

Kolmapäev, 24. september 2008

Selgitavad märkused:

1. Soovi korral võib riigi nimetus sisaldada viidet selle riigi pädevale ametiasutusele, kus tõend välja anti.
2. Kui tagatise kogusumma on pärit enam kui ühest allikast, näidatakse neist igaihe summa.
3. Kui tagatis esitatakse mitmes eri vormis, tuleb need nummerdada.
4. Märge „Tagatise kehtivusaeg” peab sisaldama tagatise jõustumise kuupäeva.
5. Märge „Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress” peab sisaldama kindlustusandja(te) ja käendaja(te) peamist tegevuskohta. Vajadusel märgitakse tegevuskoht, kus kindlustus või muu tagatis anti.

Sadamariigi kontroll laevanduses (uuesti sõnastamine) ***II

P6_TA(2008)0446

Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta õigusloomega seotud resolutsioon nõukogu ühise seisukoha kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses (uuesti sõnastatud) (5722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD))

(2010/C 8 E/42)

(Kaasotsustamismenetlus: teine lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse nõukogu ühist seisukohta (5722/3/2008 – C6-0224/2008) ⁽¹⁾;
- võttes arvesse oma esimese lugemise seisukohta ⁽²⁾ Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud komisjoni ettepaneku (KOM(2005)0588) suhtes;
- võttes arvesse komisjoni muudetud ettepanekut (KOM(2008)0208);
- võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2;
- võttes arvesse kodukorra artiklit 62;
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni soovitusel teisele lugemisele (A6-0335/2008),

1. kiidab ühise seisukoha muudetud kujul heaks;
2. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

⁽¹⁾ ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 11.

⁽²⁾ ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 584.

Kolmapäev, 24. september 2008

P6_TC2-COD(2005)0238

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud teisel lugemisel 24. septembril 2008. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (uuesti sõnastamine)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/21/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli laevanduses ⁽⁴⁾, on korduvalt oluliselt muudetud. Nüüd, kui on tehtud uusi muudatusi kõnealusesse direktiivi, on selguse huvides soovitatav kõnealused sätted uuesti sõnastada.
- (2) Ühendus on tõsiselt mures laevaõnnetuste ning liikmesriikide merede ja rannikualade reostuse pärast.
- (3) Samuti on ühendus mures elu- ja töötingimuste pärast *pardal*.
- (4) Konventsioonide, rahvusvaheliste koodeksite ja resolutsioonide range kohaldamisega saab tõhusalt parandada ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevapardal, vähendades standarditele mittevastavate laevade arvu ühenduse vetes.
- (5) *Sellel eesmärgil peaksid liikmesriigid võtma vajalikud meetmed, et ratifitseerida Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta meretöö konventsioon, mille eeskiri 5.2.1 käsitleb sadamariigi kohustusi.*
- (6) *Liikmesriigid peaksid võtma vajalikud meetmed, et kohandada oma siseriiklikku õigust Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merinõuete korral vastutuse piiramist käsitleva 1976. aasta konventsiooni, mida on muudetud 1996. aasta protokolliga, koondteksti (1996. aasta konventsioon) vastutuse piiramist käsitlevate sätetega. Euroopa Ühenduste Kohtu otsusest kohtuasjas C-188/07 ⁽⁵⁾ nähtub, et kolmandatele isikutele jäätmatega seotud kahju eest makstava hüvitise suhtes kehtib põhimõte, et saastaja maksab, mis on sätestatud nõukogu 15. juuli 1975. aasta direktiivis 75/442/EMÜ jäätmete kohta ⁽⁶⁾, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/35/EÜ keskkonnavastutusest keskkonnakahjustuste ärahoidmise ja parandamise kohta ⁽⁷⁾, millega kaasneb õigus saada hüvitist kogu tekitatud kahju eest, kaasa arvatud juhul, kui nad ei kuulu täielikult nimetatud sätete kohaldamisalasse ja nende suhtes ei kehti konventsioonidega ühinemist käsitlevad siseriiklikud sätted.*

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

⁽²⁾ ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta seisukoht (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 584), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 198 E, 5.8.2008, lk 1) ja Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht.

⁽⁴⁾ EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1. ¶.

⁽⁵⁾ 24. juuni 2008. aasta otsus kohtuasjas (*Commune de Mesquer*) – Euroopa Kohtu kohtulahendite kogumikus seni avaldamata.

⁽⁶⁾ EÜT L 194, 25.7.1975, lk 39.

⁽⁷⁾ ELT L 143, 30.4.2004, lk 56.

Kolmapäev, 24. september 2008

- (7) Ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevapardal käsitlevate rahvusvaheliste standardite täitmise järelevalve eest lasub vastutus peamiselt lipuriigil. Asjakohaste tunnistuste väljaandmisel tagab lipuriik täielikult tehtud kontrollide ja ülevaatuste täielikkuse ja tõhususe, tuginedes vajadusel tunnustatud organisatsioonidele. Pärast ülevaatusi lasub laevaühingul vastutus selle eest, et laeva ja selle seadmete seisund vastab laeva suhtes kohaldatavate konventsioonide nõuetele. Mitmed lipuriigid ei ole saanud hakkama rahvusvaheliste standardite rakendamise ja jõustamisega. Ohutust, reostuse vältimist ning elu- ja töötingimusi laevadel käsitlevatele rahvusvahelistele standarditele vastavuse kontrolli peaks nüüdsest tagama ka sadamariik, kui normidele mittevastava laevaliikluse vastu võitlemise teine kaitseliin, tunnistades samas, et sadamariigi kontroll ei ole ülevaatus, ja et asjakohased kontrollivormid ei ole meresõidu kõlblikkuse tunnistused.
- (8) Liikmesriikide ühtlustatud lähenemine rahvusvaheliste standardite tõhusale jõustamisele nende jurisdiktsiooni all olevates vetes seilavate ja nende sadamaid kasutavate laevade suhtes peaks vältima konkurentsi moonutamist.
- (9) Laevandust ohustavad terroriaktid. Transpordialaseid turvameetmeid tuleks rakendada tõhusalt ning liikmesriigid peaksid turvakontrollide abil aktiivselt jälgima turvaeeskirjade järgimist.
- (10) Tuleks kasutada ära kogemusi, mis on saadud 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum („Pariisi memorandum“) toomisest.
- (11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. määrusega (EÜ) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks pakkuma vajalikku toetust, et tagada sadamariigi kontrollisüsteemi ühtlustatud ja tõhus rakendamine. Euroopa Meresõiduohutuse Ameti tegevus peaks eelkõige aitama arendada ja rakendada käesoleva direktiivi kohaselt loodud kontrolliandmebaasi ja ühenduse ühtlustatud kava, mis hõlmab sadamariigi kontrolli teostavate inspektorite liikmesriikide poolset koolitust ja pädevuse hindamist.
- (12) Sadamariigi tõhusa kontrollikorraga tuleks püüda tagada, et korrapäraselt kontrollitakse kõiki Euroopa Liidu sadamaid külastavaid laevu. Kontroll peaks keskenduma normidele mittevastavatele laevadele; normidele vastavaid laevu, milleks on rahuldavate kontrolliprotokollidega või Vabatahtliku Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) liikmesriikide auditeerimiskavale vastava liikmesriigi lipu all sõitvad laevad, tuleks tunnustada harvema kontrollimisega. Kõnealune uus kontrollikord tuleks liita ühenduses ühenduse sadamariigi kontrollikorraga niipea, kui määratletakse selle eriaspektid, ning aluseks võetakse kontrolliandmete vahetamise kava, mille puhul iga liikmesriik annab oma õiglase panuse ühenduse eesmärgiks oleva põhjaliku kontrollikava loomisse. Lisaks peaks liikmesriigid värbama ja säilitama vajaliku arvu töötajaid, sealhulgas kvalifitseeritud inspektoreid, võttes arvesse iga sadama laevaliikluse mahtu ja omadusi.
- (13) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollikord võtab arvesse Pariisi memorandumis raames tehtud töö. Kuna kõik Pariisi memorandumist tulenevad arengud tuleks enne ELis kohaldamist heaks kiita ühenduse tasandil, tuleks luua ja säilitada tihe koostöö ühenduse ja Pariisi memorandumis vahel, et hõlbustada lähenemist niipalju kui võimalik.

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1. ¶.

Kolmapäev, 24. september 2008

- (14) Komisjon peaks haldama ja kaasajastama kontrolliandmebaasi, tihedas koostöös Pariisi memorandumis osalisriikidega. Kontrolliandmebaas peaks koondama liikmesriikide ja kõikide Pariisi memorandumis osalevate riikide kontrolliandmeid. Kuni ühenduse mereohutuse teabesüsteem SafeSeaNet ei toimi veel täielikult ja ei võimalda laevade külastuste andmete automaatset salvestamist kontrolliandmebaasi, peaksid liikmesriigid andma komisjonile käesoleva direktiivi rakendamise nõuetekohaseks järelevalveks vajaliku teabe, eelkõige laevade liikumise kohta. Liikmesriikide poolt esitatud kontrolliandmete alusel peaks komisjon tegema kontrolliandmebaasist väljavõtteid laeva riskiprofiili kohta, kontrollimata jäänud laevade kohta, laevade liikumise kohta ja arvutama iga liikmesriigi kontrollikohustused. Kontrolliandmebaasi ja teiste ühenduse meresõiduohutuse andmebaaside vahele peaks saama teha liideseid.
- (15) Liikmesriigid peaksid püüdma läbi vaadata lipuriikide valge, halli ja musta nimekirja koostamise meetodi Pariisi memorandumis raames, eesmärgiga tagada selle õiglus, eelkõige seoses selle kohaldamisega väikese laevastikuga lipuriikide suhtes.
- (16) Tuleks ühtlustada sadamariigi kontrolli eeskirjad ja kord, kaasa arvatud laevade kinnipidamise kriteeriumid, et tagada järjekindel tõhusus kõikides sadamates, mis omakorda vähendaks oluliselt teatavate sadamate valikulist kasutamist sihtkohana, et vältida nõuetekohast kontrolli.
- (17) **Korraline** ja **täiendav kontroll peaks hõlmama** iga laeva eelnevalt kindlaksmääratud osade uurimist, mis erinevad vastavalt laeva liigile, kontrolli liigile ja eelnevate sadamariigi kontrollide tulemustele. Kontrolliandmebaas peaks näitama, milliste elementide abil iga kontrolli käigus kontrollitavaid ohualasid määratleda.
- (18) Teatavat liiki laevad kujutavad teatavasse vanusesse jõudes endast suurt õnnetus- või reostusohu ning peaksid seetõttu läbima laiendatud kontrolli. *Kõnealuse laiendatud kontrolli üksikasju tuleks täpsustada.*
- (19) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollikorra kohaselt sõltub laeva korraliste kontrollide vaheline ajavahemik laeva riskiprofiilist, mis määratakse kindlate üldiste ja varasema kasutuse parameetrite abil. Suureks ohuks olevate laevade korral ei tohiks see ajavahemik ületada kuus kuud.
- I**
- (20) Mõningad laevad on oma viletsa seisundi, lipuriigi **I** ning varasema kasutuse tõttu ilmselgeks ohuks meresõiduohutusele ning merikeskkonnale. Seepärast **ei tohiks neid lubada ühenduses asuvatesse sadamatesse ja ankrukohtadesse, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et neid on võimalik ühenduse vetes ohutult kasutada. Tuleks kehtestada juhised menetluste kohta, mida sellise sissesõidu keelamise või keelu tühistamise puhul kohaldatakse.** Läbipaistvuse huvides tuleks avalikustada laevade loetelu, millele on keelatud sissesõit **ühenduses asuvatesse sadamatesse ja ankrukohtadesse.**
- (21) Et vähendada teatavate ametite ja laevaihingute koormust seoses korduskontrollidega, tuleks ro-ro tüüpi reisiparvlaeval või kiirreisilaeval teostatud ülevaatus, mis viiakse läbi vastavalt nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivile 1999/35/EÜ (regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta) ⁽¹⁾ vastuvõtjariigi poolt, mis ei ole laeva lipuriik, ja mis sisaldab vähemalt kõiki laiendatud kontrolli elemente, võtta arvesse laeva riskiprofiili, kontrollide vahelise ajavahemiku ja iga liikmesriigi kontrollikohustuse täitmise arvutamisel. Lisaks peaks komisjon üle vaatama, kas on asjakohane direktiivi 1999/35/EÜ edaspidi muuta, et tõsta liikmesriikide sadamatesse saabuvate ja sadamatest lahkuvate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade nõutavat ohutustaset.

