2024/3099

16.12.2024

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2024/3099,

27. november 2024,

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,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,

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

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ([2])

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/16/EÜ ([3]) on sätestatud sadamariigi kontrolli süsteemi käsitlevad õigusnormid, mille kohaselt laevu, mis on kaasatud sadamariigi kontrolli valimisse ja mis külastavad liidu sadamaid, kontrollitakse, et teha kindlaks, kas pardal oleva laevapere pädevus ning laeva ja selle varustuse seisukord vastavad selliste rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele, mis käsitlevad inimelude ohutust merel, merekeskkonna kaitset ning elu- ja töötingimusi mis tahes lipu all sõitvatel laevadel.

(2) Direktiiv 2009/16/EÜ põhineb 26. jaanuaril 1982 allakirjutatud sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi (edaspidi „Pariisi memorandum“) varasemal vabatahtlikul kokkuleppel ning ühise kontrollikoormuse, laevade kontrollimise riskipõhise korraldamise, ühtlustatud kontrollide ja kontrollitulemuste jagamise mõistetel.

(3) Pärast direktiivi 2009/16/EÜ jõustumist on muutunud rahvusvaheline regulatiivne keskkond, eelkõige Pariisi memorandumi ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) nõuded, samuti on toimunud arengud tehnoloogiate osas. Neid muutusi ja direktiivi 2009/16/EÜ rakendamisel saadud kogemusi tuleks arvesse võtta.

(4) Alates 2011. aastast on liikmesriigid ratifitseerinud mitu rahvusvahelist konventsiooni ja need on jõustunud. Nende hulka kuuluvad 13. veebruaril 2004 vastu võetud laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvaheline konventsioon ja 18. mail 2007 vastu võetud Nairobi rahvusvaheline laevavrakkide eemaldamise konventsioon (Nairobi konventsioon). Need rahvusvahelised konventsioonid tuleks seega lisada direktiiviga 2009/16/EÜ hõlmatud konventsioonide loetellu, et võimaldada nõuda nende täitmist sadamariigi kontrolli süsteemi osana.

(5) Sadamariigi kontrolli jaoks ajakohase ja ühtlustatud süsteemi tagamiseks on vaja, et oleks olemas kiirem viis, kuidas ajakohastada sadamariigi kontrolli raames täitmisele kuuluvate rahvusvaheliste konventsioonide loetelu, ilma et oleks vaja muuta kogu direktiivi 2009/16/EÜ. Seepärast peaks komisjon iga kord, kui on saavutatud mõne rahvusvahelise konventsiooni ratifitseerimise kokkulepitud tase, mis toob kaasa selle konventsiooni jõustumise, ja pärast seda, kui Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigid võtavad selle konventsiooni asjakohase instrumendina vastu, ajakohastama direktiivis 2009/16/EÜ osutatud konventsioonide loetelu.

([1]) ELT C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
([2]) Euroopa Parlamendi 10. aprilli 2024. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 18. novembri 2024. aasta otsus.
([3]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

(6) 15. mail 2009 vastu võetud Hongkongi laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtu rahvusvaheline konventsioon (Hongkongi konventsioon) jõustub 26. juunil 2025. Direktiivis 2009/16/EÜ tuleks nõuda kõnealuse konventsiooni täitmist.

(7) Kalanduse valdkonnas sõlmitud rahvusvahelised lepingud ja konventsioonid, nagu 2012. aasta Kaplinna leping 1977. aasta Torremolinose rahvusvahelise kalalaevade ohutuse konventsiooniga seotud 1993. aasta protokolli rakendamise kohta (edaspidi „Kaplinna leping“), Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni 2007. aasta kalandustöö konventsioon nr 188 ning 1995. aasta kalalaevade laevapere liikmete väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, võivad parandada kalalaevade ohutust, kalurite töö- ja elutingimusi laeva pardal ning luua selles sektoris rahvusvahelisel tasandil võrdsemad tingimused.

(8) Oma väikse suuruse tõttu tegutseb enamik kalalaevu liidus territoriaalvetes ja neid tõenäoliselt ei kontrollita välisriikide sadamates. See tähendab, et üldiselt on tõenäoline, et ainult 24 meetri pikkused ja pikemad kalalaevad, võttes arvesse Kaplinna lepingus määratletud pikkust, mis on ühtlasi kalalaevad, mille suhtes kohaldatakse kõige sagedamini rahvusvahelisi konventsioone, tegutsevad rahvusvahelistes vetes ja külastavad sadamaid, mis ei ole selle riigi sadamad, kus nad on registreeritud, ning seetõttu kohaldatakse nende suhtes sadamariigi kontrolli. Kuna enamik suuremate kalalaevade suhtes kohaldatavaid rahvusvahelisi konventsioone erineb nendest, mida hetkel jõustatakse sadamariigi kontrolli kaudu, ning selleks, et vältida soovimatut ülekanduvat mõju praegusele sadamariigi kontrolli süsteemile, tuleks luua kalalaevade jaoks paralleelne ja eraldiseisev sadamariigi kontrolli süsteem.

(9) Püügitegevuse korralduse tõttu ei külasta sellised suuremad kalalaevad siiski kõiki liikmesriike. Seepärast tuleks nende liikmesriikide jaoks, kes soovivad selliseid kontrolle teha, luua vabatahtlik süsteem, mis on praeguse sadamariigi kontrolli korraga paralleelne ja sellest eraldiseisev, et sadamariigi kontrolli standardite väljatöötamine saaks toimuda paindlikult. Sellise 24 meetri pikkuste ja pikemate kalalaevade sadamariigi kontrolli süsteemi saaksid seega välja töötada liikmesriigid, Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigid ja komisjon loomulikul viisil, neid laevu praegusesse Pariisi memorandumisse integreerimata, et tõhustada sadamariigi kontrolli alast koostööd liidu sadamates, kus selliseid laevu vastu võetakse, ning suurendada ohutust kalandussektoris, sealhulgas parandada laeva pardal viibivate kalurite tervist ja ohutust. Selleks tuleks olemasoleva kontrolliandmebaasi jaoks välja töötada eraldi moodul. Selline vabatahtlik süsteem võiks aidata liikmesriike Kaplinna lepingu ratifitseerimismenetluse raames ja teha ettevalmistusi selle jõustumiseks, nagu on lubatud nõukogu otsusega 2014/195/EL ([4]), et kehtestada rangeimad võimalikud ohutusstandardid suuremate kalalaevade jaoks.

(10) Õiglase jaotuse mehhanism tagab kontrollikoormuse jaotamise Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikide vahel. Igale alla kirjutanud riigile määratakse teatav arv kontrolle. See arv kontrolle, mis tuleb igal aastal teha, moodustab tema kontrollikohustuse ehk õiglase jaotuse. Laeva kaasamine kontrollivalimisse sõltub peamiselt sellest, kui palju aega on möödunud viimasest kontrollist, ja laeva riskiprofiilist, mille põhjal määratakse kindlaks kontrollide intervall ja kontrollide ulatus. II prioriteedi laevu võib kontrollida, kuid I prioriteedi laevu tuleb kontrollida.

(11) Liikmesriikidel peaks olema lubatud jätta tegemata teatav arv prioriteetseid kontrolle, ilma et see mõjutaks nende kontrollikohustuse täitmise määra. Mõne liikmesriigi puhul võib konkreetse aasta jooksul tegelikult nende sadamat külastanud prioriteetsete laevade arv olla määratud kontrollikohustusest suurem või väiksem. Leiti, et nende (üle- või alakoormatud) liikmesriikide õiglase jaotuse mehhanismi järgimise alternatiivne meetod on jäik ning seetõttu on vaja viia asjaomased sätted kooskõlla Pariisi memorandumi vastavate sätetega.

(12) Liikmesriikidel on samuti lubatud teatavatel tingimustel laevade kontrollimine edasi lükata, tingimusel et laeva kontrollitakse järgmises külastatavas sadamas või 15 päeva jooksul. Nimetatud võimalust tuleks kohandada nii, et seda saaksid kasutada kõik liikmesriigid. Teatavat liiki laevad, mida peetakse ohtlikumaks ja mis on seetõttu kaasatud laiendatud kontrolli valimisse, peavad teatama oma eeldatavast sadamasse saabumise ajast 72 tundi enne saabumist. Mitme aasta kogemuse põhjal jõuti siiski järeldusele, et see kohustus on käitajatele liiga koormav ega anna mingit lisaväärtust, sest eeldatavat sadamasse saabumise aega käsitlev teave on riikide ametiasutustele juba lihtsamini kättesaadav andmebaasis THETIS. Sellest lähtuvalt kaotati Pariisi memorandumiga saabumiseelne teatamiskohustus ja direktiiv 2009/16/EÜ tuleks seetõttu memorandumiga vastavusse viia.

