

32001L0106

22.1.2002

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

L 19/17

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2001/106/EÜ,

19. detsember 2001,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/21/EÜ laevaohutust, reostuse vältimist ning elu- ja tööttingimusi laevadel käsitlevate rahvusvaheliste standardite rakendamise kohta ühenduse sadamaid kasutavate ja liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate laevade suhtes (sadamariigi kontroll)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ⁽³⁾

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽⁴⁾ vastavalt lepituskomisjonis 13. novembril 2001 heaks kiidetud ühistekstile

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu direktiiviga 95/21/EÜ ⁽⁵⁾ kehtestatakse Euroopa Ühenduses laevade sadamariigi kontrolli süsteem, mille aluseks on ühtne inspekteerimis- ja kinnipidamismenetlus.
- (2) On vaja arvesse võtta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtud muudatusi ning vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga seotud arenguid.
- (3) On kokku lepitud, et ükski käesoleva direktiivi säte ei anna sadamariikidele üle lipuriikide kohustusi, sealhulgas lipuriikide nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide kohustusi.
- (4) Mõningad laevad on oma viletsa seisundi, lipu ning varasema kasutuse tõttu ilmselgeks ohuks meresõiduohutusele ning merekeskkonnale; see kehtib eelkõige

⁽¹⁾ EÜT C 212 E, 25.7.2000, lk 102 ja EÜT C 154, 29.4.2001, lk 67.

⁽²⁾ EÜT C 14, 16.1.2001, lk 22.

⁽³⁾ EÜT C 22, 24.1.2001, lk 19.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 30. novembri 2000. aasta arvamus (EÜT C 228, 13.8.2001, lk 133), nõukogu 26. veebruari 2001. aasta ühine seisukoht (EÜT C 101, 30.3.2001, lk 15) ja Euroopa Parlamendi 16. mai 2001. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata). Euroopa Parlamendi 24. oktoobri 2001. aasta otsus ja nõukogu 6. detsembri 2001. aasta otsus.

⁽⁵⁾ EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 1999/97/EÜ (EÜT L 331, 23.12.1999, lk 67).

nende riikide lipu all sõitvate laevade suhtes, mis on vastastikuse mõistmise memorandumiga aastaaruandes avaldatud musta nimekirja kantud märkega "väga suur oht" või "suur oht". Seepärast ei tohiks neid lubada ühenduse sadamatesse, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et neid on võimalik ühenduse vetes ohutult kasutada. Vaja on kehtestada juhised menetluste kohta, mida sellise sisesõidu keelamise või keelu tühistamise puhul kohaldatakse. Läbipaistvuse huvides tuleks avalikustada laevade loetelu, millele on keelatud sissesõit ühenduse sadamatesse.

(5) Suure väljavalimisteguriga laevad kujutavad eriti tõsist õnnetus- või reostusohu, mistõttu on põhjendatud nende sage kontrollimine külastatavates ühenduse sadamates.

(6) Direktiivi 95/21/EÜ V lisas loetletud laevakategooriad kujutavad suurt õnnetus- või reostusohu ka teatud vanusesse jõudes. Kontrollasutuse ulatuslik kaalutusõigus selliste laevade laiendatud kontrolliks väljavalimisel takistab ühenduses ühtlustatud tavadeni jõudmist. Seepärast on vaja nimetatud laevade kontroll teha kohustuslikuks. Võttes arvesse naftatankerite põhjustatavat suurt reostust ning asjaolu, et suurem osa kinnipidamist põhjustavaid puudusi on seotud enam kui 15 aasta vanuste laevadega, tuleks laiendatud kontrolli korda rakendada eelkõige 15 aasta vanustele ning vanematele naftatankeritele.

(7) Juhistega ettenähtud laiendatud kontrolli sisu võib kontrollasutuse kaalutusõigusest tulenevalt märkimisväärselt erineda. Seepärast tuleks ühenduses ühtsete tavade saavutamiseks teha nimetatud juhised kohustuslikuks. Siiski tuleks ette näha erandi võimalus juhiks, kui selliste laevade kontrollimine oleks eelkõige laeva lastiruumide seisundist või lastimis- või lossimistegevusega seotud kasutuspiirangutest tulenevalt võimatu või ohustaks liigselt laeva ohutust, selle meeskonda, kontrollijat või sadamapiirkonna ohutust.

(8) Liikmesriikidel peaks olema õigus kohustuslikke kontrolli tõhusalt korraldada, et saada laiendatud kontrolli korraldada suurimat võimalikku lisaväärtust, võttes arvesse erinevaid kasutustingimusi ning kasutades sadamate ja liikmesriikide koostööd, kuid lähtudes samas kontrolli üldistest kvaliteetsetest eesmärkidest.

- 1972. aasta konventsioon kokkupõrgete vältimise rahvusvaheliste eeskirjade kohta merel (Colreg 1972),
- 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon (ITC 1969),
- 1976. aasta kaubandusliku meresõidu (miinimumstandardid) konventsioon (ILO nr 147),
- rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostuskahjude eest, 1992 (CLC 1992)

koos nende konventsioonide protokollide ja muudatustega ning seotud kohustuslike koodeksitega, mis on jõus 19. detsembril 2001.