⁽¹⁾ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1. II.

Kolmapäev, 24. september 2008

- (22) Asjakohaste konventsioonide sätete rikkumine tuleks lõpetada. Laevu, mille puudused on vaja kõrvaldada, tuleks juhul, kui täheldatud puudused ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, pidada kinni nii kaua, kui puudused kõrvaldatakse.
- (23) Põhjendamatute otsuste vältimiseks, millega võib kaasneda alusetu kinnipidamine ja viivitamine, **peab** olema õigus esitada kaebus pädevate asutuste tehtud kinnipidamiskorralduste peale.
- (24) Sadamariigi kontrolli alase tegevusega seotud asutustel ja inspektoritel ei tohiks olla huvide konflikti ei kontrollitava sadama ega kontrollitavate laevadega ega nendega seotud huvidega. Inspektorid peaksid olema piisava erialase ettevalmistusega ja läbima asjakohase koolituse, et säilitada ja parandada oma kontrollimisalast pädevust. Liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et arendada ja edendada ühenduse ühtlustatud kava, mis hõlmab inspektorite koolitust ja pädevuse hindamist.
- (25) Lootsidel ja sadama valdajatel või asutustel peaks olema võimalik jagada kasulikku teavet laevade pardal avastatud ilmsete kõrvalekallete kohta.
- (26) Tuleks uurida **õigustatud huvidega isikute** kaebusi elu- ja töötingimuste kohta pardal. Iga kaebuse esitajat tuleks teavitada tema kaebusega seotud järelmeetmete võtmisest.
- (27) Tuleb teha koostööd liikmesriikide pädevate asutuste ja teiste asutuste või organisatsioonide vahel, et tagada puudustega laevade, millele on antud luba edasi sõita, tõhus jälgimine ja vahetada teavet laevade kohta sadamas.
- (28) Kuna kontrolliandmebaas on sadamariigi kontrolli oluline osa, peaksid liikmesriigid tagama, et seda ajakohastatakse vastavalt ühenduse nõuetele.
- (29) Teabe avaldamine nende laevade ja nende kasutajate või laevaühingute kohta, mis ei täida ohutuse, tervise- ja merkeskkonnakaitse rahvusvahelisi standardeid, võib tõhusalt takistada lastisaatjatel neid laevu kasutamast ja olla omanikele stiimuliks kõrvaldada puudused. Avalikkusele kättesaadavaks tehtava teabe suhtes peaks komisjon tegema tihedat koostööd Pariisi memorandumis raames ja võtma asjatu kordamise vältimiseks arvesse kogu avalikustatud teabe. Liikmesriigid peaksid esitama asjaomase teabe ainult üks kord.
- (30) Kinnipeetava laeva kõik kontrollikulud, mis tagavad laeva kinnipidamise, ja sissesõidukeelu tühistamisega seotud kulud peaks kandma omanik või kasutaja.
- (31) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (32) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus käesolevat direktiivi muuta, et kohaldada sellega seotud konventsioonide, rahvusvaheliste koodeksite ja resolutsioonide tulevasi muudatusi ja kehtestada artiklite 7 ja 9 rakendussätted. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

Kolmapäev, 24. september 2008

- (33) Kuna käesoleva meetme eesmärgke, nimelt vähendada normidele mittevastavat laevaliiklust liikmesriikide jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes parandades merelaevade kontrolli hõlmavat ühenduse kontrollisüsteemi ning töötades välja merereostuse valdkonnas võetavad ennetavad meetmed, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on nende ulatuse ja toime tõttu seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmed kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust.
- (34) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustust tuleks piirata nende sätetega, mille sisu on võrreldes direktiiviga 95/21/EÜ oluliselt muutunud. Kohustus võtta üle muutmata sätteid tuleneb kõnealusest direktiivist.
- (35) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud XV lisa B osas sätestatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaegadega.
- (36) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe⁽¹⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suure ulatuse välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning need üldsusele kättesaadavaks tegema.
- (37) Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks sisemaariikidest liikmesriikide suhtes tuleks nimetatud liikmesriikidele võimaldada vähese tähtsuse reegli alusel käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, mis tähendab, et sellised liikmesriigid ei ole kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma, kui nad vastavad teatud kriteeriumitele.
- (38) Võtmaks arvesse asjaolu, et Prantsusmaa ülemeredepartemangud kuuluvad erinevasse geograafilisse piirkonda ja et nad on suures osas muude piirkondlike sadamariigi kontrolli memorandumite, kui vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum, osalised ja et nende ja Mandri-Euroopa vahel on väga piiratud liiklusvoog, tuleks asjaomasel liikmesriigil lubada nendes sadamates mitte rakendada ühenduse sadamariigi kontrolli süsteemi.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:**Artikkel 1****Eesmärk**

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

- a) tõstes mis tahes lipu all sõitvate laevade vastavust meresõiduohutust, meresõiduturvalisust, merekeskkonnakaitset ning laevapardal elu- ja töötingimusi käsitlevatele rahvusvahelistele ja asjakohastele ühenduse õigusaktidele;
- b) luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustades kontrolli- ja kinnipidamise menetlused, tuginedes Pariisi memorandumi ekspertteadmiste ja kogemustele.
- c) rakendades ühenduses sadamariigi **kontrollikorda**, mis põhineb ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas tehtavatel kontrollidel, eesmärgiga kontrollida kõiki laevu sagedusega, mis sõltub nende riskiprofilist, suuremaks ohuks olevate laevade puhul on kontrollid **põhjalikumad** ning need toimuvad sagedamini.

⁽¹⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

- 1) „konventsioonid” – järgmised konventsioonid koos nende protokollide ja muudatuste ning kohustuslike koodeksitega ajakohastatud versioonis:
 - a) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 1966);
 - b) 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74);
 - c) 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt ja selle 1978. aasta protokoll (MARPOL 73/78);
 - d) 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW 78);
 - e) 1972. aasta konventsioon rahvusvahelistest eeskirjadest laevade kokkupõrkamiste vältimise kohta merel (Colreg 1972);
 - f) 1969. aasta rahvusvaheline laevade tonnaaži mõõtmise konventsioon (ITC 1969);
 - g) 1976. aasta kaubandusliku meresõidu (miinimumstandardid) konventsioon (ILO nr 147);
 - h) rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostusest põhjustatud kahju korral, 1992 (CLC 1992).
- 2) „Pariisi memorandum” – 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise memorandumi ajakohastatud versioon.
- 3) „vabatahtliku IMO liikmesriikide auditeerimiskava raamistik ja menetlused” – IMO assamblee resolutsioon A.974(24).
- 4) „Pariisi memorandumi piirkond” – geograafiline piirkond, kus Pariisi memorandumi osalisriigid teostavad kontrolle Pariisi memorandumi raames.
- 5) **„sadam” – maismaa- ja veepiirkond, mis koosneb hoonetest ja rajatistest, mis on kohandatud peamiselt laevade vastuvõtmiseks, nende lastimiseks ja lossimiseks, kaupade ladustamiseks, vastuvõtmiseks ja tarnimiseks ning sõitjate laevale minekuks ja laevalt tulekuks.**
- 6) „laev” – mis tahes merelaev, mille suhtes kohaldatakse ühte või mitut konventsiooni ja mis ei sõida sadamariigi lipu all.
- 7) „laeva ja sadama vaheline liides” – vastastikune mõju, mis tekib ajal, mil laev on otseselt ja vahetult seotud tegevusega, mis hõlmab inimeste või kaupade liikumist või sadamateenuste osutamist laevale või laevalt.
- 8) „ankrus olev laev” – sadamas või muus sadama jurisdiktsiooni alla kuuluv piirkonnas aga mitte kai ääres olev laev, millel on laeva ja sadama vaheline liides.
- 9) „inspektor” – avalik teenistuja või muu isik, kellel on liikmesriigi pädeva asutuse poolt antud täielikud volitused teha sadamariigi kontrolli ja kes vastutab selle pädeva asutuse ees.

Kolmapäev, 24. september 2008

- 10) „pädev asutus” – vastavalt käesolevale direktiivile sadamariigi kontrolli eest vastutav meresõidu amet.
- 11) „meresõiduturvalisuse pädev asutus” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 725/2004 (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta) ⁽¹⁾ artikli 2 punktis 7 määratletud meresõiduturvalisuse pädev asutus.
- I**
- 12) „esmane kontroll” – laeva külastamine inspektori poolt eesmärgiga kontrollida vastavust asjaomastele konventsioonidele ja määrustele; see hõlmab vähemalt artikli 13 lõikega 1 nõutud kontrolle.
- 13) „üksikasjalikum kontroll” – kontroll, mil kogu laeva, selle varustust ja laevaperet või, kui see on asjakohane, osa sellest kontrollitakse üksikasjalikult artikli 13 lõikes 3 osutatud asjaoludel laeva konstruktsiooni, varustuse, mehituse, elu- ja töötingimuste ning laevapardal kehtivate töömeetodite täitmise osas.
- 14) „laiendatud kontroll” – kontroll, mille kohaldamisala hõlmab vähemalt VII lisa loetletud elemente. Laiendatud kontroll võib vajadusel sisaldada üksikasjalikumat kontrolli kooskõlas artikli 13 lõikega 3.
- 15) „kaebus” – mis tahes teave või aruanne, mille esitab **füüsiline või juriidiline** isik, kes on õigustatult huvitatud laeva ohutusest, sealhulgas laevapere ohutusest ja terviseohtudest, elu- ja töötingimustest laevapardal ning reostuse vältimisest.
- 16) „kinnipidamine” – laeva merelemineku ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudavad laeva meresõiduks kõlbmatuks.
- 17) „sissesõidukeelu korraldus” – laeva kaptenile, laeva eest vastutavale laevaühingule ja lipuriigile väljastatav otsus, millega neid teavitatakse laeva sissesõidukeelust **kõikidesse** ühenduse sadamatesse **ja ankrukohadesse**.
- 18) „toimingu katkestamine” – laeva toimingu jätkamise ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudaksid toimingu jätkamise ohtlikuks.
- 19) „laevaühing” – laeva omanik või mis tahes muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja, või meeskonnata laeva prahtija, kes on võtnud laevaomanikult vastutuse laeva kasutamise eest ning kes sellist vastutust võttes on nõustunud enda kanda võtma kõik rahvusvahelise meresõiduohutuse korraldamise (ISM) koodeksiga kehtestatud kohustused ja kogu vastutuse.
- 20) „tunnustatud organisatsioon” – klassifikatsiooniühing või muu eraõiguslik asutus, kes täidab seadusjärgseid ülesandeid lipuriigi ametiasutuse nimel.
- 21) „seadusjärgne tunnistus” – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt konventsioonidele.
- 22) „klassifikatsioonitunnistus” – dokument, millega kinnitatakse vastavus SOLAS 74 konventsiooni II-1 peatüki A-1 osa reeglile 3–1.
- 23) „kontrolliandmebaas” – **teabesüsteem, mis toetab** ühenduses **I** sadamariigi **kontrollikorra rakendamist ning millesse sisestatakse Pariisi memorandumi piirkonnas teostatud kontrollid**.
- 24) „1996. aasta konventsioon” – **Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merinõuete korral vastutuse piiramist käsitlev 1976. aasta konventsiooni (mida on muudetud 1996. aasta protokolliga) koondtekst**.

⁽¹⁾ ELT L 129, 29.4.2004, lk 6.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mis tahes laeva ja selle laevapere suhtes, mis peatub liikmesriigi sadamas **või ankrukohas** ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses.

■

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

Kui liikmesriik kontrollib laeva oma **territoriaalvetes, kuid sadamast väljaspool**, loetakse **sellist menetlust** käesoleva direktiivi alusel *kontrolliks*.

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

Ilma sadamateta sisemaaliikmesriigid tohivad teatud tingimustel teha käesoleva direktiivi kohaldamises erandi. Komisjon võtab vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele vastu meetmed, mis võimaldavad nimetatud erandimehhanismi rakendamist.

