

31999L0035

1999 6 1

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

L 138/1

TARYBOS DIREKTYVA 1999/35/EB

1999 m. balandžio 29 d.

dėl privalomų patikrinimų sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą

EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 84 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydamosi Sutarties 189c straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

(1) Kadangi pagal bendrą transporto politiką turi būti imtais papildomų priemonių keleivinio jūrų transporto saugai sustiprinti.

(2) Kadangi Bendrija yra rimtai susirūpinusi laivybos avarijomis, susijusiomis su ro-ro keltais, kurių metu žūva daug žmonių; kadangi visoje Bendrijoje ro-ro keltais ir greitaeigiais keleiviniais laivais besinaudojantys asmenys turi teisę tikėtis atitinkamo saugos lygio ir juo pasikliauti.

(3) Kadangi 1994 m. gruodžio 22 d. rezoliucija dėl ro-ro tipo keleivinių keltų saugos ⁽⁴⁾. Taryba paragino Komisiją pateikti pasiūlymus dėl privalomos patikrinimo ir kontrolės tvarkos taikymo visiems į Bendrijos uostus arba iš jų plaukiojantiems ro-ro keleiviniams keltams, įskaitant teisę tirti jūrų katastrofas.

(4) Kadangi, ypač atsižvelgiant į keleivinio jūrų transporto vidaus rinkos apimtį, veiksmai Bendrijos lygiu — tai veiksmingiausias būdas bendram mažiausiam laivų saugos lygiui nustatyti Bendrijoje.

(5) Kadangi veiksmai Bendrijos lygiu — tai geriausias būdas užtikrinti suderintą kai kurių principų, dėl kurių susitarta Tarptautinėje jūrų organizacijoje (TJO), vykdymą, kad būtų išvengta skirtingų Bendrijos uostų ir ro-ro keltų bei greitaeigių keleivinių laivų konkurencijos iškraipymo.

(6) Kadangi atsižvelgiant į proporcingumo principą, Tarybos direktyva yra tinkamas teisinis instrumentas, numatantis vienodo ir privalomo bendrų saugos standartų taikymo valstybėse narėse sistemą, paliekant kiekvienai valstybei narėi teisę pasirinkti jos vidaus sistemai geriausiai tinkančias įgyvendinimo priemones.

(7) Kadangi laivų sauga — tai visų pirma vėliavos valstybių atsakomybė; kadangi kiekviena valstybė narė turėtų užtikrinti, kad su jų vėliavomis plaukiojantys ro-ro keltai ir greitaeigiai keleiviniai laivai bei juos eksploatuojančios kompanijos laikytųsi reikiamų saugos reikalavimų.

(8) Kadangi uosto valstybės kontrolė nenumato ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų reguliarių nuodugnių profilaktinių patikrinimų ir patikros; kadangi todėl turėtų būti patikrinta, ar kompanijos ir jų keltai bei laivai atitinka saugos standartus, dėl kurių susitarta TJO ir, jeigu reikia, regioniniu lygiu taikant priimančiųjų valstybių reguliarių privalomų patikrinimų sistemą; kadangi kompanijoms neturėtų būti leista eksploatuoti tokius keltus ir laivus, jeigu šie patikrinimai rodo pavojingą šių saugos standartų neatitikimą.

(9) Kadangi ši direktyva yra skirta valstybėms narėms kaip priimančiosioms valstybėms; kadangi jų prisiimti įsipareigojimai yra konkrečiais uosto valstybės įsipareigojimais, kurie visiškai atitinka 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvenciją (Unclos).

⁽¹⁾ OL C 108, 1998 4 7, p. 122.⁽²⁾ OL C 407, 1998 12 28, p. 106.⁽³⁾ 1998 m. spalio 7 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 328, 1998 10 26, p. 82), 1998 m. gruodžio 21 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 49, 1999 2 22, p. 15) ir 1999 m. vasario 10 d. Europos Parlamento sprendimas (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).⁽⁴⁾ OL C 379, 1994 12 31, p. 8.

- (10) Kadangi siekiant tobulinti saugą ir vengti konkurencijos iškraipymų, bendrus saugos standartus reikėtų taikyti ro-ro keltams ir greitaeigiams keleiviniams laivams neatsižvelgiant į vėliavą, su kuria jie plaukioja, teikiantiems reguliarias paslaugas valstybių narių uostui arba iš jo tiek tarptautiniais, tiek vidaus maršrutais jūros zonoje, esančiose toliau kaip 20 mylių nuo kranto linijos, kur galėtų išsilaipinti sudužusio laivo keleiviai, paliekant valstybėms narėms galimybę išplėsti direktyvos taikymo sritį, kad ji būtų taikoma ro-ro keltams ir greitaeigiams keleiviniams laivams, eksploatuojamiems vidaus maršrutuose jūros zonoje, esančiose ne toliau kaip per 20 mylių nuo jūros kranto.
- (11) Kadangi būtina, kad priimančios valstybės patikrintų, ar ro-ro keltai ir greitaeigiai keleiviniai laivai, plaukiojantys į Bendrijos uostus ir iš jų, atitinka tam tikrus suderintus reikalavimus dėl laivo sertifikavimo ir patikrinimo, kurį atlieka vėliavos valstybė.
- (12) Kadangi tie ro-ro keltai ir greitaeigiai keleiviniai laivai statybos ir visos eksploatacijos metu turėtų taip pat atitikti korpuso, pagrindinių ir pagalbinių mechanizmų, elektros ir valdymo įrenginių statymo ir priežiūros klasifikavimo standartus ir juose turėtų būti sumontuotas atitinkamus tarptautinius reikalavimus atitinkantis reiso duomenų rašytuvai.
- (13) Kadangi priimančiosios valstybės turėtų patikrinti, ar kompanijos, teikiančios šias paslaugas, savo ro-ro keltus ir greitaeigius keleivinius laivus eksploatuoja taip, kad būtų užtikrinta maksimali sauga; kadangi suinteresuotoms valstybėms narėms, išskyrus vėliavos valstybes, turėtų būti leista be jokių apribojimų dalyvauti tiriant jūrų katastrofas.
- (14) Kadangi svarbu patikrinti, ar vėliavos trečiosios šalies administracijos sutinka su kompanijų išsipareigojimais bendradarbiauti tiriant jūros katastrofas ar nelaimingus atsitikimus ir laikytis pripažintų organizacijų patvirtintų klasifikavimo ir atitinkamais atvejais sertifikavimo taisyklių; kadangi šios administracijos turėtų pritarti suderintos patikrinimo ir sertifikavimo tvarkos taikymą.
- (15) Kadangi norint užtikrinti, kad ro-ro keltai ir greitaeigiai keleiviniai laivai nuolat atitiktų šios direktyvos reikalavimus, priimančiosios valstybės turėtų atlikti patikrinimus prieš pradėdant teikti paslaugą, o vėliau — reguliariai ir kaskart pastebimai pasikeitus eksploatavimo aplinkybėms.
- (16) Kadangi norint sumažinti kompanijoms tenkančią naštą reikėtų deramai atsižvelgti į ankstesnes patikras ir patikrinimus; kadangi ro-ro keltai ir greitaeigiai keleiviniai laivai neturėtų būti tikrinami, jeigu patvirtinama, kad jie atitinka šios direktyvos nuostatas dėl jų eksploatavimo panašiuose maršrutuose, o juos pakeitusiems keltams bei laivams turėtų būti taikomos specialios priemonės; ro-ro keltuose ir greitaeigiuose keleiviniuose laivuose, kurie tikrinami priimančiosios valstybės reikalavimu, neturėtų būti atliekami išplėstiniai patikrinimai pagal 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/21/EB dėl laivo saugumo, taršos prevencijos ir darbo bei gyvenimo sąlygų laivuose tarptautinių standartų taikymo laivams, atplaukiantiems į Bendrijos uostus ir plaukiojantiems valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse (uosto valstybės kontrolė) ⁽¹⁾.
- (17) Kadangi valstybės narės, vykdydamos savo išsipareigojimus kaip priimančiosios valstybės, turėtų bendradarbiauti.
- (18) Kadangi valstybės narės gali nuspręsti, kad būtų naudinga, jeigu atlikti jų uždavinius joms padėtų pripažintos organizacijos, atitinkančios 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvos 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų ⁽²⁾ reikalavimus.
- (19) Kadangi planuojant patikrinimus reikėtų deramai atsižvelgti į ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų eksploatavimo ir priežiūros tvarkaraščius.
- (20) Kadangi valstybės narės turėtų užtikrinti, kad jų vidaus teisinės sistemos joms ir kitoms iš esmės suinteresuotoms valstybėms narėms sudarytų sąlygas dalyvauti arba bendradarbiauti tiriant arba organizuojant nelaimingų atsitikimų tyrimus pagal TJO jūrų katastrofų tyrimo kodekso nuostatas; kadangi tokių tyrimų rezultatai turėtų būti viešai prieinami.
- (21) Kadangi papildomos priemonės laivų navigacinio vedimo sistemų, nepaprastosios padėties planavimo ir eksploatavimo vidaus apribojimų srityje dar labiau pagerins saugą.
- (22) Kadangi tam kad būtų galima vykdyti šios direktyvos taikymo monitoringą, turėtų būti sukurta duomenų bazė, pagrįsta patikrinimų metu sukaupta informacija.