2. *Vastastikuse mõistmise memorandum* — 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitlev vastastikuse mõistmise memorandum 19. detsembri 2001. aasta seisuga.”

3. Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 4

Kontrolliorgan

Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks kohased veeteede ametid vajaliku arvu töötajate, eelkõige kvalifitseeritud kontrollijatega (edaspidi “pädevad asutused”) ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada oma pädevate asutuste ülesannete täitmine, nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis.”

4. Artikli 5 lõiked 1, 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

“1. Lõikes 2 ja artiklis 7 nimetatud kontrollide üldarv, mida iga liikmesriigi pädev asutus peab aastas läbi viima, moodustab vähemalt 25 % tema sadamaid aasta jooksul külastanud laevade keskmisest arvust, mis arvutatakse kolme viimase statistikaga hõlmatud aasta põhjal.

2. a) Kui artiklis 7a ei sätestata teisiti, peab pädev asutus tagama artiklile 6 vastava kontrolli läbiviimise kõikidel laevadel, millele ei rakendata laiendatud kontrolli ning mille väljavalimistegur infosüsteemis Sirenac on üle 50, kui viimasest kontrollist vastastikuse mõistmise memorandumi piirkonna sadamas on möödunud vähemalt üks kuu.

b) Teiste laevade kontrollimiseks valimisel määravad pädevad asutused tähtsuse järjekorra järgmiselt:

- esimesena valitakse kontrolliks I lisa I osas loetletud laevad olenemata väljavalimistegurist,

- alanevas järjestuses valitakse I lisa II osas loetletud laevad vastavalt nende väljavalimisteguri väärtusele, mis kajastub infosüsteemis Sirenac.

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

- laev ei ole loetletud I lisas,
- eelmisest kontrollist alates ei ole tuvastatud puudusi,
- kontrollimiseks puudub põhjendatud alus,
- laev ei kuulu lõike 2 punkti a alla.”

5. Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 7

Teatavate laevade kohustuslik laiendatud kontroll

1. Mõnesse V lisa A osa kategooriasse kuuluvale laevale võib laiendatud kontrolli teha pärast 12 kuu möödumist viimasest laiendatud kontrollist vastastikuse mõistmise memorandumile allkirjutanud riigi sadamas.

2. Kui see laev valitakse kontrollimiseks vastavalt artikli 5 lõike 2 punktile b, viiakse läbi laiendatud kontroll. Kahe laiendatud kontrolli vahelisel ajal võib siiski läbi viia artikli 6 kohase kontrolli.

3. a) Lõikega 1 hõlmatud laeva kasutaja või kapten edastab V lisa B osas loetletud teabe igale liikmesriigile, mille sadamat ta külastab pärast 12 kuu möödumist viimasest laiendatud kontrollist. Nimetatud teave antakse vähemalt kolm päeva enne eeldatavat sadamasse saabumist või enne eelmisest sadamast lahkumist, kui reis kestab eeldatavalt alla kolme päeva.

b) Laevale, mis punkti a ei täida, tehakse sihtsadamas laiendatud kontroll.

4. Kui artiklist 7a ei tulene teisiti, tagavad liikmesriigid laiendatud kontrolli läbiviimise lõikega 3 hõlmatud laeval, mille väljavalimistegur on 7 või rohkem, esimeses sadamas, mida ta 12 kuu möödumisel viimasest laiendatud kontrollist esimesena külastab.

Juhtudel, kus liikmesriikidel ei ole eelkõige kontrollijate töövõtmise ja koolitamise seotud probleemide tõttu võimalik aegsasti suurendada jõudlust, et kõiki nõutavaid täiendavaid kontrolle läbi viia, lubatakse neil 1. jaanuarini 2003 oma kontrolliteenistust üles ehitada järk-järgult. Rotterdami sadama osas võib nimetatud tähtaega kuue kuu võrra pikendada. Komisjon teavitab taolisest pikendusest liikmesriike ja Euroopa Parlamenti.