■

2. Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks kohased pädevad asutused, **kuhu määratakse vajalik arv töötajaid**, eelkõige kvalifitseeritud **inspektorid, sealhulgas värbamisega**, ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada inspektorite poolt ülesannete täitmine, nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis ja eriti selleks, et inspektorid oleksid kättesaadavad käesoleva direktiivi kohaselt nõutavateks kontrollideks.

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

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

Artikkel 4

Kontrollivolitused

1. Liikmesriigid võtavad kooskõlas rahvusvahelise õigusega kõik vajalikud meetmed, et omada seaduslikku õigust käesolevas direktiivis osutatud kontrollide teostamiseks välisriikide laevade pardal.

2. Liikmesriikidel on laevade kontrollimiseks asjakohased pädevad asutused vajaliku arvu töötajate, eelkõige kvalifitseeritud inspektoritega ja nad võtavad mis tahes vajalikke meetmeid, et tagada inspektorite poolt ülesannete täitmine, nagu see on sätestatud käesolevas direktiivis ja eriti selleks, et inspektorid oleksid kättesaadavad käesoleva direktiivi kohaselt nõutavateks kontrollideks.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 5

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et kohendada oma siseriiklikku õigust 1996. aasta konventsioonis vastutuse piiramist käsitlevate sätetega.

Kolmandatele isikutele jäätmetega seotud kahju eest makstava hüvitise suhtes kehtiv põhimõte, et saatja maksab, mis on sätestatud direktiivis 75/442/EMÜ ning direktiivis 2004/35/EÜ, annab õiguse saada hüvitist kogu tekitatud kahju eest, kaasa arvatud juhul, kui nad ei kuulu täielikult nimetatud sätete kohaldamisalasse ja nende suhtes ei kehti konventsioonidega ühinemist käsitlevad siseriiklikud sätted.

Liikmesriigid võivad säilitada või kehtestada sätted, mis on käesolevas artiklis käsitletavatest sätetest karmimad.

Artikkel 6

Kontrollikord ja iga-aastane kontrollikohustus

1. Liikmesriigid teevad kontrolle vastavalt artiklis 12 kirjeldatud valikuskeemile ja I lisa sätetele.
2. Et täita oma iga-aastane kontrollikohustus,
 - a) liikmesriik kontrollib kõiki artikli 12 punktis a nimetatud I prioriteedi laevu, mis külastavad tema sadamaid ja ankrukohti, ja
 - b) liikmesriik kontrollib artikli 12 punktides a ja b nimetatud I prioriteedi ja II prioriteedi laevasid, mille koguarv aastas vastab vähemalt tema osakaalule ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas aastas tehtavate kontrollide koguarvust. Iga liikmesriigi kontrollide osakaal põhineb asjaomase liikmesriigi sadamaid ja ankrukohti külastavate üksikute laevade koguarvu ning ühenduse ja Pariisi memorandumi piirkonna kõikide riikide sadamaid ja ankrukohti külastavate üksikute laevade koguarvu suhtele.
3. Ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas aastas tehtavate, lõike 2 punktis b nimetatud kontrollide koguarvu arvutamisel ei võeta arvesse ankrusolevaid laevu, kui asjaomases liikmesriigis pole ette nähtud teisiti.

Artikkel 7

Ühenduse kontrollikorra täitmine

Vastavalt artiklile 5 kohustub iga liikmesriik:

- a) **kontrollima kõiki oma sadamates ja ankrukohtades peatuvaid I prioriteedi laevu vastavalt artikli 12 punktis a osutatule ning**
- b) **teostama vastavalt artikli 12 punktides a ja b osutatule igal aastal kõik I ja II prioriteedi laevade kontrollid, mis vastavad vähemalt selle liikmesriigi aastasele kontrollikohustusele.**

I

Artikkel 8

Asjaolud, mil teatud laevu ei kontrollita

1. Liikmesriik võib otsustada lükata I prioriteedi laeva kontrolli edasi järgmistel **asjaoludel**:
 - i) kui kontroll võib toimuda laeva järgmisel sadamakülastusel samas liikmesriigis, tingimusel, et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamat **ega ankrukohta** ja et edasilükkamise aeg ei ületa 15 päeva, või

Kolmapäev, 24. september 2008

- ii) kui kontroll võib toimuda 15 päeva jooksul teises ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on **■** nõustunud seda kontrolli tegema.

Kui kontroll on edasi lükatud, **kuid seda ei ole punktide i või ii kohaselt teostatud ega** kontrolliandmebaasi salvestatud, **loetakse see** selle liikmesriigi vahelejäädud kontrolliks, kes kontrolli edasi lükkas.

2. I prioriteedi laeva kontrollimata **jätmist** toimimisega seotud põhjustel ei loeta **■** vahelejäädud kontrollimiseks **järgmistel erakorralistel asjaoludel** tingimusel, et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasi **ning et** pädeva asutuse arvamus kohaselt võib kontroll ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda.

■

3. Ankrus oleva laeva kontrollimata jätmist ei loeta vahelejäädud kontrolliks **eeldusel, et punkti ii kohaldamisel on teostamata kontrolli põhjus salvestatud kontrolliandmebaasi, ning** kui:

- i) laeva on 15 päeva jooksul vastavalt I lisale kontrollitud teises ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas, või

■

- ii) pädeva asutuse arvamus kohaselt võib kontrollimine ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda **■**.

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

Artikkel 9

Laevade saabumisest teavitamine

1. Liikmesriigi **vaheadamasse või ankrukohta** teel oleva ning vastavalt artiklile 14 laiendatud kontrolliks kõlbliku laeva kasutaja, esindaja või kapten teatab selle saabumisest **esimesse vaheadamasse või ankrukohta** ühenduses vastavalt III lisale.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem) ⁽¹⁾ artiklis 4 nimetatud saabumise teate saamisel edastab asjaomase sadama valdaja selle teabe pädevale asutusele **ning ühenduses järjestikku külastatavate vaheadamate või ankrukohtade valdajatele**.

3. **■** Kõik selles artiklis osutatud teabeedastamised **toimuvad** elektrooniliselt. **Muid vahendeid kasutatakse ainult elektrooniliste vahendite puudumisel.**

4. **■** Liikmesriikide väljatöötatud kord ja vorming **III lisa rakendamiseks** on vastavuses **direktiiviga** 2002/59/EÜ **■**.

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 10

Laeva riskiprofiil

1. Kõikidele **liikmesriigi sadamas või ankrukohas peatuvatele** laevadele omistatakse **kontrolliandmebaasis** laeva riskiprofiil, mis määrab nende vastava kontrolliprioriteedi, kontrollide vahelised ajavahemikud ja kontrollide ulatuse.

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

a) Üldised parameetrid

Üldiste parameetrite aluseks on I lisa I osa punkti 1 ja II lisa kohaselt laeva tüüp, vanus, lipuriik, **asjaomased** tunnustatud **organisatsioonid** ja laevaihingu tegevusnäitajad.

b) Varasema kasutuse parameetrid

Varasema kasutuse parameetrite aluseks on I lisa II osa punkti 2 ja II lisa kohaselt **kõrvalekaldumiste** ja kinnipidamiste arv konkreetse aja jooksul.

3. **Komisjon võtab vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele vastu** käesoleva artikli **rakenduseeskirjad, määratledes** eelkõige:

— **igale ohuparameetrile omistatud väärtused;**

— **igale laeva riskiprofiili tasemele vastava ohuparameetrite kombinatsiooni;**

— **I lisa I osa punkti 1 alapunkti c alapunktis iii viidatud asjakohastele normidele vastavuse tõendamise seotud lipuriigi kriteeriumide rakendamise tingimused.**

I

Artikkel 11

Kontrollide sagedus

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

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

b) Sõltumata viimasest korralisest kontrollist möödunud ajavahemikust kontrollitakse laeva täiendavalt järgmistel juhtudel:

— Pädev asutus tagab, et kontrollitakse laeva, mille suhtes kohalduvad I lisa II osa punktis 2A loetletud esmatähtsad tegurid;

— Laeva, mille suhtes kohalduvad I lisa II osa punktis 2B loetletud ootamatud tegurid, võib kontrollida. Otsus nimetatud täiendava kontrolli kohta tehakse pädeva asutuse ametialase arvamuse kohaselt.

Artikkel 12

Kontrollitava laeva väljavalimine

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

Kolmapäev, 24. september 2008

Laevade valimisel pädev asutus:

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

Artikkel 13

Esmased ja üksikasjalikumad kontrollid

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

1. Igal esmasel kontrollil tagab pädev asutus, et inspektor vähemalt:
 - a) kontrollib IV lisa loetletud tunnistusi ja dokumente, mis peavad vastavalt ohutust ja julgeolekut käsitlevatele ühenduse meresõidu õigusaktidele ja konventsioonidele pardal olema;
 - b) kontrollib vajaduse korral, kas liikmesriigi või Pariisi memorandumile allakirjutanud riigi teostatud eelmise kontrolli käigus avastatud puudused on kõrvaldatud;
 - c) veendub laeva, kaasa arvatud masinaruumi, elu- ja olmeruumide üldseisukorras ja hügieenioludes.
2. Kui pärast lõikes 1 viidatud kontrolli on järgmises külastatavas sadamas kõrvaldatavad puudused kantud kontrolliandmebaasi, võib nimetatud järgmise sadama pädev asutus otsustada mitte teha lõike 1 punktides a ja c nimetatud kontrolle.
3. Kui pärast lõikes 1 osutatud kontrolli on põhjendatud alus arvata, et laeva, selle varustuse või laevapere seisukord kaldub oluliselt kõrvale konventsiooni asjakohastest nõuetest, viiakse läbi üksikasjalikum kontroll, kaasa arvatud laevapardal kehtivate eksploatatsiooniliste nõuete täitmise täiendav kontroll.

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

„Põhjendatud aluse” näited on esitatud V lisa.

Artikkel 14

Laiendatud kontrollid

1. Laiendatud kontroll on ette nähtud I lisa II osa punktides 3A ja 3B nimetatud laevade järgmistele kategooriatele:

- Kõrge riskiprofiiliga laevad,
- Reisilaevad, naftatankerid, gaasi- või keemiatankerid või puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat,
- Kõrge riskiprofiiliga laevad või reisilaevad, naftatankerid või gaasi- või keemiatankerid või puistlastilaevad, mis on vanemad kui 12 aastat, millel esinevad esmatähtsad või ootamatud tegurid,
- Pärast artikli 16 kohaselt välja antud sissesõidukeeldu uuesti kontrollitavad laevad.

Kolmapäev, 24. september 2008

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

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

3. *Korraliseks laiendatud kontrolliks valitud laevalt eelteatise saamisel teavitab pädev asutus laeva, kui laiendatud kontrolli ei teostata.*

4. Laiendatud kontrolli maht, sealhulgas hõlmataavad ohualad, on sätestatud VII lisas. Komisjon võtab artikli 31 lõikes 2 osutatud korras vastu VII lisa rakendusmeetmed.

Artikkel 15

Ohutust ja julgeolekut käsitlevad juhised ja menetlused

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

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

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

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

Artikkel 16

Teatavate laevade sissesõidu keelamine

1. Liikmesriik tagab, et **käesolevas lõikes loetletud kriteeriumidele vastavat laeva ei lubata tema sadamatesse ega ankrukohtadesse, välja arvatud artikli 21 lõikes 6 nimetatud juhtudel, kui laev:**

— sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel **või halli** nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja

■

— on liikmesriigi või Pariisi memorandumile allkirjutanud riigi sadamas viimase 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral **kinni peetud või mille kohta on** direktiivi 1999/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva kasutamist takistada.

Kolmapäev, 24. september 2008

Käesoleva lõike kohaldamisel jõustuvad Pariisi memorandumis määratletud loetelud iga aasta 1. juulil.

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

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

I

2. Käesoleva artikli kohaldamisel järgivad liikmesriigid VIII lisas sätestatud korda.

Artikkel 17

Kaptenile antav kontrollakt

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

Artikkel 18

Kaebused

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

Juhul kui see nii on, võtab pädev asutus kaebuse suhtes vajalikud meetmed. Eelkõige tagatakse sellega, et laeva kapten ja omanik ning kõik teised, kes on kaebusega otseselt seotud, sealhulgas kaebuse esitaja, saavad teha oma seisukohad teatavaks.

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

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

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

Artikkel 19

Puuduste kõrvaldamine ja laeva kinnipidamine

1. Pädev asutus veendub, et kõik kontrolli tulemusel kinnitust leidnud või ilmnunud puudused on kõrvaldatud või kõrvaldatakse kooskõlas konventsioonidega.