⁽¹⁾ OL L 157, 1995 7 7, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/42/EB (OL L 184, 1998 6 27, p. 40).

⁽²⁾ OL L 319, 1994 12 12, p. 4. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 97/58/EB (OL L 274, 1997 10 7, p. 8).

- (23) Kadangi būtina, kad iš valstybių narių atstovų sudarytas komitetas padėtų Komisijai veiksmingai taikyti šią direktyvą; kadangi šios veiklos gali imtis 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyvos 93/75/EEB dėl būtiniausių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, vežantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ⁽¹⁾, 12 straipsniu įsteigtas Komitetas.
- (24) Kadangi toks komitetas gali pritaikyti tam tikras tos direktyvos nuostatas taip, kad jos atitiktų Bendrijos arba TJO priemonės ir pagerinti jos veikimą, kad būtų atsižvelgta į vėlesnius įsigaliojusius 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) pakeitimus ir užtikrintas suderintas pakeitimų, padarytų kai kurioms TJO rezoliucijoms, neišplečiant direktyvos taikymo srities, įgyvendinimas,
- c) „keleivis“ — tai bet kuris asmuo, išskyrus:
- i) kapitoną, igulos narius arba kitus pasamdytus ar einančius kokias nors su laivo eksploatavimu susijusias pareigas, ir
 - ii) jaunesnį nei vienerių metų vaiką;
- d) „1974 m. SOLAS konvencija“ — tai Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje, kartu su jos protokolais ir pakeitimais, galiojančiais šios direktyvos priėmimo dieną;
- e) „Greitaeigių laivų kodeksas“ — tai „Tarptautinis greitaeigių laivų saugos kodeksas“, išdėstytas TJO Saugos jūroje komiteto 1994 m. gegužės 20 d. rezoliucijoje MSC 36 (63), su šios direktyvos priėmimo dieną padarytais pakeitimais;

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas — nustatyti privalomų patikrinimų sistemą, padedančią labiau pasitikėti ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų reguliarių paslaugų, teikiamų Bendrijos uostams ir iš jų, saugumu ir suteikti valstybėms narėms teisę atlikti, dalyvauti arba bendradarbiauti tiriant jūrų katastrofas ar nelaimingus atsitikimus, įvykusius teikiant šias paslaugas.

2 straipsnis

Apibrėžimai

Šioje direktyvoje ir jos prieduose:

- a) „ro-ro keltas“ — tai keleivinis jūrų laivas su įrenginiais kelių transporto priemonėms arba geležinkelio transporto priemonėms įvažiuoti į laivą ir išvažiuoti iš jo, plukdantis daugiau kaip 12 keleivių;
- b) „greitaeigis keleivinis laivas“ — tai greitaeigis laivas, apibrėžtas 1974 m. SOLAS Konvencijos X skyriaus 1 taisyklėje, su šios direktyvos priėmimo dieną padarytais pakeitimais, vežantis daugiau kaip 12 keleivių;

⁽¹⁾ OL L 247, 1993 10 5, p. 19. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/74/EB (OL L 276, 1998 10 13, p. 7).

- f) „reguliari paslauga“ — tai ro-ro arba greitaeigių keleivinių laivų maršrutai, skirti užtikrinti susiekimą tarp tų pačių dviejų arba daugiau uostų, arba maršrutai iš to paties uosto ir atgal į jį, neįplaukiant į tarpinius uostus, kurie vykdomi:
 - i) pagal paskelbtą tvarkaraštį arba
 - ii) kai reisai yra tokie reguliariūs arba dažni, kad jie sudaro atpažįstamą sisteminę seriją;
- g) „jūros zona“ — tai jūros zona, įtraukta į sąrašą, nustatytą pagal 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ⁽²⁾ 4 straipsnio nuostatas;
- h) „liudijimai“ — tai:
 - i) tarptautiniais maršrutais plaukiojančių ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų saugos liudijimai, išduoti pagal 1974 m. SOLAS konvencijos su padarytais pakeitimais, nuostatas bei atitinkami įrašai apie įrenginius ir, jeigu reikia, išimties liudijimai bei leidimai verstis veikla;
 - ii) vidaus maršrutais plaukiojančių ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų saugos liudijimai, išduoti pagal Direktyvos 98/18/EB nuostatas, ir atitinkami įrašai apie įrenginius ir, jeigu reikia, išimties liudijimai bei leidimai verstis veikla;
- i) „išimties liudijimas“ — tai liudijimas, išduotas pagal 1974 m. SOLAS konvencijos I B/12 taisyklės a punkto vi įtraukos nuostatas;

⁽²⁾ OL L 144, 1998 5 15, p. 1.

- j) „vėliavos valstybės administracija“ — tai valstybės, su kurios vėliava suteikta teisė plaukiooti ro-ro keltui arba greitaeigiam keleiviniam laivui, kompetentingos institucijos;
- k) „priimančioji valstybė“ — tai valstybė narė, į kurios uostą (-us) arba iš kurios uosto (-ų) išplaukia reguliarias paslaugas teikiantis ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas;
- l) „tarptautinis maršrutas“ — tai jūros maršrutas iš valstybės narės uosto į uostą už valstybės narės ribų arba atvirkščiai;
- m) „vidaus maršrutas“ — tai jūros zonų maršrutas iš valstybės narės uosto į tą patį arba kitą tos valstybės narės uostą;
- n) „pripažinta organizacija“ — tai pagal Direktyvos 94/57/EB 4 straipsnio nuostatas pripažinta organizacija;
- o) „kompanija“ — tai kompanija, eksploatuojanti vieną ar daugiau ro-ro keltų, kuriems pagal 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 3051/95 dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo ⁽¹⁾ 5 straipsnio 2 dalies nuostatas išduotas atitikties dokumentas, arba kompanija, eksploatuojanti greitaeigius keleivinius laivus, kuriems pagal 1974 m. SOLAS konvencijos su pakeitimais, padarytais šios direktyvos priėmimo dieną, IX/4 taisyklės nuostatas išduotas atitikties dokumentas;
- p) „Jūrų katastrofų tyrimo kodeksas“ — tai Jūrų katastrofų ir nelaimingų atsitikimų tyrimo kodeksas, kurį priėmė TJO 1997 m. lapkričio 27 d. Asamblėjos rezoliucija A.849(20);
- q) „specialus patikrinimas“ — tai priimančiosios valstybės atliekamas patikrinimas, apibrėžtas 6 ir 8 straipsniuose;
- r) „kvalifikuotas inspektorius“ — tai valstybės tarnautojas arba kitas reikiamus kompetentingos institucijos suteiktus įgaliojimus atlikti su liudijimais susijusius patikrinimus turintis asmuo, atitinkantis V priede išdėstytus kvalifikacijos ir nepriklausomumo kriterijus;
- s) „trūkumas“ — tai padėtis, nustatyta kaip neatitinkanti šios direktyvos reikalavimų.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma visiems ro-ro keltams ir greitaeigiems keleiviniams laivams, plaukiojantiems į valstybės narės

⁽¹⁾ OL L 320, 1995 12 30, p. 14. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 178/98 (OL L 19, 1998 1 24, p. 35).

uostą arba iš jo, teikiantiems reguliarias paslaugas, neatsižvelgiant į jų vėliavą, plaukiojantiems tarptautiniais arba vidaus maršrutais jūros zonose, priskirtose A klasei, kaip nurodyta Direktyvos 98/18/EB 4 straipsnyje.

