



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

52. aastakäik

28. mai 2009

Sisukord

- I EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik

MÄÄRUSED

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 390/2009, 23. aprill 2009, millega muudetakse viisasid käsitlevaid ühiseid konsulaarjuhiseid diplomaatilistele ja konsulaaresindustele seoses biomeetria kasutuselevõtmisega ning viisataotluste vastuvõtmise ja menetlemise korraldamise sätete lisamisega 1
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 391/2009, 23. aprill 2009, laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta ⁽¹⁾ 11
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 392/2009, 23. aprill 2009, reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral ⁽¹⁾ 24

DIREKTIIVID

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/15/EÜ, 23. aprill 2009, laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta ⁽¹⁾ 47
- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, 23. aprill 2009, mis käsitleb sadamariigi kontrolli ⁽¹⁾ 57

Hind: 26 EUR

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

(Jätkub pöördel)

ET

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/17/EÜ, 23. aprill 2009, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ⁽¹⁾ 101

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/18/EÜ, 23. aprill 2009, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ ⁽¹⁾ 114

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/20/EÜ, 23. aprill 2009, laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral ⁽¹⁾ 128

- ★ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/21/EÜ, 23. aprill 2009, lipuriigi nõuete täitmise kohta ⁽¹⁾ 132



⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 390/2009,

23. aprill 2009,

millega muudetakse viisasad käsitlevaid ühiseid konsulaarjuhiseid diplomaatilistele ja konsulaaresindustele seoses biomeetria kasutuselevõtmisega ning viisataotluste vastuvõtmise ja menetlemise korraldamise sätete lisamisega

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 62 lõike 2 punkti b alapunkti ii,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa andmekaitseinspektori arvamust ⁽¹⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Taotleja isiku usaldusväärseks kontrollimiseks ja isikumasuse tuvastamiseks on vaja töödelda biomeetrilisi andmeid viisainfosüsteemis (VIS), mis on loodud nõukogu otsusega 2004/512/EÜ, ⁽³⁾ ja sätestada õiguslik raamistik kõnealuste biomeetriliste tunnuste kohta andmete kogumiseks. VISi rakendamine nõuab ka viisataotluste vastuvõtmise uut korraldust.

(2) Biomeetriliste tunnuste kaasamine VISi on tähtis samm selliste uute meetodite kasutamise suunas, mis loovad

usaldusväärsema seose viisaomaniku ja tema passi vahel, et vältida valede isikuandmete kasutamist. Seepärast peaks taotleja isikliku kohaleilmumise nõue – vähemalt esimese taotlemise korral – olema üks põhinõudeid VISis registreeritud biomeetriliste tunnustega viisa väljastamiseks.

(3) Biomeetriliste tunnuste valik tehakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. juuli 2008. aasta määruses (EÜ) nr 767/2008, mis käsitleb viisainfosüsteemi (VIS) ja liikmesriikidevahelist teabevahetust lühiajaliste viisade kohta (VIS määrus) ⁽⁴⁾.

(4) Käesolevas määruses määratletakse standardid kõnealuste biomeetriliste tunnuste kohta andmete kogumiseks vastavalt Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni asjaomastele eeskirjadele. Koostalitlusvõime tagamiseks ei ole vaja täiendavaid tehnilisi täpsustusi.

(5) Kõik liikmesriigi poolt viisa taotlemise käigus saadud dokumendid, andmed ja biomeetrilised tunnused loetakse 24. aprilli 1963. aasta Konsulaarsuhete Viini konventsiooni alusel konsulaardokumentideks ja neid käsitletakse vastavalt.

(6) Taotlejate registreerimise lihtsustamiseks ja liikmesriikide kulude vähendamiseks tuleb lisaks olemasolevale esindamist käsitlevale raamistikule kavandada uued korralduslikud võimalused. Esiteks tuleks viisasad käsitlevatesse ühistesse konsulaarjuhistesse diplomaatilistele ja konsulaaresindustele ⁽⁵⁾ lisada selline esindamise võimalus, mis piirdub taotluste vastuvõtmise ja biomeetriliste tunnuste registreerimisega.

⁽¹⁾ ELT C 321, 29.12.2006, lk 38.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 10. juuli 2008. aasta arvamus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 5. märtsi 2009. aasta ühine seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja Euroopa Parlamendi 25. märtsi 2009. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽³⁾ ELT L 213, 15.6.2004, lk 5.

⁽⁴⁾ ELT L 218, 13.8.2008, lk 60.

⁽⁵⁾ ELT C 326, 22.12.2005, lk 1.

- (7) Kasutusele tuleks võtta muud võimalused, nagu ühisosakonnad, ühised viisataotluskeskused, aukonsulid ja koostöö välise teenuseosutajatega. Kõnealuste võimaluste jaoks tuleks kehtestada asjakohane õiguslik raamistik, milles arvestatakse eelkõige andmekaitseõuetega. Liikmesriigid peaksid vastavalt asjakohase õigusliku raamistiku kehtestatud tingimustele otsustama, millist organisatsioonilist struktuuri nad teatavas kolmandas riigis kasutavad. Kõnealuste struktuuride üksikasjaliku kirjelduse peaks avaldama komisjon.
- (8) Koostöö korraldamisel peaksid liikmesriigid tagama, et taotleja suunatakse selle liikmesriigi juurde, kes vastutab tema taotluse menetlemise eest.
- (9) On vaja ette näha sätted olukordade jaoks, kus liikmesriigid otsustavad menetluse lihtsustamise eesmärgil teha taotluste vastuvõtmisel koostööd välise teenuseosutajaga. Sellise otsuse võib võtta, kui eriliste asjaolude tõttu või diplomaatilise või konsulaaresinduse asukoha kohalikust olukorrast tulenevatel põhjustel ei ole asjaomasele liikmesriigile asjakohane teha koostööd teiste liikmesriikidega piiratud esinduse, ühisosakonna või ühise taotluskeskuse vormis. Kõnealused meetmed tuleks kehtestada vastavuses viisade väljastamise üldiste põhimõtetega, arvestades andmekaitseõudeid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivis 95/46/EÜ üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta⁽¹⁾. Sellise korra kehtestamisel ja elluviimisel tuleks lisaks arvesse võtta vajadust hoida ära võimalikult soodsa viisakohtlemise otsimist.
- (10) Liikmesriigid peaksid välise teenuseosutajatega tegema koostööd õiguslike vahendite alusel, mis peaksid täpselt sätestama teenuseosutajate kohustused, sisaldama sätteid otsese ja täieliku juurdepääsu kohta nende tööruumidele, teavet taotlejate kohta, konfidentsiaalsusnõuet ning asjaolusid, tingimusi ja menetlust koostöö peatamiseks või lõpetamiseks.
- (11) Käesoleva määrusega, millega lubatakse liikmesriikidel teha taotluste vastuvõtmisel koostööd välise teenuseosutajaga ning millega taotluste esitamise osas kehtestatakse nn „ühe akna“ põhimõte, tehakse erand isikliku kohaleilmumise üldreeglist, mis on sätestatud ühiste konsulaarjuhiste III osa punktis 4. Sellega ei piirata võimalust kutsuda taotleja isiklikule vestlusele ning võtta tulevikus vastu kõnealuseid küsimusi reguleerivaid õigusakte.
- (12) Et tagada vastavus andmekaitseõuetele, konsulteeriti direktiivi 95/46/EÜ artikli 29 alusel loodud töörühmaga.
- (13) Vastavalt käesolevale määrusele kohaldatakse liikmesriikide suhtes seoses isikuandmete töötlemisega direktiivi 95/46/EÜ.
- (14) Liikmesriigid peaksid säilitama kõigile taotlejatele võimaluse esitada taotlus otse liikmesriigi diplomaatilises või konsulaaresinduses.
- (15) Iga korduvtaotluse läbivaatamise lihtsustamiseks peaks olema võimalik kopeerida sõrmejälgi esimesest VISi sisestamisest 59 kuu jooksul. Kui see ajavahemik on möödunud, tuleks sõrmejäljed uuesti koguda.
- (16) Biomeetriliste tunnuste kohta andmete kogumise nõude tõttu ei tohiks kaubanduslikke vahendajaid, nagu reisibüroosid, esimese taotluse esitamisel enam kasutada, vaid seda tohib teha korduvtaotluste korral.
- (17) Ühiseid konsulaarjuhiseid tuleks seepärast vastavalt muuta.
- (18) Kolm aastat pärast VISi käivitamist ning seejärel iga nelja aasta tagant peaks komisjon esitama käesoleva määruse rakendamist käsitleva aruande.
- (19) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt taotluste vastuvõtmise ja menetlemise korraldamist seoses biomeetriliste andmete sisestamisega VISi ning ühiste standardite ja koostalitlusvõimeliste biomeetriliste tunnuste ja ühenduse ühises viisapoliitikas osalevate liikmesriikide ühiste reeglite lisamisest, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (20) Euroopa Liidu lepingule ja Euroopa Ühenduse asutamislepingule lisatud Taani seisukohta käsitleva protokolliga artiklite 1 ja 2 kohaselt ei ole tema käesoleva määruse vastuvõtmisel ning see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldatav. Arvestades, et käesolev määrus põhineb Euroopa Ühenduse asutamislepingu kolmanda osa IV jaotise sätete kohaselt Schengeni *acquis*¹, otsustab Taani vastavalt nimetatud protokolliga artiklile 5 kuue kuu jooksul pärast käesoleva määruse vastuvõtmist, kas ta rakendab seda oma siseriiklikus õiguses.

⁽¹⁾ EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

(21) Islandi ja Norra puhul kujutab käesolev määrus endast nende Schengeni *acquis'* sätete edasiarendamist Euroopa Liidu Nõukogu ning Islandi Vabariigi ja Norra Kuningriigi vahel sõlmitud lepingu (viimase kahe riigi osalemiseks Schengeni *acquis'* sätete rakendamises, kohaldamises ja edasiarendamises) ⁽¹⁾ tähenduses, mis kuuluvad nimetatud lepingu teatavaid rakenduseeskirju käsitleva nõukogu otsuse 1999/437/EÜ ⁽²⁾ artikli 1 punktis B osutatud valdkonda.

(22) Käesolev määrus kujutab endast nende Schengeni *acquis'* sätete edasiarendamist, milles Ühendkuningriik ei osale vastavalt nõukogu 29. mai 2000. aasta otsusele 2000/365/EÜ Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi taotluse kohta osaleda teatavates Schengeni *acquis'* sätetes ⁽³⁾. Seetõttu ei osale Ühendkuningriik käesoleva määruse vastuvõtmisel, see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldata.

(23) Käesolev määrus kujutab endast nende Schengeni *acquis'* sätete edasiarendamist, milles Iirimaa ei osale vastavalt nõukogu 28. veebruari 2002. aasta otsusele 2002/192/EÜ Iirimaa taotluse kohta osaleda teatavates Schengeni *acquis'* sätetes ⁽⁴⁾. Seetõttu ei osale Iirimaa käesoleva määruse vastuvõtmisel, see ei ole tema suhtes siduv ega kohaldata.

(24) Šveitsi puhul kujutab käesolev määrus endast nende Schengeni *acquis'* sätete edasiarendamist Euroopa Liidu, Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise lepingu (Šveitsi Konföderatsiooni ühinemise kohta Schengeni *acquis'* rakendamise, kohaldamise ja edasiarendamisega) ⁽⁵⁾ tähenduses, mis kuuluvad otsuse 1999/437/EÜ artikli 1 punktis B osutatud valdkonda, kusjuures nimetatud otsuse vastavat punkti tõlgendatakse koostoimes nõukogu otsuse 2008/146/EÜ ⁽⁶⁾ artikliga 3.

(25) Liechtensteini puhul kujutab käesolev määrus endast nende Schengeni *acquis'* sätete edasiarendamist Euroopa Liidu, Euroopa Ühenduse, Šveitsi Konföderatsiooni ja Liechtensteini Vürstiriigi vahelise protokolliga (mis käsitleb Liechtensteini Vürstiriigi ühinemist Euroopa Liidu, Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise lepinguga Šveitsi Konföderatsiooni ühinemise kohta Schengeni *acquis'* sätete rakendamise, kohaldamise ja edasiarendamisega) tähenduses, mis kuuluvad otsuse

1999/437/EÜ artikli 1 punktis B osutatud valdkonda, kusjuures nimetatud otsuse asjakohast punkti tõlgendatakse koostoimes nõukogu otsuse 2008/261/EÜ ⁽⁷⁾ artikliga 3.

(26) Küprose puhul kujutab käesolev määrus endast õigusakti, mis põhineb Schengeni *acquis'*l või on sellega seotud mõnel muul viisil vastavalt 2003. aasta ühinemisakti artikli 3 lõikele 2.

(27) Käesolev määrus kujutab endast õigusakti, mis põhineb Schengeni *acquis'*l või on sellega seotud mõnel muul viisil vastavalt 2005. aasta ühinemisakti artikli 4 lõikele 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Ühiste konsulaarjuhiste muudatused

Viisasad käsitlevaid ühiseid konsulaarjuhiseid diplomaatilistele ja konsulaaresindustele muudetakse järgmiselt.

1) II osa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1.2 alapunkti b lisatakse järgmised lõigud:

„Liikmesriik võib esindada piiratud viisil ühte või mitut liikmesriiki ka ainult taotluste vastuvõtmisel ja biomeetri-
liste tunnuste registreerimisel. Kohaldatakse punkti 1.2
alapunktide c ja e asjaomaseid sätteid. Dokumentide ja
andmete vastuvõtmine ning nende edastamine esindata-
vale liikmesriigile toimub vastavalt asjaomastele andme-
kaitsenõuetele ja turvaeeskirjadele.

Esindatav liikmesriik tagab või esindatavad liikmesriigid
tagavad, et andmed krüpteeritakse täielikult, kui esindava
liikmesriigi asutused edastavad neid esindatava liikmesriigi
asutustele elektrooniliselt või füüsiliselt elektroonilistel
andmekandjatel.

⁽¹⁾ EÜT L 176, 10.7.1999, lk 36.

⁽²⁾ EÜT L 176, 10.7.1999, lk 31.

⁽³⁾ EÜT L 131, 1.6.2000, lk 43.

⁽⁴⁾ EÜT L 64, 7.3.2002, lk 20.

⁽⁵⁾ ELT L 53, 27.2.2008, lk 52.

⁽⁶⁾ ELT L 53, 27.2.2008, lk 1.

⁽⁷⁾ ELT L 83, 26.3.2008, lk 3.

Kolmandates riikides, kus on keelatud krüpteerida andmeid, mida esindava liikmesriigi asutused edastavad elektrooniliselt esindatava liikmesriigi asutustele või esindatavate liikmesriikide asutustele, ei luba esindatav liikmesriik või esindatavad liikmesriigid esindaval liikmesriigil andmeid elektrooniliselt edastada.

Sellisel juhul tagab asjaomane esindatav liikmesriik või tagavad asjaomased esindatavad liikmesriigid, et esindava liikmesriigi asutused edastavad esindatava liikmesriigi asutustele või esindatavate liikmesriikide asutustele elektroonilised andmed füüsilisel elektroonilistel andmekandjatel ja täielikult krüpteeritud kujul ning et seda teeb liikmesriigi konsulaarametnik või, kui konsulaarametniku kasutamine eeldab ebaproportsionaalsete või põhjendamatu meetmete võtmist, tehakse seda mõnel muul turvalisel ja ohutul viisil, näiteks kasutades asutatud ettevõtjaid, kellel on asjaomases kolmandas riigis tundlike dokumentide ja andmete ohutu ja turvalise transpordi kogemus.

Edastamise turvalisuse taset kohandatakse alati vastavalt andmete tundlikkusele.

Liikmesriigid või ühendus püüavad asjaomaste kolmandate riikidega jõuda kokkuleppele tühistada keeld krüpteerida andmeid, mida asjaomaste liikmesriikide asutused omavahel elektrooniliselt edastavad.”;

b) alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) kui ühtne viisa antakse välja alapunktide a ja b kohaselt, peab esindus ja piiratud esindus olema kantud ühtseid viisasid välja andvate esinduste tabelisse, mis on toodud 18. lisas.”

2) III osa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. Viisataotlused

1.1. Viisataotlusankeedid – eksemplaride arv

Taotlejatel nõutakse ka ühtse viisataotlusankeedi täitmist. Ühtse viisa taotlusankeet tuleb esitada 16. lisas esitatud ühtlustatud näidisvormil.

Ankeet täidetakse vähemalt ühes eksemplaris, et seda saaks kasutada keskasutustega konsulteerimisel. Kui siseriiklik halduskord nõuab, võivad liikmesriigid nõuda taotlust mitmes eksemplaris.

1.2. Biomeetrilised tunnused

a) Liikmesriigid koguvad andmeid biomeetriliste tunnuste kohta, mille hulka kuuluvad taotleja näokujutis ja kümme sõrmejälge, kooskõlas inimõiguste ja põhivabaduste kaitse Euroopa konventsioonis, Euroopa Liidu põhiõiguste hartas ja ÜRO lapse õiguste konventsioonis sätestatud kaitsemeetmetega.

Esimese taotluse esitamiseks palutakse taotlejatel isiklikult kohale ilmuda. Taotluse esitamisel kogutakse andmed järgmiste biomeetriliste tunnuste kohta:

— foto, mis skaneeritakse või tehakse taotluse esitamise ajal, ning

— kümme sõrmejälge, mis kogutakse otsevajutusega ja registreeritakse digitaalselt.

Taotlejalt varasema taotluse menetlemise käigus kogutud sõrmejäljed kopeeritakse korduvtaotlusele, kui kõnealusel tunnusel sisestatakse esimest korda viisainfosüsteemi (VIS) vähem kui 59 kuud enne uue taotluse esitamise kuupäeva.

Kui esineb siiski põhjendatud kahtlus taotleja isikusamasuses, kogub diplomaatiline või konsulaaresindus sõrmejälgi eespool nimetatud tähtaja jooksul.

Lisaks võib taotleja esitada taotluse oma sõrmejälgede kogumiseks, kui taotluse esitamise ajal ei ole võimalik kohe kinnitada, et sõrmejäljed koguti eespool nimetatud tähtaja jooksul.

Vastavalt VIS määruse artikli 9 lõikele 5 sisestatakse VISi igale taotlusele lisatud foto. Taotleja isiklikult kohaleilmumine ei ole sel eesmärgil nõutav.

Fotole esitatavad tehnilised nõuded peavad olema kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni dokumendi 9303 1. osa kuuendas väljaandes sätestatud rahvusvaheliste standarditega.

Sõrmejäljed võetakse kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni standardite ja komisjoni 22. septembri 2006. aasta otsusega 2006/648/EÜ, millega nähakse ette viisainfosüsteemi väljatöötamisega seotud biomeetriliste tunnuste standardeid käsitlevad tehnilised kirjeldused (*).

Biomeetrilisi tunnuseid koguvad diplomaatilise või konsulaaresinduse kvalifitseeritud ja nõuetekohaselt volitatud töötajad ning asutused, kes vastutavad viisade väljastamise eest piiril. Diplomaatiliste või konsulaaresinduste järelevalve all võivad andmeid biomeetriliste tunnuste kohta koguda ka aukonsuli või VII osa punktides 1.3 ja 1.4 osutatud välise teenuseosutaja kvalifitseeritud ja nõuetekohaselt volitatud töötajad.

Andmeid sisestavad VISi ainult nõuetekohaste volitustega konsulaartöötajad vastavalt VIS määruse artikli 6 lõikele 1, artiklile 7 ning artikli 9 lõigetele 5 ja 6.

Liikmesriigid tagavad, et ekslike keeldumiste ja isikusamasuse eksliku tuvastamise vältimiseks kasutatakse täielikult kõiki VIS määruse artiklis 15 sätestatud otsingukriteeriume.

b) Erandid

Järgmised taotlejad on sõrmejälgede andmise nõudest vabastatud:

— alla 12 aastased lapsed;

— isikud, kellelt on füüsiliselt võimatu sõrmejälgi võtta. Kui on võimalik võtta vähem kui kümne sõrme sõrmejäljed, siis need võetakse. Kui aga sõrmejälgede võtmine on võimatu ajutiselt, tuleb taotleja sõrmejäljed võtta järgmise taotluse esitamisel. Diplomaatilistel või konsulaaresindustel ning asutustel, kes vastutavad viisade väljastamise eest piiril, on õigus küsida täiendavat selgitust, kui sõrmejälgi on ajutiselt võimatu võtta. Liikmesriigid tagavad, et juhuks, kui sõrmejälgede võtmine on raskendatud, on olemas sobivad menetlused, mis tagavad taotleja inimvääriskuse. Asjaolu, et sõrmejälgi on füüsiliselt võimatu võtta, ei mõjuta viisa andmist ega sellest keeldumist;

— riigipead või valitsusjuhid ning valitsuse liikmed ja nendega koos reisivad abikaasad

ja nende ametliku delegatsiooni liikmed, kui nad on saanud ametliku küllakutse liikmesriikide valitsustelt või rahvusvahelistelt organisatsioonidelt;

— monarhid ja kuningliku perekonna teised kõrged liikmed, kui nad on saanud ametliku küllakutse liikmesriikide valitsustelt või rahvusvahelistelt organisatsioonidelt.

Kõigil nimetatud juhtudel tuleb VISi lisada kanne „ei kohaldata“.

(*) ELT L 267, 27.9.2006, lk 41.”;

b) lisatakse järgmine punkt:

„5. Töötajate käitumine

Liikmesriikide diplomaatilised või konsulaaresindused tagavad, et taotlejad võetakse viisakalt vastu.

Konsulaartöötajad austavad oma tööülesannete täitmisel täielikult inimvääriskust. Kõik võetud meetmed on proportsionaalsed nende abil taotletavate eesmärkide suhtes.

Oma ülesannete täitmisel ei diskrimineeri konsulaartöötajad isikuid soo, rassilise või etnilise päritolu, usutunnistuse või veendumuste, puude, vanuse või seksuaalse sättumuse alusel.”

3) VII osa punkti 1 muudetakse järgmiselt:

„1. Viisauksuste korraldamine

1.1. Viisataotluse vastuvõtmise ja menetlemise korraldamine

Taotluse vastuvõtmise ja menetlemise korraldamise eest vastutab liikmesriik. Põhimõtteliselt esitatakse taotlusi liikmesriigi diplomaatilises või konsulaaresinduses.

Liikmesriigid:

— varustavad oma diplomaatilised või konsulaaresindused ning asutused, kes vastutavad viisade väljastamise eest piiril, biomeetriliste tunnuste kohta andmete kogumiseks nõutavate vahenditega ning varustavad nendega samuti oma aukonsulite bürood, kui neid kasutatakse biomeetriliste tunnuste kogumisel punkti 1.3 kohaselt, ja/või

- teevad kohaliku konsulaarkoostöö käigus või teiste asjakohaste kontaktide abil punkti 1.2 kohaselt ühe või mitme liikmesriigiga koostööd piiratud esinduse, ühisosakonna või ühise taotluskeskuse vormis.

Eriliste asjaolude tõttu või kohalikust olukorrast tulenevatel põhjustel, näiteks:

- kui taotlejate suur arv ei võimalda taotluste vastuvõtmist ja andmete kogumist korraldada õigeaegselt ja inimvääretes tingimustes või
- kui ühelgi teisel viisil ei ole võimalik tagada asjaomase kolmanda riigi territooriumi piisavat kaetust

ning juhul kui nimetatud koostöövormid ei ole asjaomasele liikmesriigile asjakohased, võib liikmesriik punkti 1.4 kohaselt teha viimase võimalusena koostööd välise teenuseosutajaga.

Ilma et see piiraks õigust kutsuda taotleja isiklikule vestlusele (nagu on sätestatud III osa punktis 4) ei tohi taotluse vastuvõtmise ja menetlemise korraldamine põhjustada taotlejale nõuet ilmuda taotluse esitamiseks isiklikult kohale rohkem kui ühes kohas.

1.2. Liikmesriikidevahelise koostöö vormid

- a) Kui valitakse ühisosakondade võimalus, menetlevad ühe või mitme liikmesriigi diplomaatiliste ja konsulaaresinduste töötajad neile teise liikmesriigi diplomaatilises ja konsulaaresinduses esitatud taotlusi (kaasa arvatud biomeetrilised tunnused), kasutades selle liikmesriigi asjakohaseid seadmeid. Asjaomased liikmesriigid lepivad kokku ühisosakonna tegutsemise kestuse ja tegevuse lõpetamise tingimused ning ka viisalõivu määra, mida saab liikmesriik, kelle diplomaatiliselt või konsulaaresindust kasutatakse.
- b) Kui asutatakse ühine viisataotluskeskus, siis paigutatakse ühte hoonesse kahe või enama liikmesriigi diplomaatiliste ja konsulaaresinduste töötajad, kes võtavad vastu neile esitatavaid taotlusi (kaasa arvatud biomeetrilised tunnused). Taotleja suunatakse selle liikmesriigi juurde, kes vastutab taotluse menetlemise eest. Liikmesriigid lepivad kokku koostöö kestuse ja lõpetamise tingimused ning kulude jagamises osalevate liikmesriikide vahel. Üks

liikmesriik vastutab lepingute eest, mis on seotud logistikaga ja diplomaatiliste suhetega vastuvõtjariigiga.

1.3. Aukonsulite kasutamine

Aukonsulitele võidakse teha ülesandeks täita mõningaid või kõiki punktis 1.5 loetletud ülesandeid. Võetakse piisavad meetmed turvalisuse ja andmekaitse tagamiseks.

Juhul kui aukonsul ei ole liikmesriigi riigiteenistuja, peab nende ülesannete täitmine olema kooskõlas 19. lisas sätestatud nõuetega, välja arvatud kõnealuse lisa punkti C alapunkti c sätted.

Juhul kui aukonsul on liikmesriigi riigiteenistuja, tagab asjaomane liikmesriik, et kohaldatakse nõudeid, mis on samaväärsed nõuetega, mida kohaldataks juhul, kui ülesandeid täidaks liikmesriigi diplomaatiline või konsulaaresindus.

1.4. Koostöö välise teenuseosutajatega

Liikmesriigid püüavad koos ühe või mitme liikmesriigiga teha koostööd välise teenuseosutajaga, ilma et sellega piirataks riigihanke- ja konkurentsieskirju.

Koostöö välise teenuseosutajaga põhineb õigusaktil, mis on kooskõlas 19. lisas sätestatud nõuetega.

Liikmesriigid vahetavad kohaliku konsulaarkoostöö raames teavet välise teenuseosutajate valiku ning nende asjaomaste õigusaktide tingimuste kehtestamise kohta.

1.5. Välise teenuseosutajatega tehtava koostöö liigid

Välisele teenuseosutajale võidakse usaldada ühe või mitme järgmise ülesande täitmine:

- a) viisanõuete kohta üldise teabe andmine ja taotlusvormide jagamine;
- b) kontrollnimekirja alusel taotlejale teabe andmine nõutavate täiendavate dokumentide kohta;
- c) andmete ja taotluste kogumine (sealhulgas biomeetriliste tunnuste kogumine) ning taotluste edastamine diplomaatilisele või konsulaaresindusele;

- d) lõivu kogumine;
- e) diplomaatilise või konsulaaresinduse või välise teenuseosutaja juurde isikliku kohaleilmumise kohtumiste korraldamine;
- f) reisidokumentide (sealhulgas vajadusel ka keeldumisteadete) aratoomine diplomaatilisest või konsulaaresindusest ning nende tagastamine taotlejale.

1.6. Liikmesriikide kohustused

Valides väliseid teenuseosutajaid, kontrollib asjaomane liikmesriik või kontrollivad asjaomased liikmesriigid äriühingu maksevõimet ja usaldusvärsust (kaasa arvatud vajalikke litsentse, kannet äriregistris, äriühingu põhikirja, lepinguid pankadega) ja teevad kindlaks, et puudub huvide konflikt.

Asjaomane liikmesriik tagab või asjaomased liikmesriigid tagavad, et valitud väline teenuseosutaja vastab tingimustele, mis on tema suhtes kehtestatud punktis 1.4 osutatud õigusaktiga.

Asjaomane liikmesriik vastutab või asjaomased liikmesriigid vastutavad andmekaitse eeskirjade kohaldamise eest andmete töötlemisel ning nende üle teostatakse järelevalvet vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta) (*) artiklile 28.

Välise teenuseosutajaga tehtav koostöö ei piira ega välista asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide õigusaktidest tulenevat vastutust taotlejate isikuandmete ja viisataotluste menetlemisega seotud kohustuste rikkumise eest. Käesolev säte ei piira mis tahes meetet, mida võidakse võtta välise teenuseosutaja suhtes vastavalt asjaomase kolmanda või asjaomaste liikmesriikide õigusaktidele.

Asjaomane liikmesriik tagab või asjaomased liikmesriigid tagavad, et andmed krüpteeritakse täielikult, kui väline teenuseosutaja edastab neid asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide asutustele elektrooniliselt või füüsiliselt elektroonilistel andmekandjatel.

Kolmandates riikides, kus on keelatud krüpteerida andmeid, mida väline teenuseosutaja edastab elektrooniliselt asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesrii-

kide asutustele, ei luba asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid välisel teenuseosutajal andmeid elektrooniliselt edastada.

Sellisel juhul tagab asjaomane liikmesriik või tagavad asjaomased liikmesriigid, et väline teenuseosutaja edastab asjaomase liikmesriigi asutustele või asjaomaste liikmesriikide asutustele elektroonilised andmed füüsiliselt elektroonilistel andmekandjatel ja täielikult krüpteeritud kujul ning et seda teeb liikmesriigi konsulaarametnik või, kui konsulaarametniku kasutamine eeldab ebaproportsionaalsete või põhjendamatu meetmete võtmist, tehakse seda mõnel muul turvalisel ja ohutul viisil, näiteks kasutades asutatud ettevõtjaid, kellel on asjaomases kolmandas riigis tundlike dokumentide ja andmete ohutu ja turvalise transpordi kogemus.

Edastamise turvalisuse taset kohandatakse alati vastavalt andmete tundlikkusele.

Liikmesriigid või ühendus püüavad asjaomaste kolmandate riikidega jõuda kokkuleppele tühistada keeld krüpteerida andmeid, mida väline teenuseosutaja elektrooniliselt edastab asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide asutustele.

Asjaomane liikmesriik pakub või asjaomased liikmesriigid pakuvad välisele teenuseosutajale koolitust, mille käigus antakse taotlejatele asjaomaste teenuste pakku- miseks vajalikke oskusi ja piisavat teavet.

Asjaomane liikmesriik võimaldab või asjaomased liikmesriigid võimaldavad kahtluse korral diplomaatilises või konsulaaresinduses sõrmejälgede kontrollimist, kui sõrmejälgi on võtnud väline teenuseosutaja.

Üksnes diplomaatilisel või konsulaaresindusel on volitused vaadata läbi taotlusi, vajadusel viia läbi intervjuud ja menetlust ning trükkida ja kinnitada viisakleebiseid.

Välisele teenuseosutajale ei anta ühelgi tingimusel juurdepääsu VISile. Juurdepääs VISile on ainult diplomaatliste või konsulaaresinduste nõuetekohaste volitustega töötajatel.

Asjaomane liikmesriik jälgib või asjaomased liikmesriigid jälgivad tähelepanelikult punktis 1.4. osutatud õigusakti täitmist, mis hõlmab:

- a) välise teenuseosutaja poolt taotlejatele üldise teabe andmist viisanõuete kohta ja taotlusvormide jagamist;
- b) kõiki tehnilisi ja korralduslikke turvameetmeid kaitsmaks isikuandmeid juhusliku või ebaseadusliku hävitamise või juhusliku kaotsimineku, muutmise, ebaseadusliku avalikustamise või juurdepääsu eest, eelkõige juhul, kui koostöö hõlmab dokumentide ja andmete edastamist asjaomase liikmesriigi diplomaatilisele või konsulaaresindusele või asjaomaste liikmesriikide diplomaatilistele või konsulaaresindustele, ning isikuandmete mis tahes muude ebaseaduslike töötlemisviiside eest;
- c) biomeetriliste tunnuste kogumist ja edastamist;
- d) meetmeid andmekaitse eeskirjade kohaldamise tagamiseks.

Sel eesmärgil viib asjaomase liikmesriigi diplomaatiline või konsulaaresindus või viivad asjaomaste liikmesriikide diplomaatilised või konsulaaresindused korrapäraselt läbi etteteatamata kontrollid välise teenuseosutaja ruumides.

1.7. Teenustasu

Välised teenuseosutajad võivad lisaks 12. lisa sätestatud lõivule nõuda teenuse osutamise eest teenustasu. Teenustasu on proportsionaalne kuludega, mida väline teenuseosutaja on kandnud ühe või mitme punktis 1.5 osutatud ülesande täitmisel.

Kõnealust teenustasu täpsustakse punktis 1.4 osutatud õigusaktiga.

Liikmesriigid tagavad kohaliku konsulaarkoostöö raames, et taotlejalt teenuse osutamise eest nõutav teenustasu kajastab õiglaselt välise teenuseosutaja poolt osutatud teenuseid ning on kohandatud kohalikele asjaoludele. Lisaks püüavad liikmesriigid kohaldatavat teenustasu ühtlustada.

Teenustasu ei ületa poolt 12. lisa sätestatud viisilõivu summast, olenemata sellest, kas 12. lisa kohaselt on tehtud vabastusi viisilõivu maksimisest.

Asjaomane liikmesriik säilitab või asjaomased liikmesriigid säilitavad kõigile taotlejatele võimaluse esitada taotlus otse liikmesriigi diplomaatilistes või konsulaaresindustes.

1.8. Teatamine

Täpset teavet kohtumise kokkuleppimise ja taotluse esitamise vahendite kohta edastavad avalikkusele liikmesriikide diplomaatilised ja konsulaaresindused.

1.9. Teenuse pidev osutamine

Liikmesriigid tagavad teenuse osutamise täieliku jätkumise teiste liikmesriikide või ükskõik millise välise teenuseosutajaga tehtava koostöö lõppemise korral.

1.10. Otsus ja avaldamine

Liikmesriik teavitab komisjoni sellest, kuidas ta kavatses konsulaaresindustes taotlusi vastu võtta ja menetleda. Komisjon tagab teabe asjakohase avaldamise.

Liikmesriigid esitavad komisjonile punktis 1.4 osutatud õigusakti koopia.

(*) EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31."

4) VIII osa punkti 5.2 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„5.2. Liikmesriikide diplomaatiliste ja konsulaaresinduste koostöö kaubanduslike vahendajatega”;

b) pealkirja ja punkti 5.2 alapunkti a vahele lisatakse järgmine lause:

„Korduvate taotluste korral III osa punkti 1.2 tähenduses võivad liikmesriigid lubada oma diplomaatilistel või konsulaaresindustel teha koostööd kaubanduslike vahendajatega (st haldusteenuste osutajate ja transpordiasutuste või reisibüroodega, näiteks reisikorraldajate ja jaemüüjatega).”

5) Lisatakse järgmine lisa:

„19. LISA

Välise teenuseosutajatega koostöö tegemise korral õigusaktis kehtestavate miinimumnõuete loend

A. Väline teenuseosutaja oma ülesannete täitmisel seoses andmekaitsega:

a) väldib igal ajal andmete loata lugemist, kopeerimist, muutmist või kustutamist, eelkõige nende edastamise ajal pädeva liikmesriigi diplomaatilisele või konsulaar-esindusele või vastutavate liikmesriikide diplomaatiliste või konsulaar-esindustele;

b) edastab andmed asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide juhiste kohaselt:

— elektrooniliselt, krüpteeritud kujul või

— füüsiliselt, turvalisel viisil;

c) edastab andmed võimalikult kiiresti:

— füüsiliselt edastatavate andmete puhul vähemalt kord nädalas;

— elektrooniliselt krüpteeritud kujul edastatavate andmete puhul hiljemalt nende kogumise päeva lõpus;

d) kustutab andmed kohe peale nende edastamist ja tagab, et ainsateks andmeteks, mida võidakse kohtumiste kokkuleppimise eesmärgil säilitada, on taotleja nimi ja kontaktandmed ning vajaduse korral ka passi number, mida säilitatakse kuni pass on taotlejale tagastatud;

e) tagab kõik tehnilised ja korralduslikud turvameetmed kaitsmaks isikuandmeid juhusliku või ebaseadusliku hävitamise või juhusliku kaotsimineku, muutmise, ebaseadusliku avalikustamise või juurdepääsu eest, eelkõige juhul, kui koostöö hõlmab dokumentide ja andmete edastamist asjaomase liikmesriigi diplomaatilisele või konsulaar-esindusele või asjaomaste liikmesriikide diplomaatilistele või konsulaar-esindustele, ning isikuandmete mis tahes muude ebaseaduslike töötlemisviiside eest;

f) töötleb asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide nimel andmeid üksnes taotlejate isikuandmete töötlemiseks ette nähtud eesmärkidel;

g) kohaldab andmekaitsestandardeid, mis on vähemalt samaväärsed direktiivis 95/46/EÜ sätestatudega;

h) edastab taotlejatele teavet, mida nõutakse VIS määruse artikli 37 alusel.

B. Väline teenuseosutaja oma ülesannete täitmisel seoses töötajate käitumisega:

a) tagab, et töötajad on saanud nõuetekohase koolituse;

b) tagab, et ametiülesannete täitmisel tema töötajad:

— võtavad taotlejaid viisakalt vastu;

— austavad taotleja inimväärikust ja puutumatus;

— ei diskrimineeri isikuid soo, rassilise või etnilise päritolu, usutunnistuse või veendumuste, puude, vanuse või seksuaalse sättumuse alusel ning

— järgivad konfidentsiaalsusnõudeid, mida kohaldatakse ka pärast töötajate ametist lahkumist või pärast õigusakti peatamist või lõpetamist;

c) teostab pidevalt ettevõtte töötajate isikukontrolli;

d) tagab, et töötajaid ei ole kriminaalkorras karistatud ning et neil on nõutav pädevus.

C. Väline teenuseosutaja seoses oma tegevuse läbiviimise kontrollimisega:

a) võimaldab asjaomase liikmesriigi töötajatele kogu aeg etteatamiseta juurdepääsu oma ruumidele, eelkõige kontrollimise eesmärgil;

b) tagab kontrollimise eesmärgil kaugjuurdepääsu võimaluse enda kasutatavale kohtumiste kokkuleppimise süsteemile;

c) tagab asjakohaste kontrollimeetodite kasutamise (nt kontrolltaotlejad; veebikaamera);

d) tagab juurdepääsu tõenditele, mis kinnitavad andmekaitsemeetmete järgmist, sealhulgas aruandluskohustus, välised auditid, korrapärased kohapealsed kontrollid;

e) teavitab viivitamata asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike mis tahes turvanõuete rikkumisest või taotlejate kaebustest, mis on seotud andmete väärarvitamise või loata juurdepääsuga, ning teeb lahenduse leidmiseks koostööd asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikidega ning annab kiiresti selgitava vastuse kaebuse esitanud taotlejatele.

D. Väline teenuseosutaja seoses üldnõuetega:

- a) menetleb taotlusi pädeva liikmesriigi või vastutavate liikmesriikide juhiste kohaselt;
- b) võtab asjakohaseid korrupsioonivastaseid meetmeid (nt töötajate töötasu käsitlevad sätted; koostöö tegemine töötajate valimisel; reegel, mille kohaselt menetlevad toimikut kaks töötajat; rotatsiooni põhimõte);
- c) austab täielikult õigusakti sätteid, mis hõlmavad ka peatamis- või lõpetamisklauslit, mida kohaldatakse eelkõige kehtestatud eeskirjade rikkumise korral, ning läbivaatamisklauslit, mille eesmärk on tagada, et õigusaktis kajastuksid parimad tavad.”

Artikkel 2

Aruandlus

Kolm aastat pärast VISi käivitamist ning seejärel iga nelja aasta tagant esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse rakendamise kohta, milles käsitletakse biomeetriliste tunnuste kogumist ja kasutamist, Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni valitud standardi sobivust, andmekaitse eeskirjade järgimist, väliste teenuseosutajatega

(eelkõige biomeetriliste andmete kogumise alal) tehtava koostööga seotud kogemusi, sõrmejälgede võtmise 59 kuu reegli rakendamist ning taotluste vastuvõtmise ja menetlemise korraldamist. VIS määruse artikli 17 lõigete 12, 13 ja 14 ning artikli 50 lõike 4 kohaselt sisaldab aruanne samuti juhtumeid, kui sõrmejälgi ei saanud faktiliselt esitada või kui nende esitamine ei olnud õiguslikel põhjustel nõutav, ning selliste juhtumite osakaalu võrreldes juhtumite arvuga, mil sõrmejäljed võeti. Aruanne sisaldab teavet juhtumite kohta, mil isikule, kes ei saanud sõrmejälgi faktiliselt esitada, keelduti viisat andmast. Vajaduse korral lisatakse aruandele asjakohased ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks.

Esimeses aruandes käsitletakse samuti küsimust, kas alla 12 aastastelt lastelt isikusamasuse tuvastamiseks ja isiku kontrollimiseks sõrmejälgede võtmise usaldusväärsus on piisav ning eelkõige seda, kuidas sõrmejäljed vanusega muutuvad, tuginedes seejuures komisjoni uuringu tulemustele.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Käesolev määrus on vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingule tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 391/2009,

23. aprill 2009,

laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust, ⁽¹⁾võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009 heaks kiidetud ühisteksti ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/57/EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta) ⁽⁴⁾ on korduvalt oluliselt muudetud. Kuna on tehtud uusi muudatusi, tuleks selguse huvides kõnealused sätted uuesti sõnastada.

(2) Tulenevalt direktiivi 94/57/EÜ sätete olemusest tundub kohane direktiivi sätted uuesti sõnastada kahes erinevas ühenduse õigusaktis, nimelt direktiivi ja määruses.

⁽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 arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 632), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 190 E, 29.7.2008, lk 1), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20.

(3) Laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevad organisatsioonid peaksid olema võimelised pakkuma oma teenuseid kogu ühenduses ja üksteisega konkureerima, tagades samal ajal meresõiduohutuse ja keskkonna kaitse võrdse taseme. Seepärast tuleks kehtestada nende tegevuseks vajalikud ühesugused kutsestandardid ja kohaldada neid terves ühenduses.

(4) Selle eesmärgi poole tuleks püüelda meetmete abil, mis sobivad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) asjaomase tegevusega ning vajaduse korral rajanevad sellel ja täiendavad seda. Lisaks peaksid liikmesriigid ja komisjon edendama IMO rahvusvahelise eeskirja väljatöötamist tunnustatud organisatsioonide jaoks.

(5) Laevade turvalisuse suurendamiseks ja nende tekitatud reostuse vältimiseks tuleks kehtestada organisatsioonide tunnustamise miinimumnõuded. Seetõttu tuleks tugevdada direktiivis 94/57/EÜ kehtestatud miinimumnõudeid.