2. Puuduste korral, mis ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, tagab laeva kontrolliva sadamariigi pädev asutus laeva kinnipidamise või peatab toimingut, mille käigus puudused on ilmnunud. Kinnipidamiskorraldust või toimingut peatamist ei tühistata enne, kui oht on kõrvaldatud või kui see asutus on teinud otsuse, et laev võib, täites mis tahes vajalikke tingimusi, sõita merele või jätkata toimingut, ohustamata meresõiduohutust ja reisijate või laevapere tervist või teisi laevu või kui puudub merekeskkonna kahjustamise põhjendamatut oht.

Kolmapäev, 24. september 2008

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

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

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

5. Erakordsetel asjaoludel, kui laeva üldseisukord ilmselgelt ei vasta standarditele, võib pädev asutus lükata selle laeva kontrolli edasi, kuni vastutavad isikud astuvad vajalikke samme, et tagada vastavus konventsioonide asjakohastele sätetele.

6. Laeva kinnipidamise korral teatab pädev asutus kirjalikult ja koos kontrollaktiga viivitamata kõikidest sekkumist nõudvatest asjaoludest lipuriigi ametiasutustele, või kui see ei ole võimalik, konsulile või tema puudumisel selle riigi lähimale diplomaatilisele esindajale. Lisaks teavitatakse vajaduse korral selleks määratud inspektoreid või klassifikatsioonitunnistuste või seadusjärgsete tunnistuste väljaandmise eest vastutavaid tunnustatud organisatsioone, kes on vastavalt konventsioonidele tunnistused välja andnud.

7. Käesolevat direktiivi kohaldatakse ilma, et see piiraks konventsioonide lisanõudeid, mis käsitlevad sadamariigi kontrolliga seotud teatamis- ja aruandluskorda.

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

9. Selleks et leevendada sadamas tekkivaid ummikuid, võib pädev asutus lubada viia kinnipeetav laev üle sadama teise osasse, tingimusel et sellega ei kaasne ohtu. Sadamas tekkivate ummikute riski ei võeta siiski arvesse kinnipidamist või kinnipidamisest vabastamist käsitleva otsuse tegemisel.

Pädev asutus teavitab sadama valdajat või asutusi kinnipidamise korralduse väljastamisest esimesel võimalusel.

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

Artikkel 20**Kaebuse esitamise õigus**

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

Kolmapäev, 24. september 2008

2. Selleks sätestavad liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega kohase korra ja tagavad selle toimimise **ning teevad koostööd eriti selleks, et tagada kaebuste menetlemine mõistliku aja jooksul.**

3. Pädev asutus teavitab kohaselt laeva kaptenit lõikes 1 osutatud kaebuse esitamise õigusest **ja sellega seotud praktilisest korrast.**

4. Kui laeva omaniku, kasutaja või tema esindaja esitatud kaebuse või nõude tulemusena tühistatakse kinnipidamiskorraldus või sissesõidukeelu korraldus või muudetakse seda:

- a) tagab liikmesriik, et vastavalt sellele muudetakse viivitamata kontrolliandmebaasi,
- b) tagab liikmesriik, kus kinnipidamis- või sissesõidukeelu korraldus on välja antud, et vastavalt artiklile 26 avaldatud teave parandatakse 24 tunni jooksul pärast sellise otsuse vastuvõtmist.

Artikkel 20

Kontrolli ja kinnipidamiste järelmeetmed

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

2. Kui otsus saata laev laevaremonditehasesse tuleneb mittevastavusest Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioonile A. 744(18) *puitlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhusatut programmi suuniste kohta*, kas seoses laeva dokumentidega või laeva konstruktsioonivigade ja -puudustega, võib pädev asutus nõuda, et vajalikud paksuse mõõtmised tehakse kinnipidamissadamasse enne, kui laeval lubatakse sealt lahkuda.

3. Lõikes 1 osutatud asjaoludel teatab kontrollisadama liikmesriigi pädev asutus reisi kõik tingimused laevaremonditehase asukohariigi pädevale asutusele, artikli 19 lõikes 6 nimetatud isikutele ja mis tahes teisele kohasele asutusele.

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

4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et ühenduse sadamasse **või ankrukohta** sissesõidu keeld kehtestatakse lõikes 1 osutatud merelaevade suhtes, mis:

- a) ei täida mis tahes kontrollisadama liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi või
- b) keelduvad täitmast konventsioonide asjakohaseid nõudeid ega sõida nimetatud laevaremonditehasesse.

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

Kolmapäev, 24. september 2008

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

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

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

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

Artikkel 22**Inspektorite kutsealased nõuded**

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

2. Kui sadamariigi pädeval asutusel puuduvad nõutavad kutsealased teadmised, võib selle pädeva asutuse inspektorit abistada nõutavaid teadmisi omav isik.

3. Sadamariigi kontrolli tegevatel pädevatel asutustel, inspektoritel ja neid abistavatel isikutel ei tohi olla ärihuve seoses kontrollisadamaga ega kontrollitavate laevadega, samuti ei tohi inspektorid töötada töö- või töövõtulepingu alusel valitsusvälistes organisatsioonides, mis annavad välja seadusjärgseid tunnistusi ja klassifikatsioonitunnistusi või mis teevad nende laevatunnistuste väljaandmiseks vajalikke ülevaatusi.

4. Igal inspektoril on isiklik dokument isikutunnistuse näol, mille on välja andnud tema pädev asutus kooskõlas komisjoni 25. juuni 1996. aasta direktiiviga 96/40/EÜ sadamariikide järelevalveinspektori isikutunnistuse ühise näidise kohta ⁽¹⁾.

5. Liikmesriigid tagavad, et inspektorite pädevust ning nende vastavust XI lisas nimetatud miinimum-nõuetele kontrollitakse enne kui neil lubatakse teostada kontrolle ning seejärel perioodiliselt vastavalt lõikes 7 nimetatud koolituskavale.

6. Liikmesriigid tagavad, et inspektorid saavad asjakohase koolituse seoses **ühenduses kohaldatavate** käesolevas direktiivis sätestatud muudatustega sadamariigi kontrollikorras ning seoses muudatustega konventsioonides.

7. Koostöös liikmesriikidega arendab ja edendab komisjon ühenduse ühtlustatud koolituskava ja sadamariigi kontrolli inspektorite pädevuse hindamist liikmesriikide poolt.

⁽¹⁾ EÜT L 196, 7.8.1996, lk 8.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 23

Lootside ja sadamate valdajate ettekanded

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

2. Kui sadamate valdajad või asutused oma tavapäraste ülesannete käigus avastavad, et nende sadamas oleva laeval on ilmseid kõrvalekaldeid, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatuks ohuks merekeskkonnale, teavitab see sadama valdaja või asutus sellest viivitamata kõnealuse sadamariigi pädevat asutust.

3. Liikmesriigid nõuavad, et lootsid ja sadamate valdajad või asutused peavad edastama vähemalt allpool toodud teabe, võimaluse korral elektroonilisel kujul:

— teave laeva kohta. (nimi, IMO identifitseerimisnumber, kutsung, lipuriik);

— teave meresõidu kohta (viimane külastatud sadam, sihtsadam);

— laeval avastatud ilmsete kõrvalekallete kirjeldus.

4. Liikmesriigid tagavad, et seoses lootside ja sadamate valdajate või asutuste teatatud ilmsete kõrvalekalletega võetakse nõuetekohased järelmeetmed, ja salvestavad teabe võetud meetmete kohta.

5. Komisjon võib vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele vastu võtta käesoleva artikli rakendusmeetmed, sealhulgas lootside ja sadamate valdajate või asutuste avastatud ilmsetest kõrvalekaltest teatamise elektroonilise vormi ja korra kohta ning liikmesriikide võetud järelmeetmete kohta.

Artikkel 24

Kontrolliandmebaas

1. Komisjon arendab välja, peab ja kaasajastab kontrolliandmebaasi, toetudes Pariisi memorandumis raames saadud teadmiste ja kogemuste.

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

2. Liikmesriigid võtavad kohased meetmed tagamaks, et teave laevade saabumise tegeliku aja kohta nende sadamatesse ja sealt väljumise kohta edastatakse kontrolliandmebaasi direktiivi 2002/59/EÜ artikli 25 lõikes 4 nimetatud liikmesriigi meresõiduohutuse korralduse süsteemi kaudu ühe tunni jooksul alates laeva saabumisest ja kolme tunni jooksul alates laeva lahkumisest.

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

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

Kolmapäev, 24. september 2008

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

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

Liikmesriikidel ja Pariisi memorandumis osalistest kolmandatel riikidel on juurdepääs nende poolt kontrolliandmebaasi salvestatud teabele ja teabele nende lipu all sõitvate laevade kohta.

Artikkel 25**Teavevahetus ja koostöö**

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

- teave, mis on esitatud vastavalt artiklile 9 ja III lisale;
- teave laevade kohta, mis ei ole andnud käesoleva direktiivi ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates, ⁽¹⁾ direktiivi 2002/59/EÜ ning vajaduse korral määruse (EÜ) nr 725/2004 nõuetele vastavat teavet;
- teave laevade kohta, mis on läinud merele, ilma et need vastaksid direktiivi 2000/59/EÜ artiklitele 7 või 10;
- teave laevade kohta, mille suhtes on turvalisusega seotud põhjustel kehtestatud sissesõidukeeld või mis on sadamast välja saadetud;
- teave ilmsete kõrvalekallete kohta kooskõlas artikliga 23.

Artikkel 26**Teabe avaldamine**

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

Artikkel 27**Madalate ja väga madalate tegevusnäitajatega laevaühingute nimekirja avaldamine**

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

Komisjon võtab vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele vastu käesoleva artikli rakenduseeskirjad, **tagades, et nendes võetakse arvesse ettevõtete laevastiku suurust ning** milles täpsustatakse eelkõige avalikustamisega seotud üksikasju.

⁽¹⁾ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81. ¶.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 28

Kulude hüvitamine

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

Artikkel 29

Rakendamise järelevalveks vajalikud andmed

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

Artikkel 30

Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse järelevalve

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

Artikkel 31

Komiteemenetlus

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

Tähtjaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 tähendatakse kehtestatakse kolm kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ning artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1. ¶.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 32

Muutmise kord

Komisjon:

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

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

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

Artikkel 33

Rakenduseeskirjad

Artikli 8 lõikes 4, artikli 10 lõikes 3, artikli 14 lõikes 3, artikli 15 lõikes 4, artikli 23 lõikes 5 ning artiklis 27 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel vastavalt artikli 31 lõigetes 2 ja 3 osutatud menetlustele kannab komisjon eelkõige hoolet, et nimetatud eeskirjades võetakse arvesse kontrollisüsteemiga saadud teadmised ja kogemused ühenduses ja Pariisi memorandumit raames.

Artikkel 34

Karistused

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

Artikkel 35

Läbivaatamine

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

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

(*) Artikli 36 lõikes 1 osutatud kuupäev.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 36

Rakendamine ja teavitamine

1. Liikmesriigid jõustavad **artiklite ... ja lisade punktide ...**[võrreldes eelmise direktiiviga sisu osas muudetud artiklite või alapunktide või lisa punktide] järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt **18 kuud pärast artiklis 38 sätestatud kuupäeva. Nad edastavad kõnealuste normide teksti ning kõnealuste normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli viivitamata komisjonile.**

2. Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti lisavad liikmesriigid märkuse, et kehtivates õigus- ja haldusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiivile käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi ja kõnealuse märkuse sõnastuse näevad ette liikmesriigid.

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

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

Artikkel 37

Kehtetuks tunnistamine

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

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

Artikkel 38

Jõustumine

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

Artikleid ... ja ... lisade punkte ... [võrreldes eelmise direktiiviga sisu osas muutmata artiklid või alapunktid või lisa punktid] kohaldatakse alates... ().**

(*) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

(**) Käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev.

Kolmapäev, 24. september 2008

Artikkel 39

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

..., ...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

ÜHENDUSE SADAMARIIGI KONTROLLIKORRA ELEMENDID

(osutatud artiklis 6)

Ühenduse sadamariigi kontrollikord sisaldab järgmisi elemente:

I. Laeva riskiprofiil

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

1. Üldised parameetrid

a) Laeva liik

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

b) Laeva vanus

Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis on vanemad kui 12 aastat.

c) Lipuriigi tegevusnäitajad

i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr ELi ja Pariisi memorandumi piirkonnas on kõrge.

ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr ELi ja Pariisi memorandumi piirkonnas on madal.

iii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille suhtes on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmesriikide vabatahtliku auditeerimiskava raames ja vastavalt selle menetlustele lõpetatud audit ja vajaduse korral esitatud korrigeerivate meetmete kava. Kui võetakse vastu artikli 10 lõikes 3 nimetatud meetmed, peab sellise laeva lipuriik tõendama vastavust Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kohustuslike vahendite rakenduskoodeksile.

d) Tunnustatud organisatsioonid

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

ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on kõrged seoses nende kinnipidamiste määraga ELis ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

iii) Nõukogu direktiivi 94/57/EÜ tingimuste alusel tunnustatud organisatsioonide tunnistusi omavaid laevu käsitatakse vähem ohtlikuna.

Kolmapäev, 24. september 2008

e) Laevaühingu tegevusnäitajad

- i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on madalad või väga madalad tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ELis ja Pariisi memorandumi piirkonnas.
- ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on kõrged tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ELis ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

2. Varasema kasutuse parameetrid

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

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

- suur oht;
- standardoht;
- väike oht.

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

II. Laevade kontroll

1. Korraline kontroll

Korralised kontrollid toimuvad varem kindlaksmääratud ajavahemike järel. Nende sageduse määrab laeva riskiprofiil. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ei tohi olla pikem kui 6 kuud. Muude riskiprofiilidega laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb riski vähenedes.

Liikmesriigid teostavad korralist kontrolli:

- kõrge riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ELi või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud. Suureks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 5. kuust;
- standardriskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ELi või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud. Standardohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 10. kuust;
- madala riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ELi või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas eelneva **30 kuu** jooksul kontrollitud. Väikeseks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 24. kuust.

2. Täiendav kontroll

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

2A. Esmatähtsad tegurid

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

- Laevad, mille kuulumine nende klassi on ohutuse tagamise eesmärgil pärast viimast kontrolli Euroopa Liidus või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas ajutiselt peatatud või tühistatud.

Kolmapäev, 24. september 2008

- Laevad, mille kohta teine liikmesriik on esitanud ettekande või teatise.
- Laevad, mida ei ole võimalik kontrolliandmebaasi alusel tuvastada.
- **Laevad, mis ei täida käesoleva direktiivi artiklis 9, direktiivides 2000/59/EÜ ja 2002/59/EÜ ja vajaduse korral määruses (EÜ) nr 725/2004 osutatud asjakohaseid teavitamisnõudeid.**
- **Laevad, mille puhul on teavitatud kõrvaldamata puudustest, välja arvatud need laevad, mille puhul tuli puudused kõrvaldada enne laeva väljumist.**
- Laevad:
 - mis on teel sadamasse sattunud kokkupõrkesse või sõitnud kinni madalikule või randa või kaldale;
 - mida on süüdistatud kahjulike ainete või heitvete ärajuhtimist käsitlevate sätete oletatavas rikkmises; või
 - mis on manööverdanud ebareeglipäraselt või ohtlikult, kusjuures nad ei ole täitnud IMO laevaliikluskorraldusmeetmeid või meresõiduohutuse tavaid ega korda.

2.B. Ootamatud tegurid

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

- Laevad:
 - mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda, või
 - mis ei ole täitnud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsiooni MSC.138(76) lisades sätestatud soovitusi, mis käsitleb navigeerimist läbi sissepääsude Läänemerele.
- Laevad, mille tunnistuse on välja andnud endine tunnustatud organisatsioon, kelle tunnistus on tühistatud pärast viimast kontrolli ELis või Pariisi memorandumiga piirkonnas.
- Laevad, mille kohta on lootside või sadamate valdajate või asutuste poolt käesoleva direktiivi artikli 23 kohaselt esitatud ettekanded ilmsete kõrvalekallete kohta, mis võivad ohustada ohutut navigeerimist või keskkonda.
- Laevad, mis ei täida käesoleva direktiivi artiklis 9, direktiivides 2000/59/EÜ ja 2002/59/EÜ ja vajaduse korral määruses (EÜ) nr 725/2004 osutatud asjakohaseid teavitamisnõudeid.
- Laevad, mille kohta kapten, laevapere liige või mis tahes isik või organisatsioon, kellel on õigustatud huvi laeva ohutu toimimise, laevapardal töö- ja elamistingimuste või reostuse vältimise vastu, on esitanud ettekande või kaebuse, kui asjaomane liikmesriik ei loe ettekannet või kaebust selgelt alusetuks.
- Laevad, mida on varem kinni peetud rohkem kui kolm kuud tagasi.

Kolmapäev, 24. september 2008

- Laevad, millest on teavitatud kõrvaldamata puuduste tõttu, välja arvatud need, mille puudused tuli kõrvaldada 14 päeva jooksul pärast väljasõitu, ja puudused, mis tuli kõrvaldada enne väljasõitu.
- Laevad, millest on teavitatud seoses nende lastiga seotud probleemidega (eelkõige mürgine ja ohtlik last).
- Laevad, mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda.
- Laevad, mille kohta usaldusväärsest allikast on teada, et nende ohuparameetrid on kirjapandutest erinevad ja millele ohutase on seetõttu suurenenud.

3. Valikuskeem

3A. I prioriteedi laevu kontrollitakse järgmiselt:

a) laiendatud kontroll tehakse:

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

b) vastavalt vajadusele tehakse kas esmane või üksikasjalikum kontroll:

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

c) esmatahtsa teguri korral tehakse:

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

3B. **Kui pädev asutus valib kontrollimiseks II prioriteedi laeva, siis kasutatakse järgmist valikukorda:**

a) laiendatud kontroll **tehakse**:

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

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

- standardriskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 10 kuu jooksul kontrollitud või
- madala riskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, naftatanker, gaasi- või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

Kolmapäev, 24. september 2008

c) ootamatu teguri korral:

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

II LISA

LAEVA RISKIPROFIILI MÄÄRAMINE

(osutatud artikli 10 lõikes2)

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

Suureks ohuks olevad laevad (HRS) on laevad, mis vastavad kriteeriumile 5 või rohkem kaalupunkti.

Väikeseks ohuks olevad laevad (LRS) on laevad, mis vastavad kõikidele väikese ohu näitajate kriteeriumitele.

Standardohuks olevad laevad (SRS) pole suureks ohuks ega väikeseks ohuks olevad laevad.

Kolmapäev, 24. september 2008

III LISA

TEAVITAMINE

(osutatud artikli 9 lõikes 1)

Vastavalt artikli 9 lõikele 1 edastatav teave:

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

- a) laeva identifitseerimisandmed (nimi, kutsung, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni identifitseerimisnumber või MMSI number);
- b) külastuse kavandatav kestus **ja järjestikune nimekiri sama reisi ajal külastatud ühenduse sadamatest;**
- c) tankerite puhul:
 - i) konfiguratsioon: ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja SBTga, topeltpõhjaga,
 - ii) lasti- ja ballastimahutite seisund: täis, tühi, inertne,
 - iii) lasti kogus ja liik;
- d) kavandatavad toimingud sihtsadamas **või ankrukohas** (lastimine, lossimine, muud);
- e) **ühenduse vahesadamad või ankrukohad, mida sama reisi ajal järjestikku külastatakse;**
- f) sihtsadamas **või sihtankrukohas** viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd.
- g) eelmise laiendatud kontrolli kuupäev vastavalt Pariisi memorandumile.

IV LISA

TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU

(osutatud artikli 13 lõikes 1)

1. Rahvusvaheline mõõdukiri (1969).
2. — Reisilaeva ohutuse tunnistus,
 - kaubalaeva konstruktsiooni ohutuse tunnistus,
 - kaubalaeva varustuse ohutuse tunnistus,
 - kaubalaeva raadioohutuse tunnistus,
 - vabastamise tunnistus, millele on vajaduse korral lisatud lastinimekiri,
 - kaubalaeva ohutuse tunnistus.

Kolmapäev, 24. september 2008

3. Rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC).
4. Laevaandmete alaline register.
5. Rahvusvaheline laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina;
Laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina.
6. Rahvusvaheline tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina;
Tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina.
7. Rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus.
8. Rahvusvaheline reostuse vältimise tunnistus kahjulike vedelkemikaalide veoks mahtlastina.
9. Rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus (1966);
Rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus.
10. Naftaraamat, I ja II osa.
11. Lastiraamat.
12. Ohutu mehitatuse tunnistus.
13. STCW konventsiooni sätete alusel nõutavad tunnistused või muud dokumendid.
14. Arstitõendid (vt ILO konventsioon nr 73, mis käsitleb meremeeste arstlikku läbivaatust).
15. Laeva töökorraldust käsitlev tabel (ILO konventsioon nr 180 ja STCW 95).
16. Meremeeste töö- ja puhketundide protokoll (ILO konventsioon nr 180)
17. Püstuvuse informatsioon.
18. Vastavalt rahvusvahelisele laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korralduse koodeksile (SOLAS 74, IX peatükk) välja antud nõuetele vastavuse dokumendi koopia ja ohutu korraldamise tunnistus.
19. Tunnustatud organisatsiooni tunnistus kere ja jõuseadmete kohta (nõutav ainult siis, kui laeval on kõnealuse tunnustatud organisatsiooni omistatud klass).
20. Tunnistus laeva vastavusest ohtlike kaupade veo erinõuetele.
21. Kiirlaeva ohutuse tunnistus ja kiirlaeva tegevusluba.
22. Ohtlike kaupade eriloetelu või manifest või üksikasjalik lastimisplaan.
23. Laeva logiraamat tehtud katsetamiste ja õppuste, sealhulgas turvaõppuste kohta ning andmed päästevahendite ja -korralduse kontrolli ja hoolduse ning tuletõrjealaste abivahendite ja korralduse kohta.
24. Eriotstarbelise laeva ohutuse tunnistus.
25. Ujuva merepuurplatvormi ohutuse tunnistus.

Kolmapäev, 24. september 2008

26. Naftatankerite puhul naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmed viimase lastiga reisi kohta.
27. Häireplaan, tuletõrjeplaan ja reisilaevade puhul kahjustuste kontrolli plaan.
28. Laeva operatiivplaan naftareostuse puhuks.
29. Ülevaatusaktid (puistlastilaevade ja naftatankerite puhul).
30. Eelmise sadamariigi kontrolli kontrollakt.
31. Ro-ro-reisiparvlaevade puhul teave A/A maksimaalse suhte kohta.
32. Teraviljaveo luba.
33. Lasti kinnitamise juhend.
34. Prügimajanduse kava ja prügiraamat.
35. Otsuste langetamise abisüsteem reisilaeva kaptenite jaoks.
36. Mereotsingute ja -pääste koostöökava kindlaksmääratud marsruudil liikuvate reisilaevade jaoks.
37. Reisilaevade käitamispiirangute loetelu.
38. Andmed puistlastilaeva trimmi ja püstuvuse kohta.
39. Puistlastilaevade lastimis- ja lossimisplaan.
40. Tõend kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta seoses naftareostusest tulenevate kahjude tsiviilvastutusega (rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostusest põhjustatud kahju korral, 1992).
41. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/XX/EÜ, mis käsitleb laevaomanike tsiviilvastutust ja rahalisi tagatisi.
42. **Tunnistused, mis on nõutavad kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu ... direktiiviga 2008/XX/EÜ [millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning kehtestatakse laevaomanike tsiviilvastutuskord ja finantstagatised].**
43. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas määrusega (EÜ) nr XXXX/2008 reisijate veoga merel ja sisevetes tegelevate ettevõtjate kohustuste kohta õnnetuste korral.⁽¹⁾
44. Rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus
45. Rahvusvaheline reoveega saastamise vältimise tunnistus

⁽¹⁾ Punktide 41 ja 42 lisamine sõltub vastavate kolmandas meresõiduohutuspaketis sisalduvate õigusaktide vastuvõtmisest.