5. Laiendatud kontroll viiakse läbi V lisa C osas sätestatud korras.
6. Kui on oht, et vastastikuse mõistmise memorandumi muudatus või muudatuse projekt nõrgestab käesoleva artikli kohast laiendatud kontrolli kohustust, esitab komisjon artikliga 18 loodud komiteele viivitamata meetmete projekti selliste väljavalimisteguri väärtuste taaskehtestamiseks, mis on käesoleva direktiivi eesmärkidega kooskõlas.”
6. Lisatakse artikkel 7a:
- “Artikkel 7a
- Menetlus juhuks, kui mõnd laeva ei ole võimalik kontrollida**
1. Juhtudel, kui liikmesriigil ei ole võimalik funktsionaalsetel põhjustel kontrollida artikli 5 lõike 2 punktis a nimetatud laeva väljavalimisteguriga üle 50 või teostada artikli 7 lõikes 4 nimetatud kohustuslikku laiendatud kontrolli, teavitab liikmesriik kontrolli toimumatajäamisest viivitamata Sirenac-süsteemi.
2. Nimetatud juhtumid koos asjassepuutuvate laevade kontrollimatajätmise põhjustega tehakse iga kuue kuu järel teatavaks komisjonile.
3. Kalendriaasta jooksul ei tohi selliste kontrollimatajätmistest arv ületada 5 % iga-aastasest lõikes 1 nimetatud kontrollimiseks ette nähtud laevade keskmisest üldarvust, mis arvutatakse kolme viimase statistikaga hõlmatud aasta põhjal.
4. Lõikes 1 nimetatud laevadele tuleb teha vastavalt vajadusele kas artikli 5 lõike 2 punktis a nimetatud kontroll või artikli 7 lõikes 4 nimetatud laiendatud kontroll järgmises külastatavas ühenduse sadamas.
5. Kui seda vajalikuks peetakse, muudetakse lõikes 3 nimetatud 5 % määra lähtuvalt komisjoni hinnangust artiklis 19 sätestatud korras hiljemalt 22. juuliks 2008.”
7. Lisatakse artikkel 7b:
- “Artikkel 7b
- Teatavate laevade sissesõidu keelamine**
1. Liikmesriik tagab, et XI lisa A osa mõnda kategooriasse kuuluvat laeva ei lubata tema sadamatesse, välja arvatud artikli 11 lõikes 6 nimetatud juhtudel, kui laev:
- kas
- sõidab vastastikuse mõistmise memorandumi aastaaruandes avaldatud musta nimekirja kuuluva riigi lipu all ja
 - seda on viimase 24 kuu jooksul vastastikuse mõistmise memorandumile allakirjutanud riikide sadamates enam kui kaks korda kinni peetud
- või
- sõidab riigi lipu all, mis on vastastikuse mõistmise memorandumi aastaaruandes avaldatud musta nimekirja kantud märkega “väga suur oht” või “suur oht” ja
 - seda on viimase 36 kuu jooksul vastastikuse mõistmise memorandumile allakirjutanud riikide sadamates enam kui üks kord kinni peetud.
- Sissesõidu keeld on kohaldatav alates hetkest, mil laeval on lubatud väljuda sadamast, kus see on vastavalt teist või kolmandat korda kinni peetud.
2. Lõike 1 kohaldamisel järgivad liikmesriigid XI lisa B osas sätestatud korda.
3. Komisjon avaldab iga kuue kuu järel teabe laevade kohta, mille sissesõit ühenduse sadamatesse on käesoleva artikli alusel keelatud.”
8. Artikkel 8 asendatakse järgmisega:
- “Artikkel 8
- Kaptenile antav kontrollakt**
- Kontrolli, üksikasjalikuma kontrolli või laiendatud kontrolli lõpetamisel koostab kontrollija vastavalt IX lisale akti. Kontrollakti koopia antakse laeva kaptenile.”
9. Artiklis 9:
- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
- “1. Pädev asutus veendub, et kõik artikli 5 lõikes 2 ja artiklis 7 osutatud kontrolli tulemusel kinnitust leidnud või ilmnunud puudused on kõrvaldatud või kõrvaldatakse kooskõlas konventsioonidega.”
- b) lõige 3 asendatakse järgmisega:
- “3. Oma ametialase arvamuse kujundamisel laeva kinnipidamise kohta järgib inspektor VI lisas kehtestatud kriteeriume. Seejuures peetakse laev kinni, kui see ei ole varustatud toimiva reisiinfo salvestiga, kui selle kasutamine on vastavalt XII lisale kohustuslik. Kui seda

puudust ei ole võimalik koheselt kõrvaldada sadamas, kus laev kinni peeti, võib pädev asutus lubada laeval edasi sõita lähimasse sobivasse sadamasse, kus puudus koheselt kõrvaldatakse, või nõuda puuduse kõrvaldamist maksimaalselt 30päevase tähtaja jooksul. Sellisel juhul kohaldatakse artikliga 11 ettenähtud korda.”;

c) lõige 5 asendatakse järgmisega:

“5. Kui artikli 5 lõikes 2 ja artiklis 7 osutatud kontrolli tulemusel on põhjust laev kinni pidada, teatab pädev asutus kirjalikult ja koos kontrollaktiga 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. Lisaks teavitatakse vajaduse korral selleks määratud kontrollijaid või klassifikatsioonitunnistuste väljaandmise eest vastutavaid tunnustatud organisatsioone, kes on vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele lipuriigi nimel laeva tunnistused välja andnud.”

10. Artikli 10 lõige 1 asendatakse järgmisega:

“1. Laeva omanikul või kasutajal või tema esindajal liikmesriigis on õigus esitada kaebus pädeva asutuse kinnipidamisotsuse või sissesõidu keelamise kohta. Kaebus ei too kaasa kinnipidamise või sissesõidu keelu tühistamist.”

11. Artikli 14 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. Liikmesriigid järgivad teabevahetuse ning nende pädeva asutuse ja kõigi teiste liikmesriikide pädevate asutuste vahelise koostöö sätteid ning kasutavad loodud sidekanaleid oma pädeva asutuse, komisjoni ja Prantsusmaal St Malos tegutseva infosüsteemi Sirenac vahel.

Artikli 5 lõikes 2 ja artiklis 7 nimetatud kontrollide teostamiseks teevad kontrollijad päringu teabesüsteemi Equasis kaudu kättesaadavatest laevade kontrollimisega seotud avalikest ja eraandmebaasidest.”