([4]) Nõukogu 17. veebruari 2014. aasta otsus 2014/195/EL, millega volitatakse liikmesriike allkirjastama 2012. aasta Kaplinna lepingut (1977. aasta Torremolinose kalapüügilaevade ohutuse rahvusvahelise konventsiooniga seotud 1993. aasta protokolli sätete rakendamise kohta), seda ratifitseerima või sellega ühinema (ELT L 106, 9.4.2014, lk 4).

(13) Tavaolukorras ei ole II prioriteedi laevade kontrollimine kohustuslik, vaid see on valikuline. Liikmesriigid, kelle sadamaid ei külasta nende iga-aastase kohustuse täitmiseks piisaval arvul kontrollitavaid laevu, peavad oma iga-aastase kontrollikohustuse täitmiseks siiski II prioriteedi laevu kontrollima. Kuna nende liikmesriikide jaoks muutuvad kõnealused kontrollid *de facto* kohustuslikuks, võib eriti selliste liikmesriikide jaoks olla vaja II prioriteedi laevade kontrollimisel suuremat paindlikkust. Seepärast peaks sellistel liikmesriikidel olema võimalik need kontrollid edasi lükata, tingimusel et nad põhjendavad sellist edasilükkamist.

(14) Kui kontrolli ei tehta erakorraliste ja ettenägematute asjaolude tõttu, mis muudavad kontrolli võimatuks, näiteks loodusõnnetus, pandeemia, rahvatervise hädaolukord või terrorirünnak, ei tohiks seda lugeda vahelejäänud kontrolliks. Selliseid asjaolusid tuleks igakülgselt põhjendada ja neist tuleks teatada komisjonile.

(15) Vaatamata sellele, et liidu sadamaid külastavate laevade arv kasvab, sealhulgas seoses kaupade lähimereveoga liikmesriikides asuvate olulisemate sadamate ning geograafilises Euroopas või Euroopa-välistes riikides asuvate sadamate vahel Vahemerel ja Mustal merel, on liidu sadamaid külastavate laevade ohutusprofiil viimase kümne aasta jooksul paranenud. Sadamariigi kontrolli kasutatakse üha enam keskkonnaõiguse täitmise tagamiseks, näiteks seoses väävli heitkogustega või laevade ohutu ja keskkonnahoidliku ringlussevõtuga. Sellega seoses peaks liit kooskõlas oma merekeskkonna kaitse alaste kohustustega jätkama juhtrolli täitmist selles sektoris, mida reguleeritakse nii Euroopa kui ka rahvusvahelisel tasandil. Laevade jaoks enne 2009. aastat välja töötatud riskiprofiili süsteemi puhul olid prioriteedid siiski teistsugused ja see ei sobitu täielikult kontrollitegevusega, mille puhul keskendutakse kõige kehvemate keskkonnatoime näitajatega laevadele. Sellest lähtuvalt tuleks laevade riskiprofiili süsteemi ajakohastada, et võtta arvesse keskkonnaküsimusi ja pöörata laevade keskkonnatoimele suuremat tähelepanu.

(16) Pärast seda, kui IMO on lõpetanud süsinikumahukuse näitaja läbivaatamise, peaks komisjon hindama selle näitaja sobivust keskkonnaparameetriks, mida kasutatakse laeva riskiprofiili kindlaksmääramiseks direktiivi 2009/16/EÜ alusel, ning kaaluma, kas on vaja esitada seadusandlik ettepanek.

(17) 2019. aastal võeti Pariisi memorandumi raames vastu uus metoodika, millega kehtestati lipuriikide valge, halli ja musta nimekirja alternatiivina heade, keskmiste ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirjad. Asjakohaste rakendusaktide vastuvõtmisel tuleks erilist tähelepanu pöörata sellele metoodikale, millega kehtestatakse lipuriikide liigitus. Selle metoodika rakendamine käesoleva direktiivi alusel peaks tagama õigluse, eelkõige seoses väikese laevastikuga lipuriikide kohtlemisega.

(18) Kuna sadamariigi kontrolliametnikel on vaja kontrollide ettevalmistamiseks ja tegemiseks aega, on oluline tagada, et neil oleks seda piisavalt. See on eriti oluline laiendatud kontrollide ja liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade kontrollide korral, mille raames saab vaadelda laeva käitamist.

(19) Laiendatud kontrollide ulatuse tõttu peaks neid tegema vähemalt kaks sadamariigi kontrolli eest vastutavat inspektorit. Kui see ei ole võimalik objektiivsetel põhjustel, nagu sadama eripära (vähe töötajaid, juurdepääsuprobleemid), sest saabumisest teatati liiga vähe ette või laiendatud kontroll osutub vajalikuks ootamatute või esmatähtsate tegurite tõttu, tuleks põhjused nõuetekohaselt registreerida.

(20) Digitaliseerimine on tähtis osa andmete kogumise ja edastamise tehnoloogia arengust, et aidata vähendada kulusid ja kasutada inimressursse tõhusalt. E-tunnistustega laevade arv üha kasvab ja eeldatavasti see kasv jätkub. Seetõttu tuleks sadamariigi kontrolli tõhustada, kasutades rohkem e-tunnistusi, et võimaldada rohkem laevadele suunatud ja paremini ettevalmistatud kontrolle.

(21) Sadamariigi kontroll on muutunud keerukamaks, sest nii liidu õiguse alusel kui ka IMO poolt on lisatud uusi kontrollinõudeid, mis annab tunnistust tihedatest seostest tervishoiu, ohutuse, turvalisuse ja sotsiaalsete kaalutluste vahel. Seetõttu on vaja tagada sadamariigi kontrolliametnike oskuste täiendamine ja ümberõpe ning nende väljaõpet on vaja pidevalt arendada. See võimaldab sadamariikide pädevatel asutustel kontrollida nende sadamaid külastavate laevade vastavust kohaldatavatele rahvusvahelistele konventsioonidele, mis käsitlevad meresõiduohutust ja -turvalisust, merekeskkonna kaitset ning elu- ja töötingimusi laeva pardal. Selliste seiretoimingute tegemisel ei

tohi sadamariik sekkuda lipuriigi pädevusse, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2013/54/EL ([5]).

(22) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/21/EÜ ([6]) peab liikmesriikide lipuriikide ametiasutustel olema kvaliteedijuhtimissüsteem, et liikmesriigid saaksid veelgi tõhustada oma tegevust lipuriikidena ja ametiasutustele oleksid tagatud võrdsed tingimused. Sarnane nõue sadamariigi kontrolliasutuste suhtes peaks võimaldama liikmesriikidel tõendada, et nende asutuste töökorraldus, tegevuspõhimõtted, menetlused, ressursid ja dokumentatsioon on käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamiseks asjakohased. Tagamaks, et liikmesriikidel on selle nõude rakendamiseks piisavalt aega, tuleks selle kvaliteedijuhtimissüsteemi sertifitseerimine viia kooskõlla direktiivi 2009/21/EÜ alusel juba eksisteeriva süsteemi tavapärase auditeerimisperioodiga.

(23) Selleks et võimaldada direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamise ajakohastamist, et liikmesriigid saaksid kooskõlas nimetatud direktiiviga täita rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu ning muuta loetelu sadamariigi kontrolliga seotud menetlustest ja suunistest, mis on vastu võetud Pariisi memorandumi alusel. 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 ([7]) 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, kus arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(24) Selleks et tagada direktiivi 2009/16/EÜ sätete, mis käsitlevad direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate konventsioonide loetelu, laiendatud kontrolli käsitleva VII lisa kohaldamise tingimusi, ühtseid ohutus- ja turvalisussuuniseid ning -menetlusi ning e-tunnistuste nõudeid, ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([8]).

(25) Pidades silmas täielikku seiretsüklit, mis hõlmab Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) visiite liikmesriikidesse, et seirata direktiivi 2009/16/EÜ rakendamist, peaks komisjon hindama selle direktiivi rakendamist esimest korda hiljemalt viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi ülevõtmise kuupäeva ning esitama selle kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Liikmesriigid peaksid tegema komisjoniga koostööd, et koguda kõnealuse hindamise jaoks vajalikku teavet. Sellele järgnevad hindamised peaksid toimuma iga viie aasta tagant.

(26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke ei suuda liikmesriigid meretranspordi rahvusvahelise laadi tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab neid liikmesriikide ühistegevuse võrguefekti tõttu paremini saavutada liidu tasandil, 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.

(27) Sisemaariikidest liikmesriikidele ebaproportsionaalse halduskoormuse põhjustamise vältimiseks tuleks nimetatud liikmesriikidel lubada *de minimis* põhimõtte alusel käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustus täitmata jätta, kui nad vastavad teatavatele kriteeriumidele.

(28) Direktiivi 2009/16/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta direktiiv 2013/54/EL 2006. aasta meretöönormide konventsiooni järgimise ja täitmise tagamisega seotud lipuriigi kohustuste kohta (ELT L 329, 10.12.2013, lk 1).