(6) Esialgse tunnustuse andmiseks organisatsioonidele, kes soovivad volitusi liikmesriikide nimel tegutsemiseks, saaks komisjon käesolevas määruses sätestatud miinimumnõuetele vastavust tõhusamalt ning ühtlustatult ja tsentraliseeritult hinnata koos tunnustamist taotlevate liikmesriikidega.

(7) Tunnustus tuleks anda ainult organisatsiooni kvaliteedi- ja ohutusealase tegevuse alusel. Tuleks tagada, et tunnustuse ulatus vastaks alati asjaomase organisatsiooni tegelikele võimsusele. Lisaks tuleks tunnustamise puhul arvesse võtta tunnustatud organisatsioonide erinevat õiguslikku seisundit ja struktuuri ning tagada jätkuvalt käesolevas määruses sätestatud miinimumnõuete ühtne kohaldamine ja ühenduse kontrollide tõhusus. Olenemata oma struktuurist peaks tunnustust taotlev organisatsioon osutama teenuseid kogu maailmas ning selle juriidilised üksused peaksid omama ülemaailmset solidaarvastutust.

(8) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽⁵⁾

⁽⁵⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (9) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat määrust, et inkorporeerida hilisemaid muudatusi määrusega seotud rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides, et ajakohastada I lisa miinimumnõudeid ja võtta vastu nõuded, mille alusel hinnatakse tunnustatud organisatsioonide reeglite, protseduuride ja tegevuse tõhusust seoses nende poolt klassifitseeritud laevade ohutusega ja reostuse vältimisega. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (10) On äärmiselt oluline, et tunnustatud organisatsiooni suutmatust täita oma kohustusi on võimalik käsitleda viivitamata, tõhusalt ja proportsionaalselt. Esmane eesmärk peaks olema saada jagu puudustest, et kõrvaldada võimalikud meresõiduohutust ja keskkonda ohustavad tegurid varajases järgus. Seepärast tuleks komisjonile anda vajalikud volitused nõuda, et tunnustatud organisatsioon kohustuks võtma vajalikud ennetus- ja heastusmeetmed, ja kehtestada sunnivahendina trahvid ja karistusmaksed. Komisjon peaks volituste teostamisel austama põhiõigusi ning tagama, et organisatsioonil on kogu menetluse jooksul võimalus ärakuulamisele.
- (11) Vastavalt kogu ühendust hõlmavale lähenemisele tuleb otsus käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi mittemärgitavalt organisatsioonilt tunnustuse äravõtmise kohta, kui eespool nimetatud meetmed osutuvad ebatõhusaks või kui organisatsioon ohustab muul viisil lubamatult meresõiduohutust või keskkonda, teha ühenduse tasandil ning seepärast peaks selle tegema komisjon komiteemenetluse kohaselt.
- (12) Ühtlustatult ja tsentraliseeritult on võimalik tõhusamalt läbi viia tunnustatud organisatsioonide järjepidevat järelkontrolli, hindamiseks nende vastavust käesolevale määrusele. Seepärast on kohane nimetatud ülesanne ühenduse nimel usaldada komisjonile, kes tegutseb koos tunnustamist taotleva liikmesriigiga.
- (13) Osana tunnustatud organisatsioonide tegevuse kontrollimisest on oluline, et komisjoni inspektoritel on juurdepääs laevadele ja laevadokumentidele, olenemata sellest, millise riigi lipu all laev sõidab, et teha kindlaks, kas tunnustatud organisatsioonid vastavad käesoleva määrusega sätestatud miinimumnõuetele kõikide asjakohastesse klassidesse kuuluvate laevade puhul.
- (14) Tunnustatud organisatsioonide suutlikkus kiiresti välja selgitada eeskirjade, menetluste ja sisekontrollide nõrgad kohad ning neid parandada on äärmiselt oluline nende kontrollitavate ja sertifitseeritavate laevade ohutuse seisukohalt. Kõnealust suutlikkust tuleks parandada kvaliteedi-hindamise ja sertifitseerimise üksuse kaudu, mis peaks olema äri- või poliitilistest huvidest sõltumatu, olema võimeline tegema ettepaneku kõigi tunnustatud organisatsioonide jätkuvat parandamist käsitlevate ühismeetmete kohta ja tagama tulemusliku koostöö komisjoniga.
- (15) Tunnustatud organisatsioonide eeskirjad ja menetlused on ohutuse suurendamise ning õnnetuste ja reostuse vältimise ühed võtmetegurid. Tunnustatud organisatsioonid on algatanud protsessi, mis peaks viima nende eeskirjade ja menetluste ühtlustamiseni. Ühenduse õigusaktid peaksid seda protsessi ergutama ja toetama, sest sellel peaks olema meresõiduohutusele ja samuti Euroopa laevaehitustööstuse konkurentsivõimele positiivne mõju.
- (16) Tunnustatud organisatsioonide kaubalaevade projekteerimist, ehitamist ja korrapärasest ülevaastust käsitlevate eeskirjade ühtlustamine on pidev protsess. Seetõttu tuleks oma eeskirjade olemasolu kohustust või nende koostamise tõendatud suutlikkust käsitleda ühtlustamise kontekstis ning see ei tohiks takistada tunnustatud organisatsioonide või tunnustamiseks võimalike taotlejate tegevust.
- (17) Tunnustatud organisatsioonid peaksid olema kohustatud ajakohastama oma tehnilisi standardeid ja neid järjepidevalt jõustama, et ühtlustada ohutuseeskirju ja tagada rahvusvaheliste eeskirjade ühtne rakendamine ühenduses. Kui tunnustatud organisatsioonide tehnilised standardid on identsed või väga sarnased, tuleks kaaluda materjalide, varustuse ja komponentide vastastikust tunnustamist sobivatel juhtudel, võttes eeskujuks kõige nõudlikumad ja rangemad standardid.
- (18) Kuigi iga tunnustatud organisatsioon peaks põhimõtteliselt ainult ise vastutama tema poolt sertifitseeritavate osade eest, sõltub tunnustatud organisatsioonide ja tootjate vastutus kokkulepitud tingimustest või konkreetsel juhul kohaldatavatest õigusaktidest.
- (19) Kuna mereõnnetuste vältimise põhilisteks vahenditeks on läbipaistvus, huvitatud poolte vaheline teabevahetus ning üldsuse õigus teabele juurde pääseda, peaksid tunnustatud organisatsioonid sadamariigi kontrolliasutustele andma ning üldsusele kättesaadavaks tegema kogu asjasse puutuva kohustusliku teabe nende klassi kuuluvate laevade kohta.

- (20) Et püüda vältida laevade klassi vahetamist vajaliku remondi vältimise eesmärgil, peaksid tunnustatud organisatsioonid omavahel vahetama igasugust asjasse puutuvat teavet klassi vahetavate laevade seisundi kohta ja kaasama sellesse vajaduse korral lipuriigi.
- (21) Merenduse sidusrühmade, sealhulgas laevatöökodade, varustuse tarnijate ja laevaomanike intellektuaalomandi õiguste kaitse ei tohiks takistada tavapärasest äritegevust ning lepingujärgsete teenuste osutamist nimetatud osapoolte vahel.
- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002⁽¹⁾ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet peaks tagama käesoleva määruse kohaldamiseks vajaliku toetuse.
- (23) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt kehtestada meetmed, mida peavad järgima ühenduses laevade kontrollimise, ülevaatuse ja sertifitseerimisega tegelevad organisatsioonid, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning käesoleva määruse ulatuse tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (24) Meetmed, mida liikmesriigid peavad järgima oma suhetes laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonidega, on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivis 2009/15/EÜ (laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta),⁽²⁾

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Käesoleva määrusega kehtestatakse meetmed, mida laevu kontrollivad, ülevaatavad ja sertifitseerivad organisatsioonid peavad järgima, et täita meresõiduohutust ja merereostuse vältimist käsitlevaid rahvusvahelisi konventsioone, edendades samas teenuste osutamise vabadust. See hõlmab rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamisalasse kuuluvate laevade keret, masinaid ja elektri- ja juhtimiseadmeid käsitlevate ohutusnõuete koostamist ja rakendamist.

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

⁽²⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 47.

Artikkel 2

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „laev” laev, mis kuulub rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamisalasse;
- b) „rahvusvahelised konventsioonid” 1. novembri 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74), v.a selle lisa XI-2 peatükk, 5. aprilli 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon ja 2. novembri 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatava merereostuse vältimise kohta (MARPOL) ning nende ajakohastatud protokollid ja muudatused ning asjakohased, kõikides liikmesriikides kohustuslikud ajakohastatud eeskirjad;
- c) „organisatsioon” juriidiline isik, tema tütarettevõtjad ja muud tema kontrolli all olevad isikud, kes koos või eraldi täidavad käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid;
- d) „kontroll” punkti c kohaldamisel, õigused, lepingud või mis tahes muud seadusjärgsed või tegelikud vahendid, mis kas üksikult või koos annavad võimaluse otsustavalt mõjutada juriidilist isikut või võimaldavad nimetatud isikul täita käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid;
- e) „tunnustatud organisatsioon” käesoleva määruse kohaselt tunnustatud organisatsioon;
- f) „volitamine” toiming, millega liikmesriik delegerib tunnustatud organisatsioonile volitused või pädevuse;
- g) „seadusjärgne tunnistus” tunnistus, mis on väljastatud lipuriigi poolt või tema nimel rahvusvaheliste konventsioonide kohaselt;
- h) „eeskirjad ja menetlused” tunnustatud organisatsiooni nõuded laevade projekteerimise, ehitamise, varustamise, hooldamise ja ülevaatamise kohta;
- i) „klassifikatsiooni-tunnistus” tunnustatud organisatsiooni väljastatud dokument, mis tõendab, et tema kehtestatud ja avalikustatud eeskirjade ja menetluste kohaselt on laev sobiv teatavaks otstarbeks või kasutuseks;
- j) „asukoht” organisatsiooni registrijärgne asukoht, juhatuse asukoht või põhitegevuskoht.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid, kes soovivad anda volitused seni tunnustamata organisatsioonile, esitavad komisjonile tunnustamistaotluse koos kogu teabe ning tõenditega organisatsiooni vastavuse kohta I lisas sätestatud miinimumnõuetele ja tingimustele ning organisatsiooni võetud kohustuse kohta täita artikli 8 lõike 4 ning artiklite 9, 10 ja 11 sätteid.

2. Komisjon hindab koos taotluse esitanud liikmesriigiga organisatsioone, kelle kohta tunnustamistaotlus esitati, kontrollimaks organisatsioonide vastavust lõikes 1 osutatud nõuetele ning nende nõuete täitmiseks kohustumist.

3. Komisjon keeldub vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele tunnustamast organisatsioone, mis ei vasta käesoleva artikli lõikes 1 osutatud nõuetele või mille tegevust käsitatakse artiklis 14 sätestatud kriteeriumide alusel meresõiduohutust või keskkonda lubamatult ohustavana.

Artikkel 4

1. Komisjon annab tunnustuse vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

2. Tunnustus antakse ainult neile organisatsioonidele, kes täidavad artiklis 3 osutatud nõuded.

3. Tunnustus antakse asjaomasele juriidilisele isikule, kes on kõikide tunnustatud organisatsiooni moodustavate juriidiliste isikute emaaetevõte. Tunnustus laieneb kõigile juriidilistele isikutele, kes aitavad tagada, et kõnealune organisatsioon pakub oma teenustele ülemaailmset katet.

4. Komisjon võib, tegutsedes vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, tunnustust piirata teatavatele laevatiipidele, teatava suurusega laevadele, teatavatele kaubavahetustehingutele või nende kombinatsioonidele vastavalt asjaomase organisatsiooni tegelikule võimsusele ja pädevusele. Sellisel juhul esitab komisjon piirangu põhjused ning tingimused, mille korral piirang kõrvaldatakse või võidakse seda laiendada. Nimetatud piirangut võib igal ajal läbi vaadata.

5. Komisjon koostab loendi käesoleva artikli kohaselt tunnustatud organisatsioonidest ja ajakohastab seda korrapäraselt. Nimetatud loend avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Kui komisjon leiab, et tunnustatud organisatsioon ei vasta I lisas sätestatud miinimumnõuetele või ei täida käesolevast määrusest

tulenevaid kohustusi, või kui tunnustatud organisatsiooni tegevus seoses meresõiduohutusega ja reostuse vältimisega on märgatavalt halvenenud, ilma et ta siiski ohustaks lubamatult ohutust või keskkonda, nõuab ta asjaomaselt tunnustatud organisatsioonilt kindlaksmääratud tähtaja jooksul vajalike ennetus- ja heastusmeetmete võtmist, et tagada kõnealuste miinimumnõuete ja kohustuste täielik järgimine ja et eelkõige kõrvaldada mis tahes võimalik oht meresõiduohutusele ja keskkonnale või muul viisil tegelda tegevuse halvenemise põhjustega.

Kui esineb võimalik vahetu oht meresõiduohutusele või keskkonnale, võivad ennetus- ja heastusmeetmed sisaldada ajutisi kaitsemeetmeid.

Ilma et see piiraks nende viivitamatut rakendamist, teatab komisjon kõigile liikmesriikidele, kes on andnud volitused asjaomastele tunnustatud organisatsioonidele, siiski eelnevalt meetmetest, mida ta kavatseb võtta.

Artikkel 6

1. Komisjon võib lisaks artikli 5 alusel võetavatele meetmetele määrata vastavalt artikli 12 lõikes 2 osutatud nõuandekomitee menetlusele trahvid tunnustatud organisatsioonile,

a) — kelle tõsine või korduv I lisas sätestatud miinimumnõuete rikkumine või käesoleva määruse artikli 8 lõikes 4, artiklites 9, 10 ja 11 sätestatud kohustuste mitte täitmine

või

— kelle halvenenud tegevus osutab tõsistele struktuuri, süsteemi, menetluste või sisekontrolliga seotud puudustele või

b) kes on tahtlikult esitanud komisjonile artikli 8 lõike 1 kohase hindamise käigus ebaõigeid, mittetäielikke või eksitavaid andmeid või muul viisil hindamist takistanud.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib komisjon määrata perioodilised karistusmaksed tunnustatud organisatsiooni suhtes, kes ei võta komisjoni nõutud ennetus- või heastusmeetmeid või põhjustab põhjendamatuid viivitusi, kuni nõutud meetme täieliku ellu viimiseni.

3. Lõigetes 1 ja 2 osutatud trahvid ja perioodilised karistusmaksed on hoiatavad ja proportsionaalsed nii juhtumi tõsiduse kui ka asjaomase tunnustatud organisatsiooni tegeliku võimsuse suhtes ja nende puhul võetakse eelkõige arvesse ohutuse või keskkonnakaitse rikkumise ulatust.

Need kehtestatakse alles pärast seda, kui asjaomasele tunnustatud organisatsioonile ja liikmesriigile on antud võimalus esitada oma märkused.

Trahvide ja perioodiliste karistumaksete kogusumma ei ületa 5 % tunnustatud organisatsiooni viimase kolme majandusaasta keskmisest kogukäibest seoses käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva tegevusega.

4. Euroopa Ühenduste Kohtul on täielik pädevus läbi vaadata otsused, millega komisjon on määranud trahvid või perioodilised karistumaksed. Euroopa Kohus võib määratud trahvi või perioodilise karistumakse tühistada, seda vähendada või suurendada.

Artikkel 7

1. Komisjon tühistab järgmise organisatsiooni tunnustuse:

- a) kes rikub tõsiselt või korduvalt I lisas sätestatud miinimumnõudeid või ei täida käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, nii et see võib lubamatult ohustada meresõiduohutust või keskkonda;
- b) kelle tõsine ja korduv ebapädev tegevus seoses ohutusega ja reostuse vältimisega ohustab lubamatult meresõiduohutust või keskkonda;
- c) kes tema tegevuse hindamise käigus takistab komisjoni selle läbiviimist või katkestab selle korduvalt;
- d) kes ei tasu artikli 6 lõigetes 1 ja 2 osutatud trahve ja/või perioodilisi karistumakseid või
- e) kes taotleb talle vastavalt artiklile 6 määratud trahvide suhtes kas rahalist katet või hüvitamist.

2. Lõike 1 punktide a ja b kohaldamisel teeb komisjon otsuse kogu olemasoleva teabe alusel ja võtab sealhulgas arvesse järgmisi asjaolusid:

- a) vastavalt artikli 8 lõikele 1 tehtud hindamise tulemused asjaomase tunnustatud organisatsiooni kohta;
- b) aruanded, mille liikmesriigid on esitanud vastavalt direktiivi 2009/15/EÜ artiklile 10;
- c) tunnustatud organisatsioonide klassifitseeritud laevadega toimunud õnnetuste analüüsid;

d) artikli 6 lõike 1 punktis a osutatud puuduste kordumine;

e) kuivõrd puudused mõjutavad tunnustatud organisatsiooni klassifitseeritud laevu ja

f) artikli 6 lõikes 2 osutatud meetmete ebatõhusus.

3. Tunnustamise tühistamise otsustab komisjon omal algatusel või liikmesriigi taotlusel vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele pärast seda, kui asjaomasele tunnustatud organisatsioonile on antud võimalus esitada oma märkused.

Artikkel 8

1. Komisjon hindab koos liikmesriigiga, kes asjaomase tunnustamisaotluse esitas, korrapäraselt ning vähemalt kord kahe aasta jooksul kõiki tunnustatud organisatsioone, et kontrollida, kas nad täidavad käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi ja nende vastavust I lisas esitatud miinimumnõuetele. Hinnang käsitleb vaid tunnustatud organisatsioonide sellist tegevust, mis kuulub käesoleva määruse kohaldamisalasse.

2. Hindamiseks tunnustatud organisatsioone valides pöörab komisjon erilist tähelepanu tunnustatud organisatsiooni näitajatele meresõiduohutuse ja reostuse vältimise vallas, ohvrite statistikale ning liikmesriikide poolt direktiivi 2009/15/EÜ artikli 10 kohaselt esitatud aruannetele.

3. Hindamine võib hõlmata külastusi tunnustatud organisatsiooni piirkondlikesse filiaalidesse ning tegutsevate ja ehitatavate laevade pistelist kontrollimist, et kontrollida tunnustatud organisatsiooni tegevust. Sel juhul teavitab komisjon vajaduse korral seda liikmesriiki, kus piirkondlik filiaal asub. Komisjon esitab liikmesriikidele hindamise tulemuste kohta aruande.

4. Iga tunnustatud organisatsioon teeb igal aastal artikli 12 lõikes 1 osutatud komiteele kättesaadavaks oma kvaliteedijuhtimise süsteemi läbivaatuse tulemused.

Artikkel 9

1. Tunnustatud organisatsioonid tagavad, et komisjonil on juurdepääs artikli 8 lõikes 1 osutatud hindamiseks vajalikule teabele. Mitte ükski lepingu säte ei või piirata nimetatud juurdepääsu.

2. Tunnustatud organisatsioonid tagavad laevaomanikega või laevade kasutajatega sõlmitud lepingutes, mis käsitlevad laevale seadusjärgsete tunnistuste või klassifikatsioonitunnistuste väljastamist, et tunnustus antakse välja üksnes juhul, kui osalised ei piira komisjoni inspektorite pääsu kõnesoleva laeva pardale artikli 8 lõikes 1 sätestatud eesmärgi kohaselt.

Artikkel 10

1. Tunnustatud organisatsioonid konsulteerivad korrapäraselt omavahel, et säilitada oma eeskirjade, menetluste ja nende rakendamise samaväärsus ning ühtlustatus. Nad teevad üksteisega koostööd, et saavutada rahvusvaheliste konventsioonide ühesugune tõlgendamine, ilma et see piiraks lipuriikide volituste kohaldamist. Tunnustatud organisatsioonid lepivad asjakohastel juhtudel kokku tehnilised ja menetlustingimused, mille alusel nad tunnustavad vastastikku materjalide, varustuse ja komponentide klassifikatsioonitunnistusi, mis on välja antud nende vastavate samaväärsete standardite kohaselt, võttes eeskujuks kõige nõudlikumad ja rangemad standardid.

Kui vastastikuse tunnustamise suhtes ei ole oluliste ohutusküsimuste tõttu võimalik kokku leppida, esitavad tunnustatud organisatsioonid selle kohta selgesõnalised põhjendused.

Kui tunnustatud organisatsioon tuvastab ülevaatusel või muul viisil, et materjalid, varustus või komponendid ei vasta sertifikaadile, võib kõnealune organisatsioon keelduda selliste materjalide, varustuse või komponentide pardale paigutamiseks luba andmast. Kõnealune tunnustatud organisatsioon teavitab sellest viivitamata teisi tunnustatud organisatsioone ja teatab oma keeldumise põhjused.

Tunnustatud organisatsioonid tunnustavad klassifitseerimisel laevavarustust, millel on nõukogu 20. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/98/EÜ (laevavarustuse kohta) ⁽¹⁾ kohane nõuetele vastavuse märgis („roolimärgis“).

Nad annavad komisjonile ja liikmesriikidele korrapäraselt aru standardite vallas tehtud olulistest edusammudest ja materjalide, varustuse ja komponentide sertifikaatide vastastikusest tunnustamisest.

2. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt 17. juuniks 2014 aruande, mis põhineb sõltumatul uuringul ning milles käsitletakse nõuete ja eeskirjade ühtlustamises ning materjalide, varustuse ja komponentide sertifikaatide vastastikusel tunnustamises tehtud edusamme.

3. Tunnustatud organisatsioonid teevad koostööd sadamariigi kontrolliasutustega, kui tegemist on nende klassi kuuluva laevaga, eelkõige teatud puuduste või muude lahknevuste kõrvaldamise hõlbustamiseks.

4. Tunnustatud organisatsioonid esitavad kõikide liikmesriikide ametiasutustele, kellel on direktiivi 2009/15/EÜ artiklis 3 sätestatud volitused, ning komisjonile kogu asjasse puutuva teabe nende poolt klassifitseeritud laevade, ühest klassist teise üleminekute, klassi muutmise ja klassist väljaarvamise kohta, olenemata laevade lipuriigist.

Teave nende klassifitseeritud laevadega seotud ühest klassist teise üleminekute, klassi muutmise ja klassist väljaarvamise kohta, sealhulgas teave ülevaatusel viivitamise, soovitude täitmise viivitamise, klassitingimuste, kasutustingimuste või kasutuspiirangute kohta saadetakse laeva lipuriigist olenemata elektrooniliselt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) ⁽²⁾ rakendamise eesmärgil liikmesriikide kasutatavasse ühisesse kontrolliandmebaasi samal ajal teabe registreerimisega tunnustatud organisatsiooni enda süsteemides ja hiljemalt 72 tunni jooksul pärast teabe edastamise põhjustanud sündmuse toimumist. Kõnealune teave, v.a järgitud soovitud ja tingimused, avaldatakse nende tunnustatud organisatsioonide veebilehel.

5. Lipuriigist olenemata ei väljasta tunnustatud organisatsioonid seadusjärgseid tunnistusi meresõiduohutusega seotud põhjustel klassist välja arvatud või muudetud klassiga laevale enne, kui nad on lipuriigi pädevale ametiasutusele andnud võimaluse esitada mõistliku aja jooksul oma arvamus täieliku kontrollimise vajalikkusest.

6. Ühest klassist teise üleminekuga ühe tunnustatud organisatsiooni alt teise alla siirdumisel annab üleandev organisatsioon ülevõtvale organisatsioonile liigse viivituse täieliku toimiku laeva kohta ja eelkõige teavitab teda

a) kõikidest ülevaatusel viivitustest;

b) kõikidest soovitude täitmise viivitustest ja laeva suhtes kehtestatud klassitingimustest;

c) laeva kohta välja antud kasutustingimustest ja

d) laeva kohta välja antud kasutuspiirangutest.

Ülevõttev organisatsioon võib laevale uued tunnistused välja anda üksnes pärast kõikide viivitatud ülevaatusel rahuldavat läbimist ning laeva kohta varem antud täitmata soovitude või klassitingimuste täitmist üleandva organisatsiooni poolt sedastatud viisil.

Enne tunnistuste väljaandmist peab ülevõttev organisatsioon üleandvat organisatsiooni teavitama tunnistuste väljaandmise kuupäevast ning tegema teatavaks iga viivitatud ülevaatusel, täitmata soovitude ja klassitingimuste täitmise kuupäeva, koha ning seonduvad meetmed.

⁽¹⁾ EÜT L 46, 17.2.1997, lk 25.

⁽²⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 57.

Tunnustatud organisatsioonid kehtestavad ühtsed nõuded selliste ühest klassist teise ülemineku juhtude jaoks, mille puhul on vaja erilisi ettevaatusabinõusid, ning rakendavad neid. Kõnealused juhud hõlmavad vähemalt 15aastaste või vanemate laevade üleminekut ühest klassist teise ja üleminekut tunnustamata organisatsioonilt tunnustatud organisatsioonile.

Tunnustatud organisatsioonid teevad omavahel koostööd käesoleva lõike nõuetekohaseks rakendamiseks.

Artikkel 11

1. Tunnustatud organisatsioonid loovad hiljemalt 17. juuniks 2011 sõltumatu kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksuse, mis vastab kohaldatavatele rahvusvahelistele standarditele ja kus asjakohased laevatööstuses tegutsevad kutseühingud võivad osaleda nõuandjana, ning juhivad selle tegevust.

2. Kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksusel on järgmised ülesanded:

- a) tunnustatud organisatsioonide kvaliteedijuhtimise süsteemide sageda ja korrapärane hindamine vastavalt ISO 9001 kvaliteedistandardi nõuetele;
- b) tunnustatud organisatsioonide, sealhulgas artikli 3 kohaselt tunnustamist taotlevate organisatsioonide kvaliteedijuhtimise süsteemide sertifitseerimine;
- c) rahvusvaheliselt tunnustatud kvaliteedijuhtimise standardite tõlgenduste väljaandmine, et võtta eelkõige arvesse tunnustatud organisatsioonide olemuse ja kohustuste iseärasusi, ning
- d) tunnustatud organisatsioonide eeskirjade, menetluste ja sisekontrollimehhanismide parandamist käsitlevate üksik- ja ühissuovituste vastuvõtmine.

3. Kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksusel on tunnustatud organisatsioonidest sõltumatuks tegutsemiseks vajalikud juhtimisstruktuurid ja volitused ning ülesannete tõhusaks ja kõrgeimatele kutsestandarditele vastavaks täitmiseks vajalikud vahendid, tagades neid ülesandeid täitvate isikute sõltumatuse. Kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksus kehtestab ise oma töömeetodid ja töökorra.

4. Kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksus võib paluda abi teistelt välistelt kvaliteedihindamise asutustelt.

5. Kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksus edastab huvitatud pooltele, sealhulgas lipuriikidele ja komisjonile, täieliku teabe oma iga-aastase tööplaani ning järelduste ja soovituste kohta eelkõige seoses meresõiduohutust halvendavate olukordadega.

6. Komisjon hindab perioodiliselt kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksust.

7. Komisjon annab liikmesriikidele aru hindamise ja järeldamise tulemustest.

Artikkel 12

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

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

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

Artikkel 13

1. Käesolevat määrust võib selle kohaldamisala laiendamata muuta, et ajakohastada I lisas sätestatud miinimumnõudeid, võttes eelkõige arvesse IMO asjakohaseid otsuseid.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 12 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Käesoleva määruse artikli 2 punktis b määratletud rahvusvahelistes konventsioonides tehtud muudatused võib käesoleva määruse kohaldamisalast välja jätta määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 alusel.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Artikkel 14

1. Komisjon võtab vastu ja avaldab

- a) nõuded, mille alusel hinnatakse eeskirjade ja menetluste tõhusust ja tunnustatud organisatsioonide tegevust seoses nende liigitatud laevade ohutusega ja reostuse vältimisega, pidades eelkõige silmas andmeid, mis on saadud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi ja/või muude samalaadsete kavade abil;
- b) nõuded, mille alusel määratakse kindlaks, kas sellist tegevust käsitatakse meresõiduohutust ja keskkonda lubamatult ohustavana, ning mille puhul võib arvesse võtta väiksemaid või hästi spetsialiseerunud organisatsioone mõjutavaid eriasjaolusid.

Need meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 12 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, täiendades seda, ning mis on seotud artikli 6 ja vajaduse korral artikli 7 rakendamisega, võetakse vastu vastavalt artikli 12 lõikes 4 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

3. Ilma et see piiraks I lisas sätestatud miinimumnõuete kohaldamist, võib komisjon vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele võtta vastu nende tõlgendamise eeskirjad ning võib kaaluda eesmärkide kehtestamist I lisa A osa punktis 3 osutatud üldiste miinimumnõuete jaoks.

Artikkel 15

1. Organisatsioonid, kellele käesoleva määruse jõustumise ajal on antud tunnustus vastavalt direktiivile 94/57/EÜ, säilitavad tunnustuse, kui lõikest 2 ei tulene teisiti.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

2. Ilma et see piiraks artiklite 5 ja 7 kohaldamist, vaatab komisjon hiljemalt 17. juuniks 2010 kõik direktiivi 94/57/EÜ alusel antud piiratud tunnustused uuesti üle vastavalt käesoleva määruse artikli 4 lõikele 3, et otsustada vastavalt artikli 12 lõikes 3 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, kas piiranguid tuleks asendada uutega või kõrvaldada. Piiranguid kohaldatakse seni, kuni komisjon on teinud otsuse.

Artikkel 16

Komisjon kontrollib artikli 8 lõike 1 kohase hindamise käigus, kas tunnustuse omanik on organisatsiooni asjakohane juriidiline isik, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva määruse sätteid. Vastasel juhul teeb komisjon otsuse nimetatud tunnustuse muutmise kohta.

Kui komisjon muudab tunnustust, kohandavad liikmesriigid tunnustatud organisatsiooniga sõlmitud lepinguid vastavalt kohandusele.

Artikkel 17

Komisjon teavitab iga kahe aasta tagant Euroopa Parlamenti ja nõukogu käesoleva määruse kohaldamisest.

Artikkel 18

Ühenduse ja liikmesriikide õiguses olevaid viiteid direktiivile 94/57/EÜ käsitatakse viidetena käesolevale määrusele ning neid loetakse vastavalt II lisas esitatud vastavustabelile.

Artikkel 19

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

I LISA

**ORGANISATSIOONIDE MIINIMUMNÕUDED ÜHENDUSE TUNNUSTUSE SAAMISEKS VÕI JÄTKAMISEKS
(osutatud artiklis 3)**

A. ÜLDISED MIINIMUMNÕUDED

1. Tunnustatud organisatsioon peab olema oma asukohariigi juriidiline isik. Tema raamatupidamisarvestust tõendavad sõltumatud audiitorid.
2. Tunnustatud organisatsioon peab suutma tõendada, et tal on kaubalaevade projekteerimise ja ehitamise hindamisel suured kogemused.
3. Tunnustatud organisatsiooni teenistuses peab igal ajahetkel olema piisav arv juhtiv-, tehnilisi, abi- ja teadustöötajaid, mis on vastavuses tema klassifitseeritud laevade arvu ja liikidega ning sellega, kuivõrd organisatsioon on seotud laevade ehitamise ja ümberkujundamisega. Tunnustatud organisatsioon peab olema suuteline vajaduse korral saatma kõigile tööpaikadele vahendid ja töötajad, mis on piisavad ülesannete täitmiseks vastavalt punktides 6 ja 7 sisalduvatele üldistele miinimumnõuetele ning B osas sisalduvatele konkreetsetele miinimumnõuetele.
4. Tunnustatud organisatsioonil peavad olema üksikasjalikud rahvusvaheliselt tunnustatud standarditele vastavate kaubalaevade projekteerimise, ehitamise ja korrapärase ülevaatuse eeskirjad ja menetlused või selleks tõendatud suutlikkus ning ta peab neid eeskirju ja menetlusi kohaldama. Need tuleb avaldada ja neid peab pidevalt täiustama uurimis- ja arendustöö abil.
5. Tunnustatud organisatsioon peab oma laevaregistri avaldama igal aastal või hoidma seda üldsusele kättesaadavas elektroonilises andmebaasis.
6. Tunnustatud organisatsioon ei tohi olla laevaomanike, -ehitajate ega muude isikute mõju all, kes on laevade valmistamise, varustamise, remontimise või käitamisega majanduslikult seotud. Tunnustatud organisatsiooni tulud ei sõltu olulisel määral ühest tulundusettevõttest. Tunnustatud organisatsioon ei täida klassifitseerimis- ega seadusjärgseid ülesandeid, kui ta on laeva omanik või kasutaja või kui tal on nimetatutega äri-, isiklike või perekondlike sidemeid. See keeld kehtib ka tunnustatud organisatsioonis töötavate inspektorite suhtes.
7. Tunnustatud organisatsioon peab tegutsema vastavalt IMO resolutsiooni A.789(19) (ametiasutuse nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide kontrolli ja sertifitseerimisnõuete kohta) lisale, niivõrd kui need sätted hõlmavad käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvaid küsimusi.

B. KONKREETSSED MIINIMUMNÕUDED

1. Tunnustatud organisatsioonil on ülemaailmne võrk oma põhikohaga inspektoritest või erand- ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel muude tunnustatud organisatsioonide põhikohaga inspektoritest.
2. Tunnustatud organisatsioonis peab kehtima eetikakoodeks.
3. Tunnustatud organisatsiooni tuleb juhtida ja hallata nii, et oleks tagatud ametiasutuse nõutava teabe salajasus.
4. Tunnustatud organisatsioon peab andma ametiasutusele, komisjonile ja huvitatud isikutele vajalikku teavet.

5. Tunnustatud organisatsioon, selle inspektorid ja tehnilised töötajad teevad oma tööd, kahjustamata mingil moel laevatöökodade, varustuse tarnijate ja laevaomanike intellektuaalomandi õigusi, sealhulgas patente, litsentse, oskusteavet ja igasuguseid muid teadmisi, mille kasutamine on rahvusvahelisel, ühenduse või riiklikul tasandil õiguslikult kaitstud; mitte mingil tingimisel ja hoolimata artiklist 17 ei tohi tunnustatud organisatsioon ega teenistusse võetud inspektorid ja tehnilised töötajad edastada või teatavaks teha ehitatavatel või remonditavatel laevadel tehtava ülevaate, kontrolli ja järelevalve käigus saadud äriselt olulisi andmeid.
6. Tunnustatud organisatsiooni juhtkond peab olema määratlenud ja kirja pannud oma kvaliteedipõhimõtted, -eesmärgid ja -kohustused ning taganud nende põhimõtete mõistmise, rakendamise ja täitmise tunnustatud organisatsiooni kõikidel tasanditel. Tunnustatud organisatsiooni poliitika peab hõlmama ohutusega ja reostuse vältimisega seotud eesmärgid ning näitajaid.
7. Tunnustatud organisatsioon peab tagama
 - a) oma eeskirjade ja menetluste kavakindla koostamise ja kohaldamise;
 - b) oma eeskirjade ja menetluste täitmise ning siseseaduste kehtestamise teenuse kvaliteedi mõõtmiseks, pidades silmas nimetatud eeskirju ja menetlusi;
 - c) tunnustatud organisatsiooni volitustega hõlmatud seadusjärgse tegevusega seotud tingimuste täitmise ning sise-süsteemi kehtestamise teenuse kvaliteedi mõõtmiseks rahvusvahelisi konventsioone silmas pidades;
 - d) nende töötajate vastutuse, pädevuse ja omavaheliste suhete määratlemise ja kirjapanemise, kelle töö mõjutab tunnustatud organisatsiooni teenuste kvaliteeti;
 - e) kogu töö toimumise kontrollitud tingimustes;
 - f) sellise järelevalvesüsteemi olemasolu, mille abil jälgitakse tunnustatud organisatsioonis töötavate inspektorite ning tehniliste ja haldustöötajate tegevust ja tööd;
 - g) inspektorite ulatuslikud teadmised konkreetse laevatuübi kohta, millega nad konkreetse ülevaate puhul töötavad, ning asjaomaste kohaldatavate nõuete kohta;
 - h) inspektorite erialase ettevalmistamise ja nende teadmiste pideva ajakohastamise süsteemi rakendamise;
 - i) selliste andmete säilitamise, mis tõendavad nõutavate standardite täitmist osutatud teenustega hõlmatud valdkondades ja kvaliteedisüsteemi toimimise tulemuslikkust;
 - j) tervikliku süsteemi olemasolu, mis on vajalik kvaliteedialast tegevust käsitlevate siseauditite kavandamiseks ja dokumenteerimiseks kõikides tegevuskohtades;
 - k) selliste sertifitseerimise ühtlustatud süsteemiga nõutud kohustuslike ülevaatuste ja kontrollimiste tegemise, milleks tunnustatud organisatsioon on volitatud, kooskõlas ülevaate ja sertifitseerimise ühtlustatud süsteemiga seotud ülevaatusjuhiseid käsitleva IMO resolutsiooni A.948(23) lisa ja liitega;
 - l) selgete ja otseste vastutus- ning kontrollisuhete kehtestamise tunnustatud organisatsiooni peakorteri ja piirkondlike filiaalide vahel ning tunnustatud organisatsioonide ja nende inspektorite vahel.

8. Tunnustatud organisatsioon peab olema kujundanud ja rakendanud tõhusa sisese kvaliteedisüsteemi, mis peab põhinema rahvusvaheliselt tunnustatud kvaliteedistandardite asjakohastel osadel ja on kooskõlas standarditega EN ISO/IEC 17020:2004 (kontrollasutused) ja EN ISO 9001:2000 (kvaliteedijuhtimise süsteemid, nõuded), nagu neid on tõlgendanud ja sertifitseerinud artikli 11 lõikes 1 osutatud kvaliteedihindamise ja sertifitseerimise üksus.
 9. Tunnustatud organisatsiooni eeskirju ja menetlusi peab rakendama nii, et organisatsioonile jääb võimalus anda oma vahetute kogemuste ja otsuste põhjal usaldusväärne ja objektiivne hinnang asjaomaste laevade ohutuse kohta, kasutades selleks klassifikatsioonitunnistusi, mille alusel antakse välja seadusjärgsed tunnistused.
 10. Tunnustatud organisatsioonil peavad olema kõik vajalikud vahendid, et hinnata erialase ettevalmistusega töötajate abil ning vastavalt rahvusvahelise meresõiduohutuse korralduse (ISM) koodeksi rakendamist ametiasutuste poolt käsitleva IMO resolutsiooni A.913(22) lisa sätetele, kuidas rakendatakse ja hallatakse sertifitseerida kavandatavat meresõiduohutussüsteemi nii maismaal kui ka laevade pardal.
 11. Tunnustatud organisatsioon peab lubama oma eeskirjade ja menetluste koostamisel osaleda ametiasutuse esindajatel ja muudel asjaomastel isikutel.
-

II LISA

Vastavustabel

Direktiiv 94/57/EÜ	Direktiiv 2009/15/EÜ	Käesolev määrus
Artikkel 1	Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 punkt a	Artikli 2 punkt a	Artikli 2 punkt a
Artikli 2 punkt b	Artikli 2 punkt b	—
Artikli 2 punkt c	Artikli 2 punkt c	—
Artikli 2 punkt d	Artikli 2 punkt d	Artikli 2 punkt b
Artikli 2 punkt e	Artikli 2 punkt e	Artikli 2 punkt c
—	Artikli 2 punkt f	Artikli 2 punkt d
Artikli 2 punkt f	Artikli 2 punkt g	Artikli 2 punkt e
Artikli 2 punkt g	Artikli 2 punkt h	Artikli 2 punkt f
Artikli 2 punkt h	Artikli 2 punkt i	Artikli 2 punkt g
Artikli 2 punkt i	Artikli 2 punkt k	Artikli 2 punkt i
—	Artikli 2 punkt j	Artikli 2 punkt h
Artikli 2 punkt j	Artikli 2 punkt l	—
Artikli 2 punkt k	—	Artikli 2 punkt j
Artikkel 3	Artikkel 3	—
Artikli 4 lõike 1 esimene lause	—	Artikli 3 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 teine lause	—	Artikli 3 lõige 2
Artikli 4 lõike 1 kolmas lause	—	—
Artikli 4 lõike 1 neljas lause	—	Artikli 4 lõige 1
—	—	Artikli 3 lõige 3
—	—	Artikli 4 lõiked 2, 3 ja 4
—	—	Artikkel 5
—	—	Artikkel 6
—	—	Artikkel 7
Artikli 5 lõige 1	Artikli 4 lõige 1	—
Artikli 5 lõige 3	Artikli 4 lõige 2	—
Artikli 6 lõiked 1, 2, 3 ja 4	Artikli 5 lõiked 1, 2, 3 ja 4	—
Artikli 6 lõige 5	—	—
Artikkel 7	Artikkel 6	Artikkel 12
Artikli 8 lõike 1 esimene taane	Artikli 7 lõike 1 esimese lõigu punkt a	—
Artikli 8 lõike 1 teine taane	—	Artikli 13 lõige 1
Artikli 8 lõike 1 kolmas taane	Artikli 7 lõike 1 esimese lõigu punkt b	—
—	Artikli 7 lõike 1 teine lõik	Artikli 13 lõike 1 teine lõik
Artikli 8 lõige 2	Artikli 7 lõige 2	—
Artikli 8 lõike 2 teine lõik	—	Artikli 13 lõige 2

Direktiiv 94/57/EÜ	Direktiiv 2009/15/EÜ	Käesolev määrus
Artikli 9 lõige 1	—	—
Artikli 9 lõige 2	—	—
Artikli 10 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikkel 8	—
Artikli 10 lõike 1 punktid a, b, c ning lõiked 2, 3 ja 4	—	—
Artikli 11 lõiked 1 ja 2	Artikli 9 lõiked 1 ja 2	—
Artikli 11 lõiked 3 ja 4	—	Artikli 8 lõiked 1 ja 2
Artikkel 12	Artikkel 10	—
Artikkel 13	—	—
Artikkel 14	Artikli 11 lõiked 1 ja 2	—
—	Artikli 11 lõige 3	—
—	Artikkel 12	—
—		Artikkel 9
Artikli 15 lõige 1		Artikli 10 lõiked 1 ja 2
Artikli 15 lõige 2		Artikli 10 lõige 3
Artikli 15 lõige 3	—	Artikli 10 lõige 4
Artikli 15 lõige 4		Artikli 10 lõige 5
Artikli 15 lõige 5		Artikli 10 lõike 6 esimene, teine, kolmas ja viies lõik
—		Artikli 10 lõike 6 neljas lõik
Artikkel 16	Artikkel 13	—
Artikkel 17	Artikkel 16	—
—	Artikkel 14	—
—	Artikkel 15	—
		Artikkel 11
		Artikkel 14
		Artikkel 15
		Artikkel 16
		Artikkel 17
		Artikkel 18
		Artikkel 19
Lisa		I lisa
	I lisa	
	II lisa	II lisa

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 392/2009,

23. aprill 2009,

reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral

(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⁾, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti,

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühise transpordipoliitika raames on vaja võtta lisameetmeid, et suurendada meretranspordi ohutust. Nimetatud meetmed peaksid hõlmama vastutuse eeskirju reisijatele tekitatud kahju eest, kuna on oluline tagada, et laevaõnnetusse sattunud reisijad saavad sobiva suurusega hüvitise.
- (2) Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni 2002. aasta protokoll võeti vastu 1. novembril 2002. aastal Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) egiidi all. Ühendus ja selle liikmesriigid on otsustamas kõnealuse protokolliga ühinemise või selle ratifitseerimise üle. Igal juhul peaks käesolevasse määrusesse inkorporeeritud kõnealuse protokolliga sätteid kohaldama ühenduse suhtes hiljemalt alates 31. detsembrist 2012.
- (3) 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „Ateena konventsioon”) kohaldatakse ainult rahvusvahelise veo suhtes. Meretranspordi teenuste siseturul ei eristata riigisiseseid ja rahvusvahelisi vedusid ning seetõttu on asjakohane, et vastutuse tase ja olemus oleksid ühenduses ühesugused nii rahvusvahelise kui ka riigisisese veo puhul.
- (4) Ateena konventsiooniga ette nähtud kindlustusnõuete puhul tuleb võtta arvesse laevaomanike ja kindlustusseltside rahalisi vahendeid. Laevaomanikel peab olema võimalik täita neile kehtestatud kindlustusnõueteid majanduslikult vastuvõetaval viisil ning samuti tuleb arvesse võtta, eelkõige riigisiseseid veoteenuseid osutavate väikeste laevandusettevõtjate puhul, nende tegevuse hooajalist olemust. Seega tuleks käesolevas määruses kindlustusnõuete kehtestamisel arvesse võtta laevade eri klasse.
- (5) On asjakohane kohustada vedajat tegema ettemaksu reisija surma või isikukahju korral, seejuures ei tähenda ettemaks vastutuse tunnistamist.
- (6) Asjakohast teavet reisijatele antud õiguste kohta tuleks anda reisijatele enne nende reisi, või kui see on võimatu, siis hiljemalt väljumisel.
- (7) IMO juriidiline komitee võttis 19. oktoobril 2006. aastal vastu IMO reservatsiooni ja Ateena konventsiooni rakendamise suunised (edaspidi „IMO suunised”), et täpsustada mõningaid Ateena konventsiooniga, eelkõige näiteks terrorismiga seotud kahju hüvitamisega seonduvaid küsimusi. Seega saab IMO suuniseid pidada *lex specialis*’eks.
- (8) Käesoleva määrusega inkorporeeritakse osa IMO suuniseid ja muudetakse need siduvaks. Sel eesmärgil mõistetakse IMO suuniste sätetes, kus see esineb, eelkõige sõna „tuleks” all sõna „tuleb”.
- (9) Ateena konventsiooni sätteid (I lisa) ja IMO suuniseid (II lisa) tuleks tõlgendada ühenduse õigusaktide raames *mutatis mutandis*.

