

Väljaandja:
Akti liik:
Teksti liik:
Redaktsiooni jõustumise kp:
Redaktsiooni kehtivuse lõpp:
Avaldamismärge:

Majandus- ja kommunikatsiooniminister
määrus
terviktekst
02.09.2024
09.11.2025
RT I, 30.08.2024, 6

Välisriigi lippu kandva laeva kontrollimise kord ja laevakontrolli akti kantavate andmete loetelu¹

[RT I, 19.12.2019, 26- jõust. 22.12.2019]

Vastu võetud 14.07.2011 nr 75
RT I, 15.07.2011, 14
jõustumine 18.07.2011

Muudetud järgmiste aktidega

| Vastuvõtmine | Avaldamine | Jõustumine |
|--------------|----------------------|--|
| 06.11.2014 | RT I, 11.11.2014, 1 | 14.11.2014 |
| 17.12.2019 | RT I, 19.12.2019, 26 | 22.12.2019 |
| 27.08.2024 | RT I, 30.08.2024, 5 | 02.09.2024, määruses asendatud sõnad „Veeteede Amet” sõnaga „Transpordiamet” vastavas käändes. |

Määrus kehtestatakse „Meresõiduohutuse seaduse” § 53³ lõike 7 ja § 76 lõike 6 alusel.

1. peatükk Üldsätted

§ 1. Määruse reguleerimisala

(1) Määrusega kehtestatakse Eesti sadamat ja ankruala külastava välisriigi lippu kandva laeva (edaspidi *laev*) kontrollimise kord ning laiendatud kontrolli alla kuuluva välisriigi lippu kandva laeva saabumisel esitatavate andmete loetelu.

(2) Määrust kohaldatakse välisriigi lippu kandvale laevale, mis külastab Eesti sadamat või ankruala ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses. Ankrualaks käesoleva määruse tähenduses on sadama akvatoorium. Ankrualas viibimiseks ei loeta laeva seismist sadama akvatooriumis kai ääres. Laeva ja sadama vaheline liides käesoleva määruse tähenduses on vastastikune mõju, mis tekib ajal, mil laev on otseselt ja vahetult seotud tegevusega, mis hõlmab inimeste või kaupade liikumist või sadamateenuste osutamist laevale või laevalt.

(3) Määrust ei kohaldata sõjalaevale, riigihaldusülesandeid täitvale laevale, kalalaevale, lihtsa konstruktsiooniga puulaevale ja väikelaevadele.

§ 2. Konventsioonid

(1) Laeva kontrollimisel kontrollib Transpordiameti järelevalveametnik (edaspidi *järelevalveametnik*) järgmiste konventsioonide nõuete täitmist:

- 1) „1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon” koos „1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokolliga” ja kehtivate muudatustega;
- 2) „1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel” koos „1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel 1988. aasta protokolliga” ja kehtivate muudatustega;
- 3) „1973. aasta rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt” koos kehtivate protokollide ja muudatustega;
- 4) „Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon, 1978” koos kehtivate muudatustega (edaspidi *STCW konventsioon*);
- 5) „Laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja kehtestamise konventsioon” koos kehtivate muudatustega;

- 6) „1969. aasta rahvusvaheline laevade tonnaaži mõõtmise konventsioon” koos kehtivate muudatustega;
- 7) [kehtetu -RT I, 30.08.2024, 5- jõust. 02.09.2024]
- 8) „1969. aasta rahvusvaheline konventsioon tsiviilvastutusest naftareostusest põhjustatud kahju korral” koos kehtivate protokollide ja muudatustega;
- 9) „Laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsioon” koos kehtivate muudatustega;
- 10) „Punkrireostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon” koos kehtivate muudatustega.
- 11) Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsioon (edaspidi *meretöö konventsioon*) koos kehtivate muudatustega;
[RT I, 11.11.2014, 1- jõust. 14.11.2014]
- 12) laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise 2004. aasta rahvusvaheline konventsioon;
[RT I, 30.08.2024, 5- jõust. 02.09.2024]
- 13) Nairobi rahvusvahelise laevavrakkide eemaldamise 2007. aasta konventsioon.
[RT I, 30.08.2024, 5- jõust. 02.09.2024]

(2) Kui konventsioonide nõuded otseselt laevale ei laiene, peab järelevalveametnik veenduma, et laeva, inimeste ja merekeskkonna ohutus on tagatud.