2. Valstybės narės gali taikyti šią direktyvą ro-ro keltams ir greitaeigiems keleiviniams laivams, plaukiojantiems vidaus maršrutais kitose jūros zonose nei nurodytos 1 dalyje. Tokiais atvejais atitinkamos taisyklės taikomos visiems ro-ro keltams arba greitaeigiems keleiviniams laivams, plaukiojantiems pagal tuos pačius reikalavimus, nediskriminuojant dėl vėliavos, priklausymo vienai ar kitai šaliai ar kompanijos įsisteigimo vietos.

4 straipsnis

Pirminiai ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų patikrinimai

1. Prieš pradėdant ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu teikti reguliarias paslaugas arba per 12 mėnesių nuo 19 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos, jei ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas tą dieną jau teikė reguliarias paslaugas, priimančiosios valstybės patikrina, ar jis:

- plaukioja turėdami galiojančius liudijimus, išduotus vėliavos valstybės administracijos arba jos vardu veikiančios pripažintos organizacijos;
- yra patikrintas, kad jam būtų galima išduoti liudijimus pagal atitinkamą tvarką ir gaires, pridėtas prie TJO Asamblėjos rezoliucijos A.746(18) dėl tikrinimo rekomendacijų pagal suderintą tikrinimo ir sertifikavimo sistemą, galiojančias šios direktyvos priėmimo metu arba laikantis tam pačiam tikslui skirtos tvarkos;
- atitinka klasifikavimo standartus, nustatytus pagal pripažintų organizacijų taisykles, arba pagal taisykles, kurias vėliavos valstybės administracija pripažįsta lygiavertėmis, reglamentuojančias korpuso, pagrindinių ir pagalbinių mechanizmų, elektros ir valdymo įrenginių gamybą ir priežiūrą;
- turi sumontuotą reiso duomenų rašytuvą (RDR) informacijai kaupti, kad būtų galima tirti galimas katastrofas. RDR atitinka veikimo standartus, išdėstyti 1997 m. lapkričio 27 d. TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.861(20), ir bandymo standartus, pateiktus Tarptautinės elektrotechnikos komisijos (TEK) standarte Nr. 61996. Tačiau RDR įtaiso, kuris turi būti sumontuotas ro-ro keltuose arba greitaeigiuose keleivi-

niuose laivuose, pastatytuose iki šios direktyvos įsigaliojimo, atitinkčiai kai kuriems reikalavimams gali būti suteiktos išlygos. Šios išlygos ir sąlygos, kuriomis jos gali būti suteiktos, tvirtinamos 16 straipsnyje nustatyta tvarka;

- e) atitinka konkrečius stabilumo reikalavimus, priimtus regioniniu lygiu ir perkeltus į jų nacionalinės teisės aktus pagal pranešimo tvarką, išdėstytą 1998 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 98/34/EB, nustatančioje informacijos apie techninius standartus ir reglamentus teikimo tvarką⁽¹⁾, tame regione teikiant paslaugas, kurioms taikomi nacionalinės teisės aktai, jei tie reikalavimai neviršija 1995 m. SOLAS Konferencijos 14 rezoliucijos priede nurodytų reikalavimų (Stabilumo reikalavimai, pridėti prie susitarimo) ir jei apie tuos reikalavimus buvo pranešta TJO Generaliniam sekretoriui pagal tos rezoliucijos 3 punkte nurodytą tvarką.

2. Prireiktus greitaeigiems keleiviniams laivams taikomas 1 dalies e punktas.

5 straipsnis

Pirminiai kompanijų ir vėliavos valstybės patikrinimai

Prieš pradėdant ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu teikti reguliarias paslaugas arba per 12 mėnesių nuo 19 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos, jei ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas tą dieną jau teikė reguliarias paslaugas, priimančiosios valstybės patikrina, ar:

- 1) kompanijos, kurios tokiu keltu arba laivu teikia ar ketina teikti reguliarias paslaugas:
 - a) imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad konkretūs I priede išdėstyti reikalavimai būtų taikomi, ir priimančiosioms valstybėms, dalyvaujančioms teikiant reguliarias paslaugas, pateikia įrodymą, kad laikomasi šios dalies ir 4 straipsnio;
 - b) iš anksto sutinka, kad priimančiosios valstybės ir kiekviena iš esmės suinteresuota valstybė narė gali tirti, be jokių apribojimų dalyvauti arba bendradarbiauti tiriant jūros katastrofą ar nelaimingą atsitikimą pagal 12 straipsnio nuostatas ir leidžia susipažinti su informacija, gauta iš joms priklausančiame keltė ar laive, susijusiame su tokia katastrofa ar nelaimingu atsitikimu, sumontuoto RDR;

- 2) patikrinama, ar keltė arba laivo, plaukiojančio ne su valstybės narės vėliava, vėliavos valstybė sutinka su kompanijos įsipareigojimais laikytis šios direktyvos reikalavimų.

6 straipsnis

Pirminiai specialūs patikrinimai

1. Prieš pradėdant ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu teikti reguliarias paslaugas arba per 12 mėnesių nuo 19 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos, jei ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas tą dieną jau teikė reguliarias paslaugas, priimančiosios valstybės pagal I ir III priedo nuostatas atlieka pirminį specialų patikrinimą norėdamos įsitikinti, ar ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas atitinka saugiam reguliarių paslaugų teikimui būtinus reikalavimus.

2. Kai šis straipsnis taikomas prieš pradėdant teikti reguliarias paslaugas, priimančiosios valstybės nustato pirminio specialaus patikrinimo datą, kuri, skaičiuojant nuo dokumentų, reikalingų patikrinimui pagal 4 ir 5 straipsnio nuostatas užbaigti, gavimo dienos, negali būti vėliau nei po mėnesio.

7 straipsnis

Specialiosios nuostatos

1. Kai ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu ketinama teikti kitas reguliarias paslaugas, nauja priimančioji valstybė pagal galimybes atsižvelgia į prieš tai atliktus to keltė ar laivo, kuriuo buvo teikiamos reguliarios paslaugos, kurioms taikoma ši direktyva, patikrinimus. Jeigu naują priimančiąją valstybę tenkina šių ankstesnių patikrinimų rezultatai ir jie atitinka naujas veikimo sąlygas, prieš pradėdant ro-ro keltais arba greitaeigiais keleiviniais laivais teikti naujas reguliarias paslaugas 4, 5 ir 6 straipsniai gali būti netaikomi.

2. 4, 5 ir 6 straipsniai gali būti netaikomi, kai šios direktyvos reikalavimus atitinkančiu ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu, jau teikiančiais reguliarias paslaugas, kurioms ši direktyva taikoma, pradėdamos teikti kitos reguliarios paslaugos, kurioms ši direktyva taikoma, jeigu atitinkamos priimančiosios valstybės susitaria dėl panašių maršruto charakteristikų ir visos priimančiosios valstybės sutinka, kad ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas atitinka visus saugiam reguliarių paslaugų teikimui būtinus reikalavimus.

Kompanijos prašymu atitinkamos priimančiosios valstybės gali iš anksto patvirtinti savo pritarimą, kad maršruto charakteristikos yra panašios.

3. Tais atvejais, kai dėl nenumatytų aplinkybių ro-ro keltė arba greitaeigis keleivinis laivas būtina greitai pakeisti kitu, tam, kad būtų užtikrintas paslaugų nenutrūkstamumas, ir jei 1 bei 2

⁽¹⁾ OL L 204, 1998 7 21, p. 37. Direktyva su pakeitimais, padarytais Direktyva 98/48/EB (OL L 217, 1998 8 5, p. 18).

dalis nuostatos netaikomos, priimančioji valstybė gali leisti ro-ro keltu arba keleiviniu laivu pradėti teikti paslaugas, jeigu:

- a) atlikus vizualinį patikrinimą ir patikrinus dokumentus, nekyla abejonių, kad ro-ro keltas ar greitaeigis keleivinis laivas atitinka saugaus eksploatavimo reikalavimus, ir
- b) patikrinimus pagal 4, 5 ir 6 straipsnių nuostatas priimančioji valstybė baigia per mėnesį.