⁽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 arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 562), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 190 E, 29.7.2008, lk 17), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

- (10) Käesoleva määrusega kehtestatud vastutuskorda tuleks järk-järgult laiendada nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)⁽¹⁾ artiklis 4 sätestatud eri klassidega hõlmatud laevade suhtes. Arvesse tuleks võtta mõju sõiduhindadele ning võimalust saada nõutud tasemel mõistliku hinnaga kindlustuskate, lähtudes samas poliitikaasuunast laiendada reisijate õigusi ning teatud laevaliikluse hooajalisest olemusest.
- (11) Ateena konventsiooni artiklitega 17 ja 17a hõlmatud küsimused kuuluvad ühenduse ainupädevusse üksnes niivõrd, kui need artiklid mõjutavad nõukogu 22. detsembri 2000. aasta määrusega (EÜ) nr 44/2001 (kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades)⁽²⁾ kehtestatud eeskirju. Kui ühendus ühineb Ateena konventsiooniga, on kõnealused kaks sätet nimetatud ulatuses ühenduse õiguskorra osa.
- (12) Käesoleva määruse kohaldamisel tuleks väljendit „või on liikmesriigis registreeritud” tõlgendada selliselt, et laevapereta väljaprahtimise registreerimise süsteemi mõttes on lipuriik kas liikmesriik või Ateena konventsiooni osalisriik. Liikmesriigid ja komisjon peaksid võtma vajalikke samme, et kutsuda IMod üles töötama välja suuniseid laevapereta väljaprahtimise registreerimise süsteemi kohta.
- (13) Käesoleva määruse kohaldamisel ei tohiks mõiste „liikumisvarustus” tähendada ei pagasit ega sõidukeid Ateena konventsiooni artikli 8 tähenduses.
- (14) Käesoleva määruse rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused⁽³⁾.
- (15) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat määrust, et inkorporeerida hilisemaid muudatusi käesoleva määrusega seotud rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (16) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1406/2002⁽⁴⁾ loodud Euroopa Meresõiduohutuse Amet
- peaks komisjoni abistama käesoleva määrusega kehtestatud eeskirjade toimimise eduaruande ettevalmistamisel ja koostamisel.
- (17) Meresõiduohutuse erinevate riskide kindlaksmääramisel ja juhtimisel on otsustav ja peamine roll siseriiklikel asutustel, eelkõige sadamate valdajatel.
- (18) Liikmesriigid on võtnud oma 9. oktoobri 2008. aasta avaldusega meresõiduohutuse kohta kindla kohustuse väljendada hiljemalt 1. jaanuariks 2012 oma nõusolekut järgida merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta rahvusvahelist konventsiooni, mida on muudetud 1996. aasta protokolliga. Liikmesriigid võivad kasutada kõnealuse konventsiooni artikli 15 lõikes 3a sätestatud võimalust määrata käesoleva määruse erisätetega reisijate suhtes kohaldatav vastutuse piirmäärade süsteem.
- (19) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt õnnetusjuhtumi korral meritsi vedajate ja nende reisijate õiguste suhtes kohaldatavate ühtsete eeskirjade loomist, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning käesoleva määruse ulatuse ja toime tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuse artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse ühenduse vastutuse ja kindlustuse kord reisijate meritsi veol vastavalt järgmistele asjakohastele sätetele:

a) 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „Ateena konventsioon”) sätteid, mis esitatakse I lisas, ning

b) IMO reservatsioon ja IMO juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud Ateena konventsiooni rakendamise suunised (edaspidi „IMO suunised”), mis esitatakse II lisas.

⁽¹⁾ EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 12, 16.1.2001, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽⁴⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

2. Lisaks laiendatakse käesoleva määrusega kõnealuste sätete kohaldamisala ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A- ja B-klassi kuuluvatel parvlaevadel reisijate merevedude suhtes ja sätestatakse teatavad täiendavad nõuded.

3. Hiljemalt 30. juuniks 2013 esitab komisjon vajadusel õigusloomega seotud ettepaneku, et laiendada muu hulgas käesoleva määruse kohaldamisala direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt C- ja D-klassi kuuluvate laevade suhtes.

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolevat määrust kohaldatakse igasuguse rahvusvahelise veo suhtes Ateena konventsiooni artikli 1 punkti 9 tähenduses ja ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A- ja B-klassi kuuluvate parvlaevade merevedude suhtes järgmistel juhtudel:

- a) laev sõidab liikmesriigi lipu all või on liikmesriigis registreeritud;
- b) veoleping on sõlmitud liikmesriigis või
- c) lähte- või sihtkoht on vastavalt veolepingule liikmesriigis.

Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada kõigi ühe liikmesriigi piires toimuvate merevedude suhtes.

Artikkel 3

Vastutus ja kindlustus

1. Vastutus reisijate, nende pagasi ja sõidukite suhtes ja kindlustust või muud rahalist tagatist käsitlevad eeskirjad on reguleeritud käesoleva määrusega ning I lisas esitatud Ateena konventsiooni artiklitega 1 ja 1a, artikli 2 lõikega 2, artiklitega 3 kuni 16, 18, 20 ja 21 ning II lisas esitatud IMO suuniste sätetega.

2. II lisas esitatud IMO suunised loetakse siduvateks.

Artikkel 4

Liikumisvahendite või muu erivarustusega seotud hüvitis

Liikumispuudega reisija poolt kasutatavate liikumisvahendite või muu erivarustuse kaotamiseks või kahjustumise korral on vedaja vastutus reguleeritud Ateena konventsiooni artikli 3 lõikega 3. Hüvitis vastab asjaomase varustuse asendusväärtusele või vajadusel parandamiskuludele.

Artikkel 5

Üldine vastutuse piirmäär

1. Käesoleva määrusega ei muudeta vedaja või tegeliku vedaja õigusi ega kohustusi, mis on sätestatud siseriiklike õigusaktidega, millega rakendatakse merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta rahvusvahelist konventsiooni, nagu seda on muudetud 1996. aasta protokolliga, sealhulgas kõnealuse konventsiooni võimalikke tulevasi muudatusi.

Juhul kui sellised kohaldamisele kuuluvad siseriiklikud õigusaktid puuduvad, reguleeritakse vedaja või tegeliku vedaja vastutust üksnes käesoleva määruse artikliga 3.

2. Nõuete suhtes, mis tulenevad reisija surma põhjustamisest või talle isikukahju tekitamisest mis tahes IMO suuniste punktis 2.2 osutatud riski tõttu, võivad vedaja ja tegelik vedaja piirata oma vastutust vastavalt käesoleva artikli lõikes 1 osutatud sätetele.

Artikkel 6

Ettemakse

1. Kui reisija surma või isikukahju põhjustas meresõidu ohtlik juhtum, teeb vedaja, kes viis tegelikult läbi kogu veo või osa sellest, mille jooksul toimus meresõidu ohtlik juhtum, 15 päeva jooksul alates hüvitise õigust omava isiku kindlakstegemisest ettemakse, mis katab viivitamatud majanduslikud vajadused proportsionaalselt kahju suurusega. Reisija surma korral ei ole makse vähem kui 21 000 eurot.

Käesolevat sätet kohaldatakse ka siis, kui vedaja asukoht on ühenduses.

2. Ettemakse ei tähenda vastutuse tunnustamist ning selle võib käesoleva määruse alusel makstavatest hilisematest summadest maha arvata. Tagasimaksmisele kuulub ettemakse üksnes Ateena konventsiooni artikli 3 lõikes 1 või artiklis 6 või IMO suuniste A liites ettenähtud juhtudel või kui ettemakse saanud isikul ei olnud õigust hüvitisele.

Artikkel 7

Reisijate teavitamine

Ilma et see piiraks reisikorraldajate kohustusi vastavalt nõukogu 13. juuni 1990. aasta direktiivile 90/314/EÜ (reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta),⁽¹⁾ tagab vedaja või tegelik vedaja, et reisijatele antakse asjakohast ja arusaadavat teavet nende õiguste kohta vastavalt käesolevale määrusele.

⁽¹⁾ EÜT L 158, 23.6.1990, lk 59.

Kui veoleping on sõlmitud liikmesriigis, antakse kõnealust teavet kõigis müügikohtades, kaasa arvatud telefoni- ja internetimüügi puhul. Kui väljumiskoht on liikmesriigis, antakse teavet enne väljumist. Kõigil muudel juhtudel antakse teavet hiljemalt väljumisel. Selles ulatuses, milles vedaja või tegelik vedaja on andnud käesoleva artikli kohaselt nõutud teavet, ei ole teine kohustatud seda teavet andma. Teavet antakse kõige sobivamas vormis.

Käesoleva artikli kohase teavitamisnõude täitmise eesmärgil annab vedaja või tegelik vedaja reisijatele vähemalt selle teabe, mis sisaldub komisjoni poolt koostatud ja avalikustatud käesoleva määruse sätete kokkuvõttes.

Artikkel 8

Aruanded

Komisjon koostab hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva määruse kohaldamise kohta aruande, milles võetakse muu hulgas arvesse majanduse arengut ja arengusuundumusi rahvusvahelistel foorumitel.

Koos kõnealuse aruandega võib teha ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks või et ühendus esitaks ettepaneku asjakohastel rahvusvahelistel foorumitel.

Artikkel 9

Muudatused

1. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid, mis on seotud Ateena konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade muudatuste sisseviimisega, et võtta arvesse Ateena konventsiooni artikli 23 kohaselt vastu võetud otsuseid ja käesoleva määruse I lisa vastavaid kohandusi, võetakse vastu vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Võttes arvesse mõju sõiduhindadele ja võimalust saada nõutud tasemel mõistliku hinnaga kindlustuskate ning lähtudes samas poliitikasuunast laiendada reisijate õigusi ning teatud laevaliikluse hooajalisest olemusest, võtab komisjon asjakohase mõjuhinnangu alusel hiljemalt 31. detsembriks 2016 vastu meetme, mis on seotud direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt B-klassi kuuluvate laevade suhtes I lisa sätestatud piirmääradega. Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vä-

hemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva määruse vähemolulisi sätteid ja mis on seotud II lisa esitatud IMO suuniste muudatuste sisseviimisega, võetakse vastu vastavalt artikli 10 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 10

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002⁽¹⁾ asutatud laevade põhjustatud mere-reostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).

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

Artikkel 11

Üleminekusätted

1. Üksnes ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt A-klassi kuuluvate parvlaevadega toimuvate mereve-dude suhtes võivad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamist edasi lükata kuni neljaks aastaks pärast selle kohaldamise kuupäeva.

2. Üksnes ühe liikmesriigi piires direktiivi 98/18/EÜ artikli 4 kohaselt B-klassi kuuluvate parvlaevadega toimuvate mereve-dude suhtes võivad liikmesriigid käesoleva määruse kohaldamist edasi lükata kuni 31. detsembrini 2018.

Artikkel 12

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates Ateena konventsiooni jõustumise kuupäevast ühenduse jaoks, kuid igal juhul hiljemalt alates 31. detsembrist 2012.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

I LISA

KÄESOLEVA MÄÄRUSE KOHALDAMISEKS OLULISED REISIJATE JA NENDE PAGASI MEREVEO ATEENA KONVENTSIOONI ASJAKOHASED SÄTTED**(Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni ja konventsiooni 2002. aasta protokoll
konsolideeritud tekst)**

Artikkel 1

Mõisted

Käesolevas konventsioonis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) a) „vedaja” – isik, kellega või kelle nimel on sõlmitud veoleping, olenemata sellest, kas veo viib läbi tema või tegelik vedaja;
 - b) „tegelik vedaja” – muu isik kui vedaja, kes on laeva omanik, prahtija või operaator ja kes tegelikult viib läbi kogu veo või osa veost, ja
 - c) „vedaja, kes tegelikult viib läbi kogu või osa veost” – tegelik vedaja või vedaja sellises ulatuses, millises ta tegelikkuses vedu läbi viib;
- 2) „veoleping” – vedaja või vedaja nimel sõlmitud leping reisija ja tema pagasi mereveo kohta;
 - 3) „laev” – ainult merelaev, laevaks ei loeta õhkpadjal veesõidukit;
 - 4) „reisija” – laeval viibiv isik,
 - a) keda veetakse veolepingu alusel või
 - b) kes vedaja nõusolekul on saatjaks sõidukile või elusloomadele, mida veetakse konventsiooniga reguleerimata kaubaveolepingu alusel;
 - 5) „pagas” – ese või sõiduk, mida veetakse vastavalt veolepingule, välja arvatud:
 - a) esemed või sõidukid, mida veetakse vastavalt merekaubaveolepingule, konossementidele või muule peamiselt kauba-veoga seotud lepingule, ja
 - b) elusloomad;
 - 6) „käsipagas” – pagas, mis on reisija kajutis või muul viisil tema valduses, järelevalve või kontrolli all. Käsipagas hõlmab ka pagasit, mis on reisija sõidukis või sõidukil, välja arvatud käesoleva artikli lõike 8 ja artikli 8 kohaldamise korral;
 - 7) „pagasi kaotamine või pagasi kahjustumine” – varaline kahju, mis tuleneb pagasi reisijale mõistliku aja jooksul tagastamata jätmisest pärast selle laeva saabumist, mille pardal pagasit veeti või oleks tulnud vedada, välja arvatud töövaidluse tulemusena tekkinud viivitusest tekkinud kahju;
 - 8) „vedu” – hõlmab järgmisi ajavahemikke:
 - a) reisija ja tema käsipagasi suhtes ajavahemikku, mille jooksul reisija ja/või tema käsipagas on laeva pardal, samuti laevalemineku ja maalemineku aega, ning ajavahemikku, mille jooksul reisijat ja tema käsipagast transporditakse veeteed mööda maalt laevale või vastupidi, eeldusel et sellise transpordi maksumus sisaldub piletihinnas, või kui vedaja on andnud reisijate käsutusse sellel eesmärgil kasutatava abitranspordilaeva. Vedu ei hõlma siiski reisija suhtes ajavahemikku, mille kestel reisija on meresadama terminalis või vaksalis või kail või mis tahes muus sadamarajatises;

- b) käsipagasi suhtes ka ajavahemikku, mille jooksul reisija on meresadama terminalis või vaksalis või kail või mis tahes muus sadamarajatises, kui pagasi on üle võtnud vedaja või tema teenistuses olev isik või agent ja seda ei ole uuesti reisijale tagastatud;
- c) pagasi suhtes, mis ei ole käsipagas, ajavahemikku alates hetkest, mil vedaja või tema teenistuses olev isik või agent võtab pagasi kaldal või laeva pardal üle, kuni hetkeni, mil vedaja või tema teenistuses olev isik või agent pagasi reisijale tagastab;
- 9) „rahvusvaheline vedu” – vedu, mille puhul lähtesadam ja sihtsadam asuvad vastavalt veolepingule eri riikides, või samas riigis juhul, kui vastavalt veolepingule või graafikujärgsele reisiplaanile on ette nähtud sissesõit vahesadamasse muus riigis;
- 10) „organisatsioon” – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon;
- 11) „peasekretär” – organisatsiooni peasekretär.

Artikkel 1a

Lisa

Käesoleva konventsiooni lisa moodustab konventsiooni lahutamatu osa.

Artikkel 2

Kohaldamine

1. [...] (*)
2. Olenemata käesoleva artikli lõikest 1, ei kohaldata käesolevat konventsiooni, kui reisijate või pagasi veole kohaldub mingi muu veoliigi rahvusvahelise konventsiooni sätete alusel tsiviilvastutus, juhul kui nimetatud sätete kohaldamine merevedudele on kohustuslik.

Artikkel 3

Vedaja vastutus

1. Vedaja vastutab kahju eest, mis tuleneb meresõidu ohtliku juhtumi tõttu reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest sellises ulatuses, mis kõnealuse reisija suhtes iga juhtumi korral ei ületa 250 000 arvestusühikut, kui vedaja ei tõesta, et ohtlik juhtum:
 - a) oli sõjategevuse, vaenu, kodusõja, vastuhaku või erandliku, vältimatu ja vääramatu olemusega loodusnähtuse tulemus või
 - b) oli täielikult põhjustatud kolmanda isiku tahtlikust tegevusest või tegevusetusest eesmärgiga põhjustada ohtlik juhtum.Kui kahju ületab eespool toodud piirmäär, on vedaja vastavas ulatuses täiendavalt vastutav, kui ta ei tõesta, et kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus ilma tema süü või hooletuseta.
2. Reisija surma või isikukahju tõttu tekkinud kahju eest, mida ei põhjustanud meresõidu ohtlik juhtum, on vedaja vastutav juhul, kui kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus vedaja süü või hooletuse tõttu. Süü või hooletuse tõendamise kohustus lasub hagejal.
3. Käsipagasi kaotamine või kahjustumise tagajärjel kannatatud kahju eest on vedaja vastutav juhul, kui kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus vedaja süü või hooletuse tõttu. Vedaja süüd või hooletust eeldatakse meresõidu ohtlik juhtumi poolt põhjustatud kahju puhul.
4. Pagasi, välja arvatud käsipagasi, kaotamine või kahjustumise tagajärjel kannatatud kahju eest on vedaja vastutav juhul, kui ta ei tõesta, et kahju põhjustanud ohtlik juhtum toimus ilma tema süü või hooletuseta.
5. Käesoleva artikli kohaldamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - a) „meresõidu ohtlik juhtum” – laevahukk, kaadumine, otsasõit või laeva madalikulesõit, plahvatus või tulekahju laevas või laeva defekt;
 - b) „vedaja süü või hooletus” – hõlmab töösuhte raames tegutsevate vedaja teenistuses olevate isikute süüd või hooletust;

(*) Ei korrata.

c) „laeva defekt” – igasugune alatalitus, rike või kohaldatavatele ohutuseeskirjadele mittevastavus ükskõik millises laeva osas või selle seadmetes, kui neid kasutatakse reisijate väljapääsemiseks, evakueerimiseks, laevale minemiseks ja laevalt tulemiseks; või kui neid kasutatakse käitamiseks, roolimiseks, ohutuks meresõiduks, sildumiseks, ankurdamiseks, kaile või ankurdamiskohta saabumiseks või sealt lahkumiseks või vigastuse kontrolli alla saamiseks vee sissevoolu korral; või kui neid kasutatakse päästevahendite veeskamiseks, ja

d) „kahju” – ei hõlma karistuseks või hoiatuseks määratud kahjuhüvitisi.

6. Vedaja vastutus käesoleva artikli alusel on seotud ainult nendest ohtlikest juhtumitest tekkinud kahjuga, mis tekkisid veo käigus. Veo käigus kahju põhjustanud ohtliku juhtumi esinemise ja kahju ulatuse tõendamise kohustus lasub hagejal.

7. Mitte miski käesolevas konventsioonis ei piira vedaja regressiõigust ühegi kolmanda isiku vastu või kaitset hooletuse tõttu tekkinud kahju eest käesoleva konventsiooni artikli 6 alusel. Mitte miski käesolevas artiklis ei piira mis tahes piirmäärade kehtestamise õigust käesoleva konventsiooni artikli 7 või 8 alusel.

8. Osalise süü või hooletuse eeldamine või osalisele tõendamiskohustuse panemine ei takista nimetatud osalise kasuks rääkivate tõendite arvessevõtmist.

Artikkel 4

Tegelik vedaja

1. Kui vedu või osa sellest on usaldatud tegelikule vedajale, vastutab vedaja sellest hoolimata kogu veo eest vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele. Lisaks kohaldatakse tegelikule vedajale tema teostatava veo ulatuses konventsioonist tulenevaid õigusi ja kohustusi.

2. Vedaja vastutab tegeliku vedaja läbiviidud veo puhul tegeliku vedaja ja nende tema teenistuses olevate isikute ja agentide tegude või tegevusetuse eest, kes on tegutsenud oma tööülesannete piires.

3. Mis tahes erikokkulepe, mille kohaselt vedaja võtab konventsioonist mittetulenevaid kohustusi või loobub konventsiooniga ettenähtud õigusest, mõjutab tegelikku vedajat üksnes juhul, kui ta on selleks väljendanud oma nõusolekut selgelt ja kirjalikult.

4. Kui vastutavad nii vedaja kui ka tegelik vedaja, on nende vastutus samas ulatuses ja solidaarne.

5. Käesolev artikkel ei välista ega piira regressiõigust vedaja ja tegeliku vedaja vahelises suhtes.

Artikkel 4a

Kohustuslik kindlustus

1. Kui reisijaid veetakse osalisriigis registreeritud laeva pardal, mis on litsentseeritud vedama rohkem kui kahteist reisijat, ning kohaldatakse käesolevat konventsiooni, peab vedajal, kes tegelikult viib läbi kogu või osa veost, olema kindlustus või muu rahaline tagatis, näiteks panga või samasuguse finantseerimisasutuse garantii, et katta reisijate surma ja isikukahju puudutav vastutus käesoleva konventsiooni alusel. Kohustusliku kindlustuse või muu rahalise tagatise piirmääraks on mitte vähem kui 250 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral.

2. Igale laevale väljastatakse pärast osalisriigi pädeva asutuse poolt löike 1 nõudmistele vastavuse kindlakstegemist tunnistus, mis tõendab kindlustuse või muu rahalise tagatise kehtivust vastavalt käesoleva konventsiooni sätetele. Osalisriigis registreeritud laevale väljastab või kinnitab tunnistuse laeva registreerinud riigi pädev asutus; laevale, mis ei ole registreeritud üheski osalisriigis, võib tunnistuse väljastada või kinnitada mis tahes osalisriigi pädev asutus. Nimetatud tunnistus on käesoleva konventsiooni lisas sätestatud näidise vormis ning sisaldab järgmisi üksikasju:

a) laeva nimi, eraldusnumbrid või -tähed ja registreerimissadam;

- b) selle vedaja nimi ja peamine tegevuskoht, kes tegelikult viib läbi kogu veo või osa sellest;
- c) laeva IMO number;
- d) tagatise liik ja ajaline kehtivus;
- e) kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku nimi ja peamine tegevuskoht ning vajaduse korral tegevuskoht, kus kindlustus või muu rahaline tagatis on sisse seatud, ja
- f) tunnistuse kehtivusaeg, mis ei tohi olla pikem kui kindlustuse või muu rahalise tagatise kehtivusaeg.
3. a) Osalisriik võib tunnistust väljastama volitada enda tunnustatud institutsiooni või organisatsiooni. Nimetatud institutsioon või organisatsioon teavitab nimetatud riiki iga tunnistuse väljastamisest. Igal juhul tagab osalisriik täielikult sel viisil väljastatud tunnistuste täielikkuse ja korrektsuse ning kohustub tagama selle kohustuse täitmiseks vajalikud abinõud.
- b) Osalisriik teatab peasekretärile:
- i) enda tunnustatud institutsioonile või organisatsioonile delegeeritud volituste erikohustused ja -tingimused;
 - ii) selliste volituste tagasivõtmisest ja
 - iii) kuupäeva, millest nimetatud volitus või sellise volituse tagasivõtmine kehtima hakkab.
- Delegeeritud volitused ei hakka kehtima enne kui kolm kuud pärast kuupäeva, millal nende kehtimahakkamisest teatati peasekretärile.
- c) Vastavalt käesolevale lõikele tunnistusi väljastama volitatud institutsioon või organisatsioon võib vähemalt nimetatud tunnistused tagasi võtta, kui ei täideta tingimusi, mille alusel need on väljastatud. Igal juhul teatab institutsioon või organisatsioon sellisest tagasivõtmisest riigile, mille nimel tunnistus välja anti.
4. Tunnistus on väljaandja riigi ametlikus keeles või keeltes. Kui kasutatav keel ei ole inglise, prantsuse ega hispaania keel, sisaldab tekst ka tõlget ühte nendesse keeltesse ning riigi vastava otsuse korral võib riigi ametliku keele ära jätta.
5. Tunnistust hoitakse laeva pardal ja selle koopia antakse hoiule asutusse, mis säilitab laevaregistri andmeid, või kui laev ei ole osalisriigis registreeritud, siis tunnistuse väljastanud või kinnitanud riigi asutuses.
6. Kindlustus või muu rahaline tagatis ei vasta käesoleva artikli nõuetele, kui see võib muul põhjusel peale tunnistuses sätestatud kindlustuse või tagatise kehtivusaja lõppemise lõppeda enne kolme kuu möödumist kuupäevast, millal selle lõppemise teade antakse lõikes 5 osutatud asutustele, välja arvatud siis, kui tunnistus on nimetatud asutustele üle antud või uus tunnistus väljastatud nimetatud ajavahemiku jooksul. Eespool toodud sätteid kohaldatakse samuti teiste muudatuste suhtes, mille tagajärjel kindlustus või muu rahaline tagatis enam ei vasta käesoleva artikli nõuetele.
7. Laevaregistri riik määrab käesoleva artikli sätete alusel kindlaks tunnistuse väljastamise ja kehtivuse tingimused.
8. Mitte midagi käesolevas konventsioonis ei tõlgendata kui takistust osalisriigile käesoleva konventsiooni kohaldamiseks tugineda teistelt riikidelt või organisatsioonilt või muudelt rahvusvahelistelt organisatsioonidelt saadud teabele kindlustuse või muu rahalise tagatise andjate majandusliku seisu kohta. Sellistel juhtudel ei vabastata nimetatud teabele tuginevat osalisriiki oma kohustustest tunnistuse väljastanud riigina.

9. Teised riigid aktsepteerivad käesoleva konventsiooni kohaldamiseks osalisriigi volituste alusel väljastatud või kinnitatud tunnistusi ning teised osalisriigid arvestavaid neid tunnistusi samavõrd kehtivana kui nende endi väljastatud või kinnitatud tunnistusi, isegi kui need on väljastatud või kinnitatud osalisriigis registreerimata laeva suhtes. Osalisriik võib igal ajal paluda väljastava või kinnitava riigiga konsulteerimist, kui ta usub, et kindlustusertifikaadil nimetatud kindlustusandja või garant ei ole majanduslikult võimeline täitma käesoleva konventsiooniga temale pandud kohustusi.

10. Iga käesoleva artikli kohaselt kindlustuse või muu rahalise tagatisega kaetud hüvitusnõude võib esitada vahetult kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku vastu. Sel juhul kohaldatakse lõikes 1 sätestatud summat kui kindlustusandja või muu rahalise tagatise andnud isiku vastutuse piirmäära, isegi kui vedajal või tegelikul vedajal ei ole õigust vastutuse piirmäära kehtestada. Kostja võib täiendavalt tugineda vastuväidetele (välja arvatud pankrot või likvideerimine), millele lõikes 1 osutatud vedajal oleks olnud õigus vastavalt käesolevale konventsioonile. Lisaks võib kostja tugineda vastuväitele, et kahju tulenes kindlustatu tahtlikust üleastumisest, kuid kostja ei saa tugineda ühelegi muule vastuväitele, millele tal oleks võinud olla õigus tugineda menetluses, mille kindlustatu on alustanud kostja vastu. Igal juhul on kostjal õigus nõuda vedaja ja tegeliku vedaja kaasamist menetlusse.

11. Kõik vastavalt lõikele 1 olemasoleva kindlustuse või muu rahalise tagatisega ettenähtud summad on kasutatavad ainult käesoleva konventsiooni alusel esitatud nõuete rahuldamiseks ja igasugused nimetatud summade väljamaksed peavad täitma kõik käesoleva konventsiooni alusel tulenevast vastutusest makstavad summad.

12. Osalisriik ei luba käitada oma lipu all sõitvat laeva, mille suhtes kohaldatakse käesolevat artiklit, kui lõigete 2 või 15 alusel ei ole väljastatud tunnistust.

13. Kui käesolevast artiklist ei tulene teisiti, tagab iga osalisriik oma siseriikliku seaduse alusel, et käesoleva konventsiooni kohaldamisel on kindlustus või muu rahaline tagatis lõikes 1 sätestatud ulatuses kehtiv iga laeva suhtes, mis on litsentseeritud vedama enam kui kahteist reisijat, olenemata registreerimise kohast, sisenemisest või lahkumisest tema territooriumil asuvast sadamast.

14. Olenemata lõike 5 sätetest võib osalisriik teatada peasekretärile, et lõike 13 kohaldamiseks ei nõuta laevadelt lõikega 2 ettenähtud tunnistuse kaasasolekut pardal või esitamist selle territooriumi sadamatesse saabumisel või sealt lahkumisel tingimusel, et tunnistuse väljastav osalisriik on teatanud peasekretärile, et ta säilitab andmeid elektroonilisel kujul, mis on kättesaadavad kõikidele osalisriikidele ning mis kinnitavad tunnistuse olemasolu ning võimaldavad osalisriikidel täita oma kohustusi lõike 13 alusel.

15. Kui osalisriigi omanduses oleval laeval ei ole kindlustust või muud rahalist tagatist, ei kohaldata sellise laeva suhtes käesoleva artikli sätteid, kuid laeval peab olema kaasas laevaregistri riigi pädeva asutuse väljastatud tunnistus, mis kinnitab, et laev on selle riigi omanduses ja vastutus on kaetud ettenähtud summa piires vastavalt lõikele 1. Selline tunnistus on võimalikult sarnane lõikes 2 määratud vormile.

Artikkel 5

Väärtasjad

Vedaja ei vastuta raha, väärtpaberite, kulla, hõbeesemete, väärirehete, kaunistuste, kunstiteoste või teiste väärtasjade kaotamiseks või kahjustumise eest, välja arvatud juhul, kui väärtasjad on hoiustatud vedaja juures kokkuleppe alusel, mille eesmärk on hoida neid kindlas kohas; sel juhul vastutab vedaja artikli 8 lõikega 3 ettenähtud piirmääraneni, välja arvatud juhul, kui vastavalt artikli 10 lõikele 1 on kokku lepitud kõrgem piirmäär.

Artikkel 6

Kaassüü

Kui vedaja tõendab, et reisija surm, reisijale tekitatud isikukahju või reisija pagasi kaotamine või selle kahjustamine tulenesid reisija kohustuse rikkumisest või hooletusest või kui reisija kohustuse rikkumine või hooletus aitas sellele kaasa, võib kohtumenetluse algatanud kohus vastavalt siseriikliku õiguse põhimõtetele vedaja täielikult või osaliselt vastutusest vabastada.

*Artikkel 7***Vastutuse piirmäär surma ja isikukahju eest**

1. Vedaja vastutus reisija surma põhjustamise või temale isikukahju tekitamise korral ei või artikli 3 kohaselt ületada 400 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral. Kui juhtumit läbivaatavas kohtus mõistetakse kahju hüvitis välja perioodiliste maksetena, ei või selliste maksete summaarse väärtuse ekvivalent ületada nimetatud piirmäära.
2. Osalisriik võib oma siseriikliku õiguse erisätetega määrata kõrgema kui lõikes 1 ettenähtud vastutuse piirmäära tingimusel, et olemasolev siseriiklik vastutuse piirmäär ei ole madalam lõikega 1 ettenähtud piirmäärast. Osalisriik, mis kasutab käesolevas lõikes sätestatud valikuvõimalust, teavitab peasekretäri vastuvõetud vastutuse piirmäärast või selle puudumisest.

*Artikkel 8***Pagasi ja sõidukite kaotsimineku või kahjustumisega seotud vastutuse piirmäär**

1. Vedaja vastutus käsipagasi kaotsimineku või kahjustumise eest ei või mingil juhul ületada 2 250 arvestusühikut reisija kohta ühe veo jooksul.
2. Vedaja vastutus sõidukite, sealhulgas kogu sõidukite sees või peal veetava pagasi kaotsimineku või kahjustumise eest ei või mingil juhul ületada 12 700 arvestusühikut sõiduki kohta ühe veo jooksul.
3. Vedaja vastutus sellise pagasi kaotsimineku või kahjustumise eest, mida ei ole nimetatud lõigetes 1 ja 2, ei või mingil juhul ületada 3 375 arvestusühikut ühe reisija kohta ühe veo jooksul.
4. Vedaja ja reisija võivad kokku leppida, et vedaja vastutuse korral nähakse ette reisija omavastutus, mis sõidukile tekitatud kahju korral ei või ületada 330 arvestusühikut ja muu pagasi kaotsimineku või kahjustumise korral 149 arvestusühikut reisija kohta; asjaomane summa arvatakse maha kaotsiminekest või kahjust.

*Artikkel 9***Arvestusühik ja konverteerimine**

1. Käesolevas konventsioonis nimetatud arvestusühik on Rahvusvahelise Valuutafondi määratletud arvestusühik (SDR). Artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 nimetatud summad konverteeritakse asjaga tegeleva kohtu riigi omavääringusse selle omavääringu väärtuse põhjal viitega arvestusühikule kohtuotsuse kuupäeval või poolte kokkulepitud kuupäeval. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeks oleva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühiku suhtes arvutatakse vastavalt väärtuse määramise meetodile, mida Rahvusvaheline Valuutafond kõnealusel kuupäeval kasutab ülekannete ja muude tehingute suhtes. Rahvusvahelise Valuutafondi liikmeskonda mittekuuluva osalisriigi omavääringu väärtus arvestusühikutes arvutatakse selle osalisriigi määratud viisil.
2. Sellest olenemata võib riik, kes ei ole Rahvusvahelise Valuutafondi liige ja kelle seadused ei luba lõike 1 sätete kohaldamist, käesoleva konventsiooni ratifitseerimise ja heakskiitmise või sellega ühinemise ajal või mis tahes ajal pärast seda deklareerida, et lõikes 1 osutatud arvestusühik võrdub 15 kuldfrangiga. Käesolevas lõikes osutatud kuldfrank vastab 65,5 milligrammile kullale mõõtmistäpsusega 900 tuhandikosa. Kuldfrangi omavääringusse konverteerimisel kohaldatakse asjaomase riigi seadust.
3. Lõike 1 viimases lauses nimetatud arvutamine ja lõikes 2 nimetatud meetodil konverteerimine tehakse sellisel viisil, et artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 nimetatud summade tegelik väärtus osalisriigi omavääringus väljendatuna oleks võimalikult samasugune nagu saadaks lõike 1 kolme esimese lause kohaldamisel. Osalisriigid teatavad vastavalt lõikes 1 käsitletud arvutusviisi või lõike 2 kohase konverteerimise tulemuse peasekretäriile käesoleva konventsiooni ratifitseerimis-, heakskiitmise- või ühinemiskirja hoiule andes või juhul, kui üks neist on muutunud.

*Artikkel 10***Täiendavad sätted vastutuse piirmäärade kohta**

1. Vedaja ja reisija võivad sõnaselgelt ja kirjalikus vormis kokku leppida artiklitega 7 ja 8 ettenähtust kõrgemad vastutuse piirmäärad.
2. Kahjutasu ja õiguskulude intressid ei sisaldu artiklitega 7 ja 8 ettenähtud vastutuse piirmäärades.

*Artikkel 11***Vedaja teenistuses olevate isikute vastuväited ja piirmäärad**

Kui konventsiooni kohaselt hüvitamisele kuuluvast kahjust tulenev hagi esitatakse vedaja teenistuses oleva isiku või agendi või tegeliku vedaja vastu, on teenistuses oleval isikul või agendil õigus kasutada samu vastuväiteid ja vastutuse piirmäärasid, mida võib vastavalt konventsioonile kasutada vedaja või tegelik vedaja, juhul kui ta tõendab, et tegutses oma tööülesannete piires.

*Artikkel 12***Nõuete kogusumma**

1. Kui kohaldatakse artiklites 7 ja 8 sätestatud vastutuse piirmäärasid, kohaldatakse need reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või tema pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulenevate kahjude hüvitamise nõuete kogumi suhtes tervikuna.
2. Tegelik vedaja läbiviidud veo korral ei või vedajalt, tegelikult vedajalt ning nende teenistuses olevatelt isikutelt ja agentidelt, kes tegutsesid oma tööülesannete piires, saadavate kahjuhüvitiste summad kokku ületada suurimat summat, mida saaks vastavalt konventsioonile välja mõista vedajalt või tegelikult vedajalt; ükski kõnealune isik ei saa siiski vastutada tema suhtes kohaldatavast piirmäärast suurema summa ulatuses.
3. Kui vedaja või tegeliku vedaja teenistuses oleval isikul või agendil või on vastavalt käesoleva konventsiooni artiklile 11 õigus kasutada artiklites 7 ja 8 sätestatud vastutuse piirmäärasid, ei või vedaja või, sõltuvalt olukorrast, tegeliku vedaja, ja nende teenistuses oleva isiku või agendi hüvitatavad kahjuhüvitiste summad kokku ületada neid piirmäärasid.

*Artikkel 13***Vastutuse piiramise õigusest ilmajäämine**

1. Vedajal ei ole õigust artiklitega 7 ja 8 ning artikli 10 lõikega 1 ettenähtud piirmääradest tulenevatele hüvedele, kui on tõendatud, et kahju tekkis vedaja tegevuse või tegevusetuse tagajärjel, mis pandi toime tahtlikult või hoolimatult ja teadmise, et selline kahju tõenäoliselt tekib.
2. Vedaja või tegeliku vedaja teenistuses oleval isikul või agendil ei ole õigust saada nimetatud piirmääradest tulenevaid hüvesid, kui on tõendatud, et kahju tekkis nimetatud teenistuses oleva isiku või agendi tegevuse või tegevusetuse tagajärjel, mis pandi toime tahtlikult või hoolimatult ja teadmise, et selline kahju tõenäoliselt tekib.

*Artikkel 14***Nõuete alus**

Reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulenevat nõuet vedaja või tegeliku vedaja vastu võib esitada ainult vastavalt käesolevale konventsioonile.

*Artikkel 15***Teatis pagasi kaotsimineku või kahjustumise kohta**

1. Reisija esitab vedajale või tema esindajale kirjaliku teatise:
 - a) pagasi ilmse kahjustumise korral:
 - i) käsipagasi puhul enne reisija laevalt lahkumist või selle ajal;
 - ii) kogu muu pagasi puhul enne selle tagastamist või tagastamise ajal;

- b) pagasi kahjustumise korral, kui see ei ole ilmne, või pagasi kaotsimineku korral viieteistkümne päeva jooksul alates laevalt lahkumise või pagasi tagastamise kuupäevast või sellest ajast, kui nimetatud tagastamine oleks pidanud toimuma.
2. Kui reisija ei täida käesoleva artikli nõudeid, siis eeldatakse, kui ei tõendata vastupidist, et ta sai oma pagasi kätte kahjustusteta.
3. Kirjaliku teatist ei ole vaja esitada, kui pagasi seisund on selle kättesaamise ajal ühiselt üle vaadatud või kontrollitud.

Artikkel 16

Nõuete aegumise tähtajad

1. Reisija surma põhjustamisest või temale isikukahju tekitamisest või pagasi kaotsiminekest või kahjustumisest tulevane kahju hüvitamise nõue aegub kahe aasta möödumisel.
2. Aegumistähtaega arvutatakse järgmiselt:
- a) isikukahju korral alates reisija maalemineku kuupäevast;
- b) veo ajal toimunud surmajuhtumi korral alates kuupäevast, mil reisija oleks pidanud maale minema, ja isikukahju korral, mis tekkis veo jooksul ja lõppes reisija surmaga pärast maaleminekut, alates surmakuupäevast, tingimusel et see tähtaeg ei ole pikem kui kolm aastat alates maalemineku kuupäevast;
- c) pagasi kaotuse või kahjustumise korral alates maalemineku kuupäevast või kuupäevast, mil maaleminek oleks pidanud toimuma, olenevalt sellest, milline kuupäev on hilisem.
3. Asjaga tegeleva kohtu õigusega reguleeritakse aegumistähtaja peatamise ja katkemise aluseid, kuid mitte mingil juhul ei saa käesoleva konventsiooni alusel hagi esitada pärast järgmiste ajavahemike möödumist:
- a) viis aastat alates reisija laevalt lahkumise kuupäevast või kuupäevast, mil laevalt lahkumine oleks pidanud toimuma, olenevalt sellest, kumb on hilisem või kui alapunktis b määratud tähtaeg on sellest varasem;
- b) kolm aastat alates kuupäevast, kui hageja sai teada või oleks eelduste kohaselt pidanud teada saama ohtliku juhtumiga põhjustatud vigastusest, kaotsiminekest või kahjustumisest.
4. Olenemata käesoleva artikli lõigetest 1, 2 ja 3 võib aegumistähtaega pikendada vedaja avaldusega või poolte kokkuleppel pärast hagi põhjuse tekkimist. Avaldus või kokkulepe peab olema kirjalik.