§ 3. Laeva riskiprofiil ja kontrollimise prioriteetsus

(1) Laeva riskiprofiil on „26. jaanuari 1982. aasta Pariisi vastastikuse mõistmise memorandumi laevakontrolli kohta” (edaspidi *Paris MOU*) liikmesriikide kasutatavas laevakontrolli andmebaasi- ja teabesüsteemis THETIS (edaspidi *kontrollandmebaas*) toodud profiil, mis määrab laeva kontrolliprioriteedi, kontrolli ulatuse ja kontrollidevahelised ajavahemikud.

(2) Riskiprofiili aluseks on laeva tüüp, vanus, lipuriik, klassifikatsiooniühingud, reederitegevusnäitajad, eelnevate kontrollide käigus avastatud puudused ja varasemad laeva kinnipidamised.

(3) Laeva riskiprofiilid ja kontrollimise prioriteetsus määratakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57–100), lisade I ja II kohaselt.

(4) Riskiprofiil jaguneb järgmiselt:

- 1) kõrge riskiprofiil;
- 2) standardriskiprofiil;
- 3) madal riskiprofiil.

(5) Laeva kontrollimise prioriteetsus jaguneb I prioriteediks ja II prioriteediks.

2. peatükk Kontrolli protseduurid

§ 4. Kontrollisüsteem ja iga iga-aastane kontrollikohustus

(1) Transpordiamet teostab kontrolle vastavalt § 5 lõigetes 1–4 kirjeldatud valikuskeemile.

(2) Iga-aastase kontrollikohustuse täitmiseks kontrollib Transpordiamet:

- 1) paragrahvi 5 lõikes 3 nimetatud kontrolli alla kuuluvaid I prioriteedi laevu, mis külastavaid Eesti sadamaid ja ankrualasid;
- 2) paragrahvi 5 lõikes 3 ja 4 nimetatud kontrolli alla kuuluvaid I ja II prioriteedi laevu, mille koguarv aastas vastab vähemalt Eesti osakaalule Euroopa Liidus ja Paris MOU liikmesriikides aastas tehtavate kontrollide koguarvust. Eesti kontrollide osakaal põhineb Eesti sadamaid külastavate üksikute laevade koguarvu ning Euroopa Liidu ja Paris MOU piirkonna kõikide riikide sadamaid ning ankrualasid külastavate üksikute laevade koguarvu suhtel.

(3) Kontrollikohustus on täidetud, kui vahele jäänud kontrollide hulk ei ületa:

- 1) viite protsenti Eesti sadamaid ja ankrualasid külastanud kõrge riskiprofiiliga I prioriteedi laevade koguarvust;
- 2) kümnet protsenti Eesti sadamaid ja ankrualasid külastanud selliste I prioriteedi laevade koguarvust, mis ei ole kõrge riskiprofiiliga.

(4) Olenemata protsendimääradest lõike 3 punktides 1 ja 2, tuleb eelisjärjekorras kontrollida selliseid laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva Euroopa Liidus asuvaid sadamaid.

(5) Olenemata ankrualasid külastavate I prioriteedi laevade protsendimääradest lõike 3 punktides 1 ja 2 tuleb kontrollida eelisjärjekorras kõrge riskiprofiiliga laevu, mis kontrolliandmebaasist saadava teabe kohaselt külastavad harva Euroopa Liidus asuvaid sadamaid.

(6) Kui I prioriteedi laevade külastuste arv ületab lõike 2 punktis 2 sätestatud kontrollide osakaalu, on iga-aastane kontrollikohustus täidetud, kui Eesti poolt tehtud I prioriteedi laevade kontrollide arv vastab vähemalt lõike 2 punktis 2 sätestatud kontrollide osakaalule ja kui kontrollimata ei jää üle 30 protsendi Eesti sadamaid või ankrualasid külastanud I prioriteedi laevadest.

(7) Kui Eestit külastavate I prioriteedi ja II prioriteedi laevade koguarv on väiksem kui lõike 2 punktis 2 sätestatud kontrollide osakaal, loetakse iga-aastane kontrollikohustus täidetuks, kui on tehtud lõike 2 punktis 1 sätestatud kontrollid ja kontrollitud vähemalt 85% Eesti sadamaid või ankrualasid külastanud II prioriteedi laevade koguarvust.