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131, 28.5.2009, lk 132).

([7]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

([8]) 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).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2009/16/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/16/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 2 esimest lõiku muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1 muudetakse järgmiselt:

i) alapunkt d asendatakse järgmisega:

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

ii) lisatakse järgmised alapunktid:

„l) 2004. aasta laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvaheline konventsioon;

m) 2007. aasta Nairobi rahvusvaheline laevavrakkide eemaldamise konventsioon (Nairobi konventsioon);

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

b) punkt 3 jäetakse välja;

c) lisatakse järgmine punkt:

„8a) „Kontroll“ – kohaldatavatel konventsioonidel põhinev laeva seisundi, selle varustuse ja laevapere kontroll, mida teeb inspektor. Kontroll ei ole ülevaatus seadusjärgsete tunnistuste väljaandmiseks, kinnitamiseks või uuendamiseks, ning selle järel kaptenile esitatud kontrolliaruanne ei ole tunnistus.“;

d) punktid 11, 12 ja 13 asendatakse järgmisega:

„11) „Esmane kontroll“ – inspektori tehtav kontroll laeva pardal, mis hõlmab vähemalt artikli 13 lõike 1 kohaselt nõutud kontrolle.

12) „Üksikasjalikum kontroll“ – kontroll, mis hõlmab esmase kontrolli elemente, mille käigus kontrollitakse üksikasjalikult artikli 13 lõikes 3 kindlaks määratud asjaoludel kogu laeva, selle varustust ja laevaperet, või kui see on asjakohane, osa sellest, sealhulgas laeva konstruktsiooni, varustust, mehitust, elu- ja töötingimusi ning laeva pardal kehtiva töökorralduse järgmist.

13) „Laiendatud kontroll“ – kontroll, mis hõlmab vähemalt VII lisas loetletut ja esmase kontrolli elemente. Laiendatud kontroll võib hõlmata üksikasjalikumat kontrolli, kui selleks esineb põhjendatud alus vastavalt artikli 13 lõikele 3.“;

e) punkt 20 asendatakse järgmisega:

„20) „Seadusjärgne tunnistus“ – tunnistus, mis antakse välja lipuriigi poolt või selle nimel vastavalt kohaldatavatele konventsioonidele.“

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad, et kontrollides laeva, mis sõidab sellise riigi lipu all, kes ei ole konventsiooniosaline, ei kohtle nad kõnealust laeva ja laevaperet soodsamatel tingimustel kui laeva, mis sõidab konventsiooniosaliseks oleva riigi lipu all. Sellise laeva puhul rakendatakse üksikasjalikumat kontrolli Pariisi memorandumi alusel kehtestatud menetluste kohaselt. Laeva suhtes, mis sõidab sellise riigi lipu all, kes ei ole CLC 1992, 2001. aastal vastu võetud

punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni või Nairobi konventsiooni osaline, ei kohaldata automaatselt üksikasjalikumat kontrolli, kui laeval on nimetatud konventsioonide osalisriigi väljaantud asjakohane tunnistus ja kontrolli tegev inspektor jõuab otsusele, et üksikasjalikum kontroll ei ole vajalik. Selline otsus ja selle põhjused registreeritakse kontrolliandmebaasis.

4. Käesoleva direktiivi kohaldamisalast jäetakse välja alla 24 meetri pikkused kalalaevad, sõjalaevad, mereväe abilaevad, lihtsa ehitusega puidust laevad, mitteärilistel eesmärkidel kasutatavad valitsusasutuste laevad ja muuks kui kaubandustegevuseks kasutatavad lõbusõidujahid. Käesoleva direktiivi kohaldamisel määratakse kalalaeva pikkus kindlaks vastavalt 2012. aasta Kaplinna lepingule 1977. aasta Torremolinose rahvusvahelise kalalaevade ohutuse konventsiooniga seotud 1993. aasta protokolli sätete rakendamise kohta.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„4a. Liikmesriigid võivad teha sadamariigi kontrolle kalalaevadel, mis on 24 meetri pikkused või pikemad. Komisjon võib koostöös Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikidega võtta vastu suunised, millega kehtestatakse nende kalalaevade suhtes kohaldatava sadamariigi kontrolli paralleelse ja eraldiseisva erikorra üksikasjad.“

3) Artiklisse 5 lisatakse järgmine lõige:

„2a. Pariisi memorandumi osalisriikide iga-aastaste kontrollikohustuste arvutamisel ei võeta arvesse selliseid liikmesriigi tehtud laevade kontrolle, millega ületatakse asjaomase liikmesriigi aastast kontrollikohustust 20 % võrra või enam.“

4) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 6*

Üksikasjalik kord kontrollikohustuse täitmiseks

1. Kui liikmesriik ei tee kõiki artikli 5 lõike 2 punktis a nõutud kontrolle, loetakse siiski, et ta on selle nõude täitnud, kui vahelejäänud kontrollide arv ei ületa 10 % kõigi tema sadamaid ja ankrukohti külastanud I prioriteedi laevade arvust, olenemata nende laevade riskiprofiilist.

2. Olenemata lõikes 1 osutatud vahelejäänud kontrollide protsendimäärast, kontrollivad liikmesriigid eelisjärjekorras selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad liidus asuvaid sadamaid harva.

3. Olenemata lõikes 1 osutatud vahelejäänud kontrollide protsendimäärast, kontrollivad liikmesriigid ankrukohti külastavate I prioriteedi laevade puhul eelisjärjekorras selliseid kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad liidus asuvaid sadamaid harva.“

5) Artiklis 7 asendatakse pealkiri ning lõiked 1 ja 2 järgmisega:

„*Artikkel 7*

Üksikasjalik kord tasakaalustatud kontrollikohustuse jaoks kogu liidus

1. Liikmesriigi puhul, kus I prioriteedi laevade külastuste koguarv ületab tema artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalu, loetakse iga-aastane kontrollikohustus täidetuks, kui tema tehtud kontrollide arv vastab vähemalt tema artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalule ning kui kontrollimata ei ole jäänud üle 40 % tema sadamaid ja ankrukohti külastanud I prioriteedi laevadest.

2. Liikmesriigi puhul, kus I prioriteedi ja II prioriteedi laevade külastuste koguarv on väiksem kui 150 % artikli 5 lõike 2 punktis b osutatud kontrollide osakaalust, loetakse iga-aastane kohustus siiski täidetuks, kui ta on kontrollinud vähemalt kahte kolmandikku kõigist tema sadamaid ja ankrukohti külastanud I ja II prioriteedi laevadest.“

6) Artiklit 8 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1, 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriik võib otsustada lükata I prioriteedi või II prioriteedi laeva kontrolli edasi, kui on täidetud mõni järgmistest tingimustest:

a) kui kontrolli saaks teha laeva mis tahes järgneval sadamakülastusel samas liikmesriigis 15 päeva jooksul alates tegelikust väljumisajast, tingimusel et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamat, välja arvatud laeva lipuriigi sadamad;

b) kui kontrolli saaks teha teises külastatavas liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas 15 päeva jooksul alates tegelikust väljumisajast, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud kõnealust kontrolli tegema, või

c) kui laeva kontrolli, sealhulgas liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade või kiirreisilaevade puhul saaks teha samas külastatavas sadamas 15 päeva jooksul alates tegelikust väljumisajast.

Kui liikmesriik otsustab esimese lõigu alusel kontrolli edasi lükata, ei võeta seda edasilükatud kontrolli selle liikmesriigi artiklites 6 ja 7 osutatud iga-aastase kontrollikohustuse täidetuse arvutamisel arvesse, kui edasilükatud kontroll on kontrolliandmebaasis sellisena registreeritud.

2. Kui I prioriteedi või II prioriteedi laeva kontrolli ei tehta operatiivpõhjustel, ei loeta seda vahelejäänud kontrolliks, tingimusel et kontrolli tegematajätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis ja esineb mõni järgmistest erakorralistest asjaoludest:

a) pädev asutus leiab, et kontrolliga kaasneks oht inspektoritele, laevale, laevaperele, sadamale või merekeskkonnale;

b) laeva sadamakülastus toimub ööajal või

c) laeva sadamakülastus on rahuldava kontrolli läbiviimiseks liiga lühike.

Punktis b sätestatud asjaolude korral võtavad liikmesriigid vajalikud meetmed, et laevu, mis külastavad sadamat regulaarselt ööajal, kontrollitaks nii, nagu on asjakohane.

