



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 5. detsember 2023  
(OR. en)

16377/23

---

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2023/0165(COD)

---

---

TRANS 577  
MAR 161  
OMI 88  
CODEC 2398  
IA 348  
ILO 15

#### **MENETLUSE TULEMUS**

|                   |                                                                                                                                                            |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saatja:           | Nõukogu peasekretariaat                                                                                                                                    |
| Saaja:            | Delegatsioonid                                                                                                                                             |
| Eelmise dok nr:   | 15957/23                                                                                                                                                   |
| Komisjoni dok nr: | 10126/23 + ADD 1                                                                                                                                           |
| Teema:            | Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli<br>– Üldine lähenemisviis |

Delegatsioonidele esitatakse lisas eespool nimetatud ettepanekut käsitlev *üldine lähenemisviis*, mille nõukogu võttis vastu oma 3991. istungil 4. detsembril 2023.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,<sup>1</sup>

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,<sup>2</sup>

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/16/EÜ<sup>3</sup> on sätestatud ELi sadamariigi kontrolli kord, mille kohaselt kontrollitakse liidu sadamaid külastavaid sadamariigi kontrolli alla kuuluvaid laevu, et teha kindlaks, kas pardal oleva meeskonna pädevus ning laeva ja selle varustuse seisukord vastavad inimelude ohutust merel, merekeskkonna kaitset ning elu- ja töötingimusi käsitlevate rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele mis tahes lipu all sõitvate laevadel.

---

<sup>1</sup> ELT C , , lk .

<sup>2</sup> ELT C , , lk .

<sup>3</sup> ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

- (2) Direktiiv 2009/16/EÜ põhineb sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumil (edaspidi „Pariisi memorandum“) osas juba olemasoleval vabatahtlikul kokkuleppel, ning ühise kontrollikoormuse, laevade kontrollimise riskipõhise suunamise, ühtlustatud kontrollide ja kontrollitulemuste jagamise mõistetel.
- (3) Pärast direktiivi 2009/16/EÜ jõustumist on muutunud rahvusvaheline regulatiivne keskkond (eelkõige Pariisi memorandum ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõuded) ja toimunud tehnoloogia areng. Neid muudatusi ja direktiivi 2009/16/EÜ rakendamisel saadud kogemusi tuleks arvesse võtta.
- (4) Alates 2011. aastast on jõustunud ja liikmesriigid on ratifitseerinud mitu rahvusvahelist konventsiooni. Näiteks võib tuua laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva rahvusvahelise konventsiooni ja Nairobi rahvusvahelise konventsiooni vrakkide eemaldamise kohta. Need tuleks lisada direktiiviga 2009/16/EÜ hõlmatud konventsioonide nimekirja, et võimaldada nende täitmist sadamariigi kontrollisüsteemi osana.
- (5) Sadamariigi ajakohastatud ja ühtlustatud kontrolli tagamiseks tuleks ajakohastada kiiremini selle kontrolli raames jõustataivate rahvusvaheliste konventsioonide loetelu, ilma et oleks vaja muuta kogu direktiivi. Seepärast peaks komisjon pärast rahvusvahelise konventsiooni jõustumist (kui on saavutatud ratifitseerimise kokku lepitud tase) ja pärast seda, kui Pariisi memorandumil osalisriigid on konventsiooni asjakohase õigusaktina vastu võtnud, ajakohastama direktiivis esitatud konventsioonide loetelu.
- (6) Oma väiksuse tõttu tegutseb enamik ELi kalalaevu territoriaalvetes ja neid ei saa kontrollida välisriikide sadamates. See tähendab, et üldiselt püüavad rahvusvahelistes vetes kala tõenäoliselt ainult suuremad, 2012. aasta Kaplinna lepingus määratletud pikkuse kohaselt 24 meetri pikkused või pikemad kalalaevad (need on ühtlasi kalalaevad, mille suhtes kohaldatakse kõige rohkem rahvusvahelisi konventsioone), mis külastavad ka muid sadamaid peale registririigi sadamate, mistõttu kohaldatakse nende suhtes sadamariigi kontrolli. Kuna enamik suuremate kalalaevade suhtes kohaldatavaid rahvusvahelisi konventsioone erineb praegu sadamariigi kontrolli kaudu jõustataivatest konventsioonidest ja vältimaks soovimatut ülekanduvat mõju praegusele sadamariigi kontrollisüsteemile, tehakse ettepanek kehtestada kalalaevade jaoks sadamariigi kontrolliga paralleelne kontrollisüsteem.

- (7) Püügitegevusest sõltuvalt ei külasta need suuremad kalalaevad siiski kõiki liikmesriike. Seepärast tehakse ettepanek luua vabatahtlik süsteem nende liikmesriikide jaoks, kes soovivad kõnealuseid kontrolle läbi viia; selline süsteem oleks praeguse sadamariigi kontrollikorraga paralleelne ja sellest eraldiseisev, et sadamariigi kontrolli saaks korraldada paindlikult ja kontrolli jaoks saaks välja töötada standardid. 24 meetri pikkuse ja pikema kalalaeva sadamariigi kontrolli korra saaksid koostöös välja töötada liikmesriigid, Pariisi memorandumis osalisriigid ja komisjon, neid praegusesse Pariisi memorandumis kokkuleppesse integreerimata. Selleks tuleks välja töötada eraldi moodul olemasoleva kontrolliandmebaasi jaoks.
- (8) Õiglase jaotuse mehhanismiga tagatakse kontrollikoormuse jaotamine Pariisi memorandumiga liitunud liikmesriikide vahel. Igale liikmesriigile määratakse igal aastal teatav arv kontrolle, mis on ühtaegu tema kontrollikohustus ja õiglase panus. Kontrollitavasse valimisse kaasamine sõltub peamiselt laeva riskiprofiilist, millega määratakse kindlaks kontrollidevahelised ajavahemikud ja kontrollimiste ulatus. II prioriteedi laevu võib kontrollida, samal ajal kui I prioriteedi laevade kontrollimine on kohustuslik.
- (9) Liikmesriikidel on lubatud jätta tegemata teatav arv prioriteetseid kontrolle, ilma et see mõjutaks nende kontrollikohustuse täitmise määra. Mõne liikmesriigi puhul võib konkreetse aasta jooksul tegelikult toimunud sadamakülastuste arv olla määratud kontrollikohustusest suurem või väiksem. Leiti, et nende (üle- või alakoormatud) liikmesriikide õiglase osa moodustava kohustuse täitmise alternatiivne meetod on paindumatu, mistõttu on vaja viia asjaomased sätted kooskõlla Pariisi memorandumis läbivaadatud sätetega.
- (10) Liikmesriikidel on samuti lubatud teatavatel tingimustel laevade kontrollimine edasi lükata, näiteks kui laeva kontrollitakse järgmises külastatavas sadamas või 15 päeva jooksul, ning seda võimalust muudetakse nii, et kõik liikmesriigid saaksid seda kasutada. Teatavat liiki laevad, mida peetakse ohtlikumaks ja millele võib seetõttu kohaldada laiendatud kontrolli, peavad teatama oma eeldatavast sadamasse saabumise ajast 72 tundi enne nende saabumist. Mitme aasta kogemuse põhjal jõuti siiski järeldusele, et see kohustus on käitajatele liiga koormav ega anna mingit lisaväärtust, sest riikide ametiasutustel on lihtsam saada sellekohast teavet andmebaasist THETIS. Sellest lähtuvalt tühistati Pariisi memorandumiga saabumiseelne teatamiskohustus, mistõttu tuleks direktiiv 2009/16/EÜ memorandumiga vastavusse viia.