Artikkel 17

Pädev jurisdiktsioon (*)

Artikkel 17a

Tunnustamine ja täitmine (*)

Artikkel 18

Lepingutingimuste kehtetus

Enne reisija surma või talle isikukahju tekitamise või tema pagasi kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud ohtliku juhtumi toimumist kokkulepitud lepingutingimus, millega vedaja vabastatakse vastutusest reisija ees või millega vähendatakse vedaja vastutuse määra võrreldes konventsioonis sätestatuga, välja arvatud artikli 8 lõikes 4 sätestatud juhul, ja mis tahes tingimus, mis muudaks vedajal või tegelikul vedajal lasuvat tõendamiskoormust või tähendaks artikli 17 lõikes 1 või 2 nimetatud valikuõiguse piiramist, on kehtetu, kuid selle sätte kehtetus ei muuda kehtetuks veolepingut, mille suhtes kohaldatakse jätkuvalt käesolevat konventsiooni.

(*) Ei korrata.

*Artikkel 20***Tuumakahju**

Konventsiooni alusel ei pea vastutama tuumaõnnetusest põhjustatud kahju eest:

- a) kui tuumaseadme käitaja vastutab sellise kahju eest vastavalt kolmandate isikute tuumaenergiaalast vastutust käsitleva 29. juuli 1960. aasta Pariisi konventsioonile, mida on muudetud 28. jaanuari 1964. aasta lisaprotokolliga, või tuumakahjustustega seotud tsiviilvastutust käsitleva 21. mai 1963. aasta Viini konventsioonile või nende ükskõik millisele jõusolevale muudatusele või protokollile, või
- b) kui tuumaseadme käitaja vastutab sellise kahju eest vastavalt siseriiklikule õigusele, millega nähakse ette vastutus nimetatud kahju eest, eeldusel et selline seadus on kahju kannatada võivate isikute suhtes sama soodne kui Pariisi või Viini konventsioon või nende ükskõik milline jõusolev muudatus või protokoll.

*Artikkel 21***Ametivõimude läbiviidavad äriotstarbelised veod**

Käesolevat konventsiooni kohaldatakse riikide või ametivõimude läbiviidavate äriotstarbeliste vedude suhtes, mille kohta on sõlmitud artikli 1 kohane veoleping.

[Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni 2002. aasta protokollid 22 ja 23]

*Artikkel 22***Läbivaatamine ja muutmine (*)***Artikkel 23***Piirmäärade muutmine**

1. Ilma et see piiraks artikli 22 sätete kohaldamist, kohaldatakse käesolevas artiklis esitatud erimenetlust ainult käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade muutmiseks.
2. Vähemalt poolte, kuid igal juhul mitte vähema kui kuue käesoleva protokollid osalisriigi taotlusel saadab peasekretär kõik käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni artikli 3 lõikes 1, artikli 4a lõikes 1, artikli 7 lõikes 1 ja artiklis 8 sätestatud piirmäärade, sealhulgas mahaarvamiste muutmissetpanekud edasi kõikidele organisatsiooni liikmetele ja kõikidele osalisriikidele.
3. Iga eespool toodud viisil tehtud ja laialisaadetud muudatusettepanek esitatakse organisatsiooni juriidilisele komiteele (edaspidi „juriidiline komitee“) otsustamiseks hiljemalt kuus kuud pärast selle laialisaatmise kuupäeva.
4. Kõikidel käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriikidel, olenemata sellest, kas nad on organisatsiooni liikmed või mitte, on õigus osaleda juriidilise komitee menetluses muudatuste otsustamisel ja vastuvõtmisel.
5. Muudatused võtavad vastu kahe kolmandiku hääletamusega käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriigid, kes osalevad ja hääletavad lõikes 4 sätestatud viisil laiendatud juriidilises komitees, tingimusel et vähemalt pooled käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni osalisriikidest on hääletamise ajal kohal.
6. Piirmäärade muutmise ettepanekute käsitlemisel võtab juriidiline komitee arvesse ohtlikest juhtumitest tulenevaid kogemusi ja eelkõige kahjude summasid, muudatusi rahalistes väärtustes ning ettepanekud muudatuse mõju kindlustuse maksumusele.

(*) Ei korrata.

7. a) Ühtegi käesoleva artikli alusel tehtavat piirmäärade muudatust ei otsustata enne, kui on möödunud viis aastat kuupäevast, mil käesolev protokoll avati allkirjastamiseks, ega enne, kui on möödunud viis aastat käesoleva artikli alusel tehtud eelmise muudatuse jõustumise kuupäevast.
- b) Ühtegi piirmäära ei suurendata nii, et see ületaks summat, mis vastab käesoleva protokolliga muudetud konventsiooniga kehtestatud piirmäärale, mida on suurendatud liitintressi alusel kuue protsendi võrra aasta kohta alates kuupäevast, mil käesolev protokoll avati allkirjastamiseks.
- c) Ühtegi piirmäära ei suurendata nii, et see ületaks summat, mis vastab käesoleva protokolliga muudetud konventsiooni kehtestatud piirmäärale kolmekordselt.
8. Organisatsioon teavitab mis tahes vastavalt lõikele 5 vastuvõetud muudatusest kõiki osalisriike. Muudatus loetakse vastuvõetuks kaheksateistkümne kuu möödumisel teavitamisest, välja arvatud juhul, kui vähemalt üks neljandik muudatuse heakskiitmise ajal osalisriigiks olnud riikidest teatab nimetatud ajavahemiku jooksul peasekretärile, et nad ei võta muudatust vastu, millisel juhul muudatus lükatakse tagasi ja ei jõustu.
9. Muudatus, mis loetakse vastuvõetuks vastavalt lõikele 8, jõustub kaheksateist kuud pärast selle vastuvõtmist.
10. Muudatus on kõikidele osalisriikidele siduv, kui nad ei denonsseeri käesolevat protokollit vastavalt artikli 21 lõigetele 1 ja 2 vähemalt kuus kuud enne muudatuse jõustumist. Nimetatud denonsseerimine jõustub muudatuse jõustumisel.
11. Kui muudatus on vastu võetud, kuid kaheksateistkümnepäevane ajavahemik selle vastuvõtmiseks ei ole veel möödunud, on see muudatus jõustumisel selle ajavahemiku jooksul osalisriigiks saavale riigile siduv. Riigile, kes saab osalisriigiks pärast nimetatud ajavahemikku, on vastavalt lõikele 8 vastuvõetud muudatus siduv. Käesolevas lõikes osutatud juhtudel muutub muudatus riigile siduvaks, kui nimetatud muudatus jõustub või kui käesolev protokoll selle riigi jaoks jõustub, kui see toimub hiljem.
-

ATEENA KONVENTSIOONI LISA

KINDLUSTUSE VÕI MUU RAHALISE TAGATISE TUNNISTUS VASTUTUSE KOHTA REISIJATE SURMA JA ISIKUKAHJU KORRAL

Välja antud reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a sätete alusel.

Laeva nimi	Eraldusnumbrid või -tähed	Laeva IMO number	Registreerimissadam	Selle vedaja nimi ja peamise tegevuskohta täielik aadress, kes tegelikult teostab vedu

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis või muu rahaline tagatis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele.

Tagatise liik

Tagatise kehtivusaeg

Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress

Nimi

Aadress

Käesolev tunnistus kehtib kuni

Väljastanud või kinnitanud

(riigi täielik nimetus)

VÕI

Kui osalisriik kasutab artikli 4a lõiget 3, siis tuleb kasutada järgmist teksti:

Käesoleva tunnistuse on

(riigi täielik nimetus)valitsuse nimel väljastanud

.....
Koht Kuupäev

.....
(Tunnistuse väljastanud või kinnitanud ametniku allkiri ja ametinimetus)

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 igatühe 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.

II LISA

Väljavõtte rahvusvahelise mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud IMO reservatsioonist ja Ateena konventsiooni rakendamise suunistest**IMO RESERVATSIOON JA ATEENA KONVENTSIOONI RAKENDAMISE SUUNISED****Reservatsioon**

1. Ateena konventsioon tuleks ratifitseerida järgmise reservatsiooni või samatoimelise deklaratsiooniga:

„[1.1] Reservatsioon seoses ... valitsuse poolt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni (edaspidi „konventsioon”) ratifitseerimisega

Vedajate jne vastutuse piiramine

[1.2] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama võimalikku vastutust konventsiooni artikli 3 lõike 1 või 2 alusel seoses reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahjuga, mille on põhjustanud mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, madalamaga järgmistest piirmääradest:

— 250 000 arvestusühikut iga reisija kohta iga juhtumi korral

või

— 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral.

[1.3] Lisaks jätab ... valitsus endale õiguse ja kohustub kohaldama sellise vastutuse suhtes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punkte 2.1.1 ja 2.2.2 *mutatis mutandis*.

[1.4] Samamoodi piiratakse tegeliku vedaja vastutust konventsiooni artikli 4 alusel, vedaja või tegeliku vedaja teenistuses olevate isikute ja agentide vastutust konventsiooni artikli 11 alusel ja kahjuhüvitiste kogusummasid konventsiooni artikli 12 alusel.

[1.5] Punktist 1.2 tulenevat reservatsiooni ja kohustust kohaldatakse olenemata vastutuse alusest vastavalt artikli 3 lõigetele 1 või 3 ja olenemata mis tahes vastupidistest nõuetest konventsiooni artiklis 4 või 7; kuid sellegipoolest ei mõjuta kõnealune reservatsioon ja kohustus artiklite 10 ja 13 toimimist.

Kohustuslik kindlustus ja kindlustusandjate vastutuse piiramine

[1.6] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama artikli 4a lõike 1 kohast nõuet omada kindlustust või muud rahalist tagatist reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahju korral, mille põhjustas mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, madalamaga järgmistest piirmääradest:

— 250 000 arvestusühikut iga reisija kohta iga juhtumi korral

või

— 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral.

[1.7] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub piirama kindlustusandja või finantstagatise andja vastutust artikli 4a lõike 10 alusel reisija surma põhjustamise või tekitatud isikukahju korral, mille põhjustas mis tahes Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste punktis 2.2 osutatud risk, kehtestades kindlustuse või muu rahalise tagatise maksimummäära, mida vedaja on kohustatud omama käesoleva reservatsiooni punkti 1.6 alusel.

[1.8] ... valitsus jätab endale samuti õiguse ja kohustub kohaldama Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid, sealhulgas suuniste punktides 2.1 ja 2.2 osutatud tingimusi kõigi konventsiooni kohaste kohustuslike kindlustuste suhtes.

- [1.9] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub vabastama kindlustusandja või finantstagatise andja artikli 4a lõike 1 alusel mis tahes vastutusest, mille suhtes ta ei ole vastutust võtnud.

Tunnistus

- [1.10] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub vastavalt konventsiooni artikli 4a lõikele 2 välja andma kindlustustunnistuse, et:

- kajastada vastutuse piiramist ja punktides 1.2, 1.6, 1.7 ja 1.9 osutatud kindlustuskaitse nõudeid ja
- hõlmata muud piirangud, nõuded ja erandid, mida ta peab tunnistuse väljastamise ajal kindlustusturu tingimusi arvestades vajalikuks.

- [1.11] ... valitsus jätab endale õiguse ja kohustub tunnustama teiste osalisriikide poolt samalaadse reservatsiooni kohaselt väljastatud kindlustustunnistusi.

- [1.12] Kõik sellised piirangud, nõuded ja erandid on selgelt kajastatud konventsiooni artikli 4a lõike 2 alusel välja antud või kinnitatud tunnistusel.

Reservatsiooni ja Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniste vaheline seos

- [1.13] Ühtsuse tagamiseks kasutatakse käesoleva reservatsiooniga säilitatud õigusi Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid või selle võimalikke muudatusi silmas pidades. Kui Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidiline komitee on heaks kiitnud ettepaneku muuta Ateena konventsiooni rakendamise IMO suuniseid, kohaldatakse kõnealuseid muudatusi alates komitee poolt määratud kuupäevast. See ei piira rahvusvahelise õiguse norme seoses riigi õigusega võtta oma reservatsioon tagasi või seda muuta."

Suunised

2. Kindlustusturu praeguses olukorras peaksid osalisriigid väljastama kindlustustunnistusi põhimõttel, et üks kindlustusandja katab sõjalised ja teine mittesõjalised riskid. Iga kindlustusandja peaks vastutama üksnes oma osa eest. Tuleks kohaldada järgmisi eeskirju (osutatud tingimused on sätestatud A liites):

- 2.1. Nii sõjalise kui mittesõjalise kindlustuse suhtes võib kohaldada järgmiseid tingimusi:

2.1.1. Instituudi tingimus, millega välistatakse radioaktiivne saastatus, ning keemia-, bioloogilised, biokeemilised ja elektromagnetilised relvad (tingimus nr 370);

2.1.2. Instituudi tingimus, millega välistatakse küberrünnak (tingimus nr 380);

2.1.3. Vastavalt käesolevate suunistega muudetud konventsioonile kohustusliku rahalise tagatise andnud isiku vastuväited ja piirmäärad, eelkõige 250 000 arvestusühikut reisija kohta iga juhtumi korral;

2.1.4. Lisatingimus, et kindlustus katab vastutuse üksnes käesolevate suunistega muudetud konventsiooni alusel; ja

2.1.5. Lisatingimus, et mis tahes konventsiooni alusel tasutud summasid kasutatakse vedaja ja/või tema kindlustusandja täitmata võlakohustuse vähendamiseks vastavalt konventsiooni artiklile 4a, isegi kui need ei ole makstud või neid ei ole nõutud asjaomastelt sõjakindlustusandjatel või mittesõjakindlustusandjatel.

2.2. Sõjakindlustus katab võimaliku vastutuse reisija surma või isikukahju tõttu tekkinud kahju eest, mille on põhjustanud:

- sõda, kodusõda, revolutsioon, ülestõus, vastuhakk või nende põhjustatud tsiviilkonflikt või mis tahes vaenulik tegevus sõdiva riigi poolt või vastu;
- vangistamine, arestimine, kinnipidamine, vabaduse tõkestamine või vahistamine ning nendest tulenevad tagajärjed või mis tahes nende katsed;
- mahajäetud miinid, torpeedod, pommid või muud majajäetud sõjarelvad;
- mis tahes terroristi või isiku kuritahtlik või poliitiliselt ajendatud tegu ning igasugune tegevus mis tahes sellise riski ennetamiseks või tõrjumiseks;
- konfiskeerimine ja sundvõõrandamine

ning mille suhtes võidakse kohaldada järgmiseid erandeid, piiranguid ja nõudeid:

2.2.1. *Kindlustuskaitse automaatne lõppemine ja sõjaliste riskide välistamise tingimus*

2.2.2. Kui reisijate nõuete hüvitamise kogusumma ületab 340 miljonit arvestusühikut kogu laeva kohta iga juhtumi korral, võib vedaja kehtestada oma vastutuse piirmääraks 340 miljonit arvestusühikut, tingimusel et:

- kõnealune summa tuleks jagada hagejate vahel võrdeliselt nende tõendatud nõuete summadega;
- kõnealuse summa võib jagada ühes või mitmes jaos jagamise ajal teada olevatele hagejatele ja
- kõnealuse summa võib jagada kindlustusandja, kohus või muu pädev asutus, kelle poole on pöördunud mis tahes osalisriigi kindlustusandja, kus hagi seoses kindlustuse poolt väidetavalt kaetud nõuetega esitati.

2.2.3. 30päevane etteteatamistähtaeg juhtudel, mis ei ole hõlmatud punktiga 2.2.1.

2.3. Mittesõjaline kindlustus peaks hõlmama kõik kohustusliku kindlustusega kaetud riskid, välja arvatud punktis 2.2 loetletud riskid, sõltumata sellest, kas nende suhtes kohaldatakse punktides 2.1 ja 2.2 sätestatud erandeid, piiranguid või nõudeid.

3. Käesolevaid suuniseid kajastavad kindlustusandjate kohustused (nn sinised kaardid) ja kindlustussertifikaadi näidised on esitatud B liites.

A LIIDE

Suunistes 2.1.1, 2.1.2 ja 2.2.1 osutatud tingimused

Instituudi tingimus, millega välistatakse radioaktiivne saastatus, keemia-, bioloogilised, biokeemilised ja elektromagnetilised relvad (tingimus nr 370, 10.11.2003)

Kõnealune tingimus on üliluslik ning see tühistab käesoleva kindlustuse kõik sätted, mis ei ole selle tingimusega kooskõlas

1. Mingil juhul ei kata käesolev kindlustus kahju tekkimisest tulenevat vastutust, mille põhjustasid otseselt või kaudselt või mille tekkimisele aitasid kaasa:
 - 1.1. mis tahes tuumkütusest või radioaktiivsetest jäätmetest või tuumkütuse põletamisest tulenev ioniseeriv kiirgus või radioaktiivne saastatus;
 - 1.2. mis tahes tuumaseadme, tuumareaktori või muu tuumaagregaadi või -koostisosa radioaktiivsed, toksilised, plahvatusohtlikud või muud kahjulikud või saastavad omadused;
 - 1.3. mis tahes aatomi- või tuumakiirgust ja/või tuumasünteesi või muud sama toimega reaktsiooni või radioaktiivset jõudu või ainet kasutatav relv või vahend;
 - 1.4. mis tahes radioaktiivse aine radioaktiivsus, toksilisus, plahvatusohtlikkus või muud kahjulikud või saastavad omadused; käesolevas osatingimuses ette nähtud välistamine ei laiene radioaktiivsetele isotoopidele, välja arvatud tuumkütus, kui selliseid isotoope valmistatakse, veetakse, hoitakse või kasutatakse kaubanduslikel, põllumajanduslikel, meditsiinilistel, teaduslikel või muudel sarnastel rahumeelsetel eesmärkidel;
 - 1.5. mis tahes keemia-, bioloogiline, biokeemiline või elektromagnetiline relv.

Instituudi tingimus, millega välistatakse küberrünnak (tingimus nr 380, 10.11.2003)

1. Vastavalt lõikele 2 ei kata käesolev kindlustus mingil juhul kahju tekkimisest tulenevat vastutust või kulusid, mille põhjustasid otseselt või kaudselt või mille tekkimisele aitasid kaasa mis tahes arvuti, arvutisüsteemi, arvuti tarkvaraprogrammi, pahatahtliku koodi, arvutiviiruse või protsessi või mis tahes muu elektroonilise süsteemi kui kahju põhjustamise vahendi kasutamisest või toimimisest.
2. Kui kõnealust tingimust kohaldatakse kindlustuspoliisi suhtes, mis katavad sõjalised riskid, kodusõja, revolutsiooni, ülestõusu, vastuhaku või nende põhjustatud tsiviilkonflikti või mis tahes vaenuliku tegevuse sõdiva riigi poolt või vastu või terrorismi või mis tahes isiku poliitiliselt ajendatud tegevuse, ei välista lõige 1 kahju (mis vastasel korral oleks olnud kaetud), mis tekkis mis tahes arvuti, arvutisüsteemi või arvuti tarkvaraprogrammi või mis tahes elektroonilise süsteemi kasutamisest mis tahes relva või raketi käivitamis- ja/või juhtimissüsteemis ja/või väljalaskemehhanismis.

Kindlustuskaitse automaatne lõppemine ja sõjaliste riskide välistamine

- 1.1. Kindlustuskaitse automaatne lõppemine

Sõltumata tühistamise teate edastamisest LÕPEB kindlustuskaitse AUTOMAATSELT

- 1.1.1. sõja puhkemisel (sõltumata sõja kuulutamisest) mis tahes järgmiste riikide vahel: Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Prantsusmaa, Vene Föderatsioon, Hiina Rahvavabariik;
- 1.1.2. mis tahes laeva suhtes, millega seoses kindlustus on antud, kui kõnealune laev on rekvireeritud omandiõiguse teostamiseks või kasutamiseks.

- 1.2. Viie suurvõimu vaheline sõda

Käesolev kindlustus välistab

- 1.2.1. kahju tekkimisest tuleneva vastutuse või kulud, mis tulenevad sõja puhkemisest (sõltumata sõja kuulutamisest) mis tahes järgmiste riikide vahel: Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Prantsusmaa, Vene Föderatsioon, Hiina Rahvavabariik;
- 1.2.2. rekvireerimine omandiõiguse teostamiseks või kasutamiseks.

B LIIDE

I. Suunises 3 osutatud kindlustusandjate kohustuste (nn siniste kaartide) näidised

Sõjakindlustusandja poolt väljaantud sinine kaart

Tunnistus on välja antud, et tõendada kindlustuse olemasolu vastavalt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artiklile 4a.

Laeva nimi:

Laeva IMO number:

Registreerimissadam:

Omaniku nimi ja aadress:

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele, arvestades kõigi konventsioonis ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistes kohustusliku sõjakindlustuse puhul lubatud erandite ja piirangutega, sealhulgas eelkõige järgmiste tingimustega: [Siin võib soovitud ulatuses viidata konventsiooni ja suuniste tekstile koos liidetega]

Kindlustusperiood alates: 20. veebruar 2007

kuni: 20. veebruar 2008

Tingimusel, et kindlustusandja võib käesoleva tunnistuse tühistada, teatades sellest eespool nimetatud isikule kirjalikult 30 päeva ette, lõpeb kindlustusandja vastutus etteteatamistähtaja möödumisel, kuid üksnes sellest hiljem tekkivate ohtlike juhtumite suhtes.

Kuupäev:

Käesoleva tunnistuse on väljastanud:

War Risks, Inc

[Aadress]

.....

Üksnes „War Risks, Inc.” agent

Kindlustusandja allkiri

Mittesõjakindlustusandja poolt väljaantud sinine kaart

Tunnistus on välja antud, et tõendada kindlustuse olemasolu vastavalt reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artiklile 4a.

Laeva nimi:

Laeva IMO number:

Registreerimissadam:

Omaniku nimi ja aadress:

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele, arvestades kõigi konventsioonis ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistes mittesõjalise kindlustuse puhul lubatud erandite ja piirangutega, sealhulgas eelkõige järgmiste tingimustega: [Siin võib soovitud ulatuses viidata konventsiooni ja suuniste tekstile koos liidetega]

Kindlustusperiood alates: 20. veebruar 2007

kuni: 20. veebruar 2008

Tingimusel, et kindlustusandja võib käesoleva tunnistuse tühistada, teatades sellest eespool nimetatud isikule kirjalikult 30 päeva ette, lõpeb kindlustusandja vastutus etteteatamistähtaja möödumisel, kuid üksnes sellest hiljem tekkivate ohtlike juhtumite suhtes.

Kuupäev:

Käesoleva tunnistuse on väljastanud:

PANDI P&I

[Aadress]

.....

Üksnes „PANDI P&I” agent

Kindlustusandja allkiri

II. Suunises 3 nimetatud kindlustustunnistuse näidis

KINDLUSTUSE VÕI MUU RAHALISE TAGATISE TUNNISTUS VASTUTUSE KOHTA REISIJATE SURMA JA ISIKUKAHJU KORRAL

Välja antud reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a sätete alusel.

Laeva nimi	Eraldusnumber või -tähed	Laeva IMO number	Registreerimissadam	Selle vedaja nimi ja peamise tegevuskoha täielik aadress, kes tegelikult teostab vedu

Käesolevaga tõendatakse, et ülalnimetatud laeva suhtes kehtib kindlustuspoliis või muu rahaline tagatis, mis vastab reisijate ja nende pagasi mereveo 2002. aasta Ateena konventsiooni artikli 4a nõuetele.

Tagatise liik

Tagatise kehtivusaeg

Kindlustusandja(te) ja/või käendaja(te) nimi ja aadress

Käesolevaga tõendatud kindlustuskaitse jaguneb üheks sõjakindlustusosaks ja üheks mittesõjakindlustusosaks vastavalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni juriidilise komitee poolt 19. oktoobril 2006. aastal vastu võetud rakendamissuunistele. Kindlustuskaitse iga osa suhtes kohaldatakse konventsioonis ja rakendamissuunistes lubatud erandeid ja piiranguid. Kindlustusandjad ei vastuta solidaarselt. Kindlustusandjad:

Sõjaliste riskide korral: *War Risks, Inc*, [aadress]

Mittesõjaliste riskide korral: *Pandi P&I*, [aadress]

Käesolev tunnistus kehtib kuni

Väljastanud või kinnitanud

(riigi täielik nimetus)

VÕI

Kui osalisriik kasutab artikli 4a lõiget 3, siis tuleb kasutada järgmist teksti:

Käesoleva tunnistuse on(riigi täielik nimetus) valitsuse nimel väljastanud
(asutuse või organisatsiooni nimetus)

Koht Kuupäev
(koht) (kuupäev)

.....
(Tunnistuse väljastanud või kinnitanud ametniku
allkiri ja ametinimetus)

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 igäihe 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.
-

DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/15/EÜ,

23. aprill 2009,

laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta

(uuestisõnastatud versioon)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

- (2) Tulenevalt direktiivi 94/57/EÜ sätete olemusest tundub kohane direktiivi sätteid uuesti sõnastada kahes erinevas ühenduse õigusaktis, nimelt direktiivis ja määruses.

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

- (3) Oma 8. juuni 1993. aasta resolutsioonis ühise mereohutuspoliitika kohta seadis nõukogu eesmärgiks kõigi nõuetele mittevastavate laevade kõrvaldamise ühenduse vetest ja tõstis esikohale ühenduse meetmed, mille eesmärk on tagada rahvusvaheliste eeskirjade tõhus ja ühtne rakendamine klassifikatsiooniühinguid käsitlevate ühiste standardite koostamise kaudu.

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

- (4) Meresõiduohutust ja merereostuse vältimist saab tõhusada rahvusvaheliste konventsioonide, eeskirjade ja resolutsioonide range kohaldamise teel, edendades samas teenuste osutamise vabadust.

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁽²⁾,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009 heaks kiidetud ühisteksti⁽³⁾

- (5) Lipu- ja sadamariikide ülesanne on kontrollida laevade vastavust meresõiduohutust ja merereostuse vältimist käsitlevatele ühtsetele rahvusvahelistele standarditele.

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 22. novembri 1994. aasta direktiivi 94/57/EÜ (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta)⁽⁴⁾ on korduvalt oluliselt muudetud. Kuna on tehtud uusi muudatusi, tuleks selguse huvides kõnealused sätteid uuesti sõnastada.

- (6) Liikmesriikide ülesanne on väljastada meresõiduohutust ja reostuse vältimist käsitlevaid rahvusvahelisi tunnustusi, mis on ette nähtud selliste konventsioonidega nagu 1. novembri 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74), 5. aprilli 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon ja 2. novembri 1973. aasta laevade põhjustatava merereostuse vältimise rahvusvaheline konventsioon (MARPOL), ning neid konventsioone rakendada.

⁽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 aramus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 633), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 11), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20.

- (7) Selliste konventsioonide kohaselt võivad kõik liikmesriigid erinevas ulatuses volitada tunnustatud organisatsioonid tõendama sellist vastavust ja anda neile üle asjakohaste ohutustunnistuste ja reostuse vältimise tunnistuste väljastamise.

- (8) Suur hulk maailma organisatsioonidest, mida on tunnustanud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) lepinguosalised, ei taga siseriiklike ametiasutuste nimel tegutsedes eeskirjade piisavat rakendamist ega usaldusväarsust, sest neil puuduvad usaldusväärsed ja piisavad vahendid ja kogemused, mis võimaldaksid neil oma ülesandeid täita suure asjatundlikkusega.
- (9) Vastavalt SOLAS 74 konventsiooni II-1 peatüki A-1 osa reeglile 3-1 peavad liikmesriigid tagama, et nende lipu all sõitvate laevade projekteerimine, ehitamine ja hooldamine toimub ametiasutuste poolt tunnustatud organisatsioonide kehtestatud ehitus-, mehaanika- ja elektrilaste nõuete kohaselt. Kõnealused organisatsioonid töötavad selleks välja laevade projekteerimise, ehitamise, hooldamise ja kontrollimise eeskirjad ning rakendavad neid, ning nende kohustus on laevu lipuriikide nimel kontrollida ja tõendada, et need laevad järgivad asjakohaste tunnistuste väljaandmist käsitlevate rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid. Et nad oleksid võimelised kõnealust ülesannet rahuldavalt täitma, peavad nad olema täiesti sõltumatud, omama hästi spetsialiseerunud tehnilist pädevust ja ranget kvaliteedijuhtimist.
- (10) Laevade kontrollimise ja ülevaatuslega tegelevatel organisatsioonidel on oluline osa ühenduse seadusandluses seoses meresõiduohutusega.
- (11) Laevade kontrollimise ja ülevaatuslega tegelevad organisatsioonid peaksid olema võimelised pakkuma oma teenuseid kogu ühenduses ja üksteisega konkureerima, tagades samal ajal meresõiduohutuse ja keskkonna kaitse võrdse taseme. Seepärast tuleks kehtestada nende tegevuseks vajalikud ühesugused kutsestandardid ja kohaldada neid terves ühenduses.
- (12) Kaubalaevade raadioohutuse tunnistuste väljastamise võib usaldada eraõiguslikele isikutele, kellel on piisavad teadmised ja pädevad töötajad.
- (13) Liikmesriik võib erapooletutel ja läbipaistvatel alustel piirata volitatud tunnustatud organisatsioonide arvu kooskõlas oma vajadustega, tingimusel et komisjon valvab sellise tegevuse järele vastavalt komiteemenetlusele.
- (14) Käesoleva direktiiviga tuleks tagada ühenduses teenuste osutamise vabadus; seetõttu peaks ühendus kokku leppima nende kolmandate riikidega, kus asuvad mõningad tunnustatud organisatsioonid, et tagada ühendes asuvate tunnustatud organisatsioonide võrdne kohtlemine.
- (15) Siseriiklikud ametiasutused peavad laevade ülevaatusel ja asjakohaste tunnistuste väljastamisel aktiivselt osalema, et tagada täielik vastavus rahvusvahelistele ohutuseeskirjadele, isegi kui liikmesriigid toetuvad tunnustatud organisatsioonidele, kes ei ole nende seadusjärgseid ülesandeid täitvad ametiasutused. Seetõttu on asjakohane seada ametiasutuste ja volitatud tunnustatud organisatsioonide vahel sisse tihe koostöö, mis võib eeldada, et tunnustatud organisatsioonil on kohalik esindus selle liikmesriigi territooriumil, kelle nimel ta ülesandeid täidab.
- (16) Kui tunnustatud organisatsioon, selle inspektorid või selle tehniline personal väljastavad ameti nimel nõutavaid sertifikaate, peaksid liikmesriigid kaaluma neile delegeeritud tegevusega proportsionaalse õigusliku tagatise ja kohtuliku kaitse võimaldamist, sealhulgas asjakohast õigust kaitsele, v.a immunitaeti, mis on eelisõigus, millele kui suveräänsuse lahutamatu osale saavad tugineda vaid liikmesriigid ning mida seetõttu ei saa delegeerida.
- (17) Käesoleva direktiivi nõuetekohast rakendamist takistavad liikmesriikide nimel tegutsevate organisatsioonide rahaline vastutuse korra erinevused. Selle probleemi lahendamiseks on sobilik ühenduse tasandil teataval määral ühtlustada tunnustatud organisatsiooni põhjustatud laevaõnnetustest tulenev rahaline vastutus, kui kohus teeb sellekohase otsuse, sealhulgas vaidluse lahendamisel arbitraaži korras.
- (18) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.
- (19) Eelkõige tuleks komisjonile anda volitus muuta käesolevat direktiivi, et inkorporeerida hilisemaid muudatusi direktiiviga seotud rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendada seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (20) Sellest hoolimata tuleks liikmesriikidele jätta võimalus peatada või tühistada tunnustatud organisatsioonile antud volitused, teavitades oma otsustest komisjoni ja teisi liikmesriike ning esitades asjakohased põhjendused.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- (21) Liikmesriigid peaksid korrapäraselt hindama oma nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide tegevust ja esitama komisjonile ja kõigile teistele liikmesriikidele täpsed andmed sellise tegevuse kohta.
- (22) Liikmesriigid kui sadamavaldajad on kohustatud parandama meresõiduohutust ja reostuse vältimist ühenduse vetes, vaadates eelkõige üle laevad, millele on tunnistused väljastanud ühistele nõuetele mittevastavad organisatsioonid, tagades seejuures, et kolmanda riigi lipu all sõitvaid laevu ei koheldaks soodsamalt.
- (23) Praegu puuduvad sellised ühtsed rahvusvahelised standardid, millele kõik laevad peavad kere, masinate ning elektri- ja juhtimisseadmete suhtes vastama nii ehitusjärgus kui ka kogu kasutusaja jooksul. Sellised standardid võib kehtestada tunnustatud organisatsioonide eeskirjade või samaväärsete standardite põhjal, mille otsustavad siseriiklikud ametiasutused Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 1998. aasta direktiiviga 98/34/EÜ (millega nähakse ette tehnilistest standarditest ja eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord) ⁽¹⁾ sätestatud korras.
- (24) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt kehtestada meetmed, mida liikmesriigid peavad järgima suhetes ühenduses tegutsevate laevu kontrollivate, ülevaatavate ja sertifitseerivate organisatsioonidega, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme ulatuse tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikult kaugemale.
- (25) Käesoleva direktiivi siseriiklikku õigusse ülevõtmise kohustus peaks piirduma nende sätetega, mille sisu on võrreldes direktiiviga 94/57/EÜ oluliselt muutunud. Kohustus võtta üle muutmata sätted tuleneb kõnealusest direktiivist.
- (26) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud I lisa B osas sätestatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäevadega.
- (27) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe ⁽²⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses esitatud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (28) Meetmed, mida laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevad organisatsioonid peavad järgima, on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruses (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (uuestisõnastatud versioon) ⁽³⁾,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse meetmed, mida liikmesriigid peavad järgima suhetes laevu kontrollivate, ülevaatavate ja sertifitseerivate organisatsioonidega, et täita meresõiduohutust ja merereostuse vältimist käsitlevaid rahvusvahelisi konventsioone, edendades samas teenuste osutamise vabadust. See hõlmab rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamisalasse kuuluvate laevade keret, masinaid ning elektri- ja juhtimisseadmeid käsitlevate ohutusnõuete koostamist ja rakendamist.

Artikkel 2

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „laev” – laev, mis kuulub rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamisalasse;
- b) „liikmesriigi lipu all sõitev laev” – laev, mis on liikmesriigis õigusaktide kohaselt registrisse kantud ja sõidab selle riigi lipu all. Sellele määratlusele mittevastavad laevad samastatakse kolmanda riigi lipu all sõitvate laevadega;
- c) „kontrollimised ja ülevaatused” – kontrollimised ja ülevaatused, mis on kohustuslikud rahvusvaheliste konventsioonide kohaselt;
- d) „rahvusvahelised konventsioonid” – 1. novembri 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74), v.a selle lisa XI-2 peatükk, 5. aprilli 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon ja 2. novembri 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatava merereostuse vältimise kohta (MARPOL) ning nende ajakohastatud protokollid ja muudatused ning asjakohased, kõikides liikmesriikides kohustuslikud ajakohastatud eeskirjad;

⁽¹⁾ EÜT L 204, 21.7.1998, lk 37.

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

⁽³⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 11.

- e) „organisatsioon” – juriidiline isik, tema tütarettevõtjad ja muud tema kontrolli all olevad isikud, kes koos või eraldi täidavad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid;
- f) „kontroll” – punkti e kohaldamisel õigused, lepingud või mis tahes muud seadusjärgsed või tegelikud vahendid, mis kas üksikult või koos annavad võimaluse otsustavalt mõjutada juriidilist isikut või võimaldavad nimetatud isikul täita käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid;
- g) „tunnustatud organisatsioon” – määruse (EÜ) nr 391/2009 kohaselt tunnustatud organisatsioon;
- h) „volitamine” – toiming, millega liikmesriik delegeerib tunnustatud organisatsioonile volitused või pädevuse;
- i) „seadusjärgne tunnistus” – tunnistus, mis on väljastatud lipuriigi poolt või tema nimel rahvusvaheliste konventsioonide kohaselt;
- j) „eeskirjad ja menetlused” – tunnustatud organisatsiooni nõuded laevade projekteerimise, ehitamise, varustamise, hooldamise ja ülevaatamise kohta;
- k) „klassifikatsiooni tunnistus” – tunnustatud organisatsiooni väljastatud dokument, mis tõendab, et tema kehtestatud ja avalikustatud eeskirjade ja menetluste kohaselt on laev sobiv teatavaks otstarbeks või kasutuseks;
- l) „kaubalaeva raadioohutuse tunnistus” – tunnistus, mis on ette nähtud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) poolt vastu võetud 1988. aasta protokolliga, millega muudeti SOLAS 74 konventsiooni.

Artikkel 3

1. Endale rahvusvaheliste konventsioonide alusel ülesandeid ja kohustusi võttes tagavad liikmesriigid, et nende pädevad ametiasutused suudavad tagada kõnealuste konventsioonide sätete nõuetekohase rakendamise, eelkõige laevade kontrollimise ja ülevaatamise ning rahvusvaheliste konventsioonidega ette nähtud seadusjärgsete tunnistuste ja vabastamistunnistuste väljastamise osas. Liikmesriigid tegutsevad kooskõlas IMO resolutsiooni A.847(20) lisa ning liite sätetega suuniste kohta, mis aitavad lipuriikidel rakendada IMO õigusakte.

2. Kui lõike 1 kohaldamisel otsustab liikmesriik oma lipu all sõitvate laevade puhul:

i) volitada organisatsioone tegema seadusjärgsete tunnistustega seotud kontrollimisi ja ülevaatusi täielikult või osaliselt, sealhulgas artikli 11 lõikes 2 osutatud eeskirjade täitmise hindamiseks vajalikke kontrollimisi ja ülevaatusi, ja vajaduse korral väljastama või uuendama asjakohaseid tunnistusi, või

ii) usaldada punktis i osutatud kontrollimiste ja ülevaatuste tegemine täielikult või osaliselt organisatsioonidele,

annab ta need ülesanded üksnes tunnustatud organisatsioonidele.

Igal juhul annab vabastamistunnistuste esmakordseks väljastamiseks loa pädev ametiasutus.

Kaubalaeva raadioohutuse tunnistuse puhul võib need ülesanded anda siiski pädeva ametiasutuse tunnustatud eraõiguslikule asutusele, kellel on piisavad teadmised ja pädevad töötajad, et hinnata raadioside ohutust pädeva ameti nimel.

3. Käesolev artikkel ei käsitle laevavarustuse üksikute osade sertifitseerimist.

Artikkel 4

1. Artikli 3 lõike 2 kohaldamisel ei keeldu liikmesriigid põhimõtteliselt volitamast mõnda tunnustatud organisatsiooni selliseid ülesandeid täitma, kui käesoleva artikli lõike 2 sätetest ning artiklitest 5 ja 9 ei tulene teisiti. Nad võivad siiski piirata volitatavate organisatsioonide arvu kooskõlas oma vajadustega, tingimusel et neil on selleks läbipaistvad ja erapooletud põhjused.

Liikmesriigi palvel võtab komisjon sobivaid meetmeid vastavalt artikli 6 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele, et tagada käesoleva lõike esimese lõigu nõuetekohane kohaldamine seoses volitamistest keeldumisega ning artikli 8 nõuetekohane kohaldamine seoses volituste peatamise või tühistamisega.

2. Enne kui liikmesriik nõustub, et kolmandas riigis asuv tunnustatud organisatsioon võib osaliselt või täielikult täita artiklis 3 nimetatud ülesandeid, võib ta nõuda kõnealusest kolmandalt riigilt ühenduses asuvate tunnustatud organisatsioonide võrdväärset vastastikust kohtlemist.

Lisaks võib ühendus nõuda kolmandalt riigilt, kus tunnustatud organisatsioon asub, ühenduses asuvate tunnustatud organisatsioonide võrdväärset vastastikust kohtlemist.

Artikkel 5

1. Liikmesriigid, kes teevad artikli 3 lõike 2 kohase otsuse, seavad oma pädeva ametiasutuse ja nende nimel tegutsevate organisatsioonide vahel sisse koostöosuhted.

2. Koostöosuhteid korraldatakse ametliku, ebavõrdset kohtlemist välistava kirjaliku lepingu või samaväärsse õigusliku kokkuleppe abil, milles täpsustatakse organisatsioonide võetud eriulesanded ja mis sisaldab vähemalt:

a) IMO resolutsiooni A.739(18) (ametiasutuse nimel tegutsevate organisatsioonide volitamist käsitlevate suuniste kohta) II liites esitatud sätteid, pidades samal ajal silmas IMO ringkirjade MSC.710 ja MEPC.307 lisa, liiteid ja lisandit, mis käsitlevad ametiasutuse nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide volitamise näidislingut;

b) järgmisi sätteid rahalise vastutuse kohta:

i) kui kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt on ametiasutus lõplikult ja kindlalt vastutav mis tahes laevaõnnetuse eest ja teda kohustatakse hüvitama kahjustatud isikutele vara kaotsimineku või kahjustumise või isikukahju või surma põhjustamisega tekitatud kahju, mille põhjusena kohus on tuvastanud tunnustatud organisatsiooni, tema organite, personali, esindajate või muude tema nimel tegutsevate isikute tahtliku tegevuse või tegevusetuse või raske hooletuse, on ametiasutusel õigus saada tunnustatud organisatsioonilt rahalist hüvitist nimetatud kaotsimineku, kahjustamise, isikukahju või surma põhjustamise eest niivõrd, kui võrd selline kahju on kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt tunnustatud organisatsiooni põhjustatud;

ii) kui kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt on ametiasutus lõplikult ja kindlalt vastutav mis tahes laevaõnnetuse eest ja teda kohustatakse hüvitama kahjustatud isikutele isikukahju või surma põhjustamisega tekitatud kahju, mille põhjusena kohus on tuvastanud tunnustatud organisatsiooni, tema personali, esindajate või muude tema nimel tegutsevate isikute hooletu või kergemeelse tegevuse või tegevusetuse, on ametiasutusel õigus saada tunnustatud organisatsioonilt rahalist hüvitist nimetatud isikukahju või surma põhjustamise eest niivõrd, kui võrd selline kahju on kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt tunnustatud organisatsiooni põhjustatud; liikmesriigid võivad tunnustatud organisatsiooni vastutuse maksimumsummat piirata, kuid see peab olema võrdne vähemalt 4 miljoni euroga;

iii) kui kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt on ametiasutus lõplikult ja kindlalt vastutav mis tahes laevaõnnetuse eest ja teda kohustatakse hüvitama kahjustatud isikutele vara kaotsimineku või kahjustumisega tekitatud kahju, mille põhjusena kohus on tuvastanud tunnustatud organisatsiooni, tema personali, esindajate või teiste tema nimel tegutsevate isikute hooletu või kergemeelse tegevuse või tegevusetuse, on ametiasutusel õigus saada tunnustatud organisatsioonilt rahalist hüvitist nimetatud vara kaotsimineku või kahjustumise eest niivõrd, kui võrd selline kahju on kohtu otsuse või vaidluse vahekohtumenetluses saadud lahendi kohaselt tunnustatud organisatsiooni põhjustatud; liikmesriigid võivad tunnustatud organisatsiooni vastutuse maksimumsummat piirata, kuid see peab olema võrdne vähemalt 2 miljoni euroga;

c) sätteid, mis käsitlevad ametiasutuse või tema määratud erapooletu välise organi tehtavaid korrapäraseid hindamisi selliste ülesannete kohta, mida organisatsioonid täidavad ametiasutuse nimel, vastavalt artikli 9 lõikes 1 osutatule;

d) võimalust laevu pisteliselt ja põhjalikult kontrollida;

e) sätteid olulise teabe kohustuslikuks edastamiseks nende klassifitseeritud laevade, laevade klassi muutumise või klassist väljaarvamise kohta.