3. Kui ankrukohas oleva laeva kontrolli ei tehta, ei loeta seda vahelejäänud kontrolliks, kui:

a) laeva kontrollitakse 15 päeva jooksul alates tegelikust väljumisajast vastavalt I lisale muus liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas;

b) laeva sadamakülastus toimub ööajal või on rahuldava kontrolli läbiviimiseks liiga lühike ja kontrolli tegematajätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis või

c) pädev asutus leiab, et kontrolliga kaasneks oht inspektoritele, laevale, laevaperele, sadamale või merekeskkonnale, ning kontrolli tegematajätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

„4. Kui kontrolli ei tehta erakorraliste ja ettenägematute asjaolude tõttu, ei loeta seda vahelejäänud kontrolliks ning kontrolli tegematajätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis. Nimetatud asjaolusid põhjendatakse asjakohaselt ja neist teatatakse komisjonile.“

7) Artikkel 9 jäetakse välja.

8) Artikli 10 lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste üldiste, varasematel andmetel põhinevate ja keskkonnariski parameetrite kombinatsioonist.

a) Üldised parameetrid

Üldiste parameetrite aluseks on laeva tüüp, vanus, lipuriik, kaasatud tunnustatud organisatsioonid ja laevaühingu tegevusnäitajad kooskõlas I lisa I osa punktiga 1 ja II lisaga.

b) Varasematel andmetel põhinevad parameetrid

Varasematel andmetel põhinevate parameetrite aluseks on puuduste ja kinnipidamiste arv konkreetse aja jooksul kooskõlas I lisa I osa punktiga 2 ja II lisaga.

c) Keskkonnaparameetrid

Keskkonnaparameetrite aluseks on MARPOL 73/78, 2001. aastal vastu võetud laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni, laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvahelise konventsiooni, CLC 1992, 2001. aastal vastu võetud punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ja Hongkongi konventsiooniga seotud puuduste arv kooskõlas I lisa I osa punktiga 3 ja II lisaga.

3. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse metoodika üldiste riskiparameetrite arvessevõtmiseks, eelkõige seoses 2019. aastal Pariisi memorandumi alusel vastu võetud lipuriigi kriteeriumide ja laevaühingu tegevusnäitajate kriteeriumidega, millega kehtestatakse heade, keskmiste ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirjad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

9) Artiklit 13 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt c asendatakse järgmisega:

„c) on rahul laeva, kaasa arvatud masinaruumi ning elu- ja olmeruumide üldise seisukorraga, sealhulgas hügieeni seisukohast.“;

b) 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:

a) kõrge riskiprofiiliga laevad;

b) reisilaevad, puistlastilaevad ja naftatankerid, gaasitankerid, kahjulike vedelainete tankerid või kemikaalitankerid, mis on vanemad kui 12 aastat;

c) kõrge riskiprofiiliga laevad või reisilaevad, puistlastilaevad ja naftatankerid, gaasitankerid, kahjulike vedelainete tankerid või kemikaalitankerid, mis on vanemad kui 12 aastat ja mille puhul esinevad esmatähtsad või ootamatud tegurid;

d) pärast artikli 16 ja artikli 21 lõike 4 kohase sissesõidukeelu korralduse andmist kontrollitavad laevad.“;

b) lõige 3 jäetakse välja;

c) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kui võimalik, viivad laiendatud kontrolli läbi vähemalt kaks sadamariigi inspektorit. Kui see ei ole võimalik, registreeritakse põhjused nõuetekohaselt kontrolliandmebaasis. Laiendatud kontrolli ulatus, sealhulgas hõlmatavad ohualad, on sätestatud VII lisas. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse üksikasjalik kord selleks, et tagada VII lisa kohaldamisel ühtsed tingimused. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

11) Artiklit 14a muudetakse järgmiselt:

a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Käesoleva artikli kohaselt kontrollitavate liinivedudel kasutatavate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade puhul ei kohaldata artikli 11 punkti a ning artiklit 14.“;

b) lisatakse järgmine lõige:

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

12) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1–4 asendatakse järgmisega:

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

a) laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja, mis on vastu võetud kooskõlas Pariisi memorandumiga kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel ja mille komisjon avaldab igal aastal, ning mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 36 kuu jooksul rohkem kui kaks korda kinni peetud või

b) laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kuulub heade või keskmiste tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja, mis on vastu võetud kooskõlas Pariisi memorandumiga kontrolliandmebaasi salvestatud teabe alusel ja mille komisjon avaldab igal aastal, ning mida on liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas eelneva 24 kuu jooksul rohkem kui kaks korda kinni peetud.

Käesoleva lõike esimest lõiku ei kohaldata artikli 21 lõikes 6 osutatud olukordades.

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

2. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles pärast kolme kuu möödumist selle andmise kuupäevast ning juhul, kui VIII lisa punktides 3–6 loetletud tingimused on täidetud.

Kui laeva suhtes kehtib teine sissesõidukeelu korraldus, tühistatakse kõnealune sissesõidukeelu korraldus alles pärast 12 kuu möödumist.

3. Iga järgmise kinnipidamisega liikmesriigi või Pariisi memorandumile alla kirjutanud riigi sadamas või ankrukohas kaasneb laevale sissesõidukeeld, mis hõlmab kõiki liidu sadamaid ja ankrukohti. Sellise kolmanda sissesõidukeelu korralduse võib tühistada pärast 24 kuu möödumist selle korralduse andmise kuupäevast ja ainult tingimusel, et:

a) laev sõidab sellise riigi lipu all, mis kinnipidamiste määra alusel ei kuulu halbade ega keskmiste tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja;

b) laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused on andnud välja organisatsioon või organisatsioonid, mida on tunnustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009 (*) kohaselt;

c) laeva haldab laevaühing, millel on I lisa I osa punkti 1 kohased head tegevusnäitajad, ning

d) VIII lisa punktides 3–6 loetletud tingimused on täidetud.

Kui pärast 24 kuu möödumist kõnealuse sissesõidukeelu korralduse andmise kuupäevast ei vasta asjaomane laev esimeses lõigus loetletud kriteeriumidele, kehtestatakse sellele laevale kõiki liidu sadamaid ja ankrukohti hõlmav alaline sissesõidukeeld.

4. Kui keskmiste või halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja kuuluva riigi lipu all sõitev laev peetakse liidu sadamas või ankrukohas kinni pärast kolmandat sissesõidukeelu korraldust, saab laev alalise keelu siseneda ükskõik millisesse liidu sadamasse või ankrukohta.

(*) 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).“;

b) lisatakse järgmised lõiked:

„4a. Heade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekirja kuuluva riigi lipu all sõitval laeval, mis on saanud sissesõidukeelu kolmel või enamal korral ja mis peetakse liidu sadamas või ankrukohas kinni laeva esimese liidus tehtava kontrolli ajal alates kolmanda või hilisema sissesõidukeelu saamisest:

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

b) keelatakse alaliselt siseneda ükskõik millisesse liidu sadamasse või ankrukohta, kui laeva seadusjärgsed ja klassifikatsioonitunnistused ei ole antud välja organisatsiooni või organisatsioonide poolt, mida on tunnustatud määruse (EÜ) nr 391/2009 kohaselt.

4b. Sissesõidukeelu kestust mitme kinnipidamise korral pikendatakse 12 kuu võrra juhtudel, kui kohaldatakse sissesõidukeelu meedet kooskõlas artikli 21 lõikega 4.“

13) Artikli 17 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„Kontrolli lõpuleviimise järel koostab inspektor vastavalt IX lisale kontrolliaruande. Laeva kaptenile antakse koopia sellest kontrolliaruandest.“

14) Artikli 19 lõike 4 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„4. Kui kontrolli käigus avastatakse, et laev ei ole varustatud toimiva reisiinfosalvestiga, ning kui sellise salvesti kasutamine on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ (*) järgi kohustuslik, tagab pädev asutus laeva kinnipidamise.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).“

15) Artikli 20 lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

16) Artiklit 21 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et liidu sadamasse või ankrukohta sissesõit keelatakse käesoleva artikli lõikes 1 osutatud laevadele ning artikli 19 lõikes 2 osutatud kinnipeetud laevadele,

a) mis sõidavad merele täitmata liikmesriigi pädeva asutuse kindlaksmääratud tingimusi kontrollisadamas või

b) mida lubatakse merele minna tingimusel, et nad täidavad konventsioonide kohaldatavaid nõudeid, sõites seejärel käesoleva artikli lõike 1 kohaselt ette nähtud laevaremonditehasesse, kuid ei tee seda.

Sissesõidukeelu korraldust hakatakse kohaldama alates selle andmise kuupäevast. Sissesõidukeelu korraldus tühistatakse alles pärast 12 kuu möödumist selle korralduse andmise kuupäevast ning juhul, kui VIII lisa punktides 3–6 loetletud tingimused on täidetud.“;

b) lõiked 5 ja 6 asendatakse järgmisega:

„5. Lõike 4 esimese lõigu punktis a osutatud asjaolude esinemisel teatab selle liikmesriigi pädev asutus, kus laeval avastati puudus, sellest viivitamata kõikide teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

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

Kui esinevad lõike 4 esimese lõigu punktis b osutatud asjaolud ja kui lõike 1 kohaselt ette nähtud laevaremonditehas ei asu liikmesriigis ning selle liikmesriigi pädev asutus, kus laeval avastati puudus, saab teada, et laev ei ole kõnealusesse laevaremonditehasesse saabunud, teatab ta sellest viivitamata kõigi teiste liikmesriikide pädevatele asutustele.