- (10a) Tavaolukorras ei ole II prioriteedi laevade kontrollimine kohustuslik, kuigi II prioriteedi laevu võib kontrollida. Liikmesriigid, kes ei saa oma aastaste kohustuste täitmiseks piisaval arvul kontrollitavaid sadamakülastusi, peavad siiski oma aastase kontrollikohustuse täitmiseks II prioriteedi laevu kontrollima. Kuna need kontrollid muutuvad nende riikide jaoks *de facto* kohustuslikuks, võib II prioriteedi laevade kontrollimisel olla vajalik suurem paindlikkus, eriti kõnealuste riikide puhul. Seetõttu tehakse eespool nimetatud riikidele kättesaadavaks edasilükkamise ja põhjendamise võimalus. Liikmesriigid ja komisjon peaksid tegema kõik endast oleneva, et teha vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga raames ettepanekuid vajalike meetmete ja muudatuste kohta, et seda eesmärki selgitada ja täita, ilma et see piiraks tehniliste meetmete võtmist olemasoleva kontrolliandmebaasi kohandamiseks seoses edasilükkamisega.
- (11) Vaatamata sellele, et ELi sadamaid külastavate laevade arv kasvab, sealhulgas seoses kaupade lähimereveoga ELi liikmesriikides, muudes Euroopa riikides ning teisel pool Vahemerde ja Musta merde asuvate suurte sadamate vahel, on ELi sadamaid külastavate laevade ohutusprofiil viimase kümne aasta jooksul paranenud. Sadamariigi kontrolli kasutatakse üha enam keskkonnavaluste õigusaktide (näiteks väävlite heitkoguseid või laevade ohutut ja keskkonnahoidlikku lammutamist käsitlevate õigusaktide) jõustamiseks. Laevade jaoks enne 2009. aastat välja töötatud riskiprofiilidel olid siiski teised prioriteedid ja need ei sobitu täielikult kontrollitegevusega, mis keskendub kõige kehvamate keskkonnanäitajatega laevadele.
- (12) Sellest lähtuvalt tuleks laeva riskiprofiili ajakohastada, et võtta arvesse keskkonnaküsimusi ja pöörata suuremat tähelepanu keskkonnatoimele.
- (12a) Pariisi memorandumiga võeti 2019. aastal vastu uus metoodika, millega kehtestati lipuriikide valge, halli ja musta nimekirja alternatiivina heade, standardsete ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirjad. Erilist tähelepanu tuleks pöörata laevade riskiprofiili käsitlevas artiklis 10 osutatud rakendusmäärusele, millega kehtestatakse lipuriikide liigitus. Seda metoodikat tuleks käesolevas direktiivis rakendada, et tagada selle õiglus, eelkõige seoses selle kohaldamisega väikese laevastikuga lipuriikide suhtes.

- (12b) Kuna sadamariigi kontrolliametnikel on vaja kontrollide ettevalmistamiseks ja läbiviimiseks aega, on oluline tagada piisava aja olemasolu. See on eriti oluline laiendatud kontrollide ja liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade kontrollide puhul, kui võidakse kaaluda laeva käitamist.
- (13) Digitaliseerimine on tähtis osa andmete kogumise ja edastamise tehnoloogia arengust ning selle eesmärk on aidata vähendada kulusid ja kasutada inimressursse efektiivselt. E-tunnistustega laevade arv üha kasvab ja eeldatavasti see kasv jätkub. Seetõttu tuleks tõhustada sadamariigi kontrolli, tuginedes rohkem e-tunnistustele, et kontrollid oleks senisest enam laevadele sihitatud ja paremini ettevalmistatud.
- (14) Sadamariigi kontroll on muutunud keerukamaks, sest nii ELi õigusaktidega kui ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni kaudu lisandub uusi kontrollinõudeid. Seetõttu on vaja tagada sadamariigi kontrolliametnike ümberõpe ja oskuste täiendamine ning nende väljaõpet on vaja pidevalt arendada.
- (15) (välja jäetud)
- (16) Selleks et käesoleva direktiivi sätted oleksid ajakohastatud ja võimaldaksid liikmesriikidel täita rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi kooskõlas direktiiviga, peaks komisjonil olema õigus võtta vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada direktiivi 2009/16/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu ning muuta sadamariigi kontrolliga seotud menetluste loetelu ja suuniseid nii nagu need on vastu võetud Pariisi memorandumiga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>4</sup> sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

---

<sup>4</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (17) Selleks et tagada ühetaolised tingimused direktiivi 2009/16/EÜ nende sätete rakendamiseks, mis käsitlevad selle kohaldamisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu ning e-tunnistuste nõudeid, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>5</sup>.
- (18) (välja jäetud)
- (19) Pidades silmas täielikku järelevalvetsükli, mis hõlmab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) külastusi liikmesriikidesse, et jälgida direktiivi 2009/16/EÜ rakendamist, peaks komisjon hindama direktiivi 2009/16/EÜ rakendamist hiljemalt [kümme aastat pärast artiklis XX osutatud kohaldamise alguskuupäeva] ning esitama selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Liikmesriigid peaksid tegema komisjoniga koostööd, et koguda kõnealuse hindamise jaoks vajalikku teavet.
- (20) Arvestades meretranspordi rahvusvahelist laadi, ei suuda liikmesriigid käesoleva direktiivi eesmäärke piisavalt saavutada, kuid liikmesriikide ühistegevuse ja võrgumõju toime on võimalik neid paremini saavutada liidu tasandil, seega võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (20a) Kui kontrolli ei tehta erakorraliste ja ettenägematute asjaolude tõttu, nt loodusõnnetused, pandeemiad, rahvatervise hädaolukorrad, terrorirünnakud või töökonfliktid, ei tohiks seda lugeda kontrolli tegemata jätmiseks. Selliseid asjaolusid tuleks nõuetekohaselt põhjendada ja neist tuleks teatada komisjonile.

---

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

(20b) Ebaproportsionaalse halduskoormuse vältimiseks sisemaariikidest liikmesriikide suhtes tuleks nimetatud liikmesriikidele võimaldada vähese tähtsuse reegli alusel käesoleva direktiivi sätteid mitte kohaldada, mis tähendab, et need liikmesriigid ei ole kohustatud käesolevat direktiivi üle võtma, kui nad vastavad teatud kriteeriumitele.