3. Lepingus või samaväärses õiguslikus kokkuleppes võib sätestada, et tunnustatud organisatsioonil peab olema kohalik esindus selle liikmesriigi territooriumil, kelle nimel ta täidab artiklis 3 osutatud ülesandeid. Sellise nõude täitmiseks piisab kohalikust esindusest, mis on liikmesriigi õiguse kohaselt juriidiline isik ja allub tema siseriiklikele kohtutele.

4. Iga liikmesriik annab komisjonile täpset teavet kooskõlas käesoleva artikliga sisseseatud koostöösuhete kohta. Komisjon teatab sellest teistele liikmesriikidele.

Artikkel 6

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis on asutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002 ⁽¹⁾.

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 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

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

Artikkel 7

1. Käesolevat direktiivi võib selle kohaldamisala laiendamata muuta, et:

- a) inkorporeerida artikli 2 punktis d, artikli 3 lõikes 1 ja artikli 5 lõikes 2 osutatud rahvusvaheliste konventsioonide, protokollide, koodeksite ja resolutsioonide edasisi muudatusi nende jõustumisel käesoleva direktiivi jaoks,
- b) muuta artikli 5 lõike 2 punkti b alapunktides ii ja iii nimetatud summasisid.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 6 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. Uute õigusaktide või artikli 2 punktis d nimetatud rahvusvaheliste konventsioonide protokollide vastuvõtmise järel otsustab nõukogu komisjoni ettepaneku põhjal nende uute aktide või protokollide ratifitseerimise üksikasjaliku korra, võttes arvesse liikmesriikide parlamentide menetluskorda ja IMO asjakohaseid menetlusi, tagades samas nende ühtse ja üheaegse kohaldamise liikmesriikides.

Artikli 2 lõikes d ning artiklis 5 osutatud rahvusvahelistes õigusaktides tehtud muudatused võib käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikli 5 alusel.

Artikkel 8

Olenemata määruse (EÜ) nr 391/2009 I lisas nimetatud miinimumnõuetest võib liikmesriik juhul, kui ta leiab, et organisatsiooni ei saa enam volitada tema nimel täitma artiklis 3 sätestatud ülesandeid, tunnustatud organisatsiooni volitused peatada või tühistada. Sellisel juhul teavitab liikmesriik oma otsusest viivitamata komisjoni ja teisi liikmesriike koos asjakohaste põhjendustega.

Artikkel 9

1. Iga liikmesriik peab veenduma, et tema nimel artikli 3 lõike 2 kohaselt tegutsevad tunnustatud organisatsioonid täidavad kõnealuses artiklis osutatud ülesandeid tõhusalt ja liikmesriigi pädevat ametiasutust rahuldaval viisil.

2. Selleks, et täita lõikes 1 osutatud ülesannet, teostab iga liikmesriik vähemalt kord kahe aasta tagant järelevalvet iga

tema nimel tegutseva tunnustatud organisatsiooni üle ja esitab teistele liikmesriikidele ja komisjonile aruande sellise järelevalvetegutse tulemuste kohta hiljemalt selle aasta 31. märtsiks, mis järgneb aastale, mil järelevalvet teostati.

Artikkel 10

Teostades oma kontrollimisõigust ja täites kohustusi sadamariikidena, teavitavad liikmesriigid komisjoni ja teisi liikmesriike ning asjaomast lipuriiki, kui nad avastavad, et lipuriigi nimel tegutsev tunnustatud organisatsioon on väljastanud rahvusvaheliste konventsioonide asjakohastele nõuetele mittevastava laevale kehtiva seadusjärgse tunnustuse või kui kehtiva klassifikatsioonitunnustusega laeval esineb puudusi kõnealuse tunnustusega hõlmatud valdkondades. Käesoleva artikli kohaldamisel teavitatakse üksnes laevadest, mis kujutavad endast tõsist ohtu meresõiduohutusele ja keskkonnale või mille suhtes on näha tunnustatud organisatsioonide eriti hooletut käitumist. Asjaomast tunnustatud organisatsiooni teavitatakse juhtumist esialgse kontrollimise ajal, et ta saaks viivitamata võtta järelemeetmeid.

Artikkel 11

1. Iga liikmesriik tagab, et tema lipu all sõitvad laevad projekteeritakse, ehitatakse ja varustatakse ning neid hooldatakse kooskõlas eeskirjade ja menetlusega, mis on seotud tunnustatud organisatsiooni nõuetega kere, masinate ja elektri- ja juhtimis-seadmete kohta.

2. Liikmesriik võib otsustada kasutada eeskirju, mis on tema arvates samaväärsed tunnustatud organisatsiooni eeskirjade ja menetlustega, üksnes tingimusel, et ta teatab nendest viivitamata komisjonile direktiivis 98/34/EÜ sätestatud korras ja teistele liikmesriikidele ning et mõni teine liikmesriik ega komisjon ei ole nende vastu ning et neid ei ole vastavalt käesoleva direktiivi artikli 6 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele tunnustatud mittesamaväärseks.

3. Liikmesriigid teevad koostööd tunnustatud organisatsioonidega, keda nad on volitanud, nende organisatsioonide eeskirjade ja menetluste väljatöötamisel. Nad peavad nõu tunnustatud organisatsioonidega, et saavutada rahvusvaheliste konventsioonide ühesugune tõlgendamine.

Artikkel 12

Komisjon teavitab iga kahe aasta tagant Euroopa Parlamenti ja nõukogu käesoleva direktiivi liikmesriikides rakendamise edusammudest.

Artikkel 13

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 17. juuniks 2011. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Samuti peavad liikmesriigid lisama märkuse, et kehtivates õigusnormides esinevaid viiteid käesoleva direktiiviga kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile kõigi käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 14

Direktiiv 94/57/EÜ, mida on muudetud I lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates 17. juuniks 2009, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi, mis seonduvad I lisa B osas nimetatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäevadega.

Viiteid kehtetuks tunnistatud direktiividele käsitatakse viidetena käesolevale direktiivile ning neid loetakse vastavalt II lisa esitatud vastavustabelile.

Artikkel 15

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

Artikkel 16

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

I LISA

A OSA

Kehtetuks tunnistatud direktiiv ja selle hilisemad muudatused

(osutatud artiklis 14)

Nõukogu direktiiv 94/57/EÜ	EÜT L 319, 12.12.1994, lk 20.
Komisjoni direktiiv 97/58/EÜ	EÜT L 274, 7.10.1997, lk 8.
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/105/EÜ	EÜT L 19, 22.1.2002, lk 9.
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2002/84/EÜ	EÜT L 324, 29.11.2002, lk 53.

B OSA

Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäevad

(osutatud artiklis 14)

Direktiiv	Ülevõtmise tähtpäev
94/57/EÜ	31. detsember 1995
97/58/EÜ	30. september 1998
2001/105/EÜ	22. juuli 2003
2002/84/EÜ	23. november 2003

II LISA

Vastavustabel

Direktiiv 94/57/EÜ	Käesolev direktiiv	Määrus (EÜ) nr 391/2009
Artikkel 1	Artikkel 1	Artikkel 1
Artikli 2 punkt a	Artikli 2 punkt a	Artikli 2 punkt a
Artikli 2 punkt b	Artikli 2 punkt b	–
Artikli 2 punkt c	Artikli 2 punkt c	–
Artikli 2 punkt d	Artikli 2 punkt d	Artikli 2 punkt b
Artikli 2 punkt e	Artikli 2 punkt e	Artikli 2 punkt c
–	Artikli 2 punkt f	Artikli 2 punkt d
Artikli 2 punkt f	Artikli 2 punkt g	Artikli 2 punkt e
Artikli 2 punkt g	Artikli 2 punkt h	Artikli 2 punkt f
Artikli 2 punkt h	Artikli 2 punkt i	Artikli 2 punkt g
Artikli 2 punkt i	Artikli 2 punkt k	Artikli 2 punkt i
–	Artikli 2 punkt j	Artikli 2 punkt h
Artikli 2 punkt j	Artikli 2 punkt l	–
Artikli 2 punkt k	–	Artikli 2 punkt j
Artikkel 3	Artikkel 3	–
Artikli 4 lõike 1 esimene lause	–	Artikli 3 lõige 1
Artikli 4 lõike 1 teine lause	–	Artikli 3 lõige 2
Artikli 4 lõike 1 kolmas lause	–	–
Artikli 4 lõike 1 neljas lause	–	Artikli 4 lõige 1
–	–	Artikli 3 lõige 3
–	–	Artikli 4 lõiked 2, 3 ja 4
–	–	Artikkel 5
–	–	Artikkel 6
–	–	Artikkel 7
Artikli 5 lõige 1	Artikli 4 lõige 1	–
Artikli 5 lõige 3	Artikli 4 lõige 2	–
Artikli 6 lõiked 1, 2, 3 ja 4	Artikli 5 lõiked 1, 2, 3 ja 4	–
Artikli 6 lõige 5	–	–
Artikkel 7	Artikkel 6	Artikkel 12
Artikli 8 lõike 1 esimene taane	Artikli 7 lõike 1 esimese lõigu punkt a	–
Artikli 8 lõike 1 teine taane	–	Artikli 13 lõige 1
Artikli 8 lõike 1 kolmas taane	Artikli 7 lõike 1 esimese lõigu punkt b	–
–	Artikli 7 lõike 1 teine lõik	Artikli 13 lõike 1 teine lõik
Artikli 8 lõige 2	Artikli 7 lõige 2	–
Artikli 8 lõike 2 teine lõik	–	Artikli 13 lõige 2
Artikli 9 lõige 1	–	–
Artikli 9 lõige 2	–	–
Artikli 10 lõike 1 sissejuhatav lause	Artikkel 8	–
Artikli 10 lõike 1 punktid a, b, c ning lõiked 2, 3 ja 4	–	–
Artikli 11 lõiked 1 ja 2	Artikli 9 lõiked 1 ja 2	–

Direktiiv 94/57/EÜ	Käesolev direktiiv	Määrus (EÜ) nr 391/2009
Artikli 11 lõiked 3 ja 4	–	Artikli 8 lõiked 1 ja 2
Artikkel 12	Artikkel 10	–
Artikkel 13	–	–
Artikkel 14	Artikli 11 lõiked 1 ja 2	–
–	Artikli 11 lõige 3	–
–	Artikkel 12	–
–	–	Artikkel 9
Artikli 15 lõige 1	–	–
–	–	Artikli 10 lõiked 1 ja 2
Artikli 15 lõige 2	–	Artikli 10 lõige 3
Artikli 15 lõige 3	–	Artikli 10 lõige 4
Artikli 15 lõige 4	–	Artikli 10 lõige 5
Artikli 15 lõige 5	–	Artikli 10 lõike 6 esimene, teine, kolmas ja viies lõik
–	–	Artikli 10 lõike 6 neljas lõik
Artikkel 16	Artikkel 13	–
Artikkel 17	Artikkel 16	–
–	Artikkel 14	–
–	Artikkel 15	–
–	–	Artikkel 11
–	–	Artikkel 14
–	–	Artikkel 15
–	–	Artikkel 16
–	–	Artikkel 17
–	–	Artikkel 18
–	–	Artikkel 19
Lisa	–	I lisa
–	I lisa	–
–	II lisa	II lisa

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/16/EÜ,

23. aprill 2009,

mis käsitleb sadamariigi kontrolli

(uuesti sõnastatud)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁽¹⁾,võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁽²⁾,toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras,⁽³⁾ arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heaks kiidetud ühisteksti,

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 laevapardal.
- (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 kooskõlas nõukogu 7. juuni 2007. aasta otsusega 2007/431/EÜ (millega volitatakse liikmesriike ratifitseerima Euroopa Ühenduse huvides Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2006. aasta konsolideeritud meretöönormide konventsiooni)⁽⁵⁾ peaksid liikmesriigid tegema jõupingutusi, et ratifitseerida nii kiiresti kui võimalik, soovitatavalt enne 31. detsembrist 2010, nimetatud konventsiooni need osad, mis langevad ühenduse kompetentsi.

- (6) 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 vajaduse korral tunnustatud organisatsioonidele. Pärast ülevaastust 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 meresõidukõlblikkuse tunnistused.

- (7) Liikmesriikide ühtlustatud lähenemine rahvusvaheliste standardite tõhusale jõustamisele nende jurisdiktsiooni all olevates vetes seilavate ja nende sadamaid kasutavate laevade suhtes peaks vältima konkurentsi moonutamist.

- (8) Laevandust ohustavad terroriaktid. Transpordialaseid turvameetmeid tuleks rakendada tõhusalt ning liikmesriigid peaksid turvakontrollide abil aktiivselt jälgima turvaeeskirjade järgimist.

⁽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 arvamus (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), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).⁽⁴⁾ EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1.⁽⁵⁾ ELT L 161, 22.6.2007, lk 63.

- (9) Tuleks kasutada ära kogemusi, mis on saadud 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis alla kirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumini („Pariisi memorandum“) toimimisest.
- (10) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 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.
- (11) Sadamariigi tõhusa kontrolli süsteemiga tuleks püüda tagada, et korrapäraselt kontrollitakse kõiki ühenduse sadamaid ja ankrukohti 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. Eelkõige sellel eesmärgil peaksid liikmesriigid võtma üldiseks prioriteediks kõrge riskiprofiiliga laevade kontrollimise.
- (12) Kõnealune uus kontrollisüsteem tuleks liita ühenduse sadamariigi kontrolli süsteemiga 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 ning kontrollide hulk jagatakse võrdselt liikmesriikide vahel. See kontrollide jagamise skeem tuleks tõhusamaks muutmise eesmärgil läbi vaadata, võttes arvesse uue sadamariigi kontrolli süsteemiga saadud kogemusi. Lisaks peaks liikmesriigid värbama ja säilitama vajaliku arvu töötajaid, sealhulgas kvalifitseeritud inspektoreid, võttes arvesse iga sadama laevaliikluse mahtu ja omadusi.
- (13) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollisüsteem võtab arvesse Pariisi memorandumini 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 memorandumini vahel, et hõlbustada lähenemist niipalju kui võimalik.
- (14) Komisjon peaks haldama ja ajakohastama kontrolliandmebaasi tihedas koostöös Pariisi memorandumini osalisriikidega. Kontrolliandmebaas peaks koondama liikmesriikide ja kõikide Pariisi memorandumile alla kirjutatud riikide kontrolliandmeid. Kuni ühenduse mereohutuse teabesüsteem SafeSeaNet ei toimi veel täielikult ega 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 memorandumini 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 ja ankrukohtades, 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. Tuleks sätestada kõnealuse laiendatud kontrolli üksikasjad.
- (19) Käesolevas direktiivis sätestatud kontrollisüsteemi 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 kuut kuud.
- (20) Sadamariigi kontrolli eest vastutavate pädevate asutuste teavitamiseks sadamates või ankrukohtades olevate laevade kohta peaks sadama valdajad või asutused või selleks määratud asutused või organid saatma teated laevade saabumise kohta pärast vastava teabe saamist võimalikult ruttu.

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

- (21) Mõningad laevad on oma viletsa seisundi, lipuriigi tegevusnäitajate ning varasema kasutuse tõttu ilmselgeks ohuks meresõiduohutusele ning merekeskkonnale. Seepärast on ühendusel õigus keelata selliste laevade sisene mine liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Sissesõidu keelamine peaks olema proportsionaalne ja see võiks endaga kaasa tuua alalise sissesõidu keelamise, kui laeva kasutaja jätab pidevalt võtmata meetmed olukorra parandamiseks, hoolimata korduvatest sissesõidukeeldudest ja kinnipidamistest ühenduse sadamates ja ankrukohtades. Iga kolmanda sissesõidukeelu saab tühistada ainult siis, kui on täidetud mitu, eelkõige laeva lipuriigi ja ühingu seotud tingimust tagamaks, et asjaomast laeva on võimalik ühenduse vetes ohutult kasutada. Vastasel juhul saab laev alalise sissesõidukeelu kõikidesse liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Igal juhul peaks iga järgmine asjaomase laeva kinnipidamine viima alalise sissesõidukeeluni liikmesriikide sadamatesse ja ankrukohtadesse. Läbipaistvuse huvides tuleks avalikustada laevade loetelu, millele on keelatud sissesõit ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.
- (22) Et vähendada teatavate ametite ja laevaihingute koormust seoses korduskontrollidega, tuleks ro-ro tüüpi reisi parvlaeval või kiirreisilaeval teostatud ülevaastust, mis viiakse läbi vastavalt nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivile 1999/35/EÜ (regulaarselt liiklevate ro-ro-reisi parvlaevade 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 riskiprofilii, kontrollidevahelise 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-reisi parvlaevade ja kiirreisilaevade nõutavat ohutustaset.
- (23) 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.
- (24) Põhjendamatute otsuste vältimiseks, millega võib kaasneda alusetu kinnipidamine ja viivitamine, peaks olema õigus esitada kaebus pädevate asutuste tehtud kinnipidamiskorralduste peale. Liikmesriigid peaksid tegema koostööd, et tagada kaebuste menetlemine mõistliku aja jooksul kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega.
- (25) 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.
- (26) Lootsidel ja sadama valdajatel või asutustel peaks olema võimalik jagada kasulikku teavet laevade pardal avastatud ilmsete kõrvalekallete kohta.
- (27) Tuleks uurida õigustatud huvidega isikute kaebusi elu- ja töötingimuste kohta pardal. Iga kaebuseesitajat tuleks teavitada tema kaebusega seotud järelemeetmete võtmisest.
- (28) Tuleb teha koostööd liikmesriikide pädevate asutuste ja teiste asutuste või organisatsioonide vahel, et tagada nende puudustega laevade tõhus jälgimine, millele on antud luba edasi sõita, ja vahetada teavet laevade kohta sadamas.
- (29) Kuna kontrolliandmebaas on sadamariigi kontrolli oluline osa, peaksid liikmesriigid tagama, et seda ajakohastatakse vastavalt ühenduse nõuetele.
- (30) Teabe avaldamine nende laevade ja nende kasutajate või laevaihingute kohta, mis ei täida ohutuse, tervise- ja merekeskkonnakaitse rahvusvahelisi standardeid, võttes arvesse ettevõtete laevastiku suurust, võib tõhusalt takistada lastisaatjatel neid laevu kasutamast ja olla omanikele stiimuliks kõrvaldada puudused. Avalikkusele kättesaadavaks tehtava teabe suhtes peaks komisjon tegema tihedat koostööd Pariisi memorandumiga raames ja võtma asjatu kordamise vältimiseks arvesse kogu avalikustatud teabe. Liikmesriigid peaksid esitama asjaomase teabe ainult üks kord.
- (31) Kinnipeetava laeva kõik kontrollikulud, mis tagavad laeva kinnipidamise, ja sissesõidukeelu tühistamisega seotud kulud peaks kandma omanik või kasutaja.

⁽¹⁾ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

- (32) 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⁾.
- (33) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus käesolevat direktiivi muuta, et kohaldada sellega seotud konventsioonide, rahvusvaheliste koodeksite ja resolutsioonide tulevase muudatuse ja kehtestada artiklite 8 ja 10 rakendussätteid. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähem oluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (34) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, 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 neid 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 kaugemale.
- (35) 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.
- (36) Käesoleva direktiivi kohaldamine ei tohiks piirata liikmesriikide kohustusi, mis on seotud XV lisa B osas sätestatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtaegadega.
- (37) Vastavalt käesolevale direktiivile loodud sadamariigi kontrolli süsteemi tuleks rakendada kõikides liikmesriikides samal kuupäeval. Antud kontekstis peaks komisjon tagama asjakohaste ettevalmistavate meetmete võtmise, kaasa arvatud kontrolliandmebaasi katsetamise ja inspektorite koolitamise.
- (38) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe ⁽²⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende enda jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning need üldsusele kättesaadavaks tegema.
- (39) Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks sise-maariikidest 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.
- (40) Võtmaks arvesse asjaolu, et Prantsusmaa ülemeredepartemangud kuuluvad erinevasse geograafilisse piirkonda ja et nad on suures osas muude piirkondlike sadamariigi kontrolli memorandumite osalised kui vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum 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:

- suurendades mis tahes lipu all sõitvate laevade vastavust meresõiduohutust, meresõidurvalisust, merekeskkonkaikaitset ning laevapardal elu- ja töötingimusi käsitlevatele rahvusvahelistele ja asjakohastele ühenduse õigusaktidele;
- luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustades kontrolli- ja kinnipidamise menetlused, tuginedes Pariisi memorandumis raames omandatud ekspertteadmiste ja kogemustele;
- rakendades ühenduses sadamariigi kontrolli süsteemi, mis põhineb ühenduses ja Pariisi memorandumis piirkonnas tehtavatel kontrollidel, eesmärgiga kontrollida kõiki laevu sagedusega, mis sõltub nende riskiprofilist; suuremaks ohuks olevate laevade puhul on kontrollid üksikasjalikumad ning need toimuvad sagedamini.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽²⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid.

- 1) „Konventsioonid” – järgmised konventsioonid koos nende protokollide ja muudatuste ning kohustuslike koodeksitega ajakohastatud versioonid:
 - a) 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (LL 66);
 - 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 78/95);
 - 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 memorandumipiirkond” – geograafiline piirkond, kus Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigid teostavad kontrolle Pariisi memorandumis raames.
- 5) „Laev” – mis tahes merelaev, mille suhtes kohaldatakse ühte või mitut konventsiooni ja mis ei sõida sadamariigi lipu all.
 - 6) „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.
 - 7) „Ankrukohas olev laev” – sadamas või muus sadama jurisdiktsiooni alla kuuluvas piirkonnas, aga mitte kai ääres olev laev, millel on laeva ja sadama vaheline liides.
 - 8) „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.
 - 9) „Pädev asutus” – vastavalt käesolevale direktiivile sadamariigi kontrolli eest vastutav meresõidu amet.
 - 10) „Ööaeg” – vähemalt seitsmetunnine ajavahemik, mis määratletakse siseriiklikes õigusaktides ja mis sisaldab igal juhul ajavahemikku keskööst kuni kella viieni.
 - 11) „Esmane kontroll” – laeva külastamine inspektori poolt eesmärgiga kontrollida vastavust asjaomastele konventsioonidele ja määrustele; see hõlmab vähemalt artikli 13 lõikega 1 nõutud kontrolle.
 - 12) „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, mehhituse, elu- ja töötingimuste ning laevapardal kehtivate töömeetodite täitmise osas.
 - 13) „Laiendatud kontroll” – kontroll, mille kohaldamisala hõlmab vähemalt VII lisa loetletud elemente. Laiendatud kontroll võib vajaduse korral sisaldada üksikasjalikumat kontrolli kooskõlas artikli 13 lõikega 3.
 - 14) „Kaebus” – mis tahes teave või aruanne, mille esitab isik või organisatsioon, kes on õigustatult huvitatud laeva ohutusest, sealhulgas laevapere ohutusest ja terviseohutusest, elu- ja töötingimustest laevapardal ning reostuse vältimisest.
 - 15) „Kinnipidamine” – laeva merelemineku ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldiseisvana või koos muudavad laeva meresõiduks kõlbmatuks.

- 16) „Sissesõidukeelu korraldus” – laeva kaptenile, laeva eest vastutavale laevaühingule ja lipuriigile väljastatav otsus, millega neid teavitatakse laeva sissesõidukeelust kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.
- 17) „Toimingu katkestamine” – laeva toimingu jätkamise ametlik keelamine seoses avastatud puudustega, mis eraldi seisvana või koos muudaksid toimingu jätkamise ohtlikuks.
- 18) „Laevaühing” – laeva omanik või mis tahes muu organisatsioon või isik, näiteks haldaja, või meeskonnata laeva prahitija, 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.
- 19) „Tunnustatud organisatsioon” – klassifikatsiooniühing või muu eraõiguslik asutus, kes täidab seadusjärgseid ülesandeid lipuriigi ametiasutuse nimel.
- 20) „Seadusjärgne tunnistus” – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt konventsioonidele.
- 21) „Klassifikatsioonitunnistus” – dokument, millega kinnitatakse vastavus SOLAS 74 konventsiooni II-1 peatüki A-1 osa reeglile 3-1.
- 22) „Kontrolliandmebaas” – teabesüsteem, mis toetab ühenduses sadamariigi kontrolli süsteemi rakendamist ja puudutab ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas teostatud kontrolli andmeid.

Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse mis tahes laeva ja selle laevapere suhtes, mis külastab liikmesriigi sadamat või ankrukohta ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses.

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

Kui liikmesriik kontrollib laeva oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes väljaspool sadamat, loetakse seda kontrolliks käesoleva direktiivi alusel.

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

Liikmesriigid, millel puuduvad meresadamad ja mis saavad tõestada, et nende jõesadamaid kolme eelnenud aasta jooksul külastanud üksikute laevade koguarvust alla 5 % on käesoleva direktiivi reguleerimisalas olevad laevad, võivad käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada.

Liikmesriigid, millel puuduvad meresadamad, edastavad komisjonile hiljemalt direktiivi ülevõtmise kuupäeval eespool nimetatud kolmeaastase perioodi jooksul nende sadamaid külastanud laevade koguarvu ja teatavad komisjonile eespool mainitud arvude kõik hilisemad muutused.

2. Laevade puhul, mille kogumahutavus on vähem kui 500 tonni, kohaldatakse liikmesriigid asjakohase konventsiooni asjakohaseid nõudeid ning selles osas, millele konventsioon ei laiene, võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et asjaomased laevad ei ohusta selgelt meresõiduohutust, tervist ega keskkonda. Käesoleva lõike kohaldamisel juhenduvad liikmesriigid Pariisi memorandumi lisast 1.

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

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

Artikkel 4

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, kuhu määratakse vajalik arv töötajaid, eelkõige kvalifitseeritud inspektorid, näiteks 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.

Artikkel 5

Kontrollisüsteem ja iga-aastane kontrollikohustus

1. Liikmesriigid teevad kontrollid vastavalt artiklis 12 kirjeldatud valikuskeemile ja I lisa sätetele.

2. Et täita oma iga-aastane kontrollikohustus,

- a) kontrollib liikmesriik kõiki artikli 12 punktis a nimetatud I prioriteedi laevu, mis külastavaid tema sadamaid ja ankrukohti, ja
- b) kontrollib liikmesriik artikli 12 punktides a ja b nimetatud I prioriteedi ja II prioriteedi laevasid, mille koguarv aastast vastab vähemalt tema osakaalule ühenduses ja Pariisi memorandumis piirkonnas aastast tehtavate kontrollide koguarvust. Iga liikmesriigi kontrollide osakaal põhineb asjaomase liikmesriigi sadamaid külastavate üksikute laevade koguarvu ning ühenduse ja Pariisi memorandumis piirkonna kõikide riikide sadamaid ja ankrukohti külastavate üksikute laevade koguarvu suhtel.

3. Ühenduses ja Pariisi memorandumis piirkonnas aastast tehtavate lõike 2 punktis b nimetatud kontrollide koguarvu arvutamisel ei võeta arvesse ankrukohtades olevaid laevu, kui asjaomases liikmesriigis pole ette nähtud teisiti.

Artikkel 6

Kontrollikohustuse täitmise arvutamise kord

Liikmesriik, mis ei tee artikli 5 lõike 2 punktis a nõutud kontrollid, täidab selle sätte kohase kohustuse, kui nimetatud vahele jäänud kontrollide arv ei ületa:

- a) 5 % tema sadamaid ja ankrukohti külastanud kõrge riskiprofiiliga I prioriteedi laevade koguarvust;
- b) 10 % tema sadamaid ja ankrukohti külastanud selliste I prioriteedi laevade koguarvust, mis ei ole kõrge riskiprofiiliga.

Olenemata protsendimääradest punktides a ja b kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva ühenduses asuvaid sadamaid.

Olenemata ankrukohti külastavate I prioriteedi laevade protsendimääradest punktides a ja b kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist

saadava teabe kohaselt külastavad harva ühenduses asuvaid sadamaid.

Artikkel 7

Ühenduses tasakaalustatud kontrolli võimaldav kord

1. Liikmesriik, kus I prioriteedi laevade külastuste arv ületab tema artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalu, loetakse selle kohustuse täitnuks, kui tema poolt tehtud I prioriteedi laevade kontrollide arv vastab vähemalt sellele kontrollide osakaalule ja kui kontrollimata ei jää üle 30 % tema sadamaid või ankrukohti külastanud I prioriteedi laevadest.

2. Liikmesriiki, mida külastavate I prioriteedi ja II prioriteedi laevade koguarv on väiksem kui artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaal, loetakse nimetatud kohustuse täitnuks, kui ta teeb artikli 5 lõike 2 punktis a osutatud kontrollid ja ta kontrollib vähemalt 85 % tema sadamaid või ankrukohti külastanud II prioriteedi laevade koguarvust.

3. Artiklis 35 osutatud läbivaatamisel analüüsib komisjon eelkõige käesoleva artikli mõju kontrollikohustuse täitmisele, võttes arvesse ühenduses ja Pariisi memorandumis raames omandatud ekspertteadmisi ja kogemusi. Läbivaatamisel võetakse arvesse eesmärgi kontrollida kõiki ühenduse sadamaid ja ankrukohti külastavaid laevu. Vajaduse korral teeb komisjon ettepaneku täiendavateks meetmeteks eesmärgiga täiustada ühenduses kohaldatava kontrollisüsteemi tõhusust ning vajaduse korral käesoleva artikli mõju uueks läbivaatamiseks hilisemas etapis.

Artikkel 8

Kontrolli edasilükkamine ja erakorralised asjaolud

1. Liikmesriik võib otsustada lükata I prioriteedi laeva kontrolli edasi järgmistel tingimustel:

a) kui kontroll võib toimuda laeva järgmisel sadamakülastusel samas liikmesriigis, tingimusel et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist ühenduse või Pariisi memorandumis piirkonna sadamat ja et edasilükkamise aeg ei ole pikem kui 15 päeva, või

b) kui kontroll võib toimuda 15 päeva jooksul teises ühenduses või Pariisi memorandumis piirkonna sadamas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud seda kontrolli tegema.

Kui kontroll on edasi lükatud punktide a või b kohaselt ja on kontrolliandmebaasi salvestatud, ei loeta vahele jäänud kontrolli nende liikmesriikide vahele jäänud kontrolliks, kes kontrolli edasi lükkasid.

Ent kui kontroll on jäetud teostamata I prioriteedi laeva osas, ei vabastata asjaomast laeva kontrollist järgmises külastatavas ühenduse sadamas kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. Kui I prioriteedi laev jäetakse kontrollimata toimimisega seotud põhjustel, ei loeta seda vahele jäänud kontrollimiseks tingimusel, et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasi ja esinesid järgmised erakorralised asjaolud:

- a) pädeva asutuse arvamuse kohaselt võib kontroll ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda, või
- b) laev külastab sadamat ainult ööajal. Sel juhul võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et vajaduse korral saaks kontrollida laevu, mis külastavad sadamat ainult ööajal.

3. Ankrukohas oleva laeva kontrollimata jätmist ei loeta vahele jäänud kontrolliks, kui:

- a) laeva on 15 päeva jooksul vastavalt I lisale kontrollitud teise ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas või ankrukohas, või
- b) laev külastab sadamat ainult ööajal, või on külastus rahuldavaks kontrolliks liiga lühike ja kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis, või
- c) pädeva asutuse arvamuse kohaselt võib kontrollimine ohustada inspektoreid, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda ja et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis.

4. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi 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 sadamasse või ankrukohta teel oleva ning vastavalt artiklile 14 laiendatud kontrolliks kõlbliku laeva kasutaja, esindaja või kapten teatab selle saabumisest vastavalt III lisa sätetele.

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 sadama valdaja või organ või selleks otstarbeks volitatud asutus või organ selle teabe pädevale asutusele.

3. Võimaluse korral toimuvad kõik selles artiklis osutatud teabedastamised elektrooniliselt.

4. Käesoleva direktiivi III lisa kohaselt liikmesriikide väljatöötatud kord ja vorming on vastavuses direktiivi 2002/59/EÜ asjakohaste laevadest teavitamise sätetega.

Artikkel 10

Laeva riskiprofiil

1. Kõikidele liikmesriigi sadamas või ankrukohas peatuvatele laevadele antakse kontrolliandmebaasis laeva riskiprofiil, mis määrab nende vastava kontrolliprioriteedi, kontrollidevahelised 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 jao punkti 1 ja II lisa kohaselt laeva tüüp, vanus, lipuriik, kaasatud tunnustatud organisaatsioonid ja laevaihingu tegevusnäitajad.

b) Varasema kasutuse parameetrid

Varasema kasutuse parameetrite aluseks on I lisa I jao punkti 2 ja II lisa kohaselt puuduste ja kinnipidamiste arv konkreetse aja jooksul.

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

3. Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi sätteid, täiendades seda, ja mis käsitlevad käesoleva artikli rakendamiseeskirju, eelkõige:

a) lipuriigi kriteeriume,

b) laevauhingu tegevusnäitajate kriteeriume,

võetakse vastu vastavalt artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele ning tuginedes Pariisi memorandumi kogemustele.

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. Riski vähenemisel korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb. Suure riskiga laevade puhul ei tohi see 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 väljalimine

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.

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 välja valitud laevadel tehakse esmane ja üksikasjalikum kontroll järgmiselt.

1. Igal esmase kontrolli puhul 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 alla kirjutatud riigi teostatud eelmise kontrolli käigus avastatud puudused on kõrvaldatud;

c) veendub laeva, kaasa arvatud masinaruumi, elu- ja olmeruumide üldseisukorras, sealhulgas hügieenioludes.

2. Kui pärast punktis 1 osutatud kontrolli on järgmises külastatavas sadamas kõrvaldatavad puudused kantud kontrolliandmebaasi, võib nimetatud järgmise sadama pädev asutus otsustada mitte teha punkti 1 punktides a ja c nimetatud kontrolle.

3. Kui pärast punktis 1 osutatud kontrollimist on põhjendatud alus arvata, et laeva, selle varustuse või laevapere seisukord kaldub oluliselt kõrvale konventsiooni asjakohastest nõuetest, viiakse läbi üksikasjalikum kontroll, kaasa arvatud laevapardal kehtivate ekspluatatsiooniliste 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.

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 hõlmatavad 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 Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004⁽¹⁾ artikli 3 lõigetes 1, 2 ja 3 osutatud laevade suhtes, mis külastavad nende sadamaid ja ankrukohti, 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 arvu-
tamisel, kui on kaetud kõik käesoleva direktiivi 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. Vajaduse korral võib komisjon võtta artikli 31 lõikes 2 osutatud korras vastu käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 ühtlustatud rakendamise eeskirjad.

Artikkel 16

Teatavate laevade sissesõidu keelamine

1. Liikmesriik tagab, et laevale,

- mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud musta nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on direktiivi 1999/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva kasutamist takistada, või

- mis sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste suhtarvu alusel kuulub Pariisi memorandumi kohaselt kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel vastu võetud halli nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud või mille kohta on direktiivi 1999/35/EÜ alusel väljastatud korraldus laeva tegevust tõkestada,

keelatakse sissesõit tema sadamatesse ja ankrukohtadesse, välja arvatud artikli 21 lõikes 6 nimetatud juhtudel.

⁽¹⁾ ELT L 129, 29.4.2004, lk 6.

Sissesõidukeeld on kohaldatav alates hetkest, mil laev väljub sadamast või ankrukohast, kus see on kolmandat korda kinni peetud ning kus on väljastatud sissesõidukeelu korraldus.

2. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles kolme kuu möödudes selle väljastamise kuupäevast ning juhul, kui VIII lisa punktides 3–9 esitatud tingimused on täidetud.

Kui laevale kehtestatakse teine sissesõidukeeld, on see ajavahemik 12 kuud.

3. Iga järgmine kinnipidamine ühenduses asuvas sadamas või ankrukohas tähendab seda, et laev saab sissesõidukeelu kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse. Nimetatud kolmanda sissesõidukeelu korralduse võib tühistada pärast 24 kuu möödumist korralduse andmisest ja ainult tingimusel, et:

— laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel ei kuulu lõikes 1 nimetatud musta ega halli nimekirja,

— laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused väljastatakse organisatsiooni või organisatsioonide poolt, mida on tunnustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 391/2009 (laevade kontrolli ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (uuesti sõnastatud))⁽¹⁾ alusel,

— laeva haldab laevaühing, millel on I lisa I osa punkti 1 kohased head tegevusnäitajad, ja

— VIII lisa lõigetes 3–9 esitatud tingimused on täidetud.

Pärast 24 kuu möödumist korralduse väljastamise kuupäevast kehtestatakse igale laevale, mis ei vasta käesolevas lõikes täpsustatud kriteeriumidele, alaline sissesõidukeeld kõikidesse ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.

4. Iga järgmine kinnipidamine ühenduse sadamas või ankrukohas pärast kolmandat juurdepääsu keeldu toob kaasa alalise sissesõidukeelu ühenduse sadamatesse ja ankrukohtadesse.

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

⁽¹⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 11.

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.

Juhul kui see nii on, võtab pädev asutus kaebuse suhtes vajalikud meetmed, eelkõige tagades, et kõik nimetatud kaebusega otseselt seotud isikud saavad oma seisukoha teatavaks teha.

Kui pädev asutus peab kaebust selgelt põhjendamatuks, 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 järelemeetmetest ning esitavad vajaduse korral koopia ka Rahvusvahelise Tööorganisatsioonile (ILO).

Artikkel 19

Puuduste kõrvaldamine ja laeva kinnipidamine

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

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

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 kohe võltsida 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 30-päevase tähtaja jooksul, nagu on sätestatud Pariisi memorandumis raames kehtestatud suunistes. Sellisel juhul kohaldatakse artiklis 21 ette nähtud 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 tunnistatud 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 põhjendamatu kinnipidamist või põhjendamatu viivitust. Kui laev peetakse põhjendamatu kinni või tekitatakse põhjendamatu viivitust, on omanikul või kasutajal õigus mis tahes kantud kahjude hüvitamisele. Iga väidetava põhjendamatu kinnipidamise või viivitamise puhul lasub tõendamiskohustus laeva omanikul või kasutajal.

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.

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

10. Sadama valdajat või asutusi teavitatakse kinnipidamise korralduse väljastamisest esimesel võimalusel.

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.

2. Selleks sätestavad liikmesriigid kooskõlas nende siseriiklike õigusaktidega kohase korra ja tagavad selle toimimise.

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 21

Kontrolli ja kinnipidamiste järelmeetmed

1. Kui artikli 19 lõikes 2 osutatud puudusi ei saa kõrvaldada kontrollisadamal, võib selle liikmesriigi pädev asutus lubada kõnealusel laeval ilma lubamatu viivitusega sõita 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 põhjendamatu oht.

2. Kui otsus saata laev laevaremonditehasesse tuleneb mittevastavusest Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioonile A.744(18), kas seoses laeva dokumentidega või laeva konstruktsioonivigade ja -puudustega, võib pädev asutus nõuda, et vajalikud paksuse mõõtmised tehakse kinnipidamissadamas enne, kui laeval lubatakse sealt lahkuda.

3. Lõikes 1 osutatud asjaoludel teatab kontrollisadama liikmesriigi pädev asutus reisi kõik tingimused laevaremonditehase asukohariigi pädevale asutusele, artikli 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.

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 selle liikmesriigi pädev asutus, kus asub laevaremonditehas, 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 konkreetsesse 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 miinimumnõuetele kontrollitakse, enne kui neil lubatakse teostada kontrolle, ning seejärel perioodiliselt vastavalt lõikes 7 nimetatud koolituskavale.

6. Liikmesriigid tagavad, et inspektorid saavad asjakohase koolituse seoses käesolevas direktiivis sätestatud muudatustega ühenduses kohaldatavas sadamariigi kontrolli süsteemis 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.

*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 oleval 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 ajakohastab kontrolliandmebaasi, toetudes Pariisi memorandumis raames omandatud ekspertteadmiste ja kogemuste.

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

2. Liikmesriigid võtavad kohased meetmed tagamaks, et teave laevade saabumise tegeliku aja kohta nende sadamatesse ja ankrukohtadesse ja sealt väljumise kohta koos asjaomase sadama identifikaatoriga edastatakse mõistliku aja jooksul kontrolliandmebaasi direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud ühenduse teabevahetussüsteemi „SafeSeaNet” kaudu. Kui see teave on „SafeSeaNet’i” kaudu edastatud kontrolliandmebaasi, on liikmesriigid vabastatud andmete edastamisest kooskõlas käesoleva direktiivi XIV lisa punktiga 1.2 ja punkti 2 alapunktidega a ja b.

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.

4. Liikmesriikide poolt esitatud kontrolliteabe alusel on komisjonil võimalik kontrolliandmebaasist leida kogu asjakohane teave 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 memorandumile alla kirjutanud kolmandatel osapooltel on juurdepääs nende poolt kontrolliandmebaasi salvestatud teabele ja teabele nende lipu all sõitvate laevade kohta.

*Artikkel 25***Teabevahetus 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 omandatud ekspertteadmistele ja kogemustele.