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

6. Erandina lõikest 4 võib sadamariigi asjaomane asutus lubada nimetatud lõikes osutatud laeval siseneda konkreetsesse sadamasse või ankrukohta vääramatu jõu korral või esmatähtsatel ohutusega seotud kaalutlustel, reostusohu vähendamiseks või minimeerimiseks või puuduste kõrvaldamiseks kooskõlas lõikega 1, eeldusel et laeva omanik, kasutaja või kapten on rakendanud sellesse sadamasse või ankrukohta ohutu sissesõidu tagamiseks sobivad meetmed, millega asjaomase liikmesriigi pädev asutus on rahul.“

17) Artikli 22 lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Koostöös liikmesriikidega ja Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikidega ning tuginedes liidus liikmesriigi tasandil ja Pariisi memorandumi raames saadud eksperditeadmistele ja kogemustele, töötab komisjon välja kutsealase koolitusprogrammi, toetamaks sadamariigi kontrolli eest vastutavate inspektorite koolitamist ja pädevuse hindamist liikmesriikide poolt, et täiendada sellega Pariisi memorandumi kohast koolituspoliitikat sadamariigi kontrolli tavade ühtlustamise eesmärgil.

Koostöös liikmeriikidega ja Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikidega teeb komisjon jooksvalt kindlaks uusi koolitusvajadusi ja reageerib neile, esitades teavet inspektorite koolitusprogrammi õppekavade, ainekavade ja sisu muutmiseks, eelkõige keskkonnaalaste, sotsiaalsete ja tööhõivealaste küsimustega seotud uute meresõiduohutuse probleemide ning uute tehnoloogiate kohta, samuti esitades teavet seoses asjakohastest dokumentidest tulenevate lisakohustustega.“

18) Artikli 23 lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad asjakohased meetmed tagamaks, et nende lootsid, kes tegelevad laevade kai äärde viimisega või sealt toomisega või liikmesriigi sadamasse suunduva või liikmesriigi territooriumi läbiva laevaga, teavitavad vastavalt sellele, mis on asjakohane, viivitamata sadamariigi või rannikuriigi pädevat asutust, kui avastavad oma tavapäraste ülesannete täitmise käigus ilmseid kõrvalekaldeid, mis võivad mõjutada ohutust, sealhulgas laeva ohutut juhtimist või laeva pardal olevate meremeeste ohutust, või mis võivad kahjustada merekeskkonda.

2. Kui sadama valdaja või asutus avastab oma tavapäraste ülesannete täitmise käigus, et tema sadamas oleval laeval esineb ilmseid kõrvalekaldeid, mis võivad mõjutada ohutust, sealhulgas laeva ohutut juhtimist või laeva pardal olevate meremeeste ohutust, või mis võivad kahjustada merekeskkonda, teavitab see sadama valdaja või asutus sellest viivitamata sadamariigi pädevat asutust.“

19) Artikli 24 lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Liikmesriigid võtavad asjakohased meetmed tagamaks, et teave nende sadamaid ja ankrukohti külastavate laevade tegeliku saabumisaja ja tegeliku väljumisaja kohta ühes asjaomase sadama või ankrukoha identifikaatoriga edastatakse kolme tunni jooksul pärast vastavat saabumis- või väljumisaega kontrolliandmebaasi, kasutades direktiivi 2002/59/EÜ artikli 3 punktis s osutatud liidu teabevahetussüsteemi SafeSeaNet. Pärast selle teabe SafeSeaNeti kaudu kontrolliandmebaasi edastamist on liikmesriigid vabastatud käesoleva direktiivi XIV lisa punkti 1.2 ning punkti 2 alapunktide a ja b kohastest andmete edastamise kohustustest.

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

Liikmesriigid tagavad, et kontrolliandmebaasi kantud teave kinnitatakse selle avalikustamise eesmärgil 72 tunni jooksul. Kui see on teostatav, kinnitab kontrolliaruande enne andmebaasi edastamist selline sadamariigi kontrolli eest vastutav inspektor või muu pädeva asutuse nõuetekohaselt volitatud töötaja, kes ei kuulunud kontrollimeeskonda.“

20) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 24a*

E-tunnistused

Tehes liikmesriikidega tihedat koostööd, võtab komisjon vastu rakendusaktid, milles esitatakse seadusjärgsete e-tunnistuste jaoks mõeldud valideerimisvahendi funktsionaalsuste ja tehniline kirjeldus. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 31 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

21) 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 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 (*) ning asjakohasel juhul määruse (EÜ) nr 725/2004 nõuete kohast teavet;

b) teave laevade kohta, mis on läinud merele, täitmata direktiivi (EL) 2019/883 artiklis 7 sätestatud nõudeid;

c) teave laevade kohta, mis on turvalisusega seotud põhjustel saanud sissesõidukeelu või sadamast välja saadetud;

d) teave ilmsete kõrvalekallete kohta, millest tuleb artikli 23 alusel teatada.

(*) 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).“

22) Artikkel 30 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 30*

Nõuete täitmise ja liikmesriikide tegevuse seire

Selleks et tagada käesoleva direktiivi tulemuslik rakendamine ja teha liidu sadamariigi kontrolli korra üldise toimimise alast seiret kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1406/2002, kogub komisjon vajalikku teavet ja teeb visiite liikmesriikidesse.

Iga liikmesriik töötab välja tema kontrollidega otseselt seotud ametiasutuste elluviidavale sadamariigi operatiivtegevusele kohalduva kvaliteedijuhtimissüsteemi ning rakendab ja haldab seda. See kvaliteedijuhtimissüsteem sertifitseeritakse kohaldatavate rahvusvaheliste kvaliteedistandardite alusel hiljemalt 6. juuliks 2032.“

23) Artikkel 30a asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 30a*

Delegeeritud õigusaktid

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 30b vastu delegeeritud õigusaktid, millega muudetakse artikli 2 punkti 1 seoses selles esitatud konventsioonide loeteluga, siis kui sellised konventsioonid on Pariisi memorandumi alusel asjakohaste instrumentidena vastu võetud, ning muuta VI lisa, et täiendada või ajakohastada kõnealuses lisas esitatud

loetelu sadamariigi kontrolliga seotud menetlustest, suunistest, juhistest ja ringkirjadest, mis on vastu võetud Pariisi memorandumi alusel ja sätestatud kõnealuses lisas.“

24) Lisatakse järgmine artikkel:

„*Artikkel 31a*

Konventsioonide muutmine

Konventsioonide muudatusi kohaldatakse ilma, et see piiraks määruse (EÜ) nr 2099/2002 artiklis 5 sätestatud vastavuskontrollimenetluse kohaldamist.“

25) Artikkel 33 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 33*

Rakendusaktid

Artikli 10 lõikes 3, artikli 14 lõikes 4, artikli 15 lõikes 4, artikli 18a lõikes 7, artikli 23 lõikes 5, artikli 24a lõikes 1 ning artikli 27 teises lõigus osutatud rakendusaktide vastuvõtmisel artikli 31 lõikes 2 osutatud menetluste kohaselt kannab komisjon erilist hoolt selle tagamise eest, et kõnealustes rakendusaktides võetakse arvesse liidu kontrollisüsteemiga seoses saadud eksperditeadmisi ja kogemusi ning tuginetakse Pariisi memorandumi organisatsiooni eksperditeadmistele.“

26) Artikkel 35 asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 35*

Rakendamise läbivaatamine

Komisjon esitab hiljemalt 6. juuliks 2032 ja seejärel iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise ja järgimise kohta. Selle aruande põhjal otsustab komisjon, kas on vaja esitada seadusandlik ettepanek käesoleva direktiivi muutmiseks või täiendavate õigusaktide vastuvõtmiseks selles valdkonnas.

Pärast seda, kui IMO on lõpetanud oma süsinikumahukuse näitaja läbivaatamise, hindab komisjon selle süsinikumahukuse näitaja sobivust keskkonnaparameetriks, mida kasutatakse laeva riskiprofiili kindlaksmääramiseks käesoleva direktiivi alusel. Selle hindamise põhjal kaalub komisjon, kas on vaja esitada seadusandlik ettepanek.“

27) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi I lisas esitatud tekstiga.

28) II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisas esitatud tekstiga.

29) III lisa jäetakse välja.

30) IV lisa asendatakse käesoleva direktiivi III lisas esitatud tekstiga.

31) VI lisa asendatakse käesoleva direktiivi IV lisas esitatud tekstiga.