(21) Seega tuleks direktiivi 2009/16/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1*

### **Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine**

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

(a) punkti 1 lisatakse järgmised alapunktid:

„l) laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemise rahvusvaheline konventsioon;

(m) Nairobi rahvusvaheline konventsioon vrakkide eemaldamise kohta (Nairobi konventsioon);

(n) 2009. aasta IMO Hongkongi konventsioon laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu kohta (Hongkongi konventsioon).“;

aa) punkti 1 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt ja selle 1978. aasta protokoll (MARPOL 73/78);“;



ab) punkti 1 alapunkt d asendatakse järgmisega:

„d) 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon muudetud kujul;“;

(b) punkt 3 jäetakse välja;

bb) punkt 8 asendatakse järgmisega:

„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.“;

(bc) lisatakse järgmine punkt:

„8a. „kontroll“ – kohaldatavatel konventsioonidel põhinev laeva seisundi, selle varustuse ja meeskonna üldine kontroll, mille viib läbi inspektor. Kontroll ei ole ülevaatus seadusjärgsete tunnistuste väljastamiseks, kinnitamiseks või uuendamiseks ning kaptenile esitatud kontrolliakt ei ole tunnistus.“;

(bd) punkt 11 asendatakse järgmisega:

„11. „esmane kontroll“ – inspektori tehtav kontroll laeva pardal, mis hõlmab vähemalt artikli 13 lõikega 1 nõutud kontrolle.“;

be) punkt 12 asendatakse järgmisega:

„12. „üksikasjalikum kontroll“ – kontroll, mis hõlmab esmase kontrolli mahtu, mil kogu laeva, selle varustust ja laevaperet või, kui see on asjakohane, osa sellest kontrollitakse üksikasjalikult artikli 13 lõikes 3 osutatud asjaoludel laeva konstruktsiooni, varustuse, mehituse, elu- ja töötingimuste ning laevapardal kehtivate töömeetodite täitmise osas.“;

bf) punkt 13 asendatakse järgmisega:

„13. „laiendatud kontroll“ – kontroll, mis hõlmab esmase kontrolli mahtu, mille kohaldamisala hõlmab vähemalt VII lisa loetletud elemente. Laiendatud kontroll võib vajaduse korral sisaldada üksikasjalikumat kontrolli kooskõlas artikli 13 lõikega 3.“;

bg) punkt 19 asendatakse järgmisega:

„19. „seadusjärgne tunnistus“ – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt kohaldatavatele konventsioonidele.“

(2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

-a) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid tagavad, et kontrollides laeva, mis sõidab sellise riigi lipu all, kes ei ole „mittesoodsama kohtlemise“ sättega konventsiooni osaline, ei kohtle nad kõnealust laeva ja laevapere soodsamatel tingimustel kui laeva, mis sõidab konventsiooniosaliseks oleva riigi lipu all. Sellise laeva puhul rakendatakse üksikasjalikumat kontrolli Pariisi memorandumiga kehtestatud menetluste kohaselt.“;

(a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. „Käesoleva direktiivi rakendusala jäävad välja kalalaevad, mille pikkus on alla 24 meetri, sõjalaevad, mereväe abilaevad, lihtsa ehitusega puidust laevad, mittekaubanduslikel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja lõbusõidujahid.“ Käesoleva direktiivi kohaldamisel määratletakse kalalaeva pikkus 2012. aasta Kaplinna lepingu kohaselt“;

(b) lisatakse järgmine lõige:

„4a. Liikmesriigid võivad korraldada sadamariigi kontrolli kalalaevadel, mis on 24 meetri pikkused või pikemad. Komisjon võib koostöös Pariisi memorandumiga võtta vastu suunised, millega kehtestatakse kõnealuste kalalaevade suhtes kohaldatava nimetatud paralleelse ja eraldiseisva sadamariigi kontrolli erikorra üksikasjad.“

(3) Artiklile 5 lisatakse järgmine lõige:

„2a. Pariisi memorandumiga liitunud liikmesriikide iga-aastase kontrollikohustuse arvutamisel ei võeta arvesse laevade kontrollimisi, mis ületavad nende iga-aastast kontrollikohustust 20% võrra.“

(4) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

#### *„Artikkel 6*

##### Kontrollikohustuse täitmise arvutamise kord

Kui liikmesriik ei tee kõiki artikli 5 lõike 2 punktis a nõutud kontrolle, loetakse selle sätte kohane kohustus siiski täidetuks, kui kontrollimata jäänud laevade arv ei ületa 10 % tema sadamaid ja ankrukohti külastavate I prioriteedi laevade koguarvust, olenemata nende riskiprofiilist.

Olenemata esimeses lõigus osutatud tegemata kontrollide protsendimäärast kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva liidus asuvaid sadamaid.

Olenemata esimeses lõigus osutatud selliste tegemata jäänud kontrollide protsendimäärast, mis on seotud ankrukohti külastavate I prioriteedi laevadega, kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva liidus asuvaid sadamaid.“

(5) Artiklit 7 muudetakse järgmiselt:

-a) pealkiri ja lõige 1 asendatakse järgmisega:

*„Liidus 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 kontrollide arv vastab vähemalt sellele kontrollide osakaalule ja kui kontrollimata ei jää üle 40 % tema sadamaid või ankrukohti külastanud I prioriteedi laevadest.

(a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

‘2. Liikmesriigi puhul, mida külastavate I prioriteedi ja II prioriteedi laevade koguarv on artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalust 150 % väiksem, loetakse aastane kohustus siiski täidetuks, kui ta kontrollib vähemalt kahte kolmandikku kõigist tema sadamaid või ankrukohti külastanud I ja II prioriteedi laevadest.’

(6) Artiklis 8 asendatakse lõiked 1, 2 ja 3 järgmisega ning lisatakse kaks uut lõiget:

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

- (a) kui kontrolli saab teha laeva mis tahes järgneval sadamakülastusel samas liikmesriigis, tingimusel et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamat, välja arvatud laeva lipuriigi sadamad, ja et edasilükkamise aeg ei ole pikem kui 15 päeva pärast väljumise tegelikku aega, või
- (b) kui kontrolli saab teha 15 päeva jooksul pärast väljumise tegelikku aega teises liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud seda kontrolli tegema, või

- (c) kui laeva, sealhulgas liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade või kiirreisilaevade kontrolli saab teha samas külastatavas sadamas 15 päeva jooksul pärast väljumise tegelikku aega.
2. Kui I või II prioriteedi laev jäetakse kontrollimata toimimisega seotud põhjustel, ei loeta seda vahele jäänud kontrollimiseks tingimusel, et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis 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, nagu on sätestatud artikli 2 lõikes 9. Sel juhul võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et vajaduse korral saaks kontrollida laevu, mis külastavad sadamat regulaarselt ööajal, või
  - (c) laeva sadamakülastus on rahuldava kontrolli läbiviimiseks liiga lühike.
3. Ankrukohas oleva laeva kontrollimata jätmist ei loeta vahele jäänud kontrolliks, kui:
- (a) laeva on 15 päeva jooksul vastavalt I lisale kontrollitud teises ühenduse või Pariisi memorandumiga piirkonna sadamas või ankrukohas, või
  - (b) laev külastab sadamat ainult ööajal, või on külastus rahuldava kontrolli läbiviimiseks 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, või

4. kui kontrolli ei tehta erakorraliste ja ettenägematute asjaolude tõttu, ei loeta seda kontrolli tegemata jätmiseks ning kontrolli tegematajätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis. Need asjaolud põhjendatakse nõuetekohaselt ja neist teatatakse komisjonile.
5. Lõigete 1, 2, 3 või 4 kohaselt edasi lükatud ja kontrolliandmebaasis registreeritud kontrolle ei võeta arvesse artiklites 6 ja 7 osutatud liikmesriigi kontrollikohustuse hindamisel.“

(7) (välja jäetud)

(8) Artikkel 9 jäetakse välja.