Artikkel 27

Halvade ja väga halvade tegevusnäitajatega laevaihingute nimekirja avaldamine

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

Komisjon võtab vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud regulatiivmenetlusele vastu käesoleva artikliga rakenduseeskirjad, milles täpsustatakse eelkõige avalikustamise seotud üksikasju.

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 kontrolli süsteemi 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 määruse (EÜ) nr 2099/2002⁽²⁾ artikliga 3.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

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

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

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 memorandumis arenguid;

⁽¹⁾ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

⁽²⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

b) muudab määratlusi, mis osutavad käesoleva direktiivi kohaldamisel asjakohastele konventsioonidele, rahvusvahelistele koodeksitele ja resolutsioonidele ja ühenduse õigusaktidele.

Meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi 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 4, artikli 15 lõikes 4, artikli 23 lõikes 5 ning artiklis 27 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel vastavalt artikli 30 lõigetes 2 ja 3 osutatud menetlustele kannab komisjon eelkõige hoolt, et nimetatud eeskirjades võetaks arvesse kontrollisüsteemiga saadud teadmised ja kogemused ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

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. Sätetatavad karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

Artikkel 35

Läbivaatamine

Komisjon vaatab käesoleva artikli kohaldamise läbi hiljemalt 30. juuniks 2012. Läbivaatamisel kontrollitakse muu hulgas artiklis 5 sätestatud ühenduse üldise kontrollikohustuse täitmist, sadamariigi kontrolliga tegelevate inspektorite arvu igas liikmesriigis, läbiviidud kontrollide arvu, kõikide liikmesriikide igaaastase kontrollikohustuse täitmist ja artiklite 6, 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.

Artikkel 36

Rakendamine ja teavitamine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid 31. detsembriks 2010.

Neid sätteid kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2011.

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 vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

4. Lisaks teavitab komisjon korrapäraselt Euroopa Parlamenti ja nõukogu edusammudest käesoleva direktiivi rakendamisel liikmesriikides, lähtudes eriti ühenduse kontrolli süsteemi ühtlustatud kohaldamisest.

Artikkel 37

Kehtetuks tunnistamine

Direktiiv 95/21/EÜ, mida on muudetud XV lisa A osas loetletud direktiividega, tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2011, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustusi, mis seonduvad XV lisa B osas nimetatud direktiivide siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäevadega.

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

Artikkel 38

Jõustumine

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

Artikkel 39

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

I LISA

ÜHENDUSE SADAMARIIGI KONTROLLISÜSTEEMI ELEMENDID

(osutatud artiklis 5)

Ühenduse sadamariigi kontrollisüsteem 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 ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas on kõrge.

ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr ühenduses 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 halvad või väga halvad seoses nende kinnipidamiste määraga ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

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

iii) Määruse (EÜ) nr 391/2009 tingimuste alusel tunnustatud organisatsioonide tunnistusi omavaid laevu käsitatakse vähem ohtlikuna.

e) Laeväihingu tegevusnäitajad

i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis kuuluvad laeväihingule, millel on halvad või väga halvad tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ühenduses ja Pariisi memorandumi piirkonnas.

ii) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, mis kuuluvad laeväihingule, millel on head tegevusnäitajad, mis määratakse kindlaks tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määra alusel ühenduses 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 kindlaks määratud ajavahemike järel. Nende sageduse määrab laeva riskiprofiil. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ei tohi ületada kuut kuud. Muude riskiprofiilidega laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb riski vähenedes.

Liikmesriigid teostavad korralist kontrolli:

- kõrge riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud. Suureks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 5. kuust.
- standardriskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud. Standardohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 10. kuust.
- madala riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole ühenduse või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas eelneva 36 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, kontrollitakse olenemata selle ajavahemiku pikkusest, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist.

- Laevad, mille kuulumine nende klassi on ohutuse tagamise eesmärgil pärast viimast kontrolli ühenduses või Pariisi memorandumi piirkonnas ajutiselt peatatud või tühistatud.
- Laevad, mille kohta teine liikmesriik on esitanud ettekande või teatise.
- Laevad, mida ei ole võimalik kontrolliandmebaasi alusel tuvastada.

- 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 rikkumises või
 - mis on manööverdanud ebareeglipäraselt või ohtlikult, kusjuures nad ei ole täitnud IMO laevaliikluskorraldusmeetmeid või meresõiduohutuse tavaid ega korda.

2B. 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, mis ei ole täitnud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni asjaomast soovitusi, mis käsitleb navigeerimist läbi sissepääsude Läänemerele.
- Laevad, mille tunnistuse on välja andnud endine tunnustatud organisatsioon, kelle tunnistus on tühistatud pärast viimast kontrolli ühenduses 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.
- 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 mille 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 kemikaal tankeril 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 kemikaal tanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

- c) Esmatähtsa teguri korral tehakse:
- kõrge riskiprofiiliga laeval ja reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaal tankeril 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 kemikaal tanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat.
- 3B. Kui pädev asutus otsustab kontrollida II prioriteedi laevu, kohaldatakse järgmist.
- a) Laiendatud kontroll tehakse:
- kõrge riskiprofiiliga laeval, mida ei ole eelneva viie kuu jooksul kontrollitud;
 - standardriskiprofiiliga reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaal tankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 10 kuu jooksul kontrollitud, või
 - madala riskiprofiiliga reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaal tankeril 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 kemikaal tanker 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 kemikaal tanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.
- c) Ootamatu teguri korral:
- kõrge riskiprofiiliga laeval või reisilaeval, naftatankeril, gaasi- või kemikaal tankeril 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 kemikaal tanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat, tehakse üksikasjalikum kontroll.
-

II LISA

LAEVA RISKIPROFIILI MÄÄRAMINE
(osutatud artikli 10 lõikes 2)

			Profiil				
			Suureks ohuks olev laev (HRS)		Standardohuks olev laev (SRS)	Väikeseks ohuks olev laev (LRS)	
Üldised parameetrid			Kriteerium	Kaalupunktid	Kriteerium	Kriteerium	
1	Laevatüüp		Kemikaalitanter Gaasitanter Naftatanter Puistlastilaev Reisilaev	2	pole suureks ohuks ega väikeseks ohuks olev laev	Kõik tüübid	
2	Laeva vanus		kõik tüübid > 12 a	1		Kõik vanused	
3a	Lipuriik	BGW (must, hall, valge) nimekiri	Must – VHR, HR, M kuni HR	2		Valge	
			Must – MR	1			
3b		IMO-audit	—	—		Jah	
4a	Tunnustatud organisatsioon	Tegevusnäitajad	H	—		—	Head
			M	—		—	—
			L	Halvad		1	—
			VL	Väga halvad		—	—
4b		ELi tunnustus	—	—		Jah	
5	Laevauhing	Tegevusnäitajad	H	—		—	Head
			M	—		—	—
			L	Halvad		2	—
			VL	Väga halvad	—	—	
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 kinnipidamist	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.

*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;
 - c) tankerite puhul:
 - i) konfiguratsioon: ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja SBTga, topeltpõhjaga;
 - ii) lasti- ja ballastimahutite seisund: täis, tühi, inertne;
 - iii) lasti kogus ja liik;
 - d) kavandatavad toimingud sihtsadamasse või ankrukohas (lastimine, lossimine, muud);
 - e) sihtsadamasse viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd;
 - f) eelmise laiendatud kontrolli kuupäev Pariisi memorandumi piirkonnas.
-

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.
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 78/95 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 78/95).
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 antud klass).

20. Tunnistus laeva vastavusest ohtlike kaupade veo erinõuetele.
21. Kiirlaeva ohutuse tunnistus ja kiirlaeva tegevusluba.
22. Ohtlike kaupade eriloetelu või manifest või üksikasjalik lastimisplaan.
23. Laeva logiraamat tehtud katsetamiste ja õppuste, sealhulgas turvaõppuste kohta ning andmed päästevahendite ja -korralduse kontrolli ja hoolduse ning tuletõrjealaste abivahendite ja korralduse kohta.
24. Eriotstarbelise laeva ohutuse tunnistus.
25. Ujuva merepuurplatvormi ohutuse tunnistus.
26. Naftatankerite puhul naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmed viimase lastiga reisi kohta.
27. 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 käitamispäästevahendite 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 23. aprilli 2009. aasta direktiiviga 2009/20/EÜ laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral⁽¹⁾.
42. Tunnistus, mis on nõutav kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 392/2009 (reisijate veoga merel tegelevate ettevõtjate kohustuste kohta õnnetuste korral)⁽²⁾.
43. Rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus.
44. Rahvusvaheline reoveega saastamise vältimise tunnistus.

⁽¹⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 128.

⁽²⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 24.

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 19. novembri 2008. aasta direktiivi 2008/106/EÜ (meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (uuestisõnastamine))⁽¹⁾ artikli 18 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 78/95 ratifitseerinud.
 7. Tõendid selle kohta, et lastimis- ja muud toiminguid ei ole tehtud ohutult või vastavalt IMO suunistele, näiteks ületab hapnikusisaldus peatoite kaudu lastipaakidesse antavas inertsgaasis ette nähtud 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 turvalisusealasteks kontrollimeetmeteks järgmistel põhjustel.
 - 1.1. Rahvusvaheline laeva turvatunnistus ei ole nõuetekohane või on kehtivuse kaotanud.
 - 1.2. Laeva turvalisuse tase on madalam kui sadamal.
 - 1.3. Laeva turvalisusega seotud õppusi ei ole korraldatud.
 - 1.4. Viimase kümne laeva ja sadama või laeva ja laeva vahelise liidese protokollid ei ole täielikud.
 - 1.5. Tõendid või tähelepanekud selle kohta, et laevapere põhiliikmed ei suuda üksteisega suhelda.
 - 1.6. Uurimisest lähtuv tõendusmaterjal selle kohta, et turvakorralduses esineb tõsiseid puudusi.

⁽¹⁾ ELT L 323, 3.12.2008, lk 33.

- 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 reeglina nr 9.
 3. Eespool nimetatud põhjendatud alused kuuluvad turvakontrolliks nõuetekohaselt volitatud ametniku pädevusse.
-

VI LISA

LAEVAKONTROLI KORD**(osutatud artikli 15 lõikes 1)**

Pariisi memorandumi 1. lisa, „Sadamariigi kontrolli kord”, ja Pariisi memorandumi järgmiste 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);
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Juhend 39/2006/03: Sisnemiskeeldude 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 järgmistel 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.

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 põhjutanud puuduste kõrvaldamise järel sadamast lahkunud.
2. Pädev asutus saadab sissesõidukeelu korralduse koopia ka lipuriigi ametiasutustele, asjassepuutuval tunnustatud organisatsioonile, muudele liikmesriikidele ning muudele Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikidele, komisjonile ja Pariisi memorandumide sekretariaadile. Pädev asutus ajakohastab viivitamata ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.
3. Sissesõidukeelu korralduse 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 korralduse tühistamise taotlusele tuleb vajaduse korral 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 korralduse 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 korralduse 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 põhjutanud 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 välja andnud liikmesriigi pädev asutus või sihtsadama pädev asutus kokkuleppel sissesõidukeelu korralduse välja andnud liikmesriigi pädeva asutusega. Pädev asutus võib korduvaks kontrolliks taotleda kuni 14 päeva pikkust etteatamisaega. 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.
9. Kõik selle laiendatud kontrolli kulud kannab laeva omanik või kasutaja.
10. Kui laiendatud kontrolli tulemused vastavalt VII lisale liikmesriiki rahuldavad, tuleb sissesõidukeelu korraldus tühistada ja laeva omavat laevatühingut sellest kirjalikult teavitada.
11. Pädev asutus teavitab otsusest kirjalikult ka lipuriigi ametiasutusi, asjassepuutuvat klassifikatsiooniühingut, muid liikmesriike, muid Pariisi memorandumile alla kirjutanud 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. Kandevõime (vajaduse korral)
10. Ehitamisaasta, nagu see on kindlaks tehtud laeva ohutustunnistustel näidatud kuupäeva alusel
11. Vastavalt vajadusele klassifikatsiooniühing või -ühingud ning mis tahes muud 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. Laevaihingu või laeva kasutaja nimi ja aadress
14. Lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik
15. Kontrollakti lõpetamise kuupäev
16. Märge selle kohta, et üksikasjalik teave kontrollimise või kinnipidamise kohta võidakse avaldada

II. Kontrollimisega seotud andmed

1. Asjakohaste konventsioonide alusel välja antud tunnistused, sh väljaandmiskuupäev ja kehtivuse kuupäev, need välja andnud organisatsioon või ametiasutus
2. Laeva osad, mida kontrolliti (kui tegemist oli üksikasjalikumaga või laiendatud kontrolliga)
3. Viimase vaheülevaatuse või iga-aastase ülevaatuse või korralise ülevaatuse sadam ja kuupäev ning ülevaatuse läbi viinud 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 (vajaduse korral viited konventsioonidele)
4. Vajaduse korral 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 õnnetusjuhtumi tagajärjel saadud laeva vigastused, ei anta kinnipidamiskorraldust, eeldusel et:

- a) on kohaselt arvestatud SOLAS 74 konventsiooni eeskirja I/11(c) nõudeid, mis puudutavad teatamist lipuriigi 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;
- 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 iga juhtumi korral. 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 kinnipidamiseks, 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 käsitsema, 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;
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 vähem tõsist 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. Siiski ei pea asjakohaste konventsiooniga mitte ühinenud või muud asjakohast õigusakti mitte rakendanud riigi lipu all sõitvad laevad omama konventsiooni või muude asjakohaste õigusaktidega sätestatud tunnistusi. Seega ei anna nõutavate tunnistuste puudumine põhjust laeva kinnipidamiseks; kuid „mittesoodsama kohtlemise“ sätte kohaldamisel on nõutav, et laev oleks sätetega olulises vastavuses enne mereleminekut.

3.2. SOLAS 74 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 mitterõuetekohane töötamine.
3. Häired tagavarageneraatori, valgustuse, akude ja lülitite nõuetekohases töös.
4. Häired pea- ja lisajuhtimisseadme nõuetekohases töös.
5. Isikupäästevahendite, päästepaatide või -parvede ja veeskamise seadmete puudumine, nappus või oluline lagunemine.
6. Tulekahju avastamise süsteemide, tuletõrjesignalisatsiooni, tuletõrjevahendite, kinnitatud tulekustutussüsteemide, ventilatsiooniventilide, tulekustutite, kiirelt sulguvate seadmete puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine sellisel määral, et need ei vasta kavandatud kasutamisele.
7. Tankerite lastiteki piirkonna tulekaitse puudumine, oluline lagunemine või häired selle nõuetekohases töös.
8. Valgussignalisatsiooni, signaalkujundite või helisignalisatsiooni puudumine, mittevastavus või oluline lagunemine.
9. Hädaolukorra ja turvalisusteadete edastamiseks vajalike raadioseadmete puudumine või häired nõuetekohases töös.

10. Navigatsioonivahendite puudumine või häired nõuetekohases töös, võttes arvesse SOLAS 74 konventsiooni eeskirja nr V/16.2.
 11. Ajakohastatud merekaartide ja/või kavandatava reisi jaoks vajalike muude asjakohaste meretrükiste puudumine, võttes arvesse, et kaartide asemel võib kasutada ametlikke andmeid käsitlevat tüübikinnitusega elektronkaartide kuva- ja infosüsteemi (ECDIS).
 12. Lastipumbaruumide sädemekindla tõmbeventilatsiooni puudumine.
 13. Tõsised puudused 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 teostamata jätmine.
- 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.
 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 73/78 konventsiooni I lisa alla kuuluvad valdkonnad*
1. Naftat sisaldava vee filtreerimisseadmete, naftaheitmete seire- ja kontrollisüsteemi või 15 ppm signaalsüsteemi puudumine, oluline lagunemine või häired nõuetekohases töös.
 2. Sette- ja/või kõntsapaakide vabast mahutavusest ei piisa kavandatud reisiks.
 3. Puudub naftaraamat.
 4. Loata ehitatud heite möödaviik.
 5. Tehnilise ülevaatusse 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 78/95 ning direktiivi 2008/106/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 väljapuhanud ja muidu sobivad teenistusülesande täitmiseks.

3.10. *ILO konventsiooni alla kuuluvad valdkonnad*

1. Toitu ei piisa reisiks järgmisesse sadamasse.
2. Joogivett ei piisa reisiks järgmisesse sadamasse.
3. Äärmiselt ebasanitaarsed tingimused laeval.
4. Võimaliku väga madala temperatuuriga piirkondades seilaval laeval puudub elu- ja olmeruumides küte.
5. 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 tagamiseks. 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 peamasinate 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 kogunud sadamariigi kontrolli kontrolliametniku juhendamisel vähemalt ühe aasta pikkuse kohapeal toimuva ja sadamariigi kontrollides osalemist hõlmava väljaõppe.
4. Punkti 2 alapunkti 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 kontrolle 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 kõikide Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikide 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 laeväihingute 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 Equasise infosüsteemi. Liikmesriigid julgustavad inspektoreid tegema päringuid teabesüsteemi Equasis kaudu kättesaadavatest laevade kontrollimisega seotud avalikest ja eraandmebaasidest.
-

XIII LISA

**LIIKMESRIIKIDE SADAMATES JA ANKRUKOHTADES TOIMUNUD KONTROLLIMISTE, KINNIPIDAMISTE
JA SISSEÕIDUKEELDUDEGA 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) laevaühingu nimi ja aadress;
 - g) lahtisi vedelikke või puistlasti vedavate laevade puhul laeva valiku eest vastutava prahtija nimi ja aadress ning prahiliik;
 - h) lipuriik;
 - i) asjakohaste konventsioonidega kooskõlas välja antud 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 ülevaatuses sadam ja kuupäev ning ülevaatuses läbi viinud asutuse või organisatsiooni nimi;
 - k) kuupäev, riik, kinni pidav 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 ülevaatuses 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 või ankrukohas sissesõidukeeldu, siis selle meetme põhjused selgelt ja täpselt.
-

XIV LISA

**ANDMED, MIS ESITATAKSE SEOSE 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 ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Sadam/piirkond	Täiskohaga inspektorite arv (A)	Osalise tööajaga inspektorite arv (B)	Ümberarvestamine täis-kohtadeks (C)	Kokku (A+C)
Sadam X või piirkond X				
Sadam Y või piirkond Y				
KOKKU				

1.2. Riigi sadamaid väisanud üksikute laevade üldarv. Kõnealune arv koosneb käesoleva direktiiviga hõlmatud laevade arvust, mis sisenesis 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.

⁽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 hõlmatavat geograafilist piirkonda, kus asub mitu sadamat.

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

**Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäevade loetelu
(osutatud artiklis 37)**

Direktiiv	Siseriiklikku õigusse ülevõtmise tähtpäev
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 kaheksas taane	Artikli 2 lõike 1 punkt h
Artikli 2 lõige 2	Artikli 2 lõige 2
–	Artikli 2 lõige 3
–	Artikli 2 lõige 4
Artikli 2 lõige 3	Artikli 2 lõige 5
Artikli 2 lõige 4	–
–	Artikli 2 lõige 6
–	Artikli 2 lõige 7
Artikli 2 lõige 5	Artikli 2 lõige 8
–	Artikli 2 lõige 9
–	Artikli 2 lõige 10
Artikli 2 lõige 6	Artikli 2 lõige 11
Artikli 2 lõige 7	Artikli 2 lõige 12
Artikli 2 lõige 8	Artikli 2 lõige 13
–	Artikli 2 lõige 14
Artikli 2 lõige 9	Artikli 2 lõige 15
–	Artikli 2 lõige 16
Artikli 2 lõige 10	Artikli 2 lõige 17
–	Artikli 2 lõige 18
–	Artikli 2 lõige 19

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
–	Artikli 2 lõige 20
–	Artikli 2 lõige 21
–	Artikli 2 lõige 22
Artikli 3 lõike 1 esimene lõik	Artikli 3 lõike 1 esimene lõik
–	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 lõike 1 kuues lõik
Artikli 3 lõiked 2–4	Artikli 3 lõiked 2–4
–	Artikli 4 lõige 1
Artikkel 4	Artikli 4 lõige 2
Artikkel 5	–
–	Artikkel 5
–	Artikkel 6
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
–	Artikkel 9
–	Artikkel 10
–	Artikkel 11
–	Artikkel 12
Artikli 6 lõike 1 sissejuhatav lause	–
–	Artikli 13 punkti 1 sissejuhatav lause
Artikli 6 lõike 1 punkt a	Artikli 13 punkti 1 alapunkt a
–	Artikli 13 punkti 1 alapunkt b
Artikli 6 lõike 1 punkt b	Artikli 13 punkti 1 alapunkt c
Artikli 6 lõige 2	–
–	Artikli 13 punkt 2
Artikli 6 lõige 3	Artikli 13 punkt 3
Artikli 6 lõige 4	–
Artikkel 7	–
Artikkel 7a	–
Artikkel 7b	–
–	Artikkel 14
–	Artikkel 15
–	Artikkel 16
Artikkel 8	Artikkel 17

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
–	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 4–7	Artikli 19 lõiked 5–8
–	Artikli 19 lõiked 9 ja 10
Artikkel 9a	–
Artikli 10 lõiked 1–3	Artikli 20 lõiked 1–3
–	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 4–6	Artikli 21 lõiked 4–6
Artikli 12 lõiked 1–3	Artikli 21 lõiked 1–3
Artikli 12 lõige 4	Artikli 22 lõige 4
–	Artikli 22 lõiked 5–7
Artikli 13 lõiked 1 ja 2	Artikli 23 lõiked 1 ja 2
–	Artikli 23 lõiked 3–5
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 2a	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 19a	Artikkel 34
–	Artikkel 35
Artikkel 20	Artikkel 36

Direktiiv 95/21/EÜ	Käesolev direktiiv
–	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

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/17/EÜ,

23. aprill 2009,

millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem

(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⁾, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti,

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ⁽⁴⁾ vastuvõtmisega sai Euroopa Liit täiendada vahendid merel inimelusid ohustavate olukordade ärahoidmiseks ja merekeskkonna kaitseks.

(2) Kuna käesolev direktiiv käsitleb direktiivi 2002/59/EÜ muutmist, ei kohaldata enamikku selles sisalduvatest kohustustest nende liikmesriikide suhtes, kellel mere- ja rannik ja meresadamad puuduvad. Seetõttu on ainsad kohustused, mida kohaldatakse Austria, Tšehhi Vabariigi, Ungari, Luksemburgi ja Slovakkia suhtes, nende liikmesriikide lipu all sõitvate laevadega seonduvad kohustused, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustust teha koostööd selleks, et tagada mereliikluse ühilduvus muude transpordiliikide liikluskorraldusteenustega, eelkõige jõeteabeteenustega.

⁽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 arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 533), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 1), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

(3) Käesoleva direktiivi kohaselt peab rannikuäärsetel liikmesriikidel olema võimalik vahetada teavet, mida nad koguvad oma alluvusalasse kuuluvates piirkondades teostatavatel mereliikluse seiremissioonidel. Komisjoni ja liikmesriikide vahelisel kokkuleppel välja arendatud ühenduse meresõiduohutuse teabevahetussüsteem SafeSeaNet hõlmab ühelt poolt andmevahetusvõrku ja teiselt poolt laevade ja nende lasti kohta kättesaadavate põhiliste andmete standardiseerimist (eelteated ja aruanded). Nii võimaldab see kindlaks määrata laevade asukohta ning edastada ametivõimudele täpset ja ajakohast teavet Euroopa vetes olevate laevade kohta, nende liikumise ja ohtliku või saastava lasti kohta, samuti merel aset leidvate ohtlike juhtumite kohta.

(4) Sellega seoses on kõnealusel viisil kogutud teabe operatiivse ärakasutamise tagamiseks oluline, et käesolevas direktiivis osutatud andmekogumiseks ja -vahetuseks vajalik ning siseriiklike haldusametuste poolt rakendatav infrastruktuur oleks integreeritud SafeSeaNet-i.

(5) Direktiivi 2002/59/EÜ kohaselt teatavaks tehtud ja vahetatud teabe hulgas on erilise tähtsusega teave merel veetavate ohtlike või saastavate kaupade täpsete omaduste kohta. Seda ning hiljutisi laevaõnnetusi silmas pidades tuleks rannikualade ametivõimudele võimaldada lihtsam juurdepääs teabele meritsi veetavate süsivesinike omaduste kohta, mis on peamine kõige sobivamate kontrollimeetodite valikul, ning tagada neile hädaolukorras otseühendus käitajatega, kes omavad veetavate toodete kohta kõige rohkem teavet.

(6) 1. novembri 1974. aasta rahvusvahelises konventsioonis inimelude ohutusest merel osutatud automaatsed laevade identifitseerimise süsteemid (AIS – automaatne identifitseerimissüsteem) võimaldavad mitte üksnes parandada nende laevade seire võimalusi, vaid eelkõige muuta neid tiheda laevaliikluse oludes turvalisemaks. Seega on AIS lisatud direktiivi 2002/59/EÜ jõustamistingimustesse. Võttes arvesse selliste kokkupõrgete suurt arvu, mille puhul kaubalaevad ei ole ilmselgelt kalalaevu märganud või mille puhul kalalaevad ei ole märganud enda ümber kaubalaevu, on kõnealuse meetme laiendamine üle 15-meetrise pikkusega kalalaevaladele väga soovitatav. Euroopa

Kalandusfondi raames võib anda rahalist toetust AISi taoliste ohutusseadmete paigaldamiseks kalalaevade pardale. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on tunnistanud, et laevade edastatud AIS andmete avaldamine kaubanduslikel eesmärkidel Internetis või mujal võib kahjustada laevade ja sadamarajatiste ohutust ja turvalisust, ning nõudnud tungivalt, et IMO liikmesriikide valitsused takistaksid vastavalt siseriiklikele õigusaktidele nende isikute tegevust, kes võimaldavad AIS andmetele juurdepääsu Internetis või mujal. Lisaks tuleks tagada käesoleva direktiivi kohaselt liikmesriikidele edastatud teabe konfidentsiaalsus ning et liikmesriigid peaksid kasutama kõnealust teavet kooskõlas käesoleva direktiiviga.

- (7) Kohustust paigaldada AIS tuleks käsitada ka kohustusena tagada AISi pidev toimimine, välja arvatud juhul, kui rahvusvahelised eeskirjad või normid näevad ette navigatsiooniteabe kaitse.
- (8) Liikmesriigil peaks olema taotluse korral õigus küsida teiselt liikmesriigilt teavet laeva ja sellel veetavate ohtlike või saastavate kaupade kohta. Kõnealune teave peaks olema kättesaadav SafeSeaNet-i vahendusel ja seda tuleks taotleda üksnes meresõiduohutuse, -turvalisuse või merekeskkonna kaitsega seotud põhjustel. Seetõttu on hädavajalik, et komisjon uuriks võimalikke võrgu- ja infoturbeprobleeme.
- (9) Direktiivis 2002/59/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid peavad võtma erimeetmeid oma käitumise või seisukorra tõttu endast võimalikku ohtu kujutavate laevade suhtes. Sellest lähtuvalt näib soovitatav lisada nende laevade nimekirja laevad, millel ei ole rahuldavat kindlustuskatet või finantstagatise või mille puhul lootsid või sadamavõimud on teatanud ilmsetest kõrvalekalletest, mis võivad kahjustada nende ohutut navigeerimist või ohustada keskkonda.
- (10) Vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ näib erakordselt halbast ilmastikuoludest tingitud ohtude puhul vajalik võtta arvesse mereleevandusele jäätmisest tulenevaid võimalikke ohte. Seega, kui liikmesriigi poolt määratud pädev asutus leiab kvalifitseeritud meteoroloogiliselt teabetalituselt saadud jääolude prognoosi alusel, et meresõiduolud kujutavad tõsist ohtu inimestele või tõsist saastusohu, peaks ta sellest teatama oma territoriaalvetes viibivate või vastavas piirkonnas asuvasse sadamatesse siseneda või

nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele. Nimetatud asutus peaks suutma võtta kõik asjakohased meetmed inimestele ohutuse tagamiseks merel ja keskkonna kaitsmiseks. Liikmesriikidel peaks samuti olema võimalik kontrollida, kas vajalik pardal olev dokumentatsioon tõendab, et laev täidab asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavaid vastupidavus- ja võimsusnõudeid.

- (11) Direktiivis 2002/59/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid peavad koostama plaanid, kui olukord seda nõuab, merehätta sattunud laevade parimais võimalikes tingimustes vastuvõtmiseks oma sadamates või muus kaitstud paigas, et piirata merel toimivate õnnetusjuhtumite tagajärgede ulatust. Siiski, võttes arvesse abivajavate laevade ohutute paikade suuniseid, mis on lisatud IMO 13. detsembri 2003. aasta resolutsioonile A.949(23) (edaspidi „IMO resolutsioon A.949(23)“), mis võeti vastu pärast direktiivi 2002/59/EÜ vastuvõtmist ja mis osutavad pigem abivajavatele laevadele kui merehätta sattunud laevadele, tuleks kõnealust direktiivi vastavalt muuta. Käesoleva direktiiviga ei piirata eeskirju, mida kohaldatakse päästeoperatsioonide suhtes, nagu näiteks rahvusvahelises mereotsingute ja -pääste konventsioonis sätestatud eeskirju, kui inimelud on ohus.
- (12) IMO resolutsioonis A.949(23) osutatud abivajavate laevade otstarbel tuleks määrata üks või mitu pädevat asutust, et võtta otsuseid eesmärgiga minimeerida ohte meresõidu- ja inimestele ohutusele ning keskkonnale.
- (13) IMO resolutsiooni A.949(23) kohaselt ning komisjoni, Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (edaspidi „amet“) ja liikmesriikide ühiselt tehtud tööst lähtuvalt on vajalik kehtestada peamised sätted, mida abivajavate laevade paigutamise plaanid peaksid sisaldama, et tagada nende plaanide ühtlustatud ja tõhus rakendamine, ning selgitada liikmesriikide kohustuste ulatust.
- (14) IMO resolutsioon A.949(23) on aluseks liikmesriikide poolt koostatavatele mis tahes plaanidele selle kohta, kuidas tõhusalt reageerida abivajavatest laevadest tingitud ohtudele. Selliste ohtudega seotud riskide hindamisel võivad liikmesriigid siiski oma eriolukorda silmas pidades võtta arvesse muid tegureid, nagu merevee kasutamine joogiveega varustamiseks ning elektrenergia tootmine.

- (15) Meremehi tunnustatakse kui erikategooria töötajaid, kes vajavad - võttes arvesse merelaevanduse ülemaailmset olemust ning erinevaid jurisdiktsioone, millega nad võivad kokku puutuda - erilist kaitset, eelkõige suhetes avalike asutustega. Parema meresõiduohutuse huvides peaks meremeestel olema võimalik tugineda laevaõnnetuse korral õiglasele kohtlemisele. Nende inimõigused ja väärikus peaksid olema pidevalt tagatud ja kõik ohutusjuurdused tuleks läbi viia õiglaselt ning viivitamata. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega võtma veelgi enam arvesse laevaõnnetuse korral meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.
- (16) Kui laev vajab abi, võib vastu võtta otsuse selle laeva ohutusse paika paigutamise kohta. See on eriti oluline olukorras, kus võib järgneda laeva hukkumine või tekkida oht keskkonnale või laevaliiklusele. Sellisel juhul peab olema võimalik paluda abi liikmesriigi asutuselt (sõltuvalt kõnealuse liikmesriigi sisemisest struktuurist), millel on nõutavad eriteadmised ja volitused võtta vastu sõltumatu otsuseid laeva paigutamise üle ohutusse paika. Samuti on oluline, et otsus võetaks pärast olukorra esialgset hindamist, lähtudes vastavas laevade ohutusse paika paigutamise plaanis sisalduvast teabest. Soovitav on, et asjakohased pädevad asutused oleksid alalised.
- (17) Abivajavate laevade paigutamise plaanid peaksid täpselt kirjeldama otsustusahelat hädasignaali andmise või sellistes olukordades tegutsemise korral. Asjaomased asutused ja nende ülesanded ning asjaomaste osapoolte vahelised sidevahendid peaksid olema selgelt kirjeldatud. Kohaldatav kord peaks tagama võimaluse võtta kiiresti vastu asjakohane, pädevatele asutustele kättesaadavatel spetsiifilistel merendusalaistel teadmistel ja piisaval teabel põhinev otsus.
- (18) Sadamad, mis paigutavad laeva, peaksid saama arvestada sellega, et neile hüvitatakse viivitamata kõik päästeoperatsiooniga seotud kulud ja kahju. Sel eesmärgil on oluline, et kohaldatakse asjakohaseid rahvusvahelisi konventsioone. Liikmesriigid peaksid töötama õigusliku raamistiku kehtestamise nimel, mille kohaselt võiks nad erandjuhtudel ning kooskõlas ühenduse õigusega hüvitada sadamatele või muudele üksustele laeva paigutamise seotud kulud ja majandusliku kahju. Samuti peaks komisjon uurima liikmesriikides kehtivaid mehhanisme sadama või muu üksuse kantud võimaliku majandusliku kahju hüvitamiseks ning peaks nende uuringute alusel esitama erinevad poliitika võimalused ja neid hindama.
- (19) Liikmesriigid peaksid nende plaanide koostamisel koguma teavet võimalikest ohututest paikadest rannikul, selleks et võimaldada pädeval asutusel laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral selgesti ja kiiresti kindlaks teha kõige sobivamad piirkonnad abivajavate laevade paigutamiseks. See asjakohane teave peaks sisaldama kaalumisel olevate paikade teatud tunnusoonte kirjeldust ning abivajavate laevade paigutamist või laevaõnnetuse või reostuse tagajärgedega võitlemist lihtsustavate olemasolevate seadmete ja rajatiste kirjeldust.
- (20) On oluline, et laeva ohutusse paika paigutamise üle otsustavate pädevate asutuste ning hädasignaali vastu võtmise ning nende töötlemise eest vastutavate asutuste nimekiri avaldatakse sobival viisil. Samuti võib osutada kasulikuks, et kõnealune teave oleks kättesaadav ka merel abioperatsioonides osalejatele, sealhulgas abi andvatele ja pukseerimisteenust osutavatele ettevõtjatele ning naaberliikmesriikide asutustele, keda võib merel tekkinud hädaolukord mõjutada.
- (21) Finantskindlustuse puudumine ei vabasta liikmesriiki kohustusest viia läbi esialgne hindamine ja otsustada laeva paigutamise üle ohutusse paika. Kuigi pädevad asutused võivad kontrollida, kas laeval on kindlustuskate või muu kehtiv finantstagatis, mis võimaldab selle ohutusse paika paigutamise seotud kulude ja kahju asjakohast hüvitamist, ei või sellise teabe nõudmine päästeoperatsiooni edasi lükata.
- (22) Laevaliikluse seire ja korraldamise meetmete eriotstarve on võimaldada liikmesriikidel saada tegelikku teavet nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes viibivate laevade kohta ja seega võimaldada neil vajadusel võtta tõhusamaid meetmeid võimalike ohtude vältimiseks. Kogutud teabe jagamine aitab parandada selle kvaliteeti ning lihtsustab selle töötlemist.
- (23) Liikmesriigid ja komisjon on vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ teinud olulisi edusamme elektroonilise andmevahetuse ühtlustamisel, eelkõige ohtliku või saastava kauba vedude osas. Alates 2002. aastast välja töötatud SafeSeaNet peaks tänaseks olema kasutusele võetud ühenduse ulatusega vahejaamade võrgustikuna. SafeSeaNet-i eesmärgiks peaks olema merendussektori ning liikmesriikide halduskoormuse ja kulude vähendamine. Samuti peaks selle eesmärk olema vajaduse korral rahvusvaheliste aruandlus- ja teavitamiseskirjade ühtse rakendamise lihtsustamine.

- (24) Uute tehnoloogiate ja eriti nende kosmoserakenduste alal tehtud edusammud, näiteks transponderipõhised laevaseiresüsteemid, pildistussüsteemid või ka globaalne navigatsioonisatelliitide süsteem (GNSS), võimaldavad tänapäeval laiendada liiklusjärelvalvet ka avamerele ja tagada sellega Euroopa vete parem hõlmatus, sealhulgas kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemi (LRIT) kaudu. Vajalik on täielik ühendusesisene koostöö, et tagada selliste vahendite täielik integreerimine direktiiviga 2002/59/EÜ kehtestatud laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi.
- (25) Selleks, et hoida kokku kulusid ja vältida ebavajalike seadmete paigaldamist AIS püsijaamadega hõlmatud merepiirkondades liikuvate laevade pardale, peaksid liikmesriigid ja komisjon tegema koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT teabe edastamiseks ettenähtud seadmete paigaldamise kohta, ning esitama IMOle mis tahes asjakohased meetmed.
- (26) Laevadelt edastatud AIS ja LRIT andmete avalikustamine ei tohiks põhjustada riske meresõiduohutusele, -turvalisusele ning merekeskkonna kaitsele.
- (27) Direktiivi 2002/59/EÜ alusel kogutud meresõiduohutust käsitleva teabe parimal võimalikul viisil ja ühenduse tasandil ühtlustatud kasutamise tagamiseks peaks komisjonil olema võimalik vajadusel kõnealust teavet töödelda ja kasutada ning edastada seda liikmesriikide määratud asutustele.
- (28) Sellega seoses näitas süsteemi Equasis väljaarendamine, kui tähtis on meresõidu ohutuskultuuri edendamine, eelkõige merevedude käitajate hulgas. Komisjon peaks olema võimeline kaasa aitama meresõiduohutusega seotud mis tahes teabe levitamisele, eelkõige nimetatud süsteemi kaudu.
- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002 (millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS))⁽¹⁾ koondatakse meresõiduohutust, laevade põhjustatud merereostuse vältimist ning laevade pardal elu- ja töötingimuste kaitset käsitlevate ühenduse õigusaktide alusel loodud komiteede ülesanded. Seetõttu tuleks olemasolev komitee asendada laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komiteega (COSS).
- (30) Samuti tuleks arvesse võtta osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatusi.
- (31) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused⁽²⁾.
- (32) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta direktiivi 2002/59/EÜ, et kohaldada sellega seotud hilisemaid rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtud muudatusi. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta direktiivi 2002/59/EÜ vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (33) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrusele (EÜ) nr 1406/2002 (millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet)⁽³⁾ annab amet komisjonile ja liikmesriikidele direktiivi 2002/59/EÜ rakendamisel vajalikku abi.
- (34) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe⁽⁴⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (35) Direktiivi 2002/59/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Muudatused

Direktiivi 2002/59/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:

a) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kui ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata käesolevat direktiivi.“;

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽³⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

b) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) punkrivarude suhtes laevadel, mille kogumahutavus on alla 1 000, ning kõigil laevadel kasutatava proviandi ja seadmete suhtes.”

sadama vahelise ühenduse tagamiseks korraldatavate laevade ülesõitude seeria, mis moodustavad äratuntava süstemaatilise ülesõiduteenuse;

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„asjakohased rahvusvahelised dokumendid” – järgmised dokumendid nende ajakohastatud versioonis:;

u) „kalalaev” on laev, mille seadmestik on ette nähtud vee elusressursside kaubanduslikuks kasutamiseks;

ii) lisatakse järgmised taanded:

„— „IMO resolutsioon A.917(22)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 917(22) „AISi laevapardal kasutamise suunised”, mida on muudetud IMO resolutsiooniga A.956(23);

— „IMO resolutsioon A.949(23)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 949(23) „Abivajavate laevade ohutute paikade suunised”;

— „IMO resolutsioon A.950(23)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 950(23) „Mereabiteenistused (MAS)”;

— „IMO suunised meremeeste õiglase kohtlemise kohta laevaõnnetuse korral” on IMO juriidilise komitee 27. aprilli 2006. aasta resolutsioonile LEG.3(91) lisatud suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.-16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul;”

v) „abivajav laev” on, ilma et see piiraks inimelude päästmist käsitleva SAR konventsiooni sätteid, laev, mis on sellises olukorras, kus võib järgneda laeva hukkumine või tekkida oht keskkonnale või laevaliiklusele;

w) „LRIT” on laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteem vastavalt SOLASe reeglile V/19-1.”

3) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

Automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS) kasutamine kalalaevadel

Kõik kalalaevad, mille kogupikkus ületab 15 meetrit ning mis sõidavad liikmesriigi lipu all ja on ühenduses registreeritud või tegutsevad liikmesriigi sisevetes või territoriaalmeres või lossivad oma saaki liikmesriigi sadamas, varustatakse II lisa I osa punktis 3 kehtestatud ajakava alusel IMO toimumisnormidele vastava A-klassi AISiga.

AISiga varustatud kalalaevad tagavad selle pideva toimimise. AISi võib välja lülitada erandjuhtudel, kui kapten peab seda vajalikuks oma laeva ohutuse või julgeoleku huvides.

b) punkt k asendatakse järgmisega:

„k) „pädevad asutused” on liikmesriikide poolt käesolevas direktiivis sätestatud ülesandeid täitma määratud asutused ja organisatsioonid;”

Artikkel 6b

Laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemide (LRIT) kasutamine

1. Laevad, mille suhtes kohaldatakse SOLASe reeglit V/19-1 ning IMO poolt vastu võetud toimumisnorme ja rakendusnõudeid, kannavad liikmesriigi sadamat külastades pardal kõnealusele reeglile vastavaid LRIT seadmeid.

c) lisatakse järgmised punktid:

„s) „SafeSeaNet” on komisjoni ja liikmesriikide koostöös välja arendatud ühenduse meresõiduohutuse teabevahetussüsteem ühenduse õigusaktide rakendamise tagamiseks;

Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT teabe edastamiseks ette nähtud seadmete paigaldamise kohta liikmesriikide AIS püsijaamadega hõlmatud vetes liikuvate laevade pardale, ning esitavad IMOle mis tahes asjakohased meetmed.

t) „regulaarliin” on avaliku sõidugraafiku alusel või sellise regulaarsuse või sagedusega kahe või mitme

2. Komisjon teeb koostööd liikmesriikidega, et rajada LRIT Euroopa andmekeskus, mille ülesandeks on kaugtuvastuse ja jälgimise teabe töötlemine.”

4) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Nõuded ohtlike kaupade vedu puudutava teabe kohta

1. Liikmesriigi sadamas ei pakuta vedamiseks ega võeta ühegi laeva pardale, sõltumata selle suurusest, ohtlike või saastavaid kaupu, kui kaptenile või käitajale ei ole enne kauba võtmist pardale esitatud järgmist teavet sisaldavat deklaratsiooni:

a) I lisa punktis 2 loetletud teave;

b) MARPOLi konventsiooni I lisas osutatud ainete puhul toote ohutuskaart, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toote füüsikalise-keemilised omadused, sealhulgas vajaduse korral sentistooksides (cSt) väljendatud viskoossus temperatuuril 50 °C ja tihedus temperatuuril 15 °C ning ohutuskaardil toodud muud andmed vastavalt IMO resolutsioonile MSC.150(77);

c) lastisaatja või muu sellise isiku või asutuse hädaabinumbrid, kes omab teavet toodete füüsikalise-keemiliste omaduste ning hädaolukorras võetavate meetmete kohta.