32) VIII lisa asendatakse käesoleva direktiivi V lisas esitatud tekstiga.

33) XII lisa asendatakse käesoleva direktiivi VI lisas esitatud tekstiga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad hiljemalt 6. juuliks 2027 käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Selle viite esitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste riigisiseste normide teksti.

3. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid, kellel puuduvad meresadamad ja kes suudavad tõendada, et käesoleva direktiivi kohaldamisalas olevad laevad moodustavad nende jõesadamaid kolme eelnenud aasta jooksul külastanud üksikute laevade iga-aastasest koguarvust vähem kui 5 %, käesoleva direktiivi ülevõtmise ja rakendamise kohustuse täitmata jätta.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 27. november 2024

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
eesistuja	*eesistuja*
R. METSOLA	BÓKA J.

I LISA

„*I LISA*

LIIDU SADAMARIIGI KONTROLLISÜSTEEMI ELEMENDID

(osutatud artiklis 5)

Liidu sadamariigi kontrollisüsteem sisaldab järgmisi elemente.

I. Laeva riskiprofiil

Laeva riskiprofiil määratakse kindlaks lähtuvalt järgmiste üldiste, varasematel andmetel põhinevate ja keskkonnaparameetrite kombinatsioonist.

1. Üldised parameetrid

a) Laeva liik

Reisilaevu, puistlastilaevu, naftatankereid, gaasitankereid, kahjulike vedelainete tankereid või kemikaalitankereid käsitatakse ohtlikumana.

b) Laeva vanus

Laevu, mis on vanemad kui 12 aastat, käsitatakse ohtlikumana.

c) Lipuriigi tegevusnäitajad

i) Laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas on kõrge, käsitatakse ohtlikumana.

ii) Laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, mille kinnipidamiste määr liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas on madal, käsitatakse vähem ohtlikuna.

iii) Laevu, mis sõidavad sellise riigi lipu all, kes on ratifitseerinud kõik artikli 2 punktis 1 loetletud IMO ja ILO kohustuslikud dokumendid, käsitatakse vähem ohtlikuna.

d) Tunnustatud organisatsioonid

i) Laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on halvad või väga halvad seoses nende kinnipidamiste määraga liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas, käsitatakse ohtlikumana.

ii) Laevu, millele on andnud tunnistused tunnustatud organisatsioonid, kelle tegevusnäitajad on head seoses nende kinnipidamiste määraga liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas, käsitatakse vähem ohtlikuna.

iii) Laevu, millel on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 391/2009 tunnustatud organisatsioonide tunnistused, käsitatakse vähem ohtlikuna.

e) Laevaühingu tegevusnäitajad

i) Laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on halvad või väga halvad tegevusnäitajad vastavalt tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määrale liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas, käsitatakse ohtlikumana.

ii) Laevu, mis kuuluvad laevaühingule, millel on head tegevusnäitajad vastavalt tema omanduses olevate laevade puuduste ja kinnipidamiste määrale liidus ja Pariisi memorandumi piirkonnas, käsitatakse vähem ohtlikuna.

2. Varasematel andmetel põhinevad parameetrid

i) Laevu, mis on peetud kinni rohkem kui ühel korral, käsitatakse ohtlikumana.

ii) Laevu, millel on II lisas osutatud ajavahemiku jooksul tehtud kontrolli(de) käigus olnud vähem puudusi kui II lisas osutatud arv, käsitatakse vähem ohtlikuna.

iii) Laevu, mida ei ole II lisas osutatud ajavahemiku jooksul kinni peetud, käsitatakse vähem ohtlikuna.

Riskiparameetrid 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 parameetritele: laeva liik, lipuriigi tegevusnäitajad, tunnustatud organisatsioonid ja laevaühingu tegevusnäitajad.

3. Keskkonnaparameetrid

Laevu, millel on II lisas osutatud ajavahemiku jooksul tehtud kontrolli(de) käigus esinenud rohkem puudusi kui need, mis on seotud II lisas osutatud MARPOL 73/78, 2001. aastal vastu võetud laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni, laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvahelise konventsiooni, CLC 1992, 2001. aastal vastu võetud punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ning Hongkongi konventsiooniga, käsitatakse ohtlikumana.

II. Laevade kontroll

1. Korraline kontroll

Korralised kontrollid tehakse eelnevalt kindlaks määratud ajavahemike järel. Nende sageduse määrab laeva riskiprofiil. Suureks ohuks olevate laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik ei tohi olla pikem kui kuus kuud. Muude riskiprofiilidega laevade korraliste kontrollide vaheline ajavahemik suureneb, kui oht väheneb.

Liikmesriigid teevad korralist kontrolli:

— kõrge riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud. Suureks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates viiendast kuust;

— standardriskiprofiiliga laevadel, mida ei ole liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas või ankrukohas eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud. Standardohuks olevaid laevu kontrollitakse alates kümnendast kuust;

— madala riskiprofiiliga laevadel, mida ei ole liidu või Pariisi memorandumi piirkonna sadamas eelneva 36 kuu jooksul kontrollitud. Väikeseks ohuks olevaid laevu kontrollitakse alates 24. kuust.

2. Täiendav kontroll

Laevad, mille puhul esinevad järgmised esmatähtsad või ootamatud tegurid, peavad läbima kontrolli, olenemata ajavahemikust, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist. Ootamatutest teguritest tingitud täiendava kontrolli vajalikkuse üle otsustab siiski inspektor oma ametialase arvamuse alusel.

2A. Esmatähtsad tegurid

Laevu, mille puhul esinevad järgmised esmatähtsad tegurid, kontrollitakse, olenemata ajavahemikust, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist.

— Laevad, mille kuulumine nende klassi on ohutuse tagamise eesmärgil pärast viimast kontrolli liidus või Pariisi memorandumi piirkonnas peatatud või tühistatud.

— Laevad, mille kohta teine liikmesriik on esitanud ettekande või teatise.

— Laevad, mida ei ole võimalik kontrolliandmebaasi alusel tuvastada.

— Laevad:

— mis on sadamasse suundumisel sattunud kokkupõrkesse või sõitnud kinni madalikule või kaldale või rannale;

— mida on süüdistatud kahjulike ainete või heitvete ärajuhtimist käsitlevate sätete oletatavas rikkumises;

— mis on manööverdanud ebareeglipärasel või ohtlikul viisil, mis kujutab endast IMO laevaliikluskorraldusmeetmete või meresõiduohutuse tavade ja korra eiramist;

— mille suhtes varem kehtis sisenemiskeeld (esimene kontroll pärast sissesõidukeelu korralduse tühistamist), või

— millel on esinenud tõsine vahejuhtum, mille hulka kuuluvad eelkõige suur tulekahju pardal, mootori rike ja surmaga lõppenud õnnetused.

2B. Ootamatud tegurid

Laevu, mille puhul esinevad järgmised ootamatud tegurid, võib kontrollida, olenemata ajavahemikust, mis on möödunud nende eelmisest korralisest kontrollist. Sellise täiendava kontrolli tegemise otsuse langetab pädev asutus oma ametialase arvamuse alusel.

— Laevad, mille tunnistuse on andnud välja endine tunnustatud organisatsioon, kelle tunnustus on tühistatud pärast viimast kontrolli liidus või Pariisi memorandumi 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. Need ettekanded võivad sisaldada teavet, mis on saadud laevaliikluse juhtimise keskustelt laeva navigatsiooni kohta.

— Laevad, mille puhul ei ole järgitud direktiivis (EL) 2019/883 osutatud asjakohaseid teatamisnõudeid.

— Laevad, mille kohta kapten, laevapere liige või isik või organisatsioon, kellel on õigustatud huvi laeva ohutu toimimise, laeva pardal valitsevate elamis- ja töötingimuste või merereostuse vältimise vastu, on esitanud ettekande või kaebuse, sealhulgas maismaal esitatud kaebused, välja arvatud juhul, kui asjaomane liikmesriik peab ettekannet või kaebust selgelt alusetuks.

— Laevad, mille puhul on teatatud ISM-koodeksiga seotud seni kõrvaldamata puudustest (kolm kuud pärast puuduse registreerimist).

— Laevad, mida on varem kinni peetud rohkem kui kolm kuud tagasi.

— Laevad, millest on teavitatud seoses nende lasti puudutavate probleemidega (eelkõige mürgine ja ohtlik last).

— Laevad, mida on käitatud viisil, mis ohustab isikuid, vara või keskkonda.

— Laevad, mille kohta on usaldusväärsest allikast teada, et nende riskiparameetrid on kirjapandutest erinevad ja nende riskitase on seetõttu suurem.

— Laevad, mille puhul on lepitud kokku tegevuskava puuduste kõrvaldamiseks vastavalt artikli 19 lõikele 2a, kuid inspektor ei ole kõnealuse tegevuskava täitmist kontrollinud.