8 straipsnis

Reguliariai atliekami specialūs ir kiti patikrinimai

1. Priimančiosios valstybės vieną kartą per kiekvieną 12 mėnesių laikotarpį atlieka:

- specialų patikrinimą pagal III priedo nuostatas, ir
- patikrinimą reguliarios paslaugos teikimo metu, kuriuo siekiama patikrinti kuo pakankamai I, III bei IV prieduose išvardytų punktų, kad priimančioji valstybė įsitikintų, jog keltas arba laivas vis dar atitinka visus būtinus saugaus eksploatavimo reikalavimus.

Pirminis specialus patikrinimas pagal 6 straipsnį šiame straipsnyje laikomas specialiu patikrinimu.

2. Priimančioji valstybė atlieka specialų patikrinimą pagal III priedo nuostatas kiekvieną kartą, kai ro-ro keltas ar greitaeigis keleivinis laivas iš esmės remontuojamas, perdirbamas ir keičiamas arba kai jis pereina kitai kompanijai ar įregistruojamas kitoje valstybėje, ar priskiriamas kitai klasei. Tačiau pasikeitus kompanijai, vėliavos valstybei arba laivo klasei, priimančioji valstybė narė, atsizvelgusi į pirmiau atliktus to kelto ar laivo patikrinimus, jeigu tie pasikeitimai ar laivų priskyrimas kitai klasei neturi įtakos keltu ar laivu teikiamų paslaugų saugumui, gali neatlikti to kelto ar laivo patikrinimo pagal šią dalį.

3. Jeigu 1 dalyje nurodyti patikrinimai patvirtina arba atskleidžia su šios direktyvos reikalavimais susijusius trūkumus, dėl kurių turi būti nutrauktas eksploatavimas, visas su patikrinimais susijusias išlaidas, patirtas įprastu atskaitos laikotarpiu, padengia kompanija.

9 straipsnis

Pranešimas

Priimančiosios valstybės nedelsdamos kompanijoms raštu praneša apie patikrinimų pagal 4, 5, 6 ir 8 straipsnius rezultatus.

10 straipsnis

Draudimas eksploatuoti

1. Priimančioji valstybė neleidžia ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu teikti reguliarių paslaugų:

- a) kai ji negali patvirtinti, kad laikomasi 4 ir 5 straipsnių reikalavimų;
- b) kiekvienu atveju atliekant 6 ir 8 straipsniuose nurodytus patikrinimus nustatyti trūkumai kelia tiesioginį pavojų gyvybei, keltui arba laivui, jo įgulai ir keleiviams;
- c) kai nustatyta, kad nesilaikoma II priede išvardytų Bendrijos dokumentų ir tai kelia tiesioginį pavojų gyvybei, keltui ar laivui, jo įgulai arba keleiviams;
- d) kiekvienu atveju, kai vėliavos valstybė nepasikonsultavo su priimančiąja valstybe dėl 13 straipsnio 1 arba 5 dalyje minimų klausimų,

kol priimančioji valstybė nustato, kad pavojus yra pašalintas ir direktyvos reikalavimų yra laikomasi.

Priimančioji valstybė, nurodydama visas priežastis, kompanijai raštu praneša apie sprendimą neleisti eksploatuoti tokį keltą arba greitaeigį keleivinį laivą.

2. Tačiau, kai ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu jau teikiamos reguliarios paslaugos ir kai nustatomi trūkumai, priimančiosios valstybės pareikalauja, kad kompanija nedelsiant arba per tiksliai apibrėžtą ir pagrįstą laikotarpį imtųsi būtinų priemonių jiems pašalinti, jei šie trūkumai nekelia tiesioginio pavojaus kelto ar laivo, jo įgulos ir keleivių saugai. Pašalinus trūkumus suinteresuotos priimančiosios valstybės patikrina, ar trūkumų pašalinimas juos visiškai tenkina. Priešingu atveju priimančiosios valstybės neleidžia eksploatuoti kelto arba laivo.

3. Valstybės narės pagal nacionalinės teisės aktus nustato ir taiko atitinkamą tvarką, į kurią įtraukiama kompanijų teisė apskųsti sprendimą dėl draudimo eksploatuoti apeliacine tvarka. Apeliaciniai skundai turėtų būti nagrinėjami nedelsiant. Dėl apeliacinio skundo padavimo sprendimas automatiškai nesustabdomas.

Kompetentinga institucija tinkamai praneša kompanijai apie jos teisę paduoti apeliacinį skundą.

4. Tais atvejais, kai 4, 5 ir 6 straipsniai taikomi prieš pradedant ro-ro keltu arba greitaeigiu keleiviniu laivu teikti reguliarias paslaugas, sprendimas dėl draudimo eksploatuoti turi būti priimtas per mėnesį nuo pirminio specialaus patikrinimo ir apie jį nedelsiant pranešama kompanijai.

11 straipsnis

Pirminių ir reguliarių specialių patikrinimų tvarka

1. Ro-ro keltuose ir greitaeigiuose keleivinių laivuose, kuriuose suinteresuotos (-ų) priimančiosios (-ių) valstybės (-ių) prašymu buvo atlikti specialūs patikrinimai, ši (-ios) priimančioji (-sios) valstybė (-s) leidžia neatlikti išplėstinių patikrinimų, nurodytų Direktyvos 95/21/EB 7 straipsnio 4 dalyje, ir išplėstinių patikrinimų, pagrįstų aiškiomis priežastimis, jog jie priklauso tai keleivinių laivų kategorijai, nurodytai tos direktyvos 7 straipsnio 1 dalyje ir V.A.3 priede.

2. Dviejų arba daugiau priimančiųjų valstybių administracijos, dalyvaujančios to paties laivo arba savaeigės plaukiojimo priemonės specialiam patikrinime, tarpusavyje bendradarbiauja. Specialius patikrinimus atlieka iš dalyvaujančios (-ių) priimančiosios (-ių) valstybės (-ių) kvalifikuotų inspektorių sudaryta grupė. Kiekvienu atveju, kai būtina kokybinių podžiūriu įvertinti, ar laikomasi laivo klasei taikomų nuostatų, priimančiosios valstybės užtikrina, kad į tą grupę būtų įtrauktas reikiamas ekspertas, prirėkęs — pripažintos organizacijos inspektorius. Inspektoriai apie trūkumus praneša priimančiųjų valstybių administracijoms. Priimančioji valstybė perduoda šią informaciją vėliavos valstybei, jeigu ši valstybė nėra priimančioji valstybė, dalyvaujanti atliekant tyrimą.

3. Dalyvaujanti priimančioji valstybė gali sutikti, kad patikrinimas būtų atliktas kitos dalyvaujančios priimančiosios valstybės prašymu.

4. Priimančiosios valstybės kompanijų prašymu pakviečia vėliavos valstybės, kuri nėra priimančioji valstybė, administraciją dalyvauti bet kokiam specialiam patikrinime pagal šios direktyvos nuostatas.

5. Priimančiosios valstybės, planuodamos patikrinimą pagal 6 ir 8 straipsnius, tinkamai atsižvelgia į keltą arba laivo eksploatavimo ir priežiūros tvarkaraščius.

6. Specialių patikrinimų išvados surašomos ataskaitoje, kurios forma nustatoma 16 straipsnyje išdėstyta tvarka.

7. Jeigu priimančiosios valstybės nuolatos nesutaria dėl 4 straipsnio ir 5 straipsnio 1 dalies reikalavimų laikymosi, bet kurios priimančiosios valstybės, dalyvaujančios atliekant specialių patikrinimų, administracija nedelsdama praneša Komisijai apie nesutarimų priežastis.

8. Komisija nedelsdama pradeda procedūras, kad būtų priimtas sprendimas 16 straipsnyje nustatyta tvarka.

12 straipsnis

Nelaimingų atsitikimų tyrimas

1. Valstybės narės atitinkamose savo vidaus teisės sistemose apibrėžia teisinį statusą, suteikiantį joms ir kiekvienai kitai iš esmės suinteresuotai valstybei narei teisę dalyvauti, bendradarbiauti atliekant arba, jeigu numatyta Jūrų katastrofų tyrimo kodekse — atlikti jūrų katastrofos ar nelaimingo atsitikimo, ištikusio ro-ro keltą arba greitaeigį keleivinį laivą, tyrimą.