12. Artikli 15 lõige 2 asendatakse järgmisega:

“2. VIII lisa I ja II osas loetletud teave ning andmed direktiivi 94/57/EÜ artikli 15 lõikes 3 nimetatud klassi muutmise, peatamise ja äravõtmise kohta on kättesaadavad Sirenac-süsteemis. See tehakse teabesüsteemi Equasis vahendusel kättesaadavaks niipea, kui see on pärast kontrolli lõpuleviimist või kinnipidamise lõpetamist võimalik.”

13. Artiklisse 15 lisatakse järgmine lõige:

“5. Käesoleva artikli sätteid ei mõjuta vastutusega seotud siseriiklike õigusaktide kohaldamist.”

14. Artiklile 16 lisatakse järgmine lõige:

“2a. Kui laev peetakse kinni seoses puudustega või artiklis 9 ja VI lisa sätetatud kehtivate tunnistuste puudumi-

sega, kannab kõik laeva sadamas kinnipidamise kulud laeva omanik või kasutaja.”

15. Artiklid 17 ja 18 asendatakse järgmisega:

“Artikkel 17

Rakendamise järelevalveks vajalikud andmed

Liikmesriigid esitavad komisjonile X lisa loetletud teabe nimetatud lisa märgitud ajavahemike järel.

Artikkel 18

Regulatiivkomitee

1. Komisjoni abistab direktiivi 93/75/EMÜ artikli 12 alusel loodud komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 ettenähtud tähtajaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma kodukorra.”

16. Artiklis 19 asendatakse sissejuhatav osa ja punkt a järgmisega:

“Käesolevat direktiivi võib muuta artikli 18 lõikes 2 sätestatud korras, et:

a) kohandada artiklis 5 (välja arvatud selle lõikes 1 osutatud arvu 25 %) ning artiklites 6, 7, 7a, 7b, 8, 15 ja 17 ning neis osutatud lisades nimetatud liikmesriikide kohustusi käesoleva direktiivi rakendamise saadud kogemustega ja võttes arvesse vastastikuse mõistmise memorandumi arenguid;”.

17. Lisatakse artikkel 19a:

“Artikkel 19a

Karistused

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

18. Artiklile 20 lisatakse järgmine lõige:

“4. Lisaks teavitab komisjon korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu edusammudest käesoleva direktiivi liikmesriikides rakendamisel.”

19. I lisa II osa asendatakse käesoleva direktiivi I lisa toodud tekstiga.

20. II lisa:

a) punkt 10 asendatakse järgmiste punktidega:

“10. Ohutu mehitatuse tunnistus;

10a. STCW konventsiooni alusel välja antud tunnistused.”;

b) lisatakse punkt 35:

“35. Tõend kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta seoses naftareostusest tulenevate kahjude tsiviilvastutusega (rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostuskahjude eest, 1992).”

21. III lisa punktis 1 asendatakse sõnad “II-8 ja II-11” sõnadega “ja II-8”.

22. V lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisa esitatud tekstiga.

23. VI lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 2 (“Põhitingimuste kohaldamine”) täiendatakse järgmise tekstiga:

“14. andma õnnetuse korral nii palju teavet, kui võimalik.”;

b) punktis 3.1 asendatakse sõnad “Kehtivate tunnistuste puudumine” sõnadega “Kehtivate tunnistuste ja dokumentide puudumine”;

c) punktile 3.2 lisatakse järgmine alapunkt:

“15. SOLAS 74 XI peatüki 2. eeskirjale vastava laiendatud kontrolli programmi teostamatajätmine.

16. Reisiinfo salvesti puudumine või mittetoimimine, kui see on kohustuslik.”;

d) punktile 3.6 lisatakse järgmine alapunkt:

“5. Tehnilise ülevaatusse toimik puudub või ei ole kooskõlas Marpoli konventsiooni eeskirja 13G punkti 3 alapunktiga b.”

24. VIII lisa asendatakse käesoleva direktiivi III lisa tekstiga.

25. Lisatakse IX, X, XI ja XII lisa, mille tekst on esitatud käesoleva direktiivi IV lisa.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 22. juuliks 2003. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

Artikkel 3

Komisjon vaatab käesoleva artikli kohaldamise läbi hiljemalt 22. juulil 2006. Läbivaatusel kontrollitakse muu hulgas sadamariigi kontrolliga tegelevate kontrollijate arvu igas liikmesriigis ning läbiviidud kontrollide, sealhulgas kohustuslike laiendatud kontrollide arvu. Komisjon teeb läbivaatuse tulemused teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule ning otsustab läbivaatuse põhjal, kas käesolevas valdkonnas on tarvis muutmise direktiivi või täiendavaid õigusakte.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv jõustub Euroopa Ühenduste Teatajas avaldamise päeval.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 19. detsember 2001

Euroopa Parlamendi nimel

president

N. FONTAINE

Nõukogu nimel

eesistuja

A. NEYTS-UYTTEBROECK

I LISA

"II. Üldine väljalimistegur

Järgmised laevad arvatakse kontrollimise esmajärjekorda.