(9) Artikli 10 lõige 2 asendatakse järgmisega:

‘2. Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste üldiste, varasema kasutuse ja keskkonna ohuparameetrite kombinatsioonist.

(a) Üldised parameetrid

Üldiste parameetrite aluseks on I lisa I jao punkti 1 ja II lisa kohaselt laeva tüüp, vanus, lipuriik, kaasatud tunnustatud organisatsioonid ja laevaühingu 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.

(c) Keskkonnaparameetrid

Vastavalt I lisa I osa punktidele 3 ja II lisale põhinevad keskkonnaparameetrid MARPOLi konventsiooni, laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli konventsiooni, laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva konventsiooni, CLC 92, punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ja Hongkongi konventsiooniga seotud puuduste arvul ja sellel, kas need puudused on kinnipidamise aluseks.“

(9a) Artikli 10 lõige 3 asendatakse järgmisega:

‘3. Komisjonile antakse rakendusvolitused selliste üldiste ohuparameetrite arvessevõtmise meetodi rakendamiseks, mis käsitlevad eelkõige lipuriigi kriteeriume ja laevaühingu tegevusnäitajate kriteeriume, mis võeti vastu Pariisi memorandumiga 2019. aastal, millega kehtestati heade, standardsete ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.’

(9b) Artikli 13 lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

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

(9c) Artikli 13 lõige 2 jäetakse välja.

(10) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

‘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 ja artikli 21 lõike 4 kohaselt välja antud sissesõidukeeldu kontrollitavad laevad.’;

ab) lõige 3 jäetakse välja;

b) lõige 4 asendatakse järgmisega:

‘4. Laiendatud kontrolli viivad võimaluse korral läbi vähemalt kaks sadamariigi kontrolliametnikku. Laiendatud kontrolli maht, sealhulgas hõlmatavad ohualad, on sätestatud VII lisas. Komisjon võtab rakendusaktidega vastu üksikasjalikud meetmed, et tagada ühtsed tingimused VII lisa kohaldamisel. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.’

(11) Artiklit 14a muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

‘4. Liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul ei kohaldata artikli 11 punkti a ning artiklit 14.’

(b) lisatakse uus lõige:

„4a. Laeva kasutaja või kapten tagab, et sõidugraafikus on XVII lisa punktis 1.1 ja punkti 2 alapunktis a sätestatud kontrolli teostamiseks piisavalt aega.



(12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

‘1. Liikmesriik keelab laeval siseneda oma sadamatesse ja ankrukohtadesse järgmistel juhtudel:

- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel Pariisi memorandumi kohaselt vastu võetud halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja, mis avaldatakse igal aastal komisjoni poolt, ja mis on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kahel korral kinni peetud, või
- laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel Pariisi memorandumi kohaselt vastu võetud heade või standardsete tegevusnäitajatega lipuriikide 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.

Käesoleva artikli esimest lõiku ei kohaldata artikli 21 lõikes 6 osutatud olukordade suhtes.

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

(aa) lõige 2 asendatakse järgmisega:

‘2. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles kolme kuu möödudes selle väljastamise kuupäevast ning juhul, kui VIII lisa punktides 3–6 esitatud tingimused on täidetud.“;

(b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

‘3. Iga järgmine kinnipidamine liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas tähendab seda, et laev saab sissesõidukeelu kõikidesse liidu sadamatesse ja ankrukohtadesse. Nimetatud kolmanda sissesõidukeelu korralduse võib tühistada pärast 24 kuu möödumist korralduse andmisest ja ainult tingimusel, et:

- -a) laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel ei kuulu lõikes 1 osutatud halbade ega standardsete tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja,
- a) laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused väljastatakse organisatsiooni või organisatsioonide poolt, mida on tunnustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009<sup>6</sup> alusel,
- b) laeva haldab laevaühing, millel on I lisa I osa punkti 1 kohased head tegevusnäitajad, ja
- c) VIII lisa lõigetes 3–6 esitatud tingimused on täidetud.

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

(c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

‘4. Kui Pariisi memorandumi aastaaruandes avaldatud standardsete või halbade tegevusnäitajatega lipuriikide kuuluva riigi lipu all sõitev laev peetakse liidu sadamas või ankrukohas kinni pärast kolmandat sissesõidukeeldu, saab laev alalise keelu siseneda liidu sadamasse ja ankrukohta.“;

---

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 391/2009 laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 11).

(d) lisatakse järgmised lõiked:

„4a. Heade tegevusnäitajatega nimekirja kuuluva riigi lipu all sõitval laeval, mis peetakse pärast kolmandat või sellele järgnenud sissesõidukeeldu kinni liidu sadamas või ankrukohas selle esimese liidus tehtava kontrolli ajal:

a) keelatakse siseneda 24 kuu jooksul liidu sadamasse või ankrukohta, kui laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused on välja andnud määruse (EÜ) nr 391/2009 kohaselt tunnustatud organisatsioon või organisatsioonid;

b) keelatakse alaliselt siseneda liidu sadamasse või ankrukohta, kui laeva seadusjärgseid või klassifikatsioonitunnistusi ei ole välja andnud määruse (EÜ) nr 391/2009 alusel tunnustatud organisatsioon või organisatsioonid.

4b. Mitme kinnipidamise korral pikendatakse sissesõidukeeldu 12 kuu võrra, kui kohaldatakse artikli 21 lõike 4 kohast sissesõidukeelu meetet.“

(12a) Artikli 17 esimest lõiku muudetakse järgmiselt:

„Kontrolli lõpetamisel koostab inspektor vastavalt IX lisale akti. Kontrollakti koopia antakse laeva kaptenile.“

(12b) Artikli 20 lõige 1 asendatakse järgmisega:

‘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.“

(13) Artiklit 21 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

‘4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et liidu sadamasse või ankrukohta sissesõidu keeld kehtestatakse lõikes 1 osutatud laevade suhtes, mis sõidavad merele, ning artikli 19 lõikes 2 osutatud kinnipeetud laevade suhtes, mis:

- (a) ei täida mis tahes kontrollisadama liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi või
- (b) ei täida konventsioonide asjakohaseid nõudeid, kuna nad ei sõida nimetatud laevaremonditehasesse.

Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse 12 kuu möödudes ning juhul, kui VIII lisa punktides 3–6 esitatud tingimused on täidetud. Sissesõidukeelu korraldust hakatakse kohaldama alates selle väljaandmise kuupäevast.“;

(b) lõike 5 teine lõik asendatakse järgmisega:

„Lõike 4 punktis b osutatud asjaolude korral teatab selle liikmesriigi pädev asutus, kus asub laevaremonditehas, laeva kinni pidanud liikmesriigi asutust sellest, kas laev on kohale jõudnud või mitte. Kui selle liikmesriigi pädev asutus, kus laeval avastati puudus, saab teada, et laev ei ole saabunud laevaremonditehasesse, teatab ta sellest viivitamata kõigi teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

Kui kehtivad lõike 4 punktis b osutatud asjaolud ja laevaremonditehas ei asu liikmesriigis ning selle liikmesriigi pädev asutus, kus laeval avastati puudus, saab teada, et laev ei ole saabunud laevaremonditehasesse, teatab ta sellest viivitamata kõigi teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.“;

(c) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„Erandina lõike 4 sätetest võib sadamariigi asjaomane asutus lubada laeval siseneda konkreetsele sadamasse või ankrukohta vääramatul jõul või esmatähtsatel ohutusega seotud kaalutlustel või reostusohu vähendamiseks või minimeerimiseks või puuduste kõrvaldamiseks vastavalt artikli 21 lõikele 1, eeldusel et selle liikmesriigi pädev asutus on veendunud, et laeva omanik, kasutaja või kapten on rakendanud ohutu sissesõidu tagamiseks piisavad meetmed.“

(14) Artikli 22 lõige 7 asendatakse järgmisega:

‘7. Komisjon võib koostöös liikmesriikidega ning tuginedes eksperditeadmistele ja kogemustele, mis on saadud liikmesriikide tasandil liidus ja Pariisi memorandumis raames, töötada välja suunised ja soovitused Pariisi memorandumis koolituspoliitika parandamiseks.

Koostöös liikmeriikidega ja Pariisi memorandumile tuginedes teeb komisjon jooksvalt kindlaks koolitusvajadused ja uute koolituste pakkumise vajadused, mis annab sisendi, et muuta Pariisi memorandumis kohast inspektorite kutsealase arengu- ja koolitusprogrammide õppekavade korraldust ja sisu, võttes eelkõige arvesse tehnoloogia arengut ja asjakohastest dokumentidest tulenevaid lisakohustusi.“

(15) Artiklit 24 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

‘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 kolme tunni jooksul pärast vastavat saabumis- või väljumisaega kontrolliandmebaasi direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud liidu 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.“;

(b) lõige 3 asendatakse järgmisega:

‘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. Niivõrd kui võimalik, kinnitab enne kontrolliaruande andmebaasi edastamist selle sadamariigi kontrolli inspektor või pädeva asutuse nõuetekohaselt volitatud töötaja, kes ei kuulunud kontrollimeeskonda.“

(16) Lisatakse järgmine artikkel:

*„Artikkel 24a*

E-tunnistused

1. Tehes liikmesriikidega tihedat koostööd, võtab komisjon vastu rakendusaktid, milles esitatakse seadusjärgsete e-tunnistuste jaoks mõeldud ühtse teavitusliidese ja valideerimisvahendi funktsionaalne ja tehniline kirjeldus. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
2. Liikmesriigid, kes lipuriigina toimides otsustavad kasutada ühtset teavitusliidest ja valideerimisvahendit seadusjärgsete e-tunnistuste puhul, võivad seda teha, et hõlbustada üleminekut e-tunnistustele.
3. (välja jäetud)
4. (välja jäetud)“

(17) Artikkel 25 asendatakse järgmisega:

*„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:

- (a) teave laevade kohta, mis ei ole esitanud käesoleva direktiivi, direktiivi 2002/59/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/883<sup>7</sup> ning vajaduse korral Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta määruse (EÜ) nr 725/2004 (laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta) nõuete kohast teavet,
- (b) teave laevade kohta, mis on läinud merele, ilma et need vastaksid direktiivi (EL) 2019/883 (milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks) artiklile 7,
- (c) teave laevade kohta, mille suhtes on turvalisusega seotud põhjustel kehtestatud sissesõidukeeld või mis on sadamast välja saadetud;
- (d) teave ilmsete kõrvalekallete kohta kooskõlas artikliga 23.“

---

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks (ELT L 151, 7.6.2019, lk 116).



- (18) Artikkel 30 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 30*

Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse järelevalve

Selleks et tagada käesoleva direktiivi tõhus rakendamine ja teostada liidu 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 kontrollkäike liikmesriikidesse.

Iga liikmesriik võib oma administratsiooni jaoks välja töötada sadamariigi operatiivtegevust käsitleva kvaliteedijuhtimise süsteemi ning seda rakendada ja hallata seda. Selline kvaliteedijuhtimise süsteem peab olema sertifitseeritud kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel.“

- (19) Artikkel 30a asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 30a*

Delegeeritud õigusaktid

Kooskõlas artikliga 30b antakse komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega ajakohastatakse artikli 2 punktis 1 sätestatud konventsioonide loetelu, kui sellised konventsioonid on vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumiga asjakohaste dokumentidena heaks kiidetud, ning muuta VI lisa, et lisada ja/või ajakohastada sadamariigi kontrolliga seotud menetluste loetelu, otsuseid ja suuniseid, mis on Pariisi memorandumiga heaks kiidetud.“

(20) (välja jäetud)

(21) Artikkel 33 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 33*

Rakenduseeskirjad

Artikli 10 lõikes 3, artikli 14 lõikes 4, artikli 15 lõikes 3, artikli 18a lõikes 7, artikli 23 lõikes 5 ning artiklis 27 nimetatud rakenduseeskirjade kehtestamisel vastavalt artikli 31 lõikes 2 osutatud menetlustele kannab komisjon eelkõige hoolt, et tagada, et nimetatud eeskirjades võetakse arvesse liidu kontrollisüsteemiga seoses saadud ekspertteadmisi ja kogemusi ning tuginetakse Pariisi memorandumi ekspertteadmistele.“

(22) Artikkel 35 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 35*

Rakendamise läbivaatamine

Komisjon esitab *[väljaannete talitus, palun lisada saavas käändes kuupäev: kümme aastat alates käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast]* Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta.“

(23) I lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi I lisale.

(24) II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisas esitatud tekstiga.

(25) III lisa jäetakse välja.

(26) IV lisa asendatakse käesoleva direktiivi III lisa tekstiga.

(27) V lisa asendatakse käesoleva direktiivi IV lisas esitatud tekstiga.

- (28) VIII lisa asendatakse käesoleva direktiivi V lisas esitatud tekstiga.
- (28a) XII lisa asendatakse käesoleva direktiivi VI lisas esitatud tekstiga.

## *Artikkel 2*

### **Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt *[väljaannete talitus, palun lisada kuupäev: neli aastat alates käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast]*. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.  
  
Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.
3. 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 käesolevat direktiivi erandkorras mitte üle võtta.