§ 5. Kontrollimise üldised kriteeriumid

(1) Eesti sadamat või ankruala külastava laeva suhtes kohaldatakse kas korralist või täiendavat kontrolli järgmiselt:

- 1) laeva korraline kontroll toimub Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I kohaselt kindlaksmääratud ajavahemike järel, mis sõltuvad laeva riskiprofiilist. Kõrge riskiprofiiliga laevade puhul ei tohi see ajavahemik olla pikem, kui kuus kuud;
- 2) täiendavalt tuleb kontrollida laeva, mille suhtes kohalduvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktis 2A sätestatud esmatahtsad tegurid;
- 3) täiendavalt võib kontrollida laeva, mille suhtes kohalduvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktis 2B sätestatud ootamatud tegurid.

(2) Transpordiamet tagab, et kontrollitavad laevad valitakse nende riskiprofiili alusel, nagu see on määratud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I ja II alusel.

(3) Kui ilmnevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktides 2A ja 2B sätestatud esmatahtsad või ootamatud tegurid, peab Transpordiamet tegema kohustusliku kontrolli I prioriteedi laevale vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktis 3A sätestatud valikuskeemile.

(4) Kui ilmnevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktides 2A ja 2B sätestatud esmatahtsad või ootamatud tegurid, võib Transpordiamet teha kontrolli II prioriteedi laevale vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktis 3B sätestatud valikuskeemile.

(5) Kontroll käesoleva määruse tähenduses on järelevalveametniku käik laevale eesmärgiga kontrollida laeva tunnistuste ja teiste laevadokumentide kehtivust, laeva seisukorda ja selle seadmeid ning laevapere liikmeid ja nende elamis- ja töötingimusi. Kontroll jaguneb järgmiselt:

- 1) tunnistuste, dokumentide ja laeva seisukorra kontroll;
- 2) üksikasjalikum kontroll;
- 3) laiendatud kontroll.

(5¹) Laeva kontrollimisel järgib järelevalveametnik Paris MOU juhendeid.
[RT I, 11.11.2014, 1- jõust. 14.11.2014]

(6) Järelevalveametnik peab laeva kontrollimisel vältima laeva põhjendamatu kinnipidamist ja viivitust.

(7) Laeva kontrollimisel võib järelevalveametnik kasutada eksperdi abi.

(8) Lõikes 5 sätestatud kontrolli lõpetamisel koostab järelevalveametnik Paris MOU kohasele andmekoosseisule vastava akti, millele kantakse vähemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ IX lisas esitatud andmed. Kontrollakti koopia antakse laeva kaptenile. Järelevalveametnik annab kaptenile viimase palvel vajalikud selgitused avastatud puuduste olemuse kohta.
[RT I, 19.12.2019, 26- jõust. 22.12.2019]

(9) Kui järelevalveametnik leiab, et üksikasjalikuma kontrolli käigus leitud laeva elamis- ja töötingimuste alased puudused on märkimisväärsed või kui puudused on seotud kaebusega, et elamis- ja töötingimused laeval ei ole kooskõlas meretöö konventsiooniga, juhivad järelevalveametnik puudustele ka sadamariigi asjakohaste meremeeste ja reederite organisatsioonide tähelepanu.
[RT I, 11.11.2014, 1- jõust. 14.11.2014]

§ 6. Kontrolli edasilükkamine

(1) Esimese prioriteedi laeva kontrolli võib edasi lükata, kui:

- 1) kontroll saab toimuda laeva järgmisel Eesti sadama või ankruala külastusel, tingimusel, et laev ei külasta vahepeal ühtegi teist Euroopa Liidu või Paris MOU liikmesriigi sadamat ja et edasilükkamise aeg ei ole pikem kui 15 päeva või
- 2) kontroll saab toimuda 15 päeva jooksul teises Euroopa Liidu või Paris MOU liikmesriigi sadamas või ankrualas, tingimusel et riik, kus see sadam asub, on eelnevalt nõustunud seda kontrolli tegema.

(2) Esimese prioriteedi laev võib jääda kontrollimata laeva toimingutega seotud põhjustel ja seda ei loeta vahele jäänud kontrollimiseks, kui kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis ja esinesid järgmised erakorralised asjaolud:

- 1) kontroll võib ohustada järelevalveametnikku, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda või
- 2) laev külastab sadamat või ankruala ainult ööajal.