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. Kui selle kohta ei ole nõuetekohaseid andmeid, toetuvad liikmesriigid olemasolevatele andmebaasi Sirenac andmetele ja kontrollivad neid laevu, mida ei ole registreeritud andmebaasis Sirenac pärast selle jõustumist 1. jaanuaril 1993.
2. Laevad, mida eelneva kuue kuu jooksul ei ole ükski liikmesriik kontrollinud.
3. Laevad, mille konventsioonide kohaselt väljaantavad kohustuslikud tunnistused laeva konstruktsiooni ja varustuse kohta ning klassifikatsioonitunnistused on välja antud nõukogu direktiivi 94/57/EÜ sätete kohaselt tunnustamata organisatsioonide poolt.
4. Laevad, mis sõidavad vastastikuse mõistmise memorandumi aastaaruandes avaldatud musta nimekirja kuuluva riigi lipu all.
5. Laevad, millel on lubatud liikmesriigi sadamast lahkuda teatavatel tingimustel, näiteks:
 - a) puudused tuleb enne lahkumist kõrvaldada;
 - b) puudused tuleb kõrvaldada järgmises külastatavas sadamas;
 - c) puudused tuleb kõrvaldada 14 päeva jooksul;
 - d) puuduste kohta on ette nähtud muud tingimused.Kui laevaga seotud meetmed on võetud ja kõik puudused on kõrvaldatud, võetakse seda arvesse.
6. Laevad, mille kohta on registreeritud puudusi eelmise kontrollimise ajal, vastavalt puuduste arvule.
7. Laevad, mis on kinni peetud eelmises sadamas.
8. Laevad, mille lipuriik ei ole ratifitseerinud käesoleva direktiivi artiklis 2 nimetatud kõiki asjaomaseid rahvusvahelisi konventsioone.
9. Laevad, mille liigitanud klassifikatsiooniühingu osas esineb keskmisest rohkem puudusi.
10. V lisa A osas nimetatud kategooriate laevad.
11. Üle 13 aasta vanused laevad.

Eespool nimetatud laevade tähtsusjärjekorra määramisel võtab pädev asutus vastavalt vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi I lisa I jaole arvesse infosüsteemis Sirenac esitatud üldist väljalimistegurit. Suurem väljalimistegur viitab esmajärjekorras kontrollimisele. Üldine väljalimistegur on vastastikuse mõistmise memorandumi raames määratletud kohaldatavate väljalimistegurite väärtuste summa. Punkte 5, 6 ja 7 kohaldatakse ainult viimase 12 kuu jooksul läbiviidud kontrollimiste suhtes. Üldine väljalimistegur ei tohi olla väiksem kui punktides 3, 4, 8, 9, 10 ja 11 sätestatud väärtuste summa.

Artikli 7 punkti 4 kohaldamisel ei võeta väljalimisteguri osas siiski arvesse punkti 10."

II LISA

"V LISA

A. LAIENDATUD KONTROLI ALLA KUULUVAD LAEVAKATEGOORIAD (vastavalt artikli 7 lõikele 1)

1. Gaasi- ja kemikaalitankeerid, mis on vanemad kui 10 aastat, nagu on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud ehitamiskuupäeva alusel.
2. Puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat, nagu on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud ehitamiskuupäeva alusel.
3. Naftatankeerid, mille brutotonnaaž on üle 3 000 ning mis on vanemad kui 15 aastat, nagu on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud ehitamiskuupäeva alusel.
4. Reisilaevad, mis on vanemad kui 15 aastat, välja arvatud regulaarliinide ro-ro-tüüpi parvlaevade ja kiirreisilaevade teenuste ohutuse tagamiseks ette nähtud kohustuslikke ülevaatusi käsitleva nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/35/EÜ ⁽¹⁾ artikli 2 punktides a ja b nimetatud reisilaevad.

B. PÄDEVALE ASUTUSELE TEATATAVAD ANDMED (vastavalt artikli 7 lõike 3 punktile a)

- A. nimi,
- B. lipp,
- C. IMO tunnuskood, kui see on olemas,
- D. dedveit,
- E. laeva ehitamiskuupäev, mis on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel,
- F. tankerite puhul:
 - F.a. põhjakonstruktsioon: ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja SBT-ga, topeltpõhjaga,
 - F.b. lasti- ja ballastimahutite seisund: täis, tühi, inertne,
 - F.c. lasti kogus ja liik,
- G. sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise eeldatav aeg — vastavalt pädeva asutuse nõudmisele,
- H. peatuse kavandatav kestus,
- I. kavandatavad toimingud sihtsadamasse (lastimine, lossimine, muud),
- J. sihtsadamasse viibimise ajaks kavandatavad kohustuslikud ülevaatused ja olulised hooldus- või remonditööd.