2. „Iš esmės suinteresuota valstybė“, „tyrimui vadovaujanti valstybė“ ir „jūrų katastrofa“ vartojami ta pačia reikšme, kaip ir Jūrų katastrofų tyrimo kodekse.

3. Kai ro-ro keltas arba greitaeigis keleivinis laivas yra susijęs su jūrų katastrofa, tyrimą pradeda ta valstybė, kurios vandenyse įvyksta jūrų katastrofa ar nelaimingas atsitikimas, o jeigu jie įvyksta kituose vandenyse — paskutinė valstybė narė, kurioje keltas ar laivas lankėsi. Ši valstybė toliau atsako už tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotomis valstybėmis tol, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl tyrimui vadovaujančios valstybės.

4. Valstybės narės, atliekančios, dalyvaujančios arba bendradarbiaujančios atliekant tokius tyrimus, užtikrina, kad tyrimas būtų atliktas veiksmingiausiai ir per trumpiausią laikotarpį atsižvelgiant į Jūrų katastrofų tyrimo kodeksą.

5. Valstybės narės užtikrina, kad tokių tyrimų ataskaitos būtų paskelbtos pagal Jūrų katastrofų tyrimo kodekso 12.3 punktą ir praneštos Komisijai.

13 straipsnis

Lydimosios priemonės

1. Valstybės narės, išduodančios arba pripažįstančios išimties liudijimus, kartu su dalyvaujančia priimančiąja valstybe arba vėliavos valstybės administracija, prieš pradėdamos pirminį specialių patikrinimų išsprendžia visus nesutarimus dėl išimties taikymo.

2. Valstybės narės krante sumontuotas navigacines laivų vedimo sistemas ir kitas informavimo schemas turėtų eksploatuoti pagal TJO Rezoliuciją A.759(19), kad ro-ro keltams ir greitaeigiams keleiviniams laivams būtų padedama saugiai teikti reguliarias paslaugas arba šių paslaugų dalį, už kurias jie yra atsakingi.

3. Kiekviena valstybė narė pateikia Komisijai, prireikus nurodydama TJO identifikavimo numerius, patikrinimo ataskaitų, nurodytų 11 straipsnio 6 dalyje, kopijas. Komisija 16 straipsnyje nustatyta tvarka gali priimti sprendimą dėl atitinkamų priemonių skiriant identifikavimo numerius kitiems laivams. Jeigu teikiant reguliarias paslaugas dalyvauja dvi arba daugiau priimančiųjų valstybių, duomenis gali pateikti viena iš jų. Komisija sudaro ir prižiūri duomenų bazę, kurioje saugoma pateikta informacija. Naudojimosi šia duomenų baze reikalavimai nustatomi 16 straipsnyje išdėstyta tvarka.

4. Valstybės narės užtikrina, kad kompanijos, teikiančios reguliarias ro-ro keltais arba greitaeigiais keleiviniais laivais, plaukiojančiais į valstybių narių uostus arba iš jų, laive susiklosčius avarinei padėčiai galėtų palaikyti ir įgyvendinti integruotą nepaprastų situacijų laivuose planavimo sistemą. Šiuo tikslu jos naudojami modeliu, numatyto TJO Asamblėjos A.852(20) rezoliucijoje dėl integruotos nepaprastų situacijų planavimo sistemos rekomendacijų. Jeigu teikiant reguliarias paslaugas kaip priimančiosios valstybės dalyvauja dvi arba daugiau valstybių narių, jos kartu sudaro planą skirtingiems maršrutams.

5. Valstybės narės užtikrina, kad vėliavos valstybės administracija, prieš išduodama leidimą eksploatuoti greitaeigį keleivinį laivą pagal Greitaeigių laivų kodekso 1.9.3 dalį, su jomis visokeriopa bendradarbiautų kaip su priimančiąja valstybe. Jos užtikrina, kad būtų nustatyti ir išlaikomi eksploatavimo apribojimai, reikalingi pagal vietos sąlygas, tam kad būtų apsaugota gyvybė, gamtos išteklių ir pakrančių veiklos rūšys, imasi priemonių šiems apribojimams įgyvendinti.

14 straipsnis

Priimančiųjų valstybių bendradarbiavimas

Priimančiosios valstybės, dalyvaujančios teikiant tas pačias reguliarias paslaugas, bendradarbiauja taikydamos šią direktyvą.

15 straipsnis

Pagalbinės priemonės

Valstybės narės informuoja trečiąsias šalis, kurios prisiima vėliavos valstybės arba į priimančiosios valstybės įsipareigojimus panašius įsipareigojimus dėl ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriems taikoma ši direktyva ir kurie plaukioja tarp valstybės narės uosto ir trečiosios šalies uosto, apie reikalavimus,

nustatytus pagal šią direktyvą kiekvienai kompanijai, teikiančiai reguliarias paslaugas į Bendrijos uostą arba iš jo.

16 straipsnis

Reguliavimo komitetas

1. Komisijai padeda Direktyvos 93/75/EEB 12 straipsnio 1 dalimi įkurtas komitetas.

2. Komisijos atstovas pateikia komitetui priemonių, kurių turi būti imtasi, projektą. Komitetas savo nuomonę dėl projekto pareiškia per tokį laiką, kurį nustato pirmininkas, atsižvelgdamas į klausimo skubumą. Nuomonė pareiškama Sutarties 148 straipsnio 2 dalyje nustatyta balsų dauguma tuo atveju, kai Taryba turi priimti sprendimą remdamasi Komisijos pasiūlymu. Valstybių narių atstovų komitete balsai paskirstomi taip, kaip nustatyta tame straipsnyje. Pirmininkas nebalsuoja.

3. a) Komisija patvirtina numatytas priemones, jeigu jos atitinka komiteto nuomonę;

b) kai numatytos priemonės neatitinka komiteto nuomonės arba nuomonė nepareiškama, Komisija nedelsdama pateikia Tarybai pasiūlymą dėl priemonių, kurių turi būti imtasi. Taryba sprendžia kvalifikuota balsų dauguma. Jeigu Taryba per aštuonias savaites nuo tos dienos, kai klausimas buvo jai perduotas, nepriima jokio sprendimo, pasiūlytas priemonės patvirtina Komisija.

17 straipsnis

Keitimo tvarka

16 straipsnyje nustatyta tvarka:

- a) priedai;
- b) sąvokų apibrėžimai;
- c) nuorodos į Bendrijos teisės aktus;
- d) nuorodos į TJO rezoliucijas

gali būti iš dalies kaičiamos tiek, kad jos atitiktų įsigaliojusias Bendrijos arba TJO priemones, tačiau neišplečiant šios direktyvos taikymo srities.

Priedai taip pat gali būti iš dalies keičiami 16 straipsnyje nustatyta tvarka, jeigu būtina patikslinti šios direktyvos nustatytas priemones, tačiau neišplečiant jos taikymo srities.

18 straipsnis

Nuobaudos

Valstybės narės nustato nuobaudų, taikomų už nacionalinių nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, pažeidimą, sistemą ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad tos nuobaudos būtų taikomos. Jų numatomos nuobaudos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

19 straipsnis

Taikymas

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip 2000 m. gruodžio 1 d., įgyvendina šią direktyvą ir apie tai nedelsdamos praneša Komisijai.
2. 4 straipsnio 1 dalies d punkto nuostatos taikomos ne vėliau kaip praėjus 30 mėnesių nuo IEC standarto Nr. 61996 paskelbimo arba 2001 m. sausio 1 d. atsižvelgiant į tai, kuri iš šių datų yra vėlesnė.
3. Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
4. Valstybės narės nedelsdamos perduoda Komisijai visas šios direktyvos taikymo srityje priimtų vidaus teisės aktų nuostatas. Komisija apie tai praneša kitoms valstybėms narėms.

20 straipsnis

Taikymo įvertinimas

Praėjus trejiems metams nuo 19 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos Komisija, remdamasi pagal 13 straipsnį valstybių narių pateiktina informacija, įvertina šios direktyvos taikymą.