Kolmapäev, 24. september 2008

V LISA

NÄITED „PÕHJENDATUD ALUSTE” KOHTA

(osutatud artikli 13 lõikes 3)

- A. Üksikasjalikuma kontrolli „põhjendatud aluse” näited
1. I lisa II osa punktides 2A ja 2B määratletud laevad.
 2. Naftaraamatut ei ole nõuetekohaselt peetud.
 3. Tunnistuste ja muude dokumentide kontrollimisel on avastatud ebatäpsusi.
 4. Viited selle kohta, et laevapere liikmed ei täida Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. aprilli 2001. aasta direktiivi 2001/25/EÜ (meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta) ⁽¹⁾ artikli 17 nõudeid seoses sidepidamisega laeval.
 5. Tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt anti.
 6. Laeva kapteni, ohvitseri või madruse tunnistuse on välja andnud riik, kes ei ole STCW konventsiooni ratifitseerinud.
 7. Tõendid selle kohta, et lastimis- ja muid toiminguid ei ole tehtud ohutult või vastavalt IMO suunistele, näiteks ületab hapnikusisaldus peatoite kaudu lastipaakidesse antavas inertsgaasis ettenähtud piirnormi.
 8. Naftatankeri kapten ei esita naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmeid viimase lastiga reisi kohta.
 9. Ajakohase laevahäirete kava puudumine või laevapere liikmed ei tea oma kohustusi tulekahju korral või korralduse puhul laev maha jätta.
 10. Väärte hädakutsungite saatmise järel ei ole neid nõuetekohaselt tühistatud.
 11. Konventsioonidega nõutavate peamiste seadmete või abinõude puudumine.
 12. Äärmiselt ebasanitaarsed tingimused laeval.
 13. Inspektori üldmulje ja tähelepanekud osutavad, et laevakeres või konstruktsioonis on tõsiseid vigu või puudusi, mis võivad ohustada laeva konstruktsiooni vastupidavust, veekindlust või ilmastikukindlust.
 14. Teave või tõendid selle kohta, et kapten või laevapere ei ole kursis laevaohutuse või reostuse vältimisega seotud elementaarsete laevatoimingutega või ei ole neid toiminguid läbi viidud.
 15. Laeva töökorraldust käsitleva tabeli või meremeeste töö- ja puhketundide protokollide puudumine.
- B. „Põhjendatud aluse” näited laevade kontrollil seoses turvalisusega
1. Inspektor võib esmase sadamariigi kontrolli jooksul leida põhjendatud aluse täiendavateks turvalisuse alasteks kontrollimeetmeteks järgmistel põhjustel:
 - 1.1. Rahvusvaheline laeva turvatunnistus ei ole nõuetekohane või on kehtivuse kaotanud.
 - 1.2. Laeva turvalisuse tase on madalam kui sadamal.

⁽¹⁾ EÜT L 136, 18.5.2001, lk 17. ¶.

Kolmapäev, 24. september 2008

- 1.3. Laeva turvalisusega seotud õppusi ei ole korraldatud.
- 1.4. Viimase kümne laeva ja sadama või laeva ja laeva vahelise liidese protokollid ei ole täielikud.
- 1.5. Tõendid või tähelepanekud selle kohta, et laevapere põhiliikmed ei suuda üksteisega suhelda.
- 1.6. Uurimisest lähtuv tõendusmaterjal selle kohta, et turvakorralduses esineb tõsiseid puudusi.
- 1.7. Kolmandatelt isikutelt laekunud teave, näiteks ettekanne või kaebus, mis käsitleb turvalisusega seotud teavet.
- 1.8. Laeval on järjestikuselt pikendatud ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) ning inspektori ametialase arvamuse alusel võib kõnealuse tunnistuse taotlemise põhjuseks olla laeva või laevandusühingu soov vältida SOLAS 74 konventsiooni XI-2 peatüki ning ISPS-koodeksi A osa tingimuste täielikku täitmist pärast esialgse ajutise turvatunnistuse kehtivusaja lõppu. ISPS-koodeksi A osas on täpsustatud asjaolud, millega seoses võib ajutist turvatunnistust väljastada.
2. Kui eespool nimetatud põhjendatud alused on leitud, teavitab inspektor viivitamata turvalisuse eest vastutavat pädevat asutust (välja arvatud juhul, kui inspektor ise on turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametnik). Turvalisuse eest vastutav pädev asutus otsustab siis, millised täiendavad kontrollimeetmed on vajalikud, võttes arvesse turvalisuse taset kooskõlas SOLAS 74 konventsiooni XI peatüki reegluga nr 9.
3. Eespool nimetatud põhjendatud alused kuuluvad turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametniku pädevusse.

VI LISA

LAEVAKONTROLI KORD

(osutatud artikli 15 lõikes 1)

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

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Juhend 33/2000/02: Parvlaevade ja reisilaevade operatiivjuhtimine),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Juhend 35/2002/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule elektronkaartide kohta),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Juhend 36/2003/08: Suunised elu- ja töötingimuste kontrolliks),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (Juhend 37/2004/02: Suunised kooskõlas muudetud meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga (STCW 78/95)),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Juhend 37/2004/05: Suunised töö- ja puhketundide kontrolli kohta),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Juhend 37/2004/10: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule julgeolekuaspektide kohta),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) (Juhend 38/2005/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule, kes kontrollib reisiinfo salvestit),
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Juhend 38/2005/05: Suunised MARPOL 73/78 I lisa kohta),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers (Juhend 38/2005/07: Suunised ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite seisukorra hindamise kava kohta),
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (Juhend 39/2006/01: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule ISM-koodeksi kohta),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Juhend 39/2006/02: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule GMDSSi kontrolli kohta),

Kolmapäev, 24. september 2008

- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Juhend 39/2006/03: Sisenemiskeeldude ja teavitamiste kontrollnimekirja optimeerimine),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) (Juhend 39/2006/10: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule ballastipaakide ja peageneraatori simuleeritud rikke (voolukatkestuse katse) kontrolliks),
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (Juhend 39/2006/11: Suunised puistlastilaevade ehituse kontrolliks),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Juhend 39/2006/12: Sadamariigi kontrolli ametniku käitumisjuhend),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Juhend 40/2007/04: Tunnustatud organisatsioonide vastutuse hindamise kriteeriumid),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (Juhend 40/2007/09: Suunised sadamariigi kontrolli ametnikule MARPOL 73/78 VI lisa nõuetest kinnipidamise kontrollimiseks).

VII LISA**LAEVADE LAIENDATUD KONTROLL**

(osutatud artiklis 14)

Laiendatud kontroll puudutab eelkõige üldseisukorda allpool loetletud ohualadel:

- Dokumentatsioon
- Ehituslik seisund
- Ilmastikukindlus
- Avariisüsteemid
- Raadioside
- Lastimistoimingud
- Tuleohutus
- Häireseadmed
- Elu- ja töötingimused
- Navigatsiooniseadmed
- Päästevahendid
- Ohtlikud kaubad
- Peajõuseade ja lisaseadmed
- Reostuse vältimine

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

Kolmapäev, 24. september 2008

VIII LISA

SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD SISSEÕIDUKEELDU ÜHENDUSES ASUVATESSE SADAMATESSE
JA ANKRUKOHTADESSE

(osutatud artiklis 16)

1. Kui artikli 16 lõike 1 tingimused on täidetud, teavitavad selle sadama pädevad asutused, kus laev kolmandat korda kinni peeti, kaptenit kirjalikult sellest, et on kavas anda välja sissesõidukeelu korraldus, mida kohaldatakse viivitamata pärast laeva sadamast lahkumist. Sissesõidukeelu korraldust kohaldatakse viivitamata pärast seda, kui laev on kinnipidamist põhjustanud puuduste kõrvaldamise järel sadamast lahkunud.
2. Pädev asutus saadab sissesõidukeelu korralduse koopia ka lipuriigi ametiasutustele, asjassepuutuvalle tunnustatud organisatsioonile, muudele liikmesriikidele ning muudele Pariisi memorandumile allakirjutanud riikidele, komisjonile ja Pariisi memorandumi sekretariaadile. Pädev asutus ajakohastab viivitamata ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.
3. Sissesõidukeelu tühistamiseks peab omanik või kasutaja esitama sissesõidukeelu korralduse andnud liikmesriigi pädevale asutusele ametliku taotluse. Taotlusele tuleb lisada lipuriigi ametiasutuste dokument, mis on antud välja pärast ametiasutuste poolt nõuetekohaselt volitatud ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale ning mis tõendab laeva täielikku vastavust konventsioonide kehtivatele sätetele. Lipuriigi ametiasutused esitavad pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laevale on toimunud.
4. Sissesõidukeelu tühistamise taotlusele tuleb vajadusel lisada ka laeva klassifitseerinud klassifikatsiooniühingu dokument, mis tõendab, et laev vastab nimetatud ühingu poolt sätestatud klassistandarditele, ning mis väljastatakse pärast klassifikatsiooniühingu ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale. Klassifikatsiooniühing esitab pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laevale on toimunud.
5. Sissesõidukeelu võib tühistada üksnes pärast käesoleva direktiivi artiklis 16 osutatud ajavahemiku möödumist ja laeva uut kontrollimist kokkulepitud sadamas. Kui kokkulepitud sadam asub liikmesriigis, võib asjaomase liikmesriigi pädev asutus sissesõidukeelu kehtestanud pädeva asutuse taotluse kohaselt lubada laeval siseneda kokkulepitud sadamasse, et teostada uut kontrolli. Sellisel juhul ei toimu sadamas enne sissesõidukeelu korralduse tühistamist mingisuguseid lastimistoiminguid.
6. Kui sissesõidukeelu korralduse väljastamise põhjustanud kinnipidamine oli seotud laeva ehituslike puudustega, võib sissesõidukeelu korralduse väljastanud pädev asutus uue kontrolli ajaks taotleda juurdepääsu teatavatele ruumidele, sealhulgas lastiruumidele ja mahutitele.
7. Uue kontrolli viib läbi sissesõidukeelu korralduse väljaandnud liikmesriigi pädev asutus või sihtsadama pädev asutus kokkuleppel sissesõidukeelu korralduse väljaandnud liikmesriigi pädeva asutusega. Pädev asutus võib korduvaks kontrolliks taotleda kuni 14 päeva pikkust etteteatamisaega. Asjaomasele liikmesriigile esitatakse tõendusmaterjal selle kohta, et laev vastab täielikult konventsioonide kohaldatavatele nõuetele.
8. Uus kontrollimine hõlmab laiendatud kontrolli, mis peab sisaldama vähemalt VII lisa asjakohaseid punkte.

Kolmapäev, 24. september 2008

9. Kõik selle laiendatud kontrolli kulud kannab laeva omanik või kasutaja.
10. Kui laiendatud kontrolli tulemused vastavalt VII lisale liikmesriiki rahuldavad, tuleb sissesõidukeeld tühistada ja laeva omavat laevaühingut sellest kirjalikult teavitada.
11. Pädev asutus teavitab otsusest kirjalikult ka lipuriigi ametiasutusi, asjassepuutuvat klassifikatsioonühingut, muid liikmesriike, muid Pariisi memorandumile allakirjutanud riike, komisjoni ja vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumide sekretariaati. Pädev asutus peab viivitamata ajakohastama ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu tühistamise kohta.
12. Andmed laevade kohta, millele on kehtestatud sissesõidukeeld ühenduses asuvatesse sadamatesse, tuleb teha kättesaadavaks kontrolliandmebaasi kaudu ning avaldada kooskõlas artikli 26 ning XIII lisa sätetega.

*IX LISA***KONTROLLAKT**
(osutatud artiklis 17)

Kontrollakt peab sisaldama vähemalt järgmisi punkte.

I. Üldist

1. Akti koostanud pädev asutus
2. Kontrollimise kuupäev ja koht
3. Kontrollitud laeva nimi
4. Lipuriik
5. Laeva liik (nagu see on nimetatud meresõiduohutuse korralduse tunnistuses)
6. IMO identifitseerimisnumber
7. Kutsung
8. Tonnaaž (gt)
9. Kandevoime (vajaduse korral)
10. Ehitamisaasta, nagu see on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel
11. Vastavalt vajadusele klassifikatsioonühing või -ühingud ning mis tahes muu organisatsioonid, kes on väljastanud sellele laevale klassifikatsioonitunnistused, kui need on olemas
12. Tunnustatud organisatsioon või tunnustatud organisatsioonid ja/või muud isikud, kes on vastavalt kohaldatavatele konventsioonidele lipuriigi nimel sellele laevale tunnistusi välja andnud
13. Laevaühingu või laeva kasutaja nimi ja aadress
14. Lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik

Kolmapäev, 24. september 2008

15. Kontrollakti lõpetamise kuupäev

16. Märge selle kohta, et üksikasjalik teave kontrollimise või kinnipidamise kohta võidakse avaldada

II. Kontrollimisega seotud andmed

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

III. Lisateave kinnipidamise korral

1. Kinnipidamiskorralduse kuupäev
2. Kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev
3. Kinnipidamiskorralduse aluseks olevate puuduste laad (vajadusel viited konventsioonidele)
4. Vajadusel märge selle kohta, kas asjaomase ülevaatuse korraldanud tunnustatud organisatsioon või eraõiguslik asutus vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos töid kaasa kinnipidamise
5. Võetud meetmed.