C. TEATAVATE LAEVAKATEGOORiate LAIENDATUD KONTROLI KORD (vastavalt artikli 7 lõikele 5)

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

⁽¹⁾ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

1. LAEVAD ÜLDISELT (A jaotise kategooriad)

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

2. GAASI- JA KEMIKAALITANKERID

Lisaks 1. jaos loetletud punktidele tuleb 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) avastamiseadmete olemasolu koos konkreetse lasti vedamiseks sobiva gaasidetekteerimistoorude kohase arvuga,
- isikukaitsevahendid, mis kaitsevad sobival määral hingamisteid ja silmi, iga isiku jaoks laeval (kui seda nõutakse ainete puhul, mis on loetletud rahvusvahelisel sobivuse tunnistusel või, kui see on asjakohane, rahvusvahelisel tunnistusel laeva sobivusest ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina),
- kontrollimine, kas veetav toode on loetletud rahvusvahelisel sobivuse tunnistusel või, kui see on asjakohane, rahvusvahelisel tunnistusel laeva sobivusest ohtlike kemikaalide või veeldatud gaaside veoks mahtlastina,
- statsionaarsed vaht-, pulber- või muud kustutussüsteemid tekil vastavalt veetavale tootele.

3. PUISTLASTILAEVAD

Lisaks 1. jaos loetletud punktidele tuleb puistlastilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- tekimasinate kinnituste võimalik korrosioon,
- luugikatete võimalik deformeerumine ja/või korrosioon,
- püsttasapinnaliste vaheseinte võimalikud praod või kohalik korrosioon,
- juurdepääs lastiruumidele,
- kontrollimine, kas pardal on allpool loetletud dokumendid, nende läbivaatus ning veendumine, et dokumentidel on lipuriigi või klassifikatsiooniühingu kinnitus:

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

4. NAFTATANKERID

Lisaks 1. jaos loetletud punktidele tuleb naftatankerite laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

- statsionaarne tekivahtkustutusüsteem,
- tuletõrjeseadmed üldiselt,
- masinaruumi, pumbaruumi ning elu- ja olmeruumide tulekustutite kontroll,
- inertgaasi surve ja selle hapnikusisalduse kontroll,
- ballastimahutid: kontrollida esiteks mahuti hooldusava/tekiava kaudu vähemalt üht lastisektsiooni ballastimahutit ning kui kontrollija leiab selge põhjuse edasiseks kontrollimiseks, siseneda mahutisse,
- kontrollimine, kas pardal on allpool loetletud dokumendid, nende läbivaatus ning veendumine, et dokumentidel on lipuriigi või klassifikatsiooniühingu kinnitus:
 - 1) laeva tehnilise ülevaatuse aktid,
 - 2) seisundi hindamise aktid,
 - 3) paksuse mõõtmise aktid,
 - 4) IMO resolutsioonis A.744(18) viidatud kirjeldav dokument.

5. DIREKTIIVIGA 1999/35/EÜ HÖLMAMATA REISILAEVAD

Lisaks C osa 1. jaos loetletud punktidele võib reisilaevade laiendatud kontrolli osana kaaluda ka järgmisi punkte:

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

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

III LISA

VIII lisa asendatakse järgmisega:

“VIII LISA

Liikmesriikide sadamates toimunud kinnipidamiste ja kontrollimistega seotud teabe avaldamine (vastavalt artiklile 15)

I. Artikli 15 lõike 1 kohaselt avaldatud teave peab sisaldama järgmist:

- laeva nimi,
- IMO number,
- laeva liik,
- tonnaaž (GT),
- ehitamiskuupäev, mis on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel,
- laevaomaniku või kasutaja nimi ja aadress,
- lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik,
- lipuriik,
- vastavalt vajadusele klassifikatsiooniühing või -ühingud, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsiooni-tunnistused, kui need on olemas,
- klassifikatsiooniühing või -ühingud ja/või mis tahes muud isikud, kes on vastavalt konventsioonidele lipu-riigi nimel väljastanud sellele laevale tunnistusi, kaasa arvatud antud tunnistuste nimetamine,
- viimase laiendatud kontrolli sadam ja kuupäev, märkides vajadusel, kas anti kinnipidamiskorraldus,
- viimase erakorralise ülevaatuses sadam ja kuupäev ning ülevaatus läbi viinud organisatsiooni nimi,
- kinnipidamiste arv eelnenud 24 kuu jooksul,
- kinnipidav riik ja sadam,
- kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev,
- kinnipidamise kestus päevades,
- avastatud puuduste arv ja kinnipidamise põhjused selgelt ja täpselt,
- pädeva asutuse ning, kui vaja, klassifikatsiooniühingu poolt pärast kinnipidamist võetud meetmete kirjeldus,
- kui laeva suhtes kohaldatakse mõnes ühenduse sadamas sissesõidu keeldu, siis selle meetme põhjused selgelt ja täpselt,
- vajaduse korral märges selle kohta, kas asjaomase ülevaatuses korraldanud klassifikatsiooniühing või eraõiguslik asutus vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos põhjustasid kinnipidamise,
- nende laevade osas võetud meetmete kirjeldus, millel on lubatud suunduda lähimasse sobivasse remon-ditöökohta või millel on keelatud sissesõit mõnesse ühenduse sadamasse.