2. Ohtlike või saastavaid kaupu vedavad laevad, mis tulevad väljaspool ühendust asuvast sadamast ja külastavad liikmesriigi sadamat, omavad lastisaatja väljastatud deklaratsiooni, mis sisaldab lõike 1 punktides a, b ja c nõutud teavet.

3. Lastisaatja on kohustatud esitama nimetatud deklaratsiooni omal vastutusel laeva kaptenile või käitajale ja tagama, et veoks pakutud saadetus vastab tõepoolest lõike 1 kohaselt deklareeritud kaubale.”

5) Artikli 14 teise lõigu punkt c asendatakse järgmisega:

„c) taotluse korral ning meresõiduohutuse, -turvalisuse või merekeskkonna kaitsega seotud põhjustel on liikmesriikidel SafeSeaNet-i kaudu võimalik viivitamata edastada teavet laeva ja pardal olevate ohtlike või saastavate

kaupade kohta teiste liikmesriikide riiklikele või kohalikele pädevatele asutustele.”

6) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 15

Erandid

1. Liikmesriigid võivad teha artiklites 4 ja 13 sätestatud nõuetest erandeid nende territooriumil asuvate sadamate vahel toimivate regulaarliinide puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) kõnealust regulaarliini käitav ettevõtja peab ja ajakohastab regulaarliiniga seotud laevade nimekirja ning saadab selle asjaomasele pädevale asutusele;

b) iga tehtud reisi kohta hoitakse vastavalt vajadusele I lisa punktis 1 või 3 loetletud teave taotluse korral pädevale asutusele kättesaadavana. Ettevõtja loob sisesüsteemi tagamaks, et sellist teavet saab taotluse korral ööpäevaringelt ja viivitamata saata elektrooniliselt pädevale asutusele vastavalt artikli 4 lõikele 1 või artikli 13 lõikele 4;

c) kolme tunni pikkusest või pikemast kõrvalekaldumisest sihtsadamasse või lootsijaama eeldatava saabumise ajast teavitatakse sihtsadamat või pädevat asutust kooskõlas artikliga 4 või artikliga 13;

d) erandeid tehakse ainult konkreetsetele laevadele kindlal liinil.

Esimese lõigu tähenduses loetakse liini regulaarliiniks tingimusel, et seda teenindatakse vähemalt ühe kuu jooksul.

Artiklites 4 ja 13 sätestatud nõuetest tehakse erandeid vaid reisidele, mille kavandatav kestus on kuni 12 tundi.

2. Kui rahvusvahelist regulaarliini käitatakse kahe või enama riigi vahel, millest vähemalt üks on liikmesriik, võib iga asjaomane liikmesriik taotleda teistelt liikmesriikidelt sellele regulaarliinile erandi tegemist. Kõik asjaomased liikmesriigid, kaasa arvatud asjaomased rannikuäärsed riigid, teevad koostööd kõnealusele regulaarliinile erandi tegemisel vastavalt lõikes 1 sätestatud tingimustele.

3. Liikmesriigid kontrollivad korrapäraselt lõigetes 1 ja 2 sätestatud tingimuste täitmist. Kui vähemalt üht neist tingimustest enam ei täideta, lõpetavad liikmesriigid viivitamatult kõnealusele ettevõtjale erandi tegemise.

4. Liikmesriigid edastavad komisjonile ettevõtjate ja laevade nimekirja, kelle suhtes on käesoleva artikli alusel erand tehtud, samuti kõik selle nimekirja ajakohastused."

7) Artikli 16 lõikesse 1 lisatakse järgmised punktid:

„d) laevad, mis ei ole mis tahes ühenduse õigusaktide ja rahvusvaheliste eeskirjade kohaselt kindlustustunnistustest või finantstagatistest teatanud või millel need puuduvad;

e) laevad, mille puhul lootsid või sadamavõimud on teatanud ilmsetest kõrvalekalletest, mis võivad kahjustada laevade ohutut navigeerimist või ohustada keskonda."

8) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 18a

Meetmed jääoludest tingitud ohu korral

1. Kui pädevad asutused leiavad seoses jääoludega, et inimelud merel või nende mere- või rannikualade või teiste liikmesriikide mere- või rannikualade kaitse on tõsiselt ohustatud:

a) annavad nad oma territoriaalvetes viibivate või nende sadamatesse siseneda või nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele asjakohast teavet jääseisundi, soovitatavate marsruutide ja jäämurdeteenuste kohta oma territoriaalvetes;

b) võivad nad, ilma et see piiraks nende kohustust abivajavatele laevadele abi osutada ega muid asjakohastest rahvusvahelistest eeskirjadest tulenevaid kohustusi, nõuda, et asjaomastes vetes asuvad ja sadamasse või terminali siseneda või nendest väljuda või ankrupaigast lahkuda soovivad laevad tõendaksid dokumentaalselt, et

nad täidavad asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavaid vastupidavus- ja võimsusnõudeid.

2. Lõike 1 kohaselt võetavad meetmed põhinevad jääolude andmete osas liikmesriigi poolt tunnustatud kvalifitseeritud meteoroloogilisel teabetalitusel saadud jää- ja ilmastikuolude prognoosidel."

9) Artiklit 19 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 2 lisatakse järgmine lõik:

„Selleks edastavad nad pädevatele siseriiklikele asutustele nende taotlusel artiklis 12 osutatud teabe.";

b) lisatakse järgmine lõige:

„4. Liikmesriigid võtavad kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega arvesse meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid laevaõnnetuse toimumisel nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes."

10) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 20

Pädev asutus abivajavate laevade paigutamiseks

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, millel on nõutavad eriteadmised ja volitused võtta päästeoperatsiooni ajal omaalgatuslikult sõltumatuid otsuseid seoses abivajavate laevade paigutamisega.

2. Lõikes 1 osutatud asutus või asutused võivad vajadusel ning eelkõige ohu korral meresõiduohutusele ja merekeskkonna kaitsele võtta IV lisa esitatud mitteammendavas nimekirjas sisalduvaid mis tahes meetmeid.

3. Lõikes 1 osutatud asutus või asutused kohtuvad korrapäraselt, et vahetada eriteadmisi ning täiustada käesoleva artikli kohaselt võetud meetmeid. Nad võivad eriliste asjaolude korral kohtuda mis tahes ajal."

11) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 20a

Abivajavate laevade paigutamise plaanid

1. Liikmesriigid koostavad laevade paigutamise plaanid selle kohta, kuidas tegutseda oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes asuvatest abivajavatest laevadest tulenevate ohtude korral, sealhulgas vajadusel ohtude korral inimestele ja keskkonnale. Artikli 20 lõikes 1 osutatud asutus või asutused osalevad kõnealuste plaanide koostamises ja rakendamises.

2. Lõikes 1 osutatud plaanid koostatakse pärast konsulteerimist asjaomaste osapooltega IMO resolutsioonide A.949(23) ja A.950(23) alusel ning need sisaldavad vähemalt järgmisi andmeid:

- a) hädasiinjalite vastuvõtmise ja nende töötlemise eest vastutava asutuse või asutuste andmed;
- b) olukorra hindamise ja abivajava laeva valitud ohutusse paika vastuvõtmise või sellest keeldumise üle otsustava pädeva asutuse andmed;
- c) liikmesriikide rannajoont käsitlev teave ning kõik üksik- asjad, mis aitavad eelnevalt hinnata ja otsustada kiirelt laevale ohutu paiga valiku üle, sealhulgas keskkonna-, majanduslike ja sotsiaalsete tegurite ning looduslike tingimuste kirjeldus;
- d) abivajava laeva ohutusse paika vastuvõtmisel või sellest keeldumisel rakendatav hindamiskord;
- e) asjakohased abi- ja päästevahendid ja -rajatised ning reostuse vastu võitlemise vahendid ning rajatised;
- f) rahvusvaheliseks koordineerimiseks ja otsustamiseks vajalikud menetlused;
- g) ohutusse paika paigutatavate laevade suhtes kehtiv finantstagatis ja vastutuse kord.

3. Liikmesriigid avaldavad artikli 20 lõikes 1 osutatud asutuse või asutuste nimed ja kontaktaadressid ning hädasiinjalite vastuvõtmiseks ja nende töötlemiseks määratud asutuste nimed.

Taotluse korral edastavad liikmesriigid naaberliikmesriikidele asjakohase teabe plaanide kohta.

Abivajavate laevade paigutamise plaanides sätestatud korra rakendamisel tagavad liikmesriigid, et asjakohane teave plaanide kohta on operatsioonidesse kaasatud osapooltele kättesaadav.

Liikmesriikide taotlusel on teise ja kolmanda lõigu kohaselt teavet saavad osapooled kohustatud hoidma kõnealust teavet konfidentsiaalsena.

4. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt 30. novembriks 2010 käesoleva artikli kohaldamiseks võetud meetmetest.

Artikkel 20b

Laevade paigutamise otsus

Artikli 20 lõikes 1 osutatud asutus või asutused otsustavad laeva ohutusse paika paigutamise pärast artiklis 20a osutatud plaanide kohaselt läbiviidud olukorra esialgsel hindamisel. Asutus või asutused tagavad, et laevad paigutatakse ohutusse paika, kui nende hinnangul on laevade paigutamine inimestele ja keskkonna kaitseks kõige kohasem viis.

Artikkel 20c

Finantstagatised ja hüvitis

1. Kindlustustunnistuse puudumine Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/20/EÜ (laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral) (*) artikli 6 tähenduses ei vabasta liikmesriiki artiklis 20b osutatud esialgselt hindamisest ja otsuse tegemisest ning seda ei peeta iseenesest piisavaks põhjuseks, et liikmesriik võiks keelduda laeva ohutusse paika paigutamisest.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib liikmesriik laeva ohutusse paika paigutamisel nõuda laeva käitajalt, agendilt või kaptenilt kindlustustunnistuse esitamist direktiivi 2009/20/EÜ artikli 6 tähenduses. Kõnealuse tunnistuse nõudmine ei või põhjustada viivitust laeva ohutusse paika paigutamisel.

*Artikkel 20d***Komisjoni uuringud**

Komisjon uurib liikmesriikides kehtivaid mehhanisme artikli 20 lõike 1 alusel tehtud otsuse tulemusel sadama või muu üksuse kantud võimaliku majandusliku kahju hüvitamiseks. Ta esitab kõnealuste uuringute alusel erinevad poliitikavõimalused ja hindab neid. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2011 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande uuringute tulemuste kohta.

(*) ELT L 131, 28.5.2009, lk 128”.

12) Lisatakse järgmine artikkel:

*„Artikkel 22a***SafeSeaNet**

1. Liikmesriigid loovad siseriiklikud või kohalikud meresõiduohutuse teabehaldussüsteemid käesolevas direktiivis osutatud teabe töötlemiseks.

2. Lõike 1 alusel loodud süsteemid võimaldavad kogutud teabe operatiivset kasutamist ja täidavad eelkõige artiklis 14 sätestatud tingimusi.

3. Käesolevas direktiivis osutatud teabevahetuse tõhusa toimimise tagamiseks kindlustavad liikmesriigid, et nimeetatud teabe kogumiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks loodud siseriiklikke või kohalikke süsteeme saab ühendada SafeSeaNet-iga. Komisjon tagab, et SafeSeaNet toimib ööpäevaringselt. SafeSeaNet-i kirjeldus ja toimimise põhimõtted on sätestatud III lisas.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, tagavad liikmesriigid ühendusesiseste kokkulepete või ühenduses piirkondadevaheliste või riikidevaheliste piiriüleste projektide alusel tegutsedes, et infosüsteemid või -võrgustikud vastaksid käesoleva direktiivi nõuetele ning oleksid ühilduvad ja ühendatud SafeSeaNet-iga.”

13) Artiklit 23 muudetakse järgmiselt:

a) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ulatuse laiendamine ja/või selle ajakohastamine laevade identifitseerimise ja seire parandamiseks, võttes arvesse side- ja infotehnoloogia arengut. Selleks teevad liikmesriigid ja komisjon koostööd, et vajadusel luua kohustuslikud aruandlussüsteemid, kohustuslikud laevaliiklusteenistused ja asjakohased laevade marsruutimissüsteemid, mis esitatakse kinnitamiseks IMOle. Samuti teevad nad asjaomastes piirkondlikes või rahvusvahelistes organites koostööd kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemide arendamisel;”

b) lisatakse järgmine punkt:

„e) I lisa osutatud teabe haldamiseks kasutatavate siseriiklike süsteemide ühendatavuse ja koostalitlusvõime tagamine, SafeSeaNet-i arendamine ja ajakohastamine.”

14) Lisatakse järgmine artikkel:

*„Artikkel 23a***Meresõiduohutusteabe töötlemine ja haldamine**

1. Komisjon tagab vajadusel käesoleva direktiivi alusel kogutud teabe töötlemise, kasutamise ja liikmesriikide poolt määratud asutustele edastamise.

2. Vajaduse korral aitab komisjon kaasa meresõiduohutuse alaste andmete kogumise ja levitamise süsteemide arendamisele ja toimimisele, eelkõige süsteemi Equasis või mis tahes muu samaväärse avaliku süsteemi kaudu.”

15) Artikkel 24 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 24***Teabe konfidentsiaalsus**

1. Liikmesriigid võtavad vastavalt ühenduse või siseriiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada vastavalt käesolevale direktiivile neile edastatud teabe konfidentsiaalsus ning kasutavad sellist teavet üksnes kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. Komisjon uurib võimalikke võrgu- ja infoturbeprobleeme ning teeb ettepaneku asjakohaste muudatuste tegemiseks III lisasse, et võrgustiku turvalisust parandada.”

16) Artiklid 27 ja 28 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 27

Muudatused

1. Käesolevas direktiivis sisalduvaid viiteid ühenduse ja IMO dokumentidele, artiklis 3 sätestatud määratlusi ning lisasid võib muuta, et viia need kooskõlla ühenduse või rahvusvaheliste õigusaktide vastuvõetud, muudetud või jõustunud sätetega, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi kohaldamisala.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 28 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. I, III ja IV lisa võib muuta, pidades silmas käesoleva direktiiviga saadud kogemusi, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi kohaldamisala.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 28 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 28

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis asutati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002 (*).

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

(*) EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.”

17) I lisa punkti 4 taane X asendatakse järgmisega:

„— X. muu teave:

— üle 1 000 tonni kogumahutavusega laevade puhul laevamasuudi omadused ja eeldatav kogus,

— navigatsiooniseisund.”

18) II lisa I osasse lisatakse järgmine punkt:

„3. Kalalaevad

Kalalaeval, mille kogupikkus ületab 15 meetrit, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu järgmise ajakava alusel:

— kalalaevad, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: hiljemalt 31. maiks 2012;

— kalalaevad, mille kogupikkus on 18 meetrit või üle selle, kuid alla 24 meetri: hiljemalt 31. maiks 2013;

— kalalaevad, mille kogupikkus on üle 15 meetri, kuid alla 18 meetri: hiljemalt 31. maiks 2014.

Uutel kalalaeval, mille kogupikkus on üle 15 meetri, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu alates 30. novembrist 2010.”

19) III lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisa toodud tekstiga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 30. novembrist 2010. Liikmesriigid edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätteid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

*Artikkel 4***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel
president
H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel
eesistuja
P. NEČAS

LISA

„III LISA

ELEKTROONILISED SÕNUMID JA SAFESEANET

1. Üldpõhimõtted ja struktuur

Ühenduse meresõiduohutuse alase teabe ja teabevahetuse süsteem SafeSeaNet võimaldab vastu võtta, säilitada, leida ja vahetada meresõiduohutust, sadama- ja meresõiduturvalisust, merekeskkonna kaitset ning mereliikluse ja -transpordi tõhusust puudutavat teavet.

SafeSeaNet on spetsiaalne süsteem, mis on loodud elektroonilisel kujul teabevahetuse hõlbustamiseks liikmesriikide vahel ning andmaks komisjonile asjakohast teavet vastavalt ühenduse õigusaktidele. SafeSeaNet koosneb liikmesriikide siseriiklike SafeSeaNet-i süsteemide võrgustikust ja sõlmpunktina toimivast SafeSeaNet-i kesksüsteemist.

SafeSeaNet-i võrgustik seob kõik siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid ja hõlmab SafeSeaNet-i kesksüsteemi.

2. SafeSeaNet-i haldamine, käitamine, arendamine ja hooldus

2.1. Vastutus

2.1.1. Siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid

Liikmesriigid rajavad ja hooldavad oma siseriiklikku SafeSeaNet-i süsteemi, mis siseriikliku pädeva asutuse vastutusel võimaldab volitatud kasutajatel vahetada meresõiduohutuse alast teavet.

Siseriiklik pädev asutus vastutab siseriikliku süsteemi haldamise eest, mis hõlmab andmete kasutajate ja andmete esitajate vahelist koordineerimist sama riigi piires, samuti tagab ta ÜRO LOCODES koodide määramise ning punktis 2.3 osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis kirjeldatud vajaliku riigisisese sidetehnoloogia infrastruktuuri ja menetluste kehtestamise ning hoolduse.

Siseriiklik SafeSeaNet-i süsteem võimaldab siseriikliku pädeva asutuse vastutusel siduda vastastikku volitatud kasutajaid ning sellele võib anda juurdepääsu merelaevanduses osalejatele, kes on sellisena tuvastatud (laevaomanikud, agendid, kaptenid, lastisaatjad jt), kui siseriiklik pädev asutus neile selleks loa annab, eelkõige eesmärgiga lihtsustada kokkuvõtete elektroonilist esitamist vastavalt ühenduse õigusaktidele.

2.1.2. SafeSeaNet-i kesksüsteem

Komisjon vastutab poliitilisel tasandil koostöös liikmesriikidega SafeSeaNet-i kesksüsteemi haldamise ja arendamise ning SafeSeaNet-i süsteemi järelevalve eest, samas kui Euroopa Meresõiduohutuse Amet vastutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1406/2002⁽¹⁾ kohaselt koostöös liikmesriikide ja komisjoniga selle tehnilise rakendamise eest.

SafeSeaNet-i kesksüsteem, mis toimib sõlmpunktina, seob kõik siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid ning kehtestab vajaliku sidetehnoloogia infrastruktuuri ja menetlused, nagu on kirjeldatud punktis 2.3. osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis.

2.2. Halduspõhimõtted

Komisjon moodustab liikmesriikide ja komisjoni esindajatest koosneva kõrgetasemelise korraldusrühma, mis võtab vastu oma töökorra, eesmärgiga:

- anda soovitusi SafeSeaNet-i tõhususe ja turvalisuse parandamiseks,
- anda asjakohaseid juhiseid SafeSeaNet-i arendamiseks,
- abistada komisjoni SafeSeaNet-i toimimise läbivaatamisel,
- kiita heaks punktis 2.3. osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning selle mis tahes muudatused.

⁽¹⁾ ELT L 208, 5.8.2002, lk 1.

2.3. Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning SafeSeaNet-i tehniline dokumentatsioon

Komisjon töötab tihedas koostöös liikmesriikidega välja kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendi (IFCD) ning haldab seda.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument kirjeldab üksikasjalikult SafeSeaNet-i toimimisnõudeid ning siseriiklike ja kesksüsteemi elementide suhtes kohaldatavaid menetlusi, mille eesmärk on tagada ühenduse asjakohaste õigusaktide järgimine.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument sisaldab:

- kasutajajuhiseid teabe kvaliteedijuhtimisele juurdepääsuõiguste kohta;
- teabe edastamise ja vahetamise turvaspetsifikaate ning
- teabe arhiveerimise nõudeid siseriiklikul ja kesktasandil.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis esitatakse ohtlikke või saastavaid kaupu käsitleva teabe säilitamise ja kättesaadavuse üksikasjad seoses regulaarliinidega, mille suhtes on vastavalt artiklile 15 tehtud erand.

SafeSeaNet-iga seotud tehnilise dokumentatsiooni, näiteks teabevahetuse vormingu standardid, kasutusjuhendid ja võrgustiku turvaspetsifikaadid, töötab koostöös liikmesriikidega välja ja hooldab Euroopa Meresõiduohutuse Amet.

3. Teabevahetus SafeSeaNet-i kaudu

Süsteemis kasutatakse merendusvaldkonna standardeid ja seda saab SafeSeaNet-is teabe loomiseks, andmiseks või vastuvõtmiseks siduda avalike ja erasüsteemidega.

Komisjon ja liikmesriigid teevad koostööd, et uurida funktsioonide teostatavust ja arendamist, eesmärgiga tagada võimalikult suures ulatuses, et teabe andjatel, sealhulgas kaptenitel, laevaomanikel, agentidel, käitajatel, lastisaatjatel ja asjaomastel asutustel tarvitseks teavet esitada vaid ühe korra. Liikmesriigid tagavad, et esitatud teave on kasutamiseks kättesaadav kõikides asjakohastes teabe- ja teavitamissüsteemides ning laevaliikluse korraldus- ja teabesüsteemis (VTMIS).

Elektroonilisi sõnumeid, mida vahetatakse käesoleva direktiivi ja asjakohaste ühenduse õigusaktide kohaselt, levitatakse SafeSeaNet-i kaudu. Selleks loovad liikmesriigid kasutajaliideseid, mis on vajalikud andmete automaatseks edastamiseks elektroonilisel kujul SafeSeaNet-i, ning hooldavad neid.

Juhul kui rahvusvahelisel tasandil vastuvõetud eeskirjad lubavad edastada LRIT teavet kolmandate riikide laevade kohta, kasutatakse SafeSeaNet-i võrgustikke käesoleva direktiivi artikli 6b kohaselt saadud LRIT teabe levitamiseks liikmesriikide vahel vajalikul turvalisuse tasemel.

4. Turvalisus ja juurdepääsuõigused

SafeSeaNet-i kesksüsteem ja SafeSeaNet-i siseriiklikud süsteemid vastavad käesoleva direktiivi teabe konfidentsiaalsust käsitlevatele nõuetele ning kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis kirjeldatud turvapõhimõtetele ja -spetsifikatsioonidele, eelkõige seoses juurdepääsuõigustega.

Liikmesriigid tuvastavad kõik kasutajad, kellele antakse roll ja juurdepääsuõigused vastavalt kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendile.”

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/18/EÜ,

23. aprill 2009,

millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

(3) Euroopa Parlament kutsus oma 21. aprilli 2004. aasta resolutsioonis meresõiduohutuse parandamise kohta ⁽⁴⁾ komisjoni üles esitama ettepanekut võtta vastu direktiiv laevaõnnetuste juurdluste kohta.

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

(4) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (edaspidi „Unclos”) artiklis 2 on kehtestatud rannikuäärsete riikide õigus uurida põhjusi nende territoriaalmeres toimuvate laevaõnnetuste puhul, mis võivad seada ohtu inimelud või keskkonna, nõuda rannikuäärse riigi otsingu- ja päästeasutuste kaasamist või rannikuäärset riiki muul viisil mõjutada.

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

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ⁽²⁾,

(5) Unclos'i artiklis 94 on sätestatud, et lipuriigid peavad algatama pädeva(te) isiku(te) juhtimisel või nende kontrolli all teatavate avamerel toimunud navigatsiooniga seotud õnnetuste või ohtlike juhtumite uurimise.

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

(6) 1. novembri 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „Solas 74 konventsioon”) reeglis I/21, 5. aprilli 1966. aasta rahvusvahelises laadungimärgi konventsioonis ja 2. novembri 1973. aasta laevade põhjustatava merereostuse vältimise rahvusvahelises konventsioonis on sätestatud lipuriikide kohustus teostada õnnetuste juurdlusti ning teavitada Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) asjakohastest tulemustest.

(1) Euroopa meretranspordis tuleks säilitada kõrge üldine ohutustase ning teha kõik selleks, et vähendada laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite arvu.

(2) Laevaõnnetuste viivitamatu tehniline juurdlus parandab meresõiduohutust, aidates ära hoida selliste õnnetuste kordumist, mille tagajärjeks on inimohvrid, laevahukk või merekeskkonna reostus.

(7) IMO assamblee 29. novembri 2007. aasta resolutsioonile A.996(25) lisatud kohustuslike IMO meetmete rakendamise koodeksis meenutatakse lipuriikide kohustust tagada, et meresõidu ohutusjuurdlusti teostavad piisavalt kvalifitseeritud juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes. Samuti on kõnealuses koodeksis ette nähtud, et lipuriigid peavad olema valmis pakkuma selleks otstarbeks kvalifitseeritud juurdlejaid, olenemata õnnetuse või ohtliku juhtumi toimumise kohast.

⁽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 arvamus (ELT C 74 E, 30.3.2008, lk 546), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 23), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata), nõukogu 26. veebruari 2009. aasta otsus ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽⁴⁾ ELT C 104 E, 30.4.2004, lk 730.

- (8) Arvesse tuleks võtta 27. novembril 1997. aastal IMO assamblee resolutsioonile A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit (edaspidi „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks“), millega nähakse ette ühtse lähenemisviisi rakendamine laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse puhul ning riikide koostöö laevaõnnetusi ja ohtlike juhtumeid põhjustavate tegurite väljaselgitamisel. Samuti tuleks arvesse võtta IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsiooni A.861(20) ja IMO meresõiduohutuse komitee 17. mai 2004. aasta resolutsiooni MSC.163(78), kus on määratletud mõiste „reisiinfo salvesti“.
- (9) Meremehi tunnustatakse kui erikategooria töötajaid, kes vajavad – võttes arvesse merenduse ülemaailmset olemust ning erinevaid jurisdiktsioone, millega nad võivad kokku puutuda – erilist kaitset, eelkõige suhetes avalike asutustega. Suurema meresõiduohutuse huvides peaks meremeestel olema võimalik tugineda laevaõnnetusjuhtumi korral õiglasele kohtlemisele. Nende inimõigused ja väärikus peaksid olema pidevalt tagatud ja kõik ohutusjuurdlused tuleks läbi viia õiglaselt ning viivitamata. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega võtma veelgi enam arvesse meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.
- (10) Liikmesriigid peaksid oma õigussüsteemi alusel kaitsma pärast õnnetusjuhtumi toimumist antud tunnistajate ütlusi ning ennetama ütluste kasutamist muudel kui ohutusjuurdlusega seotud põhjustel, eesmärgiga vältida diskrimineerivate või karistulike meetmete kohaldamist tunnistajate vastu nende ohutusjuurdluses osalemise tõttu.
- (11) Nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiiviga 1999/35/EÜ regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevalaevade ohutu käitamise kohustuslike kontrollimiste korra kohta⁽¹⁾ on ette nähtud, et liikmesriigid peavad oma vastavate õigussüsteemide raames määratlema õigusliku seisundi, mis võimaldab neil ja igal teisel oluliselt huvitatud liikmesriigil osaleda ro-ro-reisiparvlaevaga või kiirreisilaevalaevaga seotud laevaõnnetuste või ohtlike juhtumite juurdluses või teha selle raames koostööd või, kui see on ette nähtud IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga, läbi viia asjakohane juurdlus.
- (12) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiviga 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,⁽²⁾ on ette nähtud, et liik-
- mesriigid peavad järgima IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksit ning tagama, et õnnetusjuhtumite juurdluse tulemused avaldatakse võimalikult kiiresti pärast juurdluse lõppu.
- (13) Ülimalt tähtis on merelaevade või muude sadamates või muudes piiratud merepiirkondades asuvate laevadega seotud õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlused viia läbi erapooletul viisil, et teha tõhusalt kindlaks selliste õnnetuste või ohtlike juhtumite asjaolud ja põhjused. Seetõttu peaksid selliseid juurdlusi viima läbi kvalifitseeritud juurdlejad, keda kontrollib vajalike volitustega sõltumatu organ või üksus, et vältida mis tahes huvide konflikti.
- (14) Liikmesriigid peaksid kooskõlas oma kehtivate kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste volitusi käsitlevate õigusaktidega ja vajaduse korral koostöös nende asutustega tagama, et tehnilise juurdluse eest vastutajatel võimaldatakse oma kohustusi täita parimates võimalikes tingimustes.
- (15) Käesoleva direktiiviga ei tohiks piirata Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. oktoobri 1995. aasta direktiivi 95/46/EÜ (üksikisikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise kohta)⁽³⁾ kohaldamist.
- (16) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende õigussüsteemid võimaldavad neil ja teistel oluliselt huvitatud liikmesriikidel osaleda või teha koostööd õnnetusjuhtumite juurdluses või seda juhtida IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi sätete alusel.
- (17) Iga laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul tuleks põhimõtteliselt läbi viia vaid üks juurdlus, mida teostab liikmesriik või juurdlust juhtiv liikmesriik teiste oluliselt huvitatud riikide osalusel. Erandlikel ja põhjendatud juhtudel, mis puudutavad kaht või enam liikmesriiki seoses asjaomase laeva lipu, õnnetuse asukoha või ohvrite kodakondsusega, võib viia läbi paralleelseid juurdlusi.
- (18) Liikmesriik võib vastastikusel kokkuleppel delegerida laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdluse (edaspidi „ohutusjuurdlus“) juhtimise või selle juurdlusega seotud konkreetsed ülesanded teisele liikmesriigile.

(1) EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

(2) EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

(3) EÜT L 281, 23.11.1995, lk 31.

- (19) Liikmesriigid peaksid tegema kõik jõupingutused selleks, et kaht või enam liikmesriiki hõlmavate ohutusjuurdluste raames ei nõutaks tasu taotletud abi kulude eest. Juhul, kui vajatakse ohutusjuurdlustes mitteosaleva liikmesriigi abi, peaksid liikmesriigid leppima kokku tekkinud kulude hüvitamises.
- (20) Solas 74 konventsiooni reegli V/20 alusel peavad reisi-laevad ja muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3 000 ja rohkem tonnaži ning mis on ehitatud 2002. aasta 1. juulil või pärast seda, olema varustatud reisiinfo salvestiga, mis hõlbustab õnnetusjuhtumite juurdlust. Arvestades selle tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika väljatöötamisel, tuleks järjekindlalt nõuda selle seadme olemasolu riigisiseseid või rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel, mis külastavad ühenduse sadamaid.
- (21) Reisiinfo salvesti süsteemi nagu ka muude elektronseadiste abil saadavaid andmeid saab kasutada tagasiulatuvalt nii toimunud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjuste uurimiseks kui ka ennetavalt vajalike kogemuste saamiseks asjaolude kohta, mis võivad selliseid olukordi põhjustada. Liikmesriigid peaksid tagama, et selliseid andmeid, kui need on kättesaadavad, kasutatakse nõuetekohaselt mõlemal eesmärgil.
- (22) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ on sätestatud, et Euroopa Meresõiduohutuse Amet (edaspidi „amet“) peab tegema liikmesriikidega koostööd tehniliste lahenduste väljaarendamiseks ning osutama tehnilist abi seoses ühenduse õigusaktide rakendamise ja õnnetusjuhtumite juurdluste vallas on ameti konkreetne ülesanne soodustada liikmesriikide ja komisjoni vahelist koostööd laevaõnnetuste juurdluste ühise meetodika väljatöötamisel kokkulepitud rahvusvaheliste põhimõtete kohaselt, võttes nõuetekohaselt arvesse liikmesriikide erinevaid õigusüsteeme.
- (23) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 1406/2002 hõlbustab amet liikmesriikide koostööd abi osutamisel juurdlustega seotud tegevuste puhul ning õnnetusjuhtumite olemasolevate juurdluskokkuvõtete analüüsimisel.
- (24) Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluste ühise meetodika väljatöötamisel või muutmisel tuleks võtta arvesse ohutusjuurdlustel põhinevaid asjakohaseid märkusi.
- (25) Liikmesriigid ja ühendus peaksid nõuetekohaselt arvesse võtma ohutusjuurdluste põhjal tehtud ohutuse tagamise soovitusi.
- (26) Kuna tehnilise ohutusjuurdluste eesmärk on vältida laevaõnnetusi ja ohtlikke juhtumeid, ei tohiks juurdlustulemusi ega ohutuse tagamise soovitusi mingil juhul kasutada süü või vastutuse kindlaksmääramiseks.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt parandada ühenduses meresõiduohutust ja seeläbi vähendada laevaõnnetuste ohtu tulevikus, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning kavandatava meetme ulatuse ja mõju tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽²⁾.
- (29) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta käesolevat direktiivi, et kohaldada sellega seotud tulevase rahvusvaheliste konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtavaid muudatusi ning võtta vastu või muuta laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluste ühist meetodikat. 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 otsusele 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (30) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe ⁽³⁾ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suure ulatuses esitatud vastava käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada meresõiduohutust ja vältida laevade põhjustatud merereostust ning vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus; selleks tuleb:

⁽¹⁾ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

⁽²⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽³⁾ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

a) hõlbustada ohutusjuurdluste viivitamatut läbiviimist ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite nõuetekohast analüüsi, et teha kindlaks nende põhjused, ning

b) tagada õigeaegne ja täpne aruandlus ohutusjuurdluste kohta ning ettepanekute esitamine heastavate meetmete kohta.

2. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidavate juurdluste eesmärk ei ole vastutuse ega süü kindlaksmääramine. Liikmesriigid peavad siiski tagama, et juurdlusorgan või -üksus (edaspidi „juurdlusorgan“) ei hoidu täielikust laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhjustest aru andmisest põhjusel, et juurdluste tulemused võivad osutada süüle või vastutusele.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis:

- a) on seotud liikmesriigi lipu all sõitvate laevadega;
- b) leiavad aset liikmesriigi territoriaalmeres ja sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, või
- c) on seotud liikmesriikide muude oluliste huvidega.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite suhtes, mis on seotud üksnes:

- a) sõjalaevade ja sõjaväe isikkoosseisu transpordilaevade ning muude liikmesriigile kuuluvate või liikmesriigi poolt käitavate laevadega, mida kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel;
- b) mehaanilise jõuajamita laevade, primitiivse ehitusega puust laevade, lõbusõidujahide ja -laevadega, mis ei ole seotud kaubandusega, kui need laevad ei ole mehitatud või neid ei mehitata ning kui need ei vea ärilistel eesmärkidel rohkem kui 12 reisijat;
- c) siseveelaevadega, mis sõidavad siseveeteedel;
- d) kalalaevadega, mille pikkus on alla 15 meetri;
- e) seisvate merepuurplatvormidega.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeks“ – IMO assamblee 27. novembri 1997. aasta resolutsioonile

A.849(20) lisatud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi ajakohastatud versioon;

2) järgmisi mõisteid kasutatakse vastavalt IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksis esitatud määratlustele:

- a) „laevaõnnetus“;
- b) „väga raske laevaõnnetus“;
- c) „ohtlik juhtum“;
- d) „laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ohutusjuurdlus“;
- e) „juurdlust juhtiv riik“;
- f) „oluliselt huvitatud riik“;

3) mõiste „raske laevaõnnetus“ puhul kohaldatakse IMO mereõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee 18. detsembri 2008. aasta ringkirjas MSC-MEPC.3/Circ.3 esitatud ajakohastatud määratlust;

4) „meremeeste õiglast kohtlemist laevaõnnetusjuhtumi korral käsitlevad IMO suunised“ – IMO õiguskomitee 27. aprilli 2006. aasta resolutsioonile LEG.3(91) lisatud suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.–16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul;

5) mõisteid „ro-ro-reisiparvlaev“ ja „kiirreisilaev“ käsitatakse vastavalt direktiivi 1999/35/EÜ artiklis 2 sätestatud määratlustele;

6) mõistet „reisiinfo salvesti“ käsitatakse vastavalt IMO assamblee resolutsioonis A.861(20) ja IMO mereohutuse komitee resolutsioonis MSC.163(78) sätestatud määratlusele;

7) „ohutuse tagamise soovitus“ – ettepanek, sealhulgas registreerimise ja kontrolli eesmärgil tehtud ettepanek, mis on tehtud järgmiselt:

a) ohutusjuurdlust teostava või seda juhtiva riigi juurdlusorganiga ettepanek, mis põhineb nimetatud juurdluste käigus kogutud teabel, või vajaduse korral

b) komisjoni ettepanek, mis põhineb andmete abstraktse analüüsi põhjal saadud teabel ja läbiviidud ohutusjuurdluste tulemustel.

Artikkel 4

Ohutusjuurdluse õiguslik seisund

1. Liikmesriigid määratlevad kooskõlas oma õigussüsteemiga ohutusjuurdluse õigusliku seisundi sellisel viisil, et sellist juurdlust oleks võimalik läbi viia nii tõhusalt ja kiiresti kui võimalik.

Liikmesriigid tagavad kooskõlas oma õigusaktidega ning vajaduse korral kohtuliku uurimise eest vastutavate asutuste koostöö kaudu, et ohutujuurdlus:

- a) ei sõltu uurimistest kriminaalmenetluse raames või muudest paralleelsetest uurimistest, mida teostatakse vastutuse või süü kindlaksmääramiseks, ja
- b) ei ole nimetatud uurimiste tõttu põhjendamatult välistatud ning seda ei katkestata ega lükata nende uurimiste tõttu edasi.

2. Kooskõlas artiklis 10 osutatud alalise koostööraamistikuga sisaldavad liikmesriikide poolt kehtestatavad eeskirjad sätteid, millega lubatakse:

- a) teha koostööd ja osutada vastastikust abi teiste liikmesriikide juhitavate ohutusjuurdluse käigus või delegeerida sellise juurdluse juhtimine teisele liikmesriigile vastavalt artiklile 7 ja
- b) kooskõlastada liikmesriikide asjaomaste juurdlusorganite töö niivõrd, kuivõrd seda on vaja käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.

Artikkel 5

Juurdluse läbiviimise kohustus

1. Iga liikmesriik tagab, et artiklis 8 osutatud juurdlusorgan viib läbi ohutusjuurdluse pärast väga rasket laevaõnnetust,

- a) mis on seotud selle liikmesriigi lipu all sõitva laevaga, sõltumata õnnetuse toimumiskohast;
- b) mis leiab aset tema territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, olenemata õnnetuses osalenud laeva(de) lipuriigist, või
- c) mis on seotud liikmesriigi oluliste huvidega, sõltumata õnnetuse toimumiskohast ja sellega seotud laeva(de) lipuriigist.

2. Lisaks viib juurdlusorgan raskete laevaõnnetuste korral läbi esialgse hindamise, et otsustada, kas algatatakse ohutusjuurdlus

või mitte. Kui juurdlusorgan otsustab ohutusjuurdlust mitte algatada, märgitakse kõnealuse otsuse põhjused ja teavitatakse neist vastavalt artikli 17 lõikele 3.

Mis tahes muu laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral otsustab juurdlusorgan, kas algatada ohutusjuurdlus või mitte.

Esimeses ja teises lõigus osutatud otsustes võtab juurdlusorgan arvesse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi raskusastet, sellega seotud laeva ja/või lasti tüüpi ning selle võimalikkust ja seda, et ohutusjuurdluse tulemused aitaksid vältida õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid tulevikus.

3. Juurdlust juhtiva liikmesriigi juurdlusorgan määrab koostöös muude oluliselt huvitatud riikide samaväärsete asutustega kindlaks ohutusjuurdluse teostamise sellise ulatuse ja korra, mis tunduvad kõige tõhusamad käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks ning õnnetuste ja ohtlike juhtumite vältimiseks tulevikus.

4. Ohutusjuurdluste läbiviimisel järgib juurdlusorgan laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdluse ühist metoodikat, mis on välja töötatud määruse (EÜ) nr 1406/2002 artikli 2 punkti e alusel. Juurdlejad võivad erijuhul kasutada ühisest metoodikast erinevat metoodikat, kui see on nende kutsealase arvamuse kohaselt põhjendatud ja kui see on vajalik juurdluse eesmärkide saavutamiseks. Komisjon võtab nimetatud metoodika vastu või muudab seda seoses käesoleva direktiiviga, võttes arvesse ohutusjuurdlustel põhinevaid asjakohaseid märkusi.

Kõnealune meede, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 19 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

5. Ohutusjuurdlus algatatakse nii kiiresti kui praktiliselt võimalik pärast laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumist ja mitte mingil juhul hiljem kui kaks kuud pärast selle toimumist.

Artikkel 6

Teavitamiskohustus

Liikmesriigid näevad oma õigussüsteemi alusel ette, et vastutavad asutused ja/või kaasatud osapooled teavitavad viivitamata nende juurdlusorganit kõigist käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja ohtlikest juhtumitest.

Artikkel 7

Ohutusjuurdluse juhtimine ja selles osalemine

1. Iga laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul viiakse põhimõtteliselt läbi vaid üks juurdlus, mida teostab liikmesriik või juurdlust juhtiv liikmesriik teiste oluliselt huvitatud liikmesriikide osalusel.

Juhul kui ohutusjuurdlust viivad läbi kaks või enam liikmesriiki, teevad asjaomased liikmesriigid seega koostööd, et leppida viivitamatult kokku, millises liikmesriigist saab juurdlust juhtiv liikmesriik. Nad teevad kõik jõupingutused selleks, et juurdlusmenetluse suhtes kokkuleppele jõuda. Nimetatud kokkuleppe alusel on teistel oluliselt huvitatud riikidel ohutusjuurdlust läbiviiva liikmesriigiga võrdsed õigused ja võrdne juurdepääs tunnistajatele ja tõenditele. Samuti on neil õigus sellele, et juurdlust juhtiv liikmesriik võtaks nende seisukohta arvesse.

Sama laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi puhul on paralleelse ohutusjuurdluse läbiviimine rangelt piiratud vaid erakorraliste juhtudega. Sellisel juhul teavitavad liikmesriigid komisjoni kõnealuse paralleelse juurdluse läbiviimise põhjustest. Paralleelset ohutusjuurdlust läbiviivad liikmesriigid teevad üksteisega koostööd. Eelkõige vahetavad asjaomased juurdlusorganid teavet, mis on kogutud nende juurdluse käigus, eriti eesmärgiga jõuda niivõrd kui võimalik ühisele tulemusele.

Liikmesriigid hoiduvad võtmast meetmeid, mis võiksid käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva ohutusjuurdluse läbiviimist põhjendamatult takistada, peatada või edasi lükata.

2. Olenemata lõikest 1 vastutab iga liikmesriik ohutusjuurdluse teostamise ja teiste oluliselt huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.

3. Ilma et see piiraks käesolevast direktiivist ja rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi, võib liikmesriik iga üksikjuhtumi puhul eraldi ja vastastikusel kokkuleppel delegeerida teisele liikmesriigile ülesande juhtida ohutusjuurdlust või konkreetseid ülesandeid juurdluse läbiviimiseks.