## *Artikkel 3*

### **Jõustumine**

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

*Artikkel 4*

**Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

---

**„I. Laeva riskiprofiil**

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

**1. Üldised parameetrid****(a) Laeva liik**

Ohtlikumana käsitatakse reisilaevu, nafta-, kemikaali-, gaasi- ja kahjulike vedelainete tankereid 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, kes on ratifitseerinud kõik artikli 2 punktis 1 loetletud IMO ja ILO kohustuslikud vahendid.

**(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) Vähem ohtlikuna käsitatakse laevu, millel on määruse (EÜ) nr 391/2009 tingimuste alusel tunnustatud organisatsioonide tunnistused.
- (e) Laevaühingu tegevusnäitajad
- (i) Ohtlikumana käsitatakse laevu, mis kuuluvad laevaühingule, 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 laevaühingule, 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 lisa nimetatud perioodi jooksul tehtud kontrollide käigus olnud vähem puudusi kui II lisa nimetatud arv, käsitatakse vähem ohtlikuna.
- (iii) Laevu, mida ei ole II lisa 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 järgmistele näitajatele: laeva liik, lipuriigi tegevusnäitajad, tunnustatud organisatsioonid ning laevaühingu tegevusnäitajad.

### **3. Keskkonnaparametrid**

Ohtlikumana käsitatakse laevu, millel on II lisas nimetatud perioodi jooksul tehtud kontrollide käigus olnud MARPOLi konventsiooni, laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli konventsiooni, laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva konventsiooni, CLC 92, punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ja Hongkongi konventsiooniga seotud puudusi rohkem kui II lisas nimetatud arv ja vähemalt üks nendest puudustest on kinnipidamise aluseks.

## **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, või
  - mis on varem keelu saanud (järgmine kontroll pärast sissesõidukeelu korralduse kõrvaldamist) või
  - millel on esinenud tõsine vahejuhtum, mille hulka kuuluvad eelkõige suur tulekahju pardal, mootori rike ja surmaga lõppenud õnnetused.



## 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, 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 ja mille kohta võib olla saadud teavet laevaliikluse juhtimise keskustelt seoses laeva navigatsiooniga.
- Laevad, mille puhul ei ole järgitud direktiivis (EL) 2019/883/EÜ osutatud asjakohaseid teatamisnõudeid.
- Laevad, mille kohta kapten, laevapere liige või isik või organisatsioon, kellel on õigustatud huvi laeva ohutu toimimise, laevapardal elamis- ja töötingimuste või merereostuse vältimise vastu, on esitanud ettekande või kaebuse, sealhulgas maismaal esitatud kaebuse, kui asjaomane liikmesriik ei loe ettekannet või kaebust selgelt alusetuks.
- Laevad, mille puhul on teatatud seni kõrvaldamata ISM koodeksiga seotud puudustest (3 kuud pärast puuduse registreerimist).
- Laevad, mida on varem kinni peetud rohkem kui kolm kuud tagasi.
- 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.
- Laevad, mille puhul on kokku lepitud tegevuskava puuduste kõrvaldamiseks vastavalt artikli 19 lõikele 2a, kuid inspektor ei ole kõnealuse tegevuskava täitmist kontrollinud.

### 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, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

b) Vastavalt vajadusele tehakse kas esmane või üksikasjalikum kontroll:

- standardse riskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitanker 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, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, vastavalt inspektori ametialasele arvamusele kas üksikasjalikum või laiendatud kontroll;
- üksikasjalikum kontroll laeval, mis ei ole reisilaev, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat;
- laiendatud kontroll laeva esimese kontrolli käigus pärast sissesõidukeelu korralduse kõrvaldamist.

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, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 10 kuu jooksul kontrollitud, või
- madala riskiprofiiliga reisilaeval, nafta-, gaasi-, kahjulike vedelainete või kemikaalitankeril või puistlastilaeval, mis on vanem kui 12 aastat, mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

b) Vastavalt vajadusele tehakse kas esmane või üksikasjalikum kontroll:

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

c) Ootamatu teguri korral tehakse:

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

## LAEVA RISKIPROFIILI MÄÄRAMINE

(osutatud artikli 10 lõikes 2)

|                               |                                                                    |                                                                    |                                 |             | Profiil                                                                                                            |              |                                                  |                                       |
|-------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------|
|                               |                                                                    |                                                                    |                                 |             | Suureks ohuks olev laev (HRS)                                                                                      |              | Standardohuks<br>olev laev<br>(SRS)              | Väikeseks ohuks<br>olev laev<br>(LRS) |
| Üldised parameetrid           |                                                                    |                                                                    |                                 |             | Kriteeriumid                                                                                                       | Kaalupunktid | Kriteeriumid                                     | Kriteeriumid                          |
| 1                             | Laeva liik                                                         |                                                                    |                                 |             | Gaasitanker<br>Kemikaalitanker<br>Naftatanker<br>Puistlastilaev<br>Reisilaev<br>Kahjulike<br>vedelainete<br>tanker | 1            | pole suureks ohuks ega väikeseks ohuks olev laev | Kõik tüübid                           |
| 2                             | Laeva vanus                                                        |                                                                    |                                 |             | kõik tüübid > 12 a                                                                                                 | 1            |                                                  | Kõik vanused                          |
| 3a                            | Lipuriik                                                           | Halvad tegevusnäitajad                                             |                                 |             |                                                                                                                    | 2            |                                                  | Head<br>tegevusnäitajad               |
| 3b                            |                                                                    | Kõik artiklis 2 loetletud<br>IMO/ILO dokumendid<br>ratifitseeritud |                                 |             | -                                                                                                                  | -            |                                                  | Jah                                   |
| 3c                            |                                                                    | (välja jäetud)                                                     |                                 |             | (välja jäetud)                                                                                                     |              |                                                  |                                       |
| 4a                            | Tunnustatud<br>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 registreeritud puuduste arv | Puudused                                                           | > 6 mis tahes kontrollide kohta | -           | ≤ 5 iga üksiku kontrolli kohta (ja eelneva 36 kuu jooksul on toimunud vähemalt üks kontrollimine)                  |              |                                                  |                                       |

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                |                                                                            |                |                         |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------|
| 7                  | Arv [kuupäev]<br>Kinnipidamiste<br>arv eelneva 36 kuu jooksul                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Kinnipidamised | $\geq 2$ kinnipidamist                                                     | 1              | Kinnipidamisi<br>ei ole |
| Keskonnaparametrid |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                |                                                                            |                |                         |
| 8                  | (välja jäetud)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | (välja jäetud) | (välja jäetud)                                                             | (välja jäetud) |                         |
| 9                  | Eelneva 36 kuu jooksul igal kontrollil registreeritud MARPOLi konventsiooni, laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli konventsiooni, laevade ballastvee ja setete kontrolli ja käitlemist käsitleva konventsiooni, CLC 92, punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ja Hongkongi konventsiooniga seotud puuduste arv | Puudused       | > 3 ühe kontrolli puhul, kusjuures üks puudustest on kinnipidamise aluseks | 1              |                         |

Suureks ohuks olevad laevad (HRS) on laevad, mis saavad kriteeriumide kohta kokku 5 või rohkem kaalupunkti. Väikeseks ohuks olevad laevad (LRS) on laevad, mis vastavad kõikidele väikese ohu näitajate kriteeriumitele.