II. Artikli 15 lõike 2 kohaselt avaldatud kontrollitud laevu käsitlev teave peab sisaldama järgmist:

- laeva nimi,
 - IMO number,
 - laeva liik,
 - tonnaaž (GT),
 - ehitusaasta,
 - laevaomaniku või kasutaja nimi ja aadress,
 - lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik,
 - lipuriik,
 - vastavalt vajadusele klassifikatsiooniühing või -ühingud, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsioonitunnistused, kui need on olemas,
 - klassifikatsiooniühing või -ühingud ja/või mis tahes muud isikud, kes on vastavalt konventsioonidele lipuriigi nimel väljastanud sellele laevale tunnistusi, kaasa arvatud antud tunnistuste nimetamine,
 - kontrolli teostanud riik ja sadam ning kontrollimiskuupäev,
 - puuduste arv ja iseloom.”
-

IV LISA

Lisatakse järgmised IX, X, XI ja XII lisad:

“IX LISA

Artikli 8 kohaselt koostatav kontrollakt

Kontrollakt peab sisaldama vähemalt järgmisi punkte.

I. Üldist

1. Akti koostanud pädev asutus
2. Kontrollimise kuupäev ja koht
3. Kontrollitud laeva nimi
4. Lipp
5. Laeva liik
6. IMO number
7. Kutsung
8. Tonnaž (GT)
9. Dedveit (vajaduse korral)
10. Ehitamisaasta, nagu see on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel
11. Vastavalt vajadusele klassifikatsiooniühing või -ühingud, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsioonitunnistused, kui need on olemas
12. Klassifikatsiooniühing või klassifikatsiooniühingud ja/või muud isikud, kes on vastavalt konventsioonidele lipuriigi nimel sellele laevale tunnistusi välja andnud
13. Laeva omaniku või kasutaja nimi ja aadress
14. Lahti vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik
15. Kontrollakti lõpetamise kuupäev
16. Märge selle kohta, et üksikasjalik teave kontrollimise või kinnipidamise kohta võidakse avaldada

II. Kontrollimisega seotud andmed

1. Asjakohaste rahvusvaheliste konventsioonide alusel välja antud tunnistused, sh väljaandmiskuupäev ja kehtivuse tähtpäev, need välja andnud organisatsioon või ametiasutus
2. Laeva osad, mida kontrolliti (kui tegemist oli üksikasjalikumaga või laiendatud kontrolliga)
3. Kontrolli liik (kontroll, üksikasjalikum kontroll, laiendatud kontroll)
4. Puuduste laad
5. Võetud meetmed

III. Lisateave kinnipidamise korral

1. Kinnipidamiskorralduse kuupäev
2. Kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev
3. Kinnipidamiskorralduse aluseks olevate puuduste laad (vajadusel viited konventsioonidele)
4. Teave viimase vahe- või iga-aastase ülevaatuse kohta

5. Vajadusel märga selle kohta, kas asjaomase ülevaatuse korraldanud klassifikatsiooniühing või eraõiguslik asutus vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos töid kaasa kinnipidamise
6. Võetud meetmed

X LISA

Andmed, mis esitatakse seoses rakendamise jälgimisega vastavalt artiklile 17

1. Hiljemalt iga aasta 1. aprilliks peavad liikmesriigid komisjonile eelmise aasta kohta esitama järgmised andmed.
 - 1.1. Nende nimel laevanduse sadamariigi kontrolli raames tegutsevate kontrollijate arv.

See teave tuleb komisjonile edastada järgmist näidistabelit kasutades.

Sadam/piirkond	Täiskohaga kontrollijate arv	Osalise tööajaga kontrollijate arv ⁽¹⁾	Ümberarvestus täiskohtadeks
Sadam X ...			
Sadam Y ...			
KOKKU			

⁽¹⁾ Kui sadamariigi kontrolliga seoses teostatud kontrollimised moodustavad üksnes osa kontrollija tööst, tuleb kontrollijate koguarv ümber arvestada täiskohaga kontrollijatele vastavaks arvuks.

See teave tuleb esitada siseriiklikul tasandil ning asjassepuutuva liikmesriigi iga sadama kohta eraldi. Käesoleva lisa kohaldamisel käsitatakse sadamana vastavalt vajadusele kas üksikut sadamat või kontrollija või kontrollijate meeskonna hõlmatavat geograafilist piirkonda, kus asub mitu sadamat. Sama kontrollija võib tegutseda rohkem kui ühes sadamas / geograafilises piirkonnas.

- 1.2. Riigi sadamaid väisanud üksikute laevade üldarv.

2. Liikmesriigid peavad kas:
 - a) esitama komisjonile iga kuue kuu järel loetelu nende sadamatesse sisenenud üksikute laevade, välja arvatud liinilaevade liikumise kohta, lisades laevade IMO koodi ja saabumiskuupäeva; või
 - b) esitama Sirenaci jaoks nende sadamatesse sisenenud laevade, välja arvatud liinilaevade IMO koodid ja saabumiskuupäevad päevade kaupa.

Liikmesriigid peavad komisjonile esitama punktides a ja b nimetatud liinilaevade loetelu hiljemalt kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ning edaspidi iga kord, kui nimetatud liinide osas toimub muudatusi.