(3) Ankrualas olev laev võib jääda kontrollimata, kui:

- 1) laeva on 15 päeva jooksul kontrollitud teises Euroopa Liidu või Paris MOU liikmesriigi sadamas või ankrualas;
- 2) laev külastab sadamat ainult ööajal, või on külastus rahuldavaks kontrolliks liiga lühike ja kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis või
- 3) kontrollimine võib ohustada järelevalveametnikku, laeva, laevaperet, sadamat või merekeskkonda ja et kontrollimata jätmise põhjus registreeritakse kontrolliandmebaasis.

§ 7. Tunnistuste, dokumentide ja laeva seisukorra kontroll ja üksikasjalikum kontroll

(1) Järelevalveametnik peab kontrollima laeva konventsioonidega ettenähtud tunnistuste ja teiste dokumentide kehtivust ning konventsioonide nõuetele vastavust ning veenduma laeva, sealhulgas masinaruumi ja majutustingimuste, heas üldseisukorras ja rahuldavates hügieenitingimustes. Vajadusel kontrollib järelevalveametnik, kas Euroopa Liidu või Paris MOU liikmesriigi teostatud eelmise kontrolli käigus avastatud puudused on kõrvaldatud.

(2) Kui esineb §-s 8 nimetatud kindel põhjus või kui tunnistuste, dokumentide ja laeva seisukorra kontrolli käigus selgub, et laev või selle varustus ei ole nõuetekohases seisukorras ega vasta konventsioonide nõuetele või laevapere liikmed ei vasta neile esitatavatele nõuetele, tuleb läbi viia üksikasjalikum kontroll.

(3) Üksikasjalikum kontroll käesoleva määruse tähenduses on kontroll, mille käigus laeva, selle seadmeid ja laevaperet kontrollitakse põhjalikumalt lõikes 2 nimetatud asjaolude esinemisel.

(4) Laeval, mille lipuriik ei ole käesoleva määruse § 2 lõikes 1 nimetatud konventsioonide osalisriik, viiakse läbi üksikasjalikum kontroll.

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

§ 8. Põhjendatud alused üksikasjalikuma kontrolli läbiviimiseks

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

(1) Üksikasjalikum kontroll viiakse läbi järgmiste põhjendatud aluste olemasolu korral:

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

1) laev kuulub Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktides 2A ja 2B määratletud laevade hulka;

2) laeva naftaraamat ei ole nõuetekohaselt täidetud;

3) laeva tunnistuste ja dokumentide kontrollimisel on avastatud ebatäpsusi;

4) on tõendeid, et laevapere liikmete teadmised ei vasta STCW konventsiooni nõuetele ning laevapere liikmete keeleoskus ei võimalda neil laeval vajalikul määral üksteisega ja teiste isikutega ning kaldaametnikuga suhelda;

5) tunnistus on omandatud pettuse teel või tunnistuse omanik ei ole isik, kellele kõnealune tunnistus algselt anti;

6) laeva kapteni, ohvitseri või madruse tunnistuse on välja andnud riik, kes ei ole STCW konventsiooni ratifitseerinud;

7) esinevad tõendid selle kohta, et lastimis- ja muud toiminguid ei ole tehtud ohutult või vastavalt IMO suunistele, näiteks ületab hapnikusisaldus peatoite kaudu lastipaakidesse antavas inertsgaasis ette nähtud piirnormi;

8) naftatankeri kapten ei esita naftalekke seire- ja kontrollisüsteemi andmeid viimase lastiga reisi kohta;

9) puudub ajakohase laevahäirete kava või laevapere liikmed ei tea oma kohustusi tulekahju korral või korralduse puhul laev maha jätta;

10) väärte hädakutsungite saatmise järel ei ole neid nõuetekohaselt tühistatud;

11) konventsioonidega nõutavate peamiste seadmete või abinõude puudumine;

12) laeval on äärmiselt ebasanitaarsed tingimused;

13) järelevalveametniku üldmulje ja tähelepanekud osutavad, et laevakeres või konstruktsioonis on tõsiseid vigu või puudusi, mis võivad ohustada laeva konstruktsiooni vastupidavust, veekindlust või ilmastikukindlust;

14) teave või tõendid selle kohta, et kapten või laevapere ei ole kursis laevaohutuse või reostuse vältimisega seotud elementaarsete laevatoimingutega või ei ole neid toiminguid läbi viidud;