Standardohuks olevad laevad (SRS) on laevad, mis pole ei suureks ega väikeseks ohuks.

**„IV lisa****TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU****(osutatud artikli 13 lõikes 1) A OSA.**

A osa Selliste tunnistuste ja dokumentide miinimumloetelu, mida tuleb kontrollida kohaldatavas ulatuses punktis 2.2.3 osutatud kontrolli käigus (vastavalt vajadusele):

1. rahvusvaheline mõõdukiri;
2. eelmise sadamariigi kontrolli kontrollakt;
3. reisilaeva ohutuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
4. kaubalaeva konstruktsiooni ohutuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
5. kaubalaeva varustuse ohutuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
6. kaubalaeva raadioohutuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
7. kaubalaeva ohutuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
8. vabastamise tunnistus (SOLAS 1974, reegel I/12);
9. ohutu mehitatuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel V/14.2);
10. rahvusvahelise laadungimärgi tunnistus (1966) (LLC 66/88, artikkel 16.1);
11. rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus (LLC 66/88, artikkel 16.2);
12. rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus (MARPOLi I lisa, reegel 7.1);
13. rahvusvaheline reostuse vältimise tunnistus kahjulike vedelkemikaalide veoks mahtlastina (NLS) (MARPOL, II lisa reegel 9.1);
14. rahvusvaheline reoveega saastamise vältimise tunnistus (ISPPC) (MARPOL, IV lisa, reegel 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus (IAPPC) (MARPOL, VI lisa, reegel 6.1);
16. rahvusvaheline energiatõhususe tunnistus (MARPOLi VI lisa reegel 6);
17. rahvusvaheline ballastvee käitlemise tunnistus (IBWMC) (BWMC, artikli 9 lõike 1 punkt a ja reegel E-2);
18. rahvusvaheline kattumisvastase süsteemi tunnistus (IAFSi tunnistus) (AFS 2001, 4. lisa reegel 2);
19. deklaratsioon AFSi kohta (AFS 2001, 4. lisa reegel 5);
20. laeva rahvusvaheline turvatunnistus või laeva ajutine rahvusvaheline turvatunnistus (ISPSi koodeksi osa A/19 ja liited);
21. STCW konventsiooni (STCW, VI artikkel, reegel I/2 ja STCW koodeksi jaotis A-I/2) kohaselt välja antud kapteni, ohvitseride või reakoosseisu liikmete tunnistused;
22. nõuetele vastavuse tunnistuse koopia või ajutise nõuetele vastavuse tunnistuse koopia, mis on välja antud vastavalt laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (ISMi koodeksi kohane nõuetele vastavuse tunnistus) (SOLASi reegel IX/4.2, ISMi koodeks, punktid 13 ja 14);

23. meresõiduohutuse korraldamise tunnistus või ajutine meresõiduohutuse korraldamise tunnistus, mis on välja antud kooskõlas laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeksiga (SOLAS 1974, reegel IX/4.3, ISMi koodeks, punktid 13 ja 14);
24. rahvusvaheline laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina või laeva kõlblikkuse tunnistus veeldatud gaasi veoks mahtlastina, olenevalt sellest, kumb on asjakohane (IGC koodeksi reegel 1.5.4 või GC koodeksi reegel 1.6);
25. rahvusvaheline tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina või tunnistus laeva vastavusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina, olenevalt sellest, kumb on asjakohane (IBC koodeksi reegel 1.45.4 ja BCH koodeksi reegel 1.6.3); INF (rahvusvaheline koodeks pakendatud kiiritatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutuks veoks laevade pardal) (SOLASi reegel VII/16 ja INFi koodeksi reegel 1.3);
26. INF (rahvusvaheline koodeks pakendatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutuks veoks laevade pardal) (SOLASi reegel VII/16 ja INFi koodeksi reegel 1.3);
27. tõend kindlustuse või mis tahes muu rahalise tagatise kohta seoses tsiviilvastutusega naftareostusest põhjustatud kahju korral (CLC 69/92 artikli VII lõige 2);
28. tõend kindlustuse või mis tahes muu rahalise tagatise kohta seoses tsiviilvastutusega naftareostusest põhjustatud kahju korral (punkrikütuse konventsioon 2001, artikli 7 lõige 2);
29. tõend kindlustuse kohta seoses tsiviilvastutusega vrakkide eemaldamise korral (Nairobi konventsiooni artikkel 12);
30. kiirlaeva ohutuse tunnistus ja kiirlaeva käitamisluba (SOLAS 1974, reegel X/3.2 ja HSC koodeks 94/00, reeglid 1.8.1 ja 1.9);
31. tunnistus laeva vastavusest ohtlike kaupade veo erinõuetele (SOLAS 1974, reegel II-2/19.4);
32. viljaveo luba ja vilja lastimise juhend (SOLAS 1974, reegel VI/9; vilja mahtlastina ohutu veo koodeks, 3. jagu);
33. seisukorra hindamise kavale vastavuse deklaratsioon (CAS), CASi lõpparuanne ja läbivaatamisprotokoll (MARPOLi I lisa, reeglid 20 ja 21; resolutsioon MEPC.94(46), mida on muudetud resolutsioonidega MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) ja MEPC.236(65);
34. laevaandmete alaline register (SOLAS 1974, reegel XI-1/5);
35. naftaraamatu I ja II osa (MARPOL, I lisa, reeglid 17 ja 36);
36. lastiraamat (MARPOL, II lisa reegel 15);
37. prügiregistri I ja II osa (MARPOL, V lisa, reegel 10.3); (MARPOL, V lisa reegel 10);
38. prügimajanduse kava (MARPOL, V lisa reegel 10; resolutsioon MEPC.220(63);
39. logiraamat ja andmed laevade diiselmootorite astmete ning sisse-/ väljalülitatud oleku kohta (MARPOL, VI lisa reegel 13.5.3);
40. vedelkütuse vahetuse protseduur ja pardapäevik (MARPOLi VI lisa reegel 14.6);
41. osoonikihti kahandavate ainete arvestusraamat (MARPOL, VI lisa reegel 12.6);
42. ballastvee registriraamat (BWRB) (BWMC artikli 9 lõike 1 punkt b ja reegel B-2);
43. paigsed gaaskustutussüsteemid – lastiruumide vabastustunnistus ja kõik lastinimekirjad (SOLAS 1974, reegel II-2/10.7.1.4);

44. ohtliku kauba manifest või lastiplaan (SOLAS 1974, reeglid VII/4 ja VII/7–2; (MARPOL, III lisa reegel 54);
45. naftatankerite puhul naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmed viimase lastiga reisi kohta (MARPOL, I lisa, reegel 31.2);
46. mereotsingute ja -pääste koostöökava kindlaksmääratud marsruudil liikuvate reisilaevade jaoks (SOLAS 1974, reegel V/7.3);
47. reisilaevade käitamispäästevahendite loetelu (SOLAS 1974, reegel V/30.2);
48. merekaardid ja navigatsioonialased väljaanded (SOLAS 1974, reeglid V/19.2.1.4 ja V/27);
49. puhkeaja arvestus ja meremeeste töökorralduse tabel (STCW koodeksi jaotised A-VIII/1.5 ja 1.7, ILO konventsiooni nr 180 artikli 5 lõige 7 ja artikli 8 lõige 1 ning 2006. aasta meretöö konventsiooni standardid A.2.3.10 ja A.2.3.12);
50. järelevalveta masinaruumide tõendid (SOLAS 1974, reegel II-I/46.3);
51. tunnistus, mis on nõutav kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiviga 2009/20/EÜ laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral;
52. 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);
53. ohtlike materjalide loendi tunnistus või vastavustõend vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 1257/2013; ning
54. nõuetele vastavuse tunnistus, mis on välja antud kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrusega (EL) 2015/757, milles käsitletakse meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ.“



„VI LISA

LAEVAKONTROLI KORD

(osutatud artikli 15 lõikes 1) A OSA.