4. Kui ro-ro-reisiparvlaev või kiirreisilaev on seotud laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga, algatab ohutusjuurdluse liikmesriik, kelle territoriaalmeres või sisevetes, nagu on määratletud Unclos'is, õnnetusjuhtum või ohtlik juhtum toimus, või kui see toimus muudes vetes, algatab juurdluse liikmesriik, mida kõnealune parvlaev või reisilaev viimasena külastas. Kõnealune liikmesriik vastutab ohutusjuurdluse teostamise ja teiste oluliselt

huvitatud liikmesriikidega koostöö tegemise eest, kuni lepitakse ühiselt kokku, milline neist on juurdlust juhtiv riik.

Artikkel 8

Juurdlusorganid

1. Liikmesriigid tagavad, et ohutusjuurdluse eest vastutavad erapooletud alalised vajalike volitustega juurdlusorganid ja nõutava ettevalmistusega juurdlejad, kes on pädevad laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud küsimustes.

Ohutusjuurdluse erapooletuks läbiviimiseks on juurdlusorgan organisatsiooniliselt, õigusliku struktuuri poolest ning otsustusprotsessis sõltumatu mis tahes osapooltest, kelle huvid võiksid olla vastuolus talle usaldatud ülesandega.

Sisemaal paiknevad liikmesriigid, kellel ei ole nende lipu all sõitvaid laevu, määravad artikli 5 lõike 1 punkti c kohases juurdluses osalemiseks sõltumatu kontrollkeskuse.

2. Juurdlusorgan tagab, et juurdlejal on oma tavaliste juurdlusülesannetega seotud valdkondades tööalased teadmised ja praktilised kogemused. Lisaks sellele tagab juurdlusorgan, et asjakohane teave on neile vajaduse korral hõlpsasti kättesaadav.

3. Juurdlusorganile usaldatud tegevust võib laiendada mere-sõiduohutusega seotud andmete kogumisele ja analüüsimisele, eelkõige ennetaval eesmärgil niivõrd, kui niivõrd see tegevus ei mõjuta nimetatud organi sõltumatust ega too kaasa vastutust õiguslikes, halduslikes või standardimisega seotud küsimustes.

4. Tegutsedes oma õigussüsteemi alusel tagavad liikmesriigid, et nende riikliku juurdlusorgani või mis tahes muu juurdlusorgani juurdlejatele, kellele on tehtud ülesandeks ohutusjuurdlust teostada, vajaduse korral koostöös kohtuliku uurimise eest vastutavate asutustega, antakse mis tahes asjakohast teavet ohutusjuurdluse läbiviimiseks ning et neil on seetõttu õigus:

- a) omada vaba juurdepääsu kõigile asjakohastele piirkondadele või õnnetuse toimumiskohale, samuti mis tahes laevale, vrakile või rajatisele, sealhulgas lastile, seadmetele või rusudele;
- b) tagada tõendusmaterjalide loetelu kohene koostamine ja vraki, rusude või muude komponentide või ainete kontrollitud otsimine ja kõrvaldamine nende kontrollimise või analüüsimise eesmärgil;
- c) nõuda punktis b osutatud esemete kontrollimist või analüüsimist ning tagada vaba juurdepääs sellise kontrolli või analüüsi tulemustele;

- d) omada vaba juurdepääsu laeva, merereisi, lasti, laevapere või mis tahes muu isiku, eseme, tingimuse või asjaoluga seotud asjakohasele teabele ning salvestatud andmetele, sealhulgas reisiinfo salvesti andmetele, neid paljundada ja kasutada;
- e) omada vaba juurdepääsu ohvrite surnukehade kontrollimistulemustele või ohvrite surnukehadest võetud proovide analüüsi tulemustele;
- f) nõuda ja omada vaba juurdepääsu laeva käitamisega seotud isikute või muude asjaomaste isikute kontrollimise tulemustele või nendelt võetud proovide analüüsi tulemustele;
- g) kuulata üle tunnistajad ilma selliste isikute kohalolekuta, kelle huvides võiks olla ohutusjuurduse takistamine;
- h) saada lipuriigi, laevaomanike, klassifikatsiooniühingute või muude asjaomaste osapoolte valduses olevaid kontrolliandmeid ja asjakohast teavet, kui need osapooled või nende esindajad asuvad asjaomas liimesriigis;
- i) paluda riikide asjaomaste asutuste, sealhulgas lipu- ja sadamariigi laevakontrolliinspektorite, rannavalveametnike, laevaliikluse juhtimise keskuse operaatorite, otsingu- ja päästemeeskondade, lootside või muu sadama- või merenduspersonalilt abi.

5. Juurdlusorganil võimaldatakse reageerida õnnetuseteatele viivitamata mis tahes ajal ning saada piisavaid vahendeid, et oma ülesannet sõltumatult täita. Juurdlusorgani juurdlejatele antakse selline pädevus, mis tagab neile vajaliku sõltumatuse.

6. Peale laevaõnnetuste võib juurdlusorgan käesoleva direktiivi alusel teostada juurdlust ka muude juhtumite kohta, tingimusel et sellised juurdlused ei ohusta tema sõltumatust.

Artikkel 9

Konfidentsiaalsus

Ilma et see piiraks direktiivi 95/46/EÜ kohaldamist, tagavad liikmesriigid oma õigussüsteemide raames, et järgmised andmed tehakse kättesaadavaks üksnes ohutusjuurduse eesmärgil, välja arvatud juhul, kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab, et andmete avaldamine vastab ülekaalukale üldisele huvile:

- a) kõik tunnistajate ütlused ja muud seletused, aruanded ja märkused, mille juurdlusorgan on salvestanud või saanud ohutusjuurduse käigus;

- b) ohutusjuurduse käigus tunnistusi andnud isikute tuvastamist võimaldavad andmed;

- c) eriti tundlikud eraelulised andmed laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotud isikute kohta, sealhulgas andmed nende tervisliku seisundi kohta.

Artikkel 10

Alaline koostööraamistik

1. Liikmesriigid kehtestavad tihedas koostöös komisjoniga alalise koostööraamistiku, mis võimaldab nende vastavatel juurdlusorganitel teha omavahel koostööd niivõrd, kui võrd see on vajalik käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamiseks.

2. Alalise koostööraamistiku töökord ja nõutav organisatsiooniline kord määratakse kindlaks vastavalt artikli 19 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.

3. Liikmesriikide juurdlusorganid lepivad alalise koostööraamistiku piires kokku eelkõige parimates koostöövormides, et:

- a) võimaldada juurdlusorganitel jagada laevarusude ja -varustuse tehniliseks juurdluseks vajalikke seadmeid, vahendeid ja varustust ning muid ohutusjuurdlusega seotud esemeid, sealhulgas reisiinfo salvesti ja muude elektronseadiste andmetest väljavõtete tegemist ning teabe hindamist;

- b) teha tehnilist koostööd või jagada teadmisi, mida on vaja eriülesannete täitmiseks;

- c) saada ja jagada teavet, mis on vajalik selleks, et analüüsida õnnetuse andmeid ja anda ühenduse tasandil asjakohaseid ohutuse tagamise soovitusi;

- d) koostada ühised põhimõtted, et jälgida ohutuse tagamise soovitude täitmist ning kohandada juurdlusmeetodeid vastavalt tehnika ja teaduse arengule;

- e) juhtida asjakohaselt artiklis 16 osutatud varajasi hoiatusteateid;

- f) kehtestada konfidentsiaalsusnõuded artiklis 9 osutatud tunnistajate ütluste ning töödeldud andmete ja muude dokumentide jagamiseks, sealhulgas suhetes kolmandate riikidega, järgides siseriiklikke eeskirju;

- g) korraldada vajaduse korral juurdlejate asjakohast koolitust;

- h) edendada koostööd kolmandate riikide juurdlusorganitega ja rahvusvaheliste laevaõnnetuste juurdlusorganitega käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvates valdkondades;
- i) anda ohutusjuurdlust läbiviivatele juurdlusorganitele mis tahes asjakohast teavet.

Artikkel 11

Kulud

1. Kui ohutusjuurdlusega tegelevad kaks või enam liikmesriiki, toimub see tegevus tasuta.
2. Juhul, kui vajatakse ohutusjuurdluses mitteosaleva liikmesriigi abi, lepivad liikmesriigid kokku tekkinud kulude hüvitamises.

Artikkel 12

Koostöö oluliselt huvitatud kolmandate riikidega

1. Liikmesriigid teevad võimalikult tihedat koostööd ohutusjuurdlusest oluliselt huvitatud kolmandate riikidega.
2. Oluliselt huvitatud kolmandatel riikidel lubatakse vastastikusel kokkuleppel võtta osa liikmesriigi juhitava ohutusjuurdluse mis tahes etapist käesoleva direktiivi tingimuste kohaselt.
3. Liikmesriigi osalemine oluliselt huvitatud kolmanda riigi poolt teostatavas ohutusjuurdluses ei piira ohutusjuurdluse teostamise ja sellest teavitamise kohustust vastavalt käesolevale direktiivile. Kui oluliselt huvitatud kolmas riik juhib ohutusjuurdlust, milles osaleb üks või mitu liikmesriiki, võivad liikmesriigid otsustada mitte viia läbi paralleelset juurdlust, eeldusel et kolmanda riigi juhitud ohutusjuurdlus viiakse läbi kooskõlas IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksiga.

Artikkel 13

Tõendite säilitamine

Liikmesriigid võtavad meetmeid tagamaks, et käesoleva direktiivi alusel õnnetuste ja ohtlike juhtumitega seotud osapooled teevad kõik võimaliku, et:

- a) säilitada kaartidelt, logiraamatutest, elektrooniliste ja magnet-salvestuste teel, videokassettidelt, sealhulgas reisiinfo salvestitelt ja muudelt elektronseadistelt saadud teavet, mis on seotud õnnetusjuhtumieelse, -aegse ja -järgse ajaga;
- b) vältida sellise teabe ülekirjutamist või muul viisil muutmist;

- c) kaitsta häirete eest teisi seadmeid, mida võiks põhjendatult pidada õnnetusjuhtumi ohutusjuurdlusele asjakohaseks;
- d) kiiresti koguda ja säilitada kõik ohutusjuurdluse jaoks vajalikud tõendid.

Artikkel 14

Õnnetusjuhtumi kokkuvõte

1. Käesoleva direktiivi alusel läbiviidud ohutusjuurdluse lõppemisel avaldatakse kokkuvõtte, mille vormi määrab kindlaks pädev juurdlusorgan ning mis on kooskõlas I lisa asjakohaste jaotistega.

Juurdlusorganid võivad otsustada, et ohutusjuurdluse puhul, mis ei ole seotud väga raske või, kui see on asjakohane, raske laevaõnnetusega ning mille tulemused ei võimalda vältida tulevikus toimuvaid õnnetusi ja ohtlike juhtumeid, avaldatakse lihtsustatud kokkuvõtte.

2. Juurdlusorganid püüavad teha lõikes 1 osutatud kokkuvõtte, kaasa arvatud selle järeldused ja võimalikud soovitusel, üldsusele ja eelkõige merendussektorile kättesaadavaks 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast. Kui lõppkokkuvõtet ei ole võimalik selle aja jooksul koostada, avaldatakse vahekokkuvõtte 12 kuu jooksul õnnetuse toimumise päevast.

3. Juurdlust juhitud liikmesriigi juurdlusorgan saadab komisjonile lihtsustatud, lõpp- või vahekokkuvõtte koopia. Selles võetakse arvesse komisjoni võimalikke tehnilisi märkusi lõppkokkuvõtete kohta, mis ei mõjuta tulemuste sisu, eesmärgiga parandada kokkuvõtte kvaliteeti nii, et see aitaks kaasa käesoleva direktiivi eesmärgi saavutamisele.

Artikkel 15

Ohutuse tagamise soovitused

1. Liikmesriigid tagavad, et adressaadid võtavad juurdlusorganite esitatud ohutuse tagamise soovitusi nõuetekohaselt arvesse ning vajaduse korral võtavad piisavaid järelemeetmeid vastavalt ühenduse ja rahvusvahelisele õigusele.
2. Vajaduse korral esitab juurdlusorgan või komisjon ohutuse tagamise soovitusi andmete abstraktse analüüsi ja läbiviidud ohutusjuurdluse üldiste tulemuste põhjal.
3. Ohutuse tagamise soovitus ei või mingil juhul kasutada õnnetuse eest vastutuse või süü kindlaksmääramiseks.

*Artikkel 16***Varajase hoiatamise süsteem**

Ilma et see piiraks liikmesriigi juurdlusorgani õigust anda varajast hoiatusteadet, teavitab ta viivitamata ohutusjuurdluse mis tahes etapil komisjoni varajase hoiatamise vajadusest, kui ta leiab, et ühenduse tasandil tuleb uute õnnetuste ohu vältimiseks viivitamata tegutseda.

Komisjon väljastab vajaduse korral hoiatusteate kõigile teiste liikmesriikide vastutavatele asutustele, meretranspordisektorile ja teistele asjaomastele osapooltele.

*Artikkel 17***Euroopa laevaõnnetuste andmebaas**

1. Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite andmed salvestatakse ja neid analüüsitakse komisjoni loodavas Euroopa elektroonilises andmebaasis, mida tuntakse kui Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi (EMCIP).

2. Liikmesriigid teatavad komisjonile volitatud asutused, kellel on juurdepääs nimetatud andmebaasile.

3. Liikmesriikide juurdlusorganid teatavad komisjonile laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest II lisas esitatud vorminõuete kohaselt. Samuti esitavad nad EMCIPi andmebaasi süsteemi kohaselt komisjonile ka ohutusjuurdluse tulemusel saadud andmed.

4. Komisjon ja liikmesriigid töötavad välja andmebaasi süsteemi ning meetodi andmete esitamiseks sobiva tähtaja jooksul.

*Artikkel 18***Meremeeste õiglane kohtlemine**

Vastavalt siseriiklikule õigusele võtavad liikmesriigid nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes toimunud laevaõnnetusjuhtumi korral arvesse meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.

*Artikkel 19***Komitee**

1. Komisjoni abistab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 2099/2002 ⁽¹⁾ asutatud laevade põhjustatud mere-reostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS).

2. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

⁽¹⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

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

3. Käesolevale lõikele viitamise korral kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

*Artikkel 20***Muutmislõikesed**

Komisjon võib käesolevas direktiivis kasutatud mõisteid ning viiteid ühenduse ja IMO õigusaktidele ajakohastada vastavalt ühenduse või IMO jõustunud meetmetele käesoleva direktiivi sätete piires.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda, võetakse vastu vastavalt artikli 19 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Komisjon võib vastavalt samale menetlusele muuta ka lisasid.

IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi muudatused võib käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta vastavalt määruse (EÜ) nr 2099/2002 artiklile 5.

*Artikkel 21***Täiendavad meetmed**

Käesoleva direktiivi sätteid ei keela liikmesriikidel võtta täiendavaid meetmeid meresõiduohutuse kohta, mida käesolev direktiiv ei hõlma, tingimusel et sellised meetmed ei ole vastuolus käesoleva direktiiviga ega raskenda selle eesmärgi saavutamist ega ohusta selle eesmärgi täitmist.

*Artikkel 22***Karistused**

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad karistuste kohta, mida kohaldatakse käesoleva direktiivi alusel vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada nende rakendamine. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

*Artikkel 23***Rakendamisaruanne**

Komisjon esitab iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta ning esitab vajaduse korral edasised meetmed seoses aruandes esitatud soovitustega.

*Artikkel 24***Kehtivate õigusaktide muudatused**

1. Direktiivi 1999/35/EÜ artikkel 12 jäetakse välja.
2. Direktiivi 2002/59/EÜ artikkel 11 jäetakse välja.

*Artikkel 25***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 17.juuniks 2011.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 26***Jõustumine**

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

*Artikkel 27***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel

president

H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel

eesistuja

P. NEČAS

I LISA

Ohutusjuurdluse kokkuvõtte sisu

Eessõna

Kokkuvõtte eessõnas määratakse kindlaks ohutusjuurdluse ainus eesmärk ning osutatakse, et ohutuse tagamise soovitus ei anna mingil juhul alust vastutuse või süü eeldamiseks ning et juurdluskokkuvõtte ei ole ei sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

(Juurdluskokkuvõttes ei tohiks viidata tunnistajate ütlustele ega kokku viia kokkuvõttes mainitud isikuid ohutusjuurdluse käigus tunnistusi andnud isikutega.)

1. LÜHIKOKKUVÕTE

Selles osas kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi põhilisi asjaolusid: mis juhtus, millal, kus ja kuidas see juhtus; ning märgitakse, kas see põhjustas surmajuhtumeid, vigastusi, kahjustas laevu, lasti, kolmandaid isikuid või keskkonda.

2. FAKTILINE TEAVE

Selles osas esitatakse punktahaaval piisav teave, mida juurdlusorgan käsitab faktilisena, ning põhjendatakse analüüsi ja hõlbustatakse mõistmist.

Kõnealused punktid sisaldavad eelkõige järgmist teavet:

2.1. Laevaandmed:

lipp/register;

identifitseerimisandmed;

põhiandmed;

omandiline kuuluvus ja juhtkond;

andmed konstruktsiooni kohta;

minimaalne ohutu mehitatus;

lubatud last.

2.2. Andmed merereisi kohta:

külastatavad sadamad;

merereisi tüüp;

teave lasti kohta;

mehitatus.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta:

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp;

kuupäev ja kellaaeg;

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht ja selle koordinaadid;

välis- ja sisekeskkond;

laeva käitamine ja merereisi etapp;

koht pardal;

andmed inimtegurite kohta;

tagajärjed (inimestele, laevale, lastile, keskkonnale, muule).

2.4. Maal asuva asutuse kaasamine ja reageerimine hädakutsele:

keha kaasati;

kasutatud vahendid;

reageerimise kiirus;

võetud meetmed;

saadud tulemused.

3. KIRJELDUS

Selles osas esitatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kulg selle ajalises järgnevuses ning kirjeldatakse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi ajal aset leidnud, sellele eelnenud ja järgnenud sündmusi ja kõike laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga seotut (nt isikud, materjal, keskkond, seadmed ja välismõjurid). Kirjeldusega hõlmatud ajavahemik sõltub laevaõnnetust või ohtlikku juhtumit vahetult mõjutanud õnnetusjuhtumite toimumise ajast. Selles osas esitatakse ka kõik läbiviidud ohutusjuurdluse asjakohased üksikasjad, kaasa arvatud kontrollimiste ja analüüside tulemused.

4. ANALÜÜS

Analüüsi osas analüüsitakse punkthaaval iga õnnetusjuhtumit eraldi ning esitatakse märkused ohutusjuurdluse käigus teostatud asjakohaste kontrollimiste või analüüside tulemuste kohta ning kõigi ohutusmeetmete kohta, mis võisid olla juba võetud laevaõnnetuste vältimiseks.

Kõnealused punktid peaksid käsitlema näiteks järgmisi teemasid:

- õnnetusjuhtumi taust ja ümbrus;
- ebaõige inimtegevus ja tegevusetus, juhtumid, mis on seotud ohtlike materjalide, keskkonnamõju, seadmete rikete ja välismõjutustega;
- kaasaaitavad tegurid, sealhulgas inimtegevus, pardatoimingud, maapealne juhtimine või õigusnormide mõju.

Analüüs ja märkused võimaldavad kokkuvõttes jõuda loogiliste järeldusteni ning välja selgitada kõik kaasaaitavad tegurid, sealhulgas need, millega kaasneb risk ja mille puhul peetakse olemasolevaid õnnetusjuhtumite vältimise ja/või selle tagajärgede ärahoidmise või minimeerimise vastuabinõusid ebapiisavateks või puudevateks.

5. JÄRELDUSED

Selles osas kirjeldatakse väljaselgitatud kaasaaitavaid tegureid ja puuduvaid või ebapiisavaid vastuabinõusid (materjaalsed, funktsionaalsed, sümboolsed või menetluslikud), mille suhtes tuleks välja töötada ohutusmeetmed laevaõnnetuste vältimiseks.

6. OHUTUSE TAGAMISE SOOVITUSED

Vajaduse korral sisaldab see kokkuvõtte osa analüüsi ja järelduste põhjal tehtavaid ohutuse tagamise soovitusi, mis on seotud kindla valdkonnaga, nagu õigusaktid, projekteerimine, toimingud, kontroll, juhtimine, töötõrvisohid ja tööohutus, koolitus, parandustööd, hooldus, maapealne abi ja hädaolukordadele reageerimine.

Ohutuse tagamise soovitusid adresseeritakse neile, kes oskavad neid kõige paremini rakendada, näiteks laevaomanikud, juhtkond, tunnustatud organisatsioonid, merendusametkonnad, laevaliikluse juhtimise keskused, merepääste-teenistused, rahvusvahelised mereorganisatsioonid ja Euroopa institutsioonid, eesmärgiga vältida laevaõnnetusi.

See osa sisaldab ka kõiki võimalikke ajutisi ohutuse tagamise soovitusi, mis on antud ohutusjuurdluse käigus, ning kõiki ohutusjuurdluse käigus võetud ohutuse tagamise meetmeid.

7. LISAD

Vajaduse korral lisatakse kokkuvõttele järgmiste andmete mitteammendav nimekiri kirjalikus ja/või elektroonilises vormis:

- fotod, videod, helisalvestused, kaardid, joonised;
- kohaldatavad standardid;
- kasutatud tehnilised mõisted ja lühendid;
- ohutuse eriuuringud;
- muu teave.

II LISA

LAEVAÕNNETUSEST VÕI OHTLIKUST JUHTUMIST TEATAMISEL ESITATAVAD ANDMED

(Euroopa laevaõnnetuste teabeplatvormi osa)

Märkus: allajoonitud numbrite puhul tuleb esitada andmed iga laeva kohta, kui laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga on seotud rohkem kui üks laev.

01. Vastutav liikmesriik/kontaktisik
02. Liikmesriigi juurdleja
03. Liikmesriigi roll
04. Mõjutatud rannikuäärne riik
05. Oluliselt huvitatud riikide arv
06. Oluliselt huvitatud riigid
07. Teavitav ametkond
08. Teavitamise kellaeg
09. Teavitamise kuupäev
10. Laeva nimi
11. Laeva IMO number / kutsung
12. Laeva lipp
13. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi tüüp
14. Laevatüüp
15. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kuupäev
16. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kellaeg
17. Koordinaadid: laiuskraad
18. Koordinaadid: pikkuskraad
19. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi toimumiskoht
20. Lähtesadam
21. Sihtsadam
22. Liikluseraldusskeem
23. Merereisi etapp
24. Laeva käitamine
25. Koht pardal
26. Inimohvrid:
 - laevapere
 - reisijad
 - muu
27. Rasked vigastused:
 - laevapere
 - reisijad
 - muu

- 28. Reostus
 - 29. Laevale tekitatud kahju
 - 30. Lastile tekitatud kahju
 - 31. Muu kahju
 - 32. Laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi lühikirjeldus
 - 33. Põhjuste lühikirjeldus ohutusjuurdluse mitteamatamise korral.
-

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/20/EÜ,

23. aprill 2009,

laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral

(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) Ühenduse meretranspordipoliitika üks elemente seisneb kaubandusliku meresõidu kvaliteedi parandamises, nõudes kõigilt ettevõtjatelt suuremat vastutust.
- (2) Hoiatavat laadi meetmed võeti juba vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiviga 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest. ⁽⁴⁾
- (3) Liikmesriigid võtsid 9. oktoobril 2008 vastu avalduse, milles nad tunnistasid ühehäälselt merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsiooni 1996. aasta protokollil rakendamise tähtsust kõigi liikmesriikide poolt.
- (4) Kindlustuse omamise kohustus peaks võimaldama tagada kannatanute parema kaitse. See peaks aitama kaasa ka standarditele mittevastavate laevade kõrvaldamisele ja võimaldama taastada reederitevahelist konkurentsi. Lisaks kutsutakse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioonis A.898(21) riike üles tungivalt soovutama laevaomanikele nõuetekohast kindlustamist.

(5) Käesoleva direktiivi sätete rikkumine tuleks lõpetada. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiviga 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (uuestisõnastatud versioon), ⁽⁵⁾ nähakse juba ette laevade kinnipidamine juhul, kui puuduvad tunnistused, mis peavad olema pardal. Siiski on asjakohane näha ette võimalus laev, mille pardal puudub kindlustustunnistus, välja saata. Väljasaatmise kord peaks võimaldama olukorda mõistliku aja jooksul parandada.

(6) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt asjakohaste meetmete kehtestamist ja rakendamist meretranspordipoliitika valdkonnas, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid meetmete ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse eeskirjad laevaomanike kohustuste teatavate aspektide suhtes, mis käsitlevad nende kindlustust merinõuete korral.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse 300se või suurema kogumahutavusega laevade suhtes.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata sõjalaevade, mereväe abilaevade või muude riigile kuuluvate või riigi käitatavate laevade suhtes, mida praegu kasutatakse ainult riiklikel mittekaubanduslikel eesmärkidel.

3. Käesolev direktiiv ei piira asjaomases liikmesriigis kehtivate ja lisas nimetatud õigusaktidega kehtestatud režiimide kohaldamist.

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

⁽²⁾ ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 29. märtsi 2007. aasta arvamus (ELT C 27 E, 31.1.2008, lk 166), nõukogu 9. detsembri 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 330 E, 30.12.2008, lk 7) ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

⁽⁴⁾ ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.

⁽⁵⁾ Vt käesoleva *Euroopa Liidu Teataja* lk 57.

Artikkel 3**Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „laevaomanik” – merelaeva registreeritud omanik või mis tahes muu isik, nagu laevapereta prahtija, kes vastutab laeva käitamise eest;
- b) „kindlustus” – kindlustus koos või ilma mahaarvamisteta, mis sisaldab näiteks sellist liiki vastutuskindlustust, mida praegu pakuvad *International Group of P&I Clubs*’i liikmed, ja muud tõhusad kindlustusvormid (sealhulgas tõendatud enesekindlustus) ning samasuguseid kindlustuskatte tingimusi pakkuv finantstagatis;
- c) „1996. aasta konventsioon” – Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) egiidi all vastu võetud merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsiooni, mida on muudetud 1996. aasta protokolliga, konsolideeritud tekst.

Artikkel 4**Merinõuete kindlustamine**

1. Iga liikmesriik nõuab, et tema lipu all sõitvate laevade laevaomanikel oleks kindlustus, mis katab kõnealuseid laevu.
2. Iga liikmesriik nõuab, et muu kui kõnealuse liikmesriigi lipu all sõitvate laevade laevaomanikel oleks kindlustus, kui sellised laevad saavad liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevasse sadamasse. See ei takista liikmesriike nõudmast sama kohustuse järgimist, kui see on kooskõlas rahvusvahelise õigusega, kui need laevad tegutsevad liikmesriikide territoriaalvetes.
3. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud kindlustus katab merinõuded, mille suhtes kohaldatakse vastutuse piiramist vastavalt 1996. aasta konventsioonile. Kindlustussumma suurus iga laeva kohta vahejuhtumi puhul on võrdne asjakohase maksimumsumma piiratud vastutuse korral vastavalt 1996. aasta konventsioonile.

Artikkel 5**Kontroll, nõuetele vastavus, sadamast väljasaatmine ja sadamasse sisenemise keelamine**

1. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni all olevas sadamas viibiva laeva mis tahes kontrollimine vastavalt direktiivi

vile 2009/16/EÜ hõlmab artiklis 6 osutatud tunnistuse olemasolu kontrolli laeva pardal.

2. Kui artiklis 6 osutatud tunnistus laeva pardal puudub ja ilma et see piiraks direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamist, millega sätestatakse laevade kinnipidamine ohutusega seotud küsimuste korral, võib pädev asutus teha laeva väljasaatmise korralduse, millest teavitatakse komisjoni, teisi liikmesriike ja asjaomast lipuriiki. Sellise väljasaatmise korralduse põhjal keelab iga liikmesriik kõnealusel laeval siseneda oma mis tahes sadamasse, kuni laevaomanik ei ole esitanud artiklis 6 osutatud tunnistust.

Artikkel 6**Kindlustustunnistus**

1. Artiklis 4 nimetatud kindlustuse olemasolu tõendatakse ühe või mitme tunnistusega, mille on väljastanud kindlustusandja ja mis asub laeva pardal.
2. Kindlustusandja väljastatud tunnistus sisaldab järgmisi andmeid:
- a) laeva nimi ja IMO number ning registreerimissadam;
- b) laevaomaniku nimi ja peamine tegevuskoht;
- c) kindlustuse liik ja kestus;
- d) kindlustusandja nimi ja peamine tegevuskoht ning vajadusel see tegevuskoht, kus kindlustus tekkis.
3. Kui tunnistusel kasutatav keel ei ole inglise, prantsuse ega hispaania keel, sisaldab tekst ka tõlget ühte neist keeltest.

Artikkel 7**Karistused**

Artikli 4 lõike 1 kohaldamisel kehtestavad liikmesriigid karistuste süsteemi käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike sätete rikkumise eest ja võtavad kõik vajalikud meetmed nimetatud karistuste kohaldamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad

Artikkel 8**Aruanded**

Iga kolme aasta järel ja esimest korda enne 1. jaanuari 2015 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta.

*Artikkel 9***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid enne 1. jaanuari 2012. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

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

*Artikkel 10***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 11***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel

president

H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel

eesistuja

P. NEČAS

LISA

- Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1992. aasta rahvusvaheline konventsioon;
 - 1996. aasta rahvusvaheline konventsioon vastutusest ja kahju hüvitamisest ohtlike ja kahjulike ainete mereveol (HNS konventsioon);
 - 2001. aasta punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse rahvusvaheline konventsioon (punkrikütuse konventsioon);
 - vrakkide eemaldamise 2007. aasta rahvusvaheline Nairobi konventsioon (vrakkide eemaldamise konventsioon);
 - Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 392/2009 reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral.
-

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/21/EÜ,

23. aprill 2009,

lipuriigi nõuete täitmise kohta

(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) Ühenduse laevanduse ja seda kasutavate kodanike turvalisus ning keskkonna kaitse peaksid olema igal ajal tagatud.
- (2) Rahvusvahelise laevanduse osas on mitme Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) juurde hoiule antud konventsiooniga loodud kõikehõlmav raamistik meresõiduohutuse tõhustamiseks ja keskkonna kaitsmiseks laevade põhjustatud merereostuse eest.
- (3) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 1982. aasta mereõiguse konventsiooni (Unclos) ja selliste konventsioonide, mille hoiulevõtja on IMO, (edaspidi „IMO konvent-

sioonid“) sätete kohaselt vastutavad nende õigusaktide osalisriigid õigusnormide avaldamise ja kõikvõimalike muude meetmete võtmise eest, mis võivad olla vajalikud nimetatud õigusaktide täielikuks ja igakülgselt jõustamiseks, tagamaks et inimelude ohutust merel ja merekeskkonna kaitset silmas pidades oleksid laevad oma ettenähtud tegevuseks kõlblikud ning et nende meeskonna moodustaks asjatundlik laevapersonal.

- (4) Nõuetekohaselt tuleb arvesse võtta 2006. aastal Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) vastu võetud meretöönormide konventsiooni, milles käsitletakse ka lipuriigiga seotud kohustusi.
- (5) 9. oktoobril 2008 võtsid liikmesriigid vastu avalduse, milles nad tunnistasid ühehäälselt lipuriigi kohustustega seonduvate rahvusvaheliste konventsioonide kohaldamise tähtsust selleks, et parandada meresõiduohutust ja aidata kaasa laevade põhjustatud reostuse vältimisele.
- (6) IMO 20. detsembri 2004. aasta ringkirjas MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424 (laevade riikidevahelise ümberregistreerimise kohta) soovitatud menetluste rakendamine peaks tugevdama IMO konventsioonide ja ühenduse meresõiduohutuse alaste õigusaktide lipuriigi vahetamise küsimusega seotud sätteid ning suurendama lipuriikide vaheliste suhete läbipaistvust meresõiduohutuse huvides.
- (7) Liikmesriigi lipu all sõitvaid laevu, samuti liikmesriigi registrist lahkunud laevu käsitleva teabe kättesaadavus peaks parandama laevastiku tegevuse läbipaistvust ning aitama kaasa lipuriigi kohustuste tõhusamale kontrollimisele ja administratsioonidele võrdsete tingimuste tagamisele.
- (8) Selleks, et veelgi parandada oma tegevust lipuriigina, peaksid liikmesriigid laskma oma administratsioone regulaarselt auditeerida.
- (9) Haldusmenetluste kvaliteedi tõendamine Rahvusvahelise Standardimisorganisatsiooni (ISO) või samaväärsete standardite kohaselt peaks aitama veelgi kaasa administratsioonidele võrdsete tingimuste tagamisele.

⁽¹⁾ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

⁽²⁾ ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 29. märtsi 2007. aasta arvamus (ELT C 27 E, 31.1.2008, lk 140), nõukogu 9. detsembri 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 330 E, 30.12.2008, lk 13) ja Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata).

(10) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused ⁽¹⁾.

(11) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt asjakohaste sätete kehtestamist ja rakendamist meretranspordi poliitika valdkonnas, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seega on neid meetmete ulatuse ja mõju tõttu parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealusel artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva direktiivi eesmärk on järgmine:

- a) tagada, et liikmesriigid kui lipuriigid täidavad oma kohustusi tõhusalt ja järjekindlalt, ja
- b) parandada ohutust ning vältida liikmesriikide lipu all sõitvate laevade põhjustatud merereostust.

2. Käesolev direktiiv ei piira Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 2099/2002 (millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja mere-sõiduohutuse komitee (COSS)) ⁽²⁾ artikli 2 lõikes 2 loetletud ühenduse transpordialaste õigusaktide ega nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiivi 1999/63/EÜ (milles käsitletakse Euroopa Ühenduse Reederite Ühingu (ECSA) ja Euroopa Liidu Transporditööstuse Ametiühingute Liidu (FST) sõlmitud kokkulepet meremeeste tööaja korralduse kohta) ⁽³⁾ kohaldamist.

Artikkel 2

Reguleerimisala

Käesolevat direktiivi kohaldatakse nende liikmesriikide administratsioonide suhtes, kelle lipu all laev sõidab.

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

⁽²⁾ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 167, 2.7.1999, lk 33.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) „laev” – laev või veesõiduk, mis sõidab asjaomaste IMO konventsioonide reguleerimisalasse kuuluva liikmesriigi lipu all ning millel peab olema tunnistus;
- b) „administratsioon” – selle liikmesriigi pädevad asutused, kelle lipu all laev sõidab;
- c) „tunnustatud organisatsioon” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 391/2009 (laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (uuestisõnastatud versioon)) ⁽⁴⁾ kohaselt tunnustatud organisatsioon;
- d) „tunnistused” – asjaomaste IMO konventsioonidega seoses välja antud kohustuslikud tunnistused;
- e) „IMO audit” – IMO assamblee 1. detsembril 2005 vastu võetud resolutsiooni A.974(24) sätete kohaselt läbi viidud audit.

Artikkel 4

Tingimused laeva kasutamise lubamiseks laevale liikmesriigi lipu all sõitmise õiguse andmisel

1. Enne loa andmist sellise laeva kasutamiseks, millele on antud õigus sõita liikmesriigi lipu all, võtab asjaomane liikmesriik meetmed, mida ta peab vajalikuks, et tagada kõnealuse laeva vastavus kohaldatavatele rahvusvahelistele õigusnormidele. Eelkõige kontrollib liikmesriik kõiki mõistlikke võimalusi kasutades laeva ohutust käsitlevaid andmeid. Vajaduse korral konsulteerib ta eelmise lipuriigiga, et saada teada, kas eksisteerib viimase poolt kindlaks tehtud puudusi, mida ei ole veel likvideeritud, või ohutusküsimusi, mida ei ole veel lahendatud.

2. Kui teine lipuriik küsib teavet varem liikmesriigi lipu all sõitnud laeva kohta, esitab asjaomane liikmesriik teavet küsivale lipuriigile viivitamata kõik üksikasjad likvideerimata puuduste kohta ning mis tahes muu asjakohase ohutusega seotud teabe.

⁽⁴⁾ Vt käesoleva Euroopa Liidu Teataja lk 11.

*Artikkel 5***Liikmesriigi lipu all sõitva laeva kinnipidamine**

Kui liikmesriigi administratsiooni teavitatakse sellest, et sadamariik on asjaomase liikmesriigi lipu all sõitva laeva kinni pidanud, teostab ta enda poolt selleks ette nähtud menetluste kohaselt järelevalvet kõnealuse laeva vastavusse viimise üle asjakohaste IMO konventsioonidega.

*Artikkel 6***Kaasnevad meetmed**

Liikmesriigid tagavad, et nende lipu all sõitvate laevade kohta oleks käesoleva direktiivi kohaldamiseks kergesti kättesaadav vähemalt järgmine teave:

- a) üksikasjad laeva kohta (nimi, IMO number jne);
- b) ülevaatuste, sealhulgas vajaduse korral lisa- ja täiendavate ülevaatuste ning auditite kuupäevad;
- c) laeva sertifitseerimise ja klassifitseerimisega seotud tunnustatud organisatsioonide andmed;
- d) sadamariigi kontrolli käsitlevate sätete alusel laeva inspekteerinud pädeva asutuse andmed ja inspeksiooni kuupäevad;
- e) sadamariigi kontrolli tulemused (puudused: jah või ei, kinnipidamised: jah või ei);
- f) andmed mereõnnetuste kohta;
- g) selliste laevade andmed, mis lõpetasid asjaomase liikmesriigi lipu all sõitmise eelneva 12 kuu jooksul.

*Artikkel 7***Lipuriigi auditeerimise kord**

Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed, et lasta vähemalt kord iga seitsme aasta järel viia läbi oma administratsiooni IMO audit tingimusel, et asjaomase liikmesriigi õigeaegsele taotlusele vastab IMO positiivselt, ning avaldavad auditi tulemuse vastavalt asjakohastele konfidentsiaalsust käsitlevatele siseriiklikele õigusaktidele.

Käesolev artikkel kaotab kehtivuse hiljemalt 17. juunil 2017 või varasemal kuupäeval, mille kehtestab komisjon vastavalt artikli 10 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele pärast seda, kui on jõustunud IMO liikmesriikide kohustuslik auditeerimissüsteem.

*Artikkel 8***Kvaliteedijuhtimise süsteem ja sisehinnang**

1. Hiljemalt 17. juuniks 2012 töötab iga liikmesriik oma administratsiooni jaoks välja lipuriigi operatiivtegevust käsitleva kvaliteedijuhtimise süsteemi ning rakendab ja haldab seda. Selline kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel.

2. Liikmesriigid, kes on loetletud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi kõige värskemal aastaaruandes avaldatud mustas nimekirjas või kaks aastat järjest hallis nimekirjas, esitavad hiljemalt neli kuud pärast selle aastaaruande avaldamist komisjonile aruande oma tegevuse kohta lipuriigina.

Aruandes esitatakse kinnipidamise põhjustanud nõuetele mittevastavuse ning musta või halli nimekirja kandmise peamised põhjused ja analüüsitakse neid.

*Artikkel 9***Aruandes esitatakse kinnipidamise põhjustanud nõuetele mittevastavuse ning musta või halli nimekirja kandmise peamised põhjused ja analüüsitakse neid.**

Iga viie aasta järel ja esimest korda hiljemalt 17. juuniks 2012 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta.

Aruanne sisaldab hinnangut liikmesriikide tegevusele lipuriigina.

*Artikkel 10***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab määruse (EÜ) nr 2099/2002 artikliga 3 asutatud laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduhutuse komitee (COSS).

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

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

*Artikkel 11***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 17. juuniks 2011. Liikmesriigid teavitavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 12***Jõustumine**

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

*Artikkel 13***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

Euroopa Parlamendi nimel

president

H.-G. PÖTTERING

Nõukogu nimel

eesistuja

P. NEČAS

Tellimishinnad aastal 2009 (ilma käibemaksuta, sisaldavad tavalise saatmise kulusid)

<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	1 000 eurot aastas (*)
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	100 eurot kuus (*)
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria paberkandjal + CD-ROMil aastane väljaanne	ELi 22 ametlikus keeles	1 200 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	700 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	70 eurot kuus
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	400 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria väljaanne ainult paberkandjal	ELi 22 ametlikus keeles	40 eurot kuus
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> L- ja C-seeria igakuiselt ja kumulatiivselt CD-ROMil	ELi 22 ametlikus keeles	500 eurot aastas
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) CD-ROMil, kaks väljaannet nädalas	mitmekeelne: ELi 23 ametlikus keeles	360 eurot aastas (s.o 30 eurot kuus)
<i>Euroopa Liidu Teataja</i> C-seeria – värbamiskonkurss	konkursi keel(ed)	50 eurot aastas

(*) Üksiknumbri müük: kuni 32 lehekülge: 6 eurot
33-64 lehekülge: 12 eurot
alates 64 leheküljest: hind määratakse iga väljaande puhul eraldi

Euroopa Liidu Teatajat saab tellida Euroopa Liidu 22 ametlikus keeles. Teataja on jaotatud L-seeriaks (õigusaktid) ja C-seeriaks (teave ja teatised).

Iga keeleversioon tuleb tellida eraldi.

Vastavalt nõukogu määrusele (EÜ) nr 920/2005, mis avaldati ELTs L 156 18. juunil 2005 ja milles sätestatakse, et Euroopa Liidu institutsioonid ei ole ajutiselt kohustatud koostama ja avaldama kõiki õigusakte iiri keeles, müüakse ELT iirikeelseid väljaandeid eraldi.

Euroopa Liidu Teataja lisa (S-seeria – avalikud hanked ja pakkumismenetlused) tellimus sisaldab kõiki 23 keeleversiooni ühel mitmekeelsel CD-ROMil.

Soovi korral saab koos *Euroopa Liidu Teataja* tellimusega mitmesuguseid *Euroopa Liidu Teataja* kaasandeid. Kaasannete ilmumisest teavitatakse tellijaid teadaande vahendusel, mis avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Müük ja tellimused

Väljaannete talituse avaldatud tasulisi väljaandeid saab osta meie trükiste edasimüüjatelt. Edasimüüjate nimekiri on kättesaadav järgmisel veebilehel:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_et.htm

EUR-Lexi (<http://eur-lex.europa.eu>) kaudu pakutakse otsest ja tasuta juurdepääsu Euroopa Liidu õigusaktidele. Nimetatud veebilehel saab tutvuda *Euroopa Liidu Teatajaga* ning ka lepingute, õigusaktide, kohtupraktika ja ettevalmistatavate õigusaktidega.

Lisateavet Euroopa Liidu kohta saab veebilehelt <http://europa.eu>