21 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

22 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Liuksemburge, 1999 m. balandžio 29 d.

Tarybos vardu

Pirmininkas

W. MÜLLER

I PRIEDAS

KONKRETŪS REIKALAVIMAI, KURIŲ TURI LAIKYTIŠ KOMPANIJOS

kaip nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje ir 6 bei 8 straipsniuose

Kompanijos turi užtikrinti, kad joms priklausančiuose ro-ro keltuose ir greitaeigiuose keleiviniuose laivuose:

- 1) kapitonams būtų suteikta atitinkama informacija apie galimybę naudotis krante sumontuotomis navigacinėmis laivų vedimo sistemomis ir kitais informacijos kanalais, kurie, keltui ar laivui dar nepradėjus plaukti, padeda saugiai vadovauti reisams, ir kad kapitonas naudotųsi valstybių narių sukurtomis navigacinio vedimo sistemomis ir informacijos kanalais;
- 2) būtų taikomos MSC/Aplinkraščio Nr. 699 2–6 dalių atitinkamos nuostatos dėl keleivių saugos nurodymų patikslintų rekomendacijų;
- 3) būtų laivo darbo tvarkos tvarkaraštis, esantis lengvai prieinamoje vietoje, kuriame būtų nurodyta:
 - a) darbo pamainų jūroje ir uoste tvarkaraštis ir
 - b) didžiausias budėtojo darbo arba mažiausias jo poilsio valandų skaičius;
- 4) kapitono įgaliojimai nebūtų ribojami priimant sprendimus, kurie jo profesiniu požiūriu būtini saugiai laivybai ir eksploatavimui, ypač prastu oru ir audringoje jūroje;
- 5) kapitonas registruotų laivo vedimo veiksmus ir incidentus, kurie yra svarbūs saugiai laivybai;
- 6) apie bet kokius lacporto ir atitinkamos korpuso apkalos apgadinimus ar liekamuosius įlinkius, kurie gali turėti įtakos kelto ir laivo vientisumui, ir apie bet kokius lacporto sutvirtinimo priemonių trūkumus būtų nedelsiant pranešama tiek vėliavos valstybės administracijoms, tiek priimančiajai valstybei ir kad tie gedimai jų reikalavimu nedelsiant būtų pašalinti;
- 7) prieš išvykstant ro-ro keltui arba greitaeigiui keleiviniam laivui į reisą, būtų galimybė naudotis naujausiu reiso planu. Rengiant reiso planą turi būti visiškai atsižvelgta į MSC Rezoliuciją ... (70) dėl reiso planavimo rekomendacijų;
- 8) bendroji informacija apie laive teikiamas paslaugas ir pagalbą vyresnio amžiaus ir neįgaliems asmenims būtų paskelbta keleiviams ir ši informacija būtų pateikta tokia forma, kad ja galėtų pasinaudoti silpnėsio regėjimo žmonės.

II PRIEDAS

BENDRIJOS AKTŲ SĄRAŠAS

minimas 10 straipsnio 1 dalies c punkte

- 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyva 93/75/EEB dėl būtiniausių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, vežantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius (OL L 247, 1993 10 5, p. 19). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/74/EB (OL L 276, 1998 10 13, p. 7).
 - 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyva 94/58/EB dėl minimalaus jūrininkų mokymo (OL L 319, 1994 12 12, p. 28). Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Direktyva 98/35/EB (OL L 172, 1998 6 17, p. 1), jeigu taikytina.
 - 1995 m. gruodžio 8 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 3051/95 dėl ro-ro tipo keleivinių keltų (ro-ro keltų) saugaus valdymo (OL L 320, 1995 12 30, p. 14). Reglamentas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 179/98 (OL L 19, 1998 1 24, p. 35).
-

III PRIEDAS

SPECIALIŲ PATIKRINIMŲ ATLIKIMO TVARKA

kaip nurodyta 6–8 straipsniuose

1. Specialiais patikrinimais turi būti užtikrinta, kad būtų laikomasi privalomųjų reikalavimų, ypač dėl konstrukcijos, nesukštamumo ir stabilumo, mechanizmų ir elektros įrenginių, pakrovimo, stabilumo, apsaugos nuo gaisro, didžiausio keleivių skaičiaus, gelbėjimo priemonių ir pavojingų krovinių vežimo, radijo ryšio priemonių ir laivybos bei jie būtų skirti šiam tikslui, o atitinkamais atvejais jiems būtų priskiriamas bent jau:
 - avarinio generatoriaus įjungimas,
 - avarinio apšvietimo patikrinimas,
 - avarinio energijos šaltinio radijo įrenginiams patikrinimas,
 - laivo garsinės informavimo sistemos išbandymas,
 - gaisrinis mokymas, įskaitant gebėjimo naudoti ugniagesių įrangą parodomuosius mokymus,
 - avarinio gaisrinio siurblio veikimo išbandymas, dvi gaisrines žarnas sujungus su veikiančia gaisrinių žarnų magistrale,
 - kuro tiekimo katilams, pagrindiniam ir pagalbiniam varikliams ir ventiliatoriams nuotolinio avarinio išjungimo išbandymas,
 - nuotolinio ir rankinio automatinių priešgaisrinių sklendžių valdymo išbandymas,
 - ugnies aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistemų išbandymas,
 - bandymas, ar priešgaisrinės durys reikiamai užsidaro,
 - triumo siurblių išbandymas,
 - išbandymas, kaip užsidaro vandeniui nelaidžios pertvarų durys; bandoma rankiniu ir nuotoliniu durų valdymo būdu,
 - parodomieji mokymai, rodantys, kad pagrindiniai įgulos nariai yra susipažinę su kovos už laivo išgelbėjimą planu,
 - bent vienos gelbėjimo katerio ir vienos gelbėjimo valtys nuleidimas į vandenį, jų paleidimas ir varymo bei valdymo sistemų išbandymas, iškėlimas iš vandens ir pritvirtinimas jų laikymo vietoje laive,
 - patikrinimas, ar laive yra visi gelbėjimo kateriai ir gelbėjimo valtys, numatyti inventoriuje,
 - laivų arba katerio vairavimo įrenginio ir pagalbinio vairavimo įrenginio išbandymas.
2. Į specialius patikrinimus įtraukiamas numatytos laivo techninės priežiūros sistemos patikrinimas.
3. Atliekant specialius patikrinimus dėmesys sutelkiamas į tai, ar įgulos nariai supažindinti ir ar sugeba veiksmingai laikytis saugos reikalavimų, tvarkos susiklosčius avarinei situacijai, techninės priežiūros reikalavimų, darbo tvarkos, keleivių saugos reikalavimų, tiltelio aptarnavimo tvarkos ir su kroviniu bei transporto priemonėmis susijusios darbo tvarkos. Tikrinamas jūreivių sugebėjimas suprasti ir, jeigu reikia, duoti įsakymus, nurodymus ir atsakyti bendrąja darbine kalba, kaip įrašyta laivo žurnale. Tikrinami dokumentai, liudijantys, kad įgulos nariai sėkmingai baigė specialų mokymą, ypač atkreipiant dėmesį į:
 - mokymą valdyti minią,
 - mokymą susipažinti,

- personalo, susiklosčius avarinei padėčiai tiesiogiai padedančio keleiviams, ypač vyresnio amžiaus ir neigaliams keleiviams, gelbėtis iš jiems skirtų patalpų mokymą saugos pratybas, ir
- krizių valdymo ir žmonių elgsenos mokymą.

Specialiu patikrinimu įvertinama, ar budėjimo tvarkaraštis per daug neišvargina, ypač budinčių pareigūnų.

4. Įgulos narių kompetencijos liudijimai, išduoti trečiosios valstybės, pripažįstami tada, kai jie atitinka peržiūrėtos 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų mokymo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW Konvencija) I/10 taisyklę.