15) puudub laeva töökorraldust käsitlev tabel või meremeeste töö- ja puhketundide protokoll;

16) meretöö konventsiooniga nõutavaid dokumente ei esitata või ei peeta või peetakse neid valesti, esitatud dokumendid ei sisalda meretöö konventsiooniga nõutavat teavet või on muul viisil puudulikud;

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

17) elamis- ja töötingimused laeval ei ole kooskõlas meretöö konventsiooni nõuetega;

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

18) on põhjendatud alus arvata, et laev on vahetanud lippu, et mitte järgida meretöö konventsiooni;

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

19) Transpordiametile on esitatud teave, milles väidetakse, et elamis- ja töötingimused laeval ei ole kooskõlas meretöö konventsiooni nõuetega.

[RT I, 11.11.2014, 1- jðust. 14.11.2014]

(2) Järelevalveametnik võib § 5 lõike 5 punktis 1 nimetatud kontrolli jooksul leida põhjendatud aluse täiendavateks turvalisusealasteks kontrollimeetmeteks järgmistel põhjustel:

[RT I, 11.11.2014, 1- jõust. 14.11.2014]

- 1) rahvusvaheline laeva turvatunnistus ei ole nõuetekohane või on kehtivuse kaotanud;
- 2) laeva turvalisuse tase on madalam kui sadamal;
- 3) laeva turvalisusega seotud õppusi ei ole korraldatud;
- 4) viimase kümne laeva ja sadama või laeva ja laeva vahelise liidese protokollid ei ole täielikud;
- 5) esinevad tõendid või tähelepanekud selle kohta, et laevapere põhiliikmed ei suuda üksteisega laeva käitamiseks ja ohutuse tagamiseks vajalikul tasemel suhelda;
- 6) esinevad tõendid selle kohta, et turvakorralduses esineb tõsiseid puudusi;
- 7) kolmandatelt isikutelt on laekunud teave, mis käsitleb turvalisusega seotud võimalikke puudusi;
- 8) laeval on järjestikuselt pikendatud ajutine rahvusvaheline laeva turvatunnistus (ISSC) ning järelevalveametniku ametialase arvamuse alusel võib kõnealuse tunnistuse taotlemise põhjuseks olla laeva või reederi soov vältida SOLAS konventsiooni XI-2 peatüki ning ISPS-koodeksi A osa tingimuste täielikku täitmist pärast esialgse ajutise turvatunnistuse kehtivusaja lõppu. ISPS-koodeksi A osas on täpsustatud asjaolud, millega seoses võib ajutist turvatunnistust väljastada.

§ 9. Laiendatud kontroll

(1) Laiendatud kontroll on ette nähtud järgmistele laevadele:

- 1) kõrge riskiprofiiliga laev;
- 2) reisilaev, naftatanker, gaasi- või keemiatanker või puistlastilaev, mis on vanem kui 12 aastat;
- 3) kõrge riskiprofiiliga laev või reisilaev ning rohkem kui 12 aastat vana nafta-, gaasi- või keemiatanker ja puistlastilaev, millel esinevad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktides 2A ja 2B sätestatud esmatähtsad või ootamatud tegurid;
- 4) pärast sadamasse sisenemise keelu kehtetuks tunnistamist uuesti kontrollitav laev.

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

(3) Korraliseks laiendatud kontrolliks valitud laevalt eelteatise saamisel teavitab Transpordiamet laeva, kui laiendatud kontrolli ei teostata.

(4) Laiendatud kontroll puudutab eelkõige laeva dokumentatsiooniga, ehitusliku seisundiga, ilmastikukindlusega, avarisüsteemidega, raadiosidega, lastimistoimingutega, tuleohutusega, häireseadmetega, elu- ja töötingimustega, navigatsiooniseadmetega, päästevahenditega, ohtliku lastiga, peajõuseadmetega ja lisaseadmetega ning reostuse vältimisega seotud nõuete täitmist.

(5) Kui praktilisest otstarbekusest ja inimeste, laeva või sadama ohutusega seotud piirangutest ei tulene teisiti, hõlmab laiendatud kontroll ohualade konkreetsete detailide kontrollimist, mis sõltuvad kontrollitavast laevatuübist ja mis viiakse läbi Paris MOU nõuetele vastavas mahus.