3. Valiku kord

3A. I prioriteedi laevu kontrollitakse järgmiselt.

a) Laiendatud kontroll tehakse:

— kõrge riskiprofiiliga laeval, mida ei ole eelneva kuue kuu jooksul kontrollitud;

— standardriskiprofiiliga reisilaeval, puistlastilaeval, naftatankeril, gaasitankeril, kahjulike vedelainete tankeril või kemikaalitankeril, mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

b) Vastavalt vajadusele tehakse esmane või üksikasjalikum kontroll:

— standardriskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker ega kemikaalitanker ning mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva 12 kuu jooksul kontrollitud.

c) Esmatähtsa teguri korral:

— kõrge riskiprofiiliga laeval ja reisilaeval, puistlastilaeval, naftatankeril, gaasitankeril, kahjulike vedelainete tankeril või kemikaalitankeril, mis on vanem kui 12 aastat, tehakse vastavalt inspektori ametialasele arvamusele kas üksikasjalikum või laiendatud kontroll;

— laeval, mis ei ole reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker ega kemikaalitanker ja mis on vanem kui 12 aastat, tehakse üksikasjalikum kontroll;

— laeva esimese kontrolli käigus pärast sissesõidukeelu korralduse tühistamist tehakse laiendatud kontroll.

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, puistlastilaeval, naftatankeril, gaasitankeril, kahjulike vedelainete tankeril või kemikaalitankeril, mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva kümne kuu jooksul kontrollitud, või

— madala riskiprofiiliga reisilaeval, puistlastilaeval, naftatankeril, gaasitankeril, kahjulike vedelainete tankeril või kemikaalitankeril, mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

b) Vastavalt vajadusele tehakse esmane või üksikasjalikum kontroll:

— standardriskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker ega kemikaalitanker ning mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva kümne kuu jooksul kontrollitud, või

— madala riskiprofiiliga laeval, mis ei ole reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker ega kemikaalitanker ning mis on vanem kui 12 aastat ja mida ei ole eelneva 24 kuu jooksul kontrollitud.

c) Ootamatu teguri korral:

— kõrge riskiprofiiliga laeval või reisilaeval, puistlastilaeval, naftatankeril, gaasitankeril, kahjulike vedelainete tankeril või kemikaalitankeril, mis on vanem kui 12 aastat, tehakse vastavalt inspektori ametialasele arvamusele kas üksikasjalikum või laiendatud kontroll;

— laeval, mis ei ole reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker ega kemikaalitanker ja mis on vanem kui 12 aastat, tehakse üksikasjalikum kontroll.“

II LISA

„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				Kriteeriumid	Kaalupunktid	Kriteeriumid	Kriteeriumid
1	Laeva tüüp			Reisilaev, puistlastilaev, naftatanker, gaasitanker, kahjulike vedelainete tanker või kemikaalitanker	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 tegevusnäitajad
3b		Kõik artiklis 2 loetletud IMO/ILO dokumendid ratifitseeritud		—	—		Jah
4a	Tunnustatud organisatsioon	Tegevusnäitajad	H	—	—		Head
			M	—	—		—
			L	Halvad	1		—
			VL	Väga halvad			—
4b		ELi tunnustus		—	—		Jah
5	Laevaühing	Tegevusnäitajad	H	—	—		Head
			M	—	—		—
			L	Halvad	2		—
			VL	Väga halvad			—

			Profiil			
			Suureks ohuks olev laev (HRS)		Standardohuks olev laev (SRS)	Väikeseks ohuks olev laev (LRS)
Üldised parameetrid			Kriteeriumid	Kaalupunktid	Kriteeriumid	Kriteeriumid
Varasematel andmetel põhinevad parameetrid						
6	Eelneva 36 kuu jooksul igal kontrollil registreeritud puuduste arv	Puudused	> 6 ühel kontrollidest	1		≤ 5 iga üksiku kontrolli puhul (ja eelneva 36 kuu jooksul on toimunud vähemalt üks kontrollimine)
7	Kinnipidamiste arv eelneva 36 kuu jooksul	Kinnipidamised	≥ 2 kinnipidamist	1		Kinnipidamisi ei ole
Keskkonnaparameetrid						
8	Eelneva 36 kuu jooksul igal kontrollil registreeritud MARPOL 73/78, 2001. aastal vastu võetud laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni, laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvahelise konventsiooni, CLC 1992, 2001. aastal vastu võetud punkrikütuse reostuskahjude tsiviilvastutuse konventsiooni, Nairobi konventsiooni ning Hongkongi konventsiooniga seotud puuduste arv	Puudused	> 2 ühel kontrollidest	1		

Suureks ohuks olevad laevad (HRS) on laevad, mis saavad kriteeriumide kohta kokku viis või rohkem kaalupunkti.

Väikeseks ohuks olevad laevad (LRS) on laevad, mis vastavad kõikidele väikese ohu parameetrite kriteeriumidele.

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

“.

III LISA

„IV LISA

TUNNISTUSTE JA DOKUMENTIDE LOETELU

(osutatud artikli 13 lõikes 1)

Loetelu tunnistustest ja dokumentidest, mida tuleb kohaldatavas ulatuses vähemalt kontrollida kontrolli käigus (vastavalt sellele, mis on asjakohane):

1) rahvusvaheline mõõdukiri;

2) eelmiste sadamariigi kontrollide kontrollaktid;

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) minimaalse ohutu mehitatuse tunnistus (SOLAS 1974, reegel V/14.2);

10) rahvusvaheline laadungimärgi tunnistus (LL 66, artikli 16 lõige 1);

11) rahvusvaheline laadungimärgist vabastamise tunnistus (LL 66, artikli 16 lõige 2);

12) rahvusvaheline naftareostuse vältimise tunnistus (MARPOL, I lisa, reegli 7 lõige 1);

13) rahvusvaheline reostuse vältimise tunnistus kahjulike vedelkemikaalide veoks mahtlastina (NLS) (MARPOL, II lisa, reegli 9 lõige 1);

14) rahvusvaheline reoveega saastamise vältimise tunnistus (ISPPC) (MARPOL, IV lisa, reegli 5 lõige 1, MEPC.1/Circ.408);

15) rahvusvaheline õhusaaste vältimise tunnistus (IAPPC) (MARPOL, VI lisa, reegli 6 lõige 1);

16) rahvusvaheline energiatõhususe tunnistus (MARPOL, VI lisa reegel 6);

17) rahvusvaheline ballastvee käitlemise tunnistus (IBWMC) (laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvahelise konventsiooni, artikli 9 lõike 1 punkt a ja reegel E-2);

18) rahvusvaheline kattumisvastase süsteemi tunnistus (IAFSi tunnistus) (2001. aastal vastu võetud laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsioon (AFS 2001), 4. lisa reegel 2);

19) deklaratsioon AFSi kohta (AFS 2001, 4. lisa reegel 5);

20) rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) või ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISPS-koodeks, osa A/19 ja liited);

21) kapteni, ohvitseride või reakoosseisu liikmete tunnistused, mis on välja antud kooskõlas meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooniga (meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, VI artikkel, reegel I/2 ja meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeks, jaotis A-I/2);

22) nõuetele vastavuse tunnistuse koopia või ajutise nõuetele vastavuse tunnistuse koopia, mis on välja antud kooskõlas laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga (ISM-koodeksi kohane nõuetele vastavuse tunnistus) (SOLAS 1974 reegel IX/4.2, ISM-koodeksi 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 rahvusvahelise koodeksiga (SOLAS 1974 reegel IX/4.3, ISM-koodeksi punktid 13 ja 14);

24) rahvusvaheline tunnistus laeva sobivusest veeldatud gaasi veoks mahtlastina või tunnistus laeva sobivusest 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 sobivusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina või tunnistus laeva sobivusest ohtlike kemikaalide veoks mahtlastina, olenevalt sellest, kumb on asjakohane (IBC-koodeksi reegel 1.45.4 ja BCH-koodeksi reegel 1.6.3);

26) INFi (rahvusvaheline koodeks pakendatud kiiritatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutuks veoks laevade pardal) sobivustunnistus (SOLAS 1974 reegel VII/16 ja INF-koodeksi reegel 1.3);

27) tõend kindlustuse või mis tahes muu rahalise tagatise kohta seoses tsiviilvastutusega naftareostusest põhjustatud kahju korral (CLC 1969/1992, artikli VII lõige 2);

28) tõend kindlustuse või mis tahes muu rahalise tagatise kohta seoses tsiviilvastutusega punkrikütusereostusest põhjustatud kahju korral (punkrikütuse konventsioon 2001, artikli 7 lõige 2);

29) tõend kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta seoses vastutusega vrakkide eemaldamise korral (Nairobi konventsioon, 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; rahvusvaheline vilja mahtlastina ohutu veo koodeks, 3. jagu);