X LISA

LAEVA KINNIPIDAMISE KRITERIUMID

(osutatud artikli 19 lõikes 3)

SISSEJUHATUS

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

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

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

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

Kolmapäev, 24. september 2008

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

1. PÕHIKRITEERIUMID

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

Ajastus:

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

Kriteerium:

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

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

2. 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:

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

Kolmapäev, 24. september 2008

13. tagama laeval ohutud ja tervist säästvad tingimused järgmise reisi jooksul;

14. andma õnnetuse korral nii palju teavet, kui võimalik.

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

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

3.1. Üldine

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

3.2. SOLAS 74 konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad

1. Häired peajõuseadmete ja teiste oluliste masinate ning elektriseadmete nõuetekohases töös.
2. Masinaruumi ebapiisav puhtus, liiga palju nafta-vee segu pilssides, torude ja masinaruumi väljalasketorude isolatsioon on naftaga reostunud, pilsipumbaseadmete mittenõuetekohane töötamine.
3. Häired tagavarageneraatori, valgustuse, akude ja lülitite nõuetekohases töös.
4. Häired pea- ja lisajuhtimisseadme nõuetekohases töös.
5. Isikupäästevahendite, päästepaatide või -parvede ja veeskamisseadmete puudumine, nappus või oluline lagunemine.
6. Tulekahju avastamissüsteemide, tuletõrjesignalisatsiooni, tule tõrjevahendite, kinnitatud tulekustutussüsteemide, ventilatsiooniventilide, tulekustutite, kiirelt sulguvate seadmete puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine sellisel määral, et need ei vasta kavandatud kasutamisele.
7. Tankerite lastiteki piirkonna tulekaitse puudumine, oluline lagunemine või häired selle nõuetekohases töös.
8. Valgussignalisatsiooni, signaalkujundite või helisignalisatsiooni puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine.
9. Hädaolukorra ja turvalisusteadete edastamiseks vajalike raadioseadmete puudumine või häired nõuetekohases töös.
10. Navigatsioonivahendite puudumine või häired nõuetekohases töös, võttes arvesse SOLAS 74 konventsiooni eeskirja nr V/16.2.
11. Ajakohastatud merekaartide ja/või kavandatava reisi jaoks vajalike muude asjakohaste meretrükkide puudumine, võttes arvesse, et kaartide asemel võib kasutada ametlikke andmeid käsitlevat tüübikinnitusega elektronkaartide kuva- ja infosüsteemi (ECDIS).
12. Lastipumbaruumide sädemekindla tõmbeventilatsiooni puudumine.

Kolmapäev, 24. september 2008

13. Tõsised puudused toimimistingimustes, nagu neid kirjeldatakse Pariisi memorandumi 1. lisa osas 5.5.
 14. Laevapere liikmete arvu, koostise või pädevuse mittevastavus ohutu mehitamise tunnistusele.
 15. SOLAS 74 XI peatüki 2. eeskirjale vastava laiendatud kontrolli programmi teostamatajätmine.
- 3.3. IBC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad
1. Sobivuse tunnistuses märkimata aine vedu või teabe puudumine lasti kohta.
 2. Kõrgsurve ohutusseadised puuduvad või on kahjustatud.
 3. Elektriseadmed ei ole sädemeohutud või ei vasta koodeksi nõuetele.
 4. Süttimisallikad ohtlikes kohtades.
 5. Erinõuete rikkumised.
 6. Paagi maksimaalse lastikoguse ületamine.
 7. Riskitoodete puhul ebapiisav kuumakaitse.
- 3.4. IGC koodeksi alla kuuluvad valdkonnad
1. Sobivuse tunnistuses märkimata aine vedu või teabe puudumine lasti kohta.
 2. Elu-, olme- ja teenindusruumide sulgemisseadmete puudumine.
 3. Vahesein ei ole gaasikindel.
 4. Defektsed õhulukud.
 5. Puuduvad või defektsed kiiresti sulguvad ventiilid.
 6. Puuduvad või defektsed kaitseventiilid.
 7. Elektriseadmed ei ole sisemuselt ohutud või ei vasta koodeksi nõuetele.
 8. Lastiruumide ventilaatorid ei tööta.
 9. Lastipaakide survesignalisatsioon ei tööta.
 10. Defektne gaasi tuvastamise ja/või mürgise gaasi tuvastamise seade.
 11. Inhibeeritavate ainete vedu kehtiva inhibiitori tunnistuseta.
- 3.5. Laadungimärgi konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad
1. Märkimisväärse suurusega kahjustatud või roostetanud alad või tekkide või laevakere plaadistuse ja selle tugevduskonstruktsioonide piting, mis mõjutavad meresõidukõlblikkust või lastide kohalikku paigutamisevõimet, kui ei ole tehtud nõuetekohast ajutist remonti, et sõita sadamasse, kus tehakse püsiremont.
 2. Ebapiisava püstuvuse tunnustatud juhtum.
 3. Piisava ja usaldusväärse teabe puudumine heakskiidetud kujul, mis võimaldaks kaptenil kiiresti ja lihtsalt korraldada oma laeva lastimine ja ballastimine selliselt, et oleks ohutu püstuvus kogu reisi ja selle erinevate tingimuste ajal ning igasugused vastuvõetamatud pinged laevakonstruktsioonides oleksid välditud.

Kolmapäev, 24. september 2008

4. Sulgemisseadmete, luugi sulgemissüsteemi ja veekindlate uste puudumine, oluline lagunemine või defektsus.
 5. Ülekoormus.
 6. Süvisemärk puudub või see ei ole loetav.
- 3.6. MARPOL konventsiooni I lisa alla kuuluvad valdkonnad
1. Naftat sisaldava vee filtreerimisseadmete, naftaheitmete seire- ja kontrollisüsteemi või 15-ppm signalisatsioonisüsteemi puudumine, oluline lagunemine või häired nõuetekohases töös.
 2. Sette- ja/või kõntsapaakide vabast mahtuvusest ei piisa kavandatud reisiks.
 3. Puudub naftaraamat.
 4. Loata ehitatud heite möödaviik.
 5. Tehnilise ülevaatuse toimik puudub või ei ole kooskõlas MARPOL 73/78 konventsiooni eeskirja 13G punkti 3 alapunktiga b.
- 3.7. MARPOL 73/78 konventsiooni II lisa alla kuuluvad valdkonnad
1. Valjuhääldiside käsiraamatu puudumine.
 2. Last ei ole kategooriasse rühmitatud.
 3. Puudub lastiraamat.
 4. Mittenõuetekohane või asjakohaselt muutmata tunnistusega naftataoliste ainete vedu.
 5. Loata ehitatud heite möödaviik.
- 3.8. MARPOL 73/78 konventsiooni V lisa alla kuuluvad valdkonnad
1. Prügimajanduse kava puudub.
 2. Prügiregister ei ole kättesaadav.
 3. Laevapere ei ole teadlik prügimajanduse kava kohastest prügi kõrvaldamise nõuetest.
- 3.9. STCW konventsiooni ning direktiivi 2001/25/EÜ alla kuuluvad valdkonnad
1. Meremeestel, kellel on kohustus omada tunnistust, puudub kohane tunnistus, kehtiv vabastus või dokument selle kohta, et lipuriigi ametiasutustele on esitatud sobivustunnistuse saamise taotlus.
 2. Tõendid selle kohta, et tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt välja anti.
 3. Lipuriigi ametiasutuste kohaldatavad ohutu mehitamise nõuded ei ole täidetud.
 4. Navigatsiooni- või masinavahi korraldus ei vasta lipuriigi ametiasutuste määratud nõuetele.
 5. Vahis puudub pädev isik, kes töötaks seadmetega, mis on olulised ohutuks meresõiduks, ohutuks raadioühenduseks või merereostuse vältimiseks.
 6. Ei suudeta tõestada meremeeste erialaseid oskusi, mis on vajalikud laevaohutuse ja reostuse vältimise alaste ülesannete täitmiseks.
 7. Reisi alguses ei suudeta määrata esimesse vahikorda ning järgnevatesse vahikordadesse isikuid, kes oleksid piisavalt väljapuhunud ja muidu sobivad teenistusülesande täitmiseks.

Kolmapäev, 24. september 2008

3.10. ILO konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad

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

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

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

XI LISA**INSPEKTORITE MIINIMUMKRITERIUMID**

(osutatud artikli 22 lõigetes 1 ja 5)

1. Inspektoritel peavad olema asjakohased teoreetilised teadmised ning praktilised kogemused laevade ja nende kasutamise valdkonnas. Nad peavad olema pädevad konventsioonide nõuete ja asjakohase sadamariigi kontrollikorra täitmise tagamises. Kõnealused teadmised ja kõnealune pädevus rahvusvaheliste ja ühenduse nõuete täitmise tagamiseks peavad olema omandatud dokumenteeritud koolitusprogrammide raames.
2. Inspektorid peavad vähemalt kas:
 - a) omama asjaomast merendusinstituutsiooni kvalifikatsiooni ja meresõidukogemust diplomeeritud laevaohvitserina, kellel on või on olnud kehtiv STCW eeskirja II/2 või III/2 kohane pädevustunnistus, mis on ilma piiranguteta navigeerimispiirkonna või peamasinade efektiivse koguvõimsuse või mahutavuse suhtes; või
 - b) olema sooritanud laevainseneri, mehaaniku või merendusega seotud mehaaniku eksami, mida pädev asutus on tunnustanud, ja töötanud vastaval alal vähemalt viis aastat; või
 - c) omama asjakohast ülikoolikraadi või sellega samaväärset kraadi ja olema nõuetekohaselt koolitatud ja omandanud laevaohutusinspektori kvalifikatsiooni.
3. Inspektor peab olema:
 - töötanud vähemalt ühe aasta lipuriigi inspektorina, kes tegeleb kas ülevaatuste ja sertifitseerimisega vastavalt konventsioonidele või tegeleb järelevalvega nende tunnustatud organisatsioonide tegevuse üle, kellele on volitatud seadusjärgsed ülesanded; või
 - omandanud samaväärse pädevuse, läbides kogenud sadamariigi kontrolli kontrolliametniku juhendamisel vähemalt ühe aasta pikkuse kohapeal toimuva ja sadamariigi kontrollides osalemist hõlmava väljaõppe.

Kolmapäev, 24. september 2008

4. Punkti 2 alapunktis a osutatud inspektoritel peab olema vähemalt viie aasta pikkune merekogemus, mis võib sisaldada teenistust merel kas tüürimehe või mehaanikuna või lipuriigi inspektorina või sadamariigi kontrolli inspektori abina. Nimetatud kogemus sisaldab vähemalt kahe aasta pikkust perioodi merel kas tüürimehe või masinaosakonna ohvitserina.
5. Inspektorid peavad olema suutlikud suhtlema meremeestega suuliselt ja kirjalikult merel kõige sagedamini kasutatavas keeles.
6. Aktsepteeritakse ka eespool nimetatud kriteeriumidele mittevastavaid inspektoreid, kes käesoleva direktiivi vastuvõtmise päeval on liikmesriigi pädeva asutuse poolt sadamariigi kontrolli tegemiseks tööle võetud.
7. Kui teatavas liikmesriigis teostavad *artikli 15 lõigetes 1 ja 2* osutatud kontrollid sadamariigi kontrolli eest vastutavad inspektorid, on inspektoritel asjakohane kvalifikatsioon, mis hõlmab piisavat meresõiduturvalisuse alast teoreetilist ja praktilist kogemust. Tavaliselt hõlmab see:
 - a) head arusaamist meresõiduturvalisusest ning sellest, kuidas seda kohaldatakse uuritavate toimingute suhtes;
 - b) turvatehnoloogia ja -meetodite head praktilist tundmist;
 - c) teadmisi kontrollipõhimõtete, -korra ja -meetodite kohta;
 - d) uuritavate toimingute head praktilist tundmist.