§ 10. Laiendatud kontrolli alla kuuluva välisriigi lippu kandva laeva saabumisel esitatavate andmete loetelu

Laiendatud kontrolli alla kuuluva välisriigi lippu kandva laeva puhul on reeder, kapten või laevaagent kohustatud edastama Transpordiametile „Meresõiduohutuse seaduse” § 53³ lõike 2 kohaselt järgmised andmed:

- 1) laeva identifitseerimisandmed – nimi, kutsung, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni identifitseerimisnumber;
- 2) külastuse kavandatav kestus;
- 3) tankeri puhul: laeva konfiguratsioon – ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja eraldatud ballastitankidega, topeltpõhjaga; lasti- ja ballastimahutite seisund – täis, tühi, inertne; lasti kogus ja liik;
- 4) kavandatavad toimingud sihtsadamal või ankrualas – lastimine, lossimine, muud toimingud;
- 5) sihtsadamal viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd;
- 6) eelmise laiendatud kontrolli kuupäev Paris MOU liikmesriigis.

§ 11. Kolmandalt isikult laekunud teave laeva ohutuse kohta

(1) Kolmandalt isikult saadud teave laeva ohutuse, sealhulgas reostuse vältimise, laevapere ohutuse, laeva pardal olevate elu- ja töötingimuste kohta, vaatab Transpordiamet läbi ja teavitab teabe esitajat oma seisukohast esitatud teabe suhtes.

(2) Teabe esitanud isikut ei avalikusta Transpordiamet teavet puudutava laeva kaptenile, omanikule ja reederile.

(3) Transpordiamet teavitab lipuriigi ametiasutusi talle laeva kohta teatavaks saanud olulisest teabest ja ohtude vältimiseks võetud järelemeetmetest ning teavitab vajadusel Rahvusvahelist Tööorganisatsiooni.

3. peatükk Koostöö

§ 12. Teabevahetus ja koostöö

(1) Transpordiamet teeb informatsiooni vahetamisel igakülgset koostööd teiste asjaomaste riikide ametivõimude ja pädevate asutustega, sealhulgas ka juhtudel, kui merereostuse põhjustamises kahtlustatav välisriigi lippu kandev laev ei külasta Eesti sadamaid.

(2) Kontrollitavate laevade kohta informatsiooni saamiseks peavad järelevalveametnikud kasutama lisaks siseriiklikele andmekogudele kontrollandmebaasi ja avalikke muid andmebaase (näiteks Equasis).

(3) Transpordiamet peab tagama, et teave kontrollide kohta kantakse kontrollandmebaasi kohe, kui laevakontrolli akt lõpetatakse või kui laeva kinnipidamine kehtetuks tunnistatakse. Kontrollandmebaasi kantud teabe kinnitab Transpordiamet selle avalikustamise eesmärgil 72 tunni jooksul arvates teabe kontrollandmebaasi lisamisest.

(4) Transpordiamet teatab Euroopa Komisjonile hiljemalt aruandeaastale järgneva aasta 1. aprilliks:
1) kontrolli raames tegutsevate järelevalveametnike arvu;
2) Eesti sadamaid ja ankrualasid külastanud laevade üldarv, kui neid andmeid ei ole edastatud SafeSeaNet'i kaudu.

(5) Iga kuue kuu tagant esitab Transpordiamet Euroopa Komisjonile nimekirja Eesti sadamaid ja ankrualasid külastanud laevadest, kui neid andmeid ei ole edastatud SafeSeaNet'i kaudu.

(6) Transpordiamet teeb laevakontrollialast koostööd Euroopa Komisjoniga ja Paris MOU liikmesriikide pädevate asutustega, et tagada puudustega laevade väljaselgitamist võimaldavate meetmete rakendamine.

4. peatükk Rakendussäte

§ 13. Määruse kehtetuks tunnistamine

[Käesolevast tekstist välja jäetud.]

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.05.2009, lk 57–100), mida on muudetud direktiividega 2013/38/EL (ELT L 218, 14.08.2013, lk 1–7) ja 2017/2110/EL (ELT L 315, 30.11.2017, lk 61–77); Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest (ELT L 255, 30.09.2005, lk 11–21), muudetud direktiiviga 2009/123/EÜ (ELT L 280, 27.10.2009, lk 52–55).
[RT I, 19.12.2019, 26- jõust. 22.12.2019]