33) seisukorra hindamise kavale (CAS) vastavuse deklaratsioon, CASi lõpparuanne ja läbivaatamisprotokoll (MARPOL 73/78, 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 73/78, I lisa, reeglid 17 ja 36);

36) lastiraamat (MARPOL 73/78, II lisa, reegel 15);

37) prügiregistri I ja II osa (MARPOL 73/78, V lisa, reegli 10 lõige 3);

38) prügimajanduse kava (MARPOL 73/78, V lisa, reegel 10; resolutsioon MEPC.220(63);

39) logiraamat ja andmed laevade diiselmootorite astmete ning sisse- või väljalülitatud oleku kohta (MARPOL 73/78, VI lisa, reegli 13 lõige 5.3);

40) kütteõli vahetuse logiraamat (MARPOL 73/78, VI lisa, reegli 14 lõige 6);

41) osoonikihti kahandavate ainete registriraamat (MARPOL 73/78, VI lisa, reegli 12 lõige 6);

42) ballastvee registriraamat (BWRB) (laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise rahvusvaheline konventsioon, artikli 9 lõike 1 punkt b ja reegel B-2);

43) paiksed 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 73/78, III lisa, reegel 54);

45) naftatankerite puhul naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmed viimase lastiga reisi kohta (MARPOL 73/78, I lisa, reegli 31 lõige 2);

46) otsingu ja pääste koostöökava kindlaksmääratud marsruudil liikuvate reisilaevade jaoks (SOLAS 1974, reegel V/7.3);

47) reisilaevade käitamispiirangute 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 laeva töökorraldust käsitlev tabel (meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse 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 meretöönormide konventsiooni standardid A.2.3.10 ja A.2.3.12);

50) meretöö tunnistus;

51) meretöönõuetele vastavuse deklaratsioon, I ja II osa;

52) järelevalveta masinaruumide tõendid (SOLAS 1974, reegel II-I/46.3);

53) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/20/EÜ (*) kohaselt nõutavad tunnistused;

54) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 392/2009 (**) kohaselt nõutav tunnistus;

55) ohtlike materjalide loendi sertifikaat või vastavustõend vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 1257/2013 (***);

56) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 (****) alusel välja antud vastavustunnistus.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/20/EÜ laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral (ELT L 131, 28.5.2009, lk 128).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 392/2009 reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral (ELT L 131, 28.5.2009, lk 24).

(***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. novembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta ning (EÜ) nr 1013/2006 ja direktiivi 2009/16/EÜ muutmise kohta (ELT L 330, 10.12.2013, lk 1).

(****) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).“

IV LISA

„VI LISA

LAEVAKONTROLLI KORD

(osutatud artikli 15 lõikes 1)

Kõigi Pariisi memorandumi alusel välja antud tehniliste juhiste ja ringkirjade ajakohastatud versioon

Sadamariigi kontrollikomitee (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 laevale tekkinud vigastuste parandamiseks

SOLASi konventsioon

— PSCC56-2023-05, ISM-koodeks

— PSCC54-2021-02, ISPS-koodeks

— PSCC51-2018-12, ECDIS

— PSCC43-2010-32, VDR (reisiinfosalvestid)

— PSCC43-2010-09, materjali ohutuskaardid

— PSCC43-2010-21, GMDSS

— PSCC44-2011-16, koormuse all toimivad päästepaadi vabastuskonksud

— PSCC45-2012-10, vigastatud tankerite püstuvus

— PSCC55-2022-05, LRIT

— PSCC43-2010-28, ESP/CASi kohased paksuse mõõtmised

— PSCC43-2010-29, paksuse mõõtmine

— PSCC51-2018-11, polaarkoodeks

— PSCC55-2022-02, IGF-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

Laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsioon (AFS-konventsioon)

— PSCC47-2014-13, kattumisvastased süsteemid

Punkrikütuse konventsioon

— PSCC56-2023-02, finantsvastutusega seotud konventsioonid

Meremeeste sertifitseerimine ja mehitamine

— PSCC56-2023-08, meremeeste sertifitseerimine ja laeva mehitamine (meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, meretöönormide konventsioon ja SOLAS)

Ballastvee käitlemise konventsioon

— PSCC51-2018-09, ballastvee käitlemise konventsioon

ILO konventsioonid

— PSCC52-2019-10, 2006. aasta meretöönormide konventsioon

— PSCC53-2020-14, töö- või puhkeaeg ja töökõlblikkus“.

V LISA

„VIII LISA

SÄTTED, MIS KÄSITLEVAD LIIDUS ASUVATESSE SADAMATESSE JA ANKRUKOHTADESSE SISSESÕIDU KEELDU

(osutatud artiklis 16 ja artikli 21 lõikes 4)

1) Kui artikli 16 lõike 1 tingimused on täidetud, teavitavad selle sadama pädevad asutused, kus laev kolmandat korda kinni peeti, kaptenit kirjalikult, et on kavas anda sissesõidukeelu korraldus, mida kohaldatakse viivitamata pärast laeva sadamast lahkumist. Sissesõidukeelu korraldust hakatakse kohaldama viivitamata pärast seda, kui laev on kinnipidamise tinginud puuduste kõrvaldamise järel sadamast lahkunud.

2) 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. Lisaks kannab pädev asutus teabe sissesõidukeelu kohta viivitamata kontrolliandmebaasi, et see ajakohastada.

3) Sissesõidukeelu korralduse tühistamiseks peab laeva omanik või kasutaja esitama sissesõidukeelu korralduse andnud liikmesriigi pädevale asutusele ametliku taotluse. Sellele taotlusele tuleb lisada lipuriigi ametiasutuste dokument, mis on antud välja pärast lipuriigi 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.

4) Sissesõidukeelu korralduse tühistamise taotlusele tuleb asjakohasel juhul lisada ka laeva klassifitseerinud klassifikatsiooniühingu dokument, mis tõendab, et laev vastab nimetatud ühingu poolt sätestatud klassistandarditele, ning mis on antud välja pärast klassifikatsiooniühingu ülevaataja kontrollkäiku laeva pardale. Klassifikatsiooniühing esitab pädevale asutusele tõendusmaterjali selle kohta, et kontrollkäik laeva pardale on toimunud.

5) Sissesõidukeelu korralduse võib tühistada üksnes pärast käesoleva direktiivi artiklis 16 osutatud ajavahemiku möödumist ning laevaühing peab esitama keelu kehtestanud liikmesriigi sadamaasutusele ametliku taotluse ja esitama lõigetes 3 ja 4 nõutud dokumendid.

6) 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.

7) Teabesüsteemis lisatakse laevale esmatähtis tegur ja laeva kohta märgitakse, et sellele võib teha laiendatud kontrolli Pariisi memorandumi piirkonna järgmises külastatavas sadamas/ankrukohas.

8) Pädev asutus teavitab oma otsusest kirjalikult ka lipuriigi ametiasutusi, asjassepuutuvat klassifikatsiooniühingut, muid liikmesriike, muid Pariisi memorandumile alla kirjutanud riike, komisjoni ja Pariisi memorandumi sekretariaati. Lisaks peab pädev asutus teabe sissesõidukeelu kohta viivitamata kontrolliandmebaasi kandma, et see ajakohastada.

9) Teave laevade kohta, millele on kehtestatud liidus asuvatesse sadamatesse sissesõidu keeld, tuleb teha kättesaadavaks kontrolliandmebaasi kaudu ning avaldada kooskõlas artikliga 26 ning XIII lisaga.“

VI LISA

„XII LISA

KONTROLLIANDMEBAASI FUNKTSIONAALSUSED

(osutatud artikli 24 lõikes 1)

1) Kontrolliandmebaasil on vähemalt järgmised funktsionaalsused:
   — koondada liikmesriikide ja teiste Pariisi memorandumile alla kirjutanud riikide kontrolliandmed;
   — anda andmeid laevade riskiprofiili ja kontrollimata jäänud laevade kohta;
   — arvutada välja kõikide liikmesriikide kontrollikohustused;
   — koostada artikli 16 lõikes 1 osutatud heade, keskmiste ja halbade tegevusnäitajatega lipuriikide nimekiri;
   — anda andmeid laevaühingute tegevusnäitajate kohta;
   — määrata kindlaks ohualade punktid, mis tuleb igal kontrollimisel üle vaadata.
2) Kontrolliandmebaas on kohandatav tulevaste arengutega ja liidestatav muude liidu mereohutusalaste andmebaasidega, sealhulgas SafeSeaNetiga, millest saab andmeid laevade tegelike liikmesriigi sadamakülastuste kohta, ja vajaduse korral asjaomaste riigisiseste infosüsteemidega.
3) Kontrolliandmebaasis esitatakse infosüsteemi Equasis viiv süvalink. Liikmesriigid julgustavad inspektoreid tegema päringuid Equasise kaudu kättesaadavates laevade kontrollimisega seotud avalikes ja eraandmebaasides.“