XII LISA

KONTROLLIANDMEBAASI FUNKTSIONAALSUSED

(osutatud *artikli 24 lõikes 1*)

1. Kontrolliandmebaasil on vähemalt järgmised funktsionaalsused:
 - Koondada liikmesriikide ja Pariisi memorandumiga kõikide osalisriikide kontrolliandmed;
 - Anda andmeid laevade riskiprofiili ja kontrollimata jäänud laevade kohta;
 - Arvutada kõikide liikmesriikide kontrollikohustused;
 - Koostada *artikli 16 lõikes 1* nimetatud lipuriikide valge, hall ja must nimekiri;
 - Anda andmeid laevauhingute tegevusnäitajate kohta;
 - Määrata kindlaks ohualade punktid, mida tuleb kontrollida igal kontrollimisel.
2. Kontrolliandmebaasil on võime kohaneda tulevaste arengutega ja on võimalik luua liidesed ühenduse muude mereohutusalaste andmebaasidega, sealhulgas SafeSeaNet-iga, millest saab andmeid laevade tegelike külastuste kohta liikmesriikide sadamates, ja vajaduse korral asjaomaste siseriiklike infosüsteemidega.
3. Kontrolliandmebaasist luuakse tugev hüperlink Equasis infosüsteemi. Liikmesriigid julgustavad inspektoreid tegema päringuid teabesüsteemi Equasis kaudu kättesaadavatest laevade kontrollimisega seotud avalikest ja eraandmebaasidest.

Kolmapäev, 24. september 2008

XIII LISA

LIIKMESRIIKIDE SADAMATES TOIMUNUD KONTROLLIMISTE, KINNIPIDAMISTE JA
SISSESÕIDUKEELDUDEGA SEOTUD TEABE AVALDAMINE

(osutatud artiklis 26)

1. Artikli 26 kohaselt avaldatud teave peab sisaldama järgmist:

- a) laeva nimi,
- b) IMO identifitseerimisnumber,
- c) laeva liik,
- d) tonnaaž (gt),
- e) ehitamisaasta, mis on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel,
- f) laevauhingu nimi ja aadress,
- g) lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik,
- h) lipuriik,
- i) asjakohaste konventsioonidega kooskõlas väljaantud klassifikatsioonitunnistused ja seadusjärgsed tunnistused ning asutus või organisatsioon, kes andis välja iga üksiku kõnealuse tunnistuse, sealhulgas väljaandmiskuupäev ja kehtivuse lõppkuupäev,
- j) punktis i osutatud tunnistustega seotud viimase vahe- või iga-aastase ülevaatuse sadam ja kuupäev ning ülevaatuse läbiviinud asutuse või organisatsiooni nimi,
- k) kuupäev, riik, kinnipidav sadam.

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

- a) kinnipidamiste arv 36 eelnenud kuu jooksul,
- b) kinnipidamiskorralduse tühistamise kuupäev,
- c) kinnipidamise kestus päevades,
- d) kinnipidamise põhjused selgelt ja täpselt,
- e) vajaduse korral märge selle kohta, kas asjaomase ülevaatuse korraldanud tunnustatud organisatsioon vastutab nende puuduste eest, mis üksi või teistega koos põhjustasid kinnipidamise,
- f) selle laeva osas võetud meetmete kirjeldus, millel on lubatud suunduda lähimasse sobivasse laevaremonditehasesse,
- g) kui laeva suhtes kohaldatakse mõnes ühenduse sadamas sissesõidukeeldu, siis selle meetme põhjused selgelt ja täpselt.

—

Kolmapäev, 24. september 2008

XIV LISA

ANDMED, MIS ESITATAKSE SEOSSES RAKENDAMISE JÄLGIMISEGA

(osutatud artiklis 29)

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

1.1. Nende nimel sadamariigi kontrolli raames tegutsevate inspektorite arv

See teave tuleb komisjonile edastada järgmist näidistabelit kasutades. ⁽¹⁾ ⁽²⁾

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

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

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

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

2. Liikmesriigid peavad:

- a) esitama komisjonile iga kuue kuu järel loetelu nende sadamatesse sisenenud või sadama valdajale või asutusele ankrukohta saabumisest teatanud üksikute laevade, välja arvatud liinilaevadena kasutatavate reisi- ja kaubalaevade külastuste kohta, lisades laeva iga liikumise kohta laeva IMO identifitseerimisnumbri ja saabumiskuupäeva ja sadama. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab ülalnimetatud teavet automaatselt otsida ja töödelda. Kõnealune loetelu esitatakse nelja kuu jooksul alates selle ajavahemiku lõpust, mille kohta andmed kehtivad;

ja

- b) esitama komisjonile punktis a nimetatud, reisijate veoga tegelevate liinilaevade ja kaubaliinilaevade eraldi loetelud hiljemalt kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist ning edaspidi iga kord, kui nimetatud liinidel toimub muudatusi. Loetelu sisaldab iga laeva puhul selle laeva IMO identifitseerimisnumbrit, nime ja marsruuti. Loetelu esitatakse tabeli vormis, mis võimaldab ülalnimetatud teavet automaatselt otsida ja töödelda.

Kolmapäev, 24. september 2008

XV LISA

A OSA

KEHTETUKS TUNNISTATUD DIREKTIIV JA SELLE HILISEMAD MUUDATUSED

(osutatud artiklis 37)

Nõukogu direktiiv 95/21/EÜ	(EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1)
Nõukogu direktiiv 98/25/EÜ	(EÜT L 133, 7.5.1998, lk 19)
Komisjoni direktiiv 98/42/EÜ	(EÜT L 184, 27.6.1998, lk 40)
Komisjoni direktiiv 1999/97/EÜ	(EÜT L 331, 23.12.1999, lk 67)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/106/EÜ	(EÜT L 19, 22.1.2002, lk 17)
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/84/EÜ	(EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53)
	üksnes artikkel 4

B OSA

SISERIIKLIKU ÕIGUSSE ÜLEVÕTMISE TÄHTAEGADE LOETELU

(osutatud artiklis 37)

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

XVI LISA

VASTAVUSTABEL

(osutatud artiklis 37)

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 1 sissejuhatav lause	Artikli 1 sissejuhatav lause
Artikli 1 esimene taane	Artikli 1 punkt a
Artikli 1 teine taane	Artikli 1 punkt b
–	Artikli 1 punkt c
Artikli 2 sissejuhatav lause	Artikli 2 sissejuhatav lause
Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikli 2 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 2 lõike 1 esimene taane	Artikli 2 lõike 1 punkt a
Artikli 2 lõike 1 teine taane	Artikli 2 lõike 1 punkt b
Artikli 2 lõike 1 kolmas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt c
Artikli 2 lõike 1 neljas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt d
Artikli 2 lõike 1 viies taane	Artikli 2 lõike 1 punkt e
Artikli 2 lõike 1 kuues taane	Artikli 2 lõike 1 punkt f
Artikli 2 lõike 1 seitsmes taane	Artikli 2 lõike 1 punkt g
–	Artikli 2 lõike 1 punkt h
Artikli 2 lõike 1 viimane lause	
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
–	Artikli 2 lõige 3
–	Artikli 2 lõige 4
–	Artikli 2 lõige 5
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 6
Artikli 2 lõige 4	–
–	Artikli 2 lõige 7
–	Artikli 2 lõige 8
Artikli 2 lõige 5	Artikli 2 lõige 9
–	Artikli 2 lõige 10
–	Artikli 2 lõige 11

Kolmapäev, 24. september 2008

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 2 lõige 6	Artikli 2 lõige 12
Artikli 2 lõige 7	Artikli 2 lõige 13
Artikli 2 lõige 8	Artikli 2 lõige 14
–	Artikli 2 lõige 15
Artikli 2 lõige 9	Artikli 2 lõige 16
–	Artikli 2 lõige 17
Artikli 2 lõige 10	Artikli 2 lõige 18
–	Artikli 2 lõige 19
–	Artikli 2 lõige 20
–	Artikli 2 lõige 21
–	Artikli 2 lõige 22
–	Artikli 2 lõige 23
–	Artikli 2 lõige 24
Artikli 3 lõike 1 esimese lõigu esimene taane	Artikli 3 lõike 1 esimene lõik
Artikli 3 lõike 1 esimese lõigu teine taane	Artikli 3 lõike 1 teine lõik
–	Artikli 3 lõike 1 kolmas lõik
Artikli 3 lõike 1 teine lõik	Artikli 3 lõike 1 neljas lõik
–	Artikli 3 lõike 1 viies lõik
Artikli 3 lõiked 2 kuni 4	Artikli 3 lõiked 2 kuni 4
–	Artikli 4 lõige 1
Artikkel 4	Artikli 4 lõige 2
Artikkel 5	–
–	Artikkel 6
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
–	Artikkel 9
–	Artikkel 10
–	Artikkel 11
–	Artikkel 12
Artikli 6 lõike 1 sissejuhatav lause	–
–	Artikli 13 lõike 1 sissejuhatav lause
Artikli 6 lõike 1 punkt a	Artikli 13 lõike 1 punkt a
–	Artikli 13 lõike 1 punkt b
Artikli 6 lõike 1 punkt b	Artikli 13 lõike 1 punkt c
Artikli 6 lõige 2	–
–	Artikli 13 lõige 2
Artikli 6 lõige 3	Artikli 13 lõige 3
Artikli 6 lõige 4	–
Artikkel 7	–
Artikkel 7a	–
Artikkel 7b	–
–	Artikkel 14
–	Artikkel 15
–	Artikkel 16
Artikkel 8	Artikkel 17
–	Artikkel 18
Artikli 9 lõiked 1 ja 2	Artikli 19 lõiked 1 ja 2
Artikli 9 lõike 3 esimene lause	Artikli 19 lõige 3
Artikli 9 lõike 3 teine kuni neljas lause	Artikli 19 lõige 4
Artikli 9 lõiked 4 kuni 7	Artikli 19 lõiked 5 kuni 8
–	Artikli 19 lõige 9
Artikkel 9a	–
Artikli 10 lõiked 1 kuni 3	Artikli 20 lõiked 1 kuni 3
–	Artikli 20 lõige 4
Artikli 11 lõige 1	Artikli 21 lõige 1
–	Artikli 21 lõige 2
Artikli 11 lõige 2	Artikli 21 lõike 3 esimene lõik
Artikli 11 lõike 3 esimene lõik	–
Artikli 11 lõike 3 teine lõik	Artikli 21 lõike 3 teine lõik
Artikli 11 lõiked 4 kuni 6	Artikli 22 lõiked 4 kuni 6
Artikli 12 lõiked 1 kuni 3	Artikli 22 lõiked 1 kuni 3

Kolmapäev, 24. september 2008

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
Artikli 12 lõige 4	Artikli 22 lõige 4
–	Artikli 22 lõiked 5 kuni 7
Artikli 13 lõiked 1 ja 2	Artikli 23 lõiked 1 ja 2
–	Artikli 23 lõiked 3 kuni 5
Artikkel 14	–
Artikkel 15	–
–	Artikkel 24
–	Artikkel 25
–	Artikkel 26
–	Artikkel 27
Artikli 16 lõiked 1 ja 2	Artikli 28 lõiked 1 ja 2
Artikli 16 lõige 2 a	Artikli 28 lõige 3
Artikli 16 lõige 3	Artikli 28 lõige 4
Artikkel 17	Artikkel 29
–	Artikkel 30
Artikkel 18	Artikkel 31
Artikkel 19	Artikkel 32
–	Artikkel 33
Artikkel 19 a	Artikkel 34
–	Artikkel 35
Artikkel 20	Artikkel 36
–	Artikkel 37
Artikkel 21	Artikkel 38
Artikkel 22	Artikkel 39
I lisa	–
–	I lisa
–	II lisa
–	III lisa
II lisa	IV lisa
III lisa	V lisa
IV lisa	VI lisa
V lisa	VII lisa
VI lisa	X lisa
VII lisa	XI lisa
–	XII lisa
VIII lisa	XIII lisa
IX lisa	IX lisa
X lisa	XIV lisa
XI lisa	VIII lisa
XII lisa	–
–	XV lisa
–	XVI lisa