Pariisi memorandum I lisa „Sadamariigi kontrolli kord“ ning kõigi kehtivate Pariisi memorandum poolt välja antud tehniliste juhiste ja ringkirjade ajakohastatud versioonid:

PSCC tehnilised juhised

- PSCC41-2008-07 heade tavade juhend;
- PSCC53-2020-08 mõisted ja lühendid;

Pariisi memorandum (üldine)

- PSCC54-2021-03 kontrolli liik;
- PSCC56-2023-06 kinnipidamine ja võetud meetmed;
- PSCC56-2023-04 näidisvormid;
- PSCC52-2019-05 tegevuskontroll;
- PSS43-2010-11 lipuriigi erandid;
- PSCC51-2018-13 konkreetse tegevuse peatamine;
- PSCC49-2016-11 voolukatkestuse katse;
- PSCC53-2020-06 sissesõidukeeld;
- PSCC50-2017-12 puistlastilaevade/naftatankerite struktuur;
- PSCC43-2010-06 kuivdokki viimine;
- PSCC53-2020-11 laevaremonditehasesse tehtava ühekordse reisi lubamine õnnetusjuhtumi tagajärjel tekkinud laeva vigastuste parandamiseks;

## SOLASi konventsioon

- PSCC56-2023-05 ISMi koodeks;
- PSCC54-2021-02 ISPSi koodeks;
- PSCC51-2018-12 ECDIS;
- PSCC43-2010-32 VDR (reisiteabe salvestid);
- PSCC43-2010-09 materjali ohutuskaardid;
- PSCC43-2010-21 GMDSS;
- PSCC44-2011-16 päästepaadi vabastuskonksud koormal;
- PSCC45-2012-10 vigastatud tankerite püstuvus;
- PSCC55-2022-05 LRIT;
- PSCC43-2010-28 paksusmõõtmised ESP/CAS;
- PSCC43-2010-29 paksusmõõtmine;
- PSCC51-2018-11 polaarkoodeks;
- PSCC55-2022-02 IGFi koodeks;

## MARPOLi konventsioon

- PSCC46-2013-18 MARPOLi konventsiooni I lisa naftase vee separeerimisseadmed (OWS);
- PSCC43-2010-39 MARPOLi konventsiooni II lisa lastitankide tühjendamine;
- PSCC47-2014-08 MARPOLi konventsiooni III lisa IMDG;
- PSCC55-2022-07 MARPOLi konventsiooni IV lisa reovesi;
- PSCC52-2019-07 MARPOLi konventsiooni V lisa jäätmed;
- PSCC56-2023-07 MARPOLi konventsiooni VI lisa õhusaaste;
- PSCC43-2010-38 toornaftapesutoimingud;
- PSCC44-2011-20 MARPOLi kohane uurimine;

Rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon

- PSCC54-2021-06 rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon;

AFSi konventsioon

- PSCC47-2014-13 kattumisvastased süsteemid;

Punkrikütuse konventsioon

- PSCC56-2023-02 finantsvastutusega seotud konventsioonid

Meremeeste sertifitseerimine ja mehitamine

- PSCC56-2023-08 meremeeste sertifitseerimine ja mehitamine (STCW, MLC ja SOLAS) ballastvee käitlemise konventsioon;

- PSCC51-2018-09 ballastvee käitlemise konventsioon;

ILO konventsioonid;

- PSCC52-2019-10 2006. aastal vastu võetud meretöö konventsioon (MLC);
- PSCC53-2020-14 töö- või puhkeaeg ja töökõlblikkus“

„VIII LISA

SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD SISSESÕIDUKEELDU ÜHENDUSES ASUVATESSE  
SADAMATESSE JA ANKRUKOHTADESSE

(osutatud artiklis 16 ja artikli 21 lõikes 4)

- (2) Kui artikli 16 lõike 1 tingimused on täidetud, teavitavad selle sadama pädevad asutused, kus laev kolmandat korda kinni peeti, kaptenit kirjalikult sellest, et on kavas anda välja sissesõidukeelu korraldus, mida kohaldatakse viivitamata pärast laeva sadamast lahkumist. Sissesõidukeelu korraldust kohaldatakse viivitamata pärast seda, kui laev on kinnipidamist põhjustanud puuduste kõrvaldamise järel sadamast lahkunud.
- (3) Pädev asutus saadab sissesõidukeelu korralduse koopia ka lipuriigi ametiasutustele, asjassepuutuvale tunnustatud organisatsioonile, muudele liikmesriikidele ning muudele Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikidele, komisjonile ja Pariisi memorandumi sekretariaadile. Pädev asutus ajakohastab viivitamata ka kontrolliandmebaasi seoses teabega sissesõidukeelu kohta.
- (4) 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. Dokument võib olla ametlik kinnitus, mille peab välja andma lipuriigi ametiasutus, mitte tunnustatud organisatsioon.
- (5) 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.
- (6) Sissesõidukeelu korralduse võib tühistada üksnes pärast käesoleva direktiivi artiklis 16 osutatud ajavahemiku möödumist ning äriühing peab esitama keelu kehtestanud liikmesriigi sadamaasutusele ametliku taotluse ja esitama lõigetes 3 ja 4 nõutud dokumendid.

- (7) Selline taotlus koos nõutavate dokumentidega tuleb esitada keelu kehtestanud riigile vähemalt üks kuu enne keeluperioodi lõppu. Kui sellest tähtajast kinni ei peeta, on keelu kehtestanud riigil aega kuni üks kuu alates taotluse kättesaamisest.
- (8) Teabesüsteemis lisatakse laevale esmatähtis tegur ja laev peab piirkonna järgmises külastatavas sadamas/ankrukohas läbima laiendatud kontrolli.
- (9) 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.
- (10) Andmed laevade kohta, millele on kehtestatud sissesõidukeeld ühenduses asuvatesse sadamatesse, tuleb teha kättesaadavaks kontrolliandmebaasi kaudu ning avaldada kooskõlas artikli 26 ning XIII lisa sätetega.“

„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 heade, standardsete ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekiri;
  - anda andmeid laevaühingute 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.“