—————

IV PRIEDAS

ORIENTACINĖS GAIRĖS KVALIFIKUOTIEMS INSPEKTORIAMS, SKIRTOS NENUMATYTIEMS PATIKRINIMAMS REGULIARU MARŠRUTU PLAUKIANČIAME LAIVE

kaip nurodyta 8 straipsnio 1 dalyje

1. *Informacija apie keleivius*

Priemonės, naudojamos užtikrinti, kad ro-ro kelte arba greitaeigiam keleiviniame laive (toliau — laivas) nebūtų daugiau keleivių negu yra leista pagal liudijimą. Informacijos apie keleivius registravimo sistema atitinka taisykles ir yra veiksminga. Kaip informacija apie bendrą keleivių skaičių yra perduodama kapitonui ir, jeigu reikia, kaip keleiviai, plaukiantys į priekį ir atgal bei neišlipantys į krantą, yra įrašomi į bendrą atgalinio maršruto keleivių skaičių.

2. *Pakrovimo ir stabilumo informacija*

Jei taikytina, yra sumontuoti ir naudojami patikimi grimzlėmačiai. Imtasi priemonių užtikrinti, jog laivas nebūtų perkrautas ir nebūtų užtvindyta laivo skirstymo į skyrius vaterlinija. Įvertintas pakrovimas ir stabilumas. Krovininės transporto priemonės ir kiti kroviniai, jeigu reikia, yra pasverti ir duomenys perduoti į laivą, kad juos būtų galima panaudoti įvertinant pakrovimą ir stabilumą. Kovos už laivo išgelbėjimą planai yra visą laiką prieinami, kad jais būtų galima naudotis, ir kad lankstinukai su kovos už laivo išgelbėjimą informacija yra išdalinti laivo pareigūnams.

3. *Sauga prieš išplaukiant į jūrą*

Tvarka, skirta užtikrinti, kad laivas yra saugus išplaukti į jūrą prieš paliekant krantinę, apimanti tikslaus pranešimo, jog visos vandeniui nelaidžios laivo pertvaros ir vandeniui nelaidžios durys yra uždarytos. Visos transporto priemonių denio durys yra uždarytos prieš laivui išplaukiant iš stovėjimo vietos arba yra atidarytos tik tol, kol bus uždarytas laivapriekio snapelis, laivapriekio, laivagalio ir šoninių vartų uždarymo mechanizmai ir signalinės lemputės ir kontrolės TV kameromis sistema, rodanti įrenginių būklę navigaciniame tiltelyje. Bet kokie signalinių lempučių sistemos sutrikimai, ypač susiję su duryse esančiais jungikliais, turėtų būti nustatyti ir apie juos turėtų būti pranešta.

4. *Saugumą užtikrinantys pranešimai*

Kontrolinė saugumą užtikrinančių pranešimų paskelbimo tvarka ir avarinės padėties instrukcijų ir rekomendacijų atitinkama (-omis) kalba (-omis) iškabinimas. Kontroliniai saugumą užtikrinantys pranešimai paskelbiami prieš išplaukiant ir juos galima išgirsti visose viešose patalpose, įskaitant atvirusius denius, į kurias gali pateikti keleiviai.

5. *Įrašai laivo žurnale*

Laivo žurnalo tikrinimas norint įsitikinti, ar jame yra padaryti įrašai apie laivapriekio, laivagalio ir kitų vandeniui nelaidžių pertvarų ir vandeniui nelaidžių durų uždarymą, vandeniui nelaidžių padalijimo durų valdymo mokymus, vairavimo įrenginių bandymus ir pan. Taip pat yra padaryti įrašai apie grimzlę, antvandeninio borto aukštį bei stabilumą bei apie igulos bendrą darbinę kalbą.

6. *Pavojingi kroviniai*

Bet koks pavojingų arba taršių prekių krovinys vežamas pagal atitinkamas taisykles, visų pirma kartu su krovinio deklaracija arba krovininių išsidėstymo schema yra pateikta deklaracija dėl pavojingų ir taršių prekių, nurodant jų vietą laive, jog tam tikrą krovinį leidžiama vežti keleiviniais laivais, ir pavojingos ir taršios prekės yra reikiamai pažymėtos, paženklintos, sukrautos, sutvirtintos ir atskirtos.

Prie pavojingas ir taršias prekes vežančių transporto priemonių yra pritvirtintos reikiamos plokštelės ir jos yra sutvirtintos. Vežant pavojingas ir taršias prekes, krante paliekama atitinkama krovinio deklaracijos arba krovinių išsidėstymo schemos kopija. Laivo kapitonas yra susipažinęs su pranešimo reikalavimais pagal Direktyvą 93/75/EEB ir instrukcijomis apie veiksmus avarijos atveju, kurių reikės laikytis, ir apie pirmosios pagalbos suteikimą įvykus nelaimingam atsitikimui, susijusiam su pavojingomis prekėmis ar jūros teršalais. Įjungus transporto priemonių variklius, be transporto priemonių deniuose nuolatos veikiančių ventilacijos priemonių, pradeda veikti daugiau ventilacijos priemonių ir laivo vairinei atitinkamai pranešama apie transporto priemonių denio ventilacijos priemonių veikimą.

7. *Vežamų transporto priemonių pritvirtinimas*

Kaip vežamos transporto priemonės yra pritvirtintos, pvz., sukabintos tarpusavyje arba sutvirtintos atskiromis grandinėmis. Ar yra pakankamai stiprių tvirtinimo taškų. Priemonės, skirtos vežamoms transporto priemonėms pritvirtinti, kai plaukiama nepalankiomis oro sąlygomis arba kai tokių sąlygų yra tikimasi. Autobusų ir motociklų, jeigu jie vežami, pritvirtinimas. Laive yra krovinio pritvirtinimo instrukcija.

8. *Transporto priemonių deniai*

Ar konkrečios kategorijos ir ro-ro krovinių patalpose yra nuolatos budima, ar jos stebimos TV kamerų sistema taip, kad būtų galima pastebėti transporto priemonių judėjimą esant nepalankioms oro sąlygoms ir be leidimo įėjusius keleivius. Priešgaisrinės durys ir įėjimai yra uždaryti ir iškabinti pranešimai, kad keleiviai neitų į transporto priemonių denius, kol laivas yra jūroje.

9. *Vandeniui nelaidžių durų uždarymas*

Laikomas laivo eksploatavimo instrukcijų nurodymų dėl vandeniui nelaidžių durų. Atliekami privalomi mokymai. Jeigu įmanoma, vandeniui nelaidžios durys yra kontroliuojamos ne iš laivo vairinės, o „vietinėmis“ kontrolės priemonėmis. Durys laikomos uždarytos esant ribotam matomumui ir susiklosčius bet kokiai pavojingai padėčiai. Įgula yra mokyta teisingai naudotis durimis ir supažindinta su pavojais, kylančiais jas neteisingai naudojant.

10. *Priešgaisrinis patruliavimas*

Turėtų būti patvirtinta, kad yra veiksmingai patruliuojama siekiant nedelsiant aptikti gaisro protrūkį. Tai turėtų apimti konkrečios kategorijos patalpas, kuriose nėra sumontuota stacionari gaisro aptikimo ir priešgaisrinės signalizacijos sistema, pažymint, kad šias patalpas galima stebėti taip, kaip nurodyta 8 dalyje.

11. *Pranešimų perdavimas susiklosčius avarinei padėčiai*

Pagal laivo įgulos narių sąrašą yra pakankamai pareigūnų padėti keleiviams susiklosčius avarinei padėčiai, tie įgulos nariai yra lengvai identifikuojami ir susiklosčius avarinei padėčiai jie sugeba bendrauti su keleiviais, atsižvelgiant į bet kurį atitinkamą ir lygiavertį iš šių veiksmų derinį:

- a) į tam tikru maršrutu plaukiančių keleivių nacionalinę kalbą arba kalbas;
- b) į galimybę susikalbėti su pagalbos prašančiu keleiviu vartojant elementarius anglų kalbos žodžius duodant svarbiausius nurodymus, neatsižvelgiant į tai, ar keleivis ir įgulos narys šneka ta pačia kalba;
- c) į galimą poreikį, susiklosčius avarinei padėčiai, bendrauti kitomis priemonėmis (pvz., parodyti veiksmus, rankų gestais arba atkreipiant dėmesį, kur galima rasti instrukcijas, įgulos narių susirinkimo vietas, keleivių gelbėjimo priemones arba evakavimo maršrutus, kai bendravimas žodžiu neįmanomas);
- d) į tai, kokiais keleivių daliai buvo įteiktos išsamios saugos instrukcijos jų gimtąja kalba;
- e) į kalbas, kuriomis, susiklosčius avarinei padėčiai arba per mokymą, gali būti perduoti avarinės padėties pranešimai, kad keleiviai gautų būtinus nurodymus, o įgulos nariams būtų lengviau padėti keleiviams.