XI LISA

- A. LAEVAKATEGOORIAD, MILLE SUHTES TULEB RAKENDADA ÜHENDUSE SADAMATESSE SISSESÕIDU KEELDU (vastavalt artikli 7b lõikele 1)

1. Gaasi- ja kemikaalitanкерid
2. Puistlastilaevad
3. Naftatankerid
4. Reisilaevad

- B. ÜHENDUSE SADAMATESSE SISSESÕIDU KEELUGA SEOTUD MENETLUSED (vastavalt artikli 7b lõikele 2)

1. Kui artikli 7b tingimused on täidetud, peavad selle sadama pädevad asutused, kus laev vastavalt teist või kolmandat korda kinni peeti, kaptenit ja laeva omanikku kirjalikult teavitama laevale kehtestatud sissesõidu keelust.

Pädev asutus peab teavitama ka lipuriigi ametivõime, asjassepuutuvat klassifikatsiooniühingut, komisjoni, Centre administratif des affaires maritimes'i ja vastastikuse mõistmise memorandumi sekretariaati.

Sissesõidu keeld jõustub hetkest, mil laevale on pärast kinnipidamise põhjutanud puuduste kõrvaldamist antud luba sadamast lahkuda.

2. Sissesõidu keelu tühistamiseks peab omanik või kasutaja esitama sissesõidu keelu korralduse andnud liikmesriigi pädevale asutusele ametliku taotluse. Taotlusele tuleb lisada lipuriigi ametivõimude tunnistus, mis tõendab laeva täielikku vastavust rahvusvaheliste konventsioonide kehtivatele sätetele. Sissesõidu keelu tühistamise taotlusele tuleb vajadusel lisada ka laeva klassifitseerinud klassifikatsiooniühingu tunnistus selle kohta, et laev vastab nimetatud ühingu poolt sätestatud klassistandarditele.
3. Sissesõidu keelu võib tühistada üksnes pärast laeva uut kontrollimist kokkulepitud sadamas sissesõidu keelu kehtestanud liikmesriigi pädeva asutuse kontrollijate poolt ning juhul, kui liikmesriik on tõenditest lähtudes veendunud, et laev vastab täielikult rahvusvaheliste konventsioonide kehtivatele sätetele.

Kui kokkulepitud sadam asub ühenduses, võib sihtsadama asukohaliikmesriigi pädev asutus kokkuleppel sissesõidu keelu korralduse andnud liikmesriigi pädeva asutusega lubada laeval sõita kõnealusesse sihtsadamasse, kusjuures reisi ainus eesmärk on laeva lõikes 2 sätestatud tingimustele vastavuse kontrollimine.

Uus kontrollimine hõlmab laiendatud kontrolli, mis peab sisaldama vähemalt V lisa C osa asjakohaseid punkte.

Kõik selle laiendatud kontrolli kulud kannab laevaomanik või kasutaja.

4. Kui laiendatud kontrolli tulemused vastavalt lõikele 2 liikmesriiki rahuldavad, tuleb sissesõidu keeld tühistada. Laevaomanikku või kasutajat tuleb sellest kirjalikult teavitada.

Pädev asutus peab otsusest kirjalikult teavitama ka lipuriigi ametivõime, asjaspepuutuvat klassifikatsiooniühingut, komisjoni, *Centre administratif des affaires maritimes* ja vastastikuse mõistmise memorandumi sekretariaati.

5. Andmed laevade kohta, millele on kehtestatud ühenduse sadamatesse sissesõidu keeld, tuleb teha kättesaadavaks Sirenac-süsteemi kaudu ning avaldada kooskõlas artikli 15 ning VIII lisa sätetega.

XII LISA

Rahvusvahelised ja ühenduse nõuded seoses reisiinfo salvestitega

Järgmistesse klassidesse kuuluvad laevad peavad ühenduse liikmesriigi sadamat külastades olema varustatud reisiinfo salvestitega, mis vastab IMO resolutsiooni A.861(20) kohastele tööstandarditele ning rahvusvahelise elektroonikakomisjoni (IEC) standardiga nr 61996 kehtestatud testimisstandarditele:

- 1. juulil 2002 või pärast seda ehitatud reisilaevad,
- enne 1. juulit 2002 ehitatud ro-ro-tüüpi reisiparvlaevad hiljemalt esimeseks ülevaatuses või 1. juuliks 2002,
- enne 1. juulit 2002 ehitatud reisilaevad, v.a ro-ro-tüüpi reisiparvlaevad, hiljemalt 1. jaanuariks 2004,
- 1. juulil 2002 või hiljem ehitatud laevad, v.a reisilaevad, brutotonnaaziga 3 000 või üle selle.

Järgmistesse klassidesse kuuluvad enne 1. juulit 2002 ehitatud laevad peavad ühenduse liikmesriigi sadamat külastades olema varustatud asjakohastele IMO standarditele vastava reisiinfo salvestitega:

- kaubalaevad brutotonnaaziga 20 000 ja üle selle hiljemalt IMO kehtestatud tähtajaks või, kui IMO otsus puudub, hiljemalt 1. jaanuariks 2007,
- kaubalaevad brutotonnaaziga 3 000 ja üle selle, kuid alla 20 000 tonni, hiljemalt IMO kehtestatud tähtajaks või, kui IMO otsus puudub, hiljemalt 1. jaanuariks 2008."