Elektriseadmed ei ole sisemuselt ohutud või ei vasta koodeksi nõuetele (10.2.3).
4. Süttimisallikad 10.2 osutatud ohtlikes kohtades (11.3.15).



5. Erinõuete rikkumised (15).
  6. Tanki maksimaalse lastikoguse ületamine (16.1).
  7. Riskitoodete puhul ebapiisav kuumakaitse (16.6).
- 3.4. *IGC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad* (viited on esitatud sulgudes)
1. Sobivuse tunnistuses puuduva aine vedu või teabe puudumine lasti kohta (18.1).
  2. Elu-, olme- ja teenindusruumide sulgemisseadmete puudumine (3.2.6).
  3. Vahesein ei ole gaasikindel (3.3.2).
  4. Defektsed õhulukud (3.6).
  5. Puuduvad või defektsed kiiresti sulguvad ventiilid (5.6).
  6. Puuduvad või defektsed kaitseventiilid (8.2).
  7. Elektriseadmed ei ole sisemuselt ohutud või ei vasta koodeksi nõuetele (10.2.4).
  8. Lastiruumide ventilaatorid ei tööta (12.1).
  9. Lastitankide survesignalisatsioon ei tööta (13.4.1).
  10. Defektne gaasi tuvastamise ja/või mürgise gaasi tuvastamise seade (13.6).
  11. Inhibeeritavate ainete vedu kehtiva inhibiitori tunnistuseta (17/19).
- 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 paigutamismõimet, 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* (viited on esitatud sulgudes)
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 reisisiks.
  3. Puudub naftaraamat (20 (5)).
  4. Loata ehitatud heite möödaviik.
- 3.7. *Marpoli konventsiooni II lisa alla kuuluvad valdkonnad* (viited on esitatud sulgudes)
1. Valjuhääldiside käsiraamatu puudumine.
  2. Last ei ole kategooriasse rühmitatud (3 (4)).

3. Puudub lastiraamat (9 (6)).
  4. Mittenõuetekohane või asjakohaselt muutmata tunnistusega naftataoliste ainete vedu (14).
  5. Loata ehitatud heite möödaviik.
- 3.8. *STCW konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad*
- Laevapere arv, koosseis või pädevus ei vasta ohutu mehitamise tunnistusele.
- 3.9. *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.
- 3.10. *Valdkonnad, mis ei õigusta kinnipidamist, kuid näiteks lastimistöimingud tuleb peatada.*

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

---

## VII LISA

**INSPEKTORITE MIINIMUMKRITERIUMID**

(osutatud artikli 12 lõikes 1)

1. Liikmesriigi pädev asutus peab andma inspektorile loa teha sadamariigi kontrolli.
  2. Kas:
    - inspektor peab olema töötanud vähemalt ühe aasta lipuriigi inspektorina, kes tegeleb ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt konventsioonidele
    - ja ta peab:
      - a) omama kapteni diplomit, mis lubab tal juhtida 1 600 gt või suuremaid laevu (vt STCW määrus II/2); või
      - b) omama vanemmehaaniku diplomit, mis lubab tal täita ülesandeid laeval, mille peageneraatori võimsus on 3 000 kW või rohkem (vt STCW eeskiri III/2); või
      - c) olema sooritanud laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud inseneri eksami ja töötanud vastava insenerina vähemalt viis aastat,
    - punktis a ja b osutatud inspektorid peavad olema teeninud merel vastavalt teki- või masinaosakonna ohvitserina vähemalt viis aastat.
  - Või:
    - inspektor peab:
      - omama asjakohast ülikoolikraadi või samaväärset väljaõpet, ja
      - olema läbinud laevaohutusinspektorite koolis koolituse ja saanud kvalifikatsiooni, ja
      - olema töötanud vähemalt kaks aastat lipuriigi inspektorina, kes tegeleb ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt konventsioonidele.
  3. Suutlikkus suhelda meremeestega suuliselt ja kirjalikult merel kõige sagedamini kasutatavas keeles.
  4. Rahvusvaheliste konventsioonide ja sadamariigi kontrolli asjakohase korra kohane tundmine.
  5. Aktsepteeritakse ka eespool nimetatud kriteeriumidele mittevastavaid inspektoreid, kes käesoleva direktiivi vastuvõtmise päeval on liikmesriigi pädeva asutuse poolt sadamariigi kontrolli tegemiseks tööle võetud.
-