12. Įgulos narių bendra darbinė kalba

Patikrinti, ar nustatyta darbinė kalba užtikrinti veiksmingam įgulos darbui, susijusiam su saugos reikalavimais, ir kad laivo žurnale yra įrašas apie šią darbinę kalbą.

13. Saugos įranga

Gelbėjimo ir gaisro gesinimo prietaisai, įskaitant priešgaisrines duris bei kitas konstrukcines priešgaisrines priemones, kurias galima lengvai patikrinti, yra parengtos naudoti. Priešgaisriniai planai yra nuolatos iškabinti matomose vietose arba lankstinukai su lygiaverte informacija yra išdalyti laivo pareigūnams susipažinti. Gelbėjimo liemenės yra tinkamai saugomos ir lengvai galima rasti vaikams skirtas gelbėjimo liemenes. Kraunant transporto priemones netrukdoma veikti automobilių deniuose esantiems priešgaisriniais saugos prietaisams, avarinio išjungimo įtaisams, vienpusio borto uždarojojo vožtuvo valdymo įtaisams ir t. t.

14. Navigacijos ir radijo ryšio įranga

Veikia navigacijos ir radijo ryšio įranga, įskaitant avarinius laivo padėtį nurodančius radijo švyturius (EPIRB).

15. Papildomas avarinis apšvietimas

Sumontuotas papildomas avarinis apšvietimas, kaip numatyta taisyklėse, ir daromi įrašai apie gedimus.

16. Evakuacijos priemonės

Evakuacijos priemonės ženklinamos pagal taikomus reikalavimus ir veikia apšvietimas naudojant pagrindinius bei avarinius energijos šaltinius. Imamasi priemonių, kad evakuacijos maršrutuose nestovėtų transporto priemonės, jeigu evakuacijos maršrutai kerta arba eina per transporto priemonių denius. Išėjimai, ypač iš neapmuitinamųjų parduotuvių, kurie buvo aptikti užkrauti prekėmis, nėra apkrauti prekėmis.

17. Darbų knyga

bū knygos kopija įteikiama kapitonui ir kiekvienam vyresniajam padėjėjui, o kitas kopijas gali gauti visi įgulos nariai. Taip pat yra darbų, kuriuos reikia atlikti rengiantis į jūrą ir kitai veiklai, sąrašai.

18. Mašinų skyriaus švara

Mašinų skyrius švariai išvalomas pagal priežiūros tvarką.

19. Šiukšlių šalinimas

Šiukšlių tvarkymo ir šalinimo priemonės veikia pagal reikalavimus.

20. Planinė priežiūra

Visos kompanijos turi turėti konkrečius nuolatinis nurodymus, apimančius suplanuotą priežiūros sistemą, skirtą visoms su sauga susijusioms sritims, įskaitant laivapriekio ir laivagalio duris bei šonines angas ir jų uždarymo priemones, taip pat taikomą mašinų skyriaus priežiūros ir saugos įrangai. Turėtų būti parengti reguliaraus visų punktų tikrinimo planai, siekiant išlaikyti aukščiausio lygio saugos standartus. Turėtų būti parengta trūkumų registravimo ir patvirtinimo, kad jie yra tinkamai pašalinti, tvarka, kad kapitonas ir kompanijos valdymo struktūroje krante dirbantis paskirtasis pareigūnas žinotų apie trūkumus ir kad jiems būtų pranešta, jog trūkumai pašalinti per nurodytą lai-

kotarpį. Periodiškai tikrinant vidinių ir išorinių laivapriekio durų uždarymo priemones turėtų būti patikrinti indikatoriai, stebėjimo įranga ir visi špigatai, esantys patalpose tarp laivapriekio snapelio ir vidinių durų, ypač uždarymo mechanizmai ir su jais susijusios hidraulinės sistemos.

21. *Išplaukimas į reisą*

Išplaukiant į reisą turėtų būti patikrinta, ar į laivą nepriimta per daug keleivių, įskaitant tai, ar yra pakankamai vietų, ir ar koridorių, laiptų ir avarinių išėjimų neužkemša bagažas arba savo vietų neįstengę susirasti keleiviai. Taip pat turėtų būti patikrinta, ar transporto priemonių denyje, prieš laivui išplaukiant, nėra keleivių ir kad keleiviai negalėtų vėl patekti į transporto priemonių denį prieš pat laivui prisišvartuojant.

V PRIEDAS

KVALIFIKUOTŲ INSPEKTORIŲ KVALIFIKACIJOS IR NEPRIKLAUSOMUMO KRITERIJAI

kaip nurodyta 2 straipsnio r dalyje

1. Kvalifikuotam inspektoriui leidimą atlikti 6 straipsnyje nurodytus specialius patikrinimus turi išduoti valstybės narės kompetentinga institucija.
2. Arba:
 - kvalifikuotas inspektorius privalo ne mažiau kaip vienerius metus būti išdirbęs valstybės narės kompetentingoje institucijoje kaip vėliavos valstybės inspektorius, atliekantis patikrinimus ir sertifikavimą pagal 1974 m. SOLAS konvenciją,
 - ir turėti:
 - a) kapitono kompetencijai prilygstantį pažymėjimą, kad šis pareigūnas galėtų vadovauti 1 600 GT talpos arba didesniam laivui (žr. STCW, II/2 taisyklę), arba
 - b) vyriausiojo mechaniko kompetencijai prilygstantį pažymėjimą, kad šis pareigūnas galėtų eiti tokias pareigas laivuose, kurių pagrindinio variklio galia yra 3 000 kW arba didesnė (žr. STCW, III/2 taisyklę), arba
 - c) valstybėje narėje privalo būti išlaikęs laivų statytojo, mechanikos inžinieriaus arba srities, susijusios su laivyba, inžinieriaus egzaminus ir šias pareigas ėjęs ne trumpiau kaip penkerius metus,
 - a ir b punktuose paminėtas kvalifikuotas inspektorius privalo ne trumpiau kaip penkerius metus būti išdirbęs jūroje eidamas atitinkamai denio arba mašinų skyriaus padėjėjo pareigas,arba:
 - kvalifikuotas inspektorius privalo būti įsigijęs atitinkamą valstybės narės universiteto baigimo diplomą arba jam lygiavertį dokumentą, ir
 - būti mokėsis ir įsigijęs kvalifikaciją valstybėje narėje esančioje laivų saugos inspektorių mokykloje, ir
 - ne mažiau kaip dvejus metus būti išdirbęs valstybės narės kompetentingoje institucijoje kaip vėliavos valstybės inspektorius, atliekantis patikrinimus ir sertifikavimą pagal 1974 m. SOLAS konvenciją.
3. Kvalifikuotas inspektorius turi sugebėti žodžiu ir raštu bendrauti su jūreiviais ta kalba, kuria dažniausiai bendraujama jūroje.
4. Kvalifikuotas inspektorius turi būti tinkamai susipažinęs su 1974 m. SOLAS konvencijos nuostatomis ir atitinkama šios direktyvos tvarka.
5. Kvalifikuoti inspektoriai, atliekantys specialius patikrinimus, negali turėti komercinių interesų nei atitinkamoje kompanijoje, nei jokioje kitoje kompanijoje, teikiančioje reguliarias paslaugas dalyvaujančiai priimančiajai valstybei ar iš jos, arba tikrinamuose ro-ro keltuose arba greitaeigiuose keleiviniuose laivuose. Taip pat kvalifikuoti inspektoriai negali būti pasamdyti nevalstybinių organizacijų, atliekančių privalomus ar klasifikavimo tyrimus ar išduodančių liudijimus tam ro-ro keltui arba greitaeigiui keleiviniam laivui, arba dirbti tokių organizacijų vardu.
6. Inspektoriai, neatitinkantys pirmiau išdėstytų kriterijų, yra taip pat priimami, jeigu Direktyvos 95/21/EB priėmimo dieną jie dirbo kompetentingai institucijai, atliekančiai privalomus patikrinimus arba uosto valstybės kontrolę.